

投稿 「オーストラリアLPGスタンド事情」

1998年9月

深澤秀司（神奈川県）

神奈川県の深澤です。

8月末に休暇を取ってオーストラリアに遊びに行ってきました。

車両の低害化を目指して「LPGトラック」の普及に尽力されているCO-OP・EVの皆さんに、オーストラリアのLPGスタンドの写真を撮りましたので、お土産にレポートします。

この写真を写したのは、1日目に宿泊したゴールドコーストのホテル前にガソリンスタンドがあり、そこに「AUTO LPG NOW HERE」という看板を見つけたからです。

休暇で遊びのはずでしたが、この看板に好奇心の虫がうごめいて、つい仕事モードに入ってしまった。

	
(写真1) 「AUTO LPG NOW HERE」	(写真2) LPGは防護柱が4本 (左：ガソリン、右：LPG)

オーストラリアでは、LPGはガソリンスタンドで充填できます。このスタンドには、”AUTO LPG NOW HERE”と手書きの誘引看板が出ていました。(写真1)

LPG充填機は、2台のガソリン充填機に挟まれて置かれていました。

法律の規制があるのか、LPGの充填機だけに衝突防止柵と思われる鉄柱が周囲に4本立っています。それに対してガソリンの充填機は、アイランドなしで車路と同一平面に置かれ、特に衝突防止柵も、アイランドもありません。(写真2)

この程度ならばさして驚きませんが、LPG充填機の隣に何やら看板がついてます。近寄って見たところ、セルフ充填のための注意書きでした。（写真3）

多民族国家、移民の国そして大学進学率は8%というオーストラリアでセルフ充填が認められているという現実カルチャーショックを受けました。

それとともに、単一民族で大学進学率40%、優秀で勤勉といわれている日本国民がどうしてセルフ充填が認められないのか少々不思議になりました。

次に、LPGのタンクはどうなっているかといいますと、事務所横にボンベがおいてありました。ボンベは2本置けるスペースが確保されています。ボンベの大きさは300kg ボンベぐらいのようでした。ここも充填機と同じように、衝突防止柱が3本立っていて、壁には緊急時措置の表示がされています。（写真4）



（写真3） セルフサービスの説明書



（写真4） 貯蔵燃料ボンベ（容器）

	ガソリン	軽油	LPG
1リットル価格	54円	56円	20円

このスタンドでのガソリン、軽油、LPGの値段ですが、リットル当たり59AUセント、62AUセント、23AUセントでした。現在の為替レートが1AU\$ = 90円ですから、リットル当たり54円、56円、20円というところでしょうか。燃料にかかる税金がどうなっているのかわかりません

が、軽油のほうがガソリンより高いこと、LPGはそれらの燃料の1／2以下というのが印象的でした。

LPG車はどんな車両が来るのかと楽しみにしていましたが、1時間待っても1台も来ませんでした。

ただ、タクシー、ハイヤーはLPG車でした。

なお、シドニー郊外のスタンドでは、横置きの枕型のタンクが置いてあり、バルクで供給しているようで、こうしたボンベ供給以外の方式もあるようです。

(神奈川県 深澤秀司)

「川崎公害訴訟判決」の新聞社説の読み方

深澤秀司 (神奈川県)

8月5日の判決についての新聞社説について、読んでみると新聞社自体が、加害企業であるという認識があるのかどうかかわからないが、自動車を使用する企業としての責任についての取り上げ方が微妙に違うところが面白い。

新聞輸送は、高速道路網が発達する前には鉄道輸送主体であったが、現在ではディーゼル自動車、高速道路利用に転換している。

特に、毎日新聞、朝日新聞、読売新聞、日経新聞、東京新聞、神奈川新聞は、印刷所などの大型施設を、東名高速道路の厚木ICから横浜町田IC間に設置している。

これらの施設から、朝刊は深夜から、夕刊は毎日午後に発送が行われている。

各社の社説は全文載せられないが、これら新聞社の発言が、各社の配送拠点がある神奈川県でどのような実践に結びついて行くのかを注目するためにも検証していきたい。

東京新聞は、「排ガスと健康被害の関係は科学的データが十分でないのは確かだが、少しでも疑わしければ万全の手を打つのが行政の取るべき姿勢だ。

ところが現実はどうか。排ガス対策は自動車単体の排出濃度規制が中心で、排出総量規制、特定地域への乗り入れ規制などの抜本対策は産業界の反対で実現していない。

他方で物流はますます自動車頼りになり、新しい道路が次々建設されている。

道路政策は、・・・・・・転換の兆しが見えるが、排ガス対策も大転換を迫られている。・・・・・・行政関係者も消費者もクルマ社会の弊害を直視し、「生命、健康に優先する価値はない」という原点に返って政策や生活を見直すべきだ。」としている。

東京新聞については、「クルマ社会の弊害を直視するのは、行政関係者と消費者だけ」に限定しており、抜本対策に反対した産業界に配慮しているのか、新聞社も産業界の一員であるとの立場からなのか、

企業はクルマ社会の弊害を直視する必要はなく、見直しも必要がないという立場である。

幸いに、「少しでも疑わしければ万全の手を打つのが行政のとるべき姿勢」としていることから、確証がない段階でも万全の手立てとして行政指導をすれば東京新聞は、細かいことは言わずに従うということなのかもしれない。

