

# 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：足立礼子 林 裕之  
岡田百合香  
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

# 104

2021年6月30日発行  
(年4回発行)  
会創立1995年



鳥取県米子市内で、長さ約500mと300m、幅約3mほどの、東西と南北に交差している歩行者専用道路を見つけました。米子駅近くの市の中心地にあり、子どもも自由に道で遊べる安全地帯です。米子には道笑町(どうしょうまち)という地名の町があり、この歩行者専用道路の一部は道笑町の中にあります。道で楽しく語らい、ケラケラと笑う人たちが行き来していたのかもしれませんが。本来の道は、そういうものであってほしいと切に思います。(写真と文：三田直水さん)

## 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

■会の活動	2021年度(第27回)総会を開催(林 裕之).....	2
	2020年度活動報告.....	3
	2021年度活動計画.....	5
	2020年度決算・2021年度予算.....	7
	2021年度世話人の紹介と役割分担.....	7
	交流会の報告(青木 勝).....	8
	青野 渉 弁護士による講演「交通犯罪の裁判の現状と問題点」報告(足立礼子).....	9
■ノート	第11次交通安全基本計画中間案・パブリックコメントへの回答を分析する(榊原茂典).....	16
■投稿	被害者団体から 自動配送ロボットの歩道走行に反対する意見書を提出 ～自動運転への幻想は「クルマ優先社会」の麻痺を助長する～(前田敏章).....	22
	交通事故のない世界を目指してー愛する家族を亡くされた方の思いー 幹線道路を横断して事故に遭われたTさんの妹さんにお聞きしました(菊池和美).....	25
	関東鉄道電ヶ崎線「市民遺産」認定、おめでとう(木村孝子).....	27
	青野弁護士の講演を聴いて(河合敦夫).....	29
	なぜですか？(N・M).....	29
■書籍の紹介	『自動運転の技術開発 その歴史と実用化への方向性』(古川 修著).....	30
■新聞記事の紹介	しんぶん赤旗(青野渉弁護士講演会の概要紹介).....	32
■メッセージほか	新入会員からのメッセージ...29/世話人から...34/地域活動連絡係から...36/ 2021年度総会出欠葉書のメッセージ...37/共同代表・事務局・会計よりほか...38/原稿募集案内...42	
■案内板	全国Zoomミーティング開催のご案内...42	

2021年4月17日、東京都品川区東大井の区民施設「きゅりあん」において、2021年度(第27回)総会が開かれました。今年度はコロナ禍の関係で、会場での参加に加え、オンライン(Zoom)でも参加できる形にしました。会場の参加者は17名、オンライン参加者は15名、委任状提出者は58名で定足数の過半数(76名)に達し、総会が成立しました。

まず足立礼子共同代表が挨拶を行いました。以下はその概要です。

「2019年度から、青木 勝さんと共同代表を務めています。よろしくお願いたします。2人とも会発足時からの会員で、青木さんは会発起人の一人として会を支え続けています。

会の創立から25年たち、交通事故死者数は減っているものの、交通弱者が迫害され命が危険にさらされている状況は全く変わりません。公共交通網が減る一方で、移動の自由という点での格差は広がるばかりです。クルマ社会の外部不経済、デメリットについての検証もされていません。一方で自動運転には力が注がれ、自動運転になれば交通事故も減り移動の不便も解消されるといわれていますが、その前に交通弱者の権利を守る社会づくりが大前提と考えています。

会ではこれまで省庁などに多くの要望や意見を出してきましたが、今後の活動として、SNSなども活用して一般市民の理解と共感を得ていくための努力も重要だと考えています。多くの人に問題を伝え、多くの人の理解を求めていく方策を考えていきたいと思います。」

共同代表挨拶の後、総会議長に清水真哉さんを選出し、議事に入りました。まず2020年度の活動報告及び2020年度の決算報告と会計監査報告が提示され、いずれも承認されました。次に2021年度活動計画案が提示され、活動計画案は承認されました。その後、2021年度の予算案の提示があり、承認されました。



品川の会場「きゅりあん」に参加した会員

引き続き人事関係の議事に入りました。まず新人2名を含む11名の世話人の立候補が確認され、2021年度の世話人として選任されました。次いで会計監査人として石本隆一さんが承認されました。その後地域活動連絡係の確認がありました(名簿は本冊子送付時に同封していますので、ご参照ください。また、7ページに世話人の役割分担を、34ページに世話人と地域活動連絡係の一部の方のメッセージを掲載しています)。最後に青木 勝共同代表が、今年度は2、3回程度、会員同士の意見交換会として全国Zoomミーティングを開催する予定なので、積極的に参加してほしいと述べて総会を締めました。

総会時に出された参加者からの質問や意見、説明を要旨のみ以下に記載いたします。

◆決算で示された繰越金が20万円を超えている一方、次期繰越金はかなり減少している。それはなぜか。

回答：繰越金が20万円を超えているのは少しづつお金を貯めていった結果である。昨年は、会報作成費が大幅に予算を上回ったが、これは別刷り2冊(寄稿特集及び会25年の活動記録年表)を発行したためである。あらかじめこれらの経費を計上することは難しかった。

◆予算に占める会報作成費の割合が大きいが、会報を(希望者には)PDFによる送付に変えればそ



オンライン参加の会員はスクリーン上で参加



の分製作費や郵送費が削減され、会費も安くすることができると思われる。会費が安くなれば入会しやすくなる。

◆PDFにすると確かに郵送費は削減できるが、制作費や印刷費はそれほど変わらない。

◆会報は外部にも配るので紙媒体の会報は必要である。紙の会報の方が読みやすい。

回答：紙に印刷された会報の送付をPDF等の電子媒体に変えるという案はすでに議論されたことがある。確かに経費削減につながるので今後も検討課題としたい。

◆2021年度活動計画(案)の5「自転車利用者の

資質向上および利用環境の改善に取り組む」と6「地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む」については、クルマ社会との関連がわかりにくいので、表現を工夫した方がよい。

回答：今回はこの表現にして、来年は分かりやすい表現を検討したい。

◆会報を周囲の人に配りたいが、いろいろな問題が1冊に詰まっているので、配りにくい。テーマ別の印刷物もあってよいのではないか。

◆コロナ禍の困難な状況下でも総会を開催できたことはよいことだ。この会への激励をしたい。

## クルマ社会を問い直す会2020年度活動報告 2021.4.17 総会決議

2020年4月30日 第26回総会をコロナ禍により「通信手段による総会」とした。4月上旬に議案書を会員に郵送、採決票は4月20日消印有効とし、最低有効回答数は定めず、承認が不承認を上回れば承認されたものとするという基準で採決。4月30日集約。102通の返信者全員から全議決に承認を得た。

2020年5月2日 総会后、世話人会をオンライン(Zoom・以下同)で実施。2020年度世話人10名(うち新人2名)の役割決定。共同代表/青木 勝・足立礼子、事務局/安彦守人・上田晋一、会計・名簿担当/青木、渉外/佐藤清志、会報編集/林 裕之・足立・神田 厚、メーリ

ングリスト管理/杉田正明・安彦、SNS管理/榊原茂典・富田悦哉・安彦、東京ミーティング/杉田。\*会報発送は杉田久美子(地域活動連絡係)。

2020年5月5日 「新型コロナウイルスの緊急事態に際し、公共交通機関の財政支援を求める意見書」を内閣府、国土交通省、各政党、各新聞社に送付。

2020年5月 全国路面電車ネットワークによる「新型コロナ・ウイルスによる交通崩壊を防ぐための緊急アピール」に賛同団体として加わる。

2020年5月14日 「「コロナ自粛下での違法運転と交通事故増加を防ぐ緊急対策」を求める要

望」を警察庁、内閣府、各新聞社に送付。

2020年5月 YAHOOニュースの、柳原三佳さんによる交通事件問題の記事で、当会が5月に出した「『コロナ自粛下での違法運転と交通事故増加を防ぐ緊急対策』を求める要望」と共同代表の談話、佐藤清志世話人のご家族の被害事件が紹介される。

2020年5月 会の案内リーフレット改訂版を印刷、配布。

2020年6月6日 東京ミーティングを初めてオンラインにて開催。

2020年7月5日 名古屋ミーティング開催(名古屋都市センターにて。青山泰人会員担当)。参加者7名。

2020年7月22日 「しんぶん赤旗」の「ひと」欄に会報100号の編集担当兼共同代表として足立礼子が紹介される。

2020年8月14日 ホームページ整備のため、会の名義でさくらインターネットとレンタルサーバー契約。

2020年8月22日 東京ミーティング(ムーブ町屋にて)に、新入会員で事故ご遺族の佐々木(児玉)千穂さんと、朝日新聞さいたま総局の山口啓太記者が参加。

2020年9月末日 『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)——』(今井博之会員著)を発行。

2020年9月末日 会創立25周年・会報100号記念として、会報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』を発行。

2020年11月14日 世界道路交通被害者の日(当日は15日の第三日曜日)・追悼集会(東京都港区立芝公園にて)に参加。主催側実行委員として佐藤清志世話人、長谷智喜会員参加。問い直す会は賛同団体。足立礼子共同代表参加。

2020年11月14日 世界道路交通被害者の日キャンペーン(大阪)を、大阪交通遺児を励ます会と共催。主催側実行委員として青木 勝共同代表参加。道頓堀川船上よりアピール。

2020年12月10日 第11次交通安全基本計画(中間案)オンライン公聴会にて、当会として佐藤清

志世話人が公述。個人で岡田百合香会員が公述。他に児島早苗会員、長谷智喜会員、前田敏章会員が他団体代表として公述。意見交換会で足立礼子共同代表が意見発表。パブリックコメントに榊原茂典・富田悦哉各世話人が意見応募。

2020年12月19日 「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」を、6つの賛同団体と連名で都道府県警察、警察庁、内閣府、主要マスコミ等へ送付。賛同団体は、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、豊橋子どもの命と安全を守る会。

