

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
e-mail:kuruma@toinaosu.org



発行：クルマ社会を問い直す会
代表：榊原茂典
連絡先：〒167-0023
東京都杉並区上井草2-29-13
榊原茂典
Tel & Fax 03-3396-1523
編集：林 裕之、足立礼子、
富田悦哉
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

94

2018年12月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



バス停の柱にいろいろな掲示物が？ 「速度・信号・振動」などの注意喚起のようです。バス会社に問い合わせたところ、乗務員参画の委員会で路線を研究し、注意事項を掲示しているとのこと。公共交通である路線バスは、安全・環境のためにさまざま配慮した運行をしているのです。最高速度30km/hの道路でも、道路幅などを考慮して「速度20」としていることに感心しました。(東京都世田谷区内にて／富田悦哉)

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

■会の活動	内閣府で面談しました(榊原茂典) ……………	2
	横浜カーフリーデー15周年に参加(足立礼子・安彦守人) ……………	7
■事例視察	モビリティウィーク&カーフリーデー視察～奈良と豊橋～(井坂洋士) ……………	10
■地域の団体の活動	砂川事件 最高裁は古味被告の上告を棄却 2被告の危険運転の共謀(共同正犯)が成立し懲役23年が確定(前田敏章) ……………	18
■会員の活動	「歩道での自転車の速度制限」についての意見書提出(清水真哉) ……………	21
■投稿	クルマの免許ってなに？(三田直水) ……………	22
	高齢ドライバーの言い分と、私(木村孝子) ……………	23
	JR遠野駅の保存運動に啓発されて「駅鉄」に(後藤昇) ……………	24
	「駅」もクルマのものになりけり(小林和彦) ……………	25
■案内ほか	代表より…27／事務局より、他…28／会計より、他…29／案内板、原稿募集案内…30	

先般送付した『自動車の速度抑制対策、歩車分離信号の増設を求める要望書』、『自動車運転免許の認可基準の強化を求める要望書』に関して面談を申し入れていたところ、内閣府共生社会政策担当から面談の機会を作ってもらえたので、以下に報告致します。

なお、本面談記録については、足立さんが会話の録音をもとに、井坂さんのメモも加えて原稿を起こしてくれましたので、榊原がそれを下敷に適宜加筆修正しまとめました。

開催日時：2018年8月21日(火)15時～16時
開催場所：内閣府交通安全企画執務室内会議室
内閣府：政策統括官(共生社会政策担当) 付 交通安全企画第一担当 野崎美仁 参事官補佐
同担当主査 木村 傑 事務官(警察庁 交通局交通企画課兼任)

問い直す会：榊原茂典、足立礼子、佐藤清志(以上、世話人)、井坂洋士(地域活動連絡係)

(以下、敬称略)

○運転免許の認可基準強化の要望について

[榊原] 先ず「自動車運転免許証の認可基準の強化を求める要望書」から。要望骨子は、

- ・車の運転免許取得・更新希望者に、現行試験のほかに運転能力や体調の試験検査を義務付け、厳しく判定してほしい。
- ・その結果が及第点でも違反回数が多い人などは有効期間を短縮し、試験を受ける回数を増やしてほしい。前期高齢者の有効期間も短縮してほしい。
- ・違反内容により刑事・行政処分を厳しくしてほしい。
- ・ICカード免許証を活用した無免許運転防止装置を義務づけてほしい。

・運転免許の自主返納をさらに促し、公共交通へのシフトを関係省庁とともに進めてほしい。の5項目である。

[足立] 運転免許の交付が安易だと思う。一度免許を取ると体調が低下してもチェックされず、身体に潜在的な問題があっても免許を更新できる。知人の80代女性は心臓に持病があって日常生活も苦しうだが、免許更新でパスし、認知機能も問題ないと検査官にほめられたという。医者に運転をやめるよう言われても、「免許証があるから」と運転を続けている。免許取得・更新にあたっては、てんかんなど特定の病気については自己申告が必要で、75歳以上には認知機能テストも義務づけされているが、それ以外の基本的な健康状態や体調、運転に必要な身体能力はノーチェックの部分が多く、運転に支障のない健康状態かもっと厳密な検査を頻回に行う必要があると思う。

厳しくしては運転人口が減る、生活のために運転せざるを得ない人もいるということで免許取得基準は緩やかなのかもしれないが、問題なのは、交通事故による死傷者が年間60万を越すという現実。その現実を考えると、免許取得条件はもっと厳しくすべきで、以前も要望を出している。

運転技能や適性については、職業ドライバーには厳しい検査を義務付けているが、事故防止の点では一般ドライバーも高い技能や資質を持っていなければおかしい。現実には不注意運転やうっかりミスなど技能・適性に疑問のあるドライバーが多い。定期的にふるいにかけてることが必要で、ドライバー自身の安全確保にもつながる。思い切った対策を講じないと事故は減らないと思う。

[野崎] 我々の部署は交通安全を担当しており、最終的な思いは皆さんと同じだと思う。事故のない社会を目指し、かつ願っている。内閣府では交通安全基本計画を策定しているが、安全対策は我々だけでできるものではなく、関係省庁

と一体で作りに上げている。現在、第10次交通安全基本計画(計画期間：平成28／2016年度～平成32／2020年度)に基づいて各省庁でさまざまな取り組みをしているところだ。我々は安全啓発・安全運動などの面を主に担当している。運転免許制度は道路交通法で規定されているもので、我々が直接担当していないので、具体的に申し上げられる立場ではない。

[足立] 交通安全対策会議の場などで、事故を減らすために具体的にどうしたらよいかということ各省庁の担当者間で検討はされないのか。内閣府の担当者として対策について意見を述べることはないのか。

[野崎] 大きな目標として事故ゼロを目指しているが、一朝一夕にできることではないので、年次目標を定めて各省庁でできることを役割分担して取り組んでおり、その取りまとめをするのが我々の役割だ。それぞれ所管する対策はそれぞれの省庁で考えてもらい、それを全体で進めていくというのが、今の交通安全対策基本法に基づく政府としての取り組みの形だ。実際には、意見交換したり、有識者の意見を伺ったり、パブリックコメントで国民に意見を聞いたり、関係団体にヒアリングをしたりして、交通安全のための計画を立てている。

[佐藤] 第10次交通安全基本計画の有識者会議は2020年までと思うが、今は次の計画に入る準備段階か。

[野崎] 今は政策の効果を検証する段階だ。次の計画を立てるときの基準作りとPDCAサイクル*をうまく回すための取り組み評価手法を準備している。専門の先生方に意見を伺う場合は2020年度に開催するのが通常の形だ。2021年度から次期の取り組みが始まる。

(*PDCAサイクルとは、Plan＝計画、Do＝実行、Check＝評価、Action＝改善、を繰り返すこと。)

[足立] 最終目標は死者数ゼロという話があったが、ゼロにするためにはよほど大きな改革が必

要だと思う。ゼロにするためには何が必要と考えるか。

[野崎] これまでの積み上げで効果は出ている。第10次交通安全基本計画では年間の24時間以内死者数を2,500人以下にする目標を立て、国をあげて取り組んでいるところだ。

ただ、昨年の24時間以内死者数は3,649人で、まだまだ努力が必要とは思っている。

昭和43年の交通事故死者は16,000人だったが、今はここまで下がった。最終的には死者ゼロにしなければと思うが、国も含めて国民すべてが努力した結果が今の数字だと思う。この努力を続けなければと考えている。また、自動車の先端技術も進んできたので、それらを活用して道路交通の安全確保にどう結びつけていくか、まだ研究段階の部分も多いが、できることをやっていきたい。

[足立] 死者ゼロにすることが私たちの願いだ。

[野崎] 目指すところは同じだと思うが、各省庁で所管する範囲が違うので、それぞれで検討してもらおう。個別の問題を内閣府がうんぬんするのは法律的に難しいが、ご意見は各省庁で活かしてほしいと思っている。

[井坂] 要望にある、ICカードを使った無免許運転防止装置については、技術的には可能になっており費用的にも解決してきていると思うが、こういう装置の具体化についてどう思っているか。

[野崎] 警察庁と国交省の担当になると思うが、それぞれの省庁で、無免許運転防止だけでなく盗難防止などにもつながるとして検討されていると聞いたことがある。

[井坂] 警察庁の人の話では、いくつか課題があるような話だった。省庁にまたがる問題があるように思うが、そういう問題こそ内閣府が調整役になることで取り組みが進むと思う。

[野崎] 各省庁で検討してもらったうえでの調整

はするが、それぞれの担当部署に検討してくれという立場ではない。

[足立] 交通安全基本計画の企画をする部署には重要な役割があると思う。提案が無理なら、ディスカッションの種をまき、議論を活性化していく役割でもよい。

[野崎] 役所なので法律に定められた役割のこしかできない。我々は取りまとめの事務局である。対策は中央交通安全対策会議で決め、最終的には総理大臣が決める。関係者と意見交換などはするが、提言する立場にはない。それぞれの問題について法律を所管する省庁に責任省庁として進めてもらうしかない。内閣府に言われたからということではなく、お互い同じ立場で、事故を減らすために努力してもらう。有識者の意見も各省庁で検討してもらうが、こちらで何かを進めよ、という立場にはない。

○自動車の速度抑制対策等の要望について

[神原] 次に、「自動車の速度抑制対策と歩車分離信号の増設を求める要望書」について。

要望骨子は

- ・一般道の最高速度をできるだけ上げない。
- ・ゆっくり運転の方が安全面などでメリットが多いことを広報する。
- ・「ゾーン30」をより低速の歩行者優先ゾーンに変える。
- ・完全型歩車分離式信号の整備をさらに進める。

の4点である。

最高速度の問題は、以前国家公安委員長から、実勢速度が規制速度に合っていない道路は状況により実勢速度に合わせて規制速度を引き上げたらどうだという話があり、それが契機となった。一般道路で過去に住民の理解が得られなかった道路も速度引き上げを検討するという通達が新たに出されており、歩行者の事故被害増加を心配している。自動車が歩行者と衝突した場合、時速30kmを超えると歩行者が死亡する危険性が急増する。できるだけゆっくり運転すること、それが安全のためはもちろん、ドライバー

の精神面にも有益ということを、国からしっかりPRしてほしい。

また、「ゾーン30」は日本では時速30kmまでなら出してよいと思っている人が多く、規制速度が30kmなら実勢速度は40kmになりかねない。歩行者の安全を目指すなら、より低速の徐行ゾーンにしてほしい。

歩車分離信号は、予算もつけて増やしているということを知っているが、もっとどんどん増やしてほしい。願う方向は一緒だと思うので、予算確保を頑張っていたきたい。

[野崎] 基本的には警察庁の管轄になると思う。速度規制は、安全をふまえた上で都道府県警察が検討していると思う。繰り返しになるが、我々の方でどうこう言うことは難しいが、今後の第11次交通安全基本計画の策定時にはご要望もふまえて検討したい。

