

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
共同代表：青木 勝 足立礼子
連絡先：〒551-0001
大阪府大阪市大正区
三軒家西3-10-16(青木)

編集：林 裕之、足立礼子
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

103

2021年3月31日発行
(年4回発行)
会創立1995年



毎年11月第3日曜日は国連が定めた世界道路交通被害者の日(※ワールドデー)です。2020年11月15日(日)大阪中心部、道頓堀川の船上から交通被害者に哀悼の意を表し、交通安全を訴えました。※国際機関等が重点的問題解決を全世界の団体・個人に呼びかけるために定めた記念日。(写真と文：青木 勝さん。報告記事6ページ)

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 「信号のない横断歩道でとまらない車と歩行者の“おじぎ”への疑問」 声明文を提出(足立礼子)……2
2020年の世界道路交通被害者の日・追悼集会(東京)を行いました(佐藤清志) ……5
追悼集会・キャンドルライブの集いに参加して(足立礼子) ……5
世界道路交通被害者の日に大阪交通遺児を励ます会と共催で、キャンペーンを行いました(青木 勝) ……6
第11次交通安全基本計画(中間案)への公聴会等での公述人発言
(佐藤清志/岡田百合香/長谷智喜/児島早苗/前田敏章/足立礼子) ……7
第11次交通安全基本計画(中間案)へのパブリックコメントへの応募意見
(榊原茂典/富田悦哉) ……17
- 投稿 交通事故のない世界を目指して—愛する家族を亡くされた方の思い—
稲城市在住Sさん(50代)にお聞きしました(菊池和美) ……20
“会”の名称をアピール(木村孝子) ……24
『交通事故は本当に減っているのか?』刊行に励まされ(前田敏章) ……25
私は車と戦った(福田 剛) ……27
- 書籍の紹介・出版物情報
『コロナで都市は変わるか 欧米からの報告』(矢作弘他著)、『交通事故は本当に減っているのか?』(加藤久道著)、『移動貧困社会からの脱却』(楠田悦子他著) ……28
- メッセージほか 総会・講演会・交流会のお知らせ…30/共同代表より…31/事務局より…32/
会計よりほか…33/案内板・原稿募集案内…34

「信号のない横断歩道でとまらない車と歩行者の“おじぎ”への疑問」 声明文を提出 足立礼子(世話人)

信号のない横断歩道で歩行者がいても、停止する車は少ない——この実態は、JAF(日本自動車連盟)が2016年から全国調査の結果を公開して以来、メディアでよく取り上げられるようになりました。しかし、停止しないという違法行為(道交法第38条違反)によって多くの歩行者が犠牲になっている現実ほとんど報じられず、もっぱら話題となるのは「歩行者が車におじぎをする」行為で、その行為が車の停止率向上に貢献するかなのような報道も少なくありません。このような、交通弱者に責任を負わせるような意識の蔓延は憂慮すべきことだと思います。

そこで、会として声明文を作り(原案作成には新会員の岡田百合香さんにもお力添えいただきました)、他団体にも呼びかけて6団体から賛同をいただきました。2020年12月、賛同団体と連

名で、声明文を警察庁、都道府県警察、報道機関(テレビ局、新聞社)、全日本交通安全協会などに送りました。

以下はご賛同いただいた団体です。諸事情でご賛同いただけなかった団体からも、応援の言葉をたくさんいただきました。みなさまありがとうございます。

●ご賛同いただいた団体

大阪交通遺児を励ます会

NPO自転車活用推進研究会

サイクリング・エンバシー・オブ・ジャパン

持続可能な地域交通を考える会(SLTc)

安歩権と安全に歩ける街を求める会(千葉県船橋市)

豊橋子どもの命と安全を守る会

声明文 信号のない横断歩道でとまらない車と歩行者の“おじぎ”への疑問

この声明文は、横断歩道を渡る際に歩行者がおじぎをする行為を否定するものではありません。おじぎによって車の一時停止率が上がることを期待するような社会であってはいけなく、運転者が法を守ること＝歩行者の命と身体を守ることが当たり前の社会にしていこう、というメッセージです。

2020年10月に、JAF(日本自動車連盟)による「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査」の2020年の結果が公開されました。一時停止率の全国平均は改善されつつあるとはいえわずかに21.3%ですが、その中で長野県は72.4%と最も高く、その理由は「子どもが横断時におじぎをするため」だと解説されています。

それに対し「心温まるいい話」とメディアや教育機関などが好意的にとらえ、「わが県も見習っておじぎをして一時停止率を高めよう」という動きも高まっているようです。

しかし、「なにかおかしい、それでいいの?」と、私たちは強い疑問を感じています。

まず、「横断歩道を横断しようとする歩行者等があるときは、車両は横断歩道等の直前で一時停止し、その通行を妨げないようにしなければならない」ことは、道路交通法第38条に定められた義務です。赤信号で停車するのと同じ、法定の義務です。

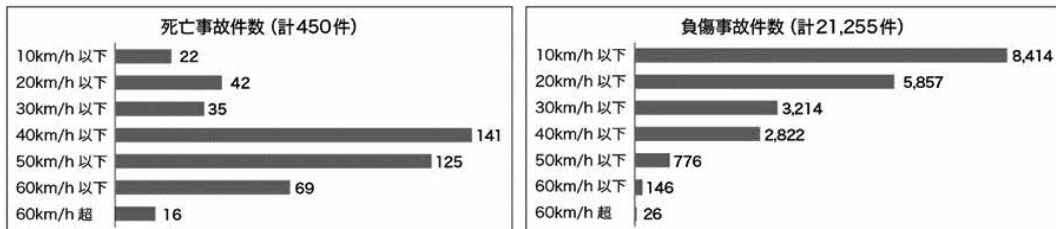
ドライバーのみなさんが信号のある横断歩道において赤信号で停車するのは、歩行者がおじぎをするからですか。いいえ、「法律で定められた義務」だからですよ。

信号機のない横断歩道での停車も同じはずですが、なぜか法定の義務という視点が消え、「歩行者がおじぎをすれば喜んで停まるよ」「そうすればお互いに気持ちがいいね」という“思いやり精神”論へと話がすり替わっています。

もちろん、思いやりの心を持つことは社会道徳としては望ましく、長野の子どもたちの行動を否定するものではありません。しかし、それに甘えて、ドライバーが法律違反を長く繰り返してきたことを反省もせず、その原因が歩行者の態度にあるかのように、「歩行者のおじぎ歓迎!」というのは、あまりに身勝手な話ではないでしょうか。

横断歩道で車が停まる法定義務があるのは、人と比べて車の破壊力が極めて大きいからです。人が走る車とぶつかったら、生身の身体はひとたまりもありません。2014～18年の5年間で、信号のない横断歩道で起きた死亡事故は450件、負傷事故は21,255件にのぼります。多くの歩行者等の命が奪われ、体が傷つけられています。

信号機のない横断歩道における自動車の危険認知速度別歩行者の事故件数(平成26～30年)
(内閣府「令和元年版交通安全白書」より)



車が一時停止をしないのは「歩行者が渡るかどうか分からないからだ」という意見をよく聞きますが、歩行者は、停まらない車のほうが圧倒的に多いことを知っているから、たとえ手を挙げて横断の意志を示したとしても、怖くて「命がけ」の一步をなかなか踏み出せないのです。横断の意志が分からないということを、停まらない理由にして違反をするのは、強者の横暴、道路上のパワーハラスメントともいえるべきです。この構図が何のおとがめもなく長年黙認されてきて、多くの歩行者の命と体が犠牲になっています。

日本では、道路は車のスムーズな走行が最も優先され、歩行者と自転車利用者の安全は二の次にされています。交通安全は、歩行者の注意と自衛に大きく委ねられ、幼児にも高齢者や障がい者にも、健常な大人と同じ注意力が求められています。交通事故死者のうち歩行者と自転車利用者の割合は5割を超え、先進諸国と比べて突出して多いのが現状です。交通環境においては、日本は交通弱者に冷たい、残念な国です。

スウェーデンやオランダなどの交通安全先進国は、30年以上前から歩行者を守ることを最優先課題とし、事故死者と重傷者をゼロにする『ビジョン・ゼロ』政策を国の責任で実践し

ています。「交通の利便性のために人命が失われ、永続的な傷害をこうむる人が出ることは、もはや倫理的、社会的に許されない」という共通認識のもと、交通の利便性と安全性を天秤にかけてその均衡点を探る、という発想を放棄したのです。今では、市街地のほとんどは車の走行速度が時速30km以下とされ、横断歩道ではないところでも歩行者がいれば減速し、横断させることが定着しています。

また、スウェーデンでは、子どもの行動や心理の研究に基づいて「子どもを交通状況に合わせて教育することはできない。子どもを交通事故から守るには、交通環境を変えるしかない」という理念に基づいた安全対策がとられています。

こうした取り組みはヨーロッパ各国に広く浸透し、ノルウェーの首都オスロでは、2019年に歩行者・自転車の交通死者ゼロを達成しています。

日本も、子どもをはじめとする歩行者側に過度な注意を強いたり、「思いやり」やおじぎを要求したりするのはもうやめにして、まず車を使用する大人が責任として法を守り、歩行者を守るという当たり前のことを実行する国にしていきませんか。

警察関係の皆さんは、歩行者の命と体を守るため、全国各地の信号機のない横断歩道に立って車への注意喚起と指導を行い、違反車を取り締まってください。オービス(速度違反自動取締装置)や防犯カメラを増設して、取り締まりに役立ててください。

世界に誇れる真に安全で、本物の思いやりに満ちた交通社会を作っていきましょう。

2020年12月
クルマ社会を問い直す会

賛同団体(p2に記載の6団体)

2020年の世界道路交通被害者の日・追悼集会(東京)を行ないました

佐藤清志(世話人)

2020年も毎年11月第3日曜日に国連が定めた世界道路交通被害者の日(World Day of Remembrance for Road Traffic Victims)を14日(土)の16:30~18:00の間で東京・港区立芝公園において開催しました。

今年は新型コロナウイルスの影響から集会という形の開催が危ぶまれていたのですが、計画段階の頃にやや沈静化していたこともあり、当日の検温や各自消毒用アルコールの準備など十分な対策を施すことにより、例年通りの開催にこぎつけることが出来ました(港区からも申請段階で感染対策に対する覚書の提出を求められました)。

昨年までは実際のローソクに火を灯していたのですが、区の担当が替わってしまったためか、NGが出てしまい、LEDのローソク型ライトで代用し、並べ飾りました。

昨年にも増した19名の参加者が集い、このところ聞かされている悲惨な交通被害も含め、被害者への哀悼と再発防止を願う黙祷を捧げました(当会からは、足立共同代表も初めて参加しました)。

昨年同様にスタート時間をこれまでより早い時間にすることで、11月とは思えない暖かな気候の中、幻想的な日没の風景の中で皆様と有意義な時間を過ごすことができました。

感染の影響も重なり、これまで以上に命の大切さを感じる年となりました。

〈参考〉 世界道路交通被害者の日について

2005年10月、国連総会は毎年11月第3日曜日を世界道路交通被害者の日(World Day of Remembrance for Road Traffic Victims、ワールドデイ)とすることを決議しました。

1993年にイギリスの交通被害者団体ロードピースが犠牲者を追悼する会を開き、これが、欧州全域、世界へとひろがり、国連決議となりました。この決議に基づき、世界各地でワールドデイの行事が行われ、わが国でも、2007年から、各地でワールドデイの催しが開催されるようになりました。

毎年、北海道や大阪などでワールドデイのシンポジウムや啓発活動が予定されています。

東京では、2008年から、全国交通事故遺族の会(KIK)が「世界道路交通被害者の日」の集まりを開いてきましたが、KIKが2012年末に解散。その後有志が集い、実行委員会を組織し、各地の交通被害者・遺族団体・交通安全研究組織などと連携して、今回も昨年につき、東京での2020追悼集会を開催し、失われた家族を悼み、交通被害の根絶のために何ができるかを考えました。



追悼集会・キャンドルイブの集いに参加して

足立礼子(世話人)

2005年に国連総会で11月第三日曜日と決議された「世界道路交通被害者の日」は、世界中で道路交通被害者について考える「国際デー」です。日本では道路交通被害者のご遺族らが、毎

年各地で集いを行っておられます。東京では東京タワー前の芝公園で、前夜にキャンドルイブの集いを続けておられ、遅ればせながら昨年初めて参加させていただきました。

当会世話人の佐藤清志さんが主催者代表としてあいさつをされたあと、当会会員の長谷智喜さんご夫妻、生命のメッセージ展を主催されている鈴木共子さんらご遺族をはじめ集まった人々