※1月7日に本声明文をTwitterにアップしたところ、閲覧数12,727件、いいね107件、リツイート95件で、過去3番目の閲覧数。

#### ●東京ミーティング 5回開催

(担当：杉田正明)

2020年6月6日(土) オンラインミーティングとして実施

2020年8月22日(土) ムーブ町屋

2020年10月24日(土) ムーブ町屋

2020年12月26日(土) 中止

2021年2月27日(土) ムーブ町屋

2021年3月27日(土) ムーブ町屋

#### ●会報

100号、101号(別刷り2冊を含む)、102号、103号を発行。(担当：林 裕之、足立礼子)

●ホームページ、ブログ、SNS(1～3はトップページの閲覧数。2021年2月実績。)

1) ブログ版「クルマ社会を問い直す会」130アクセス 訪問者68人

2) ブログ「脱クルマフォーラム」51アクセス、訪問者40人

\*ただし、2018年12月7日が最終更新

3) ブログ「歩行者の道」30アクセス、訪問者17人

\*ただし、2019年9月29日が最終更新

4) Twitter、2020年3月～21年2月までのツイート数は479件。

フォロワー数243人(3月6日時点)

5) Facebook 2020年4月~21年3月までの投稿数は26件。

フォロワー数219人(3月6日時点)

●**会員の活動**(会報に報告されたもの、本人から報告のあったもの)

2020年7月 路線バス車体の自転車向け啓発看板について関東バス本社(東京都)に取材し会報に報告。(富田悦哉・東京都)

2020年7月『県政だより みえ 7月号』の「めざそう死亡事故ゼロ」の特集記事に対して歩行者・自転車・高齢者のみに注意喚起を促す内容で問題が多いと抗議。(神田 厚・三重県)

2020年9月~ 「クルマ社会を問い直す」をアピールするキーホルダーを製作販売。(富田悦哉・東京)

2021年1月1日 愛知県豊橋警察署協議会の委員に選出される。交通安全や犯罪防止等について市民を代表する立場で意見を述べる予定。(岡田百合香・愛知県)

2021年2月7日 朝日新聞「声」欄「やっぱりクルマ」特集に対する疑問の意見投稿が掲載される。(足立礼子・東京)。他に複数名が特

集に対して投稿した。

2021年2月10日 「世田谷区自転車計画素案」へのパブリックコメント提出。(富田悦哉・東京)

2020年3月 滋賀県大津市によるバリアフリー推進会議に参加。(堀内重人・滋賀県)

2020年6月~ クルマ社会の環境負荷や炭素税等についてのコメントを、関係するYOUTUBEへ毎月1~3回投稿。(河合敦夫・三重県)

2020年11月 富山市へのふるさと納税を「コンパクトシティ応援」項目で行う。(河合敦夫・三重県)

2020年12月 『「Laview」「52席の至福」と西武鉄道の行楽客輸送』(アルファベータブックス)を出版。(堀内重人・滋賀県)

2020年12月 第11次交通安全基本計画中間案に、パブリックコメントを提出。(河合敦夫・三重県)

2020年12月 「コロナ禍における公共交通の現状と対策」を『地域公共交通を考える』No.12に執筆。(堀内重人・滋賀県)

2021年1月 「週刊ダイヤモンド」に、飛行機の環境負荷や鉄道運賃への助成の必要性について意見投稿。(河合敦夫・三重県)

2021年2月 朝日新聞投稿欄へ意見(投稿ではない)を3本送付。(河合敦夫・三重県)

## クルマ社会を問い直す会2021年度活動計画 2021.4.17 総会決議

### ◆新年度の活動の基本方針

- 1) 人命優先、歩行者優先の道路交通政策を求める。
- 2) 人の移動の安全と平等、環境保全、地域活性に重要な公共交通網の推進政策を求める。

### ◆新年度の具体的活動テーマ

- 1) 自動車の安全走行、歩行者被害防止に関わる技術の開発と装備義務化を求める。(担当: 佐藤清志、榊原茂典)
- 2) 自動運転の法制化動向を注視し、必要に応じて適宜行動する。(担当: 榊原茂典)
- 3) 運転免許制度を考える。(担当: 足立礼子、安彦守人)
- 4) 歩車分離信号の普及に取り組む。(担当: 佐藤清志)
- 5) 自転車の資質向上および利用環境の改善に取り組む。(担当: 稲見正博、富田悦哉)
- 6) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む。(担当: 林 裕之、安彦守人)

- 7) ペダルの踏み間違い問題対策として、事故防止装置の提案と普及に取り組む。(担当：南 平次)
- 8) SDGs 持続可能な開発目標実現の上で重要な地球温暖化防止と自動車利用の関連を訴える。(担当：林 裕之)
- 9) クルマ優先社会による人権侵害を考え、あるべき交通社会の形を国に提案する。(ワーキンググループを作って検討する)。(担当：三田直水、足立礼子)
- 10) 交通犯罪の法解釈を考える。(担当：足立礼子)
- 11) 国連が2005年に定めた国際デー「世界道路交通被害者の日」の啓発活動を行う。  
「世界道路交通被害者の日」キャンペーンを大阪で開催する。(担当：青木 勝)  
「世界道路交通被害者の日」の集い(東京)を会で後援する。(主催者・担当：佐藤清志)  
「世界道路交通被害者の日」の集い(札幌)を会で後援する。(主催者・担当：前田敏章)

#### ◆問い直す会の基本的組織運営

- 1) 年4回の会報の発行。(6、9、12、3月)
- 2) Zoom利用によるミーティングや講演会等の実施・運営(担当：青木 勝)
- 3) メーリングリストの運営・情報意見交流の促進。(担当：安彦守人)
- 4) ホームページの運営・内容の整備。(担当：安彦守人、富田悦哉)
- 5) Facebook、Twitterを会の情報発信に活用。発信登録者の増加と発言促進。(維持管理：安彦守人、富田悦哉)

#### ◆継続して行う活動

- 1) 東京ミーティングを発展させ、全国Zoomミーティングとしてオンラインで実施。
- 2) 有志運営のブログ『脱クルマフォーラム』、『歩行者の道』により会員の主張を発信。(維持管理：安彦守人、富田悦哉)
- 3) オンライン等を含む講演会・学習会の開催。
- 4) 他団体との交流の促進。
- 5) 社会情勢に対応して声明、意見書、要望書、パブリックコメントなどの提出。

#### ◆実施をしたい活動

- 1) 地方でのミーティングの実施。
- 2) 主要政党への要望、面談申し入れ。
- 3) 自動車メーカー、自動車の安全装置メーカー、研究機関との面談。

\*お断り：会の基本的組織運営の担当者名は、新世話人会での協議により、7ページに記載のように一部変更となりました。

# 2020年度決算・2021年度予算 2021.4.17 総会決議

## 2020年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2020.4.1～2021.3.31) (単位 円)

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	217,275	217,275		会報作成費	380,000	513,779	* 3
会費	530,000	540,000	* 1	郵送・連絡費	220,000	186,794	* 4
カンパ	100,000	118,000		事業費	70,000	108,390	* 5
雑収入	2,725	0	* 2	交通費	100,000	3,790	
				事務費	10,000	21,209	* 6
				渉外費	20,000	0	
				会場費	40,000	20,470	
				雑費	10,000	0	
				予備費	0	0	
				次期繰越金	0	20,843	
合計	850,000	875,275		合計	850,000	875,275	

\* 1 納入者(147個人・団体)  
\* 2 会報・ブックレット等の売上

\* 3 会報100号から103号分、(会報101号は別刷り2冊作成)  
\* 4 会報、通信総会郵送料等  
\* 5 交流会、冊子作成(交通死者・重傷者をゼロにする海外の政策(ビジョン・ゼロ)その後(今井博之著)」、リーフレット作成Zoom利用料(年22,110円)、インターネットサーバー利用料(年7,124円)  
\* 6 コピー・印刷費等

## 2021年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2021.4.1～2022.3.31) (単位 円)

収入の部			支出の部		
科目	予算		科目	予算	備考
繰越金	20,843		会報作成費	340,000	* 7
会費	560,000		郵送・連絡費	170,000	
カンパ	100,000		事業費	80,000	* 8
雑収入	9,157		交通費	40,000	
			事務費	20,000	
			渉外費	10,000	
			会場費	30,000	
			雑費	0	
			予備費	0	
合計	690,000		合計	690,000	

\* 7 会報104号から107号分  
\* 8 講演会、交流会、冊子作成、Zoom・インターネットサーバー利用料等

## 2021年度世話人の紹介と役割分担

総会にて、以下の11人の世話人が承認されました。昨年世話人を務めた神田 厚さんは地域活動連絡係に移られました。新たに、平間健嗣さんと岡田百合香さんが加わっていただきました。

翌日に開いた新世話人会にて、右のように分担を決めました。どうぞよろしくお願ひいたします。(各人からのメッセージは34ページをごらんください。世話人連絡先名簿は本会報に同封しています。)

### 2021年度世話人(アイウエオ順)

青木 勝 (再任)	佐藤清志 (再任)
足立礼子 (再任)	杉田正明 (再任)
安彦守人 (再任)	富田悦哉 (再任)
上田晋一 (再任)	林 裕之 (再任)
岡田百合香(新任)	平間健嗣 (新任)
榊原茂典 (再任)	

### 2021年度役割体制

代表(共同)：青木 勝 (再任)  
足立礼子(再任)  
事務局：平間健嗣(新任)  
会計・名簿管理：青木 勝(再任)  
渉 外：佐藤清志(再任)  
会 報 作 成：足立礼子(再任)  
林 裕之 (再任)  
岡田百合香(新任)  
会報発送・冊子管理：  
杉田久美子(再任・地域活動連絡係)  
全国Zoomミーティング：青木 勝(新任)  
ホームページ管理：  
富田悦哉(再任)・平間健嗣(新任)  
メーリングリスト管理：  
安彦守人(再任)・富田悦哉(新任)  
SNS管理：榊原茂典(再任・ツイッター)  
安彦守人(再任)・富田悦哉(再任)  
岡田百合香(新任)・上田晋一(新任)

