

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：足立礼子・林裕之・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



2014年9月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



これほどクルマ優位にする必要があるか

住宅街の一方通行路。車道幅はなんと5m位もある。歩行者のための路側帯は狭く、端の方に押しやられてしまっている。こんなに広い閑散とした道路でありながら、歩行者は身をすくめて道路の端を歩けというのであろうか。
撮影場所：東京都杉並区桃井4丁目。(撮影と文 榊原茂典さん)

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

- 会員の活動 豊中市「通学路の安全を考えるシンポジウム」に参加して(長谷智喜) 2
小樽飲酒ひき逃げ4人死傷事件への危険運転致死傷罪適用を求める取り組みについて
(前田敏章) 6
- 地域の団体の活動 小平市の都市計画道路事業における住民投票をふり返る(渡邊 進) 9
- 投稿 『自分だけ良かったら』と『お互い様』の思想(榊原茂典) 13
山岳地域におけるクルマの利用について考える(林 裕之) 15
カー・フリー・ゾーンを創り出す(清水真哉) 16
許せない交通事故一声をあげたい
柳原三佳著『柴犬マイちゃんへの手紙』を読んで(木村孝子) 18
自動車損害保険の仕組み(1)(田中 牧) 19
- メッセージ・案内ほか 代表より...21/事務局より...22/会計より他、原稿募集案内...23/案内板...24

豊中市「通学路の安全を考えるシンポジウム」に参加して

長谷智喜

2014年6月7日、大阪府豊中市で開催された「通学路の安全を考えるシンポジウム」に参加させていただきました。

通学路の安全を考えるシンポジウムは三部構成で、一部は子どもたちの発表、二部は交通事故遺族の講演、三部は学校・PTA・行政を交えたシンポジウムから成ります。

主催は、豊中市教職員組合・豊中市PTA連合協議会・毎日新聞社です。2001年6月から開催され今回で16回目となります。

特長は、地域との一体感を重視し、会場を豊中市校区内の小学校にしていること。交通事故遺族や保護者代表、教職員、行政職員らがパネ

リストとなり、地域の方々と行政がともに通学路の安全について考え、活発な意見交換を行い、歩車分離信号の普及促進に努めていることです。

この取り組みは、教職員等が主体となり、14年の長きにわたり真摯に継続してこられました。とても素晴らしいことだと思います。2002年からは、各学校区の通学路の危険交差点に歩車分離信号の設置要望を行い続け、結果、2014年4月現在で市内27か所の交差点が歩車分離信号に改善されています。

以下「通学路の安全を考えるシンポジウム」の状況をレポートさせていただきます。

『とよなか発／子ども・いのち』 第16回「通学路の安全を考える」 シンポジウム

2014年6月7日13：30～

会場：豊中市立克明小学校 体育館

【主催者あいさつ】

豊中市教職員組合執行委員長・山崎氏は、子どもたちが安全に家に帰れる通学路が当たり前の社会にするよう取り組んでいきたい、との抱負を述べられました。

毎日新聞社社会部長・渋谷氏は、継続は力と、このような真摯なシンポを続けていく重要性を語られました。

【来賓あいさつ】

大阪府知事・松井氏（道路環境課長代読）からは、保護者・学校が安全に取り組み、子どもの命を守る活動が高まることを期待する旨のコメントがありました。豊中市長・浅井氏からは、歩車分離信号の普及で運転者からも「時間はかかるが安心して通行できる」との声を聴いている、という報告があり、社会全体で子どもを守る機

運の高まりを祈念されました。

また、豊中市教育長・大源氏からは、「交通安全の成果に結びつくよう努力したい」との挨拶がありました。

【基調提案】

豊中市教職員組合・清原さんより、通学路の安全のため幅広い取り組みを進めていきたいとの基調提案が読み上げられました。

◎第一部【子どもたちの発表】

子どもたちの発表では、克明小学校5年生の安井さんと福岡さんから、自分たちが危険にあった体験を踏まえての発表がありました。

家の近くで怖い思いをしたことがある。ハイブリット車は静かなので車が来てもわからない。通学時にはお母さんが来てくれるので安心だが、信号機がもっとあれば安心。毎朝登校していて危険なところもある。来年は集団登校の班長になるので責任を感じている、等の思いが発表されました。

◎第二部【講演】

「TAV交通死被害者の会」の藤田さんは、「天国へ行ってしまった息子へ」と題して講演され

ました。

2004年12月、登校途中、自宅前10m位のところで息子さん(9歳)が、後ろから来た飲酒運転の軽自動車にひき逃げされ、家族の生活が一変したお話をされました。加害者はバーを経営し、午前0時まで飲んでいたといいます。裁判では、ひき逃げ後、飲酒運転をごまかすようにコンビニに立ち寄りお茶を飲み、口臭消しを購入して現場に戻った。このような悪質な加害者を、裁判官が「さん」付けして扱い、執行猶予の判決しか下さなかった無念さを語られました。

◎第三部【シンポジウム】

シンポジウムでは、コーディネーターの毎日新聞社社会部副部長・麻生さんが、それぞれの立場で活動しているパネラーを紹介、パネラーからは各活動状況が報告されました。

昨年に続き、教育委員会からのパネラー六嶋さんは、「教育委員会で設定している通学路とは、40人以上登校する生徒がいて学校から1km以内の場所。スクールゾーンとは学校周辺500m四方で設定している。教育委員会では、学校からの相談や改善要望を受け取り、警察、市土木課等と連携し改善協議を行っている。現在までにカ

ーブミラーや注意喚起の看板など市内302か所のうち268か所の対策を終えた」との報告。また、運転手のマナー向上を求め、キャラクター入りの子どもの注意を促す旗(写真1)を作ったことが報告されました。

克明小学校長・山岡さん(会場の体育館提供校)は、集団下校訓練や交通安全教育の様子、改善された通学路の標識や道路ペイント等をスライドで報告。

横断歩道での停止旗(通常は黄色旗)では止まってくれない車が多いので、4倍ほど大きな赤い旗に「とまってください」と書かれた独自の停止旗を作ったことなどが紹介されました。自分たちの安全は自分たちで守ることが必要だが、行政もハード面で応えてほしいと訴えました。

豊中市PTA連合協議会会長・木村さんは、登校時間は親が出ており、下校時には地域の見守り隊が出ている。通学路は生活道路でもある。子どもの安全を守れば地域も安全になり、つながりもできると述べられました。

【会場から】

会場からは、数名の方が意見を述べられました。



写真1

長年交通ボランティアを行っている高木さんは、
『◇マークの先には横断歩道！歩行者が渡るまで一時停止！反則金9000円・点数2点』
と書いた自作旗をもってこれ（写真2）、◇マークの周知をはかっていきたいとの報告がありました。

高木さんは、御年87歳。消防署を退職後、交通安全セーフティカメラマンと称して活動を行っており、毎年シンポに参加して下さっています。尊敬に値します。

私、長谷は、パネラーの方から歩車分離信号の必要性の話題が出たことから、次のように述べさせていただきました。

「死亡事故の減少だけを見て意見してはいけないが、交通事故死者数は息子の事故（事件）があった1992年の約11,500人から、昨年は4,373人と大きく減少しています。これは、このようなシンポ等の交通安全意識の高まりなども一助していると思われ、交通安全教育等の大切さを感じています。このような取り組みの継続はとても良いことだと思っています。

しかし、現実には、これ（このような活動）では語れない事故が多く発生しています。つい最近の事故でも、6月4日、江東区有明小学校の前の交差点で小学2年生8歳の児童が右折の大型トラックに轢かれる死亡事故があり、5月28日には富山県で、左折ダンプによる10歳の児童の死亡事故が発生しています。交通安全教育も大切ですが、それでも補えない現実の事故には、やはり歩車分離のような対策が必要です。

歩車分離信号は、このシンポジウム開始時の2001年は、2,381基。2013年度末には7,331基に増えています。しかし全国には、203,000箇所 of 交差点があり、普及率は3.6%です。まだまだ低いと言わざるを得ません。歩車分離信号の普及には、クルマの効率よりも人の安全を優先させていくという考えでなければならないと思っています。」

最後に、「子どもたちの通学路の安全を守る宣言」（別添）を採択し、毎日新聞社の渋谷氏の閉会の挨拶で終了しました。

（東京都八王子市在住）



写真2

子どもたちの通学路の安全を守る宣言（案）

子どもたちが、毎日楽しく学校に通い、学び、健やかに成長していくことは、誰もの願いです。このシンポジウムでは、毎回交通死被害者のご家族の方からお話をうかがうとともに、学校・地域・保護者・行政などが連携し、さまざまな立場で子どもたちのいのちを守るため、通学路の安全について考え、願いや思いを発信してきました。

2012年に文部科学省・国土交通省・警察庁は相次ぐ死傷事故を受け、全国の通学路の安全点検と対策を行うよう各都道府県に通知しました。この間、豊中市でも市や教育委員会・学校・警察などで通学路の安全点検を行い、危険箇所を公表し、事故防止のための対策がすすめられてきました。