で、看板を立て、キャンドルを並べ、そこに灯(コロナのため、電池の灯)をともしました。主催者の一人でソフトカーの開発研究者である小栗幸夫さんが作詞作曲された「遠い日の記憶」の温かいメロディーが流れる中、静かに揺れる灯を見つめ、失われた命の叫びとご遺族のみなさんの心に思いをはせました。お子さんを亡くされたばかりのお父さんも参加されていました。最後に一人ずつ自己紹介がてら思いを述べ、来年につなげていくことを約束しました。初めての参加でもすぐ溶け込める、心温まる時間でした。

日本だけでも毎年5000人近い人が交通死(厚生労働省統計による)している現実を考えると、このイベントに集う人はあまりにも少数です。理由の1つは、この日のことがほとんど知られていないことにあると思います。国連の定めた国際デー

なら、内閣府は政府広報として、世界およびわが国で自動車によって毎年どれくらいの犠牲者が生じ、当事者とご遺族の苦しみはどのようなものであるかを、報じてほしいと思います。また、マスメディアは、そのような犠牲を生み出し続ける社会への問題提起をしてほしいと思います。

ご遺族の方々が、筆舌に尽くせぬ苦しみ、悲しみを抱えながら、その理不尽な現実を変えていかねばという思いで社会に発信され続けていることに、頭が下がるばかりです。そのご尽力によって交通犯罪の刑法が見直され、飲酒運転が減り、歩車分離信号が増え……おかげでどれだけ多くの命が失われずにすんでいることでしょうか。そのことに社会はもっと気づかなくてはならないと思います。

(東京都三鷹市在住)

レポート
会の活動

世界道路交通被害者の日に 大阪交通遺児を励ます会と共催で、 キャンペーンを行いました

青木 勝(世話人)

当会は2020年11月15日(日)世界道路交通被害者の日に大阪交通遺児を励ます会と共催で、キャンペーンを行いました。交通事故でかけがえない生命が奪われることの理不尽さと悲惨さを訴えました。

当日は5人のスタッフが背の低い船に乗り込み、大阪中心部に架かる橋の下をくぐることにしました。道頓堀川を航行し、大阪のど真ん中、なんばのグリコ看板がある戎橋付近でキャンペーンをしました。

ボリウッドダンスパフォーマンスや着ぐるみ、旗を立て、目立ついでちで行いました。

川岸ではたくさんの人たちが手を振って応援してくれました。

毎年世界中では100万人以上の方々が交通事故で亡くなっています。交通事故ゼロをこれからも訴えていきたいと思います。

(大阪府大阪市在住)



戎橋付近でダンスパフォーマンスで訴えました



道頓堀川で手を振って応援してくれる子どもたち

第11次交通安全基本計画(中間案)への 公聴会等での公述人発言

交通安全基本計画は、交通安全対策基本法に基づき、5年に一度、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるものです。2021～25年度を計画期間とする第11次交通安全基本計画の中間案が昨年11月、内閣府より出され、国民からの意見募集(パブリックコメント)のほか、公述人の募集があり、オンラインでの公聴会が12月10日に開催されました。

公聴会の公述人に、本会として佐藤清志さんが参加しました。また、会員の岡田百合香さんが個人として参加、前田敏章さんは北海道交通事故被害者の会代表として、長谷智喜さんは歩車分離信号全国連絡会会長として、児島早苗さんはKENTOの会代表理事として参加され、公述

人の半数は本会会員でした。午後には公述人等による意見交換会が行われ、佐藤さんの代理で共同代表の足立さんが参加し、意見を述べました。

以上の公述人の方々に発言内容を原稿にまとめていただきました。また、パブリックコメントに提出した意見も榊原茂典さんと冨田悦哉さんからいただきました。以下に紹介いたします。

オンライン公聴会の議事次第・公述人説明資料については、内閣府ホームページに掲載されています。(下記URL)

<https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/public/gijishidai.html>

(会報編集部)

本会としての発言

佐藤清志(世話人)

昨年の12月10日、内閣府が5年に一度改定される交通安全基本計画の見直しのために計画最終年に開催される「基本計画(中間案)に関する公聴会」に本会の公述人として参加しました。

実は、5年前の第10次の際にも公述人としての参加をしていました。そのときは本会の会員でもある奈良県の児島早苗さんが代表をするNPO法人KENTOとしての公述参加でしたが、今回はコロナウィルスの影響でオンライン開催となり、児島さんも奈良からのリモートでの参加が可能となったため、私は急遽本会としての参加をさせていただきました。以前より、「クルマ社会を問い直す会」からもどなたかの公述参加を願っていたこともありましたが、計画的ではありませんでしたが、本会の名を刻めたことを嬉しく思っています。

今回登録されたのは8団体と個人としての参加1名でしたが、それら9組の公述人のうち、5名は本会の会員でもあるという、圧倒的なホー

ム感覚の大会でもありました。

それぞれの会員からの投稿もあると思いますが、ここでは私からの公述内容をご説明したいと思います。

私が主張したのは大きく分けて次の5点、「基本理念に関して」「死者数目標に関して」「歩行者(特に子ども)の安全確保に関して」「交通事故被害者等に関して」「先端技術の積極的活用に関して」です。

1. 基本理念に関して

基本計画には基本理念が掲げられているのですが、第8次の計画から「人優先の交通安全思想」という文言が盛り込まれました。しかし、ちょうどその第8次の計画期間中に状態別死者数のトップが「乗車中」から「歩行中」へと入れ替わりました。クルマを利用する者より、クルマを利用しない者の死亡率の方が上回ったので

す。この状況は今回が初めてではなく、過去にもありました。それは年間交通死者数16,000人以上が3年連続した「交通戦争」と言われた1970年（昭和45年）前後の頃のことでした。

ちょうど、この時に第1次交通安全基本計画がスタートし、国民の意識の高まりもあり、また歩道橋に代表される交差点の歩行空間の確保(?)も進み、年間交通死者数・歩行中の死者数ともに急速に減少していきました。

以降、状態別交通事故死者数は1番が「乗車中」、2番が「歩行中」となっていたのですが、それが計画の基本理念に「人優先」を掲げた第8次(平成18～22年度)の間で再び逆転したのです。

「人優先」を掲げるならば、最も基本である「歩行者」が一番守られなければならないはずのところ、数字の上からは最悪の状態となってしまったのです。

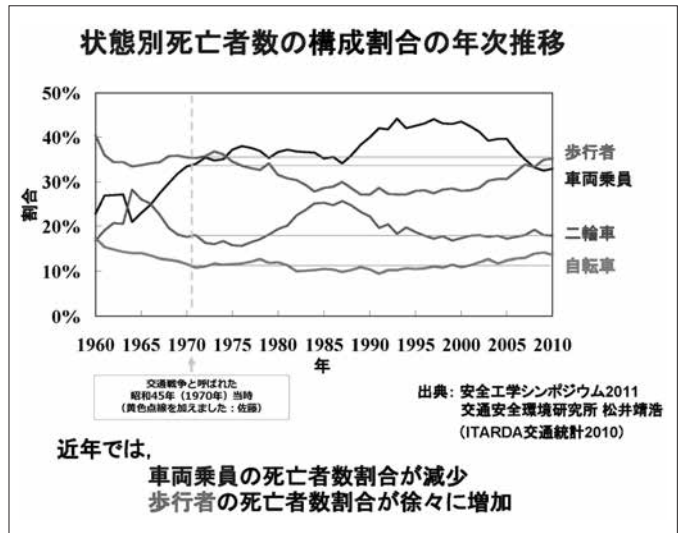
「人優先」はこのあとの現在までの計画の基本理念には引き続き掲げられているものの、「歩行者死亡数」はその後もずっとトップをキープしたままです。(グラフ資料参照)

今回、第11次の基本理念(中間案)にも「人優先」はしっかりと掲げられ、さすがに今回の重点項目には「子ども・高齢者」「歩行者」「生活道路」の順でそれらの安全確保を謳ってはいますが、「人優先」を掲げるからには、もっと強く交通弱者の危険性をアピールすべきと考えています。

また、これは公述の場では触れていなかったことなのですが、基本理念の最後の部分3.(6)「知見の共有」というところには「我が国の知見を世界と共有し、生かしていく視点も重要であり、国際的な連携や協力を推進する。」という文言があるのですが、「歩行者死亡」トップなどという欧米では考えられない状況を、我が国の負の部分として海外で活かすぐらいの認識が必要なのではないかとも考えています。

2. 死者数目標に関して

中間案をまとめた委員による検討会の議事録



グラフ資料

を読むと「ビジョンゼロ」という文言がいくつも見られたのですが、中間案の中には「ゼロ」を目標値として示す部分は残念ながらありませんでした。

被害者・遺族からすれば、たとえ目標の死者数が達成されたとしても家族が被害に遭ってしまえば、そんなものは何の意味もありません。とにかく死者は一人も出さないという強い目標建てが必要であり、「ビジョンゼロ」でも言われる、被害に関わる交通関係者すべてが責任を負う姿勢が重要であると考えます。「ゼロ」目標とすることにより、たった一人の被害に対しても、より注目(検証)がなされるはずです)

ちなみに、基本理念でお伝えした第8次時の年間交通死亡者目標は(24時間以内で)5,500人以下でした。この数字は最終年である平成22年を待たずに、2年前倒して達成され、あたかも第8次の計画が大成功で終わったようなおかしな雰囲気がありました。

3. 歩行者(特に子ども)の安全確保に関して

中間案では「歩道の整備」「生活道路の対策」「遊び場の確保」などかなり踏み込んだ内容まで取り込まれてはいるものの、具体的な実効性までたどり着いていないのが残念でした。そこで、子どもの利用する施設周辺での車両の規制や速度抑止、駐車禁止の徹底を訴えました。

実は、通行禁止場所での交通被害は危険運転致死傷罪に該当するはずなのですが、そういった適用がなされた事案は数少ないため、適用の厳格化も求めました。大津での幼児被害を受け、キッズゾーンなる車両規制も始まりましたが、危険運転罪の厳格的適用がなされない限り、スクールゾーン同様、形骸化してしまうのは目に見えています。

4. 交通事故被害者等に関して

交通安全活動も被害者の苦しみ・悲しみを理解していなければ、目的も見失いがちになってしまいます。交通遺族となって以降、中学・高校の授業や交通関係の場で講演活動の機会もいただいているのですが、あらためて被害者に対しての理解の足りなさを感じています。

被害者等の心情理解のためにもそのような当事者の講演の場を広げていただくとともに、本会会員の中でも行われている国連が定めた「世界道路交通被害者の日」による啓発活動の政府主導による実施を求めました。

5. 先端技術の積極的活用に関して

高齢ドライバー対策としてサポカーの推奨や予防安全機能搭載車の任意保険料割引など、あの手この手で予防安全機能(たとえば被害軽減ブレーキなど)が普及されようとしています。それら機能の作動条件は各社メーカーによってもまちまちでありながら、ユーザーへの理解は十分ではありません。

そのような現状でありながら、レベル3(条件下においてシステム主導の走行)車両の認可も下り、自動システム車両が現に公道を走行しよう

としています。

予防安全機能に対しての「過信対策」や「異常時のシステムからの引継ぎ(テイク・オーバー・リクエスト)操作対応」のためにも、ディーラー等での明確な機能の説明を徹底させるとともに、「自動運転」という言葉の独り歩きをなくすために、そして「運転支援」との違いを明確にするためにも用語の使い方に注意すべきと言及しました。

また、日産車が搭載したレベル3におけるハンズオフ機能(手放し運転)への問題提起も発言はできなかったものの、配布資料内には盛り込みました。

以上、5項目を意見主張する予定ではありましたが、一団体の公述時間は6分以内という、非常に短い時間であったため、ここで述べたような内容をすべて説明するには至らずに終わってしまったかもしれません。

また、これは余談にはなるのですが、この日私は午後から茨城県の中学校での講話が予定されていたため、本来であればとても公述参加が叶わなかったところではありましたが、先にも申しました通り、今回はオンライン開催ということでしたので、午前のうちから中学校にお邪魔をし、部屋をお借りして、茨城からのスマホによるオンライン参加を果たすことが出来ました。

コロナウィルスにより、私たちはいろいろと不便な生活を強いられるようになりましたが、リモートワークも進められる中、オンラインにより今回の参加を果たせたことに、新たな可能性を感じました。

(東京都品川区在住)

個人としての発言

岡田百合香

私は、今回の公聴会において、「医師としての立場」「子育て中の母親としての立場」「個人の立場」の3つの視点から以下のような意見を述べました。配布資料として当会会員でもある公衆衛生医・反町吉秀先生の「スウェーデンにお