総会、講演会終了後、会場とオンライン(Zoom)で交流会を行いました。会場参加者11名、オンラインでは5名の方に参加していただきました。今回は会員以外の方が2名参加してくださいました。

最初に当会に入会したきっかけや関心事などを交えて自己紹介やご意見をいただきました。みなさまから、多くの公共交通機関が赤字になり存続が危うい状況であることや、交通問題の不条理を国や行政に訴えたいこと、クルマのスピード制限やあおり運転などの罰則化の必要性、交通行政の改善点などのご意見が出されました。

続いて、次のような点で話し合いを深めました。

①道路環境や鉄道網の充実が図られてきている状況について

改善は特に個別の団体が要望を繰り返して行われているわけではなく、市長の考えや、パブリックコメントなどの意見を取り入れ、行政が進めた結果である。

昔よりよくなったこととして、クラクションを鳴らすクルマも減り、横断歩道で止まるクルマも増えた。

市が主催しているバリアフリー推進委員会などに警察関係者が入ると、交通行政の改善が進みやすい。

②SNSなどの利用

交通問題の推進のためにはSNSの活用が必要である。最近のマスメディアの報道は信用できないものも多い。

今年4月8日、統計がある昭和43年以降初めて交通事故死者ゼロの日になった。しかし、この日のことはマスコミで大きく取り上げられることがなく、交通事故問題の関心の低さが気になる。

③当会の認知度向上について

当会の会報を図書館や知り合いに渡しているが、どれだけの人が読んでくれているのかわか

らない。また、会報はとても充実しているので、それを冊子にして世間に訴えるとよい。

④交通問題解決のために

クルマ騒音を防ぐため、自宅前にパネルを設置している。

あおり運転での法律改正でもみられるように、自動車運転者が自分もあおり運転されたら困るという意識が大きく反映して法律改正につながっている。しかし、歩行者の交通事故を防ぐことについては、あおり運転ほど関心が高くないので、法律改正はなかなか困難である。

あおり運転問題でドライブレコーダーが普及した。

子どもを道路で遊ばせる親を非難する「道路族」という言葉がある。こういう意識をもつ人がいることを憂えている。

これからもクルマ社会を問い直すため、みなさまと一緒にがんばりたいと思います。



アケビの花

アケビの花  
(会員K・Tさんの絵)



## 青野 渉 弁護士による講演「交通犯罪の 裁判の現状と問題点」報告 足立礼子(共同代表世話人)

2021年4月17日、総会後に、北海道札幌市で活動されている青野 渉弁護士による講演会を開催しました。講演は札幌からオンライン(Zoom)で行っていただき、東京・品川の会場「きゅりあん」と個人でのZoom参加を合わせて約55名の方が視聴しました。

青野 渉弁護士は、1996年から札幌を拠点に交通事故被害者の刑事事件・民事事件の代理人を数多く務め、被害者支援にも力を注いでおられます。10～19年日弁連交通事故相談センター本部の専門委員会委員を務め、交通事故に関する研修の講師も多数担当し、被害者の逸失利益に関する最高裁の判決にも関わっておられます。16年に旭川市の国道でおきた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尽力され、19年の最高裁判決で確定しました。

講演の最初に、青野さんは3つの交通犯罪裁判の事例を紹介し、「みなさんが裁判官だったらどんな刑を下しますか?」と問いかけました。どれもドライバーの不注意で歩行者が重度障害を負ったり死亡したりした事件です。判決は3例とも過失運転罪で「執行猶予つき」、すなわち刑務所に入らずにすむ刑でした。「1年間に正式起訴される交通事故は4000～5000件ありますが、95%は執行猶予がつきます」という事実がまず伝えられました。

続いて、交通事故の現場から裁判判決までの流れや状況、その中に潜む重大な問題を、わかりやすい言葉で教えていただきました。その概要をお伝えいたします。

\* \* \*

### 1. 日本の交通犯罪裁判の基礎知識

最初に、刑事裁判の問題点を理解する前提として頭に入れておいていただきたい、基本的なことをお話しします。



講演中の青野渉弁護士

#### ①交通犯罪の3つの刑罰

今の日本の法律で、人を死傷させた交通犯罪の刑罰は3つあります。

「**過失運転致死傷罪**」 大半の交通犯罪(前方不注意、脇見、操作ミスなど)に適用されるもので、最高刑は懲役7年。令和1(2019)年度にこの罪で処罰された人は44631人います。

「**危険運転致死傷罪**」 特に悪質な交通犯罪を対象とした刑罰で、過度の飲酒など9つの行為が規定されており、最高刑が致死罪で20年、致傷罪で15年です。令和1年度にこの罪で処罰された人は287人です。

「**過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪**」 過失運転致死傷罪にあたる事故を起こした者が、飲酒運転の事実を隠すために、事故後に逃げたり水を飲んだりした場合に適用される刑罰で、過失運転致死傷罪よりも重く、最高刑は懲役12年です。令和1年度にこの罪で処罰された人は70人です。

#### ②刑事裁判の3つの原則

刑法には3つの原則があり、これは法律関係者の共通認識です。

「**罪刑法定主義**」 国が処罰できるのは、法律に「この行為は処罰される」と明示してある行為のみである、という考え方です。どんなにひどい行為でも、その事件が起きたあとで法律

を作って処罰することはできないというもので、近代刑法の大原則です。

「疑わしきは被告人の利益に」 証拠がない場合は重い処罰は下さない、ということで、「疑わしきは罰せず」と同じ意味です。

「故意処罰の原則」 刑法は、故意による(意図した)行為を処罰することを原則としています。例えば、人の物をわざと壊すと器物損壊罪になりますが、誤って壊した場合は基本的には問われません。

## 2. 交通事故の裁判の変遷

### ①法の認識を変えた危険運転罪の成立

交通事故はほとんどが故意ではないため、長い間、「故意処罰の原則」のもとで軽く扱われ、業務上過失致死傷罪(最高刑3年→1968年から5年に)が適用されてきました。

その法の考えを大きく変えたのが、2001年にできた危険運転致死傷罪です。これは2つの悪質な交通事件の被害者遺族が声を上げたことで、実現したものです。

事件の1つ東名高速飲酒運転事件(大量飲酒した男の運転するトラックが乗用車に追突して炎上させ、子ども2人を死亡させた)では、東京高裁判決の裁判官が、悪質な交通犯罪に対応した新しい法律を作る等の「立法的手当て」に言及

しています。法を適用する立場の現場の裁判官が法律を作ることを指摘するのは異例です。

もう1つの小池大橋飲酒運転事件(無免許・無保険・無車検・飲酒運転の男が車を暴走させ、歩行者2人を即死させた)の横浜地裁判決の裁判官は、「このような注意義務の重大な違背は、認識ある過失として故意に直接隣接し、むしろ未必の故意に限りなく近づく」と指摘しています。「未必の故意」とは、結果(事故によって人が負傷したり死亡すること)の発生を意図しているわけではないが、「そのような結果が発生してもかまわない」と考えている心理状態で、故意の一種とされています。この判決では、事故防止のための重要な法規制(飲酒運転禁止や速度違反禁止)を意図的に踏みにじる行為は、公道を利用する人々をケガさせたり死亡させたりする可能性が非常に高く、いわば公道の利用者に暴力を振っているのと同じことであり、人々が死傷する可能性を認識している「未必の故意」に近い、と指摘したわけです。この2つの事件の被害者が多くの署名を集めて改正運動をしたことで、危険運転致死傷罪ができました。

### ②かつてはゼロだった被害者の権利

本日は時間の関係でお話できませんが、被害者の権利について一言だけ申し上げると、私が弁護士になった1996年には被害者の権利はゼロでした。裁判の日も知らされず、全くカヤの外におかれ、裁判の様子は傍聴しかできず、裁判記録も確定後にしか見ることができませんでした。その後、少しずつ被害者の権利が認められていき、現在は被害者が裁判に参加して被告人に質問したり、求刑することもできるようになりました。詳しくは資料をお読みください。

## 3. 交通犯罪の捜査から裁判までの問題点

日本では、交通人身事故(人

図1 人身事故に関する罰則の変遷(青野渉弁護士作成資料より)

	過失によって人を死傷させた罪	危険な運転(故意行為)によって人を死傷させた罪
1968年	業務上過失致死傷罪 (最高刑3年)	
2001年	業務上過失致死傷罪 (最高刑5年)	
2005年		危険運転致死傷罪 (死亡の場合は最高刑15年) (傷害の場合は最高刑10年)
2007年		危険運転致死傷罪 (死亡の場合は最高刑20年) (傷害の場合は最高刑15年)
2013年	自動車運転過失致死傷罪 (最高刑7年)	
	過失運転致死傷罪 (最高刑7年)	アルコール等発覚免脱罪 (最高刑12年)

が死傷した事故)を起きると、まず、警察が現場検証や事情聴取をし、書類を作成して検察に送ります。検察官はその書類をチェックし、必要なら再捜査をし、処分(裁判するかどうか)を決めます。処分で最も重いのは正式な裁判にかけられる公判請求(正式起訴)で、他には略式起訴(罰金)や不起訴処分があります。このような手続の中で、以下にお話しするようないくつかの問題点を感じています。

### ①事故時の速度は口述に頼らずEDRの活用を

1つ目の問題は車の事故時の速度の問題です。現在でも、加害者の車の速度は加害者の供述によって決められているケースが多いのです。しかし、その供述はころころ変わることもあり、加害者の言う通りの速度で裁判が行われることに納得できない被害者遺族は多いです。大型車やタクシー等に搭載されているタコグラフ(運行記録計)や乗用車にも普及してきたドライブレコーダがあれば速度が判明しますが、こうした客観証拠がないケースでは、「疑わしきは被告人の利益に」の原則から加害者の主張する速度を前提に処罰される場合が少なくありません。