しかし、現状はまだまだ十分ではありません。各地で子どもたちの命を奪う事故が起こるたびにいたたまれない気持ちになります。なぜ、つらく悲しい死傷事故が起こる前に、危険を回避する対策を迅速にとることができなかつたのかと悔やまれてなりません。

私たちが、この間設置推進にとりくんできた「歩車分離信号」は、徐々にではあります、全国的に設置が進められています。「歩車分離信号」は、自動車を運転する側の不注意による事故の発生を減らし、「青」の歩行者信号を頼りに交差点を渡る子どもたちや歩行者の命と安全を守るための交通システムです。引き続き、その普及と定着にむけたとりくみを進めるとともに、地域が一体となり子どもたちや歩行者の安全と安心をより確かなものにするため、交通システムや法整備についても継続して考えていかなければなりません。

本日、TAV交通死被害者の会の藤田幸雄さんのお話に改めてハンドルを握るドライバーの責任の重大さを考えさせられたと思います。ドライバーの身勝手な行為や自己中心的な考えが取り返しのつかない大きな事故につながります。私たちは「子どもたちの命を不当に奪う悲惨な事故は二度と起こさせない」「子どもたちの命や安全が脅かされるようなことは繰り返してはならない」ということを心に深く刻みたいと思います。

このシンポジウムに参加いただいた多くの人たちの願いや思いやつながりを大切に、さらにとりくみを進めていきましょう。これからも学校・家庭・地域・行政・警察・報道関係など、それぞれの立場で力と知恵を出しあい、相互に連携しながら通学路の安全にとりくみ、子どもたちの命と安全を守っていくことを宣言します。

2014年6月7日

第16回 「通学路の安全を考える」シンポジウム 参加者一同

小樽飲酒ひき逃げ4人死傷事件への 危険運転致死傷罪適用を求める取り組みについて

前田敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

検察庁はスマホ操作による「過失運転」で起訴

北海道小樽市で、本年7月13日に飲酒ひき逃げによる4人死傷事件が発生しましたが、札幌地方検察庁が8月4日、この運転者を危険運転致死傷罪ではなく過失運転致死傷罪で起訴したことに対し、多くの方から疑問の声が上がっていました。この件につき、ご遺族らとともに、危険運転致死傷罪での起訴(訴因変更)を求める取り組みを始めましたので、報告します。

取り組みの主体は、被害ご遺族(3家族)・負傷家族(1家族)とそして高石洋子(飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会共同代表)、前田敏章(北海道交通事故被害者の会代表)で構成する「7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会」としました。この飲酒運転によるいわば無差別殺傷事件を決して忘れてはならない、という思いも込めて付けた「連絡会名」です。

最高裁は既に飲酒の影響による脇見は危険運転と判断しています

8月20日、札幌地検に要請書を提出し、翌日は街頭に出て署名活動も始めました。

私たちがご遺族らとともに訴えているのは、今回の地検の判断が、平成18年8月25日発生のおよむ「福岡海の中道大橋事件」に関する最高裁決定(平成23年10月31日)にも反する、不当なものであることです。証拠の存在も問題ありません。詳細は要請書をお読み下さい。後段では訴因変更の同様例が神戸地検でもあったことも示しています。

※本誌が発行される9月末には札幌地検が正しく危険運転致死傷罪へと訴因変更していることを期待(確信)しておりますが、この後の経緯等については私のホームページ「交通死、遺された親の叫び」(「交通死」で検索)をご覧ください。

(北海道札幌市在住)

◎ 8月20日札幌地検検事正宛て提出の要請書
(一部省略)

小樽4人死傷事件の加害者に 危険運転致死傷罪適用を求めます

7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会

《要請事項》

平成26年7月13日、小樽市銭函3の市道で、歩行中の石崎里枝さん、瓦裕子さん、原野沙耶佳さんを死亡させ、同じく中村奈津子さんに頸椎骨折などの重傷を負わせた飲酒ひき逃げ事件の海津雅英容疑者について、訴因を過失運転致死傷罪から危険運転致死傷罪に変更すること。

《要請趣旨》

本事件をひきおこした海津容疑者の行為は、長

時間飲酒した影響により、運転行為に最も大切な前方注視をせず、歩行者4人を背後からブレーキも踏まずにはねるといった交通殺人とも呼ぶべき犯罪であり、通り魔殺人的に生命と健康を奪われた者の尊厳にふさわしい刑罰で裁かれるべきです。

本事件は、平成18年8月25日発生のおよむ「福岡海の中道大橋事件」(以下「福岡事件」といいます)に関する最高裁平成23年10月31日決定からすれば、危険運転致死傷罪に該当する事案であると考えます。

「福岡事件」の一審判決は、①事故原因は脇見であるから飲酒の影響により正常な運転が困難な状態ではなかった、と判断して危険運転致死傷罪の適用を否定しました。他方で、高裁判決は、②事故原因は脇見ではなく、前方を見なが

ら運転していたにもかかわらず被害車両の存在を認識できなかったことにあるとし、これを前提に、飲酒の影響により正常な運転が困難な状態であったと判断して危険運転致死傷罪の適用を認めました。一審と高裁は、結論は正反対ですが、脇見であれば危険運転致死傷罪ではなく、逆に、脇見でなければ危険運転致死罪になる、という「考え方」は共通していました。

しかし、これは常識的に言えば非常に奇妙な論理です。「脇見」と「飲酒によって正常な運転ができない状態」は何ら相反するものではなく、両立するものです。飲酒によって注意力や判断力が減退するからこそ、普通では考えられない長時間の脇見をしてしまう、というのは、世間の常識です。したがって「長時間の脇見」は、むしろ「飲酒によって正常な運転ができない状態」を示す重要な証拠というべきです。

「福岡事件」の最高裁決定は、このような常識的な考え方を明示してくれました。最高裁は、まず、危険運転致死傷罪の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」とは、「アルコールの影響により道路交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態」をいい、「アルコールの影響により前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態も、これに当たるというべきである」としています。そのうえで、最高裁は、直接的には「脇見」によって事故が発生したとしても、走行中に何秒間も脇見をすること自体、飲酒の影響で前方を注視する能力が著しく減退している状態を指すものと捉えています。すなわち「追突の原因は、被告人が被害車両に気付くまでの約8秒間終始前方を見ていなかったか又はその間前方を見てもこれを認識できない状態にあったのかのいずれかであり、いずれであってもアルコールの影響により前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態にあった」と断じたのです。地裁と高裁で争われていた「事故の原因が脇見か脇見ではないか」ということは問題の本質ではなく、普通に前を見て運転していれば(これは、ドライバーにとって最も大切な義務です。)、当然、気付いたはずの被害車両に8秒間以上も気付かず

追突したのであれば、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」にあたる、と判断したのです。

この最高裁の考え方からすると、本事件で「スマホを見ていた」という海津容疑者の弁解が真実だとしても、「歩車道の区別の無い狭い一般道路で、長時間にわたってスマホの画面を注視し、前方を見ていなかった」ということ自体が、飲酒の影響により判断力や注意力が著しく減退していることを示していますから、危険運転致死傷罪の適用条件に十分該当すると考えます。(中略)

札幌地検は、危険運転致死傷罪の証拠が集まらなかったと説明しています。しかし、上記のとおり、歩車道の区別の無い狭い一般道で長時間、脇見をして、本来、容易に発見できたはずの4名の歩行者を殺傷したこと自体が、何よりも動かし難い「アルコールの影響により正常な運転ができない状態」の証拠であると、最高裁が言っているのです。加えて、その他の事実(事故直後の飲酒検知で呼気1リットルにつき0.5~0.6mgのアルコールを検出、前日から長時間の飲酒を継続していたこと)も併せて考えれば、被害者及び被害者遺族としては「証拠がない」という札幌地検の説明は、あまりにも消極的に思えます。(中略)

本件の主因から飲酒を除き過失と裁くなら、適用要件の狭さが実態に合わず交通犯罪が適正に裁けないという理由で、被害当事者をはじめ世論の後押しで適用要件を緩和するべく改正施行された自動車運転処罰法の制定意義が著しく減退します。さらに、「『脇見をしていた』という弁解をすれば危険運転致死傷の適用を免れる」という、前記最高裁が否定したはずの悪しき前例を再び作ってしまいます。悲惨な人身被害事件に直結する飲酒運転行為を軽く捉えることにもつながり、安全な社会確立をという国民多数の願いに反します。

なお、平成23年12月10日に兵庫県加西市で月蝕観察中の児童2名が飲酒運転の車に跳ねられて死亡した事件で、当初、神戸地検は、過失運転致死傷罪で起訴しましたが、被害者遺族らが署名を集めて(当時北海道交通事故被害者の会の仲間も厳寒の中街頭署名を行いました)要請した