神奈川新聞は、「私たちが日々使用している道路で発生する排ガスまでも視野に入れているのだ。

それは無意識に排ガスを出している私たち自身も、加害者になりうることを言外に秘めているように思える。

国や公団に道路対策を迫るだけでなく、私たち一人ひとりも必要以上に車に頼りすぎているかどうか、見つめ直す機会にしたい。」としている。

加害者としての自覚について触れていることは評価できるが、見つめ直す機会ということでは具体性がほとんど感じられない。

むしろ、見直す機会という積極性が欲しいところである。

日経新聞は、「排ガスに苦しむ沿道住民の健康を考えると、自動車交通量の増加を抑え、ディーゼル車の割合を低下させ、沿道環境を改善する対策が必要だ。

それには痛みが伴う。これまでクルマから市民や企業が受けてきた利便性・快適性・効率性がある程度犠牲にせざるを得ない。」としている。

東京新聞と比較すると企業が受けてきた利便性・快適性・効率性がある程度犠牲にせざるを得ないという覚悟があるようである。

しかし、「交通量の増加を抑える」という表現からも、交通量の減少は考えていないようで、ディーゼル車の割合を低下させるにとどまっている。

そう言う意味では、配送車のLPG化には賛同してくれるかもしれない。

毎日新聞は、「従来の行政追随主義を超える合理的な判決と評価したい。

・・・自動車交通量減らしの努力と工夫が緊急に必要だ。私たち自身の協力も欠かせない。」としている。毎日新聞は、唯一判決を評価する立場であることから、交通量減らしが緊急に必要であり、毎日新聞の協力も欠かせないとしている点は立派である。

なお、日本の二大新聞である朝日新聞と読売新聞は、自動車交通公害に対する見解を巧みにさけている。

例えば、読売新聞は、被害者救済制度について論じており、交通量抑制などには触れずに済ます慎重な姿勢を示している。

さらに、朝日新聞は西淀川和解では出した社説を、今回は出さないで済ますというこれまでは異なる姿勢をとっている。

この2社は、この問題が新聞社の輸送体制の根幹を揺るがすかもしれないし、社説によっては、県条例による指導が厳しくなるかもしれないことを察知しての態度と勘ぐりたくもなる。

いずれにしても、販売拡大にしのぎを削る二社は、言論機関としての立場ではなく、経営の立場を優先しているのだろうか？情けないことである。

これら社説を総合的に見てみると、毎日新聞を除いて及び腰な主張である。

しかし、自動車公害が沿道住民の健康に影響を及ぼしているという認識を新聞各社は、明確に持っているようである。

そうした加害認識を持ちながらディーゼル配送車を使いつづけることは、過去の公害企業と同じ立場に新聞社が位置付けられることである。

したがって、神奈川県内の各社が県条例で定める自動車の自主管理の立場から考える必要があることことは次のようなことだろう。

1 自動車交通量削減のため夕刊の全廃

最新情報は、テレビで得るので夕刊は歴史的使命を終えている。

夕刊配送によるエネルギーの無駄、紙の無駄、そして交通渋滞、大気汚染などを考えれば、各社とも夕刊は廃止すべきである。

少なくとも、川崎区、幸区については夕刊非配達地域とすることは是非実施していただきたい。

2 川崎市内への流入、通過についての自主規制

公害病患者が在住する地域への新聞配送車の流入を自主的に規制。

新聞配送車の国道1号、15号、首都高速横羽線の利用を全面的に自主規制する。

3 神奈川県内の配送拠点、印刷所での

配送車両のLPG車化 読売新聞瀬谷、日経新聞瀬谷、東京新聞瀬谷、朝日新聞座間、毎日新聞厚木、神奈川新聞綾瀬からの配送車両の全車LPG化を緊急に実施。

4 川崎市内の新聞配送拠点の廃止

一部の新聞社は、新たに大型配送拠点を川崎市内に作るとの話しがあるように聞くが、こうしたことも再考すべきではないか。

神奈川新聞川崎支局角田記者は、「地球環境への関心が年々高まっているなか、道路の公共性が、いつまでも”免罪符”には成りえないことを、国などは肝に銘じるべきだろう。」と解説の最後を締めくくっている。

この言葉をお借りすれば「地球環境への関心が年々高まっているなか、新聞の公共性が、いつまでも”免罪符”には成りえないことを、新聞社は肝に銘じるべきだろう」。

自動車交通公害問題では、新聞社は深夜の騒音や大気汚染など加害企業のひとつであることを忘れないようにしてもらいたい。

新聞社は言論の自由を保障されている。

しかし、言論には責任があることも事実である。

この判決に直面した各記者諸氏も、新聞社社員として、加害企業からの脱皮を自主的に進めることを社内言論として表明していただきたい。

一記者であるからとか一社員であるからということ乗り越えることが、クルマ社会からの脱却の第一歩ではないだろうか。

そして、「CO-OP・EVプロGRESS」の読者である県内生活協同組合の方々にも同様の流入自主規制、LPG自動車への全配送車転換などの取組みを早期にお願いしたい。

もっと進んでいえば、東京都以北からの商品納入についてもコスト、鮮度の問題もあるとは思いますが、鉄道便の利用に切りかえるなどの検討もしていただきたい。

そうした実践活動が、交通量を減らすことや、流入規制実現の世論形成に向けて行政への大きな後押しになるのだから。



対策が急がれるディーゼル車排ガス（資料写真）