

# クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/  
e-mail:toinaosu@red.zero.jp



発行：クルマ社会を問い直す会  
代表：杉田正明  
連絡先：〒270-0015  
千葉県松戸市小金上総町21-24  
杉田正明  
Tel & Fax 047-343-6814  
編集：林裕之・足立礼子・杉田正明  
郵便振替口座：00140-7-39161  
加入者名：クルマ社会を問い直す会  
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

# 71

2013年3月31日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



選挙ポスターの掲示板の前に堂々と駐車するトラック。選挙を妨害するクルマを厳しく取り締まると共に、騒音となっている選挙カーの廃止を議論すべし。選挙も脱クルマを！（撮影 高橋大一郎）

★表紙用の写真を募集しています★

## 会のめざすもの

クルマ優先でなく人優先の社会へ  
安全に道を歩きたい  
排気ガス、クルマ騒音のない生活を  
公共交通、自転車は私たちの足  
守ろう地球  
減らそうクルマ、増やそう子どもの遊び道

## 目次

|           |   |    |
|-----------|---|----|
| ■追悼       | 古川量巳さんを悼む(三田直水、青木勝、足立礼子) ……………                          | 2  |
| ■会の活動     | 衆院選に際して各政党に公開質問を実施(杉田正明) ……………                          | 3  |
|           | 交通政策についての公開質問回答結果 ……………                                 | 4  |
|           | 交通弱者を守るドライバー教育についての要望を、関係機関に出しました(足立礼子) ……………           | 8  |
|           | クルマ社会を問い直す会西日本ミーティングを開催(林裕之) ……………                      | 15 |
|           | 西日本ミーティング講演「病気と車の運転『低血糖と交通事故』」(飯野研三) ……………              | 16 |
| ■会員の活動    | 『ミニ・生命のメッセージ展 in 学校開催』の紹介(児島早苗) ……………                   | 18 |
| ■地域の団体の活動 | 「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに、札幌でワールドディのフォーラム開催(前田敏章) ……            | 22 |
|           | 小平都市計画道路3・2・8号線計画の見直しの必要性を問う「住民投票を」求める署名が7593筆!(渡辺進) …… | 29 |
| ■活動提案     | 活動提案：自動車会社への働きかけの強化(田中牧) ……………                          | 31 |
| ■投稿       | お散歩、さんぽ(木村孝子) ……………                                     | 33 |
|           | ドライバーは“敵”か?(梅沢博) ……………                                  | 33 |
|           | 高速道路トンネル天井の崩落事故に思う(小林和彦) ……………                          | 35 |
|           | 小学生の親戚を引き連れ! 旧大社線を激走初詣(伊藤和弘) ……………                      | 36 |
|           | 写真投稿「ベルンの街角から」(前田敏) ……………                               | 38 |
|           | デフレ・景気・経済成長 安倍政権の誤れる経済政策(清水真哉) ……………                    | 39 |
|           | 4コママンガ「なにごとともタイミング次第」(鈴木浩司) ……………                       | 41 |
| ■メッセージほか  | 代表より……42/事務局より……42/会計よりほか……45/案内板、原稿募集案内……46            |    |

## 古川量巳さんを悼む

2012年10月、古川量巳さんが逝去されました。古川さんは1995年の本会発足時から世話人を務められ、2005年度から2007年度までは代表を務めてくださいました。会へのご尽力に感謝申し上げます、心からご冥福をお祈りいたします。古川さんと活動をともにした会員からの追悼文をご紹介します。(世話人)

\* \* \*

私は1991年に『声・クルマ社会』という本を自費で出版しました。その後、年に一冊の割で3号まで出しましたが、古川さんは1号からの読者でした。500部作っても全部が売れるわけはありません。初めは新聞が取り上げてくれたことで沢山の方に読んでいただきましたが、号を重ねるごとに読者は減り続けました。しかし古川さんは、毎年出版するたびに必ず読者になってくださいました。当時の風潮や価値観と全く逆行するクルマ社会批判の本を読んでくれる方は、私にとっては共感者であり、救いでもあったものですから、律儀に購読を続けてくださる古川さんはとてもありがたい読者でした。

その後、当時帯広畜産大学の助教授で『くるま社会を考える』を発刊されていた杉田聡さんと知り合い、1995年5月にクルマ社会を問い直す会が発足しました。そのとき、初めて古川さんにお会いしました。古川さんは恰幅のいいおからだに、あご髭がよく似合った紳士でした。理路整然とお話しされる姿も知的で、おとなの風格がありました。しかし時には面白い冗談を言って周りの人を和ませる気さくなおじさんでもありました。いつだったか「オランダには何度も行っているが、いいところだよ」と、目を細めてお話しされていたことが印象に残っています。

その後、2004年に私が代表を降りてから古川さんに代表を引き継いでいただきました。それ以後古川さんにはお会いすることは出来ませんでしたが、このたびご家族から、そしてこの会からの連絡により、古川さんの訃報に接しまし

た。若い青年のように純粋な心で社会の矛盾に真摯に向き合っておられた古川さんのお姿は、私の臉に焼きついています。

どうぞやすらかに、おやすみください。ご冥福を、お祈りいたします。(三田直水)

古川量巳さんが昨年10月に逝去されました。ここに謹んでお悔やみもうしあげます。

古川さんとは1995年、当会の発足総会にて初めてお会いしたと思います。雰囲気のある人というのが印象です。総会や役員会では、とても良い声で、やわらかな関西弁を話されていました。地球的な視野から、エコの必要性を語られ、今こそクルマ社会を問い直すことが必要だと、熱く語られていました。

古川さんは、世の中の理不尽さに気づいたなら、そのことに声をあげようよ。なにかアクションができるならやってみようよ。できる範囲でやればいいじゃないか。私はこんなアクションをしてみたよ。とおしつけなく語られていました。当会を大切に思い、また、次代を担う若者にいつも希望を持たれていました。

やさしい気持ちで人と接することができる古川さんが逝去され、さびしい思いでいっぱいです。古川さんの思いを、自分に重ねて日々、活動していきたいと思います。

古川量巳さんのご冥福をお祈りいたします。(青木 勝)

古川さんの信念は、「一人一人ができることをすることが大事」ということ。もう10余年前か、東京でミーティングをしたときのこと、いろいろな提案に対して私が否定的かつ悲観的な意見を述べたら、「そんなふうにあれもだめ、これも無理と言っていたらなにもできないよ。やってみなければ」と諭すように言われました。その言葉が深く胸に響き、反省し、以来、めげそうになるたびに「ともかくやってみるべし」と思い直すようになりました。

古川さんは数年前から少し体調を崩され、神奈川県藤沢市からご家族の住む神戸市に越されましたが、神戸でも地域でクルマ社会の問題について発言されたり、会報を公民館などに届け

てくださったりしたと伺っていました。古川さん、本当にありがとうございました。少数だからこそ声を上げ続けていかないといけないですね。(足立礼子)

レポート  
会の活動

## 衆院選に際して各政党に公開質問を実施

杉田正明(世話人)

昨年12月に実施された衆議院選挙に際して、我が会の政策要求をアピールするために公開質問を実施しました。その結果をお知らせします。

11の政党に質問しましたが、回答をいただけたのは5党でした。そのうち1つはコメントの

みで、会がお願いした形での回答は得られませんでした。

回答をお願いするに際してのお願い状は以下の通りです。

2012/12/02

各党政策担当責任者殿

クルマ社会を問い直す会 世話人代表 杉田正明

### 交通政策についての質問状への回答のお願い

私どもは1995年に発足した市民団体で、クルマ社会がもたらす諸問題・各種弊害についてその改善を求めて活動してきております。

これまで、衆議院および参議院の選挙に際しましては、各政党に交通政策についての考え方を公開質問という形で数回おたずねして参りました。

今回衆議院選挙が行われるのに際しましても、各政党の考え方をおたずねしたいと考えます。

今回は、私どもの会がもっとも強い関心を持っている領域に限りまして、私どもが望む政策をかなり具体的に列挙いたしますので、それらに賛同して頂けるか否かをご回答頂きますようお願い申し上げます。

今回ご質問させて頂く項目は、各党におかれまして、党の政策として公式に検討したことがない項目も含まれていると思いますので、回答は必ずしも公式のものではなく、回答者様の党の判断についての予想と言うことで結構でございます。私どもとしては各党様の姿勢・目指す方向をその回答から理解したいと思っております。

お忙しい中、大変恐縮ですが、ご回答頂きますようお願い申し上げます。

尚、かつてながら、選挙前に各党の回答を一般に公表したいと思っておりますので、12月9日までに、同封した返信用封筒にて投函して頂きますようお願い申し上げます。

以上

## 交通政策についての公開質問 回答結果

「賛成」ならば○、「検討したい」ならば△、「回答保留」ならば△、「反対」ならば×

| クルマ社会を問い直す会が<br>望む政策  | 民主党 | 自由民主党 | 公明党 | みんなの党  | 日本維新の会 | 日本未来の党 | 社会民主党 | 日本共産党 | 国民新党 | 新党改革 | 新党大地 |
|---|-----|-------|-----|--------|--------|--------|-------|-------|------|------|------|
| <b>交通基本法</b>  | △   | △     | △   | △      | △      | △      | △     | △     | △    | △    | △    |
| <b>理念の明確化</b>   |     |       |     |        |        |        |       |       |      |      |      |
| 1. 交通においては、安全、生命・健康の保持を最優先することを明記する   |     | ○     |     | コメントノミ | ○      |        |       | ◎     | ○    |      |      |
| 2. 交通安全においては、物理的に弱い立場にある歩行者を最優先し、次に自転車を優先することを明記する  |     | ○     |     |        | ○      |        |       | ◎     | △    |      |      |
| 3. クルマを利用できない状況下にある交通弱者・移動制約者の交通・移動の可能性を保障するために、公共交通を私的交通に優先させることを明記する  |     | △     |     |        | ○      |        |       | ◎     | ○    |      |      |
| <b>交通事故防止</b>   | △   | △     | △   | △      | △      | △      | △     | △     | △    | △    | △    |
| <b>交差点の歩車分離信号化</b>  |     |       |     |        |        |        |       |       |      |      |      |
| 4. 横断歩道がある交差点における信号をすべて歩車分離信号とする  |     | △     |     |        | △      |        |       | ○     | △    |      |      |
| <b>速度の抑制</b>  |     |       |     |        |        |        |       |       |      |      |      |
| 5. 制限速度の標識がない道路の最高速度(法定最高速度)を現在の60km/hから30km/hに引き下げる(30km/hを超える速度を認める場所については、それぞれ当該の標識を設置する)  |     | △     |     |        | △      |        |       | ◎     | ×    |      |      |
| <b>通学路における安全の確保</b>   |     |       |     |        |        |        |       |       |      |      |      |
| 6. 通学路の指定がなされている道路については、30km/h以下の速度規制を行う  |     | ○     |     |        | △      |        |       | ◎     | △    |      |      |
| 7. 通学路については、十分な幅員のある歩道(2m以上)を設けかつ車道上にハンプを設けるか、それが出来ない場合は、登・下校時間について自動車通行禁止とする   |     | ○     |     |        | △      |        |       | ◎     | ×    |      |      |
| <b>免許制度の改善による不適格判定の厳正化</b>  |     |       |     |        |        |        |       |       |      |      |      |
| 8. 運転時に正常な運転を困難にする可能性がある身体的疾患を有している者に対しては免許を交付しないものとする。このためそうした疾患についての情報を調査整理し判定基準を明確にし、医療機関による検査診断を義務づけるものとする                      |     | ○     |     |        | ◎      |        |       | ○     | ○    |      |      |
| 9. 運転免許の取得時及び更新時においては、道路上に起きえる各種の事態を再現できる運転シミュレーター等を用意し、それによる実技試験を行うこととし、信号・標識の認識と対応、交通ルールの遵守、歩行者・自転車の認識と対応などにおいて、能力に問題がある場合は不合格とする |     | ○     |     |        | ○      |        |       | ◎     | ○    |      |      |

| クルマ社会を問い直す会が望む政策  | 民主 | 自民 | 公明 | みん | 維新 | 未来 | 社民 | 共産 | 国新 | 改革 | 大地 |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| <b>安全に資する自動車装備の推進</b>   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 10. すべての自動車にドライブレコーダーの搭載と記録を義務づける   |    | △  |    |    | △  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| 11. 無免許運転をなくすために、免許カードを差し込まないとエンジンがかからない装置の搭載を義務づける   |    | △  |    |    | ○  |    |    | ◎  | ○  |    |    |
| 12. アクセルとブレーキの踏み間違いが起きにくい装備・システムの搭載を義務づける(複数の方式となるも可)   |    | △  |    |    | ○  |    |    | ◎  | ○  |    |    |
| 13. すべての自動車に酒酔い運転防止装置(アルコール・インターロック装置)の搭載を義務づける   |    | △  |    |    | ◎  |    |    | ◎  | ○  |    |    |
| 14. すべての自動車に信号遵守装置の搭載を義務づける(必要な技術開発と信号機等道路側のインフラ整備を見込む)   |    | △  |    |    | △  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| 15. すべての自動車に制限速度遵守装置(ISA Intelligent Speed Adaptation技術の採用)の搭載を義務づける  |    | △  |    |    | △  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| 16. すべての自動車に衝突予防装置(トヨタの「プリクラッシュセーフティシステム」、富士重工の「ぶつからないクルマ/eyesight」、ボルボの「human safty」などのより発展した形のもの)の搭載を義務づける(居眠り運転・不注意運転による事故の防止、てんかん発作・心臓発作など急病による事故の防止、アクセルとブレーキの踏み間違いによる事故の防止などのためにも義務づける) |    | △  |    |    | ○  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| 17. 制限速度遵守装置、衝突予防装置の搭載に当たっては、自動速度ダウンや自動ブレーキの発動前に緊急警報を発する内容とし、時間的に手動で対応可能であったにもかかわらずそれを行わず自動制御が発動したと見なせるケースについては、交通違反として点数を付ける   |    | △  |    |    | △  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| <b>歩行環境・自転車走行環境の改善</b>  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>歩行環境の安全化</b>   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 18. 歩道が分離されていない道路においては歩行者>自転車>自動車の順で交通を優先することとし、順位が後ろの交通者がクラクション等で道を空けさせる行為を禁じる   |    | △  |    |    | ○  |    |    | ◎  | ×  |    |    |
| 19. 市街化区域内の歩道が分離されていない道路については、20km/h以下の速度規制を行う  |    | △  |    |    | △  |    |    | ◎  | ×  |    |    |
| 20. 下記自転車走行環境の整備施策(24,25,26)の実行を前提に、歩道における自転車走行については、13歳未満、70歳以上および身体の不自由な人を除き、全面的に禁止する(3m以上の幅員を有する歩道においても)   |    | △  |    |    | △  |    |    | ◎  |    |    |    |



| クルマ社会を問い直す会が望む政策  | 民主 | 自民 | 公明 | みん | 維新 | 未来 | 社民 | 共産 | 国新 | 改革 | 大地 |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| <b>歩行環境の改善</b>  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  |
| 21. 横断歩道橋、横断地下道が存在する場所においても、地表平面上で（迂回することなく）横断できるよう横断歩道を設置する  |    | △  |    |    | △  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| 22. 歩道に接続する建築敷地と車道との間において、クルマ乗り入れのために歩道を車道側に傾けている場所については、平らな歩道にする                                       |    | △  |    |    | △  |    |    | ○  | ○  |    |    |
| 23. 歩道および路側帯への自動車の駐車・停車は、緊急やむを得ざる場合を除き、全面的に禁止とする  |    | △  |    |    | △  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| <b>自転車走行環境の整備</b>   | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  |
| 24. 歩道があり、車道の車線分離がなされている道路においては、特段の事情がない限り車線を削減してでも（一方通行化を含む）自転車レーンを設けることを目指す                           |    | △  |    |    | ○  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| 25. （歩道がある道路において、）自転車レーンが設けられていない車道においては自転車＞自動車の順で交通を優先することとする  |    | △  |    |    | ○  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| 26. （歩道がある道路において、）自転車レーンが設けられていない場合においては、自転車走行の安全性を高めるため、車両の最高速度を20km/hに制限する                            |    | △  |    |    | △  |    |    | ◎  | ×  |    |    |
| <b>自転車利用者への交通ルールの周知徹底</b>   | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  |
| 27. 自転車が守るべき交通ルールについて、テレビを使った広報を徹底して行う  |    | ○  |    |    | ○  |    |    | ◎  | ○  |    |    |
| 28. 自転車の逆走を減らすため、車道の端に逆走禁止マークを描き込む  |    | △  |    |    | △  |    |    | ◎  | ○  |    |    |
| <b>自動車排ガスによる喘息患者の削減</b>   | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  |
| 29. 喘息の1つの原因と考えられるディーゼル排気微粒子の削減のために、環境基準が定められたpm2.5について、汚染状況を測定する体制を全国で早急に整備する                          |    | ○  |    |    | ◎  |    |    | ◎  | ○  |    |    |
| 30. pm2.5の自動車からの排出を削減するために、排出基準を早急に制定する   |    | ○  |    |    | ◎  |    |    | ◎  | ○  |    |    |
| <b>公共交通</b>   | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  |
| <b>自治体による公共交通保障計画の策定と国によるバックアップ</b>   | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  | /  |
| 31. 自治体は住民に対する（ナショナルミニマム及びシビルミニマムとしての）公共交通保障計画を都市計画や集落計画と整合させて策定するものとする                                 |    | △  |    |    | ○  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| 32. 公共交通保障計画に位置づけられた鉄・軌道及びバス・コミュニティバスの軌道敷・路盤・レール・架線・駅・車両等設備費及びその維持補修費については、経営体から要請があれば国が3/4～全額負担するものとする |    | △  |    |    | ×  |    |    | ○  | △  |    |    |