[足立] 日本は、交通事故死者のうち歩行者と自転車利用者が多く、半数を占めている現状は以前から変わっていない。多くのクルマは制限速度をオーバーして走っている上、日本のドライバーは信号のない横断歩道で、歩行者がいても止まらないクルマが9割、という調査報告もあり、外国人からも不安や疑問の声が出ている。東京オリンピック・パラリンピックも近い今、積極的に歩行者の安全対策に力を注ぎ、速度抑制や、真に歩行者が安心できる歩行ゾーンを増やすなどしてほしい。

[野崎] お考えはよくわかった。

[井坂] 警察庁の人と面談したときに、ゾーン30など安全対策にいろいろ取り組んではいるが、広報が充分とはいえないという話があった。安全対策の普及・啓発については内閣府が担当なので、ゾーン30の意義や走行時の注意啓発などもしたらよい。そういう取り組みはあるか。

[野崎] 我々も交通安全啓発の旗振り役をさせてもらい、ポスターも見やすいものを作るなどしている。その時々に応じて重点課題を定めて取

り組んでいる。都道府県にも、内容は一律ではないが安全啓発を働きかけたり、ポスターを関係団体に配ったりしている。交通安全の対象は高齢者から子どもまで広いので、1つの問題だけをとり上げるわけにいかないが、幅広い層に理解してもらえよう啓発活動をしている。特定の話だけを取り上げることはできないが、安全なスピードで走ってもらうよう啓発することはよいことだと思う。

[井坂] 春秋の交通安全運動のポスターは町内掲示板にも貼られており、広報効果が大きいと感じている。ポスターで、ゾーン30や歩車分離信号などに関するものを見たことがないが、周知と注意喚起のために作るとよいのではないかと。警察庁でも、ゾーン30や歩車分離信号の普及には広く住民の理解が必要だと言っている。

また、クルマの速度と歩行者被害に関するグラフもよい啓発材料になる。国連WHOのグラフは、時速30kmを超えると急激に歩行者の危険度が増すことをよく示している。このようなグラフも利用し、関係省庁の取り組みを内閣府がポスターなどで広報することは、後方支援にもなり、交通安全の相乗効果が期待できると思う。

[野崎] 理解してもらうことが大事と思うので、どういう形がよいかを含めていろいろ考えていきたい。

[佐藤] 交通安全のポスターでは、高齢者の事故被害が半数以上といったことが書かれているが、もっと重要な情報は「交通事故死者の中で歩行者・自転車が5割を占めており、他の国に比べて群を抜いて多い」ということではないか。私は交通事故被害者遺族として講演をさせてもらう機会があり、そこで交通事故死者数構成比の国際比較を見せながら現実を伝えているが、かなりの方が驚く。ゾーン30の意義を周知させる際も、そうした現状を伝えることが有効だと思う。また、東京オリンピック・パラリンピックに向けても、この現実を数字で示して、とるべき対策や注意を呼びかけていくとよいのではないかと。交通安全のポスターの文句は、率直に申

して毎年代わり映えがしない。現実をしっかりと伝え、事故防止の策を啓発してほしい。それこそ内閣府がリードして行っていただきたい。

[野崎] 具体的にできるかどうか約束はできないが、いかに国民の交通安全意識を高めるかを考える中で、検討していきたい。

ただ、国によって道路事情、交通事情が違うので、数字のみを比べて日本は歩行者の死亡事故が多いというのでは前進がないと思う。欧州のように昔から馬車道があってクルマ社会になっていったところと、日本のように農耕が主体の環境にクルマが入ってきたところと、道路事情も全然違う。海外を参考にはするが、日本国民に対してどういう訴え方がいいかは別の話。数字だけがひとり歩きしてもいけないと思う。

[佐藤] 海外の数値を出さなくても、「日本は交通事故死者の半数が交通弱者である」という数字を示すだけでもインパクトは充分にある。その現状を知ること、子どもや高齢者を守るためにはどうしたらいいかの対策案ももっと出てくるだろう。そういう現実を伝えて啓発する旗振り役は、内閣府しかないと思う。

[足立] 先ほど、欧州と日本は道路事情や背景の歴史などが違うという話をされたが、その違いがあるからこそ歩行者被害が多いという日本の現状をふまえて、さまざまな対策を要望している。国もその点をもっと理解してもらいたい。今は、被害の多い歩行者のほうが注意を強いられている。子どもが青信号で横断中にクルマに轢かれる事故が起きると、警察はまず「青信号でも安心できない。横断するときは右を見て左を見てまた右を見て渡ろう」と言い、そのような報道もされる。あたかも横断中の子どもが注意不足であるかのような言い方だが、それを聞いても誰もおかしいと思わない。そのような意識も変えていかなければならない。

また、交通事故死者数の数も事故後1年以内の死者は5,000人前後にもなることを、多くの人には知らない。交通事故死者が減っているというが、今も毎年5,000人が命を落としている事態は

他に例がなく、極めて異常だ。交通安全運動にもその深刻な事態に対する切迫感が感じられないように思う。

[野崎] 死者数の数え方は事故後30日も含めいろいろあるが、どの数字を見ても減ってはいる。減ったのは皆さんのご努力の賜物で、引き続きしっかりやっていきたいと思う。我々も減ってきたから良かったと言っているのではなく、一生懸命にやっており、切迫感がないと言われると立つ瀬がない。確かに飛行機事故で毎年自動車事故と同じだけの方が亡くなったら大騒ぎになると思う。だから各方面にいろいろ働きかけをし、予算要求もしている。努力をしていることはご理解してほしい。

また、先ほどの青信号横断中の事故について警察の方が言ったことは、歩行者を非難しているのではなく、一人でも命を救いたいという思いからの言葉だと思う。もちろんドライバーが信号は守るべきだが、やはり歩行者も自らの命を守るために注意してほしいということだ。

[足立] そういう訓話を常に聞かされていると、歩行者が何重にも注意することが当たり前だというように思わされてしまう。警察は歩行者に「青信号で渡りなさい」と指導しているのだからそういうことを言うべきではないと思う。

[野崎] 青信号は「渡っていいですよ」という意味で、車についても歩行者についても「渡りなさい」という意味ではない。それは道交法にも書かれている。お互いに気をつけないといけない。

[足立] しかし、歩行者は青信号に頼って渡るしかない。

[野崎] もちろん青信号で歩行者が安全に渡れるようにしなければいけないと思っており、そのための広報啓発が足りないならもっとする必要があると思っている。しかし、ドライバーにも不注意はあり、自動車の機械の故障もあり、不測の事態があることは避けられないので、歩行者にも、信号の変わり目に飛び出さないとか、止

まらないクルマもあることを理解して、事故にあわないための注意をお願いしている。

[榊原] 交通安全運動のポスターを見ると、歩行者や自転車利用者への注意喚起、シートベルト着用促進、飲酒運転撲滅などはあるが、肝心のドライバーへの安全運転義務を啓発する項目が抜けている。毎年町会で交通安全運動に参加しているが、ドライバーへの啓発がどうも足りていないように感じている。普段の安全運転の心がけ、それが最も重要なので、今後はぜひポスターに入れてもらいたい。

[佐藤] 最近、自動車の予防安全機能技術が進歩しているので、「安全運転義務の緩和」が検討されている、と報じられている。安全運転義務がどんどん軽視されていくのは問題だ。

また、「交通事故死ゼロを目指す日」が年に2日もあるのだが、交通安全運動に関わる人々にさえあまり知られていない。交通安全ポスターなどにこの文字を単に記すだけでなく、「なぜこの日があるか」ということも国民に伝え、啓発してもらいたい。「交通事故死ゼロの日はまだ1日もない」こういう現実こそ第一に伝えるべきではないか。そういう視点からの啓発もぜひ行ってほしい。

[野崎] 今後検討させてもらいたい。交通安全運動は我々行政だけでなく、国民の皆さんの理解があって成り立つものなので、広報啓発は重要な位置づけと思っている。すべてを網羅することはできず、毎回どこかに重点をおく必要があることは理解してほしい。

面談終了

* * *

今回の面談は、内閣府という組織の役割と権限に制約があり、直接法の執行、制度の改変にタッチすることが出来ないということで、多分に議論が当方からの一方通行となった感じが感じられました。ただ、内閣府は交通安全基本計画のとりまとめ部門であり、かつ交通安全運動の推進母体でもあります。そのことを考える

と、今後は内閣府の所掌する分野に絞って要望を出した方が良いのではないかと思いました。今後とも、内閣府には面談の機会を作って頂ける

ことを期待します。なお、この面談報告の内容に関する責任は全て当方にある事をお断りしておきます。

リポート
会の活動

横浜カーフリーデー15周年に参加

足立礼子(世話人)・安彦守人(世話人)

毎年、ヨーロッパを中心に世界各地で9月に開催される「モビリティウィーク&カーフリーデー」は、マイカー増加による排ガス、渋滞、事故、騒音などの環境への影響を考え、マイカーに頼らない移動の形やまちのあり方を考えようという社会啓発活動です。約20年前にフランスで始まり、欧州連合(EU)から世界中へと広がり、去年は50か国・2,526の都市が参加したそうです。

カーフリーデーはその中心となるイベントです。今年、日本では11の都市(仙台市、さいたま市、横浜市、松本市、金沢市、福井市、豊橋市、京都市、大阪市、奈良市、那覇市)で開催されました。

問い直す会は毎年横浜カーフリーデー(カコミ参照)に参加しており、今年も9月23日に行われたイベントに参加しました。会場は横浜公園と日本大通り、開催時間は11時~16時です。夏のような強い日差しの1日で、日曜日のためか今

まででない人出で大にぎわいでした。

催しの内容は、交通関連のものでは、県警による交通安全教室開催のほか、エコカーやユニバーサルデザインタクシー、市の温暖化対策などの展示、さまざまな自転車の展示、横浜市コミュニティサイクルbaybikeや、スマートフォンで呼べるタクシーシステム(タクベル)の紹介ブース等々が並び、市民団体では当会のほかに「横浜にLRTを走らせる会」「路面電車と大森の未来を考える会」などが展示していました。また、車を通行止めにした大通りでは、一輪車のショーが行われたりピアバイク(屋台風バイク)が走ったり、バスの死角体験や子どものミニ白バイ試乗などのさまざまなコーナーも設けられていました。そのほかに、乳がん早期発見のピンクリボン運動のPR、フットボール体験、公園内ステージでは地域の人々による歌やダンスなども行われ、会場全体がお祭りの雰囲気でした。

■横浜カーフリーデーと問い直す会の関わり

横浜カーフリーデーは、横浜カーフリーデー実行委員会(理事長大内えりかさん。2012年にNPO法人化)が2004年に始めたもので、今年で15周年を迎えます。本会は、第1回のイベントに多くの有志会員の熱意と協力により参加し、以来、一時中断はあったものの、ほぼ継続して参加しています。初期のころは交通・環境問題等の市民団体の参加が数多くありましたが、現在は残念ながら少ないのが現状です。横浜への本会の参加は、関東在住の会員が多いことや、98年に作成した「道はだれのもの?・東京」写真パネルの展示に実行委員会のご理解をいただけたことなどによります。他の都市では、さいたまカーフリーデーに会員有志が自転車関連の団体として参加されたことがあります。