しかし、実は、確実に速度がわかる機械がほとんどのクルマについています。「イベントデータレコーダ」(EDR)です。これは事故発生時に衝撃を感知して速度やアクセル・ブレーキの操作状況を記録するもので、本来はエアバッグの誤作動などをメーカーが確認するために設置されています。このデータを解析すれば事故時の速度は正確にわかるのですが、ごく一部の重大事故でしか利用されていません。解析機器や解析できる人が少ない、解析に時間がかかる、等の理由も聞きますが、自動車メーカーに協力を要請すればさほど難しい問題ではないと思います。せめて死亡事故だけでも早急に全件でEDR解析を導入すべきだと思います。

EDR解析やドライブレコーダ普及のための予算には、個人的には、自賠責保険の保険料を活用してはどうかと思っています。近年、自賠責保険料が余っているため保険料が何度も引き下げられています。余剰の保険料があるなら、EDR解析やドライブレコーダ普及に充ててはどうか

と思っています。これは法改正しないと難しいのですが、被害者救済にも大きな意味があるので、自賠責保険料の使い道としてはおかしくはないと思っています。

### ②事実と異なる警察庁の「負傷者数減少」

次に、交通事故の負傷者がいても人身事故として扱わないケースが多い、という問題をお話します。警察庁の統計では、最近15年ほどで死亡者数・負傷者数はともに大きく減少した事になっています。死亡者数が減少しているのは事実ですが、負傷者数の減少は事実ではありません。自賠責保険の統計では最近15年の傷害件

図2 警察庁発表の負傷者数と自賠責保険の傷害件数の数値の乖離

	負傷者数 * 1	傷害件数 * 2
H11	1,050,399	1,093,628
H12	1,155,707	1,142,984
H13	1,181,039	1,175,778
H14	1,168,029	1,195,400
H15	1,181,681	1,206,408
H16	1,183,617	1,181,564
H17	1,157,113	1,179,664
H18	1,098,564	1,129,936
H19	1,034,652	1,156,333
H20	945,703	1,127,755
H21	911,215	1,117,373
H22	896,297	1,136,876
H23	854,613	1,155,536
H24	825,392	1,154,370
H25	781,492	1,185,334
H26	711,374	1,154,597
H27	666,023	1,157,070
H28	618,863	1,136,174
H29	580,850	1,119,111
H30	525,846	1,082,458

\* 1 警察庁発表統計より。

\* 2 損害保険料率算出機構「自動車保険の概況」より。

数(負傷して診断書を提出した人の数)は横ばいで、100万件以上で推移しており、減ってはいないのです。平成17年頃までは、警察の統計の負傷者数と自賠責保険の統計の傷害件数はほぼ一致していたのですが、その後、警察統計の負傷者数だけが毎年減少し、平成30年には、警察の発表する負傷者数は、自賠責保険の統計の半分までに減っています(図2)。

この数値の乖離は、実際には交通事故でケガをしている人がいても、警察官が、色々と理由をつけて診断書を受け取らず、人身事故を物件事故扱いにしているため生じています。人身事故になると、警察官は多くの書類を作成して検察庁に送らなくてはなりません、物件事故ならその手間が省けます。中には頭蓋骨骨折や脳挫傷という重大なケガで1カ月も入院しているのに診断書の受け取りを警察が拒否し、物件事故にしていた、という例もあります。

### ③負傷者数ごまかしの重大な問題

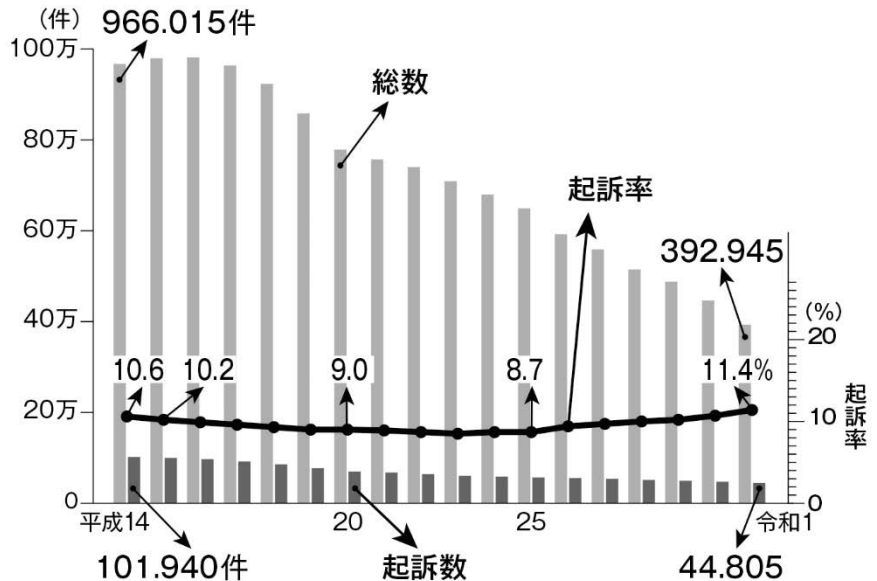
このように負傷者がいても人身事故として扱わない処理には重大な問題点が3つあります。1つは、刑事訴訟法246条(警察官は、捜査した事件を全て検察官に送致するルール)に違反する恐れがあることです。2つ目は、被害者にとって大きな不利益がある点です。被害者と加害者の言い分が違うケースで、物件事故扱いにされてしまうと、事故直後の写真や現場の図面等の刑事記録が一切入手できず、また、検察審査会への申立もできない等、被害者としては非常に困ります。

3つ目は、統計資料は国の交通安全政

策に用いられるので、政策の前提が崩れるという問題です。このことは『交通事故は本当に減っているのか?』の著者加藤久道氏も本の中で指摘されています。第9次交通安全基本計画(平成23~27年度)で掲げた「死傷者数70万人以下」の目標も、第10次計画(平成28~令和2年度)で掲げた「死傷者数50万人以下」の目標も「達成された」と評価しているのは間違いということになり、信頼性も崩れます。

負傷者がいる以上、警察は人身事故として扱い、正しい統計にすべきです。確かに100万件を超える事故を処理する警察官の大変さはわかりますが、警察の負担軽減のためには他の適切な方法を検討すべきです。例えば、検察庁と協議して送致書類を簡素化するか、軽傷事案で、かつ、被害者も相手の処罰を希望していないケースは「微罪処分」という法律に則った簡便な処理の方法を採るべきです(現在は検察庁の指定がないので、微罪処分はできません)。現在のように、負傷者がいるのに「人身事故がなかったことにする」という方法は、適切ではありません。

図3 過失運転致死傷等の総数、起訴数、起訴率の推移



(検察統計の「最高検、高検及び地検管内別 自動車による過失致死傷等被疑事件の受理、既済及び未済の人員」のデータより、会報担当作図)

#### ④ 検察庁も裁判所も交通事故に甘い方向に

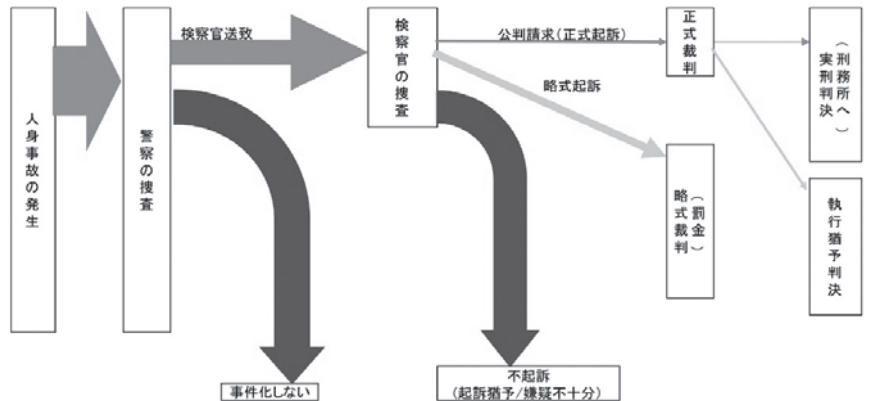
また、近時、検察庁や裁判所は、交通犯罪について「犯罪として処罰せず、処罰する場合にも非常に軽くする」という傾向があり、疑問に思っています。年間実際は100万件ほど起きている交通人身事故発生のうち、公判請求されるのは4000～5000件で、略式起訴は約4万件、不起訴処分は約40万件です。また、上述のとおり、平成18年頃から警察庁から送致される人身事故は減り続け、負傷の程度が重く、悪質な事案に絞って検察庁に送られるようになっていますが、この15年ほどの起訴率は1割程度で変化していません(図3)。つまり、実質的に処罰をしない傾向が進んでいます(図4)。

裁判所の判決も以前に比べて交通犯罪に甘くなっています。裁判所に公判請求される4000～5000件のうち、実刑判決の割合は、平成13年は17%だったのが徐々に下がって最近では約5%で(図5)、大半(95%)は執行猶予付きの判決で刑務所には入りません。平成19年には交通事故の法定刑が最高5年から7年に引き上げられたのですが、裁判では逆に刑を軽くしているのは国会の定めた法律に逆行しているように思えます。