| クルマ社会を問い直す会が望む政策   | 民主 | 自民 | 公明 | みん | 維新 | 未来 | 社民 | 共産 | 国新 | 改革 | 大地 |
|--|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 33. 公共交通保障計画に位置づけられた鉄・軌道及びバス・コミュニティバスの人件費・エネルギー費等運営費については、経営体から要請があれば国が1/4～3/4負担するものとする  |    | △  |    |    | ×  |    |    | ○  | △  |    |    |
| <b>路面電車の普及</b>   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 34. 太平洋戦争終了当時路面電車が存在した場所においては、路面電車の導入空間の確保に問題がない場合がほとんどであろうから、既に当該道路下に地下鉄が存在する場合も含めて路面電車の復活を推進する   |    | △  |    |    | △  |    |    | ○  | △  |    |    |
| 35. 人口20万人以上の都市においては路面電車導入の可能性について調査検討を進めるものとする。その際、導入空間の確保が困難な場合、単線運転による導入の可能性についても調査検討するものとする。   |    | △  |    |    | △  |    |    | ○  | △  |    |    |
| <b>道路建設</b>  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>道路新設の見直し</b>  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 36. 人口減少時代に入り、既存の道路や橋梁などの維持管理も困難を増す中、道路拡幅および新規の道路建設は、都市計画道路も高速道路も原則見直す   |    | △  |    |    | ○  |    |    | ◎  | △  |    |    |
| <b>自動車税制</b>   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>外部費用・社会的費用をも踏まえた課税の強化</b>   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 37. 道路整備・維持費用については、自動車関連諸税でそのすべてを賄うこととする   |    | △  |    |    | ×  |    |    | △  | ×  |    |    |
| 38. 自動車関連諸税で賄っていない道路整備・維持費用分に加えて、自動車交通事故による損害(自動車利用者が負担する損害保険でカバーされない部分)、自動車排気ガスによるぜんそくなど健康への損害、自動車騒音による損害、自動車から排出される温暖化ガスによる温暖化の損害、道路建設による景観や生態系破壊の損害など、自動車利用者が負担していない外部費用・社会的費用が多額に上ると推計されることを踏まえて、自動車関連諸税の強化を図る |    | △  |    |    | ×  |    |    | ◎  | ×  |    |    |
| 39. 自動車取得税および重量税について減免する方向での見直しは行わない   |    | △  |    |    | ×  |    |    | ◎  | ×  |    |    |

## 交通弱者を守るドライバー教育についての要望を、 関係機関に出しました 足立礼子(世話人)

クルマの運転には危険が伴うため、運転免許制度が設けられていますが、事故の現状などを見ると、知識も技術もモラルも疑わざるを得ないドライバーが多くいます。特に、弱者である歩行者や自転車を優先しその安全を第一とする意識は、多くのドライバーに欠けているようです。また、歩行者優先道路対策、歩車分離信号など、ドライバーこそ知っておくべきシステムも知らないなど、疑問に感じるが多々あります。

そんな疑問から、事故を少しでも減らすには

運転教育の見直しも必要ではないかと考え、「交通弱者を守る自動車運転教育についての要望」を今年1月、自動車教習所協会や国家公安委員会、警察庁、内閣府宛に送付しました。要望書作りでは、会員の高橋大一郎さん（自動車教習所教官）、井坂洋士さん、佐藤清志さん、代表の杉田正明さんらにご助言をいただきました。

なお、1月末に、提出先のうち全日本指定自動車教習所協会連合会と、内閣府（交通安全政策）と懇談をしましたが、その様子は次の会報で報告いたします。 （東京都三鷹市在住）

### 交通弱者を守る自動車運転教育についての要望

国家公安委員会 委員長様  
警察庁 長官様・交通局局长様  
内閣府 共生社会政策担当 大臣様・交通安全政策担当官様  
社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会会長様  
一般社団法人 全国届出自動車教習所協会会長様

2013年1月17日

クルマ社会を問い直す会

前略、私どもは、交通事故をはじめクルマ社会のもたらす弊害を減らし、安全で暮らしやすい社会になることを願って活動している市民グループです。

わが国では、歩行者や自転車利用者の交通事故被害者が多く、死者のうち半数以上を占めています。道路上の現状を見ると、ドライバーの多くに交通弱者の安全を優先する意識が薄いことや、運転自体に問題が少なくないことも一因として無視できません。

第9次交通安全基本計画では、交通事故24時間死者を3000人以下とすることを目標とし、また、第8次計画から引き続いて「人優先の交通安全思想」を基本理念として掲げ、「あらゆる施策を推進する」としています。

ドライバー養成、免許交付、交通安全対策に関わる関係機関におかれましては、特に対歩行者・自転車事故防止の観点から、以下のことにもお取り組みいただきたく、前向きなご検討をお願いいたします。



(1～7は、免許更新者、交通違反者も対象に含めての要望です。)

### **1：自動車を運転することの責任の重さの啓発**

自動車教習所の教習テキストの最初に「くるま社会人としてのモラルと責任」が記されています。ここに、「自動車は免許がなければ動かせないほどの危険物であり、運転は他者の命と人生に対する責任を伴うものである」こと、また、「自動車走行量と死傷者数はほぼ連動しており(資料1)、車の安易な利用は控えるべきこと」を入れてください。

### **2：交通弱者の現状を知り、注意意識を高める教育**

交通弱者保護・優先のルールや注意は教習テキストに記されていますが、現実には、歩行者が横断歩道を横断しようとしているときに止まる車もスピードを落とす車もほとんどなく、通学路や住宅街の道を抜け道として疾走する車が多いなど、ルール無視の走行が常態化し、事故も頻発しています。意識改善のため、次のような取り組みをお願いいたします。

**2-1：**「日本は交通事故死者のうち歩行者と自転車の占める割合が半数を超え、欧米諸国に比べて特に多い(資料2)」、「歩行者は事故に遭った場合の致死率が極めて高い(資料3)」、「後遺障害を負う人の率も高い(資料4)」ことなどをテキストに盛り込み、交通弱者のおかれている現状を伝えてください。

**2-2：**歩行者の中でも子どもや高齢者、目や聴覚の不自由な人、車いすの人などには特段の注意が必要ですが、文字では理解し得ない点も多いので、「疑似体験実習」\*1をご検討ください。

\*1 子どもの場合は、幼児視界体験メガネ(本田技研工業発行冊子「トラフィックパートナー」付録)をつけて身を低くして歩く、高齢者の場合はゴーグル、耳栓、足に重りなどをつけて歩く(福祉・介護職授業で実施されている方法)など。

**2-3：**通学路の通学時間帯の走行は、本来すべての自動車が控えるべきですが、せめて教習車だけでも他の車の模範として通学時間帯の通学路は通らないよう、全国の自動車教習所へ徹底指導をお願いいたします。

### **3：スピード抑制の指導**

車の速度と衝撃力の関係について、教習テキストには、車が壁に衝突した場合の例が記されていますが、歩行者等への衝撃力を認識できるよう、車の速度と歩行者の致死率、障害度の関係を伝えるグラフ(資料5・6)を入れてください。この資料から、「車の走行速度が時速30kmを超えると歩行者の致死率が急激に高くなること、また、時速20km以下でも重傷を負わせる割合は50%を超えること」を伝え、歩行者と交わる可能性のある道路においては、常にスピード抑制を心がけるよう、指導をお願いいたします。

また、「歩行者死亡事故は道路横断中が多い(資料7)」、「運転者の不注意が歩行者死亡事故を招く(資料8)」こともテキストに加え、慎重運転を強く指導してください。

### **4：「ゾーン30」などの生活圏安全対策についての教育**

警察庁では、住宅街などの交通事故(特に歩行者・自転車事故)を減らすため、国土交通省と連携して平成8年からコミュニティゾーン対策に取り組み、最近は、「ゾーン30」対策を、2016年

度末までに全国3000か所に整備の方針として力を入れておられます。しかし、ドライバーや住民の認知度が低く、理解を得にくい現実があります。

こうした対策はドライバーにこそ周知が必要です。ぜひ教習テキストに加え、理解を深める教育をお願いします。スピード抑制のためのハンプ、クランク、ソフト分離、道路中央線の廃止などの物理的対策の意味、走行時の注意も伝えてください(ハンプを、速度を落とさずに通り越す車が多いため、振動・騒音源となってしまうという残念な実態も耳にします)。

## 5：「歩車分離式信号」についての教育

警察庁では、歩車分離式信号の増設にも力を入れ、平成23年4月にも整備推進の通達を出しておられますが、教習テキストには記載されていません。これもドライバーに意義がよく理解されず、それが普及の妨げになっている地域もあるようです。歩車分離式信号は、歩行者が横断時の右左折車による事故を防ぐのに有効であり、また、自動車同士の事故を減らす効果も確認されており、方式によって渋滞解消になることも報告されています(資料9)。そうした意義や分離信号の仕組みを教習テキストに記載して、正しい理解と運用について指導をお願いします。

## 6：ドライブレコーダーの搭載の指導

ドライブレコーダーは、安全運転意識の向上、自分の運転行動の反省、事故発生時の実態解明などに役立ち、事故削減につながるものとして、すべての車に有用です。搭載の意義を教習テキストに記載し、伝えてください。

## 7：自転車の走行ルールの教育

自転車は道路環境の問題などから走り方に混乱が見られ、事故も社会問題化していますが、軽車両であるのに正しい走り方を体系的に学ぶ機会はほとんどなく、自動車運転免許の保有者でも自転車での走行距離あたりの事故率は非保有者と同じと報告されています\*2。自転車の走行ルールは自転車に乗る場合はもとより、車を運転する際にも知っておくべきことです。そこで、自動車教習所の教官を自転車走行ルールも教えられるよう養成し、教習の受講者に自転車走行ルールの教育も行なうよう、お願いいたします。

\*2 「第15回交通事故調査・分析研究発表会」2012.10.18資料(交通事故総合分析センター)

## 8：再教育・再試験の制度化、など

運転免許の教習は現代人のニーズに合わせてスピードプランなども設けられ、また、免許更新時の講習も楽に通過できますが、免許制度は便利な社会生活を応援するためにあるのではなく、事故防止のブレーキとして存在するものです。真のブレーキとすべく、国の関係機関には次の対策も要望いたします。

**8-1**：年間の道路交通法違反取締り件数は1000万件超、事故は70万件超の実態を見ると、ドライバーの定期的な再教育・再試験の制度化が望まれます。免許更新時と交通違反発覚時を再教育・再試験の機会として、対象者全員に免許取得時より高度な技能・資質の教育と再試験の義務づけを要望いたします。現在、免許取得後1年以内の違反者を対象とした「初心運転者期間制度」が設けられていますが、死亡事故の95%以上は免許取得後1年以上の者が起こしており、課題は全ドライバーに存在します。

**8-2**：高齢者講習は、現行では認知機能や運転技能に多少低下が見られても免許は交付されますが、合否基準を設けた試験制度を設けてください。高齢ドライバーは他のドライバーに比べて運転操作不適が1.8倍と多く、事故の中でも死亡率の高いペダル踏み間違い事故率も高いこと、認知症ドライバーの事故率が高いことなども報告されています\*3、4、5。

\*3 「平成23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」警察庁交通局

\*4 『イタルダ・インフォメーション』No.86.2010.10.(交通事故総合分析センター)

\*5 「認知症患者と自動車運転—臨床における課題—」池田学(第19回日本交通医学工学研究会学術総会シンポジウム抄録2010.)

**8-3**：てんかん、睡眠時無呼吸症候群、心不全、低血糖など、病気が原因の重大事故防止のため、免許取得前には運転に関連する健康状態の診断を受けるよう強く指導してください。将来的には、免許取得前、免許更新時に健康診断書の提出義務づけを要望いたします。

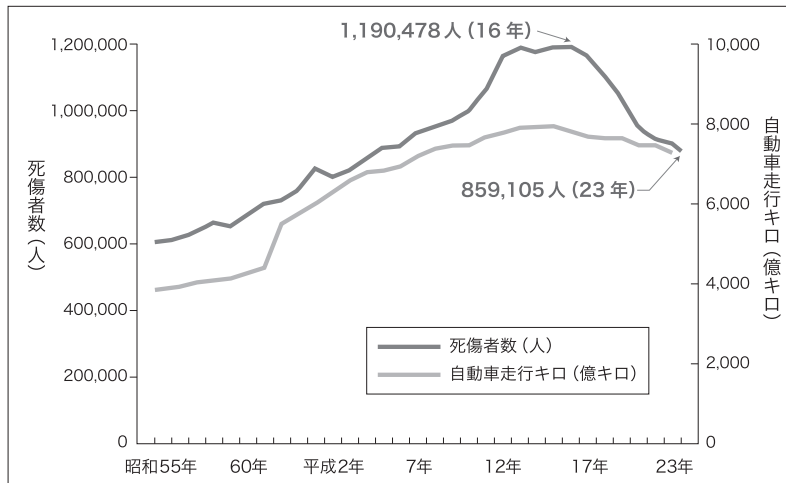
**8-4**：高齢者や病気・障害を持つ人が自分で車を運転しなくても移動に困らないような支援も、事故防止の重要な対策です。事故削減の観点から公共交通や福祉交通の拡充を国土交通省など関係省庁に働きかけ、ドライバーへも啓蒙するなど、協力してください。

なお、当会では2011年9月に、「自動車運転免許取得・更新時の、医学的・技能的・資質的運転適性検査の義務化を求める意見書」を、国家公安委員長、警察庁長官、内閣府政策統括官各位宛提出しております。8の要望とも関連しています。

<http://www.toinaosu.org/katudo/menkyo.htm>

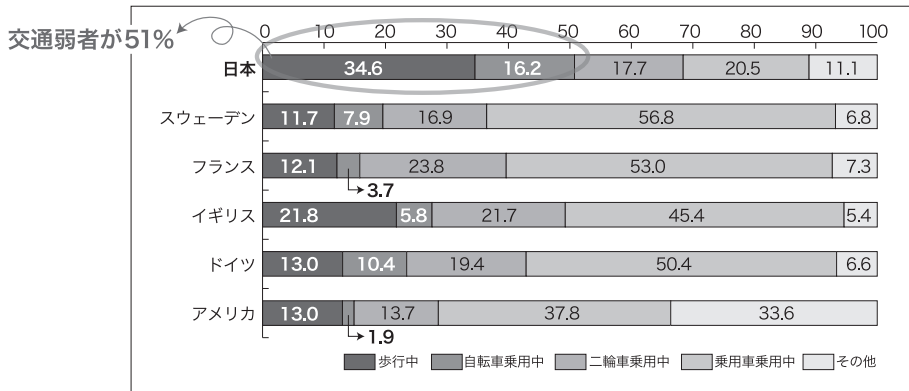
併せてのご検討をお願いいたします。

**資料1 車の走行量と死傷者はほぼ連動**  
(道路交通事故死傷者数、自動車走行キロの推移)



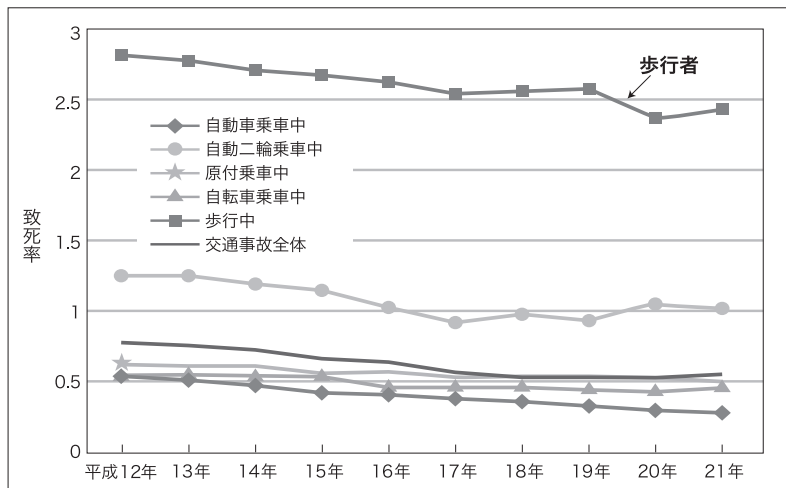
出典：平成24年交通安全白書（内閣府）

**資料2 日本は歩行者と自転車利用者の事故死者割合が飛び抜けて多い**  
(主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率・2010年)



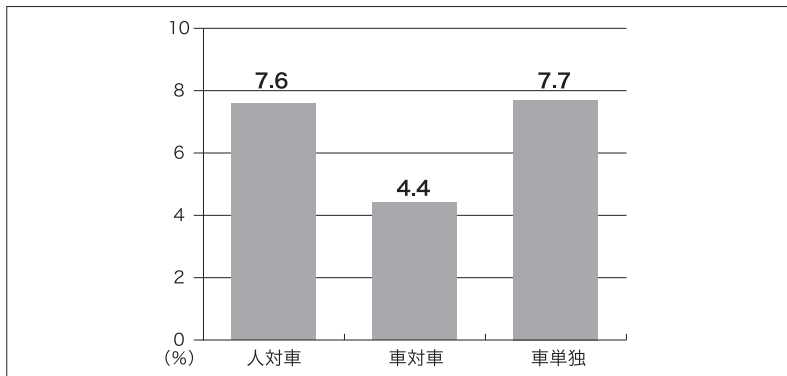
出典：平成24年交通安全白書（内閣府）

**資料3 歩行者は交通事故に遭った場合の致死率がきわめて高い**  
(交通事故の状態別致死率の推移)



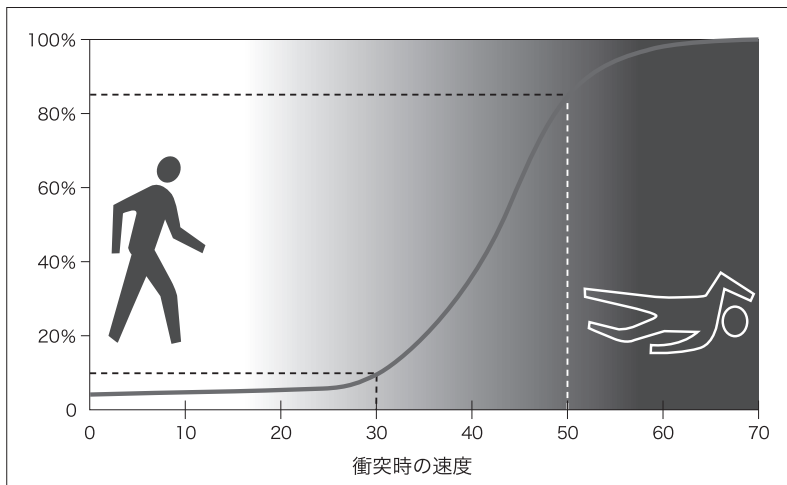
出典：『イタルダ・インフォメーション』No.83,2010.5. (交通事故総合分析センター)