※他の都市のカーフリーデーに地域の活動で参加された方や、見学参加された方がおられましたら、その様子を会報にぜひお寄せください。また、問い直す会としてパネル展示の参加をしてみたいという方は、世話人までお知らせください。横浜と開催日が重なっても、パネルを分けて使うことが可能です。



日本大通りではおもちゃバス運転など遊園地のような催しもいろいろ。

問い直す会は、今年も横浜公園の一角で、クルマ社会を考える写真やクイズのパネルを展示しました(横浜スタジアムの工事の関係で、展示場所は例年の大通り寄りではなく関内駅寄りの通路に変更)。今年は、スタンプラリーのスタンプ地点の1つだったので、大勢の人がスタンプをもらいにやってきました。来た人には、昨年作ったポケットサイズの「カーフリーデーへえ〜、そうなんだ！クイズ」(クルマ社会の問題に関する三択式のクイズ10問集)を渡しました(子どもには電車のミニ消しゴムもおまけに)。ただ、これほど人が来るとは思わず、100程度しか用意していなかったので、あっという間になくなってしまいました。

また、スタンプのために人が大勢立ち寄ってくれるので、パネルを見てもらえるよい機会と

期待したのですが、子どもも大人も10か所のスタンプを押して回ることに夢中で、展示を見る人は特に前半はまばらでした。通りの対面にピンクリボン活動協賛企業をはじめ、景品をいろいろもらえるブースが立ち並んでいて、人々の興味がそちらに吸い寄せられてしまったことも影響しています。しかし、後半になるとスタンプラリーも一段落したのか会場全体が落ち着いてきて、パネルを眺める人も増え、感想を言うてくださる方もいました。

当会の写真パネルは、歩行者・車いすや自転車利用者の視点からみた道路のひどい現状、望ましい道路やまちの姿などを伝えるもので(しかも多くのパネルが古びてもおり…)、地味で目立たないのも無理からぬところですが、少数の人々にでも何かを感じてもらえたらよいと思っています。このような人通りの多い場所で展示の機会を与えてくださる横浜カーフリーデー実行委員会の皆さまに、感謝の思いです。

ただ、去年の参加記(会報90号)にも記したように、日本のカーフリーデーの姿はこれでよいのだろうか、との疑問はいつも感じます。ヨーロッパの環境先進都市では自治体が主体となり、市全体でマイカー自粛などにするとところもあるそうです。また、単なる一過性のイベントとして終わらせるのではなく、マイカー依存から抜け出す長期的な交通政策のビジョン(路面電車や自転車レーンの増設など)を進めている都市が多くあります。

日本では、カーフリーデー・ジャパンの情報によれば、行政主導で行うのは11都市中5市のみ



左のパネルが本会の展示物



スタンプをもらう親子に会場の説明をする佐藤さん。

横浜カーフリーデーの感想

安彦守人(世話人)

で、横浜を含む6市は市民団体が主催です。どの都市もイベント会場は道路の一部区域だけで、交通止めもしない市もあります。市民全体にカーフリーデーの意義はどれくらい伝わっているのかなど、気になるところです。本来、カーフリーデーの意義を考えるなら、どの都市も行政がもっと積極的に関与し、市民にその意義を伝え、開催期間中はマイカー利用の自粛を呼びかけて通行規制をしたり、公共交通の増便や運賃割引をしたりしてもよいのではないのでしょうか。そのような形での参加都市がもっと増えるとよいと思います。(松本市では行政と地域の企業・団体が丸となり、ノーマイカーデーとしてマイカー利用の自粛呼びかけや市内交通規制をしています。ほかにも前向きな取り組みをしている都市があると思いますが、ご存知の方はお知らせいただければ幸いです。)

横浜カーフリーデーは、世話人の佐藤清志さんと安彦守人さん、足立が担当しました。また、都電網研究会から参加の藤村建一郎さんは、今年も佐藤さんとともに会場設営等に協力されていました。最後になりましたが、毎年企画・準備から片付けまでご尽力くださっている主催者のNPO法人横浜カーフリーデー実行委員会の皆さまに、心よりお礼申し上げます。(参考：一般社団法人カーフリーデージャパンブログ <http://blog.goo.ne.jp/cfdjapan/e/799c56c70982475121f8a2a08b1a7aa>)

(以上、足日記)

横浜カーフリーデーに昨年からスタッフとして参加させていただいております。

各方面のブースも定着している印象を受けております。全体で最も印象に残ったのは、横浜市交通局の実際のバスを使って子どもたちを運転席に乗せて死角を実感してもらおうという企画。これには、日々命の重さを実感して乗務されている運転士さんたちの熱い心意気を感じました。私のフェイスブックでも紹介させていただいています。

規模の大きなイベントで、これを開催された実行委員会の方々の、15年の歴史を感じさせる手際の良さには感服しました。一方で少し残念だったのは、SNSでこの行事を事前に宣伝するにふさわしい、アピール性のある告知画面(目で雰囲気わかる画像やパッと見て伝わる案内情報など)がないように感じられた点です。フェイスブック等で事前紹介をしたいと試みたのですが、見る人を引き込むような見た目にはなりません。SNSの活用が重要性を増している昨今、来年に向けて改革を検討いただけたらと思います。

会場の横浜公園内には横浜スタジアムがありますが、2年とも横浜DeNAベイスターズの公式戦には当たらずじまいでした。もし合致すれば、多くのお客さんに知ってもらえるという相乗効果が期待できます。

問い直す会の会員の皆様も、ぜひ当日の設営準備から撤去までの一部でもよろしいので、お手伝いかけたが参加していただけることを願っております。



バスの死角体験(写真は昨年のも)

モビリティウィーク&カーフリーデー視察

～奈良と豊橋～

井坂洋士(地域活動連絡係)

毎年9月に世界各地で開催されるモビリティウィーク&カーフリーデー。足立さんの報告「横浜カーフリーデーに参加して」にある通り、今年、国内では11都市で開催された。このうち筆者は奈良市(22日、初開催)と豊橋市(23日、6回目)に伺う機会を得たので、その様子を紹介したい。

なお、この2市はともに人口が約37万人、面積が約270km²と、同程度の規模の中核市になっている。かつての首都や城下町・宿場町としての長い歴史があり、今では大都市圏の衛星都市にもなっている、比較的交通便利な中規模地方都市が頑張っている事例となる。

先に報告された横浜市は、人口370万人・面積438km²と都市の規模が大きく異なり、しかもカーフリーデーの主催側に自治体が入っていないなど、横浜市は少々特殊な事例となっていることをお断りしておく。

■奈良県奈良市

古都・平城京を中心とする古代日本の政治の中心地であり、今では国内外から観光客が押し寄せる観光地になっている。修学旅行の定番でもあり、誰もが一度は訪れたことがあるのでは

なかろうか。

周囲を山に囲まれているが、市街地は平坦な盆地に広がる。国土交通省などが復原を行っている平城宮を中心に、近隣の寺院等とあわせて「古都奈良の文化財」として世界文化遺産に登録された、国宝をはじめする文化財の宝庫だ。

また、奈良を経由するJR関西本線は、大阪(天王寺・難波)と名古屋を最短距離で結んでおり、東海道新幹線が開業するまで奈良は都市間輸送も担う交通の要衝として発展した。現在は近鉄奈良駅から大阪難波駅まで急行電車(日中毎時6本、快急を含む)で約40分、京都駅まで有料特急(日中毎時2本)で約35分。JR奈良駅から大阪駅まで快速電車(日中毎時4本)で約50分、京都駅まで快速電車(日中毎時2本)で約45分。その利便性から、近年は大阪方面で働く人のベッドタウンにもなっている。

筆者は近鉄電車で奈良駅に向かったが、休日にもかかわらず乗客が多く混み合っていた。京都線・橿原線と奈良線が交わる大和西大寺駅にはショッピングモールが併設され、乗換客や買物客で賑わっていた。地域住民は市役所最寄りの新大宮駅での乗降も多く、近鉄奈良駅は観光客でごった返していた。日中でも大阪ミナミの



【写真1】近鉄奈良線の車窓から見える平城宮跡。世界遺産に登録され、国土交通省が保存・復原を行っている。



【写真2】奈良公園・東大寺から駅に向かう観光客の足を担う奈良交通バス。鹿が描かれた車両を見ると、奈良県に来たことが実感される。近鉄奈良駅へは歩いて15分ほどの距離だが、多くの観光客に利用されていた。

繁華街(日本橋・難波)へ乗り入れる電車が毎時6本、そのうち3本は阪神なんば線(2009年に全線開業)を通して神戸三宮まで直通運転するようになったので、阪神方面との交流人口も増えたことだろう。

一方、JR奈良駅には関西本線(大阪方面)、奈良線(京都方面)、桜井線(奈良県内方面)が乗り入れる。東海道新幹線から京都駅で乗り継いで古都をめぐる観光客や、JAPAN RAIL PASSを利用する外国人観光客の利用が多そうだ。

近鉄奈良駅とJR奈良駅は少々離れており、歩いて10分あまりかかるが、その間は「ならまち」と呼ばれる古町家が多く残る街区になっており、観光客向けの商店街が形成されている。



【写真3】 近鉄奈良駅前小西さくら通り商店街。JR奈良駅方面や、ならまち(古い町家が建ち並ぶ旧市街)、興福寺方面へ向かう人などで賑わっている。



【写真4】 JR奈良駅と奈良公園・興福寺の間の三条通。午前中は自動車通行止めにしてカーフリーデーのイベントが催された。歩車分離の形態で近年整備されたばかりのようだが、これだけ歩く人が多いのだから、むしろ歩車混在とし、日中は一般車通行止とする措置が必要ではなかろうか。

■「モビリティウィーク&カーフリーデーなら」

この多くの観光客らで賑わうJR奈良駅東口と「三条通」の一角で、カーフリーデーが開催された(写真4、6)。

初開催ということもあり、新たな施策の展開は見られなかったが、シェアサイクル(本誌93号を参照)のドコモ・バイクシェアやMobikeなど(写真5)が参加し、シェアサイクルで観光地を巡るツアーや、奈良市の交通を見直すワークショップ(写真7、8)などが行われていた。

奈良市では2つの特色が見られた。ひとつは、交通部署ではなく環境部署が主体となっていること。もうひとつは、NPO(奈良ストップ温暖化の会)が呼びかけ、行政(奈良市役所 環境部 環境政策課)が呼応して、市民と行政の協働により開