結果、危険運転致死傷罪に訴因を変更し、判決においても、危険運転致死傷罪が認定されます(神戸地裁平成24年12月12日判決・裁判所ウェブサイト掲載判例)。

私たちは、札幌地検が、被害者の声を真摯に受け止め、危険運転致死傷罪に訴因を変更してくれることを信じています。

(連絡会、連絡先 前田敏章)

遺族「危険運転適用を」

小樽飲酒ひき逃げ 札幌地検に要請

小樽市銭函の市道で7月、海水浴帰りの女性4人が飲酒運転の車にひき逃げされ、3人が死亡、1人が重傷を負った事件で、被害者遺族らが20日、自動車運転処罰法違反(過失致死傷)などの罪で起訴された札幌市西区の飲食店従業員海津雅英被告(31)に対し、より刑罰の重い同法の危険運転致死傷罪を適用するよう札幌地検に要請した。



ひき逃げ事件で娘の命を奪われ、会場で厳罰の適用を訴える被害者遺族ら

するとともに記者会見した。地検は、事故の直接の原因がスマートフォンを操作しながらの脇見運転だったことや、海津被告が事件後に近くのコンビニエンスストアまで運転していたことなどから、飲酒の影響で「正常な運転が困難な状態」であることを要件とする危険運転致死傷罪の適用を見送っていた。

涙で「せめて厳罰に」

小樽市のひき逃げ事件で、20日会見した被害者遺族5人は、酒気帯び運転の車により一瞬で娘たちの命を奪われた無念の思いを、1時間にわたって切々と訴

えた。事故発生から1カ月余り。悲劇を繰り返させないため、遺族は癒えぬ悲しみをこらえ「せめて重い刑罰を」と声を上げた。「罪が軽ければ飲酒運転

は減らず、私たちのように家族を失う人がまた出る。法律が抑止力にならなくなつてしまふ」。亡くなった原野沙耶佳さん(当時29)の母悦子さん(58)は岩見沢市。危険運転致死傷罪が適用されなかった悔しさを涙ながらに語った。「一人でも多くの人が飲酒運転をやめるためにも、罪を重くしてほしい」

早産のため体重1キ弱で生まれた沙耶佳さん。父和則さん(62)は「毎日、少しずつ大きくなるのを見るのが喜びだった」と目をふせて話した。札幌に就職が決まったも両親を案じ、岩見沢市の自宅から通うことを選んだ「優しい娘」と振り返り、「たった一人の子供だった。無念を晴らしたい」と強調を札幌で暮らす予定だ。

作しながらの脇見運転だったことや、海津被告が事件後に近くのコンビニエンスストアまで運転していたことなどから、飲酒の影響で「正常な運転が困難な状態」であることを要件とする危険運転致死傷罪の適用を見送っていた。

飲酒運転による事故をめぐっては今年5月、悪質運転の罰則を強化した自動車運転処罰法が施行された。同法の危険運転致死傷罪は最高刑懲役20年で、過失致死傷罪は同7年。

「いつか3世代楽しく暮らそうね」と娘と話していたのに。その日は永遠にこない」。瓦裕子さん(同30)は失った母明子さん(64)は岩見沢市も、「被告を絶対に許すことはできない。殺されたのと同じだ」と厳罰を求めた。

被害者4人は高校時代から、10年来の友人だった。亡くなった石崎里枝さん(同29)の父孝さん(63)は美唄市。事件後、娘の携帯電話の記録から、笑顔で写る4人の写真を何枚も見つけたという。「楽しそうに写っていた。重い罰にしてもらっても娘は戻らない。でも、せめて最も重い罰で裁いてほしい」

関連記事
北海道新聞
2014年8月21日

小平市の都市計画道路事業における 住民投票をふり返る

渡邊 進

今から50年以上も前に東京都が計画した都市計画幹線道路の建設が小平市域に向かって南から着々と進められています。小平市域のこの計画(小平3・2・8号線)の内容は、史跡玉川上水に幅36mの橋をかけ、小平市中央公園横の約1.3haの緑豊かな雑木林を半分つぶし、約220戸の住民の立ち退きを迫る、建設費約200億円の事業です。

多くの市民がこの計画に住民の意見を反映させてほしいと訴えてきましたが、小平市はこれが都の事業だからと市民の要請に応じてきませんでした。また東京都も、形だけの説明会を開くだけで住民の質問や要望を無視してきました。昨年5月に都は国に事業認可の申請を行い、国はこれを認可しました。

このような経緯の中で「小平都市計画道路に住民の意思を反映させる会」(以下「反映させる会」という)は、この計画を住民の参加で見直すべきか見直す必要はないかについて住民投票に訴えることにしました。いろいろな障害を乗り越えてこの住民投票は2013年5月26日に実施されましたが、直前に市長から提案された「投票率50%未満なら不成立」との改正案を市議会が承認したため、投票が終わり投票率35.17%(投票数51,010票)が確認された段階で不成立となり、開票もされないままになっています。

「反映させる会」は投票用紙の公開を市に請求し、非公開と決定されるとその取り消しを求める異議申し立てを市の情報公開・個人情報保護審査会に行いましたが、これも却下されました。

投票用紙の公開を実現する最後の方法は行政訴訟でした。「反映させる会」は直ちにこの訴訟に取り組みました。幸い、住民自治と民主主義に関わるこの問題の重要性から原告団の諸手続きを積極的に支援くださった弁護士や専門の研究者の皆様のお陰で、今までに5回の口頭弁論が原告側の明快な論述を軸に行われて結審し、9月5日に判決が言い渡されます。私たちはこの判決を強い関心を持って見守っています。

この間、6月21日には住民投票1周年記念シンポジウムが行われ、「反映させる会」のこれまでの継続的な活動を市民の皆さんに広くお伝えする「コダイラー通信」の第3号(8月1日発行)でこのシンポジウムの特集を組みました。この特集の第1部「住民投票の投票用紙開示の意義」(ご支援いただいた弁護士・先生方の討論)を、「クルマ社会を問い直す会」の会報(本誌)に載せていただくことになりました。写真などをカットして文字だけにしたため読みにくくなったかもしれませんが、ぜひ最後までお読みください。

なお、小平都市計画道路3・2・8号線に関する市民運動の各段階の状況報告は、本会会報71号(2013年3月31日発行)と74号(2013年12月31日発行)に投稿してあります。参考にしてください。

(コダイラー通信は、小平都市計画道路に住民の意思を反映させる会」のブログでも公開しています。<http://jumintohyo.wordpress.com/>)

(東京都小平市在住)

小平市住民投票1周年シンポジウム 第1部「住民投票の投票用紙開示の意義」

住民投票後、小平市は「住民投票の不成立」を理由に開票しなかった。それを受け、私たちの会は「投票結果を市民に知らせて欲しい」と情報公開訴訟に踏み切った。第1部では、本訴訟にご協力いただいている中島敏弁護士と三宅弘弁護士を招いて、武田真一郎教授の司会のもと、これまでの経緯を振り返りながら、今回の行政訴訟のポイントを整理し、議論した。

【パネリスト】

中島敏弁護士 東京第二弁護士会所属、環境保全委員会委員、三宅弘弁護士とともに、今回の訴訟をボランティアで担当する。

三宅弘弁護士 日本の情報公開立法運動のパイオニア。共著書に「MEMOが取れない—最高裁に挑んだ男たち」(有斐閣)ほか。

武田真一郎 成蹊大学法科大学院教授 専門は行政法。徳島県吉野川可動堰建設をめぐる住民投票(2000年)の世話人を務める。著作に「吉野川住民投票—市民参加のレシピ」(東信堂)ほか。

■歴史に残る裁判に

三宅 住民投票の投票用紙の開示を求めた裁判は、小平のこの事件が日本で初めてのケースです。1984年の埼玉県都市計画地方審議会の議事録開示請求の訴訟は一審で勝訴し(以下「浦和地裁判決」)、「日本で初めての歴史に残る裁判だから控訴しないでほしい」と県知事をお願いして、議事録を公開してもらいました。そういうたまたかい方をするには、みなさんのお力添えが非常に大事だと思います。

今回の訴訟では、「日本国憲法」、小平市の憲法である「小平市自治基本条例」、そして「小平市情報公開条例」の3つがセットになり、新しい理論が構築できると考えました。法廷メモ訴訟*1から四半世紀、日本の「知る権利」にとつ

てこの判決は歴史的意義のあるものになると考え、理論的にも興味があります。情報公開を求めた裁判の歴史でも、この裁判は重要な意義をもちます。

民主主義という観点からは、議会を通じて民主的な意思決定をすることに加え、行政に市民の意思を直接反映させる方法として、情報公開請求や住民投票を行うことによる意思形成も大変大事なことだと思います。