加害者が執行猶予の判決になった場合、被害者やその遺族としては「何の落ち度もない被害

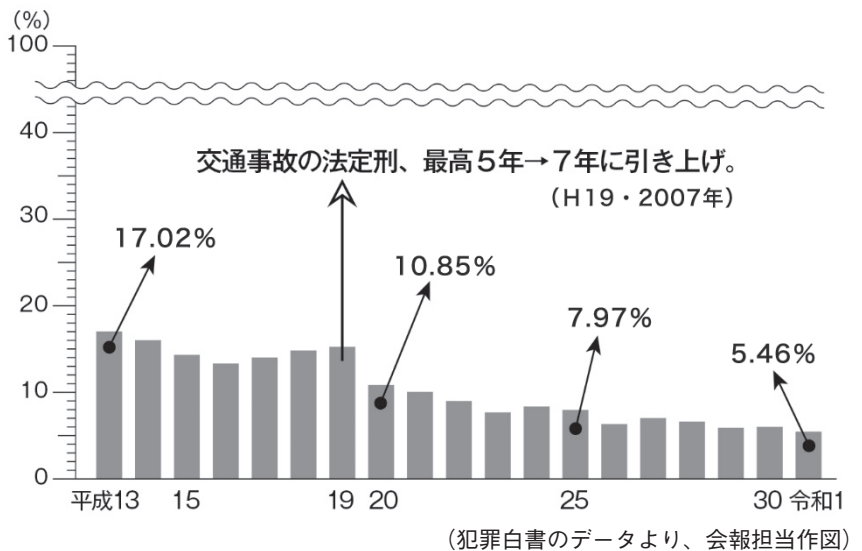
図4 人身事故の大半は不起訴処分の方向に

(人身事故が起きた場合の手続の流れ)



(青野渉弁護士作成資料より)

図5 交通犯罪裁判の実刑率(%)の推移 ★危険運転罪を含む



者やその家族・遺族の人生は滅茶苦茶になったのに、加害者は1日も刑務所に行かず「今までの生活ができる」ことを理不尽だと感じている方が多くいます。

#### ⑤ 寛刑化の背景にある車の利便優先の風潮

交通事故の刑が甘い背景には、自動車が速く移動するという価値を優先する社会全体の空気の影響があると感じています。一般道を時速70

～80kmで走っても当然のように考える人も多く、不注意はだれでもあるから事故も仕方ないね、という雰囲気があるようです。昔は「子どもを見たら赤信号と思え」という標語もありましたが、今は「飛び出す子どもの方が悪い」という意識が優勢です。ドライバーは、時速100キロに簡単に加速できる1トン以上の鉄の塊を、幼児や高齢者も利用する公道で走らせているのです。そのような危険物を扱うドライバーが法令上の注意義務に違反したことと、歩行者のちょっとした不注意は比較にならないほど前者が重いのですが、検察官でさえ、それを同列のように話すことがあります。ごく一部の悪質運転については危険運転罪に問われ昔よりもはるかに重い刑罰が科されるようになりましたが、それ以外は「過失だから」という理由で非常に軽い刑罰にするという、二極化が進んでいるように感じています。

## 5. 危険運転罪の適用問題

最後に危険運転致死傷罪の適用の問題について話します。

### ①適用のハードルが高い

被害者遺族の懸命の訴えでできた危険運転致死傷罪ですが、解釈が難解で適用範囲が狭く、適用されずに無念の思いでいる遺族もいます。その理由は、先述した罪刑法定主義が根底にあり、危険運転の定義が非常に狭く限定されているためです。およそ9つのケースに適用されますが、例えば飲酒による危険運転は飲酒運転すべてに適用されるわけではなく、すごく酔っばらっている場合だけに適用されます。酔いの程度で「危険運転」と「過失運転」を区別するわけですが、実は、日本の法律には酔いの程度について5段階の言葉が使い分けられていて、法律の専門家である検察官や裁判官でも判断が分かります。

例えば、2006年におきた福岡海の中道大橋事件(飲酒・速度違反等の運転で前の車に衝突して海に転落させ、3児を死亡させた)では、飲酒運転の危険運転罪が成立するかが問題となりましたが、地裁、高裁、最高裁で、それぞれの裁判官が「酔いの程度の判断の仕方」と「実際にどのくらい酔っていたのか」について、全く異なる

判断をしています。

私が担当した事件で、3人で4時間大量に飲酒して足もフラフラな状態の加害者が乗用車を運転し、対向車線にはみ出してバイクに激突し2人を死傷させた事件がありました。警察は危険運転致死傷罪として送検しましたが、検察庁は過失運転罪に切り替えて起訴しました。一方、旭川飲酒暴走致死事件(朝から飲酒し続けた加害者が車中でもビールを飲みながら一般道を時速100km以上で暴走し、あおり運転をして中央分離帯に激突、対向車線の乗用車に激突して被害者1名を死亡させた)では、検察は過失運転致死罪で起訴しましたが、被害者遺族らの訴えでようやく危険運転致死罪に訴因変更となり、懲役10年の判決が出ました。

また「進行制御が困難な高速度で」という言葉の解釈も、他の自動車や横断歩行者は存在しない前提で、道路の形状に沿って運行ができないほどの高速度である、という意味に解釈されているため、曲線道路なら比較的低い速度でも適用されるのに、直線道路では制限速度の2～3倍でも適用されないなど、国民には非常にわかりにくい法律になっています。例えば、制限速度30km/hの住宅街の狭い道路を時速90km/h以上で走行して、被害車両と衝突して被害者1名が死亡した事件でも、直進しているだけだという理由で、危険運転致死罪は適用されませんでした。

### ②命を守るための社会、刑法を

危険運転罪の条文がわかりにくく、定義が狭くなっている理由は、20年前にこの法をつくる当初から司法関係者の間にも反対論が多くあり、適用範囲を限定的にして法律が作られたためです。20年前に、危険運転罪ができたことは画期的なことでしたが、20年が経過し、市民が条文を読んでも意味が分からず、専門家でも見解が分かれるような条文のままでよいのかは、あらためて考える必要があります。個人的には、誰でも理解しやすいシンプルな法文でよいのではないかと思います。

刑法は、「人を殺すな」「物を盗むな」と私たちに警告し命令しています。危険運転罪も「道

路交通法を著しく無視するような運転は、公道の利用者に暴力をふるっているのと同じ」という考えで、わかりやすい警告にすべきと思っています。そのような視点からすると、道交法上の酒気帯び運転や酒酔い運転で処罰されるレベルの飲酒量であれば危険運転罪にする、制限速度の2倍以上又は50km/h以上の速度超過は危険運転罪にする、といったわかりやすい基準の方がよいように思います。前述したように「その運転は、公道を利用する人に暴力を振っているのと同じ」と多くの国民が考えるような行為は危険運転罪にするという、国民にわかりやすい立法をすべきだと思います。こうした考えについては、少しの飲酒でも危険運転罪が適用になるのは重い処罰になりすぎるという指摘もありますが、危険運転罪の法定刑は、被害者死亡の場合でも「1年～20年」と幅が広く、事案に応じて裁判員裁判で刑の重さを決めることになるので、不当に重い処罰という問題は生じないと思います。命を何より大切に作る社会であるべきで、そのための刑法だと思います。

\* \* \*

講演のあと、質疑が行われました。一部をご紹介します。また、『交通事故は本当に減っているのか?』の著者加藤久道さんが会場にお越しくださったので、ご意見をいただきました。

### 加藤久道さんより

交通事故の実際の負傷者数の状況は、交通戦争時代かそれ以上の状態が続いています。自賠責保険のデータと警察の負傷者数との乖離の原因は、政府がスウェーデンやオランダなどの道路安全先進国に追いつきたいとの思いで、交通安全基本計画の目標値にも合わせるため、人身事故扱いを減らしていると考えています。国民の問題として正しい数値にすべきであると思いません。

### 質疑応答(一部)

Q(意見)：今の警察・検察・裁判のプロセスシステムは、自動車交通の特性を把握しないまま作られ運用されている問題がある。故意処罰の

原則も、車という危険物を扱う場合、故意でなくても「認識された過失」という見方を持つべきだと思う。

Q：法の現状が今後変わる展望は？

A：EDRの利用は、自動運転の実現化に伴いデータ管理が重要なので、進むと思う。

Q：速度違反など違法運転の常態化も事故多発の要因だと思う。中国では監視カメラを多く設置して法を守らせているというが、日本もそのようにして警察のインセンティブを考えた制度設計にすべきと思う。

A：速度超過等が常態化しており、いわば「悪貨は良貨を駆逐する」ように多くの人が速度違反を平気で行うようになっている。命に関わるルールは徹底させるべきだと思う。

Q：もし交通警察の人員が大幅に増えれば、問題は解決するだろうか？

A：警察が人身事故扱いを減らしている点についてはある程度効果はあると思う。

Q：加害者を刑務所に入れるより免許をとり上げるべきでは？

A：免許取り消し措置は行政処分としてはあるが、欠格期間が過ぎるとまた取得できる。ほとんどの加害者が1日も刑務所に入らない。事故後も、平然と車に乗っている人も多いので、遺族側はやりきれない思いでいる。日本では実刑か執行猶予かの二者択一で、ゼロか100か、という判断になる。執行猶予に加えて罰金を科す、といった刑罰を言い渡すこともできない。海外では社会奉仕をさせる制度があるが、日本にはない。現在の刑法には、例えば、「禁錮1年」のうちまず半年は刑務所に行き、その後の半年は執行猶予にする、という一部執行猶予制度もあるが、交通犯罪では全く適用されていない。これを活用することも考えられる。

Q：速度違反をしているのに「制御できないほどの速度で」と定義づけるなど、危険運転罪と道交法の関連が全くないのはなぜか？

A：危険運転罪を作る際「故意でないのに」と大反対の意見が多かったので、ひどい事例に限定し絞り込んだ。そのため解釈もわかりにくい。「制限速度を2倍以上超過したら危険運転となる。」などのわかりやすい定義にすべきと思う。

しかし、このような考えの弁護士は少ない。

Q：80年代の犯罪白書に、国民皆免許の時代であり、軽微な事故は大目に見るなど寛刑化の方向にあることが記されているが、司法の世界でそれを教わるか？

A：1987年に東京地検で「3週間以内のけがは起訴しない」という方針をとって以来、交通事故はなるべく犯罪にしない方向になっている。交通事故は不可避免的に起こるものなので厳しくすると国民全員が犯罪者になるという議論があり、今は車が1億台ある中で軽微な事故は刑罰にしないという流れはあると思う。他方で、危険運転致死傷罪ができ、2極化の傾向になっていると感じている。