ける子どもの交通事故予防対策について」(2003年)の論文を使用させて頂きました。

医師の立場から

役割分担と連携強化について。

交通安全に関わる機関として医療機関をぜひ加えて頂きたい。

医療は交通事故において負傷者の治療という印象が強いが、治療という事後対応のみならず、運転適性の判断といった予防においても必要不可欠な機関であると考えます。

しかし、現在医療機関は交通事故予防の観点からほとんど効果的な関与ができていないと感じる。

交通事故の中には背景に医療的問題を抱えるものが少なくない。

アルコール依存症による飲酒運転は周知の事例であるが、あおり運転、危険運転の背景には精神疾患が存在することも指摘しておきたい。

てんかんや糖尿病インスリン注射による重大事故事例は社会問題でもあり、一部専門家の間では疾患と自動車運転は重要な問題となっている。

一方で処方薬の影響でふらつきが生じ交通事故に繋がった事例、脳や心臓などの突発的な疾患により事故を起こした事例、また手術・抗がん剤に伴う運転への影響に悩むことは日常茶飯事であり、患者家族から運転に関して助言を求められることも少なくない。

これらを現在は個々の医師の判断で決めざるを得ない。高齢者運転事故では医師の判断が注目されたケースもあり、今後共通のガイドライン作りや、事故データの共有、問診票に運転の有無を記載させるなど、医療が交通安全に関わるべき点は間違いなく大きい。

関係機関に医療機関を含めることは安全な交通環境作りに必要不可欠であると考えます。

子育て中の母親の視点から

・未就学児童に交通安全教育は有効か

2歳の息子を育てる私にとって、交通事故の恐怖は人ごとではなく、解消は喫緊の課題である。

スウェーデンの児童心理学者は「就学前の子どもには、交通事故を避けるために必要な認知能力はない」「子どもを交通安全教育により交通状況に合わせさせるのではなく、子どもが交通事故に遭わずにすむ交通環境を作るしか道はない」と喝破している。

まさに未就学児の育児中である私はこのこと

を日々痛感している。しつこいくらいに道路に飛び出してはいけないこと、必ず手をつなぐことを言い聞かせているが、それでも興味を惹くものがあれば道路に向かってしまい肝を冷やしたこともある。複数の子どもを育てることになれば、常時子どもと手を繋ぎ、一時も目を離さないことは不可能である。

子どもは現在の道路環境に何の責任もない。大人が自分たちの都合で作りに出した子どもにとって危険な道路環境に、子どもたちを適応させるというのは大人の傲慢である。

にもかかわらず、子どもが巻き込まれる事故が起こると「飛び出す子どもが悪い」「親が悪い」といった子どもの特性を無視した残念な意見を目にすることも少なくない。

「子どもにとっては安全教育では不十分である」「道路環境整備が急がれる」旨の記載をお願いしたい。

・保護者を対象とした安全教育項目の作成

保護者への教育については「小学生への安全教育」「シートベルト着用」の項で触れられているが、一つの独立した項目として作成して頂きたい。

子どもはシートベルトやチャイルドシート着用について自分の意思で選択することはできず、保護者の安全意識が低い場合は、より大きい事故リスクを子どもが負う現状は理不尽である。

シートベルト着用以外にも、子どもを抱いての2人／3人乗り自転車で転倒し子どもが死亡した痛ましい事故は記憶に新しい。車内での子ども置き去りにより熱中症で死亡する子どもも毎年発生している。他にもベビーカー使用中のながらスマホなど、子育て期に関連した交通安全上の啓発事項は多い。

ぜひ独立した項目作成をご検討頂きたい。

個人の視点から

・「交通死亡事故死ゼロを目指す日」ではなく「ノーカーデー」を

交通安全運動の推進の項にて「交通事故死ゼロを目指す日」が挙げられている。関係機関の啓発活動はもちろん意義があるだろうが、国民

への浸透具合、効果については首をかしげざるを得ない。そこで、思い切って「交通死亡事故ゼロを目指す日」を全国一斉の「ノーカーデー」に切り替えてはどうか。近隣国ではノーカーデーをきっかけに自動車進入禁止区間の議論が進んだケースや、自動車のない生活を実感することで安全性に対する意識が高まったケースもあるようだ。同日は交通死亡事故ゼロを達成する可能性も一気に高まり、インパクト、効果ともに非常に大きなものになると考える。

ぜひご一考頂きたい。

・横断歩道増設について記載

横断歩行者の項において「歩行者は横断歩道を渡ること」という記載があるが、現在横断歩道の割合が少なすぎるのが、道路横断の一因となっていることは間違いなく考える。歩行者優先を掲げるのであれば横断歩道増設は必要不可欠である。

・「人優先」ではなく「歩行者優先」

本計画案では「人優先」という表現が多々見られるが、ここは明確に「歩行者優先」として頂きたい。

自動車を運転しているのも「人」である以上、「人優先」という意識を拡げることが即ち歩行者優先には繋がらないと感じる。

車は人と対立する存在ではなく、携帯電話や包丁と同じように「人の利便性や効率化のための道具」であるため、「車より人を大切にする」という表現には違和感がある。

配付資料に記載されているスウェーデンにおける交通事故への考え方を一読頂きたい。明確に「利便性のために人命や健康が失われることは倫理的社会的に許されない」「交通の利便性と安全性を天秤にかけけることを放棄」という表現がある。

「人優先」をもっと掘り下げて、「利便性よりも安全性優先」「利便性より人命・健康優先」といった表現を用いて頂くこともぜひご検討頂きたい。

(愛知県豊橋市在住)

命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長としての発言

長谷智喜(命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長)

2020年11月10日、第11次交通安全基本計画(中間案)の公聴会が開催されました。今回の公聴会は、コロナ禍の影響によりオンラインで実施され、個人を含む9団体が公述を行い、基本計画の専門委員や関係各省庁および公聴会傍聴人での開催でした。

私は、命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会として参加、各会の持ち時間は6分程度と短いため事前に資料を提出し発言させていただきました。

■第11次基本計画(中間案)について

中間案は、人命尊重、人優先の理念を掲げ、それらの語句が随所に散りばめられております。しかし、その具体的な内容を記した実効性のある施策を感じる事ができません。内容は、依然として歩行者への対策が、従来通り教育強化や

歩行者等に向けた注意喚起ばかりの自助努力が主体に感じました。人優先の象徴的な施策ともいえる「歩車分離信号」をとってみても、記載は全文中2か所のみでその具体的な施策や目標値も記されておりません。

これでは、第11次基本計画の理念すら揺らぎかねません。

中間案が人優先を理念として掲げる以上その実効性ある施策を明記してほしいものです。

そこで、歩車分離信号普及全国連絡会では、特に見直して頂きたいものとして、交通弱者保護の強化や事故処理の透明性を求め次の4項目に絞り中間案の見直しを求めてまいりました。

1.歩車分離信号とゾーン30 2.自転車通学生の安全について 3.ドライバーへの注意喚起の強化 4.ドラブレコーダーの義務化についてです。

2の自転車通学生の安全については、自転車通学途中の青信号で横断中、大型トラックの左折巻き込み事故で息子さんを奪われた遺族の声として、群馬事務局、黒崎陽子さんが公述いたしました。

私からの公述は、次の3項目についてです。

■通学路での歩車分離式信号機やゾーン30の促進、表記強調の必要性について

日本の信号交差点は、車の効率や利便性を重視し、交錯する車両運転手の注意力に歩行者の命の安全を図る信号システムを採用しています。

そのため、交通ルールを守り、青信号を横断しているにも関わらず、いまだ右左折車両による理不尽で凄惨な事故があとを絶ちません。これは、信号システムが「人はヒューマンエラーを犯す動物である」との前提の下、横断者に安全な配慮がなされていない結果です。この信号交差点システムには、図1に示すように横断者の注意力では防ぎきれない3つの危険が潜んでいます。この危険を容認して人命尊重の理念は語れません。

公述では、英国で使用している交差点信号運用の基本設計図(すべて完全分離)6枚を資料添付いたしました。また、歩行者保護では、車両の速度抑制も重要な課題です。人命優先の象徴ともいえる歩車分離信号の力強い推進及び、区域内の速度を落とさせ地域住民の安全に資する、ゾーン30の大幅な拡大明記を求めてまいりました。

■ドライバーへの歩行者保護の教育の徹底、広報の強化について

ドライバーへの歩行者保護の教育の徹底では、2016年のJAFの調査で歩行者がいても横断歩道で車が止まらないという問題を取り上げ、車を止めるのはお辞儀ではないということを述べました。4年後の調査結果は、車の止まる全国平



図1

均が7.6%から21%に上昇しました。この結果は、全国一斉に子どもたちがお辞儀を始めたからではありません。ドライバーへ優しく社会問題として投げかけたJAFのキャンペーン広報等の成果と考えています。車が横断歩道で横断者を見たら停止するのは、法規で定められたドライバーの当たり前の義務です。問題の本質を見誤っては事故防止にはなりません。

基本的に、歩行者の注意とは車から脆弱な生身を守る注意であり、ドライバーの注意とは自らはもとより他者を殺傷させない注意です。行政の安全指導では、どちらに重点を置くべきか再検討、交通弱者への教育・自助努力以上に、ドライバーへの歩行者保護の徹底した教育広報を願いたいものです。

■全ドライバーへ、事故防止、分析、証拠等に有効なドライブレコーダーの普及を促す

最後にドライブレコーダーですが、本案では、ドライブレコーダーの普及を車両運業者だけのものとしています。一般車両へも推進、義務化することを求めました。

運業者への普及で、ドライブレコーダーを利用した安全教育や事故抑止効果を求める施策を否定するものではありません。しかし、これは機器がもつ特性の一部にすぎません。

ドライブレコーダーの最も重要な特性は、突然発生する事故の状況を克明に記録できること

です。死亡交通事故では、基本的に加害者や目撃者の供述重視で見分調書が作成されていることから、これまで多くの遺族が事故処理に納得できず塗炭の苦しみを受け続けてきました。

本計画では、被害者支援の充実と推進が重点項目となっています。

記録の証拠活用は、事故処理の透明性に資するものであり、調書に疑問を抱いていた遺族を納得させる真の被害者支援策となります。

ドライブレコーダーの普及は、一般車両にも推進し、義務化に向け検討すべきということをご公述させていただきました。

■公聴会を終えて

このたびの公聴会では、各会の公述人から歩行者等への安全が具体的に記載されていない旨の意見が多く出されました。内閣府は、少なからずそれらの声を承知し耳を傾ける姿勢であったと感じます。

公述後、イギリスの交差点基本設計図について

て答弁がありました。それは、「イギリスの道路と日本の道路は構造が違うので、日本では歩車分離信号の普及が簡単に行かないという内容のものでした。しかし私には、普及の遅れに「渋滞が……」と述べてきたものを、「道路の構造」に言い換えたものでしかないと感じました。我が国の道路を車の効率優先で作りに続けてきたのは、国民ではなく行政です。徐々にでも道路構造自体を国民が安心できる安全優先の構造に転換していく必要性を感じます。

私たちは、車効率や利便性を重視するあまり、歩行者の命が脅かされる危険な交差点環境を容認することはできません。それは、結局、歩行者として日常生活をおくるドライバー自身の家族の命にも降りかかってくる問題でもあります。第11次交通安全基本計画においては、歩行者等の安全により重点を置いた実効性ある基本計画としてもらいたいものです。

(東京都八王子市在住)

KENTOの会代表としての発言

児島早苗(特定非営利活動法人KENTO代表理事)

2019年道路交通事故により、3,215人が亡くなりました。この数字は事故後24時間以内の死亡者数です。事故後1年以内の死亡者数について言えばその1.4倍で凡そ4,500人となっています。この死者数は、航空機事件犠牲者の皆様たとえで申し訳ありませんが、国内線大手航空機の平均座席数A社が約200席で、そうしますと1年間で満席の国内線航空機22機が墜落し全員死亡することに匹敵しているのです。毎年22機が墜落すると皆様安心して乗れますか。それだけの死者数がほぼ毎年道路上で生み出され続けているのです。

道路交通事故は捜査段階でも、刑事法廷段階でも大変軽くみなされる時代がつづき、今日もさほど変わっていません。

2004年に成立した犯罪被害者等基本法全文中に交通事故被害者の文字はありません。これは後々大変だと交通事故被害遺族方に呼びかけ、基

本計画内には『交通事故被害者』の文言を明記して下さいと全国各地から内閣府に対し遺族方の要望が始まり、結果(道路上の交通事故に係る危険運転致死傷及び業務上過失致死傷を含む。)の文言を加えて貰えました。