【写真5】 奈良市ではシェアサイクル2社(ドコモとMobike)が参加し、主にJR・近鉄奈良駅から各観光拠点への足として、よく利用されていた。奈良公園には2社のポートが並んで設置されていた。ドコモ・バイクシェア(写真後方)では全車にカーフリーデーの広告を展開していた。



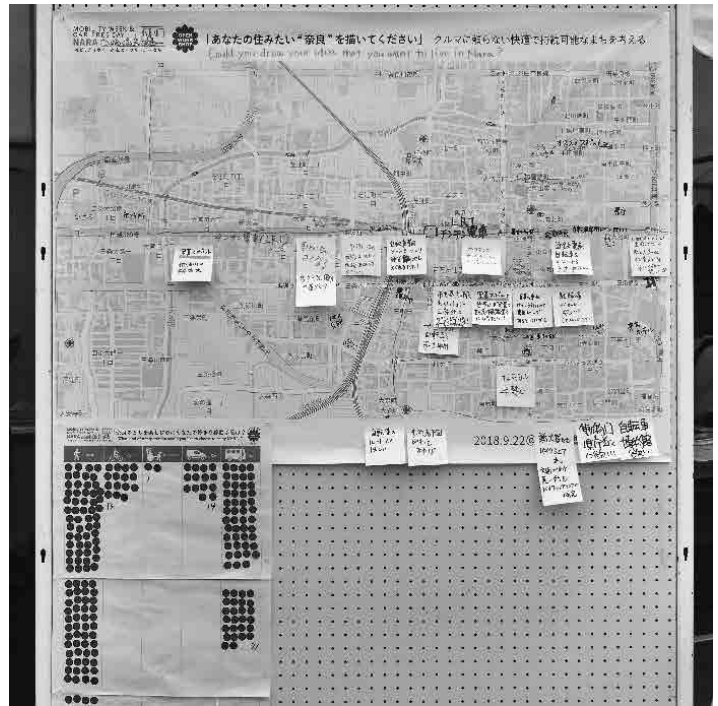
【写真6】 JR奈良駅前の広場で開催されたカーフリーデー本会場。奥の相輪が目を引く建物は旧駅舎で、現在は観光案内所になっている。

催されていたこと。

NPOの方と市役所の環境政策課長に各々お話しをうかがったが、市民団体と行政の協働が日常的に、自然に形成されている様子に驚いた。筆者も関東地方を中心にいくつかの協働事業に参画させていただいた経験があるが、極端な例では協働とは名ばかりで行政が市民団体を下請けのように扱っていたり、逆に市民活動が活発でなく官設民営のようになっている所もある中で、対等な立場で協働が実践されている地域は先進的の思いがある。その観点でいえば奈良市は筆者が見てきた中で最も先進的な地域のひとつかもしれない。

また、国内では(地方自治体も環境団体も)環境対策として交通に主体的に取り組む事例が少ないが、欧州では都市の環境政策として真っ先に取り組まれるのが交通対策だ。これは都市単位でできる最も効果的な環境対策だからだ。奈良市は環境部署が先手を取ったようだが、国内先進事例のひとつに育つことを期待したい。

一方で、交通を所管する部署やバス・鉄道事業者が参加していないのは意外であった。担当部署でもそこは課題として認識されているようで、今回は半年ほど前から準備したが、間に合わない面があったようだ。施策面への展開も含め、来年以降の充実に期待したい。



[写真7] カーフリーデー会場内ワークショップで出された「あなたの住みたい“奈良”」の声。シールアンケートでは歩く人が多く、バスが支持される半面、平坦な土地の割りに自転車の利用は低調なようだ。ワークショップでは国道369号にLRTを、といった声も聞かれた。国道369号は東大寺と市役所、平城宮跡朱雀門を結ぶ目抜き通りで、現在は地下を走る近鉄奈良線も、かつては路上を併用軌道で走っていた。



[写真8] 近鉄奈良駅と奈良公園・東大寺入口の間の国道369号。従来の道路行政の集大成のような道路構造だが、会場内ワークショップでは「事故多発!」「自転車専用レーンがほしい」「LRTを入れてほしい」「歩行者優先の道づくりを」などと多くの意見が寄せられていた、課題の多い道路だ。多くの観光客を迎え入れる道路がこれでいいのかと、市民は見抜いているようだ。

■愛知県豊橋市

愛知県東部・東三河地方の中心地で、静岡県との県境に位置する。旧吉田藩の城下町、旧東海道の吉田宿と、豊川の舟運の結節点として栄えた。現在もJR東海道本線・新幹線が通り、名鉄名古屋本線、JR飯田線、豊橋鉄道渥美線が接続する交通の要衝となっている。

豊橋駅からは東海道本線の特別快速電車が日中毎時2本、名鉄特急(快特を含む)が4本発着しており、名古屋までの所要時間は50分ほど。東隣の工業都市・静岡県浜松へも東海道本線の普通電車が3本、40分ほどと、利便性が高い立地となっている。さらに東海道新幹線「こだま」号も日中毎時2本停車する。

豊橋市の中心市街地は旧吉田城下から豊橋駅にかけて開けている。人口約37万人の地方都市



[写真9] 駅前商店街を車両通行止にしたカーフリーデー会場の入口。



[写真10] カーフリーデー会場内は、親子連れを中心に賑わっていた。

でありながら、中心市街地には路面電車が今なお活躍しており、吉田城跡・市役所前の国道1号を複線で走る路面電車を見ることができる。

■「ええじゃないかとはよしカーフリーデー」

豊橋駅前の広小路では、商店街が主催して自動車通行止めにする「豊橋まちなか歩行者天国」が、週末を中心に開催されている。カーフリーデーも、ここを本会場にして開催された(写真9~12)。

会場では「はたらく車大集合」というイベントが同時開催されており、消防車、燃料電池乗用車、農機、起震車、警察車両に戦車までもが登壇し、さながら珍しい車両の見本市となっていた。

カーフリーデー関連では、同会場内で「クールチョイス宣言」(地球温暖化対策活動に賛同してもらうもの)、「バス・タクシーの乗車体験」「自転車シミュレーター体験」が開催され、多くの参加者を得ていたようだ。会場は親子連れで



[写真11] エコ通勤などの企業の取り組みを紹介するパネル展。



[写真12] 会場内ではモビリティウィークのパネル展示も実施されていたが、他の展示物に比べて目立っていないのが残念。

大変賑わっており、商店街が主催するイベントとの同時開催により集客に奏功していたのは良かったが、一方で、カーフリーデーが「はたらく車」の一部に埋もれてしまい、その普及啓発が浸透していた実感を得られなかったのがかりだ。

このほか、イベント会場外でも、地元出身デザイナーが手掛けるバスラッピングや、映画館やYouTube(インターネット動画配信サイト)での公共交通利用啓発動画の上映も行われていたようだ。

■交通行動の変容に欠かせない、クルマ優先意識の改革

豊橋市は街中に路面電車(豊橋鉄道市内線、正式には「東田本線」・写真13)を有しており、電車を軸に公共交通活性化に率先して取り組むなど、先進的な一面を持っている。

そこで、カーフリーデー本会場を見た後は、市役所や官庁が建ち並ぶ中心市街地へと歩いてみた。豊橋駅から市役所までは道なりに1kmあまり、電車に乗れば10分足らずだが、歩いて20分ほどだ。

市内線は交通系ICカード「manaca」に対応しており、Suica・PASMOやTOICA、ICOCAなども共通利用できる。運賃は均一で1乗車150円、1日乗車券は400円。電車は5時台から23時台まで運行され、日中は7分間隔で走っている。そうした利便性も奏功してか、乗客は多い。

こうした利便性向上策は豊橋市などの協力で実施されている。他にも豊橋駅前への150m延伸、レトロ調センターポール(架線柱)の整備、電停のバリアフリー化(スロープやエレベータの設置)、電停前に駐輪場を設置、2008年にはLRV(全面低床の新型車)の導入もされたが、気になるのは信号待ちが多い(PTPS〔Public Transportation Priority System、信号機の制御等を公共車両優先にするシステム〕の整備がされていない)ことと、並走する自動車の数が多く、そもそも最も危険である自動車の交通ルールが守られていないことだ(写真14、15、17)。



【写真13】市役所前の国道1号を複線で走る路面電車。乗客は多いが、それにも増して自家用車が幅を利かせてしまっている。



【写真14】道路交通法 第31条(路面電車の停留所では乗降者優先、違反すると3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金)に該当する電停から電車に乗ろうとするが…



【写真15】停車し乗降中の電車を、後続の自動車は当然のように追い抜いてゆく。「パト電車」を平然と煽ってゆく「マイカー」が多い様子を見ると、愛知県警察は自家用車利用者に甘すぎるのが透けて見える。

道路交通法 第三十一条

車両は、乗客の乗降のため停車中の路面電車に追いついたときは、当該路面電車の乗客が乗降を終わり、又は当該路面電車から降りた者で当該車両の前方において当該路面電車の左側を横断し、若しくは横断しようとしているものがなくなるまで、当該路面電車の後方で停止しなければならない。ただし、路面電車に乗降する者の安全を図るため設けられた安全地帯があるとき、又は当該路面電車に乗降する者がいない場合において当該路面電車の左側に当該路面電車から一・五メートル以上の間隔を保つことができるときは、徐行して当該路面電車の左側を通過することができる。



[写真16]



[写真17] 豊橋駅前に乗り入れる最新形の路面電車「ほつトラム」。豊橋市では写真の駅前への乗り入れ（延伸）や新型車両の導入、架線柱の近代化、芝生軌道化など様々な施策を展開し、路面電車の近代化を主体的に推し進めてきた。そのおかげか乗客も多い。しかしこの写真を撮った直後に自家用車が信号無視で進入し路面電車の通行妨害…根深いクルマ優先意識を払拭するには道半ばのようだ。

モビリティウィーク&カーフリーデーの終盤は、日本では秋の全国交通安全週間と重なる。電停での歩行者優先は啓発以前に法令順守の問題であるから、例えば電停や主要横断歩道に警察官が立って、歩行者優先のルールが守られるよう取り締まるなど、自動車運転者の再教育に取り組むべきではなかろうか。

以前、『クルマよ、お世話になりました』（白水社刊、2013年10月発行、全国書店・インターネット書店にて発売中・写真16）の巻末コラムを担当させていただいた際にも豊橋市の路面電車を紹介しているが、筆者は度々豊橋市を訪ねては路面電車に乗っているの、新車導入やmanaca対応といった電車の利便性向上策の積み重ねを好感するとともに、自動車側の対策がいつこうに進んでいない様子は残念に感じられた。

歩く、自転車や電車・バスに乗る人を増やすには、そもそも歩く、自転車や電車・バスに乗る方が安全・快適かつ便利なまちに変えていかねばならない。電車やバスの改良はもちろん有効だが、道路を歩く人や自転車、バス・電車が優先される構造・運用に改める必要があるし、ゆくゆくは都市構造も変えていかねばならない。