**資料4 歩行者被害者は後遺障害を負う率も高い（被害者のうち後遺障害を負う率）**



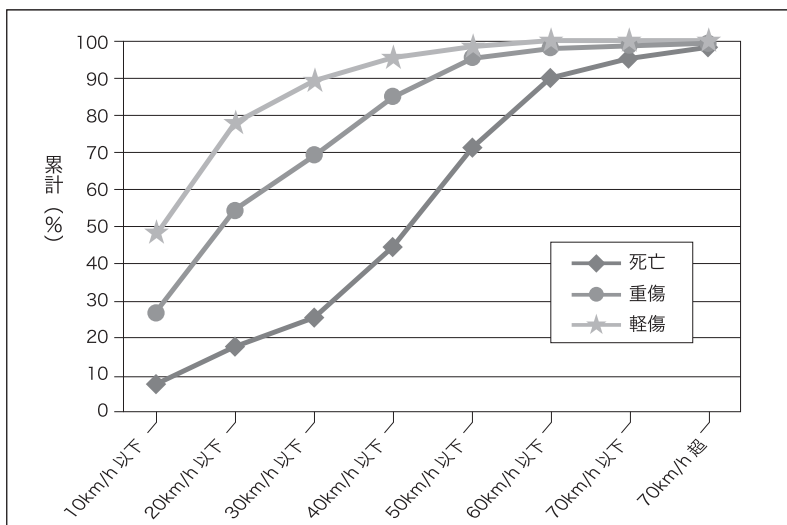
出典：『自動車保険データにみる交通事故の実態（2009年4月～2010年3月）（日本損害保険協会）

**資料5 歩行者の衝突時致死率は時速30kmを超えると急激に上がる**  
 （衝突時の自動車の走行速度と歩行者が致命傷となる確率）



出典：WHO, Speed management- A road safety manual for decision-makers and practitioners, 2008

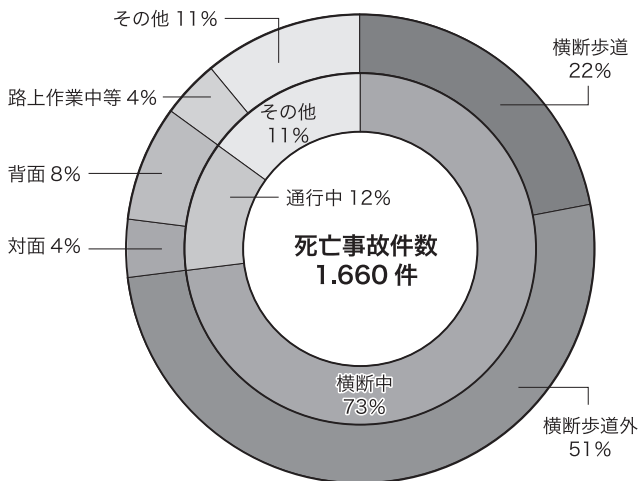
**資料6 低速走行でも歩行者が負傷する率が高い**  
 （歩行者死傷事故における車の危険認知速度の累積百分率）



『出典：歩行者事故の特徴分析』石川敏弘（第13回交通事故調査・分析研究会発表会, 2010, 交通事故総合分析センター）

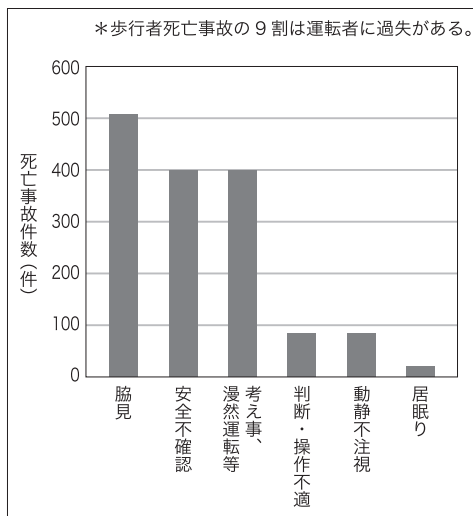


**資料7 歩行者死亡事故は道路横断中が約7割と多い**  
(歩行者死亡事故の歩行者の行動別割合/平成21年データ)



出典：『イタルダ・インフォメーション』No.83.2010.5 (交通事故総合分析センター)

**資料8 運転者の不注意が歩行者死亡事故を招く**  
(運転者の過失による歩行者死亡事故の事故発生要因)



出典：『イタルダ・インフォメーション』No.83.2010.5 (交通事故総合分析センター)

**資料9：歩車分離式信号の事故削減、渋滞改善効果**

\* 1、2とも長野県のデータ (長野県警察本部交通部交通規制課)

**1：信号整備前後の事故類型別比較 (H13～18年整備86か所)**

| 事故類型 |           | 事故件数       |            |             | 死者数      |          |             |
|------|-----------|------------|------------|-------------|----------|----------|-------------|
|      |           | 整備前        | 整備後        | 増減率         | 整備前      | 整備後      | 増減率         |
| 人対車両 | 横断歩道横断中   | 34         | 10         | -71%        | 3        | 0        | -100%       |
| 車両相互 | 出会い頭      | 29         | 16         | -45%        | 1        | 1        | 0%          |
|      | 右折直進      | 31         | 21         | -32%        | 1        | 0        | -100%       |
|      | 右折その他     | 8          | 0          | -100%       | 0        | 0        | 0%          |
|      | 左折時       | 5          | 1          | -80%        | 0        | 0        | 0%          |
|      | 追突        | 75         | 72         | -4%         | 0        | 0        | 0%          |
|      | 追越時       | 2          | 1          | -50%        | 0        | 0        | 0%          |
|      | 正面衝突      | 1          | 1          | 0%          | 0        | 0        | 0%          |
|      | その他       | 3          | 1          | -67%        | 0        | 0        | 0%          |
|      | 小計        | 154        | 113        | -27%        | 2        | 1        | -50%        |
|      | 車両単独      | 2          | 0          | -100%       | 1        | 0        | -100%       |
|      | <b>合計</b> | <b>190</b> | <b>123</b> | <b>-35%</b> | <b>6</b> | <b>1</b> | <b>-83%</b> |

**2：信号整備前後のピーク時の渋滞の長さ(平均総滞留長) (H13～21年整備116か所)**

| 方式等       |        | 交差点数       | 整備前(m)      | 整備後(m)      | 増減率           |        |
|-----------|--------|------------|-------------|-------------|---------------|--------|
| スクランブル    | 押しボタン式 | 管制エリア      | 2           | 425.0       | 375.0         | -11.8% |
|           |        | エリア外       | 11          | 71.0        | 46.8          | -34.1% |
|           | タスキ    | 管制エリア      | 6           | 275.0       | 226.7         | -17.6% |
|           |        | エリア外       | 23          | 68.8        | 53.6          | -22.1% |
| 歩行者専用現示   | 定周期    | エリア外       | 3           | 53.3        | 66.7          | 25.1%  |
|           | 押しボタン式 | 管制エリア      | 2           | 45.0        | 55.0          | 22.2%  |
|           |        | エリア外       | 59          | 50.6        | 46.0          | -9.1%  |
| 右左折分離方式   | 管制エリア  | 4          | 407.5       | 207.5       | -49.1%        |        |
|           | エリア外   | 1          | 60.0        | 20.0        | -66.7%        |        |
| 右折分離方式    | 管制エリア  | 4          | 65.0        | 23.0        | -65.4%        |        |
|           | エリア外   | 1          | 0           | 0           | -             |        |
| <b>合計</b> |        | <b>116</b> | <b>1521</b> | <b>1120</b> | <b>-26.4%</b> |        |

出典：『月刊交通』2010年11月号 (道路交通研究会編集、東京法令出版)

## クルマ社会を問い直す会西日本ミーティング を開催

林 裕之(世話人)

2012年12月8日(土)の午後に福岡市中央区天神のエルガーラホールにてクルマ社会を問い直す会の西日本ミーティングを開催しました。西日本ミーティングでは、まず本会会員で医師の飯野研三さんが「病気と車の運転『低血糖と交通事故』—エコダイエットを広めよう—」という題で講演をされました。講演の内容は、糖尿病による低血糖状態においてクルマを運転することで起こった交通事故の検証やクルマへの依存と生活習慣病との関係、さらには二酸化炭素を削減するエコダイエットの取り組みなど多岐にわたりました。大変わかりやすい講演で、貴重な知識を得る機会となりました。詳しくは飯野さんの論文(「西日本ミーティング講演 病気と車の運転『低血糖と交通事故』」、次ページ)をお読みください。

講演の後、杉田代表から報告がありました。杉田代表は、クルマ社会を問い直す会について手短に紹介された後、「クルマ社会を問い直す会の政策要求」について説明されました。この「クルマ社会を問い直す会の政策要求」は、昨年実施された衆議院議員総選挙の前に各政党に質問書として送付されたものです。この質問書はこの会報にも掲載しておりますので詳しくはそちらをご覧ください。

杉田代表の報告の後には、自由討議の時間を設定し、参加者がそれぞれクルマ社会についての思いなどを語りました。自由討議等で出された主な意見を紹介します。

- ・住宅地の道路などで速度制限を守っていないクルマが多い。警察の取り締まりは十分ではない。
- ・中学校や高校での交通に関する指導の中心は安全教育であるが、もっとクルマの良くない

面についても知らせてゆく必要がある。

- ・クルマ社会の問題を訴えてゆくなら国土交通省や地方自治体を巻き込んだ運動を起こす必要がある。
- ・クルマ優先になっている社会を地域から変えてゆく必要がある。
- ・すでに各自治体はこれ以上のクルマ依存はまずいと感じているが一部を除いて具体的な施策は進んでいないのが現状だ。クルマ社会は経済と密接に結びついているので、経済界を下手に刺激しないようにクルマ社会の問題の解決を図る必要がある。
- ・このような地方ミーティングを今後も継続して実施していくべきだ。

参加者は、講演だけに参加した人を含めて43名。その内会員は関係者を含めて8名でした。会員の参加が少ないのは残念でしたが、クルマ社会の実態についての認識を深め、問い直す会の活動について知ってもらう良い機会となったと思います。



西日本ミーティングでの飯野さんの講演  
(杉田久美子さん撮影)

私は糖尿病、高血圧、メタボ、喫煙といった生活習慣病を中心に開業医をしています。

また、2000年頃からタバコ問題に取り組んでいます。2011年に当会に入った後、昨年4月に京都祇園のてんかん患者の交通事故が発生しました。丁度その頃に毎日新聞の記者の方から無自覚性低血糖に関する電話取材を受けました。そして今回の講演の依頼を受け当院に通院中の糖尿病患者さんに対して、低血糖と車の運転に関するアンケートを行いました。12月8日に西日本ミーティングが福岡で行われ、アンケート結果を含め生活習慣病と車の運転に関する講演を行いました。

車社会には通常に発生している交通事故以外に3つの問題があると思います。一つ目は病気を患っている方や高齢者による交通事故の増加です。これは後述する免許制度の問題にも関わってくる問題です。二つ目は車依存に伴う運動不足による生活習慣病の増加、悪化です。最後に地球温暖化問題です。

健康状態が原因の事故が増加しています。2011年の全国重大事故(1725件)の内、健康状態が原因の事故は150件(8.7%)でその内訳は疾病・体調不良や居眠り・疲労運転となっています。この調査は重大事故に関するものであり、事故全体から考えても約10件に1件は健康状態が原因の事故となります。団塊の世代が高齢者の仲間入りをするにつれ高齢ドライバーの増加、さらには生活習慣病を合併した高齢者の増加は、治療として使用する薬物の副作用、認知症、睡眠時無呼吸症候群、高齢者のてんかんの増加と相まって交通事故の増加が危惧されます。

例えば高齢者では複数の薬剤を使用していること、腎機能が低下していること等の理由から薬の副作用が起きやすくなっています。降圧薬には副作用としてふらつき、意識消失、抗うつ薬には眠気、注意力・集中力・反射運動能力等の低下、抗精神病薬には眠気、抗けいれん(てんかん)薬には眠気、抗不安薬には眠気があり、薬

の添付文書には「眠気、注意力・集中力・反射運動能力等の低下が起こることがあるので、本剤投与中の患者には、自動車の運転等危険を伴う機械の操作に従事させないよう注意すること」と記載されている。尚、一部の薬剤には「させる時には注意すること」と注意すれば運転可能という記載もあります。前者は製薬会社が万が一事故が起こった際に責任を回避するために運転禁止と記載しているものと思います。

しかし実際の医療現場では、この様な運転に影響する薬を処方する際には一部の薬(例えば禁煙補助薬)を除いて運転に注意しなさいと指導することはありません。日本の外来は3分診療と言われるように忙しくその様な指導をする暇もありませんし、医者自身が運転に注意すべき薬であるという認識が低いことが原因です。もちろん薬剤師がその分指導しているのかもしれませんが、現状は不明です。

また、花粉症等でよく服用する抗アレルギー薬も眠気・集中力低下の副作用があります。最近よく処方されるようになった眠気が少ないと言われる第二世代の抗アレルギー薬であっても、運転時には昼食後の服用を避け、連続運転(1時間以上)を避けることが望ましいようで、私自身初耳でした。さらに最近は抗うつ薬、抗精神病薬、抗けいれん(てんかん)薬を鎮痛薬として使うことも多く、今後使用頻度が増えると思います。

鹿沼市クレーン車暴走による小学生6人死亡事故の運転手には、てんかんがあり、事故発生時、てんかん発作が起きていました。本人は「夜に飲んでいるてんかんの薬を、事故の前日は飲むのを忘れ、当日の朝に飲んだ」と言っていますが、一方で、検察の論告では服薬すると眠気を催し運転に支障がでることを疎い、服薬しないまま運転したと指摘しています。抗てんかん薬はきちんと服用すれば非常に効果が期待できる薬ですが、他方眠気という副作用は運転に影響し、もろ刃の剣の薬と思われます。

同様の事故は2008年にも横浜で発生しており、

てんかん発作で運転手が意識を失ってトラックが暴走し、信号待ちをしていた14歳の少年が死亡しています。このケースでは運転手は医師に薬の服用を指導されていながら、飲まずに運転しています。薬には飲み忘れが付き物であり、その意味では抗てんかん薬を服用していても100%は発作を防ぐことはできないと思われます。

四日市の事故では禁錮2年10月が言い渡されています。2010年12月30日、自宅から経営する歯科医院に向かって自動車を運転中、てんかん発作で意識を失い、踏切待ちをしていた自転車の男性3人に追突。踏切内に押し出された研修医と中国人を列車と衝突させて死亡させました。この例では事故前の2年間余に20回の発作が起きていました。裁判では弁護側は、「投薬量が不十分で、専門医の受診も勧めていないなど、主治医の治療や助言が適切ではなかった」と医師の責任を上げ、被告は「日中に意識を失うとは思っておらず、過失はない」と主張しています。

さて今年話題になった祇園の暴走事故は警察の発表ではてんかん発作が原因でした。最初のタクシーへの追突直前に発作を起こし、その後も意識がもうろうとした状態で車を暴走。最後に時速約70キロで電柱に激突する際にブレーキを踏んでおらず、暴走中、てんかん発作が続いていました。胃の内容物から解熱剤の成分を検出しており、体調不良が発作の要因と考えられましたが、体内から検出された抗てんかん薬が通常の服用量より少なかったこともわかりました。運転手は、10年前のバイク事故で頭を強打し「てんかん」を発症。主治医から車の運転をしないよう再三忠告されていました。