武田 ところで、投票用紙は今どうなっているのでしょうか？

中島 昨年8月5日、東京地裁に「投票用紙を破棄するな」という仮処分申請を行いました。審理の中で東京地裁から小平市に破棄しないように要請があり、市はこれに応じて、訴訟の最終的な終結までの間、原告勝訴の場合には投票用紙公開完了までの間、投票用紙を破棄せず、現状のまま保存するという約束をしてくれました。裁判所はこれを「調書」に記録しました。

※1 アメリカの弁護士が「日本の法廷ではなぜメモが取れないんだ」と訴えた裁判(1987年〜)。この裁判の結果、現在、法廷でメモを取ったり似顔絵を書いたりできるようになった。

■投票用紙公開の法的根拠は？

武田 なぜ小平市民は投票用紙の公開を求めることができるのか、その根拠についてはどうでしょうか。

中島 一番の基本として、憲法第21条に由来する知る権利があります。次に、小平市には知る権利が明記された小平市自治基本条例と小平市情報公開条例があり、情報公開条例には「知る権利は最大限尊重されなければならない」と規定されています。

また、問題となっているのは住民投票の結果の情報ですが、住民投票は小平市の自治基本条例に市民の意思を直接確認するための手段と規

定されています。住民が意思を直接表明する最たる手段が住民投票であり、現段階ではそれに代わる制度がないため、重要な意味をもってきます。

小平市は、今回の住民投票条例成立後の4月に市長提案で本条例に追加された13条の2「投票者数が有権者の2分の1に満たないときは不成立」を根拠として、「成立しなかったから開票しない」と主張しています。

しかし、成立・不成立と結果の公表には関係があるのか。ここで、本条例13条の2の趣旨は何かが問題になります。本条例15条に「市民の意思を市長は東京都及び国の関連機関に通知しなければならない」という規定があります。小平市は投票率が過半数に達しなかった場合には「市民の総意とは言いがたい」とか「信頼性が十分でない」として、「都や国に通知するための要件として成立要件を設けた」と議会答弁等で述べており、成立要件と結果の公表は直接結びつくものではないと解釈できます。

また、今回の住民投票の目的は、本条例第1条で、この道路に関する「市民の意向を確認すること」と定められています。条例のどこにも「成立要件に達しない場合には開票しない」という規定はありません。小平市の「13条の2があるから公表しない」という非開示決定には根拠がありません。

1984年の浦和地裁判決でも、非公開という明確な規定があるか、法令の趣旨から明らかにそう言える時以外は公開しなければならないとされ、小平市の情報公開条例の逐条解説^{※2}にも同様の説明があります。これに照らせば、住民投票条例に非公開と明記されていないことは明らかであり、条例の趣旨からも非公開が妥当と解釈する余地はありません。これが原告の主張の要旨です。

※2 条文の作成者が、条文ごとの解説をしたもの。

■投票の秘密が侵害される？

中島 小平市はもう一つの大きな柱として、投票用紙の開示は投票の秘密の侵害にあると主張しています。しかし、最高裁の判例は一貫して投票の秘密の侵害とは「誰が誰に投票したか」

という投票内容を他人に知られることとしています。小平市で行われた投票は無記名投票で、右か左の欄に○をつけるだけなので、開示しても投票の秘密は侵害しません。

さらに、小平市は余事記載^{※3}により、個人情報と判別できる場合もあると主張します。これは、小平市情報公開条例の規定を明らかに無視した主張です。小平市情報公開条例には、情報のなかに個人情報を判別できるものがあれば、それを一部非公開とするという規定があります。個人が判別できる部分だけを非公開にすればよいのです。

武田 小平市の情報公開条例第1条には、「何人にも市政情報の公開を求める権利（「知る権利」）を保障する」とはっきり書いてあります。ここまで知る権利をはっきり規定した条例は珍しいのではないかと思います。5条には「何人も、実施機関に対して市政情報の公開を請求することができる」と書かれています。また、小平市の自治の憲法とも言える自治基本条例にも知る権利が明記されています。私たちは非常に明快な主張をしていると言えらると思います。

※3 選挙の投票用紙に候補者の名前以外を書くような余分な記載。

■あとは裁判所が応えてくれるかどうか

武田 この裁判の最大の争点は、住民投票の投票用紙が法令秘情報にあたるかどうかだと思いますが、この点を含め、この裁判のポイントについてお話いただきたいと思います。

三宅 住民投票条例の趣旨や目的、小平市の条例等の趣旨から、本当に非公開が当然と言えるのか。これは理論的には難しくない話ですが、1984年の浦和地裁の判決のように、裁判所がこの歴史的意義のある訴えに応えてくれるかどうかにかかっています。

朝日新聞の今年の元旦の社説に「静かな雑木林からの呼びかけに、もっとにぎやかな民主主義で応える新年にしたい」と書かれたように、社会的にも注目を集めています。

武田 50%未満の場合に不成立とする規定は、市民に住民投票の結果を知らせなくてよいという意味なのかどうかがこの裁判では問われていま

す。そもそも50%の成立要件を設けること自体の妥当性も考えなくてはならないと思います。

■判決の予測は？感触は？

中島 裁判は「水物」で、原告や被告の主張と全く別の角度から判決が下されることもあります。判決がどうであれ、本件の判決の理由が詳しく書かれることは重要です。例えば、過半数の投票率がないと非公開という制度が住民投票条例の趣旨にそぐわないという理由を明示してもらえれば、今後の住民投票のあり方に大きな影響をもちます。

三宅 原告勝訴の場合は、歴史的判決の意義をふまえ、控訴せずに一審で確定させ、小平市に速やかに投票用紙の写しを住民側に渡してくれと申し入れる手続きをしたい。負けた場合は控訴します。理論的にもきわめて重要なので、徹底的にたたかうことが必要な裁判です。

■「自治体の憲法」自治基本条例

三宅 小平市情報公開条例を解釈する上で、小平市が憲法と情報公開条例の間に自治基本条例を入れて自治を重視していることは非常に大事な点で、法令秘情報の規定をできる限り限定的に解釈するという理論構成ができると思います。

全国的に「自治体の憲法」という意味で自治基本条例をつくってきた運動がありますが、「そこに住む人たちの憲法」という点で条例として重要な意味をもちます。今後の住民自治、直接民主主義のあり方の観点から、司法のなかでも自治基本条例を活かしていきたいと考えていたので、それを定着させる大事な手続きとして、本訴訟に価値を見出しました。

意見陳述で書面に、「明治の近代国家形成期に民衆憲法草案（編注：五日市憲法など）が提案された三多摩においては、現代も市民自治の息吹が長く継承されております。その中における小平市の住民自治を充実したものとするためにも、本件訴訟において原告勝訴判決が下されることを切に希望します」と書きました。これからの自治のあり方、社会の方向性を示す裁判だと考えています。

武田 住民投票条例のどこにも不成立の場合公

開しないとは書いていないんです。地方自治法14条2項には、住民の権利を制限するときには条例によらなければならないと書いてあるんですね（編注：「普通地方公共団体は、義務を課し、又は権利を制限するには、法令に特別の定めがある場合を除くほか、条例によらなければならない」地方自治法14条2項）。

小平市で保障されている情報公開請求権を制限するのであれば、住民投票条例の本文で「不成立の場合公開しない」と書くべきなんです。

私は、書けなかったんだと思います。こんなに立派な自治基本条例や情報公開条例があって、国の情報公開法にも明記されていない「知る権利」まで謳っている。もしかしたら、小平市の法制担当も、今回の住民投票条例に「公開しない」と書くのは法的に不整合じゃないかと思ったのでは？と思います。

第一審判決言渡

期日 平成26年9月5日(金)16:00

場所 東京地裁(霞ヶ関)522号法廷



ジュズダマ(会員K・Tさんの絵)

クルマのオーナーとクルマを好んで利用する人の心の中には、誰しも『自分だけ良かったら』というわがままな気持ちが潜んでいる。言ってみれば、この気持ちがクルマ社会を育て、長年クルマ社会を支えてきたのだと思う。この気持ちの具体的な顕れのなかで、最も分かり易いのは、『自分だけは快適に移動したい』ではないだろうか。

それは、夏の日、多くの歩行者が炎天下に汗だくで歩いていても、自分だけは涼しい車内でスーツを着て移動したい気持ちであり、冬の日、多くの歩行者が寒風の中コートの襟を立てて震えながら歩いていても、自分だけは暖かい車内でワイシャツ一枚の姿で移動したい気持ちであり、激しい雨の日に歩行者がびしょびしょに濡れていても、自分だけは車内にいて濡れないようにしていきたい気持ちであり、さらには、広い車内を独占してゆったりと移動したい気持ちであり、場合によっては家族友人達だけで、他人に邪魔されない空間で移動したい気持ちなどであると思われる。そしてその気持ちの裏には当然ながら、歩行者より、自転車より、バスより、電車より、誰よりも自分は早く楽をして目的地に着きたいという気持ちが隠されている。