さほどに軽い道路交通犠牲者の生命です。

2002年より続ける省庁訪問の中、2005年内閣府犯罪被害者等施策推進室加地室長が5ヶ年毎の交通安全基本計画を紹介して下さい、同年10月に開催された第8次交通安全基本計画中間案公聴会に公述人として初参加が出来ました。同基本計画が国民に向けガラス張りとなった瞬間でした。

今回第11次交通安全基本計画の公述発表準備に際し第7次計画まで遡り基本計画文を読んでみましたところ、高齢化問題、通学路問題、被害者支援、地域ぐるみ、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間などの文言が第7次です

に記述されており、その後ハンプ・ラウンドアバウト・協働と言う文言が加わってくると同時に、見やすい工夫がされるようになりました。が、以降ほぼ同内容の文言が第11次中間案まで繰り返されていることにも気づきました。中間案策定までには専門委員会議が数回にわたって開催されていますが、同会議内で発案された内容の多くが計画案に反映されてはいないことも今回分かりました。ただ、計画案策定は大変な作業であり、貴方じゃあできますか？と尋ねられましたらとても担えるものではありません。

しかし、交通事故被害の遺族達は亡くならなくてもいい生命をどうやって救えるのか、第二・第三の犠牲者をどうすれば防げるのかを年々考え続けています。

例えば昨年秋頃より隣町の通学路問題を知り、コロナ禍の今年1年を掛け自治会長、自治会連合会会長、地域ボランティアメンバー方と共に要望書を市長・警察署長・JAF奈良支部長宛に提出をしました。そして地域の方々との協働により分かったことを述べますと、私たち国民・住民の切実な交通事故抑止の願いに対し、要望相手のいづこも他人事の対応であったことでした。5ヶ年ごとの基本計画には毎回、「国民と共に」「地域住民と共に」と謳われていますが、地域住民の必死な思いに応える行政などの側に本気さが全く見えて来ませんでした。ある窓口担当者は『死亡事故や重傷事故が起これば、対策を講じ、対策前後の結果を数値で見てもらえるが、何も起きてない通学路に対策や規制はできない、それを児島さん判って下さい。』と、交通事故の被害者遺族であることを知りながら発言しました。

息子は自宅近くで2トントラックに左側走行の道をふさがれ、トラックのスピードに押し戻され亡くなり、その後「死人に口なし」「泣き寝入り」の現実が待ち構えていました。同時に、同じ事故現場で以前にも、小学生が大型車により重傷を負った事実を地域自治会長から教えられました。生徒が大型車により重症を負った危険なその場所に対し行政の対策は何らなされず、その延長線上に息子の死亡交通事故が起きたのです。前回の事故時にすみやかな対策がなされる

ことで防げた交通死だったのです。厳正な捜査は一切見えず、安全対策をと遺族が願っても、捜査機関は動きませんでした。

先ほどの隣町の通学路安全対策要望活動の一環で、県内初のハンプ設置個所、同じくラウンドアバウト設置個所を視察しました。足を運び分かったのは、どちらの設置個所とも民家が周りに少なく、交通量も少ないことでした。ここに設けるならば、奈良市内の小学校区内で、危険個所が最多である隣町の通学路にこそ、ハンプとラウンドアバウトを即刻設置してほしいと心底願わずにはいられませんでした。

以上の経緯を踏まえ、交通安全基本計画に対し3点要望します。

1. 第11次以降の基本計画に対し付けられる国家予算の各施策に対する配分をガラス張りにして下さい。各策を自治体・警察署等に予算ごと丸投げではなく、地域住民や交通事故被害者遺族との協働体制を組める仕組みを必ず設けて下さい。
2. 基本計画を国民・地域住民レベルに合わせ、シンプルで判り易い、重点課題にポイントを絞った内容と文言に変化させて下さい。
3. 交通事故被害当事者・遺族・家族達と、地域住民・自治体・行政等をつなぎ、理解や共感・協働の促進を図るために大きな成果をあげている被害当事者・遺族・家族等の講演や、『生命のメッセージ展』開催を施策の一環として、計画の中に積極的に組み入れて下さい。（『生命のメッセージ展』を学校で開催している様子が写真で5枚、資料としてお手元に配布されています。）

※最後に、横断歩道で「右見て左見てもう一度右見て手をあげる」べき、それは私達大人自身です。大人の言動を見ながら子供達はそれらをコピーしていくのです。20年間あらゆる横断歩道と言う横断歩道で手をあげる「ひとり運動」が続いています。WEB画面のそちら側にいる皆さん、どうか一度勇気を出して横断歩道で手をあげてみて下さい。子供達に命じる前に私達大人が務めとして交通安全の為に手をあげる、共に、その先にこそ子供と大人が一緒にあげる社会が必ずやってきます。

以上でNPO法人KENTO(※NPO法人KENTOは2000年5月に交通事故死した息子健仁(ケント)が在籍中だった国立奈良工業高等専門学校の同級生・保護者・有志方で立上げられ、交通事故ゼロをビジョンとし活動を続けています。

<http://kento.holy.jp/>の公述を終わらせていただきます。

(奈良県奈良市在住)

(公聴会時の発表内容を一部変更して記載しています)

北海道交通事故被害者の会代表としての発言

前田敏章(北海道交通事故被害者の会代表/地域活動連絡係)

当会の活動と願い

北海道交通事故被害者の会は、21年前に北海道警察の導きで発足しました。当初から「傷をなめ合うだけの会であれば、意味が無い」と話し合い、相互支援だけでなく犠牲を無にせず、被害ゼロを求める活動を重視し継続しています。

共通の思いは、「こんな悲しみ苦しみは、私たちが終わりにして欲しい」この一言に尽きます。公道で、本来「道具」であるはずのクルマが「凶器」ともなっている現状を、異常と捉えない「麻痺したクルマ社会」を改め、真に命が大切にされる社会を何より願い、2003年以来毎年関係省庁に「交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故根絶のための要望書」を提出し、求めているところです。

パラダイム転換への一歩となる抜本施策を盛り込んだ「計画」に

「中間案」への意見ですが、パラダイム転換〜クルマ社会の根本的転換〜への一歩となるよう、次の3点の明記、強調をお願いします。

1点目は、被害ゼロに向けた理念と目標です。「交通事故のない社会」を、「究極的」ではなく、ゼロに向けた中期目標を示し、その過程にふさわしい5年後目標へと「上方修正」をして下さい。中間案の目標では、(厚生統計への補正をしますと)5年間で1万4千人以上の死者を「仕方がない」と追認することになります。計画全体に関わりますので、再検討を強く求めます。

2点目は、走行速度の抜本的抑制です。この課題への踏み込みが、中間案で読み取れないことが残念です。10年前の公聴会でも申し上げましたが、日本学術会議の2008年提言「交通事故

ゼロの社会を目指して」では、10年間で死傷者数を10分の1とする中期目標とロードマップを提言していました。その、ゼロを目指す重点課題の第1に挙げられていたのが、走行速度の抑制でした。

しかしながら、中間案30ページの「効果的な交通規制の推進」の項には、「規制速度の引き上げ」という安全施策に逆行する記述があることは問題です。削除を求めます。当会資料2の「交通死傷ゼロへの提言」でも強調していますが、安全と速度の逆相関関係は明白です。走行速度の抜本抑制を基本理念にかかげ、「視点」と「柱」に加えて下さい。そして、これを徹底するために、ISA〜高度速度制御システム〜の早期導入を明記して下さい。

3点目は、歩行者等の安全と生活道路の静穏化です。歩行者、自転車、子ども、高齢者の安全を守りきる道路環境となるよう、「ゾーン30」「歩車分離信号」「自転車レーン」という核になる施策を早期に徹底して下さい。

私たちは、5年前の10次計画に初めて「ゾーン30による低速度規制」が位置づけられた時、大きな希望を感じました。しかし、その後の進展は、課題に比して極めて不十分です。「ゾーン30」は、昨年度末までに、全国3864箇所、北海道内で139箇所と承知しますが、札幌に住む私も、あまりに少なく、「ゾーン」というより点や線のようにはかえりません。大規模に面的に拡げなくては、全ての生活道路での低速度走行という波及効果も生まれません。

中間案でも課題として指摘されている、わが国の歩行者と自転車の被害割合の高さですが、ノルウェー(人口532万)では、2019年の15歳以下の

子どもの交通死がゼロになっています。一方わが国では、「小学生 交通事故相次ぐ」(2020年12月2日の北海道新聞)との記事見出しが示すように、小学生の被害も止まず、道警が「歩行者保護 徹底を」と呼びかけざるを得ない。この現状を改めなくてはなりません。

「歩車分離信号」も同様です。安全の効果が以前から確認されているにも拘わらず、設置率は4.5%に留まっています。「自転車レーン」を含め、西欧の進んだ理念と施策を本格的に取り入れ、計画の根幹に反映して下さい。

クルマ社会の麻痺を改めるために

私たちは、パラダイム転換を阻み被害を日常化させている要因に、以下のような根深い意識の麻痺があると考えています。

「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」「(誰もが加害者になるかもしれないから)加害者の罪は軽く」「賠償すれば良い(命=お金)」

などです。

こうした麻痺を改めるために、次の3箇所の

是正を求めます。

- ・中間案8ページの「参考コラム」(「道路交通事故による経済的損失」)は、命や健康の被害を「経済的損失」に置き換えており、麻痺を助長しますので削除すべきです。
- ・同じく26ページに「重大事故の再発防止」という項立てがありますが、これも麻痺を助長します。原因究明と再発防止は、「重大」事故だけでなく、全ての死傷事件に対して重視して下さい。
- ・47ページの、新たに加わった「横断歩行者の安全確保」の項ですが、「運転者に対して横断する意思を明確に伝え」との行は、本末転倒です。歩行者保護の点から適切に改訂すべきです。

以上ですが、私たちは、交通犯罪被害というものは「減らせば良い」などというものでなく、決してあってはならないものであると強く思います。本11次計画で、ゼロへ向けて大きく舵を取っていただくことを切望します。

(北海道札幌市在住)

本会として意見交換会での発言

足立礼子(世話人)

公聴会で佐藤さんが公述をされた日の午後、公述人を含む関係団体の人などによる意見交換会が90分間行われ、私は佐藤さんのご配慮により代理で参加し、5分間発言させていただきました。初めに、当会は交通事件被害者遺族だけでなくクルマ社会のひずみを変えていきたいと願う市民の団体であることを伝え、以下のような意見を述べました。

1. スウエーデンで30年以上前からとり組んでいる「ビジョン・ゼロ政策」は、死亡・重傷事故の原因の徹底検証からスタートしている。検証の結果をふまえて、政府・行政・メーカー・警察・運輸業者・ユーザーなどで責任を分かち、再発防止策を立ててきた。この仕組みを、第1節の「基本的考え方」に入れてほしい。
2. 事故原因究明のためには事故調査委員会を

設けるべき。交通事故が多すぎて検証も不十分になり、不当な責任を負わされている人も多いと聞くと、これは人権問題でもある。

3. 事故原因を徹底究明していけば、時速200kmも出るクルマが一般道を走る問題の是非、ブレーキ・アクセル踏み間違い事故がオートマチック車に多い問題、運転免許認可の基準が甘く、免許更新時もチェックが働いていない問題など、多くの課題が見えてくるはず。高齢ドライバーの過失ばかりが問われるが、若い人の事故も多い。全体を俯瞰的に見て事故防止策を立てるべき。基本計画にはないが、刑法が加害者に甘いことも事故増加の一因として検討されるべき事項。
4. 道路交通安全対策の〈6つの視点〉に、「交通弱者の視点に立った交通安全対策、交通弱者

の権利の復権」という言葉を盛り込んでほしい。中間案には「歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上」と記されているが、現状は、歩行者の安全は自衛に委ねられ、自衛教育が強化されている。国民の大半は道路の主役は車だと勘違いしているが、歩行者も主役である。その視点に方向転換を促す対策が必要であり、その視点に立っての横断歩道や歩車分離信号の増設、クルマの速度抑制などの対策を講ずるべき。

5. 第1章第3節Ⅱ「講じようとする施策」に、4と同じ視点から、遊べる道路の増設を盛り込んでほしい。「交通安全に寄与する道路交通環境の整備」のうちに「子供の遊び場等の確保」として「子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、…中略…公園等の整備を推進する」とあるが、下線部は裏返せば「道路は危ないから遊ばな」ということであり、道路から子供を締め出している。公園を造ってもそこに行くまでの道路が危険では、安全は確保されない。
6. 交通安全運動週間において、各地域で具体的な目標〈歩車分離信号を○つ増設、横断歩道を○か所増設、歩道を○m延伸など〉を立て、予算を立てて実施することを盛り込んでほし