愛知で起こった玉突き衝突は高齢者のてんかんによるものです。運転していた70代後半の男性は、てんかんの発作で意識を失っていました。男性は不起訴、「なぜ事故が起きたのか分からない」と話しており、病気の自覚がなく、危険を予見できませんでした。高齢者のてんかんは脳梗塞の後遺症や認知症で発症しますが近年増加しています。発作が目立たないため病気に気付かれにくく、事故やけがにつながる恐れがあります。

65歳以上の患者は4万6千人であり、発作の特徴として、①激しいけいれんは少なく、②意

識がもうろうとする、③健忘(物忘れ)も起きる、があります。

広南病院(仙台市)で行われた高齢者のてんかん調査では、患者32人中16人が運転中に発作を経験しており、特記すべき点としては、その内15人はてんかんと診断される前であったことです。運転の特徴としては、追突が多い、信号が変わっても発進せず、助手席の家族が異変に気づいたり、意識を失って縁石に乗り上げたりすることです。

当院で経験した例は68才男性で高血圧、糖尿病で通院中、年1回意識消失発作を認めていました(本人談)。2009年12月、運転中に事故を起こしたため、車の運転を控えるように指示しましたが運転を継続、2010年5月、草刈中に意識を失い5mの坂を転落。過去に脳出血を発症した事があったため、症候性てんかんと診断、抗てんかん薬の服用を開始しました。2011年秋に追突事故を起こし警察が免許停止を説得しました。この症例に限らず、我々は、抗てんかん薬服用中でも事故が起き得ると考えないといけません。

私はてんかんの専門ではないですが、ある神経内科医の提言があります。「てんかんは、抗てんかん薬をきちんと服用しても、起きる時は起きます。抗てんかん薬は、かなり有効ですが、それでも、発作を完全に予防する事は出来ません。」「私は、てんかんの患者さん全員に、「運転をしてはいけません」と指導し、全員から同意を得て来ました。」

他方、2012年10月には、てんかんの運転免許条件「緩和を」と日本てんかん学会が提言しています。現状では免許取得にはてんかん発作が「2年間」出ていないことが必要ですが、提言では「1年間」に短縮。条件を和らげることで、正しい発作の申告につなげたい考えとのこと。

専門医の学会であるので私がどうこう言う筋合いはありませんが、2年から1年に期間が短くなることで病状の不安定な患者さんが混ざってきて事故を起こす恐れはあります。

(福岡県古賀市在住)

\*飯野さんの論文の続きは次号に連載される予定です



## 『ミニ・生命のメッセージ展 in 学校開催』 の紹介

児島早苗

2000年5月に長男が交通事故死してより、真相究明活動、刑事・民事裁判の闘い、事故抑止の活動を続けています。

今回は、『ミニ・生命のメッセージ展 in 学校開催』についてご紹介します。

『生命のメッセージ展』は、犯罪・交通事故・いじめによる自殺・医療過誤・一気飲ませなどにより、理不尽に生命を奪われた犠牲者達が主役のアート展です。ある日、元気に出かけ二度と家に戻れなくなった彼ら自身が、展示会場を訪れる一人ひとりに、生きられなかった自分達の現実を通し、『今を生きている生命のかけがえなさ』を真摯に語りかけてきます。犠牲者が主役の展示ですが、怖れ・暗さといったものはなく、会場内に彼らの等身大の人型(生命のメッセージャー)が設営されるや、これまで誰も成し得なかった静かな、エネルギーに満ちた「生命」を伝える様々なメッセージが、声なき声で語り始められます。この展示を幼・保育園を始めとする小・中・高校、短・大学、警察学校、自動車学校等の教育場で、「生命の尊さを伝える教育」として、ミニ形式(人型10~30名位)での開催ができればと考え、広めています。理由は、学校内での開催には次の三つの利点が考えられるからです。

- 1) 生徒(学生)・教職員・保護者の三者が身近な校内で、一緒に展示を体験できる。
- 2) 「生命の尊さ」という取り組み困難な話題を、三者が同時に共有し、考え、話し合える。
- 3) ミニ形式だと設営時間・運送経費の負担を小さくできる。

『生命のメッセージ展』を学校で開催したいと考えたきっかけは、2001年8月の第三回開催会場の体験に遡ります。亡き息子の人型の前に9~10才位の男の子が立ち止り、じっと見つめ続ける姿を目にし、この展示は亡き人と生きる者

の魂のやりとりなのだ、子供にも可能なのだと気づいたことからでした。

その後2006年、オランダ・スウェーデン交通事情視察で、現地の人達の交通ルールを守る意識の高さを目の当たりにした体験が重なります。歩行者が横断歩道に立てば、車は必ず停止する。歩行者は歩道、自転車は自転車道と住み分け環境が整い、それをきちんと守る人々を目にし、日本でも事故抑止のためには、道は遠くても、年数がかかっても「人々の意識の転換」に取り組むことが重要だと感じたからでした。

そこから「意識の転換」のために、教育の場に「生命の尊さ」を広めて行こうと計画し、2001年『ミニ・生命のメッセージ展』の学校開催を！』という16ページの冊子を仕上げ、奈良県下の学校と名の付くところ約1,000ヶ所に配布をしました。その結果、配布した冊子や、これまで積み重ねてきたNPO活動が徐々に功を奏し、現在は幼稚園・小中高・大学・自治体・警察・保護司会・刑務所・企業etc.から講演やミニ・生命のメッセージ展の開催を希望する声が増えてきました。

〈犠牲になる一人の生命でも食い止めなければ〉、とはやる思いが一方にあります。 「モノ優先」に邁進してきた日本を、「生命最優先」に舵を切りなおして行こうと考える人々を着実に増していくことが、今は何より大切だと考えています。

『ミニ・生命のメッセージ展』は、教室・体育館・会議室等で開催できます。また、10~30名の人型(生命のメッセージャー)の派遣であれば、およそ一時間で4~5名で設営が可能です。費用・日数等については「いのちのミュージアム」ホームページ内『ミニ・生命のメッセージ展』の開催についてを参考にして下さい。予算的に足りない場合、「いのちのミュージアム」が相談に応じてくれます。

この『生命のメッセージ展』は、2008年から



の矯正施設での開催実績が認められ、法務省の協力を得、予算が通り次第、今後5年間をかけた全国の矯正施設での開催が予定されています。

学校開催も実績や、教育の中での重要性が認められてくれば、文部科学省の協力を得て、全国の学校での開催が将来可能になるのではと考えます。それまで、もう少し時間がかかりますがコツコツ続けて行こうと思います。

2011年に作成した冊子の数ページをご紹介します。学校開催の意義や、生徒・保護者方の感

想などご参考にしていただけると有難いです。なお、メッセージ展を開きたい場合の問い合わせ先は、下記のところが良いと思います。

【いのちのミュージアム】

東京都日野市百草999

市立百草台コミュニティーセンター 3階

電話：042-594-9810

毎週 金・土・日 午前10:00～午後5:00

(奈良県奈良市在住)

人型オブジェの説明

【事件等の概要】

…19歳青年の暴走運転、制限速度40キロのところを110キロの猛スピードによりスピリット対向車線にはみ出し、私の車両に激突し、愛する次女未来(みく)の幼い命を奪われました。…座席の下にうずくまる未来を抱き上げガラスを肘で割り助けを求めました。あの時の未来の温もりは今も私の手に残り消えることはありません。…

【家族のメッセージ】

…あの朝シャボン玉をしました。♪シャボン玉とんだ、屋根までとんでこわれてきた♪シャボン玉を追いかけて笑っていた未来。この数時間後未来は命を奪われてしまいました。…私たち家族は、あの時から時間が止まっています。…



生前の背丈と同じ高さの白い人型のオブジェ

家族が選んだ大切な生前の写真

遺品の靴

冊子『『ミニ・生命のメッセージ展』の学校開催を!』より

## 曾爾小学校人権作文集から

### 生命のメッセージ展から

五年生

みなさんは、「死ね」という言葉を使ったことがありますか。

わたしは、友達に向かって「死ね」という言葉を何回か言ったことがあります。どんなときにそんな言葉を使ったかというと、例えば、けんかしたときついカッとなつて言っていました。そんなとき「死ね」と言い放つたわたしの一言で相手をとてみずつけてしまいました。相手の落ちこんだしょんぼりとした顔を見てみると（しまった）と後かいいたことを思い出します。

そんなとき、生命のメッセージ展がありました。

こじまさんという人のお話を聞きました。

こじまさんは、むすこさんを交通事故でとつ然になくされました。むすこさんがなくなつたときのお話を聞きました。

こじまさんは、話のなかで「息子の命を生かすこと」「同じ苦しみをたつこと」を胸に今日もこじまさんと同じ苦しみをもっている人たちといっしょにただかいつ続けているということを教えてくださいました。

こじまさんは、むすこさんが子どものときに遊んだスコップやバケツなどを持ってきてくれました。その道具を見て、わたしは、今でもこじまさんは息子さんのことが大好きなんだなあと思いました。

わたしは、こじまさんのお話を聞きしてとてもつら

い思いをされたんだなあと思いました。なみだを流すほど心のおくがとてもさびしかったと思います。

こじまさんのお話を聞いて、わたしは、気楽にだれかに向かって「死ね」と言ったら本当にその人は、（自分が必要な人間なんだ）と思うかもわかりません。もし、わたしが「死ね」と言われたらそう思うからです。だから、わたしは、これからは絶対に「死ね」と言う言葉を使ったらだめだと思いました。

もう一つ、「死ね」と言われた子の親も心がチクチクするほどつらい思いをするかもわかりません。言われた子は自殺するかもわかりません。そうしたら、親はもっと悲しい気持ちになります。「死ね」という一言は人を殺す武器と同じだなあと思いました。

こじまさんのお話の中でわすれられないことがあります。それは、むすこさんの将来の夢のことです。

むすこさんは、大きくなったら宇宙で働く人になりました。それは、むすこさんの将来の夢のことです。

わたしにも夢があります。その夢をとつ然つばわれるととてもつらいです。

わたしはこれから今までとちがって悪口を言わない自分に直していきたいです。

わたしはこれから人をきずつける言葉を絶対に言いません。そして自分も家族もまわりの友達を大切にしていきたいです。



【先生と生徒が対話する】



【遺族の話に耳を傾ける】



【一人でメッセンジャーと向き合う】



【メッセンジャーと背くらべしている生徒】



【つながっていく生命（いのち）のテーマで遺族の講演に、教職員・生徒・保護者が共に参加】



【生徒が立ち止り感想文を読んだ廊下の掲示】

冊子『「ミニ・生命のメッセージ展」の学校開催を！』より

## 「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに、 札幌でワールドディのフォーラム開催

痛切な被害者の声、シンポジウムテーマは「ゼロのための刑法改正」

前田敏章(北海道交通事故被害者の会・代表)

北海道交通事故被害者の会は、世界道路交通犠牲者の日である11月第3日曜日(2012年11月18日)、「交通死傷ゼロへの提言」をテーマにフォーラムを開催しました。会場の札幌市中央区「かでの2・7」には、約70人の市民、関係者が集い、「ゼロへの願い」「ゼロへの提言」「ゼロへの誓い」という3部構成のプログラムで貴重な討議を行いました。

なお、本フォーラムには、北海道、北海道警察および札幌市が後援し、「クルマ社会を問い直す会」、「道はだれのもの?札幌21」、「交通権学会北海道部会」、「スローライフ交通教育の会」の4団体の協力をいただきました。

以下概要を報告します。

### 第1部：ゼロへの願い

初めに、昨年のワールドディ以降の1年間に北海道で交通禍の犠牲になった184人をはじめ、国内外のこれまでの幾多の犠牲者に黙祷を捧げた後、今年も小栗幸夫氏を介して届けられた、シヨードリイさん(「ロードピース」の創始者で、ワールドディが国連決議されるきっかけを作ったイギリスの被害遺族)からのメッセージが紹介され、世界の方々と連帯しての取り組みであることを確認しました。(別記1)

主催者挨拶では、ワールドディが日本で取り組まれるようになってから6年目を迎え、東京ではキャンドルの集いが行われ、全国の行動をつなぐ「日本フォーラム」の設立が話されていること、秋田では県警が昨年が続いて「交通死傷ゼロの風を吹かせる」黄色の風車を過去5年間の死亡現場に設置したこと、この風車を提案したTAV交通死被害者の会は今年も大阪・

京都・名古屋で街頭行動を行っていること、そのほか福島、石巻などの取り組みを紹介し、全国や世界の人たちと連帯し、この北海道から「ゼロへの提言」を発信していきたいと訴えました。

続いて被害者からのメッセージ。1年前、対向車線に飛びだしてきた加害車両に衝突され、九死に一生を得た被害者・札幌市の七尾博之さんは、松葉杖で登壇し「重症被害から1年。治療のため、社会・仕事復帰出来ず、苦しんでいます」と題して、恐怖の体験とその後の治療生活の苦しさ、将来への不安を切々と語りました。

また、室蘭市の土屋めぐみさんは、遺影を掲げた母親と共に登壇。「父と兄を奪われました、こんな悲しみ苦しみは私たちで終わりにして下さい」と題し、悲痛な訴え。(写真)

お二人の、苦しみと悲しみの中、悲劇の根絶を願っての必死の訴えに、参加者は深い感銘を受け、涙ぐむ人も多く、その思いは第2部へと引き継がれました。



### 第2部：ゼロへの提言

第2部は、「交通死傷被害ゼロのための刑罰見直しを」と題した、3人のパネリストによるシンポジウム。最初に前田が、要点をスライドで資料提示しながら、10月25日の法制審議会で





った会としての要望意見の報告を中心に、諮問に至る経過、刑罰適正化に向けての、私たちの願いと取り組み、根本問題としてのクルマ優先社会とこれを支える交通犯罪を軽く扱う刑法と裁判の問題を報告・提起しました。続いて、当会の内藤裕次副代表が、遺族であり弁護士という立場から、法制審へ提出した補充意見書の内容を説明。そして、長年協力いただいている青野渉弁護士からは、代理人を務めた事案に基づき、危険運転致死傷罪の適用の狭さ等について具体的な指摘がありました。3人の発言(別記4)を受けて、会場からも積極的発言があり、刑法改正に向けての課題が鮮明になる貴重な「ゼロへの提言」となりました。



### 第3部：ゼロへの誓い

第3部では、第1部の願いと第2部の提言を受けて、これを行動として法制審や国会に届けるべくアピール(別記2)が満場の拍手で採択され、最後に、今年もこのフォーラムを後援した道(環境生活部くらし安全推進課課長)と道警(交通部交通企画課管理官)から挨拶を受けました。

### アピールと刑法改正への願いを法制審に提出

今回の北海道フォーラムで討議された「被害ゼロのための刑罰改正を」という願いを届けるべく、11月26日付で、法制審刑事法部会長宛に

追加要請文として、今フォーラムの内容と採択されたアピール文、参加者の感想意見(別記3)等を記し、また危険運転致死罪適用とならなかった被害事件遺族の手記を添付して提出しました。

被害者からのメッセージやシンポジウムの発言詳細などは、下記サイトにアップした北海道交通事故被害者の会の会報40号に掲載していません。

<http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>  
(北海道交通事故被害者の会)

又は

<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/hk-higaisya-kaiho-4.htm>  
(交通死、遺された親の叫び)

### 【別記1】

## メッセージ 「世界道路交通犠牲者の日の催しに 参加する 日本の皆様へ」

2007年に、日本とイギリスの間で、世界道路交通犠牲者の日について情報交換をはじめてから5年がたちました。道路の暴力に対する憤りと、この悲劇を終わらせなくてはならないという決意が文化と言葉の違いを超えたものであることを知り、私は勇気づけられました。

私が特に素晴らしいと思うことは、札幌、秋田、石巻、東京、名古屋、大阪、亀岡、広島、唐津など日本の各地でワールドディの催しが開かれ、各地の催しを支援し、善意あるひとびとをつなぐために、ワールドディの日本フォーラムをつくるのが考えられていることです。日本の人々のネットワークは、必ずや、道路上の暴力を根絶しようと行動する世界の人々のネットワークにつながると信じます。

今日は、道路の暴力で亡くなった愛する人たちを偲び、傷害に苦しむ愛する人たちを思い、また、ワールドディの当日、悲しみと、怒りと決意をシェアすることで私たち自身を勇気づけようとしていることを喜びましょう。



私を知る日本の友人のみなさん、まだお会いしていない日本のみなさん、私の気持ちはみなさんとともにあることを心からお伝えます。親愛を込めて

2012. 11. 18 Brigitte Chaudhry  
(イギリス・ロードピース会長)

※このメッセージは、2012年11月17日、小栗幸夫氏(千葉商科大学教授)を介して届けられました。邦訳も小栗幸夫氏。

## 【別記2】

### 会場で採択された 北海道フォーラム・アピール

私たちは、国連が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」に、今年も「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに集いました。

理不尽に通じ魔殺人的被害で命や健康を奪われる交通死傷は、決してくり返してはならない悲劇です。しかしクルマは「静かなる大虐殺」と形容されるように、その凶器性をもった使われ方が今も続いています。根底にあるのは、人命を軽視しスピードと利便性のみを追求する麻痺したクルマ優先社会です。