さらにこの『自分だけは快適に移動したい』の派生として、自分は要人、著名人、経営者、大金持ちなどのセレブ人種だから、『下々と違ってラッシュなんか揉まれたくない。大型高級車でゆったりと移動して当然だ』という横柄な考え方もあるようだし、若者などのクルマキチは自分の自慢の新車を他人に見せびらかせて、自分の存在感を世間に示したいという自己顕示欲があるように思う。

この『自分だけ良かったら』がいろいろな社会的な歪みを生み出してきた。

まず、『自分だけは快適に移動したい』という気持ちの顕れは、他人より大きくて乗り心地の良い高級なクルマに好んで乗ることにつながった。その結果が幅の広い立派な道路を必要とし、

無駄な駐車スペースを必要とすることになった。そして多量の排気ガスを吐き出すことになり、地球の温暖化に一役買うことになり、新しいクルマの頻繁な買い換えは、粗大ゴミの大量生産につながってきた。

また、自分の行きたいところと着きたい時間が他人とほぼ同じだったら、『自分だけは快適に移動したい』人たちも同じような道路のコースを辿ることになる。その結果、通勤ラッシュ時に猛烈な交通渋滞を引き起こし、長年にわたる「もっと自分たちのために道路を作れ」の大合唱につながってきた。さらにどうにもならない道路混雑は『自分だけは快適に移動したい』と思う人たちの神経を極度にイライラさせ、その挙げ句、自分勝手に空いた道を探し出し、住宅街、スクールゾーンなど、住民、学童の迷惑であろうが違反であろうが無視して我が物顔で走り抜けてきた。

帰省、行楽シーズンともなれば、『自分だけは快適に移動したい』人たちがばかりで高速道路は大渋滞。子供は泣き叫び、予定時間には到達できず、着いた先では駐車場もなかなか見付からないという大変な事態となる。そうになると、年数回の『自分だけは快適に移動したい』人たちのために高速道路の拡幅整備と駐車場整備が声高に叫ばれることになってきた。

『自分だけは快適に移動したい』人たちは、歩行者、自転車、道路沿いの住人などの迷惑には目もくれない。住宅街でスピード違反をする。爆音を立てて走る。水は撥ねる。高速で走ることで迷惑な振動を起こしていることに気づかない。長時間アイドリングしながら車内で涼む。窓から煙草の吸い殻を捨てる。駐車場にゴミを置いていく。とにかく自分だけ良かったらそれで良いのである。日本人の美德である譲り合いの精神、他人に迷惑を掛けない心がけはどこに消えてしまったのだろうか。クルマ社会は国民の性格まで変えてしまった。

こうなってしまった理由のひとつには、そも

そも、クルマメーカーに『自分だけ良かったら』という自分勝手な思想がある。それはクルマメーカーはクルマだけを作れば良い。それを走らせる道路、信号、橋、トンネル、駐車場などのインフラ整備と維持は自分たちとは関係がない。全て行政の責任であるとして、その費用は国民の税金でまかなえば良いという考え方である。これは鉄道事業と比較してみると、とてつもなく虫の良い考え方であることがわかる。おまけに交通事故は当事者の責任で、メーカーに責任は全く無いとして逃げてきた。

もう一つ、クルマメーカーには、道路などインフラのキャパシティが全く不足しているにもかかわらず、「そんなことは気にせずクルマをドンドン売りまくろう」という自分勝手な思想もある。ちょっと考えてみれば、そんな無茶なことをすれば都市部に限らず国内の道路は大混雑になることは火を見るより明らかである。騒音、排気ガスは街中に充満し、駐車場など最初からある訳もなく、路上駐車だらけになる。それが混雑にますます拍車を掛け交通事故を誘発する。でもそれは「行政が悪いから、インフラが不足しているから」とメーカーはずっと批判の矛先を変えてきた。残念ながら行政もそれを追認してきた。

メーカーはクルマを売るときに『自分だけは快適に移動したい』人たちの気持ちを高揚させ、上手に購買心理を煽ってきた。実際は買ったユーザーが大渋滞に巻き込まれることを知っていたながら、クルマをドンドン買わせてきた。でも、大多数の国民は『自分だけ良かったら』という人たちなのである。それが他人に負けたくないと競争でクルマ所有を生み、その考えがクルマを持たぬ、クルマが好きでない人との間に長年軋轢を生んできたのである。

ところで、面白いことだが、『自分だけは快適に移動したい』人たちには、『お互い様』という考えがある。どういうことかという、『自分だけは快適に移動したい』はずだったのに、ひど

い渋滞に巻き込まれて二進も三進も行かなくなってしまったとする。ところがその渋滞の原因が馬鹿な運転をしたドライバーの事故であったとしても、仕方がない『お互い様』と諦めて、当事者に渋滞責任の追及はないのである。これは面白い社会通念であると思う。たとえそのために約束に間に合わなくなったり、食事になりつけなくなったり、もっと言えば、重大な人生の岐路の選択の機会に間に合わなかったとしても、一切原因となったドライバー達に対しては不問なのである。もしここに損害賠償責任の考えがあれば、クルマを運転する人は一人も居なくなると思う。そこまでいかなくとも、事故を起こして道路に支障を生じさせてしまっても、当事者達は迷惑を掛けて申し訳ないという素振りも見せないし、迷惑を掛けられた方も当事者に罵詈雑言を浴びせるわけでもない。警察も渋滞が生じることを承知で道路を閉鎖する。つまり皆が『お互い様』なのである。でもその結果として、普段と違う抜け道ルートとなった『お互い様』でない沿道住民は大迷惑となるが、『自分だけ良かったら』の人達は迷惑を意にも介さないし、住民に申し訳ないとして謝りもしない。当然の権利として堂々と通り抜ける。

もう少し例を挙げよう。自分たちが渋滞でトンネルなどの大変な排気ガスの中にも、『お互い様』と割り切ってじっと我慢している。また、大騒音を立てて走り回るオートバイがいても、何の文句も言わない。『お互い様』なのである。猛スピードで危険な運転をするクルマがいても何も言わない。『お互い様』なのである。すべてが『お互い様』で済まされている。

だが、被害、迷惑を被っているのは『お互い様』の仲間ではないことに大きな社会問題がある。最近、とみにクルマ社会はクルマ社会の構成員だけが分かる気持ちと連帯があると強く感じるようになった。

とにかく早く何とかしなくてはならないと焦るばかりである。

(東京都杉並区在住)

山岳地域におけるクルマの 利用について考える

林 裕之

私は高校生の時から登山を趣味とするようになりました。山に登り、都会では見られない美しい自然にふれることに大きな喜びを感じるようになりました。しかし同時にその自然が年々破壊されていくことに強い危機感を抱くようになりました。

自然破壊の最も大きな原因の一つは自動車道路の建設とそれに伴うクルマの走行です。道路の建設は貴重な野生生物の生息域を分断し、生態系を破壊します。美しい山野が道路建設によってずたずたに切り裂かれてゆく姿を見るのは本当に耐えがたいことです。また、クルマの走行は排気ガスによって多くの生物に深刻な健康被害を与えます。さらに交通事故(人間と野生生物)、ドライバーによるゴミの投げ捨てやタバコの火の不始末による山火事、希少植物の盗掘なども大きな問題です。

もちろん地域住民の生活に必要な道路の建設はやむを得ないと考えるべきでしょう。しかし日本の山岳地域には、住民の生活とは関係のない、単に観光のためだけの道路や必要性が明確ではない道路なども多く建設されています。私は無駄な道路の建設を阻止するために最大限の努力を払うべきであると考えます。また、すでに道路が造られてしまったところでは、その道路を走行するクルマの量をできるだけ減らし、クルマが生み出す害悪から人間と自然を守っていくことが必要であると考えます。このような考え方は近年少しずつ市民権を得てきたようにも思われます。

たとえばスイスのツェルマットやサースフェーのような世界的に有名な山岳観光地では、早くから村内中心部への排気ガスを出すクルマの乗り入れが原則的に禁止されています(現在、スイスでは9つの村〔町〕で同様の規制が行われているようです)。また、日本でも各地でマイカー規制が行われるようになりました。今年度(2014年度)にマイカー規制(一定期間のマイカー乗り入れ禁止など)が行われる山岳地域は以下の地点

です。

- 知床・知床五胡～知床大橋(北海道)
- 秋田駒ヶ岳・駒ヶ岳登山口～八合目(秋田県)
- 早池峰山(岩手県)
- 尾瀬(群馬県・福島県)
- 上高地・中の湯～上高地(長野県)
- 乗鞍岳(長野県・岐阜県)
- 入笠山(長野県)
- 南アルプス・広河原(山梨県)
- 白山・一ノ瀬～別当出合(石川県)

(『夏山2014』〔東京新聞社発行〕による)