大きなテーマだが、第一歩は、私たちの中に根強く残る大小様々な「クルマ優先」意識の改革から始まる。

豊橋市の例でいえば、我が物顔で走り回っている自動車が放置されているうちは、どんな施策も結果を出すことは難しいだろう。市役所の交通担当部署だけでなく、市役所内の他部署や愛知県警察、意識ある市民とも協力して、自動車側の対策を強力に進めてほしい。

■カーフリーデーと歩行者天国の違い

ところで、カーフリーデーと歩行者天国は一見すると似ていることもあるが、その目的や方向性には違いがある。

歩行者天国は北海道・旭川駅前の「買物公園」が発祥と言われ、商店街が形成された地域でよく見られる。駅前や集客施設などの歩行者が多い道路から車両を締め出すことにより、買物客等歩行者の円滑で快適な通行環境を創出し、そこから派生する商業活性化を企図して実施され

る(写真18)。

一方でモビリティウィーク&カーフリーデーは、フランス、ラ・ロッシュェルの「車のない日」(1997年)が発祥であり、街中ではマイカーを使わない日・週間である。マイカーを使わない人が快適・便利に過ごせるまちなすることが究極の目的となる。

モビリティウィーク&カーフリーデーの主要なメニューに道路の一般車両通行止めがあり、一見すると歩行者天国と似ているが、都市によっては街区全域を自動車通行止めにすることや、一方で自転車やバス・タクシーなどは通行可とすることもある。環境・交通政策の一環として、自家用車の削減を明確に位置付けて、他の交通モードへの転換、地域の新たな交通政策の展開(そのための啓発活動を含む)などとともに実施される。つまり、おのずと背景に環境・交通政策の展開が見えてくるものだ。

筆者はこの観点から各地のモビリティウィーク&カーフリーデーを視察してきた。

奈良市は今回が初参加ということもあり、手探りという感じであった。市民との協働で先行する一方、直近では交通関連部署や交通事業者との連携、ゆくゆくは施策への展開が問われてくるだろうが、今後の展開に期待したい。

一方、今年で6回目となる豊橋市では、会場内にはモビリティウィーク&カーフリーデーのパネル展示が設けられていたものの、残念ながら一般来場者への周知は道半ばという感じであった。日頃より路面電車の魅力向上などの取り組みがされていることは本稿で紹介したが、こうした取り組みも会場内からはあまり伝わってこなかったし、肝心な自家用車の抑制効果も見られなかった。

半面、集客には成功しており、豊橋駅から至近の街中で開催されているので、路面電車やバスなど公共交通の利用促進に一定程度の寄与はしているだろう。

すでに紹介したように、豊橋市では都市交通課を中心に、路面電車やバスなどの維持活性化に継続的に取り組まれている。路面電車のみならず、エコ通勤、モビリティ・マネジメント、バスの増便といった具体的な取り組みも行われて



[写真18] 来街者が集中する休日に、秋葉原の中央通りで実施される歩行者天国。商業活性化や歩行者交通流の円滑化に貢献している。(東京都千代田区)



[写真19] 日曜日に(雨天中止)皇居と東京駅の間の内堀通りを自動車通行止めにして開催される「パレスサイクリング」。「自転車天国」とは呼ばれていないようだが、自転車産業振興協会が自転車の普及促進のために開催している。(東京都千代田区)

おり、昨年は「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」を定めるなど、公共交通活性化において先進的な自治体のひとつとなっている。カーフリーデー会場への集客もできた。足りないのは警察などとの協力か、または他の何かか。土地勘のない筆者に窺い知ることはできなかったが、もう一步、先へ進んでほしいと思う。

このように歩行者天国とカーフリーデーの目的は異なっているが、結果として都市の魅力向上に寄与する点では共通している。

都市の魅力は人が集まるところから生まれ、人が集まれば商業などの都市機能も活性化する。しかし人が集まる都市で「マイカー」はあまりに非効率かつ危険な存在だ(具体的な問題点は多すぎるので本稿では割愛する。前掲の書籍『クルマよ、お世話になりました』をご覧ください)。だからこそ公共交通機関は都市の一機能と

して公共部門が担うことも多いし、近頃はシェアサイクルもその一部に入ってきた。

日本では自動車の交通ルールが守られていないといった現在進行形の大問題も見られるありさまだが、すでに全国的な少子高齢化・人口減少の時代に入り、これからは都市経営として、つまり市民や企業に選ばれる都市になるためにも、一人のワガママではなく多くの市民が安全・快適かつ便利になる交通手段の拡充が求められている。もちろん、環境面で持続可能な、通勤・通学や買い物などの日常生活に便利な地域交通体系が求められることも変わらないだろう。

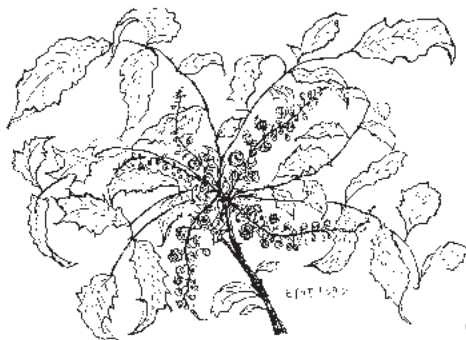
人口40万人前後の中核市は往々にして街のスプロール化とクルマ依存、公共交通の衰退とそれに伴う不健康や危険、環境破壊、「移動難民」の増加といった複合的な問題に直面している。しかしその問題に気づいてすらいないのか、為すがままクルマ依存の道を突き進んでしまっている地域も多い中で、今回報告する2市をはじめ、国内でモビリティウィーク&カーフリーデーを政策メニューに加えている自治体は、総じて先進的な都市と言えるだろう。

すでに先進的な取り組みに踏み出した両市には、環境・交通政策に一層磨きをかけてほしい。モデルとなるような施策を展開し、交通行動の変容を実現してほしい。いずれまた、一層魅力的になった街の姿を見に訪れる機会を楽しみにしている。

【参考資料】

- ・一般社団法人 カーフリーデージャパン
<http://www.cfdjapan.org/>
- ・「モビリティウィーク&カーフリーデーなら」の実施(奈良市 環境部 環境政策課)
<http://www.city.nara.lg.jp/www/contents/1534902398891/index.html>
- ・NPO法人 奈良ストップ温暖化の会
<http://naso.jp/>
- ・モビリティウィーク&カーフリーデーについて(豊橋市 都市計画部 都市交通課)
<http://www.city.toyohashi.lg.jp/item/61503.htm>
- ・路面電車について(豊橋市 都市計画部 都市交通課)
<http://www.city.toyohashi.lg.jp/10355.htm>
- ・豊橋市の公共交通をともに支え育む条例を制定しました(豊橋市 都市計画部 都市交通課)
<http://www.city.toyohashi.lg.jp/31850.htm>
- ・平成30年度「秋の豊橋まちなか歩行者天国」(豊橋まちなか情報ステーション)
https://www.1484machinaka.jp/event_info/2018/08/16/7449/
- ・「はたらく車大集合」(豊橋まちなか情報ステーション)
<https://www.1484machinaka.jp/2018/09/14/7622/>
- ・旭川買物公園(旭川平和通商店街振興組合)
<http://www.kaimonokouen.com/>

(神奈川県川崎市在住)



ヒヤラギナンテン
(会員K・Tさんの絵)

砂川事件 最高裁は古味被告の上告を棄却 2被告の危険運転の共謀(共同正犯)が成立し懲役23年が確定

前田敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

1 重要な最高裁決定

2015年6月6日、北海道砂川市の国道交差点で、2名の若者が飲酒の上カーチェイスを行って爆走し永桶さんの車に激突。ご一家が死傷(4人死亡、1人重傷)されました。常軌を逸した凶悪事件でご記憶の方も多いと思います。

この事件から3年4か月を経た本年10月23日、最高裁第2小法廷は古味被告の上告を棄却。危険運転の共謀を認定した1・2審の判決が確定しました。(20ページの記事1参照)

これを報じた北海道新聞は、解説で「悪質運転に厳しく臨む司法の姿勢を示した」と述べています(20ページの記事2参照)が、その言葉通り、交通犯罪への抑止力となる重要な司法判断が最高裁で認定されました。この意義は極めて大きいと思います。

以下は、本決定に至るまでの裁判経過と傍聴支援をしての感想です。

2 札幌地裁が共謀罪23年の正義の判決

この事件の裁判の経緯を遡ってみると、2016年11月10日、札幌地裁が危険運転での共謀を認め、両被告に懲役23年という正義の判決を下したことが重要です。北海道警察の科学的捜査もあり、自動車運転処罰法では稀な共同正犯が裁判員裁判で認められたのです。

適用された法律は、「自動車運転処罰法」2条5項「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に見逃し、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する行為」であり、これを共謀して行ったということです。

【認定事実】

谷越被告は酒気を帯びた状態で、2015年6月6日午後10時34分ごろ、砂川市で乗用車を運転、古味被告はRVを運転した。互いに速度を競うように高速で走行するため、共謀の上、交差点の信号機が32秒前から赤色を表示していたのに、いずれも故意に無視し、谷越被告は時速約111キロで、直後の古味被告は時速100キロを超える速度で交差点に進入。谷越被告の車が左から信号に従い進行した永桶弘一さんの車と衝突し、5人を死傷させた。

【共謀の有無】

両被告は、遅くとも事故現場の交差点から約500メートル手前で信号が赤であることを容易に認識できた。信号は事故発生の32秒前からずっと赤だったところ、時速140キロで走行したと仮定しても停止線まで約13秒もの間、赤信号が見える状況だった。見落とすことは常識的に考えられない。

両被告は互いの速度を意識して車を高速で走行させる意思を有していたと言え、いずれも赤信号を認識しながら従わず、減速することなく交差点に進入した。また同じ場所から出発して一緒に飲みに行くために同じ目的地を目指し、2台の車は非常に近い距離で走行していた。互いに相手と無関係に高速で走行していたとは到底考えられない。両被告は赤信号に従わず交差点を通過しようとする意思を相通じていたと言え、危険運転についての共謀を認めることができる。

(「北海道新聞」2016年11月11日)

なお、両人の量刑、懲役23年についての詳細は以下の通りです。

- ・谷越被告：起訴罪名の最高刑は、危険運転致死傷罪20年＋酒気帯び運転罪3年の併合罪で23年
- ・古味被告：起訴罪名の最高刑は、危険運転致死傷罪(共謀)20年＋ひき逃げ罪10年の計30年ですが、谷越被告との均衡から23年

3 札幌高裁も共謀を認定し、控訴棄却

一審判決後、全く反省のない加害者が不当にも控訴したため高裁審理に持ち越されましたが、2017年4月14日、札幌高裁は控訴を棄却。

そして、谷越被告はこれを受け入れたものの、古味被告が上告したため、冒頭の最高裁判断となりました。

4 傍聴支援をして

私は、2014年7月に起きた小樽4人死傷事件をはじめ、北海道の会員事件の多くを傍聴支援していますが、砂川事件についても、特別の思いがあります。

非業の被害死を余儀なくされた高校生の恵さん(3年)と昇太さん(1年)に、この事件が無ければ、3週間後に予定されていた高校での講話「命の大切さを学ぶ教室」で、元気なお二人に会っていたのです。