い。建設的な具体案をもっと実施していけば、交通死傷者はもっと減らせる。

7. 交通事故ゼロの日、道路交通被害者の日、9月のカーフリーデーなどを活用し、「クルマを減らし、事故を減らす日」というキャンペーンを組んでほしい。
8. ドライブレコーダー、アクセル・ブレーキ踏み間違い防止装置、アルコールロック、運転免許証がないとエンジンがかからない装置〈免許証のICチップを活用〉など、車体の安全対策の装備義務化を強力に進めるべき。価格は高くなるが、人命を守るためには不可欠。経済優先ではなく人命第一の視点に立った安全基本計画を立てるべき。

他の方々からも意見が出された後、警察庁、国交省、文科省などの担当者から一部の意見について「こういう対策をしている」等の回答がありました。

この計画案は、2020年2月に策定が始まり、11月に意見公募があり、今年3月には計画が決定します。人の生死をあずかる計画ですが、死者ゼロにするための真剣な議論はどこでどのようになされてきたのでしょうか。関係者に聞いてみたいのです。

第11次交通安全基本計画(中間案)への パブリックコメントへの応募意見

榊原茂典(世話人)

世界一事故死者数を少なくするという目標(年間交通事故死者数2000人)ではおかしいのではないのか。それでは尊い2000人の命がむぎむぎと失われてしまう。国として2000人には気の毒だが死んで貰いましょうと宣言しているように聞こえる。あくまでも、目標はゼロとすべきである。難しいから目標を下げれば良いというものではないはずだ。それを実現するために、交通法規は厳正に守るよう徹底取り締まりをするという方針にして貰いたい。

今までに制限速度は10キロ程度の超過なら良

い、という常識を作ってしまった行政の責任は大きい。ゾーン30なら厳格に30以下で走ることを守らせること。10キロ超過は3割超過である。実勢速度などという考えは法を守らなくて良いと認めているようなものである。

信号のない横断歩道で自動車が止まらない事象も同じである。安全教育も重要だが法を守らせるといふ厳しい取り締まり方針が忘れられては困る。

(東京都杉並区在住)

◆基本理念について

全体的に計画文書として整えられているものの、決定的な不備は、「自動車という交通システムは不完全な部分が残置されており、自動車が交通安全における主な脅威であり、交通事故・事件の要因のほとんどを占める」という事実を前面に出していないことである。「人優先…」「子供が…」「高齢化の進展…」などと述べているが、結局交通事故・事件は自動車がらみであるということは強調してし過ぎることはない。「自動車は危険」という基本認識はすべての人に求められるもので、計画上でも明示すべきである。

◆死者数・重傷者数の目標について

「交通事故のない社会を目指して」「道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し」としながら、年間死者数2000人、重傷者数22000人という数値目標を設けることは強い違和感がある。結局それは犠牲を容認し、「その程度の努力でよい」という考えにとどまることになる。

「一朝一夕には…」というが、5年の間に死ぬ十数万人の人生はかけがえがない。

◆自転車の通行空間の確保

自転車の通行空間整備にあたっては、自転車利用者の意見を十分に反映し、実効性の高い設備となるようにすべきである。

自転車は本来「車両」であり、自転車と歩行者が混在するような通行区分は根本的に解消すべきである。車道において自転車と自動車が共存するためには、両者に対して不断に啓発が必要である。自転車の通行方法・位置は視覚的に明示されることが大切である。

◆生活道路と幹線道路ともに「人優先」を基調に

生活道路と幹線道路を区分した対策が記載されているが、実際には分別困難な事例が多いものと思われる。

そこで対策の基調となるべきは「人優先の交

通安全思想」である。

幹線道路であると区分された道路であっても、そこに生活道路としてのニーズがないか不断に検証されなければならない。

生活者(歩行者)のニーズを尊重した対策がとられず、自動車の利便に偏った環境が放置された場合に、歩行者にとっての「事故危険箇所」が生じるのである。

◆先端技術の活用推進、車両の安全性の確保

◇飲酒運転対策

飲酒運転対策としては、すべての自動車にアルコール検知装置の装備を義務化し、アルコールを検知した場合はエンジンがかからなくなる仕組みを導入すべきである。

また飲酒運転で検挙された運転者すべてに医師による治療を義務付け、アルコール依存症治療証明(または非該当証明)をもって運転を再開させるべきである。

◇無免許運転対策

すべての自動車に免許証(ICカード)がないとエンジンがかからない仕組みを導入すべきである。

◇運転不適格者対策

ドライブレコーダーやイベントデータレコーダーを活用し、危険運転や不正操作を記録・検知し、事故未然に警告を発する仕組みや、運転免許更新の際に運転不適格者を排除できる仕組みを導入すべきである。

◆先端技術の活用推進 自動運転車開発について

自動運転車の開発・導入は、交通ルールが完全順守される機能を実現すべきである。

自動運転車の都合に合わせて交通ルールを緩和するようなことは厳に慎むべきである。

◆歩車分離信号、右直分離信号(*1)の設置を原則に

通行者の動線が交錯することが事故の要因であることは、これまでの諸事故の経緯から明白であり、歩車分離信号・右直分離信号を導入す

ることが事故防止に資することは確実である。信号機の設置に際しては歩車分離・右直分離式を原則とすべきである。

◆「規制速度の引き上げ」は安全対策として不適切
「効果的な交通規制」として「規制速度の引き上げ」があげられている(*2)が、自動車の速度運動量の過剰によって重大事故の規模・被害が拡大している現状を省みれば、「規制速度の引き上げ」を交通安全基本計画に記載することは不適切である。

◆交通安全思想 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

道路交通法をはじめとする交通ルール、自転車利用法については小中高校の課程において必修とすべき。

◆自転車利用者への教育

自転車購入時に安全利用講習を受けることを前提とするべき。

自転車利用者にはカード(自転車安全利用講習の受講記録証)を発行し、定期的に安全利用講習を受けることを義務付ける。

◆安全運転の確保

自動車運転者教育にあたっては、歩行者・自転車の保護の徹底と、自動車の物理運動量の抑制的使用を重点とする。

◆安全運転管理の推進

自動車の安全運転管理は個々の運転手の注意に任せては限界がある。

この項に記載されているような安全運転管理(*3)は、事業者のみならず非事業の一般運転者にも導入されるべきである。現在のIT技術の発達により、それも可能になってきていると考える。

◆車両の安全性の確保

◇自動車の大きさを抑制する

交通安全対策のうでで道路幅員が不足するという問題は、主に自動車の大型化に起因するものである。自動車の車体幅の制限や、より小型

車への転換へ誘導する政策は必要である。

◇ながら運転の温床となるような機器を車内に設置しない

運転中にテレビ放送を視聴するような余計な機能をもった機器を車内に設置することを禁止する。

*1 右直分離信号：交差点の交通制御において、青矢印表示により右折交通と直進・左折交通の現示を分離する方式の信号。

*2 (中間案 II 講じようとする施策 1 道路交通環境の整備 (8) 効果的な交通規制の推進) 速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

*3 (中間案 II 講じようとする施策 3 安全運転の確保 (3) 安全運転管理の推進) 事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等(以下「ドライブレコーダー等」という。)の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(東京都世田谷区在住)



トキワマンサク
(会員K・Tさんの絵)

交通事故のない世界を目指して —愛する家族を亡くされた方の思い— 稲城市在住Sさん(50代)にお聞きしました。

菊池和美

聞き書きの経緯

交通事故に遭われたご家族の聞き書きを始めたのは20年程前の事でした。その頃、よく通る街道の交差点の脇に、小さな石像が置かれ、花が供えられるようになったので、この場所で死亡事故があったと思い、胸が痛みました。それから間もなく、事故に遭われたのが、私が頻繁に利用している公民館に勤める女性の息子さんであることを知りました。彼女とは顔見知りだったので、2年程たった頃、彼女に事故のことを聞きたいとお願いしました。彼女は快く応じて下さり、彼女の家で話を聞きました。

息子さんは機械好きで、高校に入ってから免許をとって、ご自分の貯めたお金でバイクを買いました。それからはバイクの構造と機能を研究し、バイクに愛情を注ぎました。しかしそのバイクの事故で息子さんは亡くなりました。石像は息子さんの友人たちが息子さんを偲んで建てたものでした。

今読み返すと、彼女がどんなに苦しい気持ちをおして話してくれたかと、読むたびに涙が出ます。何ページにもなる内容を短くしましたが、できれば全部をご紹介したい程詳細で、濃いお話でした。こんな苦しい思いをする方をなくすために、人も社会も本気で車社会を変えなくてはならない、また、車という乗り物が便利で人を魅了するものであるゆえに、人間はもっと厳しく制御していく必要があると思いました。

バイク事故で息子を亡くして (Sさん50代女性の話)

バイク事故と16年の人生

息子は次男で、長男とは12歳も年が離れています。地元の中学校を卒業してT高校に入学し、かねてから念願だった単車の免許を取りました。事故が起きたのは、片側一車線の鶴川街道の信号機のある交差点で、息子は直進で家に帰る途

中でした。右折した乗用車と接触して放り出され、対向の後続車にひかれて、ほぼ即死に近い状態だったということです。信号は青から赤になるところでした。接触した車の運転手は無傷でした。免許をとりたての19歳の男性でした。

息子はとても几帳面な性格で、亡くなってから机を見ると、修学旅行の写真や家族旅行の切符、バイト代を引き落としした銀行の控えや、クラス委員の委任状、大好きだったガールフレンドからの手紙の束や友達と一緒に写真等がきれいにファイルされていました。生活の様々な記念の品をとってあって、短いけれど、16年間、自分の生をとっても大切に生きて来たのだと思いました。

あの日の事

あの子(息子)は夕方は必ず8時までに帰ってくる子でした。「8時を過ぎたらもうご飯はないわよ」と言ってあったので、どんなに遅くても8時までに帰ってきた。その日に限って9時まで待っても帰ってこないで、先に長男と夕食を食べました。その時病院から電話があって、「怪我をしているから来れますか」と言われて、大した怪我ではないと思って「はい」と言いました。「どんな状況か、怪我の具合は？」と聞いても何も言わないから、大したことはないと思ってのんびりとパジャマやバスタオルを揃えて長男の運転で聖マリアンナ病院に行きました。

病院に着いて聞かされたのは、救急車に乗った時にはもう呼吸はしていなかったけれど、人工呼吸をすると息を吹き返したそうで、その後救命措置をいろいろやってくれたのだそうです。圧縮死と言って、心臓も肺もみなつぶれてしまって、99%助からないだろうが、残る1%にかけて最善を尽くしましょうと医者は言ってくれましたが、私が病院について間もなく亡くなりました。ああ、私を待っていてくれたのだと思いました。お父さんも駆けつけましたが間に合いませんでした。意

識は戻らないままで、ヘルメットは割れていたけど顔はきれいでした。本人も一瞬のことで、訳が分からず、いまだに死んだ気がしていないのではないか、今も心は、好きなことをしているのではないか、そう思うのです。

朝、「行ってきまーす」と出かけて、まだ帰ってこない、それだけなのではと思うこともあります。今考えると、いつもは別々に朝食をとるのですが、その日に限って皆で一緒に食べました。その日のことをあれこれ思い出して、もしもこうしていなければ事故はなかったのではないかと、繰り返し繰り返し考えました。

それから

私は地元の公共施設に勤めていましたが、事故のあと、2か月休みました。亡くなった時は人に会いたくなかったけれど、勤め先の方が家まで迎えに来てくれたり、もう働くつもりはなかったのだけど、「好きなだけ休みな」と施設の責任者が言ってくれたり、周りの人も私の分の仕事までしてくれていました。

だから、そろそろ出ようかな、家にいて落ち込んでいては駄目だ、頑張って仕事をやるより仕方ない、亡くなったちび(息子)も、うじうじしているのは嫌だろうな、いつかは踏ん切りをつけなくては、と思うようになりました。それで自分を叱咤して仕事に出るようになりました。

最初のうちは、仕事中でも突然涙がポロポロ落ちてきて、泣きながら仕事をすることもたびたびでした。乗客者の中には根堀葉掘り聞きたがる人がいて、「もう悪いけど何も聞かないで」と断ったこともありました。

夫の友人が「おいしいものを食べに行こう」と私達を連れ出してくれたりしたけれど、何も喉を通らなくて6キロくらい痩せました。「伊豆の温泉に行ってみたらいいよ」とも言われて行ったけれど、すぐに家に帰りたくなってしまふ、そんなことの繰り返しでした。でも辛いことを重ねていくうちに心が収まってくるのだと自分に言い聞かせました。どんな事よりも、我が子を亡くすのは想像できない事ことだと思いました。夫も10キロくらい痩せてしまいました。