私は今年7月下旬の週末に福島県の会津駒ヶ岳と燧ヶ岳ひうちに登りましたが、このうち尾瀬域内にある燧ヶ岳に登った時にこのマイカー規制の実態を見ることができました。

尾瀬の福島県側では、燧ヶ岳登山口の尾瀬御池に駐車場があり、マイカーで来た人はそこに駐車することになります。しかし登山する人の多くは同じ地点に戻りません。たとえば登頂後に尾瀬沼を歩き、沼山峠を越えてから帰路につきます(今回私もこのコースを歩きました)。マイカー規制が行われているのは、この尾瀬御池と沼山峠の間です。この区間(10km弱)は、バスと許可車以外の通行は禁止されています。したがって沼山峠側に下山した人は、マイカー利用者であっても、沼山峠と尾瀬御池の間はバスに乗ることになります(もちろん沼山峠から入山する場合も同様)。この規制は美しい尾瀬を有害な排気ガスから守るために一定の役割を果たしていると考えられます。

ただ課題も多いと思います。沼山峠から乗ったバスには多くの乗客がいましたが、何と私以外のすべての人が尾瀬御池で下車してしまいました。そこに駐車しているマイカーで帰宅するのでしょうか。バスはそこから桧枝岐村中心部を通り、会津鉄道の会津田島駅(南会津町)まで走ります(私は途中の会津高原尾瀬口駅まで乗車し、そこから電車に乗り換えました)が、規制のない

区間でバスに乗る人はきわめて少ないのが実態です。

多くの人マイカーをやめて公共交通機関である鉄道やバスを利用するようになれば排気ガスによる大気汚染や交通事故の可能性などを減らすことができます。利用者の少ない過疎地の公共交通機関の路線維持にも役立つでしょう。特に貴重な自然が残る地域におけるマイカー規制

を今後も拡大していくとともに、駐車場の料金を上げたり、公共交通機関や自転車で来訪する人には、たとえば宿泊料金を割り引くなど何らかの特典を与えて観光地においてもマイカーがあふれている状況を改善してゆく必要があると、私は考えます。

(山口県下関市在住)

投稿

カー・フリー・ゾーンを創り出す

清水真哉

夏休みとなり、ディズニーリゾートなどの大型テーマパークはきつと賑わっていることでしょう。ディズニーランドが人気がある一つの要因として次のような声を聞いたことがあります。ディズニーにはクルマが入って来ないので、安心して子供を遊ばせられると。

これはショッピングモールにも同じことが言えます。モールにはクルマが入って来ないので、安心して買い物が出来るのです。クルマが来ないということは、賑わいを醸し出す重要な因子です。

しかし、その一方で、テーマパークやショッピングモールは広大な駐車場を抱えています。それらはクルマ社会の海に浮かぶカー・フリー・リゾートなのです。

そこは歩行者の楽園ですが、テーマパークは入場料を払わなくては入ることが出来ません。ショッピングモールは公共交通の便が乏しく、自家用車を所有していないと行き難い場合が多々あります。そこはあくまでも企業が所有する私的な空間です。テーマパークやモールはいわば、賑わいを私的空間の中に囲い込んでしまっているのです。公共の道路に面する商店とは異なり、賑わいを公的空間に還元していません。

私的空間ではなく、誰でもアクセス可能で、自宅や勤務先など自分の生活空間との連続性がある公的空間に賑わいを再生していくにはどうしたらよいのでしょうか。私は公的空間の中に賑わいを創造するため、街の中に、クルマの入れない歩行者専用のエリアとして、カー・フリー・

ゾーンというものを設営していくことを提唱したいと思います。人々が集い集まることによって醸される賑わいの場は、公的な空間として保たれる必要があります。自家用車は公的空間への私的空間の貫入であり、排除されなくてはならないのです。

なぜ賑わいは公道や広場などの公共空間において作られなくてはならないのでしょうか。それは自分たちが町の主役であるという意識と関わっていると思われまます。歴史上の民主革命は、しばしば広場での集会や公道でのデモという形を取ってきました。街の賑わいの問題と国民主権の問題には、浅からざる関わりがあるはずで

す。これまで自動車を進入禁止にした歩行者専用の道路というと、歩行者天国という言葉が浮かんだものです。ただ歩行者天国は、普段は車道である道を、日曜日などの休日の限られた時間帯だけ自動車通行止めにして、歩行者が車道も歩けるようにするというものです。しかし、限られた時間では、歩行者が常時作り出す賑わいが、沿道の街の形成に作用するという効果は望めませんし、街が市民のものになったとは言い得ません。

東京都の舛添知事が有楽町と大手町をつなぐ1.2キロの丸の内仲通りを、365日の歩行者天国にしたいという構想を表明しました。知事の意欲的な姿勢は高く評価できます。この際、新聞記事での「365日歩行者天国」という見出しが、このような道路を表現する適切な概念が見当た

ないことを示しています。それではカー・フリー・ゾーンあるいはカー・フリー・ロードという言葉を使ったらどうでしょうか。もちろん外来語を忌避する向きには、歩行者道路、歩行者専用道路といった日本語も適切でしょう。ただ、歩行者だけが通れる道が縦横に交差して面的に広がる状態を志向する者としては、カー・フリー・ゾーンという言葉にこだわりを持っています。もっとも歩行者エリアでも悪くはありませんが。

では次に、カー・フリー・ゾーンをどのように増やしていけばよいかを考えてみたいと思います。

例年9月23日頃に行われているカー・フリー・デーは、年に一度のイベントであり、市民に対する啓蒙的な性格のもので、その理念を、いかに日常的な次元で、恒久的なまちづくりの中で形にするかという、次のステップを考えなくては前進はないと思います。カー・フリー・デーの運動の一つの目標地点として、一年365日カー・フリーであるカー・フリー・ゾーンを増やすということが挙げられてよいのではないのでしょうか。

実はクルマの入って来ない、歩行者だけが通れる商店街や飲み屋街というものは既に相当程度、存在します。関西にはアーケード付きの商店街が各地に広範に見られます。東京で言うと、中野区・中野駅北東エリアの商店街はかなりの広がりのあるカー・フリー・ゾーンです。吉祥寺ではアーケードのある商店街やハモニカ横丁など魅力のある町並みを散策できます。下北沢には歩き易い町並みが広がります。京都・先斗

町、新宿ゴールデン街などは理想的な飲み屋街です。東京都東部にも小岩駅や新小岩駅の南にはアーケード商店街があります。また江東区・北砂商店街の細くて長い道は有名です。

このようにまずは、現存しているカー・フリー・ゾーンを認識することから始めたいと思います。

次には、そのような町の中のクルマの入れないエリアがどのような条件で成立したのかを分析考究したいと思います。そして、そのようなクルマの入れないエリアを持たない町に、意図的にカー・フリー・ゾーンを作るにはどうしたらよいのかを考えたいと思います。カー・フリー・ゾーンを作るということが、都市計画の重要な課題であらねばならないのです。

それから、段々とカー・フリー・ゾーンを面的に広げていけたらよいでしょう。

さらに希望したいことは、町のより中心的な道路をカー・フリー・ゾーンにすることです。さきほど例に挙げた東京中野などでも、カー・フリー・ゾーンになっているエリアは、裏通りという印象があります。街を本当に市民のためのものにしていくには、よりメインの通りで、表の華やかな通りをカー・フリー・ゾーンにしていきたいのです。都市は、都市の顔としてのクルマの通らない目抜き通りを持つ必要があります。

歩行者としての市民が主役である街を、都市の理想として創っていききたいというのが私の切なる願いです。

(東京都江東区在住)

許せない交通事故一声をあげたい 柳原三佳著『柴犬マイちゃんへの手紙』を読んで

木村孝子

4月の総会に本年も参加することができました。総会に向けてご尽力いただいた世話人のみなさま、関係者のみなさまにお礼申し上げます。

講演会では本年は、交通被害者の方々に寄り添い、加害責任を追及し、交通事故や司法問題をテーマにするノンフィクション作家、柳原三佳さんの講演を聴きました。会にはご遺族の方、弁護士さん、息子さんを交通事故で亡くされた元警察官の方も出席され、いっそう現実味を帯びた講演となりました。そのご遺族が見舞われた交通被害事件についての柳原さんの著書『柴犬マイちゃんへの手紙』に基づいて、許せない事故例を引用して一筆書きたいと思います。

2010年の暮、小学生と幼稚園児の従兄弟同士の2人が祖父母（遺族として講演会に出席）のもとに泊まり、4人でお散歩に出た夜、事件が起きました。場所は、東京都大田区田園調布、中原街道。4人が横断歩道で信号が変わるのを待っていると、車のライトを左右に大きく揺らし、猛スピードで近づいてきたワゴン車が車道と歩道の間にある鉄のガードレールを根元からなぎ倒し、横断歩道も自転車横断帯も視覚障害者誘導用の点字ブロックもすべてを乗り越え踏みつけて、歩道に突っ込んできます。この事故で4人のうち1人が亡くなり、もう1人の幼児も数日後に亡くなり、祖父も重傷、祖母は意識不明でしばらく入院、という恐るべき事態となりました。