また、事件の日は小樽事件など飲酒運転根絶のための道条例制定を求めるシンポジウムを開催していたその日でもありました。無念です。

1・2審の裁判傍聴をして感じた事は、本事件が、決して「事故」と言いくるめることを許さない極めて悪質な「交通犯罪」であることです。このあまりにも甚大な被害結果をもたらしたのは、本来「道具」であるべきクルマの使い方を選び、これを「凶器」と変えた、飲酒運転、公道でのカーチェイス、危険速度での爆走、赤信号無視という、悪質重大な犯罪行為です。

判決を前にして当時の私には、これを裁く刑事司法に一抹の不安がありました。小樽事件や旭川の中島朱希さん被害事件において、検察は当初、危険運転でなく過失運転での起訴をしたため、当事者と支援の被害遺族で訴因変更を求

める要請活動を余儀なくされたからです。

しかしながら本事件では、共謀罪で起訴され、一審判決も明快でした。裁判官は、辻褃の合わない被告と弁護団の嘘の言い逃れを一蹴し、曇り無く検察が指摘した罪状を認定したのです。

決め手になったのは、被害者参加した広沢千恵子さん(このとき85歳)が意見陳述で「防犯カメラの映像が残っていて本当に良かったです」と述べたように、検察が証拠提出した防犯カメラ映像など、緻密で科学的な捜査であったと思います。

そしてもう一つ重要であったのは、弁護士の支えもあり、ご遺族の広沢さんが、高齢でありながら被告と対峙し、「引きずられ、揺さぶられ、亡くなった昇太と同じ目に遭わせてやりたい」「刑務所から一生出さないでほしい」「(無念が晴れるわけではないが)一番重い刑を切望します」などと、最愛の子と孫の無念を代弁した意見陳述をしたことです(21ページの記事3参照)。その一言ひとことは、法廷に真実と正義をもたらし、刑罰は何のためにあるのかということ強く訴えました。

小樽事件の法廷でも痛感したのですが、被害者参加制度※は、「刑事司法は犯罪被害者等のためにもある」(犯罪被害者等基本計画)を具現化し、現在の刑事司法の偏り(刑事司法は公の秩序維持のため「被害者のためではない」とする最高裁判決が未だ残っています)を正すための重要な制度であるという思いを強くしました。

最高裁決定にほっとしました。この事件が危険運転致死傷罪の最大刑罰で裁かれなくては、本法の立法趣旨が大きく揺らぐからです。

※被害者参加制度：「全国犯罪被害者の会(あすの会)」など被害当事者が強く求めて、2008年から施行されている制度です。一定の犯罪の被害者やその家族、および委託を受けた弁護士が刑事裁判に参加して、被告人質問や求刑への意見を述べる事ができます。犯罪被害者等基本法(2004年)によって、犯罪被害者等の刑事裁判への適切な関与が謳われ、2007年の刑事訴訟法改正につながりました。

(北海道札幌市在住)

砂川5人死傷 上告棄却

古味被告、懲役23年確定へ



古味竜一被告

砂川市の国道201号
年6月、車2台が衝突走さ
て衝突事故を起こし、一
5人を死傷させたとして、
仲間の男と共に自動車運転
処罰法違反（危険運転致死
傷）などの罪に問われた無
職古味竜一被告が30の志
書で、最高裁第2小法廷（鬼
丸おろる裁判長）は志書を
退ける決定をした。別の1
台を運転した仲間との共謀

を認定し、懲役23年とした
。一審判決が確定する。
複数の車による危険運転の
共謀を認め、共同正犯が成
立するとした判断を最高裁
が示すのは初めて。（33面
＝遺族「悲しみ湧き上が
る」）
決定は23日付で、裁判官
3人全員一致の判断。第2
小法廷は、憲法違反などの
上告理由がないとして棄却
した上で、共同正犯の成立
について職権で判断理由を
示した。

どの罪で共に起訴された谷
越隆司受刑者（30）＝懲役
23年が確定＝との間に信号
無視を含む危険運転の共謀
はなく、衝突事故の責任は
負わないなど主張。「走
行開始前に意図疎通を図っ
た事実はなく、走行中も不
可能」とし「明示的な意思
の連絡がない限り、共謀は
認められない」と争った。
第2小法廷は、2人が急
加速や強引な車線変更で第
三者の車を追い越しながら
時速100キロ以上で進ん
で走行し続けたなどの事実
を挙げ「相手の運転行為に

も触発され、速度を速くす
るに高速度のまま交差点を
通過する意図の下に赤信号
を無視する意思を強め合っ
た」と指摘。一、二審と同
様「暗黙に相通じた」と共
謀の成立を認めた。
一審判決によると、古
味被告は15年6月6日夜、
国道17号で谷越受刑者と車
を衝突させ、赤信号を無視
し時速100キロ超で交差点
に進入。歌志内市の会社員
水橋弘一さん（当時44）＝
の軽ワゴン車に谷越受刑者
の乗用車が衝突した後、路
上に放り出された水橋さん
の長男（当時16）を古味
被告のRVがひいた上、引
きずって死なせ、逃走した。
この事故で水橋さん（長男
を含む家族4人が死）、次
女（15）が重傷を負った。
谷越受刑者は控訴審判決
を受け入れ、上告しなかつ
た。（西依一憲）

厳罰化 司法の姿勢示す

△解説▽無謀運転の犠牲
となり一家5人が死傷した
2015年の砂川市の事故
で、自動車運転処罰法違反
（危険運転致死傷）などの
罪に問われた古味竜一被告
の上告を棄却した最高裁決
定は、一、二審と同様「暗
黙の共謀」による共同正犯
の成立を認め、悪質な交通
事犯への抑止力を強める判
断となった。

共謀を認めなければ古味
被告が刑事責任を負うのは
過失による死者1人の事故
となり、量刑は懲役7年程
度と見込まれた。弁護側は
上告審で、仲間の男と信号
無視を申し合わせるなど
「明示的な意思の連絡」が
なければ共謀は成立しない
と主張したが、最高裁第2
小法廷は当時の走行状況な
ど外形的な事実から認定で
きることに一、二審判決を
是認した。

この判断手法に交通事故
に詳しい弁護士らから「憤
重さを欠く」と懸念も出た
が、立証のハードルを上げ
すぎれば、「過失」で済ま
されない重大事故を厳罰化
するため立法化された危険
運転致死傷罪の適用に、各
地の裁判所が萎縮しかねな
い。
最高裁が危険運転の共同
正犯の成立を巡り理由を判
示したのは過去に例がない
とみられる。法廷を開かず
決定で上告を棄却する場合
は憲法違反などの上告理由
がないことを示すにとどめ
るのが通例だが、職権であ
えて判断を明記したこと
で、悪質運転に厳しく臨む
司法の姿勢を示したと言え
る。（西依一憲）

報道記事 1

「北海道新聞」
2018年10月26日、1面

報道記事 2

「北海道新聞」
2018年10月26日、
33面の後段

「北海道新聞」 2017年11月28日

「もう一度会いたい」 遺族

27日の公判では、死亡した文恵さんの母広沢千恵子さん(85)が意見陳述し、「もう一度みんなに会いたい」と涙ながらに語った。

広沢さんは家族5人と過ごした日々を振り返り、「こんにちは、ばあちゃんお邪魔します、と訪ねてくる娘家族。もう誰も来ません。寂しいです」と声を詰まらせた。毎日、死亡した4人の遺影を眺めては「あなたたちどこにいるの。ひっか(光さん)のこと守ってよ」と話しかけ、そのたびに涙がこみ上げるといふ。

恵さんは生前、足が不自由な広沢さんに「車の免許を取ったらどこでも連れて行ってあげるね」と約束してくれた。昇太さんは妹の光さんが生まれた時「ばあちゃん、赤ちゃんって何てかわいいんだろうね」と言っていたという。

「本当に優しい孫たちだった。どうしてあれほどひどい目に遭わなければならぬのか」。広沢さんはそう声を振り絞り、傍聴席にはすすり泣く声が響いた。2人の被告はうつむきながら聞いていた。



法廷で悲痛な思いを語る遺族の
広沢千恵子さん
(イラスト・柿崎善行)

レポート
 会員の活動

「歩道での自転車の速度制限」 についての意見書提出 清水真哉(地域活動連絡係)

歩道での自転車の速度制限に関し、警察庁のHPで次のような意見を出しました。
 歩道での歩行者の安全確保は急務と考えます。

「歩道での自転車の速度制限

歩道上での自転車と歩行者の衝突事故が頻発しており、死亡事故さえ発生しております。
 携帯電話を使用しながら、イヤホンなど、原因が言われますが、歩道を歩いていて、もっとも自転車を脅威と感じるのは、そのスピードのゆえです。

警察には暴走自転車を取り締まって頂きたいと考えますが、現在の道路交通法では、歩道では自転車は徐行するとなっているのみで、明確な上限速度が定められておりません。これでは警察官としても厳しい取り締まりをしようもないでしょう。

警察庁におかれましては、すみやかに道路交通法を改正し、自転車が歩道を走行する際には時速10km以下で走行すると、数値化した規制を導入して下さいようお願い致します。」
 (東京都江東区在住)

道に一步出るとそこは戦場である。そして無法地帯である。

狭い道を身体すれすれにすり抜けて行くクルマ。子どもがいつ飛び出すか分からないような路地を、スピードも緩めずに走って行くクルマ。携帯電話を片手に、話しながら運転しているドライバー。右左折ランプを出さないで曲がるクルマ。一時停止を無視し、猛スピードで走って行くクルマ。歩行者が横断歩道を渡っているのに、スピードも緩めないで向かってくるクルマ。信号のない横断歩道では、渡ろうとしている歩行者を無視して走り抜けて行くクルマ。明らかにスピードオーバーしていると思われる、猛スピードのクルマ。改造車で轟音をまき散らして行くクルマ。意味もないクラクションを鳴らしながら走るクルマ。大音量の音楽を外に響かせながら走るクルマ。コンビニや飲食店の駐車場から大通りに出るのに歩道を塞ぎ、歩行者を足止めするクルマ。急発進、急ブレーキで歩行者に冷や汗をかかせるクルマ……。

挙げればきりが無い、ルールを守らないクルマの多いこと。これらすべては人間(ドライバー)の仕業である。最近ではあおり運転ドライバーの犯罪も目立つ。飲酒運転の取り締まり件数は、2017年で2万7195件で、何年も横ばいのままである。実際は、この数の何倍ものドライバーが飲酒運転をしていると考えるのが自然である。道では毎日、数えきれぬほどのルール無視のドライバーたちがハンドルを握っているのである。