私たちは、今検討されている刑罰改正が、交通死傷被害「ゼロ」につながるものとなることを願います。法は、そして社会は、悪質運転はもちろん、死傷被害につながる「過失」の不注意運転も決して許さないという規範を示すべきです。許容できる事故など無いのです。

犠牲を無にすることなく、刑事罰が交通犯罪の抑止力となり、「誰もが加害者になるかもしれないから、罪は軽く」という負の連鎖が断ち切られることを強く望みます。

Nov. 18. 2012

## 【別記3】

### 参加者の感想より

★危険運転の危険の判断が社会通念上一般的な感覚ではなく、加害者側の主張や法的解釈により為されているのはおかしい。法は誰を守るため、助けるためにあるのか。現行法は国民の期待を裏切るものである。スピード違反だけでも十分に危険です。ましてやそのことで人を死傷させたのならば厳罰に処せられなければ、こうした人間はいくらでも増えていきます。社会正義が果たされない法では国民の信頼は得られないことを、国はもっと真剣に受け止め、改正すべきところは早急に対応して欲しい。

★法律は事故を起こす側、加害者にやさしく、被害者を守っていない気持ちがする。矛盾を感じる。

★刑罰見直しは、事故を無くす、減らすことに重要な課題だと思いました。加害者は保険金支払いで、罪のつぐないが終わったと勘違いをしてはいけないと思います。

★飲酒ひき逃げが「常識」にならないように早く法改正してほしい。助かる命が増えるように。

★様々な実態を知りました。私はまだ20歳でまだ免許はもっていないのですが、我々国民一人一人が現実を知り、これから事故ゼロを達成するにはどうしたら良いかを考えていくことが大切だと感じました。

★交通事故被害者をゼロにする取り組みと、法律の矛盾を改訂する活動が、判りやすく説明され大変良かった。

★私は、登校時に毎朝交差点で旗振りをしています。なぜ、もっとドライバーは交差点の右折左折で余裕をもって運転できないのかと思います。横断歩道を歩行者が安心して渡れるように願いたい。

★毎年参加させて頂いています。この催しをもっと多くの人、特に若い人に参加してもらいたいと思います。交通事故は「交通違反」という軽い言葉で言われていますが「交通犯罪」と言いかえるべきです。

★安全運転に対する再確認が出来て良かった。ゴールド免許だと5年に一回、わずか30分の講義

を受けるだけですが、この度のような事例やゼロへの考え方などを、もっと時間をかけて学ぶべきですね。

#### 【別記4】

### シンポジウムでの発言要旨

〈発言1〉

#### 根本問題を見据え「ゼロ」のための 刑法改正を

代表 前田敏章

10月25日の法制審議会で要望した項目は次の通り。これに理由と資料を付し、さらに(次に報告を受ける)内藤さんからの補充意見書を加えて提出し、その主旨を述べた。

〈要望意見1〉

今次の刑罰改正を、何より国民の命を守るという法益に照らし、交通犯罪を抑止し、交通死傷被害ゼロを実現するための刑罰改正と位置づけていただきたいこと。

〈要望意見2〉危険運転致死傷罪について

(1)危険運転致死傷罪の適用要件を過度に狭くしている刑法208条の2の、「正常な運転が困難な状態」、「その進行を制御することが困難な高速度」、および「その進行を制御する技能」という、行為や状態に殊更評価的要素を付加した部分を改正し、その構成要件を緩和すること。

同様に、刑法208条の2の2の、「(人又は通行を)妨害する目的で」および「(赤色信号又はこれに相当する信号を)殊更に無視し」という主観的要素については、適用要件を過度に狭めているのでこれを除くこと。

(2)危険運転致死傷罪が無免許運転やひき逃げ、制限速度超過、そして、てんかんクレーン車運転事件にみられる投棄を怠ったケースなど、全ての悪質で危険な行為に適用されるように、その類型の見直しを行うこと。その際、「逃げた方が得」という矛盾が生じないよう所要の改正を行うこと。

〈要望意見3〉刑法211条の2、自動車運転過失致死傷罪について

(1)結果の重大性および交通犯罪抑止の法益から、そして、危険運転致死傷罪との隙間を埋めるために、致死罪の上限を大幅(10年以上)に引き上げること。

(2)致死の場合の最低刑を、罰金刑ではなく有期刑とするなど大きく引き上げること。

(3)交通犯罪が軽く扱われる一因となっている刑法211条2項の「刑の裁量的免除」規定は廃止すること。

根本問題として、経済効率を優先する人命軽視の「クルマ優先社会」がある。「自動車はリスクを上回る利便性がある」、「事故(アクシデント)だから仕方ない」、「被害者は(加害者も)運が悪かった」、「損害賠償すれば済む」などと悲劇の続発を容認する。そして、これを補完しているのが、「交通事故は、誰でも加害者になりうる仕方のない過失犯だから重罰にできない」と、過失犯罪を軽く扱う近代刑法の問題～「結果責任」を軽視し、根拠のない「意思責任」を問う～。(刑法学者佐藤直樹氏の引用を参照)

自動車運転過失致死傷罪の最高刑は7年で、窃盗・詐欺罪の10年より軽く、危険運転罪(同20年)との差異が大きいことに、「交通死」(岩波新書)を書いた被害遺族である二木雄策氏も、「危険運転致死傷罪を適用できない事件は、潜在的加害者の目で『許容できる事故』として認めてしまっている。一本化した法制度にすべき」(朝日新聞2007年3月6日付)と指摘している。被害者の視点から、近代刑法の根本を問い、今回の刑法改正を考える必要がある。

「近代刑法は、前近代「刑法」の結果責任より、意思責任へ「発展」した、といわれる。しかし、その個人の意思内容はきわめて矮小化され……限定的に考えていったのである。それがもっとも典型的にあらわれたのが交通事故で、産業交通が交通事故の発生を前提に存在している以上、その存在を必要悪として認め、実際に事故が生じた場合には、なるべく軽い罪ですます

ようにしたのである。そのために、もともとそのようなものではありえない意思内容・故意内容をきわめて限局し、そのことによって、故意ではなく(しかもきわめて軽い)過失によって処罰することを可能としたのである。」  
(佐藤直樹著「共同幻想としての刑法」 p 187、188)

加えて、指摘しなければならないのは、法律に従って裁く検察庁と裁判所の問題。交通犯罪の起訴率は8.9% (致死で65%、傷害で8.5%) と他の犯罪に比べても格段に低い。

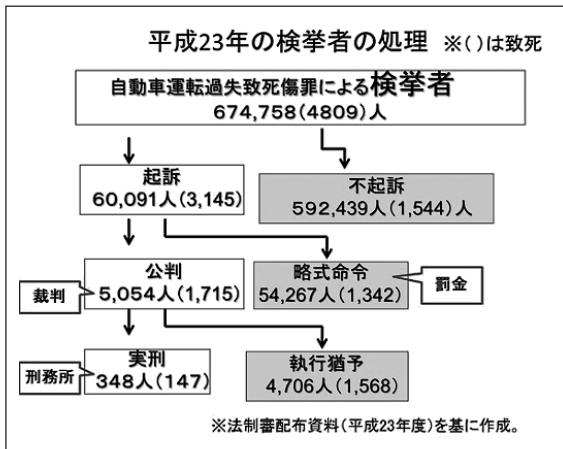
さらに、起訴されたとしても略式命令(罰金)で済まされる割合が、致死で43%、傷害で93%に及び、公判請求され裁判になったとしても、執行猶予の割合が致死で91%、傷害で97%。結果として実刑率(実刑/検挙: 検挙者が刑務所に入る割合)は、致死で3.1%、傷害では0.03%という極めて低い割合となっており、これが「仕方の

自動車運転過失致死傷罪の起訴率と実刑率

■ 起訴率 = 起訴(致死 + 傷害) / 受理人員(同)  
 $= 3,145 + 56,946 / 4,809 + 669,949 = 0.089 (8.9\%)$   
 (注: 平成22年の一般刑法犯の起訴率は42.5%であるのに対し、自動車運転過失致死傷罪の起訴率は9.5%)

■ 「致死」事件の実刑率 = 実刑数 / 検挙数  
 $= 147人 / 4809人 = 0.031 (3.1\%)$

■ 「傷害」事件の実刑率 = 実刑数 / 検挙数  
 $= 201人 / 669,949 = 0.0003 (0.03\%)$



ない交通事故」という麻痺を助長し支えている。「誰もが加害者になりうるから軽い刑に」というのは、また次の被害続発という「負の連鎖」に陥る。結果重視の行為責任を明確にした刑罰により、被害ゼロ、社会正義の実現を目指さなくてはならない。

〈発言2〉

抜本的法改正で、行為の悪質性のみあう  
量刑の連続性実現を

弁護士 内藤裕次(副代表)

危険運転致死は1年から20年、しかし自動車運転過失だと7年。現行法の根本的問題は、処罰に隙間があり「事案に応じた処罰の連続性が保たれていない」こと。(表参照)

| 結果 | 罪名         | 条文     | 科料/罰金      | 刑の範囲            |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|----|------------|--------|------------|-----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|    |            |        |            | 1               | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 傷害 | 自動車運転過失致死傷 | 211条2項 | 100万円以下の罰金 | 7               |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|    | 危険運転致傷     | 208条の2 |            | 15年以下の懲役        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|    | 傷害罪        | 204条   | 50万円以下の罰金  | 15年以下の懲役        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 死亡 | 自動車運転過失致死  | 211条2項 | 100万円以下の罰金 | 7               |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|    | 危険運転致死     | 208条の2 |            | 1年以上の懲役         |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|    | 傷害致死罪      | 205条   |            | 3年以上の懲役         |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|    | 殺人罪        | 199条   |            | 5年以上の懲役または無期、死刑 |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

以下の二つの事件を比べて欲しい。

【事例A】てんかん患者が薬の使用を怠りクレーン車を運転。発作が起きて児童6名が死亡。自動車運転過失致死罪の最高刑である懲役7年(宇都宮地裁、平成23年12月19日判決)

◆てんかん患者であることを隠して原付、普通自動車、大型、大型特殊などの免許を相次いで取得した ◆平成13年から平成22年まで、発作を原因とする5件を含む12件の事故を起こしている(態様と程度は不明) ◆うち、平成20年には、自動車過失傷害罪で禁固1年4月、執行猶予4年の有罪になっている ◆その際、居眠りが原因であると虚偽の供述をした ◆有罪になった後、移動式クレーンの免許を取得 ◆平成5年からてんかんの治療をしていたが、複数の医師から運転をしないよう注意されていた ◆特に、平成20年の事故の後に、クレーン車は運



転できないと繰り返し指導されていた ◆被告人は、症状を理解していた ◆前の晩、服薬を怠り、夜更かしをして睡眠時間が3時間だった ◆睡眠不足等から、発症の予兆を感じていた ◆運転していた車両は12トンの大きなクレーン車である ◆小学生6人が死亡した

【事例B】赤信号無視で、危険運転致死傷罪により7年の懲役刑（青森地裁弘前支部、平成16年1月30日判決）。

■動機は、職場に遅刻することをおそれたこと ■既に交差点で信号待ちの自動車がいた ■右折車線に進路変更し、時速約30キロで交差点に進入 ■交差点の前174メートル、28メートルの地点で赤信号に気づいていた ■1週間前にも脇見運転による物損事故を起こしている ■死亡は2名

事例AとBが同じ刑罰であることが、釈然としない。どうみても、Aの事件の方が悪質。行為の悪質性・危険性に幅があるのに、量刑に反映されない現行法はおかしい。

提出した意見書では、「視点として踏まえていただきたいこと」として、「その悪質性に応じて連続的に量刑ができるような（抜本的な）法体系構築」を求めた。危険運転致死傷罪の見直しについては、集積している事例の分析を判例だけでなく「検察庁において危険運転致死傷罪をギリギリ考慮の上断念したケースについても検証」すべきこと。そして、208条第2の前段については「目的」が無くとも十分危険な行為ゆえ、目的要件は不要であることを指摘した。

意見書で最後に強調したのは、「過失犯には抑止効果がない」「あるいは、人間はミスをするので重い非難はできない」という「批判」への反論。こう書いた。「生命と身体は、最も重要な法益であり、悪質な行為によってこれを侵害した場合には、厳罰に至るということ、そのことを国民が法律で示すこと、そのような姿勢を示すことによって、現在及び将来の国民が、生命と身体こそ最も重要な法益なのだ、法律を通じて意識する」「短期的な抑止効果の有無とすることは、そもそも議論が不要だと思います。また、確

信犯以外の一般運転者には、（一般論としての）刑罰の抑止力は有効ですし、過失犯であっても、危険運転に故意がある場合も同様に抑止できる」と。

さらに、「ウツカリミスをするのが人間なんだから、軽くていい」というのは、「危険な行為をするのならば、しっかり注意をしなければならぬ」との認識をとばしているので、交通事故・事犯の容認につながりやすい危険を有していることを指摘。注意をしっかりとらなかったことによって法益侵害が発生したなら、それ相応の非難が与えられることは当然である。厳罰批判論に対して臆することなく、ご判断をいただきたい」と結んだ。

〈発言3〉

### 危険運転致死罪の要件は狭すぎる ～代理人を務めた事例から～

弁護士 青野涉

今年6月23日午後11時56分頃、旭川市の清水緑さん（53歳）が遭った事件。被告人の車は、パトカーに追跡されている途中、住宅街の十字路交差点で一時停止標識を無視し、時速90から98キロという速度（鑑定の結果）で、右側から来た清水さんの軽自動車に衝突した。被告は先ず、旭川市内の環状線（片側2車線の幹線道路）を時速100キロ走行し、右車線を走っていたパトカーを左車線から追い抜いた。パトカーは赤色灯を点灯させサイレンを鳴らして追跡を開始。次に被告は、右側（パトカーの前）に車線を変更したが、そこから147メートルの地点で、今度は急ブレーキをかけながら左に曲がり（タイヤ痕あり）、30キロ制限のセンターラインもない幅員5.7mという狭い生活道路に入った。そしてそこからまた加速、交差点の一時停止標識を無視して、前記速度で衝突という事件。

被告人は、速度が出ていたことは認めるが、パトカーに追跡されていたということは、全く気付かなかった、と主張。事故の前にむしゃくしゃすることがあったので飛ばしていた、サイレンの音も音楽を聞いていたので聞こえなかった、車線を変えて、もう1回急ブレーキを

かけながら左折した時も、バックミラーとかは一切見ていない、一時停止標識は見えなかった、その衝突した場所がそもそも交差点であるということも気が付かなかった、と色々弁解している。

旭川地裁での検察官の求刑は懲役4年。被害者の求刑は懲役7年で、11月5日の判決は禁固3年。遺族と私で、この刑は軽いので是非控訴するようお願いしているところである。(注:11月19日、検察が量刑不当で控訴しました。札幌高裁での第1回公判は、2月19日)

被告の運転は、非常に危険な運転だが危険運転致死という犯罪にならない。危険運転致死の条文は5つに限定されており(資料参照)それに当たらないものはダメ。検察庁としては、本件はカーブを曲がりきれずに逸脱して路外の人を轢いたようなケースでない(直進しているだけの

事案である)ので、「その進行を制御することが困難な高速度」とは認められないという考え方で運用をしているということで、自動車運転過失致死で立件された。

他の担当事件でも危険運転致死が適用されないことについて、疑問に思ったケースがある。いずれの事案も、危険運転致死傷罪になっていれば、おそらく2倍から4倍くらいの量刑になると思われ、被害者の家族でない立場から見ても軽すぎる判決で、私としては危険運転致死傷罪の要件は狭すぎる、という印象を受けている。

危険運転致死傷罪の5つの類型を記したが、①については、アルコールの影響により正常な運転が困難というのがどのくらいかについて、福岡の事案での最高裁判決により立件しやすくなってきており、酒の影響で事故が起きているの

# 危険運転罪の 対象拡大必要



札幌事故撲滅訴えフォーラム

危険運転致死傷罪のあり方などについて問題提起した、北海道交通事故被害者の会のフォーラム

国連が提唱する「世界道路交通事故犠牲者の日」の18日、交通事故撲滅や刑罰のあり方を考えるフォーラムが札幌市中央区のかでる2・7で開かれ、危険運転致死傷罪の見直しなどを提言した。

(田口博久)

北海道交通事故被害者の会が2001年から開いており、今回は被害者遺族や弁護士ら約50人が参加した。冒頭、同会の前田敏章代表が「交通犯罪は問われる結果責任が軽すぎる」として、自動車運転過失致死傷罪の最高刑を7年から10年に引き上げるべきだと

主張。遺族や自身が重傷を負った被害者は「父と兄を奪われた。こんな悲しみは私たちが終わりにしてほしい」「治療のため、社会復帰できず苦しんでいる」と涙ながらに訴えた。刑罰の見直しを考え、シンポジウムでは、同会副代表の内藤裕次と述べた。さらに、交通事故の