病気は別れまでの時間が少しはあるけれど、事

故は一瞬で別れがやってくる。何もできないまま、余りに突然なのです。

悔やんだこと

事故の時乗っていたバイクは部品も特注した、大きく立派なものでした。オートバイを買うために、何年もお小遣いを貯め、不足分は夫が足して、やっと手に入れたものだったので、とても大切にしていました。つい2、3日前に、本棚を見ていたら息子のその小遣い帳が出てきたんですよ。

高校はバイク通学は禁止でしたが、学校外については規則はなく、乗るならばこそこそせず正しく指導を受けるようにという方針でした。息子は機械に強い子で、部屋にバイクを入れて部品をバラバラにして研究していました。坂道を走る時や大きな道走る時は、家にあった古い小さなバイクで何度も練習を積んでから大きなバイクで走っていました。用心深い子どもでした。

事故は夕方に仲間や先輩とバイクで出かけ、帰る時に起こりました。夜9時をまわってしまったので、急いで家に向かっていたのでしょうか。息子は最後尾を走っていました。

あの日はたまたま仕事が延びたため、私の帰宅が遅かった。早く帰宅していればあの子も出かかずに、事故に遭わなかったのかとか、ああすればよかった、こうすればよかったと随分悔やみました。

でも夫は運命は変えられるが持って生まれた寿命は変えられない、決められたものだと思います。そんな風に割り切れるものではないことは分かっていますが、そう考えなくては私達は生きていけないのです。

息子は私達の元にパッと生まれて、大きな教訓をパッと与えて逝ったのだと思います。だからと生きている私達に、たくさんの楽しみを私達に与えてくれたから、もうそれ以上は望まない、もう仕方ないのだ、と思うように努めたりもします。

幼稚園の行事には夫婦で必ず出かけました。あの子のお陰で学校の役員や自治会の仕事もした。あの子がいなかったらそんな経験はなかったで

しょう。子どもと一緒に親は成長するものだと
思いました。

息子は優しい性格で、私が玄関に靴を揃えず
に脱いでも、あとから帰ってきて「お母さんは
だらしないな」と揃えてくれました。学校へ行
く朝は、同じクラスの男子の家に寄って一緒
に行っていたそうです。その子は学校が苦手
で休みがちなお子さんだったそうで、お葬式
の時にそのことをお母さんから聞かされた。

友達がよく家に押しかけてきて夕飯を一
緒に食べていくこともありましたが、賑やか
だった家が突然火が消えたように静かにな
って、悲しく寂しいです。そんな私を元氣
づけようと、周囲の方が慰めの言葉をか
けてくれますが、頭では理解しても、心
がついていかないのです。涙って、本当
に枯れることはないと思いましたが。

裁判の事

今は最初に接触した乗用車の19歳の運
転手との裁判が続いています。轢いた後続
の対向車は不可抗力だったと言うことで、
裁判とはかわりがないのです。接触して
転んだだけなら、若い身も軽いから息子
は助かったと思うけれど、後続車がい
たらもう駄目ですよ。その運転手も若
者だったそうです。直接の死因は後続車
でしたが、事故は複雑で、追求しだした
らきりがないからでしょうか。その辺は
本当に不思議で分からないことです。

裁判所では息子が黄色で渡ったことを追
求されましたが、息子の信号が黄色な
ら、右折車の信号も同じですから黄色で
す。たとえ黄色であっても直進が優先の
はずですがそれを警察が言ってくれたの
は随分後になってでした。

そのようなことから不審感が募って、事
故の1か月後にこちらからお願いして再
度現場検証をしてもらいました。でも余り
熱心にやっている様子はありません。そ
れだけ交通事故が多く、交通課の人手が
足りないのかもしれないかもしれませんが、
死んだ人は言葉がないからどうしても不
利になる。生きている人の証言が強くな
るし、実際にそういう結果になる裁判が
多い。特に目撃者がいないとそうなり
がちです。

でも、嘘の証言をした人は心が痛ま
ないの

しょうか。済まないことをしたら、それ
をずっと引きずって生きるより、済ま
ないと謝罪した方が楽なのではと思
います。でもその立場になっていない
と分からないこともあるのでしょう。

事故後、本人と父親は息子の祭壇にお
線香を上げに来ましたが、母親はとう
とう一度も来ませんでした。もし私
が反対の立場だったら、同じ人の子
の親として謝っても謝りきれないで
しょう。何はあっても確かなのは、う
ちの子はもういないが、あちらの子
は生きていることからです。

信号については、交差点は曖昧で緩
い扱いのようです。信号が青になれば
人は渡れるし、車も通行できますが、
左折してくる車があると、人も車も
気をつけて通らなくてはならない。

それを知らない歩行者もいる(筆者注
:本来は直進の人や車が優先です)。そ
んなことから、交差点内の信号につ
いては警察の判断が緩いようです。

夫は費用が幾らかかっても構わない
と言って裁判を始めましたが、日本の
裁判は長期戦になるので現実には費
用のことも大きな問題です。それで
国選弁護士の方にお願いし、裁判の
回数についても相談して決めています。
今は月に一度裁判があって、夫はひ
とりで行って、結果を報告してくれ
ます。私には辛くて耐えられないと
配慮してくれたのです。

裁判を起こさないと、保険会社や警
察に従うしかなくなってしまいます。そ
れでは息子が浮かべれないから、良
くも悪くも真相究明だけはしてやり
たい、それが私達が息子にできる最
後の務めだろうな、と夫は言います。
私も心を強く持つようにしています。

裁判に臨んでは、事故をうやむやに
したくない、泣き寝入りはしたくない、
でもこちらが悪い部分もあるだろう、
全面的にどちらが悪いというのでは
なく、お互いに歩み寄って解決しな
くはないと考えています。「接触した
車の運転手は、もう二度と自動車には
乗らないと言っている」と警察から
聞きました。未成年だったから将来
もある人です。私は恨みというの
はないけれど、きちんと謝罪してほ
しい。また、「後続車の若者は、車
の修理代が何十万になった

けれどそれはいらなと言っていた」とも聞きました。これは警察署では教えてくれなかったので、近くの交番のお巡りさんから聞きました。この事故は、息子、接触した若者、後続車の若者、バイク仲間と、多くの若者の人生を変える事故でした。

その後のこと

あの子は友達に恵まれて幸せだった。お葬式も午後6時に始まって家の前に一杯に友人が集まって、終わったのが11時でした。学校の先生も皆来てくれて。後であの子の財布を開いたら、辞世の句のようなメモを発見しました。文章が得意で、人を感動させる作文や日記を書く子どもでした。自分は自由に思うままに生きたいというような文章でした。

こういうものを見ることができるようになったのもこの頃です(私にアルバムを見せてくれました)。以前は息子の部屋でアイロンがけをするのも辛くて辛くて。でも息子を(遺骨を)一人にしておくのも可哀そうかなと思って、話しかけながらアイロンがけをするようになりました。いまだに信じられなくて、「ただいまー」と返ってくるような気がして。死ぬって嫌だな、生まれるっていうのが素晴らしいと感じます。その気持ちはこういう経験をした人でないと分からないのではないかしら。立ち上がれない人も、そう思ったとき、ちび(息子さん)から「母ちゃん、だらしがないよ、弱虫だから」と言われている気がする。いつもそう言われていたから。「そうだね、だらしがないね、与えられた命は頑張って生きるよ、だけどあんたの分まで生きたいとは思わないよ」と言ったりします。

いつも胸の中にあの子がいてくれると思うから、普段は賑やかな子だったから、余計に悲しむだろうなと、空(から)元気を出しています。

死んだ子の友達を見るのが辛いという人もいますが、家に来てくれると私は子どもが増えたようで励まされます。慌ててお墓は作らない。裁判が終わるまでは家に置いておきたい。あの子が土の中に入れられるのが嫌なのではないかと思って。未練がましいかもしれないけれど。そばにいて欲しいのです。夫の母親も子どもを一人亡くし

て、ずっと遺骨を家に置いていた。その気持ちが今分かるのです。本当の悲しみや苦しみにあった人ほど優しくなれるのかもしれない。

自分の周囲の皆が優しいし、気にかけてくれます。命日には花を持って来てくれたり、あの子に人徳があったのだなと思います。だから自分も関わりを持った人に親切にしてあげなくては、お互いに助けたり助けられたりして一生懸命生きているのだと思います。

生きていくことは大変な事です。残された者は尚更です。

どこへ行ってもあの子の思い出があって、一人で泣いたりしていると、主人が「お前、何を泣いてるんだ」と言います。涙が出たいときは泣くし、今はもうこらえることはしません。

泣くと不思議と心が収まって来るので「あー、あの子が見ているのかな」と思います。

何億分の一の奇跡であの子と出会えただけでも良しとしなくては。どこかで待っていてくれる、いつかはまた会えると思うと自分が死ぬことに恐怖心がなくなりました。でも命は大切にしなくては。

夫の実家がお寺ですが、これ迄そのお経を何百回と読んでどれだけ心が救われたことか。人の生命は儂く死んで滅びるものだけど、与えられた命は限りあるからこそ大切にしないといけない、という教えです。

いつかあの子に会える日まで私もそうありたいと思います。

(東京都稲城市在住)



Sさんの息子さんを偲んで友人たちが建てた石像
—今も交差点で人々の安全を祈り続けています—

連日のように起きている公道上のクルマの事故。死亡事故につながることも多い。“会”のどなたかも書いていましたが、テレビや新聞で報道されて終わり、「またか」、みたいな扱われ方。事故の事実をマンネリ化させてはならないという“使命”を私達の“会”はもっていると思います。

2020年10月15日夜、私が住む市内で事故がありました。新聞報道によると、19歳のA少年が逮捕されました。無免許、軽自動車にぶつけそのまま逃走。軽自動車内の男女2人が死亡しています。市内のA少年、私の知っている人かも、という思いが私の脳裏をよぎりました。龍ヶ崎警察署に問い合わせました。「県警へ」ということなので県警へも問い合わせましたが、「新聞報道以上のことは伝えられません」という返事。とやかく詮索する権利は市民県民にはありません。私は両署に「全国組織『クルマ社会を問い直す会』の茨城県の会員の木村です」と名乗り訴えました。私達の“会”は「交通事故を減らすこと」を大きな目的の一つにしている、とも言いました。両署ともそれに対する反応は特にありませんでしたが、私は“私たちの会”をアピールすることができました。その報告です。

*

*

次に記すことは本題とは異なった内容ですが、クルマ社会に関するエピソードの一つとして記したいと思います。

私は、友人知人に宛てて本年も100枚ほど年賀状を差し上げました。「私自身の報告」として『『歩くことはリハビリ』、毎日60～70分は歩くように心がけています』と書きました。その私の賀状に対して「毎日1時間も歩いているのですね」という返事をくださった方がいます。私の歩き方について少し説明をさせていただきます。

私は「さあ、ウォーキング！」と決めて歩いているわけではありません。外出することは好きだし、外の空気は私に“力”を与えてくれます。(心して“密”を避けて)ちょっとおつかい、ボランティアとしてやっている公共施設のお花の水かえ、小貝川の堤防経由で帰宅……と、軽く60分を超えます。もう速足で歩けない年齢です。「さあ、ウォーキング！」と意気込んで出かけなくても、足し算すればこの位の時間になります。これも十分「ウォーキング」と言えるでしょう？

(茨城県龍ヶ崎市在住)



モンゴルの草原の草花
(会員K・Tさんの絵)

『交通事故は本当に減っているのか？』 (加藤久道著) 刊行に励まされ

前田敏章 (北海道交通事故被害者の会)

「隠れ人身事故」の増加を指摘

貴重な書籍が刊行されました(29ページの出版物情報を参照)。

副題に「『20年間で半減した』成果の真相」と衝撃的な言葉が並びますが、麻痺した「クルマ優先社会」を改めるために一石を投じた重要な書である(にしなければならない)と私は思います。

著者の加藤久道氏は、警察庁統計の負傷者数と損害保険料率算出機構(以下「損保機構」)の傷害件数(注)との差異(乖離)が、2007年以降顕著となり、2018年には0.48(約半分)にもなっているのは、「本来、人身事故として取り扱われるべき事故が、物件事故として取り扱われる、いわゆる『隠れ人身事故』の増加が原因」(183ページ)と指摘しています。

この問題～政府統計の「負傷者数」と損保機構

の「傷害件数」との差異(乖離)～については、昨年9月に会報101号別刷り2の45ページのグラフ「交通死傷被害と自動車運転処罰法等の関係と推移」で示唆していたものですが、加藤氏の著作は、この乖離問題をストレートに取り上げているのです。