クルマの免許とはいったいなんだろう。疑問を持つ。

飛行機のパイロットや電車やバスの運転手は厳しい訓練と同時に性格の適性を検査され、人命を守るプロとしての資格を持つ。しかしクルマのドライバーは、プロと言えほどの技術とメンタルの適性を持っているのだろうか？ 公共交通機関の運転手とクルマのドライバーは公道を走るという意味において、人のいのちを生殺与奪する責任は同じである。正確な機械の操

作、ルールの順守は絶対条件である。しかしクルマのドライバーの資格は、なぜ国民皆ドライバーと言われるほど野放図に量産され、安易で緩いのか。クルマのドライバーは安心して、信ずるに値する資格をもつとはたして言えるのか？

幼い子を一人で道に放り出すのは、まさに砲弾の飛び交う戦場に追い出すことと同じこと。ドライバーたちはそのことを、どれほど深刻なこととして感じているのだろうか。

クルマの免許は厳しく、電車やバスの運転手並みにすべきである。でなければ、ただでさえ危険なクルマという凶器が、無防備な人なかを走り回することは許されない。人を殺める可能性を想像できないようなドライバーに運転する資格はない。自動車教習所に数週間通えばだれでも運転免許を与えられるシステムを、根本から考え直す必要がある。

(鳥取県鳥取市在住)



ロウバイ
(会員K・Tさんの絵)

2018年3月4日付けのA紙に掲載された高齢ドライバーTさんの投稿について私の考えを書かせていただきたいと思います。

Tさんは現在84歳の女性でまもなく免許更新の時期を迎えるそうです。通勤していた時も退職後の今も生活全般において愛車が頼り。今は高速道路での運転はやめたものの、これからも愛車とともに生活したいと意欲的です。

高齢になると認知機能に不安が生じます。ドライバーではない私も判断を間違うことがあります。右と左の区別に一瞬戸惑ったり、入り組んだ住宅地に入ると方向オンチになったりします。ただ歩行者が判断ミスをして公共性のある事故を引き起こすことはありません。一方ドライバーの場合はとっさの判断を間違うと取り返しのつかない事故につながる場合があります。高齢(70代、80代、90代を指すと思います)ドライバーの運転ミスは社会問題化していて、アクセルとブレーキの踏み間違いなどでしばしば大事故が発生していることはこの方は百も承知の筈です。Tさんは、高齢ドライバーに免許返納の圧がかかっており、免許返納は美談になる可能性もあると書いておられますが、それは美談なのでしょうか。悲劇を繰り返さないクルマ社会にしてほしいと願います。

3月25日付けのA紙に同じような内容の投稿を見つけました。書かれたのは86歳の男性Nさんです。その方は一万円以上の費用をかけて高齢者免許更新の講習を受け、一ヶ月後に新免許証を受け取ることになるそうです。一部の高齢者による事故のために、優良ドライバー(Nさん自身をさしていると思われます)もこの様な講習を受けなければならない、と書かれています。そしてNさんは、自動車事故を減らすために道路管理者がもっと工夫すべきだと主張されています。

免許返納の例を書きます。私の従兄^{いとこ}で85歳のYさんは電気関係の事務所を持つ自営業者です。今でも仕事をしています。どこに行くにもクルマが必要と言っていました。先日会う機会がありました。その時Yさんは電車と徒歩で来ました。息子に「親父、もういい年なのだから免許返納を」と強く勧められ、ここ数年クルマのない生活をしているとのこと。あっぱれYさん。あっぱれ息子さん。高齢者の免許返納は圧でも美談でもないと思いますがどうでしょうか、などと調子よく書いていると、それに反論するような新聞投稿を見つけました。

足が不自由で外出するにはクルマが欠かせないという80代後半のAさんです。その方は、趣味その他で外出する機会が多く、家にこもっているわけにはいかないそうです。公共交通は不便で、クルマがなければどうしてくれるのか、と問いかけています。

徐々に認知機能が衰退していく私たち、万が一思わぬ事故で人の命を奪ってしまっただけでは取り返しがつきません。アレコレ言っている場合ではありません。家族の協力の他、コミュニティバスや乗り合いタクシーなどの導入を地元の行政機関に働きかけていきましょう。

☆ ☆

こんなうたを見つけました。

「歩くことがリハビリ、実直に実直に毎日歩く日々。」(2018年6月2日、NHKラジオ、「昼の憩い」より)

1939生まれの私、来春には80歳になります。公共交通を大切に、and歩く日々です。人生さいごの日まで道を歩けることが今の私の一番大きい願いのひとつです。みなさん、応援してね。

(茨城市竜ヶ崎市在住)

JR遠野駅の保存運動があり、保存に向けて署名運動が開始されるという記事が、7月24日の河北新報に載っていました(河北新報—宮城県を中心に発行、東北の他県についてもかなり詳しく記事が載る)。

そこで、JR遠野駅(岩手県)に行ってみました。

確かにJR東京駅のように威容を誇るような駅ではないですが、周りの建物等にもマッチして、民話の故郷・遠野にふさわしいと思える駅でした。

JRは乗降人数に比し駅が大きすぎ維持管理費がかかるので、小さな駅に建て替えたいようですが、ブロックづくりで瓦屋根という珍しい駅として雰囲気もあり、壊すのがもったいない気がします。

さて私は遠野駅を見てから、鉄道の楽しみ方として、駅を楽しむという方法があることを知りました。近くの図書館で調べたところ、駅の建物自体について書いた本、写真集が数冊ありました。

そして乗り鉄、撮り鉄等という言葉のほかに「駅鉄」という言葉をネットで検索したところ、ありました。それによると、「駅鉄」にもいろいろあって(いてが正しいか?)、駅に興味がある、駅名に興味がある、駅を踏破することに興味がある、などがあるそうです。

私としては、駅の建物に興味が出てきました。駅はその街のシンボルとして、気合を入れて建築されます。また、建築には地元の人の寄与も

あったと思います。そのため、それぞれ個性のある駅ができたのだと思います。

そこで、駅の写真集を買ってきて、青春18きっぷを使って、近くですが写真集に載っている駅をいくつか見てきました。JR山寺駅(山形県、仙山線)、JR蔵王駅(山形県、奥羽本線)、JR小高駅(福島県、常磐線)。まだ数が少ないですが、これからも写真集に載っている駅を訪ねてみたいと思っています。

このように駅に興味を持つことも鉄道の価値を認識することになるのかなと思いますし、私も含めてそのような人が増えていけばいいなと思っています。



JR遠野駅—コンクリートブロックづくりで瓦屋根の駅舎。珍しい駅舎である。

(宮城県栗原市在住)

当「問い直す会」においてはかねてより「道は誰のもの？」という問いかけで、現代の道路がクルマ最優先と化している現状を憂い、長い歴史を通して舞台である道の主人公が人間(歩行者)であったゆえに道路における歩行者の復権を提唱し続けてきた。むろん、この考えは正当であり、当会会員だけでなく多くの非会員も同様の思いを抱いている。しかし現実はどうか。

「若者のクルマ離れ」と言われながらも、地方都市の空き家・空き地の利活用?として青空駐車場は増加する一方で、街並み景観は醜悪化の一途を辿っている。また、駐車場の乱造とともに市街地へのクルマの流入は増えており、地方では(大都市でも?)クルマ社会は更に加速化している。しかし、文明の利器ともいえるクルマの市街地での増加にかかわらず、地方は若者などの住民の流出や中心街の賑わい減退などで疲弊し衰退するばかり。その対策としてなのか、自治体財政へのほんの僅かでもの寄与を狙うかのよう、観光振興や地元農産物等の販売促進を目的とした「道の駅」なる施設の自治体主導による設置が相次いでいる。

この「道の駅」は、かつての一般道路でのドライブインや高速道路附帯のサービスエリアとも似ているようで、非である。多くは前述のように自治体の主導によるものだが、国土交通省に登録されており、1993年に第一号が登録され、2018年4月現在で1145施設となっている。私の住む山形県には21箇所あるが、人口の少ない自治体での設置が多く、いかに財政規模の小さな中小自治体が道の駅に期待を寄せているかが窺える。

しかし、山形県一の人口規模で県都の山形市にはまだ1箇所も無いが、それでも最近では山形市でも2箇所の設置が計画され、そのうち1箇所の整備構想が示された。これも近くを通る高速道路(東北中央道)の米沢・山形区間の全線開通が間近になっていることを睨んでのことと思われる。

◆「駅」とは何か

古代の駅と近現代の駅、そして道の駅

さて、山形(市)は古代(白鳳~平安)から陸奥国と出羽国を結ぶ官道沿いの交通の要衝で、古代の「最上駅」が置かれた。この駅では奈良や京都の都や陸奥国府(多賀城)からやってきた官人や公的荷駄を運ぶ馬を休め、駅で待機している別の馬に乗り換え、または荷駄を積み替えて次の駅舎(駅家ともいう)を目指し、出羽国北部(現在の秋田県)や越後国方面などにでかけ、または陸奥国や都に帰ったのであろう。

すなわち古代の「駅」は文字通り「馬」が発着し、休憩(または宿泊)する施設であり、「駅伝」というスポーツ用語もこれに由来する。

そして明治になって鉄道が走るようになり、駅は「鉄の馬」の発着場所、中継施設となった。そして、この鉄の馬の駅には多くの人々が乗降のために出入りし、見送りや出迎えの肉親や友人などでも賑わい、プラットホームや改札口内外では詩情が漂うものであった。見送りの場合は別離や励ましなどの言葉が発せられ、家族や親友が列車が見えなくなるまで手を振る姿も見られる。また出迎えの場合は、改札口に現れるはずの相手を探し、互いに見つけあって喜びあい、「おかえりなさい」「しばらくぶりです」「お元氣そうでなによりです」などの言葉が交わされ、初対面の場合は「初めまして」の言葉とともに丁寧なお辞儀をし合う姿も見られるものだ。

しかし「道の駅」は来訪者で賑わいながら、誰かを見送る人も出迎える人も居らず、郊外型量販店の雑踏と変わりがない。

◆この目で見た「道の駅よねざわ」

やはり駅に非ずの思い

米沢市には以前より山あいの旧街道沿いに1箇所道の駅があるが、2018年にもう1箇所大きな道の駅がオープンした。たぶん規模と賑わいは山形県一、東北有数であろう。それも同年に高速道路の福島・米沢区間が全線開通し、その沿道と主要県道沿いに位置しているためでもある。



「道の駅米沢」の前景と内部の雑踏

そこで私も先日、管理している米沢郊外の古民家にてかけたついでに<自転車>で訪れてみた。日曜日ということもあり、案の定来訪者でごった返していた。同じ「駅」を名乗りながらJR米沢駅よりは賑わい度は遥かに凌駕しているように思えた。むろん、マイカー族をあて込んでの施設だから、広大な駐車場のほとんどはマイカーやトラックで占められ、少なくとも私の1時間弱ばかりの滞在時間中には公共交通たるバスの姿は観光バスを含め一台たりとも見当らなかった。仙台への高速バスも停車するが、本数は1日に片道6便のみ。駐輪場には私の自転車も含め3台。これはむろんレアケース。むしろツーリングの大型バイク用の駐輪場のようだ。