被害者支援に取り組む青野渉弁護士が「(悪質な行為であるにもかかわらず)無免許運転そのものが、危険運転致死傷罪の適用条件になっていないのは法の矛盾だ」と強調した。

北海道新聞  
2012年11月20日



であれば、この条文に当たるといふ方向に近くなっている。③の無免許運転は、おそらくこの法律が出来てから立件されたケースはほとんどない。現在の検察庁の考えは、無免許でも、かつて免許を持っていたとか、無免許で日常的に運転していた人は、これには該当しないという解釈。しかし、免許を取り消されたということは、運転をすることが法的に禁じられているわけですから、きちんと議論して立法化された方がよい。⑤の「殊更に無視」という要件は、私は、実際に赤信号を無視し、それを「認識しているという状況」があれば立件すべきと思う。これについては、法律の改正だけでなく、特に検察庁が(危険運転では無罪になってしまうかもしれないと慎重になる傾向があるのですが)、もう少し立件をしても良いと思っている。

危険運転罪の5つの類型(青野弁護士より)

- ① アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させた事案
- ② その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させた事案
- ③ その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させた事案
- ④ 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転した事案
- ⑤ 赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転した事案

(北海道札幌市在住)

## 地域の団体の活動

# 小平都市計画道路3・2・8号線計画の見直しの必要性を問う「住民投票を」求める署名が7593筆！

渡辺 進

50年以上も前に東京都が計画した標記3・2・8号線が府中街道のすぐ西側に作られようとしています(別図参照)。幅36mの大きな道路です。これができるとう玉川上水遊歩道が大きく分断され、市民に親しまれている小平中央公園の緑豊かな雑木林が半分伐採され、約220世帯が立ち退きとなり、市民が長年にわたって作り上げてきたコミュニティが破壊され回復できません。しかもこの建設費は約250億円！

多くの市民がこの計画に市民の意見を反映してほしいと訴えてきましたが、小平市はこれが都の事業であることを理由に、市民からの要望に答えていません。一方、都は今年前半にも国にこの計画の事業認可申請を出そうとしています。そこで市民有志が「小平都市計画道路に住民の意思を反映させる会」(以下「会」と略記)

を立ち上げ、この計画を見直すべきか見直す必要はないかについて、地方自治法により市内有権者数の1/50以上の同意者の署名を集めて住民投票に取り組むことになりました。有効な署名数は最少約3000筆です。それを都知事選、総選挙、暮れ正月の習俗、4月の小平市長選等の絡みで12月17日から1月11日までに達成するとの厳しいスケジュールになりました。しかし14名の請求代表者と署名受任者(最終的には385名)の懸命な努力と精神の高揚により尻上がりに署名が集まり、必要最低数の2.5倍を超えるに至りました。この事実が「会」にいろいろなことを教えました。例えば、この道路が通る地域は小平市の西部に偏っているので市の東部地域の市民は計画自体を知らないか、知っていても関心がないのではないかと不安が最初ありましたが、

結果としては東部からも多くの署名が集まったのでした。これに関連して、署名に入る前に「会」が手間暇かけて(お金もかけて)7万枚作ったカラーちらし(A3判二つ折り)が全市的に配布されたことが署名集めの全市的な成果につながったものと思われます。

実際このカラーちらしは内容が優れているだけでなくレイアウトも立派なもので、個々の署名行動の際にもこのちらしが話題になったほどでした。また、駅頭や大型店舗の前などでの街

頭宣伝・署名活動も予想以上の効果をあげました。そして何よりも大切なことはこの署名の趣旨が「計画の是非を問う」のではなく「計画見直しの必要性を問う」ことにある点です。これが賛同者を上げた主な理由の一つだったように思われます。と同時に、これからの「ロビー活動」でもこの趣旨が重要な武器になるでしょう。

1月15日に7593筆の署名簿と住民投票条例案が小平市に提出されました。これを受けて市の選挙管理委員会が個々の署名の審査を行い、2

月初めの1週間市民の縦覧に付すこととなります。縦覧が終わった署名簿は一旦「会」に戻されますが、「会」はこの署名簿を持って市に本請求→市長が意見を付けて市議会を招集・付議→市議会が審議・議決。「会」は3月議会で議決(可決)されることを期待しています。そうなれば4月の市長選に合わせて住民投票が実施される可能性が高まります。市の経費増(市民の税金)を抑えるためにも両投票は同日に実施してもらいたいものです。この間「会」は休む暇もなくロビー活動を続けることになるでしょう。因みに、前回の市議会議員選挙の際「都道小平3・3・8号線計画を考える会」(小平区間では1年ぐらい前に3・3・8号線から3・2・8号線に変わりました)が候補者に行ったアンケートでは当選者28名のうち13名は住民投票に賛同、残りの15名は「賛同しない」、「その他」、「無回答」などでした。「会」のロビー活動が必要な所以です。しかし「会」だけでなく、署名して頂いた多くの市民が身近な議員に更には市長に「住民投票に賛同を」の声を投げかけることができれば、それは大きな影響力を発揮するに違いありません。それはやがて俎上にあがる都道3・3・3号線(小平市を東西に縦断する都市計画幹線道路)への市民の対応に重要なヒントを与えることになるでしょう。

(東京都小平市在住)



## 活動提案：自動車会社への働きかけの強化

## 1. 当会のこれまでの活動～自動車会社への働きかけについて

## 1) 梅沢博さんと木村孝子さんの投稿から思うこと

会報第68号で、地域活動連絡係の梅沢博さんが、「クルマを所有する人、運転する人を敵視するようでは、多数派である(クルマ利用者)の共感を得て、社会を転換させていくことは困難です。会員数の伸び悩みの一因がこの点にあるとは考えられないでしょうか。」との率直な意見を寄せられました。私としては、当会の会員で自転車を利用する方・歩行者の方が、クルマを利用する方を「敵視」されているとまでは思いませんが、当会の会員間の中で、クルマに対する温度差があることは否定できないような気がしています。こうした点で、私は、梅沢さんの意見に同感します。ちなみに私は、小さい頃から車が好きで、かつ、現在、クルマ所有者です。

会報第70号で、地域活動係の木村孝子さんが梅沢博さんに応えられています。私が読む限り、木村さんの投稿は、梅沢さんへの反論というより、ご自身の当会へのかかわり方、いきさつ、或いは、教職員組合での活動を淡々と述べられたもので、何度も読み直しました。特に、当会の初代表・杉田聡の著書につきましては、私も同じ経緯で当会を知ったことから、一冊の書籍の他者に対する影響の深さを痛感します。杉田聡さんが、著書の中で、クルマが歩行者に対し、泥水をひっかけながら何の痛みを感じず、通り過ぎて行くことがもたらす倫理・道徳の低下は恐ろしいものだ、というような予見は卓見だった、と思います。

クルマの安全性、特に、歩行者への安全性を完全なものにするという当会の主張は、早急に実現させたいし、これは、当会の会員の願いです。その実現のためには、今の社会を構成する人々に対する納得と共感を広げる為の方策がさらに必要だ、と思います。

## 2) “クルマ社会”の転換には、自動車会社への働きかけの強化が必要

私が考える“クルマ社会”の当事者は、

- ①生産者としての自動車会社
- ②利用者としての自動車を購入する個人や会社
- ③道路を管理する国、県、市、道路公団、或いは、通行を規制する警察
- ④自動車から迷惑を受ける者
- ⑤自動車利用に伴うルール作りをする国土交通省、警察、法律を作る政治家

は、上記4者の利害の調整者である、と考えます。

もちろん、①～⑤の区分は、便宜上のものに過ぎず、一人の人間が車を運転していれば、②に分類され、また、近くのコンビニに歩いて買物に行く場合には、④に分類されます。非常に雑駁な言い方で申し訳ありませんが、これまでの当会の活動は、④の立場から、③や⑤の立場の組織や個人への働きかけを主とし、①自動車会社に対し、直接に向き合い、働きかけることが少なかったのではないのでしょうか。これは、②の立場に立ち、クルマのプラス面を享受することがないと①に向き合うことが難しい、という側面もあるかと思います。

## 2. 今後の活動～自動車会社への働きかけの強化(提案)

## 1) トヨタ自動車グループの世界販売台数が2年ぶりに世界一の座に

まず、①自動車会社をよく知ることが先決だ、と思います。

1月28日に発表された昨2012年のトヨタ自動車グループの世界販売台数は、グループ全体で前年比22.6%増の975万台で、過去最高を更新し、2年ぶりに世界一の座に立っています。尖閣問題で、中国が9.4%減であるにも拘らず、アジア全体では17.1%増の234万台で過去最高を更新し、地球レベルでの“クルマ社会”化はどんどん進ん



でいます。

## 2)現在販売されている車の歩行者に対する安全対策

車輦価格が100万円台前半の軽自動車も500万円超のベンツのような高級車も、歩行者への事故対策は、富士重工業とボルボの販売するほんの一部の車種を除き、「歩行者傷害軽減ボディ：万一の対人事故を考慮し、フードやフェンダー、ワイパーピポットなどの各所に衝撃緩和装置・吸収スペースを設定。歩行者保護性能をより高めています。」(カタログでの説明)という程度のもものが全てです。

## 3)ダイハツ工業が軽自動車初の衝突回避装置を5～6万円でオプション搭載

こうした現状の中で、昨年末に、トヨタグループの一角を占めるダイハツ工業が、**軽自動車**で初めて“衝突回避支援システム”を搭載したクルマを発売しました。尚、普通車では、富士重工業とボルボの2社が“歩行者衝突回避システム”を搭載したクルマを既に発売しています。

装置の仕組みを説明すると、

①約4～30km/hで走行中、前の車と衝突の危険性が高まるとブザーとメーター表示で警告が出る。②さらに衝突の危険が高まると緊急ブレーキが作動することで、衝突を回避、または、衝突の被害を軽減します。但し、②緊急ブレーキの作動の対象は、反射板の付いたクルマに対してだけで、歩行者・二輪車、自転車等に対しては、ブザーでの警告がされるだけです。この“衝突回避支援システム”は、“ムーブ”という車種にのみ、5～6万円の追加費用(車輦本体価格は、107万円～142万円)で、オプションで取り付けられます。

掲載写真の左端に駐車しているのは、排気量は660ccと同じですが、“ムーブ”より車高が13cm高く、まちなかでずっと多く見かけるダイハツ工業の主力車種の“タント”です。この10年間、“タント”が概ね軽自動車の販売台数の首位を守り続けているようです。

尚、日本自動車工業会によると、クルマどうしの事故を回避、または、軽減する為の自動

ブレーキを備えた乗用車、トラックの生産台数(2010年までの累計)は、それぞれ18万台と8千台で、総生産台数の約1%とのことです。



左端のクルマ：庭先にチョココンと駐車するダイハツ工業の“タント”

## 4)自動車会社への働きかけの具体策

自動車会社への働きかけの具体策として、

①当会会報の送付 ②歩行者衝突回避装置の全車種搭載の要望 ③当会会員の中からご賛同頂ける方に自動車会社の株主になって頂き、株主として自動車会社に働きかけること、を提案します。

(神奈川県横浜市南区在住)



ミニバラ  
(会員K・Tさんの絵)

本年も歩行者の立場から発信させていただきます。どうぞよろしく。

●東京に住む娘一家を訪ね、2歳になる孫娘を連れ出して散歩するのが楽しみです。ヨチヨチ歩きの孫娘の手を引いて道を行います。

近くの明治通り、車道と平行の歩道は、道幅が広く、自転車も通ります。歩道上の自転車事故も多く報道され気を許せません。

一歩入って都内の狭い道は、車道と歩道が分かれてはいますが、すぐそばをクルマが。孫娘、「クルマはこわい、こわい」と言ったらばあちゃんの手を絶対に離しません。私がハンドバッグを持ちかえようと手を放すほんのちよっとの間でも、「クルマ、こわいから」と、ばあちゃんの手にしがみつきます。こんなに幼いときから「クルマはこわい！」と。

「クルマはこわい！」は、保育園の指導であることがわかりました。保育園では、殆ど毎日、お散歩の時間があり、4～5人の児童に1人のわりで先生が付き添い、2・3・4・5歳児たちが手をつないで都内の道を行くとのこと。先生たちの指導の下、道を行く園児たちの姿はなん

とほほえましく道行く人々の目にうつることでしょう。しかし先生たちのご苦労、気づかいははかりしれません。クルマ社会の責任は重大です。

幼い彼女、クルマが通っても、排気ガスを浴びてもお散歩が大好き。休日には、彼女の手をしっかりと握って大クルマ社会の中を、遊園地に向けて、公園に向けて、ばあちゃんは一生懸命歩いて行きます。

●12月、郵便局より、印鑑の再登録をしたいから都合のよいときに通帳と印鑑と、身分を示すものをもって来局ください、と電話がありました。身分を明らかにする健康保険証か運転免許証を、とのこと。でも、なるべく運転免許証の方がよい、との指示でした。

局員にひとこと。「私はドライバーではないので運転免許証は持っていません。運転免許証を持っているのがあたり前のような言い方はおかしいと思う。今のクルマ社会、たくさん問題をかかえていると思いませんか。」局員「おっしゃるとおり。」声を出してゆきましょう。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

娘が通う高校は、自転車だと15～20分、鉄道だと1駅隣にある。普段は自転車登校しているが、雨の日には鉄道を使い、行事や部活、荒天のときは、クルマで送迎することもある。

昨秋のこと。学園祭の打ち上げがあり、娘は同級生たちと晩ご飯を食べてくるという。店は高校から少し離れたところのファミリーレストランだ。

めったにないことだから、食事してくるのは構わない。ただ、駅周辺は人通りが少なく、外灯もあまりないので、夜更けに女子一人で行動するには不安が多い。同級生の多くは鉄道で登

下校している。彼・彼女らの多くは、当然、鉄道で帰るだろう。従って帰りは必ず、誰かと一緒に駅まで行くこと。そう言い聞かせて送り出した。

その晩、細君と高校時代の話をしてながら晩酌していたら、娘から電話がかかってきた。食事会を終えたところで、級友たちは男子も女子も、一斉に携帯で親を呼び出し、店まで迎えに来てもらうという。だから自分も……と。あいにくこちらはクルマを出せる状態でない。結果的に娘は、一人で駅まで歩き、鉄道で帰ってきた。

ぼくが住んでいるのは、そういう土地柄だ。親



はまるでお抱え運転手。どれだけ子どもに甘いんだ、と思うが、とって他所のお宅に送迎するなどは言えない。子どもを不安に晒すくらいなら、クルマでの送迎を選ぶ気持ちは、正直なところほくにもある。

今回は、皆が送迎になると予想しなかった多くの判断ミス。かつての東京暮らしで染みついた意識を、改めなければと痛感した出来事だ。

68号の「地域活動連絡係からのメッセージ」(P28)に書いた「違和感」に対して、69、70号で木村孝子さんが意見を寄せてくださった。

「クルマ社会の弊害について考え悩み、なんとかこれを転換させたいと考えている人々も少なくないでしょう。そういう人々が日々少しでもその克服のため努力しておられる日常を書いて投稿されるのもこの“会”を励ますことになると思います」(70号、P21)との木村さんの意見に同感だ。この会報が、各地で活動されている、あるいは孤立している“クルマ優先社会を変えたい”と考える人たちを結びつける、大事な媒体となっていることは承知している。(なお、ほくの違和感は「会報を読んでいて……覚えることがあ」るのであって、会の活動に対してではない)

ただ、同じ考えを持つ人の中での意思の共有には役立っているが、別の考えを持つ人に訴求していくためのツールとしてはどうだろう。というのは、ほとんど投稿でだけど、共感できない——はっきり言えば反感を感じる主張を、目にするからだ。

例えば、「1 kmたりとも制限速度を上回らせてはならない」という一文があった。けれども、制限速度厳守に神経を注ぐあまりに、他への注意がおろそかになれば本末転倒。速度メーターも精密に表示されるわけではなく、ハンドルを握る1人としては非現実的な主張と感じる。(制限速度については、原付自転車で採用されているリミッターなどの、物理的システムで制御するのが妥当だと、ほくは考える)

あるいは、「安易にクルマに頼っている」といった文章が載る。そのたびに、無神経だなあ……とため息が出る。

たしかに気軽にクルマを利用する人は多いだ

ろう。一方で、運転が苦手で気が進まない人、維持費を減らすため手放したい人、子どもの送迎に疑問を覚える人、環境意識の高い人は、身近なところにもいる。地元のネット掲示板でも、現状を疑問視する意見をしばしば見かける。けれど、移動手段が乏しく、限られているという現実が、目の前に立ちはだかっている。迷いや悩みを抱きながら、自衛手段としてクルマを所有し、利用している面もある。なのに「安易だ」と非難されたら立つ瀬がない。

一般の人が最も目にする投稿欄に、一方的ともいえる主張が載っている会報を、周囲の人たちに見せることに躊躇する……というのが、ほくの本音だ。

クルマ優先社会が抱える問題は多岐に亘る。社会構造に依る大きな問題があれば、一人一人の心の内の問題もある。ほくのスタンスは、個人の資質・生活・心の内にかかる問題は、よほどでない限り鷹揚に、社会構造に関わる問題は声高に、というものだ。でなければ、少なくとも当地で共感を広めることは難しい。

このスタンスに対して、異論も多々あることだろう。伝えたいのは、「クルマを運転している、所有しているというだけで、敵視するのはやめませんか」、その1点だ。

クルマを使う理由は人それぞれで、人それぞれに立場と考えがある。意味のあるコミュニケーション(議論)は、相手の立場を理解し、考えを尊重するところから始まる。譲れない部分を守り抜くのは当然だけれど、すべてにおいて寛容さがない頑なな態度では、本来手を結べる部分もある人を、“敵”に回すことになりかねない。