\* 今回の講演は、北海道交通事故被害者の会代

表で本会会員でもある前田敏章さんのご協力により実現しました。青野渉弁護士さんと前田敏章さんに感謝申し上げます。

**★講演の資料と録画を希望者にお送りいたします。**

青野弁護士より、本講演のために71ページにわたる詳しい解説資料をいただきました。また、講演の録画も用意しました。希望される方は青木または足立までお知らせください。申し込み締め切りは2021年7月末日とさせていただきます(非会員でもお申込みいただけます)。

青木 e-mail/osakahorai551@yahoo.co.jp

足立 e-mail/reiada@if-n.ne.jp

■ ノート ■

榊原茂典

## 第11次交通安全基本計画中間案・パブリックコメントへの回答を分析する

標記の「第11次交通安全基本計画中間案に関する意見募集」に対する回答が3月19日に内閣府から公開された。

第11次交通安全基本計画は、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、令和3年度から7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、本計画は中央交通安全対策会議において内閣総理大臣を始め関係各大臣出席のもとに決定されることとされている。とりまとめは内閣府政策統括官(政策調整担当)付交通安全対策担当。

この意見募集に対する回答を分析することによって、行政が何を狙っているかという本音が見えてくると思い、以下にまとめてみた。なお、今回の募集に応募した意見は鉄道踏切関係を含め134件にも上るため、適宜集約して分析した。当会にとって重要だと思われるものを選んだため、意見の中には省いたものや、回答を含め主旨を曲げない範囲で書き換えた部分がある

事をお断りしておく。(下線は筆者による)

1) 《意見》目標数値を死者2,000人、負傷者22,000人としたことはおかしい、ゼロを目標とすべきではないか。

《回答》計画期間内での達成可能性を踏まえる中でも、意欲的な目標値を設定することは、交通事故のない社会を目指して、交通安全に係わる施策を推進するにあたり、国民の理解協力を得る上で有効であると考えている。

《分析》このゼロ目標とすべきという意見は何人もの人から出ている。にもかかわらず行政は自分たちの設定した目標値達成のみが主眼となっていて、全く意見を聞き入れる姿勢が見られない。如何にも事務的に達成できる計画としたい本音が垣間見え、国民の理解が得られるとはとても思えない。猛省を促したい。

2) 《意見》自動車は危険という基本認識を計画上も明示すべき。



- 《回答》自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を一層確保する必要があると明記している。
- 《分析》これはすり替え回答。自動車が危険であると書きたくないことは明白。
- 3) 《意見》交通被害者を専門委員会の委員として必ず加えて欲しい。
- 《回答》次の専門委員会を設置するときの参考としたい。
- 《分析》本気かどうかは分からないが一応意見は認めている。
- 4) 《意見》全車両へのドライブレコーダの設置義務化を望む。
- 《回答》義務化は費用対効果を踏まえて検討する必要がある。利用促進は案に盛り込んでいる。
- 《分析》本義務化要望は沢山の人から寄せられている。今日のドライブレコーダの価格は目覚ましい低価格化が進んでおり、大仰に費用対効果などと言い逃れることが最早おかしい。車両価格を上げたくない、オプションとして高く売りたいメーカー、ディーラーの意向に沿った回答としか見えない。
- 5) 《意見》アルコールインターロックの車両への装備を義務化すべき。
- 《回答》一定の効果が見込まれるものの、実用性に関する課題が多く、導入の可否については検討が必要である事を踏まえ、今後の参考としたい。
- 《分析》検出精度維持などに問題があるようだが、一応意見としては認めている。本気で検討するかどうかは疑わしい。
- 6) 《意見》免許証のICカード機能を利用して、免許証がないとエンジンが掛からないしくみを導入すべき。
- 《回答》免許証のICチップに含まれる個人情報の取り扱いなどの問題の整理、方策の検討が必要と考える。
- 《分析》事実上の拒否回答。おかしいのが、政府が命じたマイナンバーカードとの合体についてはあっさり応ずるとの姿勢である。更に現状は、免許証リーダーも市販されているし、免許証読み取りソフトも出回っている。個人情報
- 情報の守秘義務問題はどうなったのか。回答には無免許運転を根絶したいという姿勢が全く感じられない。メーカーへの支援なのか知らないが、無免許運転での重大事故が多いことへの認識が足りない。
- 7) 《意見》制限速度の10キロ程度の超過は違反では無いという常識を作ってしまったことは行政の責任だ。ゾーン30なら3割の超過だ。
- 《回答》交通違反の取締りについては、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反等に重点を置いた交通指導取締りを実施すると記載。悪質・危険な交通違反に対して、引き続き厳正に対処する。
- 《分析》これもすり替え回答。法で定めた規則を破っても良いのかと問うているのに、まともに答えていない。悪質・危険でなければ違反して良いと明言しているも同然。さらに、悪質・危険性が高いと誰が判断するのか。極めて恣意的に感じる。
- 8) 《意見》高齢者の事故防止のために、一定の年齢(例えば75歳)に達したら、免許証は無効になる、あるいは自動運転機能のある車両にしか乗れないように出来ないか。
- 《回答》高齢者の運転技能には個人差があり、一律に年齢だけをもって運転を制限したり、運転出来る車を限定することは、個人の権利保護の観点からも慎重な検討を要する。
- 《分析》運転技能には差があると言っていることから、今の免許制度が車を操ることに重点を置いていることがよく分かる。重要な認知・判断能力検査などは後回しのようなものである。そして最も問題なのは、運転免許は個人の権利と行政が言い切っていることである。運転免許は決して権利などではない、運転することを許すという認可なのである。交通安全のため75歳以上は一律不許可としても法的には問題はない。再試験による免許再取得を認める事や、代替交通手段の充実については別途議論をすれば良い。
- 9) 《意見》スマホの通話や画面注視のながら運転はいまだに存在する。(事故時)ドライブレコーダと通信記録の照合により原因が判明したときは(飲酒運転と同様に)厳罰化する。又

は運転時操作不能とすることは可能。

《回答》警察では携帯電話使用等違反に係わる捜査において、必要により、ドライブレコーダや通信記録等の客観的証拠に基づき、厳正な捜査を推進している。なお厳罰化については相応の抑止効果があると期待されるが、今後も事故実態を注視していく。

《分析》4)でドライブレコーダの装備義務化はしないと言っておきながら、ここでは証拠として採用すると明言している。全くの矛盾した回答。スマホ操作不可とする技術については知識がないのか無回答。厳罰化は当面やる気無し。

- 10) 《意見》制限速度の引き上げという記述の削減を求めたい。今あるクルマに段階ごとに設定された規制速度を超過できない制御装置(段階別速度リミッター)やドライブレコーダ装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底すべき。

《回答》速度制限装置については、道路及び交通規制に係わる情報が必要となるなど技術的課題が多いと考えている。ドライブレコーダの義務化は費用対効果を踏まえて検討する必要がある。

《分析》速度制限装置については実質的な拒否回答。自動運転の開発では道路及び交通規制に係わる情報が必須であり、その情報が実用化走行試験で使われていることを隠している。あくまでも速度遵守は運転者の責任とする現状制度維持の姿勢。ドライブレコーダについては4)の回答と同じでここでも費用対効果の議論を持ち出してきている。

- 11) 《意見》交通死亡事故ゼロを目指す日をノーカーデーにしてはどうか。

《回答》主に地方自治体で「ノーカーデー」「ノーマイカーデー」を定め取り組んでいることは承知している。交通安全対策として「ノーカーデー」「ノーマイカーデー」を取り入れることは貴重な意見として参考とさせて貰う。

《分析》最大級の同意を得た。本気で出来るかどうかは分からないが、やって貰えれば進歩である。

- 12) 《意見》自動車メーカーのコマーシャルの中

に交通安全を呼びかける事項を盛り込むことを要望してきたが、それとは逆に乱暴な運転を勧めるような交通安全意識が感じられないコマーシャルが流れている。憤りを感じる。自動車メーカーに対して交通安全の理念を念頭に置いてコマーシャルをつくることを早急に義務づけて貰いたい。

《回答》今後の取り組みの参考とする。

《分析》全く素っ気ない回答である。自動車産業振興が国家の基本方針であることが透けて見える。やる気はないと見た。

- 13) 《意見》「交通事故は本当に減っているのか？」という書籍によれば、警察庁の負傷者数の統計は正確さを欠いているのではないかと指摘されている。よって本案に示されている負傷者数の統計は、判断と対策の正確さを期するために、負傷者数を損保料率機構の統計数値を採用すべきではないか。

《回答》過去の統計との連続性を図る観点から警察庁資料を採用している。自動車損害賠償責任保険審議会で、人身事故として届出されなかったものであっても、自賠責保険金の支払いを行っており、近年支払いが増加していると指摘されていることは承知している。今後も議論を注視する。

《分析》警察庁の統計で、負傷者数が減ってきているというのは信用できない、という意見だから、何故数値が違うかを解明して説明する責任がある筈だ。焦点ずらしであり、議論を注視すると、まるで他人事のような回答である。

- 14) 《意見》タクシー等の非常停止ボタンの設置基準、乗客への周知方法の課題に対する対応が必要。

《回答》乗客への周知方法についてはポスターを作成するなどの取り組みを行っている。

《分析》そんなポスターなど見たことがない。だいいちタクシーのどこに非常停止ボタンがあるのか。意見を正しく理解していないようだ。

- 15) 《意見》ゾーン30は良い方針だが、特に見通しの悪い箇所は20kmや15kmとすべき。

《回答》一般道の速度規制は、沿道状況や道路構造、交通流量等を勘案して実施している。引

き続き適切な速度規制について指導する。

《分析》決して同意回答ではない。現状の制限速度を下げることはしたくないように感じられる。

- 16) 《意見》環状交差点は交通の安全と円滑に重要、積極的導入とそのための研究を加速すると明記すべき。

《回答》環状交差点の効果等につき追記する。

《分析》同意回答。ただし、環状交差点は速度抑制に効果があるが、信号のない横断歩道の運用については安全上の疑問がある。今後の実績報告を待ちたい。

- 17) 《意見》歩行者・自転車用地下道、横断歩道橋は歩行者等に労力を掛けさせている。歩行者等が地平を歩き、車が地下に潜るか、側道を走るべき。景観上もそうあるべき。