加害者は造園会社に勤めるMという20歳の青年。あえて加害者と書きたいと思います。彼には人の命を奪う意思はもろくなかったでしょう。しかし、軽はずみな運転により、重大な事故を起こした彼の責任は絶大と思うからです。Mは検察の調べに、事故のときの自分の運転について、「車内に3人の友人もいて、年末、テンションが上がりすぎていた。ふざけて蛇行運転した。運転中に意味もなくカーステレオに合わせてクラクションを鳴らした。ハンドルを左右に連続して切って車をジグザグに走らせた」など

と証言しています。それにより、Mは交通事故を起こした人の中では最も重い危険運転致死傷罪で起訴されます。

しかし、2年後の刑事裁判でのMの思いがけない発言は、私たちを驚かせています。Mは、「速度ははっきりわかりません。蛇行運転はしていません。覚えていません。車のほうに故障があったのかも……」などと事実と違う発言をしています。また、Mは死亡した少年たちの父親に「裁判では全面的に“争う”」と伝えたとのこと。自分の誤った運転により、幼少年2人を殺してしまったMが、なんの落ち度もない被害者家族と“争う”とは、なにを“争う”のか。「全面的に自分の非を認め、あやまり、償う」ではないのかと、私の心はいきり立ちます。反省のない、誠意のないMの言葉の数々はどんなに被害者家族を苦しめたかと、心穏やかではられません。

裁判では、Mには検察での決定より軽い刑が下されます。公道でたわむれるがごとくハンドルをもてあそび、制限速度の表示も目に入らず、信号待ちの罪のない人々の中に突っ込み、殺し、傷を負わせたM。殺人事件とは違い、Mには殺意はありません。しかし、裁判での事実とは違うMの証言、自分の罪についての反省のなさ、人の命の重さをおしはかることのできない心のなさに、強い怒りを感じます。

歩行者の存在を意識できない人は運転免許をもつ資格はない、と言いたいと思います。裁判の終わりに裁判長が「ご遺族のために何かして差し上げようと考えていることはありますか」と尋ねています。Mは「少しでも人間的に成長して、努力してだれかのために生きていくとか……」などと答えています。それもいいでしょう。しかし、大事な人を殺された遺族に言う言葉としては適切ではないでしょう。「すみませんでした。クルマ社会を甘く見て、公道で遊びのような運転をしてしまい、お二人のかけがえのない命を奪うことになってしまいました。この重大な罪を背負って自分の罪を反省しながら一生を生き

ていきます。お許しください」、と言わねばならないのです。殺す意思はなくても運転ミスで、あるいはMのようにたわむれ運転で、人を殺してしまうクルマ社会の責任は重大です。私たちの会は、これからも交通犯罪について目を向け続けなければなりません。

この原稿を書いていたら、また大きな交通事故が起きています。事故は本年6月24日の夜、東京池袋西口で起きました。30代の男性が運転するクルマが車道から歩道に乗り上げ、次々に歩行者を撥ね、女性1人が死亡。数人が重軽傷。原因は、男性運転者の危険ドラッグ（脱法ハーブ）使用による意識もうろうのためと報じられています。公道でハンドルを握ることの責任欠如に、心から抗議したい。そして、こういう状態で車を運転できる人命無視のクルマ社会を大いに問い直していかなければなりません。

おわりに。交通犯罪者としての二人の許せない罪を告発する文を書きましたが、二人とも思わぬ手落ちから犯罪者としての烙印を押される

ことになります。生きにくい世をそれを背負って生きることは二重の負担であろうと思いをはせます。謝罪と反省の日々を生きてください。

追伸

本会のテーマとは外れますが、憲法九条の高い理想を捨てて、大多数の国民の願いを無視し、日本を再び戦争のできる国にしようとする今回の安倍政権の決定に、この場でも抗議したいと思います。（2014年7月2日）

【お詫びと訂正】

会報76号の私の投稿「お助けマンバスのとりくみ」に一部表現の誤りがありました。

滋賀県大津市唐崎地区のお助けマンバスについて「運賃はタクシーよりもずっと安い実費200円」と書きましたが、営業用のバスではないので、運賃という言葉は不適切でした。「好意に対する任意の謝礼は200円」に訂正させていただき、お詫びいたします。

（茨城県竜ヶ崎市在住）

投稿

自動車損害保険の仕組み(1)

田中 牧

1. はじめに

「クルマ社会を問い直す会」の会員の多くは、クルマを所有しない、結果、自動車損害保険とは無縁である、と推測しています。しかし、「クルマ社会」を下支えする大事な仕組みの一つがこの「自動車損害保険」であると感じたので、私の経験をあえて紹介させていただきます。

2. 45年振りの大雪でカーポートが倒壊し、車の屋根が破損(101万円の修理見積もり)

今年2月15日の2回目の雪は、横浜で28cmの積雪となり、1969年(昭和44年)以来、45年振りのものでした。私の車(ボルボV70)は、カーポートの下に駐車している。カーポートは片側を2本の支柱で支えている。後から知ったことであるが、積雪が20cmを超えたら雪下ろしをするよ

う注意書きがあるが、これを実行しなかった為に、車におおいかぶさるようにカーポートが倒れ、この金属柱が車の屋根を直撃した(写真参照)。



近所の修理工場に持ち込み、見積りを取ると101万円の修理費用がかかるという。幸い、対人賠償保険に加え、任意の車両保険に入っていたので保険が使える。人が怪我をしたという訳でもないし、やれやれというところで話は終わるところでした。

3. 96万円の保険金が支払われ、32万円で修理が出来たこと

- ① 車の屋根は破損したものの雨漏りがするわけでもなく、通常走行に何の問題もない。もし、修理をしなかった場合、保険金はどうなるかと担当者に聞くと101万円から5万円の免責金額を引いた96万円を支払う、という。そこで、修理をしない、と回答したら即日96万円が振り込まれた。
- ② 修理工場の社長はSさんという。10年以上お世話になっている。欲のない钣金修理の70代の職人さんである。彼が言うには、101万円の修

理は屋根を全部取り替えるもので、溶接した箇所が後から錆びてくることがある。屋根をはずさず、上下から叩くなり、引っ張るなりしてへこんだ箇所を平らにする方が良い。費用も30万前後で済む、とのこと。費用明細：钣金修理15万円、部品代6万円、塗装代5万円、内装5万円、その他1万円 合計32万円で車は元通りになった。差し引き64万円が手元に残ることになった。

- ③ 損害保険会社は、費用のかかる修理を認め、保険金を支払っている。大掛かりな修理を前提に保険の加入者から保険料を徴収している。3倍の修理費がかかれば、3倍の保険料を取れるという訳である。物損事故が大きければ大きいほど保険会社が儲かる、又、同時に、私が保険制度の隙間を利用して得をするという仕組みが「クルマ社会」を支える力の一つになっているのではないだろうか。

(横浜市南区在住)



フジバカマ(会員K・Tさんの絵)

2月に福岡天神での、6月に東京池袋での危険ドラッグ(脱法ハーブ)を吸引したドライバーによる暴走事故が報道されました。そしてこのところ相次いで同種の事故が報道されています。

7月には大阪御堂筋での低血糖発作による暴走事故が報道されました。

この原稿を書いている7月中旬には北海道小樽での酒酔い運転ドライバーによるひき逃げ事故が報道されています。

2月には、名古屋で無差別殺人を意図したドライバーによる歩道暴走事故も報道されました。

スマホ操作中の事故もたびたび報道されています。

これらの報道を聞くたびに、私は、自動車に衝突防止装置(衝突被害軽減装置を含める)の装着を義務づける必要を強く感じます。

2006年にトヨタが高級車レクサスのオプションとして「プリクラッシュ・セーフティ・システム」と銘打った衝突被害軽減ブレーキの販売を開始しました。これは前面の歩行者をも認識して衝突を回避もしくは衝突被害を軽減しようとするもので、当時では画期的なものだったと思います。

その後いくつかのメーカーが、前方の歩行者との衝突が避けられない場合に自動ブレーキが作動するシステムを提供するようになってきました。各社の技術は、おおむね、前方の人間をレーダーとカメラで認識するタイプとなっているようです。まだ低速域での作動しか保証されていないとか、搭載できる車種に限られるなど、全面的に使えるようになったとは言いがたいですが、この分野の技術は大いに進展してきたと思います。

当会は、2011年に警察庁と内閣府に、「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」を出しており、てんかん発作や低血糖発作による事故に対しては、免許制度の改善である程度対応出来ると考えます。

今回の危険ドラッグ(脱法ハーブ)吸引による事故に対しては、当然、危険ドラッグ(脱法ハーブ)の販売規制と取り締まりで対応することになるでしょう。

そうした制度面あるいは制度運用面からの対応以外に、技術によって交通事故を減らすことも本気で進めるべきと思います。凶器になり得る自動車は、交通事故を起こさない安全機能を本来装備すべきです。