グラフで見る乖離の実態 行政の「成果主義」は危険なクルマ社会の実相を隠す

加藤氏の指摘を踏まえ、改めて警察庁と損保機構、二つの統計をグラフにしてみました。(図1、2)

図1から分かることは、死者数(①と②)は整合していますが、③「(警察庁)負傷者数」と④「(損保機構)傷害件数」の乖離が大きいことです。その乖離率(③/④)は、2007年度に0.89であった

図1 死者数および負傷者数の推移

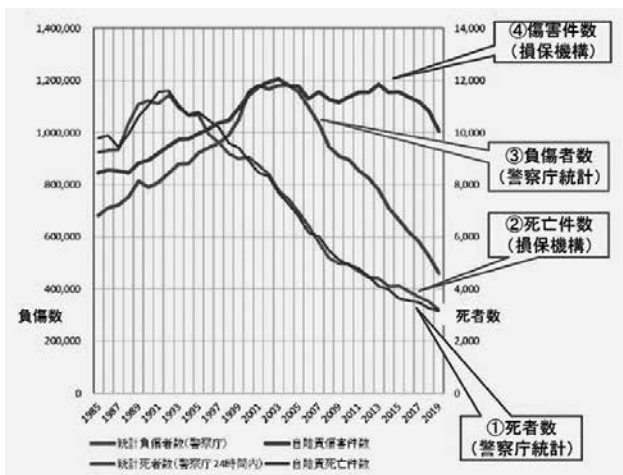
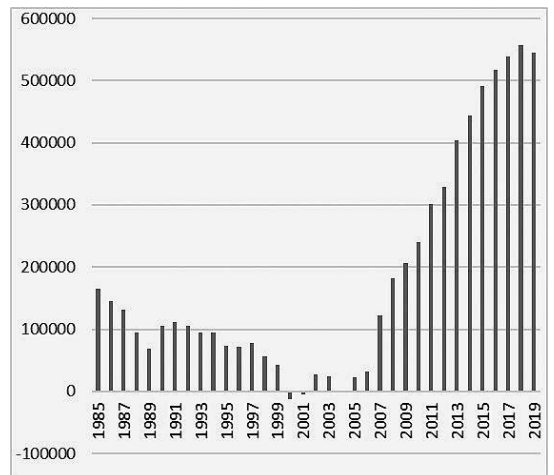


図2 負傷者数の「乖離」数推移
(④傷害件数-③負傷者数)



図の①、③の数は、警察庁交通局の「交通事故発生状況の推移」(「令和元年中の交通事故発生状況」p 2)

図の②、④の数は、損害保険料率算出機構の「自賠責保険収支の推移」(「自賠責保険の概況」p 90・91)

注:「自賠責保険支払件数の傷害件数」とは

2019年版「自動車保険の概況」(「損害保険料率算出機構 p23 ※ネット検索可)には、次の説明があります。「人身事故だけでなく物件事故として警察に届出がなされたものを含め、保険金を支払った件数を集計」

ものが2019年度には0.46にまで拡大しています。この乖離数の年ごとの推移を示す図2から、乖離拡大の異常な大きさと速さも分かります。

加藤氏は本書で、2007年からの乖離の問題に焦点を当てました。氏は、(5年ごと作成の内閣府所管)交通安全基本計画において、第7次計画(2001~05年度)までの目標値は死者数だけでしたが、第8次計画(2006~10年度)以降、負傷者数の目標値が設定されたことにより、行政の「成果主義」の中で、人身事故であるのに物損事故とカウントする「扱い」が次第に増加したのではないかと、次のように分析しています。「2007年から自賠責保険請求において、物件事故扱事案すなわち『隠れ人身事故』が顕著となり、以降増加しているものと思われる。」(151ページ)。

そして、最終章の第4章6では、「交通事故統計と交通事故の実態が相違する弊害」(179~182ページ)として

- (1) 交通安全に関する危機意識低下の懸念
- (2) 正確な交通事故統計の欠如
- (3) 遵法意識の低下

の3点を指摘し、こうまとめています。

「社会の秩序は、法を守り、社会規範を尊重することによって成り立つ。交通事故を起こした加害者の約50% (あるいはそれ以上)の者が、取扱いの違いによって処分を免れているといえる現状は、法秩序への信頼を失わせ、遵法意識を低下させることになる」と考える」(182ページ)

首肯できます。私は、特にここ20年の「死者数」の有意な減少の要因としては、危険運転罪の新設や飲酒運転厳罰化などの処罰法改正による悪質無謀運転の減少と、シートベルト装着義務化などによる運転者と同乗者の死亡数減少があると思います。

一方で、未だにクルマが結果として凶器となっていることへの社会の認識は薄く、「事故だから、仕方ない」「やる気でやったわけでないから罪は軽く」「賠償すれば済む」などという意識の麻痺は根深くはびこっています。結果として、今も社会が絶対に護るべき歩行者、自転車利用者の身の安全が軽視され、被害割合が減っていない

いことは、何度も指摘しているところです。

そして、私の所属する北海道交通事故被害者の会(現在の被害会員は118家族)には、最近も、かけがえのない家族を奪われ、又は自身や家族が傷つけられ、悲嘆と社会不信に苛まれている入会者が相次いでおり、会報手記にも悲痛の訴えが続きます。

根拠の無い楽観論に陥ることなく、抜本施策を総合的に

加藤氏は、本書の中(178ページ)で、北海道の会の2015年の公聴会での発言を紹介下さるなど、被害根絶への思いを代弁下さっています。会に届けられた著者からのお手紙にも、

「交通事故発生件数は20年前に比べて約半分以下になったとされ」「(国民は)より安全になったと考え、日々の危機意識が薄らぎ自分は大丈夫と交通安全の意識が低下していないでしょうか」「国民に正しい情報を提供し、正しい認識に基づく適切な行動がとれることを願って本書を起稿いたしました」

との言葉が添えられていました。

私も、根拠のない楽観論が中学生や高校生にも及んでいることを実感させられたことがありました。昨年の「命の大切さを学ぶ教室」の講話後感想文に記された次の一文(要旨)です。

「事故件数の最近10年の減り方が続けば、15年後にはゼロに近づく。簡単ではないが、自動運転の進歩もある。厳罰化は必要なのだろうか。」

私は「遺された親からのメッセージ」として、交通死傷被害は「減らせばよい」ではなく「決してあってはならない」ものであること、そのために、現在の刑罰の軽さを改め、わき見などの重大過失は「命の尊厳」と「結果責任」から厳格に裁くべきであると訴え続けていますが、大人が作った意識の麻痺により楽観論に陥り、自動運転車への幻想などで、「交通犯罪」という捉えが出来ない若者がいます。

クルマを凶器とさせない社会をめざし

この乖離の問題については、私たち北海道の会でも、2019年5月の学習会で、(上記別刷り資料作成にも協力いただいていた)青野渉弁護士から、次のように教示も受けておりました。

「警察庁の統計では、『負傷者数』は最近10年で激減していることになるが、実際には、激減しているわけではない。警察において、明らかな重傷事案にもかかわらず、人身事故として扱っていないケースが相当数にのぼる。近時の激減傾向は、一方当事者が怪我をしても人身事故として扱わない件数が増えていることを示しているものと思われる。」

ですので、北海道の会では、昨年12月10日の第11次交通安全基本計画中間案に対する公聴会後に知った加藤氏の書籍刊行を受け、急遽、当初予定していなかったパブリックコメントに以

下を追加意見として提出したところです。

「中間案9ページの『令和元年中の死傷者数は464,990人』との記述は、被害の甚大さと深刻さを覆い隠します。現状分析を正確にし、有効な対策を練るといふ、本計画の根幹に関わりますので、負傷者数は、損保機構の『傷害件数』を用いるべきと考えます。損害機構による同年の傷害件数は1,006,272件であり、警察庁統計の負傷者数461,775人との乖離率は0.46にも達するからです。本意見を加え、先の公聴会での当会意見の反映を切に願います。」

本書の刊行を励みにして、(本来当たり前であるはずの)命の尊厳が貫かれ、「道具」であるべきクルマを「凶器」とさせない、交通死傷ゼロの社会を求めて、訴えを続けます。

(北海道札幌市在住)

投稿

私は車と戦った

福田 剛

私のやったことは、間違っていたかもしれない。でもこれだけは言っておきたいのです。私は子供のころ車が大好きだった。赤ん坊のころ、よく車を見に、うば車に乗ったまま通りまで連れていってもらったと聞いています。でも、あれは10歳くらいのときかな？TVのドラマで車のハイキガスを部屋に充満させて、一家心中をしているのを見たんです。

「車というのは吸い込むと死ぬほどのものをばらまきながら走ってるんだ。」私は裏切られた。そして、誰にも告げずに車と戦い出した。なんとしても車の動きを止めたかった。でも子供だったので、考える事は幼稚で、走ってくる車の直前をダッシュして横切るといふものでした。

そしてとうとう私は車にぶつかって、全身打ボク脳ザショウになりました。

それから私はまた車が大好きになりました。全てを忘れて…。そして高校生のときに、先輩が

バイクのマフラーをとりはずしながら、「このススをばらまきながら走ってんダァー」と言いました。私は全てを思い出しました。私は完全に敗れさったのでした。

でもその時のことを弟に話すと、

「車と戦い出すなんて、まるでドンキホーテだよ。」とほめてくれました。今、グレタさんのことを聞いて、戦っているのは、ひとりだけではないと思っています。

エネルギーを使えば、肉体だって熱くなる。

車を見るたびに、思うようになりました。

「なんでみんな、こんなに急いでいるんだろう……。」地球温暖化を防ぐにはどうしたらいいか？要するに…、

「急がなければ良いんだ。」……と思っています。

(東京都新宿区在住)

『コロナで都市は変わるか 欧米からの報告』

矢作 弘、阿部大輔、
服部圭郎、
ジアンカルロ・コッテラ、
マグダ・ボルゾーニ 著
学芸出版社
2020年12月刊 282ページ
2420円(税込み)
ISBN 978-4-7615-1372-6



2019年末から流行し始め、2020年には世界に蔓延した新型コロナウイルス感染症（COVID-19）。多くの死者・罹患者を出すとともに、解雇や倒産、行動変化などによる経済的な困窮も深刻な状況が続いている。

この世界的な感染症に直面し、欧米の諸都市では市民の健康をまもるために交通分野の対策が急展開されたことは既に紹介したが（本誌100号『新型コロナウイルスで変わる地域交通』を参照）、同時に欧米では、都市交通に関する多様な研究論文や調査報告が発表されているようだ。

日本にいるとなかなか情報が入ってこないが、都市学を専攻する著者が欧米の調査研究を読み解き、日本語で解説した本が昨年12月に緊急出版された。本文は10章に整理されているが、大きく分けて、都市に関する議論、公共交通に対する風評の払拭、そしてテレワーク、商業（小売・飲食）、観光の展望を描いている。

都市学の識者が執筆しているだけあり、とりわけ都市の在り方に関する議論に多くのページが割かれているが、都市と交通は密接な関係にあるだけに、地域交通に関する議論は全体を通して行われている。中でも本誌読者の関心が高そうな内容は前半に書かれているので、ぜひ手に取って読んでもらいたいが、興味深いエピソードをかいつまんで紹介しよう。

例えば、我が国でもマスコミらが明に暗に自家用車利用を奨励するような言説を展開しているが、こうした言説は日本だけでなく、コロナ

禍を絶好の機会とばかりに「大都会は感染症に脆弱」だと主張し、クルマ依存のスプロール化を礼賛する言説が登場したようだ。しかしながら、スプロール地域の方が感染率が低いといった疫学的な証拠は全く存在しないばかりか、逆にクルマ依存の地域の方が感染者を多く出しており、電車に乗る人が多い地域の方が感染率が低いという調査結果すら登場しているという。米国の代表的な日刊紙であるニューヨーク・タイムズは、「地下鉄が危ない？ たぶんあなたが考えているより安全です」という記事を載せていたそうだ。詳しい内容は本書で確認してほしいが、そもそもこうした多様な議論が交わされていることが興味深く、新鮮に思う。

翻って我が国のマスメディアは一律に「満員電車」が危険だと煽り「ドライブスルー」などを礼賛し続けてきたが、公共交通に与えた風評被害を自省する様子はまるで見られず、諸外国の交通分野の取り組みを報じることもほぼ無かった。

また、日本政府や自治体の地域交通に対する取り組みは極めてお粗末な状況が続いており、道路には休日になると不要不急の自家用乗用車が溢れ返り、歩行者は相変わらず狭い歩道に閉じ込められてソーシャル・ディスタンスの確保もままならず、自転車利用者も肩身の狭い思いをしている。