《回答》人対車の交通事故抑止のためにそのような設備を設置している。交通量や経済性の観点等を踏まえ、立体交差等の対策を推進し、人優先の道路交通整備を実施する。

《分析》この回答だと、交通量、経済性が先なので、永久に対策されない可能性がある。

- 18) 《意見》信号機の設置は歩車分離・右直分離式を原則とすべき。

《回答》歩車分離信号については記載している。歩車分離・右直分離式信号は信号待ち時間の増加により信号無視や交通渋滞の発生のおそれがあるほか、右折レーンの整備が必要となるなど、個別の交通実態を踏まえて導入する必要があることから、今後も引き続き適切な箇所への整備を推進していく。

《分析》設置の効果については認めているが、交通の円滑が優先しているようだ。信号無視が起きるというのは取締る側が認めるべき行為ではないはずだ。責任回避の感じがする。

- 19) 《意見》制限速度の引き上げが記載されているが、自動車速度の過剰によって重大事故の規模・被害が拡大していることを省みれば、制限速度の引き上げを記載することは不適切である。

《回答》交通事故の抑止、被害軽減を図るには、適切な交通規制を実施するとともに、速度違反取締り、道路交通環境の改善等を適切に組

み合わせて速度管理を行うことが重要。総合的に対策する。

《分析》完全なすり替え回答。意見にまともに答えていない。速度を上げると被害が大きくなると言っているのに、違反の取締りに論点を変えてしまっている。引き上げに至った経緯の裏が分かっているだけに、許しがたい。

- 20) 《意見》生活道路・通学路が狭く自動車が通ると歩行者が脇に避けるという道路が多い。道路拡幅が先決だが、出来ない場合は安全性を優先して、自動車の通行を禁止するか一方通行とするよう地域住民の理解を求めべき。

《回答》生活道路進入部にハンプや狭さくの設置等による通過車両の抑制対策を実施する事などにより、生活道路における安全で円滑な通行空間の確保を図る。

《分析》意見にまともに答えていない。自動車交通は止めたくないという本音が透けて見える。交通安全、人優先と言いながら自動車交通優先。

- 21) 《意見》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。

《回答》文部科学省作成『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』において小中高校それぞれ「安全に関する指導の内容例」として、交通法規や自転車の安全な利用について示している。

《分析》教育課程として必修とすることを要望されているが、すり替え回答となっている。当該資料では具体的な交通ルールなどの記述は見られないし、あくまでも一例として示しているだけである。この回答には省庁縦割りの弊害が見える。

- 22) 《意見》就学前の子供には交通事故を避けるために必要な認知能力はない。こどもを交通安全教育するのではなく、交通事故に遭わずに済む交通環境を作るしかない。子供への安全教育では不十分である旨記載すべき。

《回答》「通学路等の交通安全の確保」に記述している。ご指摘の通り、道路交通環境の整備が必要。意見は今後の施策の実施にあたり参考としたい。

《分析》追記をすることは拒否。対策はやっている」と主張。

23) 《意見》横断歩道の割合が少なすぎる。歩行者優先なら横断歩道の増設は必要不可欠。

《回答》横断歩道は交通量及び歩行者が多く、横断歩行者の安全確保の必要がある場所等に設置することとしている。不必要な場所にまで横断歩道を設置すると交通の安全と円滑を阻害するおそれがあることから、引き続き適切な箇所での整備を推進する。

《分析》実質的に拒否回答。ここでも交通の安全と円滑が出てくる。横断歩道が何で安全を阻害するのか。自動車の交通円滑優先は明白。

24) 《意見》交通安全対策のうえで道路幅員が不足しているという問題は、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。

また、ながら運転の温床となるような、運転中にテレビ放送を視聴するような機器を車内に設置する事を禁止する。

《回答》車両の幅等は道路法に基づく車両制限令において制限を設けている。なお、車両の寸法基準については最高限度2.5mを超えない範囲で安全に配慮し定めている。

また、脇見運転の防止に資するドライバーモニタリングシステムのガイドラインを令和2年12月に公表しているし、普及を進めることを案に記載している。

《分析》道路幅についての意見は、現行の規制を見直すことを求めている。しかるに回答は現行の規制内容を説明するに終わっている。現状維持の姿勢が強く、何が問題かを理解しているか疑わしい。また、安全運転に支障するような機器を車内に置かせるなどという意見に対し、運転者の行動を監視するシステムを作ったから大丈夫だと本末転倒の回答をしている。自動車メーカー、車内機器メーカーの売上げを損なう規制は、したくないという姿勢が透けて見える。

25) 《意見》安全運転の取り組みとして、事故の多い若年中年層に対し、免許取得時に更に厳しい項目を設けたり、1年後、2年後、3年

後ごとに試験を課すなどの厳しい対策を取るべき。

《回答》運転者教育の機会は体系的に設けられており、違反行為累積点が一定の基準に達した者、行政処分を受けた者にはその危険性の改善を図るため各種講習を行っている。

《分析》現状維持回答。意見にまともに答えていない。講習で全て済ませようとしている。あくまでも改善で、危険運転者の排除では無い。

26) 《意見》路側帯を歩く歩行者がいるのに路側帯に侵入する、幅寄せする。横断歩道のないところで横断する歩行者に対してブレーキを掛けずにすり抜けるなど、歩行者に対する危険運転を、安全運転義務違反でなく「妨害罪」の対象にして貰いたい。

《回答》厳罰化については、相応の抑止効果があると期待されるが、今後も事故実態を注視したい。

《分析》取り上げる気がないと見える。運転に関する厳罰化は好まないようだ。

27) 《意見》交通事故加害者をゼロ化するために、加害者への処分と刑罰が今のままで良いのか。ゼロになるまで最適化を目指して見直すべきだ。

《回答》道路交通法違反に対する罰則はこれまでも改正を行ってきたが、今後も事故実態を注視しつつ、必要に応じて検討する。交通事故事件等に係わる施策に関する意見として今後の参考とする。

《分析》聞き置くという感が強い。何も変わらないだろうという印象。

28) 《意見》運転免許処分制度や刑罰の運用は運転優先である。人優先とすべきだ。

《回答》法令に基づき引き続き迅速・的確な運転免許の行政処分の推進を図っていく。

《分析》法令や運用を変えて欲しいという要求なのに、全く聞き入れる姿勢がない。拒否回答。

29) 《意見》交通指導取締りに関する項目に、横断歩行者妨害を明記して欲しい。また、横断歩道で車が止まるのはおじぎだとされているが、そうではない。ドライバーへの強い指導が重要。

《回答》案に記載の通り、交通安全教育や広報

啓発を推進し、再認識を図る。交通違反の取締りについては、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反等に重点を置いた交通指導取締りを実施すると記載。横断歩行者妨害等違反等の悪質・危険な交通違反に対して、引き続き厳正に対処する。《分析》ここでは、横断歩行者妨害は悪質・危険な違反と明言した。本当に現場へ通達され対処されるかどうか疑問だが。

30) 《意見》交通事故の現場検証では民間調査会社が警察の見落としとしていた真相を見つけた例がいくつかある。民間会社に業務委託すれば警察の業務も軽減されると思うので、民間調査会社の活用を推進して欲しい。

《回答》(長いので要点のみ記す)警察では交通事故事件捜査の豊富な経験を有する交通事故統括官等が現場に臨場。科学的な研修を積んだ交通事故鑑識官が現場で指揮するなど組織的かつ重点的な捜査を推進している。また必要により、科学警察研究所との連携、学識経験者への鑑定委嘱もしている。

《分析》自己弁護に必死と見える。組織としては、民間委託は沽券に関わるという事だろう。それでも見落としがあるということは、問題である。

31) 《意見》ひき逃げ死亡事故の時効撤廃を要望したい。

《回答》公訴時効制度には明確な存在理由がある。過失運転致死傷罪など一部の罪についてのみ公訴時効を撤廃することは、制度の趣旨との関係や、他の犯罪との均衡等の観点から、慎重な検討を要すると考える。

《分析》実質的な拒否回答。立法府に動いて貰うしか方法はないか。

32) 《意見》道路交通の安全に関する研究開発・調査研究は、負傷者数を人口あたりで日本の1/3程度に抑えている諸外国の施策の調査研究を行う体制の整備を盛り込むべき。例として、無信号交差点の構造と停止線の位置が悪く危険であることや、信号機の手前設置・奥設置の問題、「譲れ」標識や「自転車優先」、「対向車優先」などの必要だが未整備の標識類や、道交法の問題点などこれまでなおざりにされて

きた様々な違いに基づく総点検や、比較研究を行う必要がある。

《回答》本案にも研究開発及び調査研究を計画的に推進するとしているが、指摘された具体的な問題点等は貴重な意見として参考にしたい。

《分析》外国の安全対策は参考にすべきものも多い。回答は回答だが、本気で取り組むかどうかは分からないところが歯痒い。

33) 《意見》自家用車の死亡事故は事業車両の7倍ある。既に設置された事業用自動車の事故調査委員会と同様に、自家用車の重大事故に関しても事故調査委員会を設置して、原因究明や今後に向けた安全対策に取り組むべきだ。《回答》警察では、適正かつ緻密な科学的な交通事故事件捜査の推進により、客観的な証拠に基づいた事故原因の究明を図っている。引き続き交通事故防止のための交通事故分析を実施し、交通安全対策に取り組む。

《分析》完全な拒否回答。権限維持の姿勢が強く感じられる。警察の事故捜査は犯人捜して終わってしまう。事故調は原因究明から事故防止の対策に結びつく提言につながる可能性が高い。省庁縦割りの弊害が明らかだ。