衝突防止機能を自動車が装備していれば、脇見・安全不確認・考え事などの不注意運転による事故も大いに削減できるはずです。また、アクセルとブレーキの踏み間違いによる事故を減らすことも出来るでしょう。

技術による対応に対しては、それを減殺するモーメントが必ず働きます。技術を過信したり、悪用することによって事故が増える力が働きます。それでも私は全体的には、既存のレベルの衝突防止技術でさえ、それを採用すれば事故を減らす効果があると推測しています。

技術の過信や悪用を減らすためには、たとえば、次のような仕組みも導入すべきと考えています。すなわち、①衝突防止機能が働いて緊急ブレーキが作動した回数をクルマ自身に記録させる、②その作動回数が一定数に達したら運転をロックアウトし、解除時に罰金を払わせる、さらに③ロックアウト回数が一定数に達したら免許停止にする。

幸い衝突防止機能を装備したクルマがかなり市場に出回って来たので、この技術による交通事故減少効果や逆の効果も検証できるようになってきたと思います。ITARDA(交通事故総合分析センター)や交通安全環境研究所は、是非この検証作業を実施してほしいと思います。

衝突防止技術を早期に成熟させることを希望しています。それには、時速30km以上の高速域でも作動する技術、突然の飛び出しに対応できる、ごく短い時間で判断認識出来る技術、天候条件や道路条件の違いがあっても適正に作動する技術を練り上げることが必要だと思います。

衝突防止機能の装備義務づけは段階的に行うべきと思います。段階的に要求する性能基準を引き上げて行く形で行うべきと思います。第1段階の基準で早期に装着義務づけを導入すべきと考えます。

すでに何度もいろいろな機会にお話ししたことです。事故を論ずるときクルマそのものを安全にすべきという視点が世の中にあまり無いので、改めて述べました。

事務局より

清水真哉

2014年5月3日、クルマ社会を問い直す会の有志が、会員によるブログを立ち上げました。

ブログの開設はかなり以前に会員より提案を受けたことがあったのですが、管理の難しさから躊躇していました。

それが今回、私の方からブログを立ち上げたらどうだろうかと発起するに至ったのには、次のような理由があります。

ある会員が都内のゾーン30エリアの写真を撮ってきて、問い直す会の会員向けメーリングリストに投稿したのです。それは見る意義のある内容のカラー写真10枚ほどでした。これを現地へ赴いて撮影するというのは会員としての有意義な活動です。

しかし、メーリングリストは会員の間の情報のやりとりにとどまり、外部に対する情報発信にはなりません。ではせっかく撮ったこれらの写真を対外的に発表する手段を私たちは持っているでしょうか。

問い直す会が利用しているメーリングリスト以外のメディアを考えてみますと、会報は、写真についてはモノクロでカラーはなく、掲載できる写真の枚数にも制約があります。ホームページでは、カラー写真を載せることは可能ですが、担当者が一名で、更新の頻度、作業量に限界があります。またホームページの容量も無限ではありません。

こうして考えた時に、私たちはメーリングリストでも会報でもホームページでもないメディアを必要としているのではないかと思いついた

のです。そこで思い付いたのがブログでした。

ブログは、自由に投稿でき、文章を書けるほか、カラー写真も多数使え、他のサイトにリンクを張ることも出来ます。何よりも重要なことは、ブログは会員以外にも見てもらえるという点です。

ただブログは、自由に投稿できる分、それを会の見解と誤解されると困った問題が生じかねません。そこで今回は、問い直す会の複数の有志の会員がブログを立ち上げるという形をとり、登録をした会員のみが投稿できるようにしました。また、投稿は会員個人の意見で、会の公式見解ではないことをはっきりさせるため、ブログの名称には会の名前を入れず、「脱クルマフォーラム」という仮名で運営することにしました。

ブログの設定にあたっては、会員の富田悦哉さんのご協力を仰ぎました。

現在は、世話人の榊原茂典さんが最も熱心に投稿下さっています。

会員の皆さんには是非一度覗いてみて下さるようお願い致します。

<http://toinaosu.seesaa.net/>

また、投稿者として情報発信にご協力いただける会員の方は、会のメールアドレスまでご連絡下さい、登録いたします。

同時期に、フェイスブックのサイトも立ち上がりました。こちらも発展して会の情報発信力の強化に繋がってくれることを期待しています。

<https://www.facebook.com/toinaosu>

2014年度会費の振込みをお願いします。 当会運営のため、複数口の会費をお願いします。

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「13年度会費払込済」「14年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2013年度、2014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。

2014年4月1日から2014年7月28日までの会費・寄付払込者は76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。当会の会計は窮迫している状況です。

ぜひとも、2014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**をよろしく願います。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木（会報76号に同封の名簿参照）までご連絡ください。

問い直す会有志メーリングリストのご案内 杉田正明(有志メーリングリスト管理人)

クルマ社会を問い直す会には会員有志参加のメーリングリストがあります。会員相互の情報交流、意見交流を目的としています。2014年7月31日現在で参加者は97人です。

参加希望者は、管理人杉田sugita@kstnk.sakura.ne.jpまでメールをください。(非会員は参加できません。)

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内■

- 次号発行予定：2014年12月下旬
- 原稿締切り：10月31日(締切り厳守をお願いします)
- 送付先：足立礼子(会報76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です。

- ・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。

★原稿についてのお願

- ・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、専門用語には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、著作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。

案内板

■世界道路交通犠牲者の日の集い

★北海道フォーラム2014 《11/16(日)》

国連とWHOが提唱した「世界道路交通犠牲者の日」(11月第3日曜日)に連帯し、追悼とともに交通死傷被害ゼロを実現するための課題と方策について広く市民の皆さんとともに考えます。

日時 2014年11月16日(日) 13:30~16:00(予定)

会場 「かでの2・7」520研修室(札幌市中央区北2条西7丁目) 108人定員 入場無料

主催 北海道交通事故被害者の会

プログラム(予定)

第1部 ゼロへの願い:「こんな悲しみ苦しみは私たちで終わりにして下さい」をテーマにした被害者・遺族からの訴え。

第2部 ゼロへの提言: 講演・シンポジウムなど内容は今後検討

第3部 ゼロへの誓い: 関係機関(道くらし安全課、道警交通企画課)からの挨拶など予定

関連行事 世界道路交通犠牲者の日「いのちのパネル展」(当日会場など)

★東京キャンドル追悼 《11/15(土)》

世界道路交通犠牲者の日の前夜、東京ではキャンドルを灯し、世界の道路交通被害に遭われた方々への追悼を行います。

日時 11月15日(土) 18時~19時

場所 港区芝公園

※世界道路交通犠牲者の日の催しについて、詳細は未定ですので、近くなりましたら主催者にお問い合わせ下さい。

(清水真哉)

■東京ミーティング ご案内

~ご参加ください~

《10/25(土)、11/22(土)、12/27(土)》

時間 13:00~16:00 (予定)

場所 千代田図書館 研修室(予定)

<http://www.library.chiyoda.tokyo.jp/facilities/chiyoda/>

千代田区役所の9Fです。東京メトロ東西線・半蔵門線・都営新宿線「九段下」駅下車4番または6番出口から徒歩5分。

内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流

※上記の時間・場所は予定です。beyond_car、tram、kurumaのいずれかのメーリングリスト参加者へは、会場が確定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時間・場所確認のため電話をください。

問い合わせ 杉田正明 090-6931-6051

■関西ミーティングとちんちん電車懇親会のご案内 《11/8(土)》

第1部 ミーティング

「みんなで考えよう、クルマ社会」

日時 11月8日(土)午後1時~3時30分まで

場所 セミナーリンク大阪(セミナールームB)
大阪市阿倍野区旭町1-1-10 竹澤ビル9階(JR大阪環状線・地下鉄御堂筋線、谷町線天王寺駅から5分)

参加費 無料

★みなさんの意見交換を中心にミーティングを進めたいとおもいます。

第2部 ちんちん電車に乗って懇親会

日時 11月8日(土)午後5時~7時10分まで

集合時間 午後4時50分

集合場所 阪堺電車 天王寺駅前

参加費 3000円 定員 35名

★大阪唯一の路面電車(阪堺電車)を貸し切り、懇親会を開催します。(天王寺駅前→浜寺駅前→我孫子道→天王寺駅前 約2時間10分)大阪の街を楽しみながら、飲んで、食べて大いに語りましょう。

*関西ミーティングだけ、懇親会だけ、もちろん両方参加もオーケーです。詳しくは、本会報に同封のちらしをご覧ください。

世話人青木勝(携帯電話 080-1468-9860)

★「原稿募集のご案内」は23ページに掲載しました。

版下作成:梅沢博 印刷・製本:日本グラフ 力丸芳文