こんな国にいると、これまで懸命に取り組んできた公共交通活性化やコンパクトシティといった取り組みに懐疑心を抱いてしまうかもしれないが、日本よりも酷い被害の出た欧米諸国では、都市の在り方についても日本以上に活発な議論が為されているようだ。交通政策や都市政策に携わっている皆さんにはぜひ本書を通読していただき、自信を持って政策展開に取り組んでいただきたい。

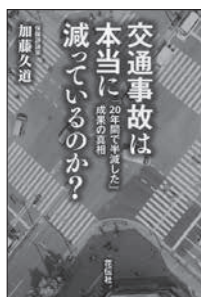
また、市民の立場で交通に携わる私たちにとっても、本書には日本のマスメディアが報じない示唆に富んだ議論が満載されており、一読されれば見識が広がることと思う。

(井坂洋士)

会員の皆さんからの情報や出版社の情報などを参考にした、出版物の案内です。

『交通事故は本当に減っているのか？ 「20年間で半減した成果の真相」』

加藤久道 著
花伝社
2020年12月刊
1500円＋税
四六判 185ページ
ISBN 978-4-7634-0948-5



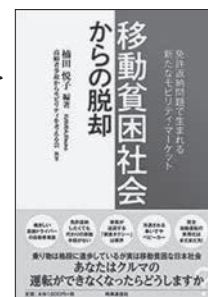
交通事故負傷者数は、実は減少していなかった—自賠責保険統計から見えてくる、衝撃の事実。警察庁の交通事故統計(1999~2019年)に表れた、事故件数約55%、死者数約64%、負傷者数約56%の減少。しかし、自賠責保険支払件数、「隠れ人身事故」などのデータは、まったく異なる現実を示していた—交通安全対策の根幹をなす交通事故統計が、実態と乖離してよいのか？誰も指摘しなかった交通事故の真相を突く！

(出版社の紹介文より)

*この本の書評は25ページの前田敏章さんの投稿をお読みください。

『移動貧困社会からの脱却—免許返納問題で 生まれる新たなモビリティ・マーケット』

楠田悦子 編著
高齢者事故からモビリティを
考える会 執筆
時事通信社
2020年12月刊
四六判 256ページ
1600円＋税
ISBN 978-4-7887-1715-2



痛ましい高齢ドライバーの自動車事故
免許返納したくても代わりの移動手段がない
家族が送迎する「家族タクシー」は限界
冷遇される車いすやベビーカー
完全自動運転の実用化はまだまだ先!
乗り物は格段に進歩しているが実は移動貧困な
日本社会。

しかし、それを不幸なこととして嘆くより、
新たな成長マーケットとして生かしていく方策を
国民的レベルで考えることが必要だ。

(出版社からの紹介文より)

お寄せください

クルマ社会に関連する本、雑誌記事等の情報をお寄せください。タイトル、著者、出版社、発行年月、ページ数、価格等基本情報のほかは、書評原稿の有無は自由です。出版社の紹介文引用の場合はその旨を明記してください。

2021年度 クルマ社会を問い直す会 総会・講演会・交流会のお知らせ

ZOOMでも参加可能。
講演会と交流会は
非会員も参加できます。

クルマ社会を問い直す会は第27回2021年度総会・講演会・交流会を開催いたします。
今年にはコロナ禍の関係で会場で行うとともにオンライン(ZOOM)で全国から参加できるようにいたしました。

総会では、2020年度の活動報告・決算、2021年度の活動計画・予算・世話人選任等を議事とします。会員の皆さまにはふるってご参加をお願いいたします。なお総会を欠席される方は委任状をご提出ください。総会成立のためにご協力をお願いいたします。

《日程》

2021年4月17日(土)

13:00~15:00 総会
15:20~17:20 講演会
17:40~19:10 交流会

【講演会】

15:20~17:20

「交通犯罪の裁判の現状と問題点」
～明らかな違法運転で人を殺傷しても、
刑罰は驚くほど軽いのはなぜ?～

1. 交通犯罪に関する統計と法改正
2. 現在の交通犯罪の処罰状況
3. 具体的事例における処罰の適用
4. 現行法の問題点

講師：青野 渉氏(弁護士)

【講師紹介】北海道札幌市在住。2001年に交通死亡事故裁判に関わって以来、多くの交通裁判で被害者支援にとり組まれています。16年におきた旭川市飲酒暴走致死事件では過失運転致死罪から危険運転致死罪への訴因変更を認めさせ、19年の最高裁決定で確定しました。

《オンライン(ZOOM)参加方法》

★会員：総会、講演会、交流会 ★会員以外：講演会、交流会

参加希望者は4月10日までにハガキもしくは共同代表・青木 勝にE-mailにて、総会(会員のみ)、講演会、交流会のいずれに参加したいかを明記して、氏名、メールアドレス、電話番号を添えてお申し込みください。後日、ご案内メールをお送りします。

※新型コロナウイルスの影響で、予定が変更となる場合もあります。会のホームページなどで必ずご確認ください。

会場(総会・講演会・交流会)

きゅりあん(品川区立総合区民会館)
5階 第4講習室
(品川区東大井5-18-1 Tel:03-5479-4110)
JR京浜東北線・東急大井線・りんかい線大井町駅から徒歩2分。駅からビルに直通。東急大井町線、りんかい線からの場合は駅前で地上に出て東側へ回って下さい。



参加費：無料

★総会、交流会は会場にて開催し、ZOOMにて同時配信予定。

★講演会は講演者が北海道からZOOMを使い講演する予定。会場でも視聴できます。

問合せ先・参加申し込みは共同代表・青木 勝まで

電話：090-8650-7263 E-mail：osakahorai551@yahoo.co.jp

共同代表より

青木 勝

昨年度の総会はコロナウイルスの関係で「通信による総会」として代替実施いたしました。

そのため今年は、みなさまと従来の形である総会会場にてお会いできることを楽しみにしておりました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染の不安がある中、会場にたくさんの方が集まり、総会を開催することは困難だと判断しました。

そこで、東京の会場で開催するほかに、総会、

講演会、交流会ともオンライン(ZOOM)でも参加できる形で開催することにいたしました。これにより全国各地のより多くの会員の皆さまにご参加いただけます。

また、総会等で分からないことがあれば、メールやハガキにてお問合せください。

折り返し、お返事いたします。

それでは、みなさまと当日お会いできることを楽しみにしています。

足立礼子

本会報でもお伝えしているように、2021年度から5年間適用される第11次交通安全基本計画の中間案が公示され、昨年11~12月に意見公募や公述人公聴会が開かれました。「令和7(2025)年度までに24時間以内死者数を2000人以下、重傷者を22,000人以下とする」という目標が掲げられ、未だに目標値がゼロではないことに、多くの公述人が疑問の意を伝えました。

ちょうど5年前、第10次交通安全基本計画の中間案が公開されて意見公募中の折、その計画の担当者を含む内閣府の政策統括官と面談をしました。その際、死傷者目標がゼロではないことへの疑問を投げかけ、この計画案はどのようにして立てられるかを問いました。回答は、「本計画は1960年代に交通死者が16,000人を超すという現実があり、その対策として1971年から始まったもので、いきなりゼロは目指せないので段階的に目標値を下げている」「基本計画は大きな枠組みを決める計画で、細かい計画は各省庁で立て、それを内閣府で集約する。量が多く、細かいことは議論できない」というものでした(会報83号に報告を載せています)。専門委員会の開催も3回程度では踏み込んだ検討がなされるとは思えません。結局、国を挙げて「死傷者をゼロにする」ための建設的議論はなされず、各省庁の案を集めただけの計画なのです。

それでも死傷者が減っているのだからよいではないか、という声も聞こえそうですが、数は

減っても歩行者が危険にさらされている構図は一向に変わらず、日本は交通死者のうち歩行者の割合が先進諸国の中で最も高い状態が依然続いています。また、救急医療の進歩で死者数は減っても、自賠責保険のデータでは重度後遺症者数は横ばい傾向にあります。

欧州の国々では、交通弱者保護と環境汚染改善をベースにおいた街作りや道路・交通政策に国を挙げてとり組んできましたが、総合ビジョンのない日本はいまだに車中心の現状から抜け出そうとはせず、その結果が歩行者被害の多い現状となって表れています。

そのことを認識の上でか認識不足のゆえか、警察は今以上に交通弱者に注意と自衛を強いることで、死傷者数を減らそうとしています(例を1つ挙げると、歩行者の道路横断中の事故が多いのは横断歩道以外の場所を渡る高齢者が多いからだと言いますが、警察は力説し、指導していますが、足腰の筋肉が低下した高齢者が増えているのに横断歩道自体が少ない、それも安全に渡れる信号機付横断歩道は非常に少ない、という実態には触れようとしません)。ビジョンなく数値削減だけにやっきになると、こういう倒錯した指導が平然と強化され、国民もそれに慣らされてしまいます。

第11次計画は4月に計画決定し6月には実施されますが、歩行者や障害をもつ人々が安全に往来できるまちと交通のあり方を、これからも求めていきたいと思えます。

私事ながら脊椎の手術をしましてまいりました。元々決まっていたのですが、手術前の検査でエコノミークラス症候群(肺塞栓症)が判明し、まずその治療で別途入院しました。座骨神経痛の悪化と第一回緊急事態宣言が重なった時期に知らずに発症していたようです。リモートワーク

と在宅推奨でそうした注意喚起はなされていましたが、よもや自分がとは思いませんでした。還暦過ぎれば誰しも故障も出ます。定期健診も医療事情で予約が取りにくくなっていますが、後回しにしないよう皆様もお気をつけください。

問い直す会 任意参加メーリングリストのご案内

任意参加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の任意参加による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。2021年1月31日現在で参加者は95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・冊子・リーフレット等

- 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~102号、101号別刷り1『寄稿特集』・別刷り2『会25年の活動記録年表・図表で見るクルマ社会の変化』)
 - (送料のみご負担ください。ただし会の広報や学習用の場合は送料も無料です)。
 - 冊子『交通死者・重傷者をゼロにする海外の政策(ビジョン・ゼロ)のその後
 - 「クルマ社会と子どもたち」(そのⅢ) — (今井博之著、2020年)
 - リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』(長谷智喜著、2011年)
 - 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、2010年)
 - 冊子『脱クルマ、その課題の広がり』(杉田正明著、2008年)
 - リーフレット『クルマ社会を問い直す会ご案内』など。
 - 一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100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。

2021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。
創立25年を迎えた当会を支えてください。

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「2020年度会費払込済」「2021年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2020年度、2021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。

2020年4月1日から2021年1月20日までの会費・寄付払込者は116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。

去年は当会が設立されてから25年目に当たりました。節目となった当会をぜひとも支えていただきたいと思います。

みなさまには2021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、(別紙名簿)青木までご連絡ください。

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>

会からの主張、提言、お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎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ていこうと考えています。

◎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、世話人の安彦守人cbb27337@nifty.comまでお問い合わせください(非会員は登録できません)。なお、入会申込は出来ればブログ版のほうからお願いします。

案内板

2021年度 クルマ社会を問い直す会 総会・講演会・交流会

日程 4月17日(土) 13:00~15:00 総会
15:20~17:20 講演会
17:40~19:10 交流会

[講演会] 「交通犯罪の裁判の現状と問題点」
～明らかな違法運転で人を殺傷しても、
刑罰は驚くほど軽いのはなぜ?～

講師：青野 渉氏(弁護士)

会場 きゅりあん(品川区立総合区民会館) 5階 第4講習室
(東京都品川区東大井5-18-1 Tel:03-5479-4110)
JR京浜東北線・東急大井線・りんかい線 大井町駅 徒歩2分(駅からビルに直通)

参加費 無料

★オンライン(ZOOM)でも参加できます。(会員以外も参加可能[講演会、交流会])



→→→ 総会・講演会・交流会の詳細は 30ページ に記載しています。ご覧ください。

「クルマ社会を問い直す」104号原稿募集のご案内

- 次号発行予定：2021年6月下旬
- 原稿締切り：2021年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100号に同封の名簿参照)
E-mail reiada@if-n.ne.jp

【投稿規定(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、提案、活動紹介、おすすめの本、調査研究文など】
 - ・1つの号につき一人1点までとします(会や地域団体の活動報告、意見書等提出報告、本の紹介(書評)は除外)。
 - ・字数はおよそ10,000字以内(写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして6ページ程度)。やむをえず超える場合は、事前にご相談ください。短文も歓迎です。
- ◎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。
- ★原稿についてのご願い
 - ・お名前・住所・電話・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。

- ・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。
- ・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。専門的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。
- ・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。
- ・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。問題と思われる点がある場合は、執筆者に調整をしていただきます。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。
- ・匿名希望の方はお知らせください

版下作成：梅沢 博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文