お気楽ドライバーと、悩みながら運転している人とを、十把一絡げにして、ドライバーは誰もが社会悪であるかのような決めつけをしていないか。都市部の発想を普遍的なものとして捉えて、それに固執してはいないか。仲間内だけで通じる批判になっていないか……。

自問自答していただければ幸いです。

(茨城県つくばみらい市在住)

中央高速道の笹子トンネル天井崩落事故で多くの死傷者が出たが、この事故は当然にクルマ社会がもたらした帰結的事故と言える。

もともとトンネルと言えば、クルマ社会の進展が本格化する以前も鉄道のトンネルが多く存在していたが、ほとんどの鉄道のトンネルには天井板とその上部の天井裏はない。

なぜなら、鉄道トンネルの場合、昔こそ蒸気機関車が吐く黒煙のためにひどく汚れこそすれ、壁の天部が崩落したことはあまり聞いたことはない。しかも鉄道の場合は決まった数だけの列車が決められた特定の時間にしか通り抜けしないし、近年は電力を動力としている列車が多いからトンネル内の排気ガスが問題になることはない。

これに対してクルマのトンネルの場合は不特定のクルマが不特定の時間に通り抜け、渋滞することも頻繁だから、汚染した排気ガスがトンネル内に充満する。だからこそ空調や換気、送風のための諸設備やパイプを天井裏に据え付ける必要が生じる。

つまり、構造的にはクルマのトンネルは鉄道トンネルと比べかなり複雑な構造になり、建設費用もはるかに嵩むようになっていないか。

また、トンネル内での車両走行による振動については、重量がある鉄道車両による振動はかなりであるものの、走行本数は少ないのに対し、低重量のクルマも走行台数がはるかに多いために、やはり振動によるトンネルの損傷は激しいものになろう。

トンネルの経年劣化(老朽化)に加え、膨大な数のクルマの通り抜けに伴う排気ガスと振動、風圧による損傷のために、笹子トンネルの天井板の支柱と支柱を支えるボルト等の腐食や劣化が進み、天井板の崩落に至ったのではないか。

既に全国のクルマ用トンネルで点検の強化と修繕工事が進められているが、それには膨大な費用が投ぜられ、ひいては公的支出も伴うこと

になろう。そのためにもクルマ使用者と自動車業界は当然応分の社会的負担を担うべきではないか。

道路特定財源の復活問題をめぐり与党の自民党までが混乱しているが、消費税が8%となり、更に10%になることにより、食料品や衣類などと同じようにクルマも生活必需品として減免を求める声(むろん自動車業界が主導)も強まっている。だが、たとえクルマを生活必需品と見做したとしても、これほど環境と社会に負荷をもたらす生活必需品は無いように思える。

今日(1月31日)も自動車用トンネルの天井の崩落事故があった。ただし天井板がないトンネルだから、クルマの通行がごく少ない時代に建設されたトンネルのようだ。だが、ほどなくして本格的なクルマ社会を迎えて通行量が頗る多くなり、笹子トンネルと同様に排気ガスに含まれる粉塵の付着と絶え間ない振動、そして走行に伴う風圧によりトンネル内の上部壁面が腐食し、崩落するに至ったのであろう。

さらに今朝のテレビニュースや新聞では笹子トンネルの事故要因はボルトの接着剤不足によるものと結論づけられたようである。だが、たとえ接着剤が適量だったとしても膨大な台数のクルマのトンネル内走行によりボルトやその他の部材の強度劣化は進行していたに違いない。また、同じく今朝のニュースによると、地下鉄トンネルの壁面の一部が崩落し、大事故寸前であったという。これは地下水の浸透が要因のようで、地下鉄利用者は不安を掻き立てられるであろうが、これは地上で公共交通が優先されていないために地下鉄網が“整備”されたがゆえに生じた不安に他ならない。

自動車トンネルの安全性の長期持続のためには点検の励行と確実な補修は申すまでもないが、何よりの“妙薬”は走行台数の大幅な削減であろう。

(山形県山形市在住)

「来年の初詣は自転車をまわして出雲大社に行こう。」12月のある日、私は小学3年生の姪と5年生の甥にそう提案してみました。

私は鳥根県出雲市の中心部に生まれ育ち40年。甥、姪は都会から移り住んで6年になります。私達は新年を出雲で迎えれば当然出雲大社にお参りに行くのですが、その度に「駐車場がいっぱいだった」、「すごい渋滞だった」などと聞き飽きた文句を言っは、車でお参りをしてきました。片道15キロ程。正月はバス、電車も増便され出雲で一番交通インフラが整備されたところに住んでいるにもかかわらず、わが家族は40年間一度として車以外の交通手段は使うことなくお参りをしてきました。このような車に依存した市民性により、出雲市中心部と出雲大社を結ぶ、2本の鉄道のうちの1本、「大社線」は約25年前廃線となりました。これ自体は嘆くべきことですが、出雲市はその廃線跡をサイクリングロード化し多くの市民のジョギングコースとなっていることをごく最近知りました。

そこで、いつぞや会報に乗っていた他の会員の方のアイデアを拝借し、子供2人が共通で乗れる自転車を一台、5年生の甥と4歳の私が乗れる自転車を一台用意し、一人が走り二人が自転車で伴走。疲れたら走者を次々と入れ替える計画にて、一年の始まりを心身共に鍛える、伊

藤家史上かつてない、初詣を企画してみました。

志は以上のように高いのですが、とはいえ普段やりつけないこと。準備と心労は大変なものでした。まずは「体力」。甥は部活をしているので気力体力十分なのですが、私はごく普通の中年男程度の脚力。姪に至っては今迄で一番長く走ったのは400メートルとぬかす始末。練習、試走を重ねた結果、たぶん片道は大丈夫だが、復路完走は保証できない感じ。そもそも当日の天気にもこの「体力」は左右される。寒さ、北風、冷たい雨や吹雪に見舞われたら、どうなるのか。幸い正月の四日からは残っているもう一つの鉄道会社が車内への自転車の持ち込みサービスを開始するので、いざとなればそれを利用する。とにかく往路完走だけは果たさねばならない。

次に「ルート」。旧大社線跡とはいえ、完全に廃線跡で出雲大社までのルートが保存されているわけではなく最後の数キロで、神事が行われる「稲佐の浜」に迂回され終点となる。ということは走行距離も伸び（片道は約20キロとなった）、稲佐の浜－神社間は一般道走行となる。また廃線跡故、ルート上には予想以上に自販機、商店が少ない、というか人が住んでいない。益々事前の準備が重要となる。路面の状態、一般道との交わる個所の危険性、なども事前に確認したいところではある。が、年末で忙しくそこまで手が



激走風景



日本海に着いたとき



回らない。

最後に「ペース配分」。どうすれば、皆が気持ちよく、いい状態で走れるのか。あまりこまめに走者交代すればやる気も起きないし、無理をさせてもいけない。一番怖かったのが、子供達が張り切りすぎて出だしからペースを上げすぎること。とにかく事前に交代計画をしっかりと立てて、イメージを持たせました。

いよいよ、新年。雪で予定日を一日ずらし、五日の10時10分に期待と不安の入り混じる中、出発。子供達はもちろん元気。私も秘密の体調管理が成功しすこぶる快調。誰もいない新春の自転車道を3人でひた走る！1時間走ると視界が開け、陽光煌めく日本海が現れる。見慣れた地元の海なのになぜか感激！その後それぞれの走者の往路最終区間となり(ここは意図的に長めのステイントに設定)、子供達も責任を感じた悲壮な顔つきで力走！出発から1時間半、100%計画どおり出雲大社到着！嬉しくてたまらない。予想以上に景色・環境が素晴らしかった自転車道を3人で独占した(数万人訪れる参拝客の中で、こんなことしているのは我々だけ)。

参拝を済まし、昼飯を食べ、しっかり休憩をして。当然子供達は復路完走を希望。しかし、小雨が降り、これからの苦戦を暗示する中復路スタート。残念ながら甥は雨に滑り自転車で2度の転倒。2度目の転倒でタイヤがパンク。冷たい雨はほぼ全区間で降り続け、疲れと寒さと惨めさから、三人の口数は減り、どの走者のペースも遅くなり。



出雲大社ゴール時

でも、泣き言は言わず、苦しいながらも任せられた距離、或いはそれ以上を走ってくれました。出発から5時間。100点満点ではなかったけど、往復完走達成。

40年間ほとんど毎年参拝してきた、新春の出雲大社初詣ですが、一番の思い出となりました。甥と姪も忘れないで欲しい。車で行ってしまえば出雲大社参拝とはいえ、ただの2時間程の正月行事の一部になってしまう。そもそも神聖な出雲大社に排気ガスや渋滞、みっともない駐車場の奪い合いなど似つかわしくない。

その他やってみて気が付いたこと。日本中どこもそうかもしれませんがいたる所にゴミが落ちている。何が「神話の国 いずも」だ。「これじゃゴミの国 いずも、だ」と悪態をつきたくなるほどです。又、他の親戚の子供にこの話をすると、皆が自分も参加したそうにします。冬休みで暇を持て余しているのもありますが、新しいことに挑戦したい、皆でアイデアを出し協力して難事を克服したい、自分の限界を試してみたい、という健全かつ健康的な欲求を持っています(決して信仰心が熱い訳ではない)。私としては、そのような欲求を大人が失っているから、子供にその機会を与えられない、と普段からですが、感じております。

最後に、この自転車道のPR不足。この自転車道には素晴らしい可能性が秘められています。景観、路面状態、レイアウト、ロケーション。全て期待以上なのに県外者はおろか市民にもその存在はほとんど知らされていない。もちろんいくらかの情報は告知されていますが、実際にジョガー・自転車愛好家が必要としている情報がアップされていない気がします。

初詣からまだ半月もたたない今。もうすでに次はどこに行こう、来年の初詣は再挑戦しよう、今度はメンバーを増やしてみよう、と計画を膨らませています。そしてこれからも車に依存しては見つからない「感動」を見つけていきたいです。

(島根県出雲市在住 伊藤和弘)

私は昨年8月、スイスのベルンを訪れました。平日の昼間にもかかわらず、市内を走っている車は少なかったです。その上写真からもわかるように、車の速度が時速20kmや30kmに制限されている道路が多いので、観光客も含め、安心して町歩きが楽しめます。このベルンの道路の状況を写真で紹介します。



時速20km制限ゾーンの入口です。手前にはバイクの駐輪スペースが設けられていました。



この2つの写真は標識を拡大したものです。人優先だというのが絵に表れています。なお、2枚目の下側の標識には「WILLKOMMEN IN DER BEGEBNUNGSZONE」(出会いの場へようこそ)と書かれています。



時速30km制限ゾーンの入口だと思います。車道の端に車が駐車してあります。ここも通行中の車はほとんど見かけませんでした。



時速20km制限ゾーンの中です。車道にまで観光客などが歩いています。車からのクレームは聞かれませんでした。ここでも車道の両脇に駐車車両があります。



同じ通りでの写真です。所々に駐輪スペースが設けられています。その向こうはカフェのテラス席でしょうか。ここは日本で言えば車道のはずですが。(埼玉県さいたま市在住)



序)

安倍自民党政権は、久しく抑制されていたことの鬱憤を晴らすかのように、公共事業の大々の復活、中止されていた道路工事の再開に突き進んでいます。

世間は株価の上昇もあり、安倍政権万歳の空気に浸っています。

しかし株価はアメリカでも上がっています。安倍政権の登場でアメリカの株価が上がるのでしょうか。世界的な景気回復の局面と第二次安倍政権の誕生が、たまたま重なっただけのことなのです。

ところが世間は錯覚し、浮かれています。公共事業反対、道路建設反対という声はほとんど聞こえてきません。

このような状況下では、安倍政権の言っている事がどこから間違っているかを一から解き明かす他はないと思い、以下のような文章を草しました。ご一読頂けましたら有り難く思います。

## 1) デフレ

安倍晋三自民党政権は、デフレ対策と称して2%の物価上昇率目標を掲げ、日本銀行に更なる金融緩和を促す政治的圧力を掛ける他、大規模予算を組んで景気対策を行おうとしている。

これらの政策を見ると、安倍総理にはデフレの正体が見えているのか疑わしい。今のデフレは対策など取りようもないもので、デフレ対策と言っている段階で今のデフレの本当の原因が分かっていないと言わざるを得ない。現在のデフレの真因は賃金の下落にあるのである。物価は低下しているが、賃金ほどではない。

日本人の所得は1997年頃をピークに低下し始め、現在までに15%も下落している。これがすべての日本人の所得が均等に下がっているのならまだしもなのであるが、低所得の非正規雇用が増えるという形で不均等に低下しているので社会的な問題となる。

一方、物価もほぼ同じ1998年頃から低下して

いるが、4%程度である。このことから見て安倍政権の2%の物価上昇目標というのが、何を本当に狙いとしたものなのか、焦点を外してしまった政策目標であることが伺われる。それにそもそも、一般庶民からすれば、物価は上がらない方がよいに決まっているのである。

日本人の賃金の低下は、中国が改革開放政策以降、低賃金の世界の工場として発展してきたことの影響によるものである。2007年の数字であるが、東京の平均手取り月収は24万円であるが、上海では4万円に過ぎない。日本人と中国人にそもそも能力の違いがあるはずもない。グローバルゼーションはこの格差を許さず、両都市の所得差はこれから縮小を続けていくであろう。これが日本人の所得低下の原因なのである。中国の経済成長は世界経済に多大な影響を及ぼしているが、日本は地理的に近いだけにとりわけ生産拠点としての地位を奪われ易い。同様な環境にある台湾でも賃金低下は起こっている。

一方、物価の下落も中国人が低賃金で使用に耐える製品を製造してくれていることの恩恵であり、ユニクロや百円ショップなどで我々はそれを実感している。また給与所得者の賃金が下がっているため、小売店や飲食店などが自分達の利益を減らしてでも価格を下げないと売り上げが確保できなくなっていることも、物価下落の要因であるとともに、日本人の所得の減少の連鎖を引き起こしている。

安倍政権のデフレ対策で2%物価が上昇した後、それに見合うだけ給料が上がるだろうかなどと案じる向きがあるが、上がるはずがない。原因と結果を取り違えているのだから。

グローバルゼーションが引き起こすこの大波は世界史の大きな流れである。世界経済のプレーヤーに過ぎない一国の政府にできることには限りがある、世界史の流れを押しとどめるようなことは不可能である。現在の日本のデフレは日本政府がいかなる政策を取ろうが、日本

銀行を恫喝して金融緩和を拡大させようが、決して止まることはない。しかし、日本人の給与が低下を続け、中国人の賃金が上昇し、いつか一定の均衡点に達したらデフレは自然に収束するであろう。

なお藻谷浩介氏の『デフレの正体』では人口減少にデフレの原因を求めようとしているようである。人口動態論に基づく氏の議論は忘れてはならない視点であるが、人口減少で賃金下落を説明するのは無理であろう。

## 2) 景気

また安倍自民党政権は、巨額の財政出動を伴う公共事業を大々的に復活させつつある。

現在の自民党政権には長期的なデフレと短期的な景気変動との区別ができていないように見受けられる。世界史的な経済構造の変動に対して一国の政府や中央銀行に為し得ることは限られているが、短期的な景気変動の影響を緩和するためにケインズ政策的な財政出動をすることは常套手段となっている。問題は今がその時なのかということである。

上に述べたように、日本経済は15年を超える長期的な賃金下落の過程にある訳であるが、その中であっても短期的な景気変動の波は起こっているのである。例えば2002年から2008年の間は高度経済成長期の1965年から70年まで続いたイザナギ景気をも超える景気拡大局面であった。その後、アメリカ発のサブプライムローン問題やいわゆるリーマンショックで不況に入ってしまった訳であるが、2013年の現在、膨大な借金を抱える政府が巨額の財政出動をしなくてはならないほど景気が悪いとは思われない。南欧諸国の財政危機も峠を越したかのようで、むしろ景気が回復し始めた兆候が見える。

日本の政界はこの20年間、この取り違いに気付かぬままで来たため、景気は悪くないにも関わらずたえず景気刺激策を打ち続け、その結果、日本の国家財政は取り返しのつかないほど借金まみれとなってしまったのである。

## 3) 経済成長

安倍自民党は、先の総選挙で名目3パーセン

ト以上の経済成長を目指すとした。成長戦略という言葉は、民主党政権の頃からたびたび聞かされた言葉である。

日本はバブル経済が崩壊した1991年頃から既に20年以上に渡って、平均1%に満たない低成長の時代にある。その間、BRICsと呼ばれる新興国が目覚ましい発展を続けている他、多くのこれまで途上国とされてきた国々が、グローバリゼーションの恩恵を受け、経済成長を続けた。

日本はそれを羨んでも仕方がない。

中国は北京と上海の間に新幹線を敷設するというような魅力的な投資案件がまだ残っているから高い成長を続けているのである。日本も東京と大阪の間に新幹線を建設していた頃には毎年、現在の中国と同じくらいの成長をしていたのである。函館と札幌の間に新幹線を敷いたり、ましてや老朽インフラの更新をしても経済が大きく伸びる訳はない。これは上り詰めてしまった者の宿命なのである。経済成長率が鈍化してしまっているのは日本に限らず先進国共通の現象である。中国も時間とともに経済成長率が鈍化していくのは誰でも予測できることである。