観光案内(道路案内も兼ねる)コーナーの女性に聞いてみたが、やはり福島など県外からの来訪者が多く、私が同コーナーの前に居る間もはっきりなしに県外からのマイカー利用の来訪者と思しき人が道路情報などを訪ねていた。

ともかくこの地は、以前は黄金の稲穂の絨毯が広く敷き詰められていた「豊葦原瑞穂」の地であり、まさしく日本的景観を呈していた。それが今は建屋面積の数倍がアスファルトの大地となり、これが公設の観光施設というわけだが、インバウンドの掛け声で呼び寄せられた外国人

観光客に自慢できる「美しいニッポン」の風景とはとても思えるものではない。

「道」という舞台の主役がクルマにとって代わられてから久しいが、「駅」という名称までがクルマのものになってしまった。しかもこの「駅」で古代の駅で別の馬に乗り換えるように別のクルマに乗り換えるわけでもなく、同じ自分のクルマで別の場所にでかけるだけだ。だから駅の名を語る「非駅」なのである。「道の駅」という呼称の字面だけを見れば詩情が想起されがちだが、マイカー施設でしかない以上詩情など感じられるわけがない。「名は体を表す」とは言われているが、これほど実態と背離している呼称はない。

世界の各地で、例えば欧州の環境先進都市や米国のポートランド市などではいかにしたらマイカー使用を抑制し、公共交通や自転車利用への転換を図り、ひいては地球温暖化抑制に寄与できるかと努力しているのに、行政主導の道の駅の増加はそれに逆行している。

最後に、いささかどぎつい表現で締めくくりたい。道の駅は大水害などを呼び込む「地球温暖化推進施設」なのである。

(山形県山形市在住)

10月18日深夜に、大型トラックが追い越し禁止の片側一車線の道路で、無理に追い越しを掛けたため、対向車線の乗用車と正面衝突し、乗用車の運転者を死亡させた事件があった。この事件で所轄の警察は、トラックの運転手を過失運転致死容疑で取り調べをしていると報道された。この報道で気になったのが運転手の過失という部分である。明らかに、追い越し禁止の場所で違反をしているのに、何故過失なのだろうか。ただでさえ片側一車線の道路で前車を追い越すためには対向車線にはみださねばならない。この行為は極めて危険で正面衝突の大事故になりやすい。まして、対向車はそこでは追い越しが無いと思って安心して運転しているのだ。どう見ても、この事件は過失致死でなく危険運転致死傷罪に問うべきではないだろうか。

もともと我が国では自動車の運転で他人を死傷させたときに適用する独立した法律がなかった。そのため、長い間刑法の業務上過失致死傷罪が適用されていた。この法律には機械を扱う者が誤って他人を死傷させたとき、罰が重くなり手がなくなるという懸念から、厳罰にしないという裏事情があったと聞く。

ところが、飲酒運転などが原因となった、悲惨でかつ悪質な死亡事故が多数発生するようになって、業務上過失致死傷罪では罰が余りにも軽すぎるという、被害者遺族達の悲痛な訴えが大きな力となり、やっと、自動車運転を対象とする危険運転致死傷罪が刑法に組み入れられた(現在は自動車運転死傷行為処罰法に統合されている)。この法は画期的なものであった。即ち、自動車の運転の仕方によっては、死傷事故を引き起こす原因になると認めて裁くことになったからである。この法律では運転者の故意の行為

が交通事故の原因となる、という考えを初めて導入した。それまでは、あくまでも交通事故は悪気のない不注意、即ち過失であるという立場だったのだ。この法律により、飲酒運転で死傷させたり、猛スピードで死傷させたりすると故意の行為であると見なし、重罪に問われることとなった。

ところがこの法律、適用要件がきわめて厳しく作られている。ざっと挙げてみると、①飲酒運転・薬物運転、②大幅なスピード違反、③運転技量を有しない運転、④他人を妨害するためのわざと危険な運転、⑤赤信号の故意の無視、⑥通行禁止道路での危険な運転、⑦運転に支障を及ぼす病気がありながらの運転であり、これらの条件で運転をして死傷事故を起こした場合にのみ適用される。逆に、これ以外の運転行為では適用されないのだ。つまり、冒頭に挙げた事件の場合には危険運転致死傷罪は適用されないのである。

筆者は法律の専門家では無いので、学問的な見地から整合性のある主張は出来ないが、不思議に思うのは、道路交通法という運転時に広く遵守すべき法律があるのに、なぜ危険運転致死傷罪は、あえて危険運転を上記7条件の違反だけに限定したのであろうか。道路交通法に違反して他人を死傷させたら危険運転致死傷罪を適用するとして、どこがいけないのであろうか。単なる違反ではない。違反により人を死傷させているのである。今回の事件を顧みるにつけ、意図して違反した運転者が人を殺して過失運転致死傷罪という軽い刑で済まされるのは何としても納得出来ない。同法の適用条件を拡げるよう、早急な見直しを望みたい。

会報94号には、先の会員アンケート結果から整理した「会員アンケートにみる会の課題」を同封いたします。

課題はどれも難題ですが、今後の問い直す会の運営に根本的に関わる事項と考えます。世話人は当然課題の検討をすすめてまいります、簡単に答えの出るものでもなさそうなので、このさい会員の皆様とも認識を共有し、会活動へのさらなるご意見・ご参加をいただきたいと思いました。

私たちの思いを形にしていくために、何をし

ていったらいいだろうか、一緒にお考えください。

* * *

来年4月には、第25回総会を予定しています。これまで総会時に講演会を開催するのが例でしたが、来たる総会では、最近の「会員相互の交流を十分に」という要望を考慮して、講演会かわりに会員同士の意見交流会を催します。どのようなテーマでお話しいただくか(あるいはフリートークとするか)詳細は未定ですが、新しい試みにご参加をよろしく願いいたします。

ブログ、Facebook、Twitterのご案内

◆会の活動を広く知らせるため、以下のツールを活用しています。

◎**ブログ版「クルマ社会を問い直す会」**

<http://krm-tns.seesaa.net/>

従来のホームページとあわせて、ご利用ください。

◎**Facebookページ「クルマ社会を問い直す会」(2014年4月27日開設)**

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

会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎**Twitter「クルマ社会を問い直す会」(2016年6月8日開設)**

<https://twitter.com/kuruma66311273>

会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◆会員の意見発信のためのブログも開設しています。

◎**ブログ「脱クルマフォーラム」(2014年5月3日開設)**

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

クルマという不完全な機器に依存した交通システムの弊害が放置されている実態を訴え、ほぼ毎日百数十の訪問者を得ています。

◎**ブログ「歩行者の道」(2015年8月9日開設)**

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

おもに歩行者の交通権を主張していこうと考えています。

クルマ社会を問い直す会会員の意見を外へ向けて発信していく活動にご参加をお願いします。ブログやFacebookページと一緒に投稿してください。

投稿のためにはあらかじめインターネット上の登録が必要です。

登録の手順については、世話人の富田悦哉 ziteco@e00.itscom.net までにお問い合わせください。(非会員は登録できません。)

2018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に「2017年度会費払込済」「2018年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2017年度、2018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。
2018年4月1日から2018年10月10日までの会費・寄付払込者は109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。
ぜひとも、2018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**をよろしくお願いたします。
会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報92号に同封した名簿参照)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 有志メーリングリスト管理人 杉田正明

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。2018年8月5日現在で参加者は92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)尚、すでに登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡下さい。ご連絡がない場合、メーリングリスト登録から削除することになります。

お分けします

会報バックナンバー

- 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~93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)。
以上、申し込みは杉田久美子(会報92号に同封の名簿参照)まで。

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。
- 地域活動連絡係…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・地域活動連絡係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。

公的機関への意見事例等をお寄せください

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～

《2/23(土)、3/23(土)》

時間 13:00～16:00(予定)

場所 千代田図書館 研修室

<https://loco.yahoo.co.jp/place/g-Gvoww41Ds-/map/>

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への参加者へは、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・場所確認のための電話をください。

問い合わせ 杉田正明 080-9538-9178

■ 2019年度クルマ社会を問い直す会 総会のお知らせ

《4/20(土)》

会員の皆様へ

2019年度クルマ社会を問い直す会総会を以下のように開催いたします。ご予約下さいますようお願いいたします。詳細は次号でお伝えします。(事務局担当世話人 富田悦哉)

開催日 2019年4月20日(土)午後

会場 東京都北区「北とびあ」902会議室
(東京都北区王子1丁目11-1)

※会場は「北とびあ」です。ご注意ください。

※総会の後に会員による意見交流会をいたします。議題設定については検討中です。

■ 「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

●次号発行予定：2019年3月下旬

●原稿締切り：2019年1月31日(締切り厳守で
お願いします)

●送付先：林 裕之(会報92号に同封の名簿参照)

hayashi3120@kjf.biglobe.ne.jp

【投稿規定(募集内容)】2018年9月発行93号より一部改訂
※クルマ社会の問題に関連したものに限り。

◎投稿【意見や情報、提案、活動紹介、おススメの本、
調査研究文など】

・1つの号につき一人1点までとします。

・字数はおおよそ7000字以内(写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして4ページ分程度)。やむをえず超える場合は、事前にご相談ください。

◎その他、新聞や雑誌に掲載された活動や投稿などの記事、写真(解説つきで)、イラストなどもお寄せください。

◎原稿の執筆者名は本名記載が原則です。事情により匿名を希望される方はお知らせください。

★原稿についてお願い

・パソコン入力の場合は電子メールにファイル(Wordなど)添付で、手書きの場合は原稿用紙に楷書で書いて郵送でお送りください。

・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記し

てください。原稿について質問する場合がありますので、
連絡が取りやすい手段を明記してください。

・原稿をお送りいただいた方には受領の連絡を差し上げます。もし数日経っても連絡がない場合、恐れ入りますが確認のご連絡をお願いいたします。

・会報はホームページでも公開しており、非会員の人々も目にします。専門用語や略語には説明を添え、だれでも理解しやすい文章をお願いします。文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。

・図版はモノクロ誌面で見やすい工夫をお願いします。

・引用文は出典を明記し、インターネットなどの無料提供画像・地図は利用規定に従って使用し、部分加工した場合はその旨を明示してください。

・商業出版でない我々の会報は手間・時間削減等のため、会報担当者による原稿の字数調整や内容整理はいたしません。執筆者による校正も基本的に行いません。よく推敲した完成原稿の提出をお願いします。

・原稿に不明な点や疑問等がある場合、執筆者に調整していただきます。なお、明らかな誤字脱字や不適切な表現は、執筆者に断り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。

※上記の規定に応じていただけない場合、掲載を見合わせる可能性もありますことをご承知おきください。

版下作成：梅沢 博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文