インターネットが社会を変えたように、日本も技術の進化について行くばかりでなく、自らその先端に立とうとする気概も必要であろう。しかしその一方で、成長戦略などと意気込むのではなく、低成長期の成熟社会をどう生きていくのかという視点も求められている。

たとえば、住宅ローン減税などを通じて新築のマンションや戸建て住宅の建設が促進される一方、空き家が増えているという矛盾がある。住宅ローン減税によって税収を減らしながら、他方では消費税の増税が予定されているのである。住宅取得の可能な中高所得者を優遇する住宅ローン減税は廃止し、中古住宅を再生して活用することが、成熟社会の住宅政策であるべきである。

グローバリゼーションは途上国の経済成長をもたらした一方、先進国の中に貧困層を発生させた。しかし、70年代や80年代には南北問題として、南の国々の貧困が国際的な問題とされてきたのである。貧困問題の焦点が移動した訳である。

# なにごとも タイミング次第

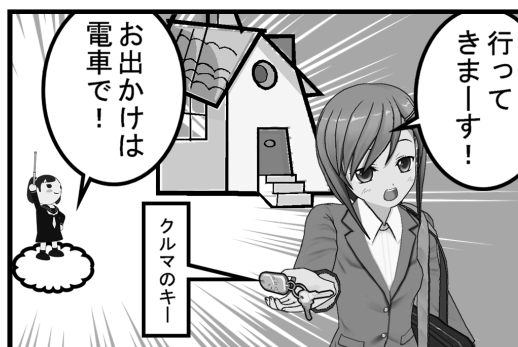
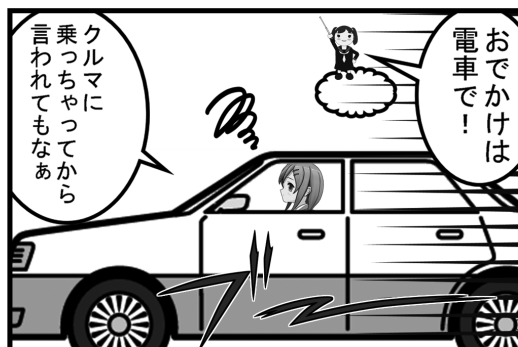
鈴木浩司(ペンネーム)

失業や低賃金の問題の解決は容易ではない。法定の最低賃金を引き上げれば賃金が上昇するかのような幻想を抱き、極端なところでは最低賃金1000円などと主張して経済音痴ぶりを曝け出す政党があるが、賃金を決めるのは官庁ではなく市場である。

賃金の低下に対策があるとしたら、教育に資金を投じて、日本人の技術水準と生産性を向上させる以外にないと思われる。ところが安倍政権は公共事業に注ぎ込むほどには教育に予算を回そうとはせず、大学生や大学院生は今日も勉強や研究のための貴重な時間を削ってアルバイトに精を出さざるを得ないのである。

安倍政権の間違った現状認識と誤れる政策の先には、日本の再生は見えてこない。

(東京都江東区在住)



ヤグルマソウ

ヤグルマソウ(矢車草)  
(会員K・Tさんの絵)



衆院選における公開質問状の項目(問い直す会の政策要求項目)に物流関係の項目を入れなかった。夏の参院選のときには入れたいと思うのだが。

離れた都市間の貨物輸送、長距離の貨物輸送については、大型トラックから貨物鉄道へのモーダルシフトの推進を当然上げることができる。しかし都市内の物流・貨物輸送については、我々は何を政策として要求すべきか、悩ましい。

貨物は人と違い歩いてくれない。自主的な乗り換えをしてくれない。人が手を下して車から鉄道などへ、あるいは鉄道などから車へ移さないとモーダルシフトは実現しない。長距離輸送なら、積み替えの手間を大量輸送のメリットで充分補える可能性があるが、都市内の小口輸送では補えない。自動車に積み込んだ後そのまま目的地まで輸送する形が最も合理的である。

宅配便が普及し、小口多頻度輸送が問題になって久しい。車の交通量を減らすために、小口多頻度輸送を規制しろという声もたびたび上がった。しかし市民の強い宅配需要に支えられて、そうした規制の動きは生じていない。

教科書的には常に、共同輸送や混載輸送をして交通量を減らせとか、輸送に使うトラックを大型化して拠点に戻る回数を減らせとか言われるが、企業にとって現実的なものは実現するものの、そうでないものは規制されない限り実現しない。我々の会は何を目的にどういう規制を

要求するか、検討せねばならない。

物流に関連して電気自動車も考えておきたい。軽くて容量の大きい蓄電池、劣化が少なく長寿命の蓄電池、短時間で充電できる蓄電池の開発に難航していることから、電気自動車への転換がそうすぐに生じるとは考えられない。しかし自動車メーカー以外の業界からの参入も大いに予想され、産業界の現在の一大焦点であることは間違いない。

電気自動車も自動車である。交通事故の要因であり、交通弱者を生み出す要因にもなっており、我が会としては当然歓迎すべき存在ではない。ただ、従来の自動車に比べれば、排ガスにおいてクリーンであり、低騒音であり、総合的に見て省エネルギー・低CO<sub>2</sub>であることがこの輸送交通手段の長所であることは認めるべきである。

都市内物流において、自動車に代わる有力な輸送手段を現実的に想定できないとすれば、同じ車でも従来車でなくこの電気自動車を使う物流は相対的に進めるべきことではないだろうか。皆さんの意見を聞きたい。

もちろん電気貨物自動車走行の危険性を減らすために、併行して、道路の速度制限をきちんと行い、歩道や自転車道の整備も行い、歩車分離信号の整備も行い、さらに自動車の装備として、衝突予防装置・制限速度遵守装置などの義務づけも行うことが重要である。

## 事務局より

清水真哉

京都府亀岡市などで相継いだ悲惨な死亡事故以後、交通犯罪に対する法制度のあり方に関して議論が続いたが、法務省は適用に制約の多い危険運転致死傷罪の適用範囲を拡大するのではなく、最高刑20年の危険運転致死傷罪と最高刑7年の自動車運転過失致死傷罪の間に最高刑15年の新しい刑罰を設けることで、議論の結論としようとしているようだ。まるで建て増しを重ねた老舗旅館のように見通しの悪い法体系にな

ってしまうが、そのため交通犯罪の罰則に関する特別法を設ける可能性もあるという報道もある。

どのような法制度に落ち着くにせよ、私はそれで安堵することはできない。最高刑が何年に引き上げられようと、裁判の段階でいくらかでも短い刑期にしたり執行猶予を付けたりすることは可能であり、これまで様々な交通犯罪の裁判の判決を見てきた目には、ことさらに軽い刑で



済ませようとする検察や裁判所の見えざる意志を感じざるを得なかったからだ。

危険運転致死傷罪の適用が期待されていたのは、ただ自動車運転過失致死傷罪より刑が重いからだけではない。危険運転致死傷罪で訴追されると、裁判員裁判の対象となるのだ。専門の裁判官だけの判決では、どこに判決のマニュアルがあるのか、一般人の感覚と懸け離れた甘過ぎる刑が通り相場で、遺族の憤激をかっていた。

それが昨年2012年の11月、神戸地裁での裁判員裁判で、危険運転致死傷罪に問われた被告人に、検察側の15年の求刑を上回る16年の実刑判決が下された。とうとう交通犯罪による殺傷が、殺人罪に近い量刑で裁かれようとしている。裁判員裁判が意義のある制度であるということを、私達は実感しつつある。専門の裁判官だけで裁か

れる二審、三審で覆らないことを願うばかりである。

ところで、交通の分野で行われている裁判で、今までずっと許すべからざる判決が続いている範疇がある。それは道路建設をめぐる訴訟である。裁判官は常に行政の味方であり、いわば、お友達である。裁判員裁判の導入がもっとも必要とされているのは、実は行政訴訟の分野である。

私達の運動が実りをもたらすためには、まず司法改革が必要なのである。

行政訴訟を硬直した既成概念の中で生きる専門判事の手によってではなく、一般市民の常識と時代感覚に委ねることは、司法改革を超えて、行政改革にも繋がっていくことであろう。それは日本という国の更なる民主化なのである。

## クルマ社会を 問い直す会 総会と講演会のお知らせ

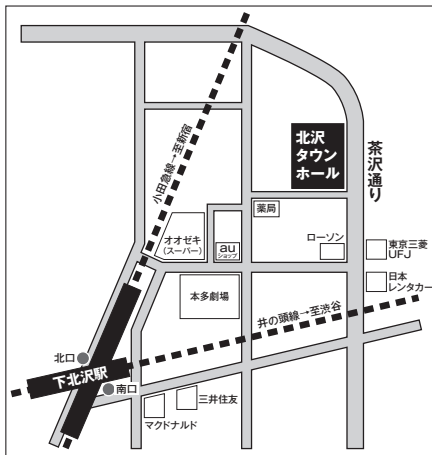
クルマ社会を問い直す会では第19回2013年度総会と、明治学院大学教授・服部圭郎さんによる講演会「道路を作ると日本はおとろえる」(仮題)を開催いたします。

服部さんは『人間都市クリチバー環境・交通・福祉・土地利用を統合したまちづくり』や『道路整備事業の大罪 道路は地方を救えない』などの著書、また近頃はチェスター・リーブス氏の著書『世界が賞賛した日本の町の秘密』の翻訳でも知られております。

服部さんには、まちづくりについて存分に語って頂くとともに、まちづくりにおいて道路やクルマが持つ意味を明らかにして頂くことを期待しています。皆様にも奮ってご参加頂き、議論を盛り上げてくださいますようお願いいたします。

なお総会を欠席される方には委任状をご提出くださるようお願いいたします。

総会成立のためによりしくご協力お願い申し上げます。(事務局担当世話人：清水真哉)



### ◆ 2013年4月27日(土)

12:30~15:00 総会

15:30~17:30 講演会

「道路を作ると日本はおとろえる」(仮題)

講師・服部圭郎さん(明治学院大学教授)

18:00~19:50 懇親会

会場：北沢区民会館「北沢タウンホール」2F第一集会室

東京都世田谷区北沢2-8-18

[交通]小田急線・京王井の頭線

下北沢駅 南口徒歩5分

☆講演会には会員以外の方の参加も歓迎いたします。

参加費：無料(懇親会は実費)

## クルマ社会を問い直す会 会則

第1条(目的)本会は、必要・適切と思われる種々の活動を通じて、自動車に関する認識の転換を図り、今日のクルマ優先社会を変えることを目的とする。

第2条(会員)本会の目的に賛同する個人は、会員となることができる。同じく団体は、団体会員となることができる。会員および団体会員は所定の会費を納める。

第3条(活動)本会は、前記の目的を達成するため、次の各項にかかげる活動を行なう。(1)全国の自動車問題関連団体との意思疎通、それら団体の活動の後押し、全国的なネットワークづくり、新たな組織結成の援助。(2)各地での、あるいは全国組織での改善活動、啓蒙活動、その他の必要な活動。(3)関係する諸機関への要求、要望、請願等。(4)会報の発行。

第4条(総会)本会は、毎年会員総会を開き、前年度の活動内容を総括し、その後の活動の方針を決める。総会は、会員数の過半数をもって成立する。

第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長若干名をおく。いずれも任期は1年と

し、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を努める。役員の実選は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

第7条(会費)会員の会費は年額1口2000円、団体会員の会費は同じく1口5000円とする。口数は会員の随意に任せる。

第8条(寄付)本会は寄付を受けることができる。ただし、寄付先については役員判断を必要とし、後日、会員総会において承認を得る。

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

※会則は、『クルマ社会を問い直す会会報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。

### お分けします

#### ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

●当会(杉田聡・今井博之)著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』一定価1冊440円を400円でお分けします(送料は別)。

●会報『クルマ社会を問い直す』(年4回発行)のバックナンバー(1号~70号) — 1冊100円でお分けします(送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です)。

●冊子『「クルマ社会と子どもたち」(その後):交通沈静化の海外の取り組み』(今井博之著・37号に同封)、冊子『クルマ社会と子どもアンケート報告集』(ダイジェスト版もあり・35号に同封)、冊子『脱クルマ、その課題の広がり』(杉田正明著・51号に同封)、冊子『子どもにやさしい道がコミュニティを育てる』(今井博之著・59号に同封)、リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』、『世界道路交通犠牲者の日』、本会のパンフレット—これらは必要数無料でお送りします。会合やイベントなどでご活用ください。

以上、申し込みは杉田久美子(会報68号に同封の名簿参照)または会のe-mail(toinaosu@red.zero.jp)まで。

2013年度会費の振込みをお願いします。

### 当会の会計は、窮迫しています。

皆様の会費ではまかないきれず、個人的な寄付により補填されています。

当会運営のため、複数口の会費と寄付をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。

ラベルシールの宛て名の上部に「12年度会費払込済」「13年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2012年度、2013年度までの会費を払い込んでいただいたことを表しています。

2012年4月1日から2013年1月25日までの会費・寄付納入者は158個人・団体です。年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。現在、皆様の会費や寄付だけではまかないきれず、個人的な寄付で補填されています。ぜひとも、2013年度の会費を振り込みいただき、継続して会員になっていただくようお願いいたします。また、複数口の会費や寄付もよろしくようお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報68号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

### 地方支部と、地域活動連絡系の制度について

- 地方支部**…会則に規定はなく、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするのに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。
- 地域活動連絡系**…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています(2000年度から設置)。世話人・地域活動連絡系のメーリングリストで情報交換を行うことができます。条件は、年度初めの会報に同封する名簿に連絡先を公開していただくことで、会の顔のひとり、という立場にもなります。希望される方は世話人にご連絡ください。

### 写真・公的機関への意見事例等をお寄せください。

- 写真**…会報の表紙や、会の主張を伝える活動に活用させていただける写真を募集しています。  
例：おすすめの公共交通機関、歩行者・自転車専用(優先)の道やまちな風景、逆にクルマ社会の中で失われゆく情景、クルマ優先の危険な現実など。
- 意見事例等**…道路などクルマ社会関連の問題で、地域の自治体や議会へ出された要望や提案、パブリックコメントへの意見などをお寄せください。会報で紹介させていただきます。

# 案内板

## ■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《5/25(土)、6/22(土)》

時間 14:00～17:00 もしくは 13:00～16:00  
確保できた会場によって時間が変わります。

場所 未定

※beyond\_car、tram、kurumaのいずれかのメーリングリストへの参加者へは、会場が決まり次第、メーリングリストで広報いたします。それ以外の方で、参加希望者は杉田に電話をください。

内容 ・ 情報交流  
・ 活動交流  
・ 意見交流

問い合わせ 杉田正明 090-6931-6051

## ■クルマ社会を問い直す会 総会のお知らせ

2013年4月27日(土)午後、東京都世田谷区・北沢区民会館『北沢タウンホール』にて、**総会と講演会**を開催します。

P43に案内がありますので、ご覧下さい。

### ●お詫びと訂正●

「クルマ社会を問い直す」70号の8ページの川村雅則さんの調査研究(『乗合バス運転者の労働-勤務中に亡くなったある運転者の働き方から』)の左段1～2行目の「タンボナーデ」は、正しくは「タンボナーデ」でした。編集者の読み間違いによるミスが生じたことを深くお詫びいたします。

## ■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内■

- 次号発行予定：2013年6月下旬
- 原稿締切り：4月30日(締切り厳守でお願いします)
- 送付先：足立礼子(会報68号に同封の名簿参照)
- 募集内容：
  - ※クルマ社会の問題に関連したものに限ります。
  - ・投稿(意見や情報、活動紹介や提案、会や会報へのご意見など)。字数はおよそ3000字以内。超える場合はご相談ください。短文でもどうぞ。投稿は1つの号につき一人1点までとします。
  - ・公的機関等に出された意見書など
  - ・写真(解説つきで)やイラスト
  - ・「私のイチおし」(おすすめの本や場所など)
  - ・会・会員に関連する報道や投稿記事(新聞、雑誌等)
  - ・調査研究等の長文もご紹介いたします。ご相談ください。
- ★原稿についてのご願い
  - ・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。
  - ・パソコン入力可能な方は、電子メールにファイル添付してお送りくださると助かります。
  - ・手書きの場合、原稿用紙に楷書で読み取りやすい濃さでお書きください。
  - ・タイトルを必ずつけてください。文が長い場合、小

- 見出しをつけると読みやすくなります。会報係への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。
- ・写真や図表にはその説明文を入れ、略語や難解な単語、専門的用語にはひとこと説明を添えてください。
- ・原稿は事情のある場合以外は返却いたしません。
- ※原稿執筆者による校正は、編集作業の手間軽減と時間短縮のため、原則として行いません。商業出版でない我々の会報は、完成原稿を出していただくことを原則とします。ただし、論文などで特に正確さを必要とする場合、長文で誤字等が発生しやすい場合などは著者校正の機会を設けます。なお、原稿で明らかな誤字脱字や不適切な表現があると会報担当者が判断した場合は、著者にお断りすることなく修正させていただくことがありますのでご承知おきください。
- ※会報は現在当会のホームページ<http://toinaosu.org/>でそのままpdfファイルにて全面的に公開しています。原稿をお寄せくださる方は、その点をご承知おきください。また、匿名を希望される方はあらかじめお知らせください。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文