\* \* \*

以上、長くなったがパブリックコメントに寄せられた意見の主なるものと、行政からの回答、その分析をまとめてみた。読者の皆様はどう感じられたであろうか。筆者には相変わらず、現制度、現体制、現対策の継続と維持が目立ち、一般人からの意見を積極的に取り入れる姿勢が見られないように感じた。加えて、交通安全を謳っているながら、自動車交通の円滑化と、自動車業界の負担となるような対策はなるべく避けたいという本音が見えていると思う。しかしながら、こういったパブリックコメントの機会に、意見をぶつけることは大切で、中には本気で採用されそうな意見も二三見受けられたので、今後も機会を逃さず発言して頂きたい。

なお、紙幅の関係と筆者の知識不足で、交通裁判関係への意見と被害者支援に関する意見を採り上げられなかったことをお詫びする。

(東京都杉並区在住)

# 被害者団体から自動配送ロボットの 歩道走行に反対する意見書を提出

～自動運転への幻想は「クルマ優先社会」の麻痺を助長する～

前田敏章(北海道交通事故被害者の会)

## 1 経緯と意見書の概要

宅配便や店舗からの商品配達などに、人手不足解消と称し開発が進められている自動配送ロボットですが、公道(歩道)走行の許可を求める動きがあります。

この自動運転の安全問題にも関わる重要な件について、私たち北海道交通事故被害者の会も加盟する「犯罪被害者団体ネットワーク(ハートバンド)」(全国20団体加盟)の中の交通被害8団体は、自動配送ロボットの公道(歩道)走行への規制緩和に反対する意見書(下欄に要旨)を提出しました。

ここに至る経緯を記します。

・2020年7月、政府(警察庁交通局主管)の「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」(以下「検討会」と略記。会議録は「警察庁交通局」→「各種有識者会議」→同名サイト参照)は、電動キックボードや電動車

子などの新たな交通ルール検討と合わせ、(無人)自動配送ロボットの公道(歩道)走行への規制緩和の是非も含め検討を開始しました。

・2021年2月、「検討会」を主管する警察庁交通局から、ハートバンドの代表宛に「交通被害者団体からの意見を伺いたい」との要請がありました。

・同年3月11日、ハートバンド加盟の交通被害3団体(北海道交通事故被害者の会、TAV交通死被害者の会、交通事故被害者家族ネットワーク)で協議・作成した意見書を一次提出。その後5団体が加わって、3月29日、計8団体の意見書として最終提出しました。



自動配送ロボット  
(警察庁資料より、  
会報編集係引用)

警察庁交通局 御中

### 自動配送ロボットの公道(歩道)走行について(意見)

#### 【意見書の主文】

メーカー等から要望があった(注1)とされる、自動配送ロボットの公道(歩道)走行の許可条件緩和は、「交通の安全」の観点から行うべきではないと考えます。無人の自動運転車の公道走行につながる規制緩和には強く反対致します。

#### 【意見書の要点～規制緩和反対の理由～】

1)現状においても、歩道上の歩行者(中でも幼児、児童、高齢者、病弱者、視聴覚障害者の方々など)の絶対安全が担保されていない中、さらなる危険因子ともなる自動ロボット走行の規制緩和を図ることは、道路交通法第1条の目的「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り」に反する。

2)「検討会」を主管する警察庁交通局も指摘する下記4点の「現在の技術レベルで懸念される

点」などは新たな危険因子であり、許可条件を緩和することは、私たちの交通死傷被害ゼロの願いに逆行する。

- ・歩行者が、ロボットを避けるため車道に降り、自動車と衝突する
- ・悪天候時にセンサー等が正しく作動せず、歩行者等の存在を正しく認識できないケース
- ・ハッキングされ、暴走した場合の危険
- ・1人で複数のロボットを監視・操作している際、あるロボットについて対応が必要になった場合に、他のロボットについて監視・操作できない

3)モーターの大きさ等から「自動車」と定義される「自動ロボット」の歩道通行許可については、歩道という基本概念改変の問題であるから、道路交通法第1条、目的の「安全」を第一義として、別途独立して検討すべき大きな問題である。

4)メーカー等から要望が出され検討されているロボットの、速度(最高6km/h)、大きさ(115×65×115cm)、重量(120kg)は、歩行者にとって極めて危険な衝撃力を与えるものである(注2)。形状・材質についても、人との接触により重大な身体損傷を引き起こす危険極まりないものであり、これほどのものが、例えば人の上に倒れたときの破壊力を正視しないメーカーに、許可を与えるようなことはあってはならない。

5)現在の歩道上での危険回避は、相互コミュニケーションが重要な手段になっているが、無人ロボット通行は、この安全担保の重要な手段を著しく制限するのであるから、この点でも、極めて重大な危険因子である。

6)現段階で開発されている自動運転車は、限定された専用空間や用途のみで実用が想定される技術である。AIなど未知の技術開発が前提となる自動運転車が必ず実現するなどという「幻想」にとらわれず、被害ゼロのために、現実的な施策(安全運転支援車など)をこそ早急に全面的に推進すべきである。

〈注1〉警察庁交通局資料「メーカー等からの要望」より

- ・ロボットの近くで監視する人を置かず、遠隔から1人が複数のロボットを監視・操作すればよいこととしてほしい
- ・ロボット本体の安全性や、使用する者・場所について、事前に規制しないでほしい

〈注2〉運動エネルギーは、質量と速度の2乗に比例するので、120kg、6km/hの配送ロボットの衝撃力は、体重60kg、速度3km/hの大人の8倍、30kg、3km/hの児童の16倍です。

## 2 「中間報告書」について追加意見提出

「検討会」は、今年度末(2022年3月)までが検討期間ということですが、4月15日に「中間報告書」を公表しました(前項のサイト参照)。

同報告は、私たちの意見書の主旨も汲み、規制緩和に慎重な記述が随所にある〈注3〉ものの、大きさを「電動クルマ椅子程度」、速度を「時速6キロ以下」などと歩道走行への基準を示すなど、安全問題が先送りされるのではないかとの懸念が残ります。中間報告発表翌日のメディアも「(配送ロボなど)電動小型車、規制緩和へ 時

速6キロ以下 歩道可」(4月16日「北海道新聞」)などという見出しで、無人自動運転への根拠なき楽観論につながる報じ方でした。

〈注3〉「歩道等の歩行者の通行場所を通行するモビリティについて検討するに当たっては、それらの場所が歩行者が安全かつ快適に通行するためのものであることを踏まえ、歩行者の通行の安全確保に留意し、それを脅かすおそれのあるモビリティを通行させるべきではない点も踏まえる必要がある。」(「中間報告書」59ページ「3.1 検討の方向性等・総論」)

「そもそも、現在の自動配送ロボットは開発途上であり技術的に不明な点が多く、拙速な議論をするべ

きではないという意見や、現実的には労働力不足を解決する決め手にはならないものの、開発意欲を削がぬよう実証実験等で技術的・制度的な整備を進めるべきという意見、道路環境に応じて限定的に走行を解禁するべきであるという意見もあったところである。したがって、自動歩道通行車が無人自律走行する場合の通行場所については、今後、更なる検討が必要である。」(同68・69ページ「3.2 各論」)

「特に留意した点は、歩行者の通行の安全確保である」「(新たなモビリティの歩道通行について) 子供や高齢者、身体障害者を含めた歩行者の通行の安全が脅かされてはならず、そのような事態を防ぐためには…更に検討を行うべき事項が残されている」(同73ページ「4 総括」)

この中間報告に対しても、上記の交通被害者8団体は、5月28日、「幼児、児童、高齢者、病弱者、視聴覚障害者の方々など、歩道上の『弱者』の絶対安全を脅かすような規制緩和は行わないことを明記した最終報告とすべき」(意見書主文)とした追加の意見書を提出したところだ。

### 3 自動運転への幻想ではなく、命の尊厳を第一義に被害ゼロへの抜本施策を

今回の意見書提出に関わり、改めて「自動運転」に対する見方の重要性を痛感します。一昔前のITS(高度道路交通システム)がそうであったように、最近はメディアを介しても自動運転が交通被害軽減の切り札であるかのように報じられますが、今号30ページで紹介させていただいた書籍序章に「自動運転は交通事故を助長する」とあるように、極めて限定された場所と用途でのみ有用とされる技術に過ぎないことは既に明白であると思います

根拠のない楽観論によって、最も基本の権利である「生命権」の侵害という憲法違反の常態化を、「今は仕方ない」と軽んじる風潮が官民(「民」は自動車メーカーと関連会社)あげて作られ、「(人命軽視の麻痺した)クルマ優先社会」を助長させていることは大きな問題です。自動配送ロボットの歩道走行問題が、その「地ならし」に使われてはなりません。

かけがえのない家族を「事故」という名の「交通犯罪」によって奪われた私たちは、耐えがたい社会不信と人間不信の淵に立たされながらも、「こんな悲しみや苦しみは私たちで終わりにして

欲しい」との切なる思いで、被害ゼロに向けた抜本施策を必死に訴えています。

今回の意見書への取り組みも、北海道の会としては、会が発足以来重視し取り組んでいる「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」の下記該当項を基本にしました。

「自動運転車」のような、一部の「不確かな」クルマに幻想を与えるのではなく、クルマを決して危険走行させることがないように、ペダル踏み間違い時の加速抑制装置や衝突予防装置、非常停止装置などの装着義務化、道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術ISA(Intelligent Speed Adaptation)の実用化など、全てのクルマを対象にした安全運転支援施策を急ぐこと。

被害者の視点は「命の尊厳」であり、それは「社会正義」(交通死傷ゼロの社会)実現につながると考え、これからも訴えを続けます。

(なお、本稿の追加意見書の詳細など、私のサイトページ「交通死、遺された親の叫び」～「交通死」で検索～にアップしています。)

(北海道札幌市在住)



ツルレイシ  
(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—

幹線道路を横断して事故に遭われたTさんの妹さんにお聞きしました  
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経緯は前号でお伝えしましたが、それ以降も私自身の近辺で交通事故は続き、親しい方との別れが幾度かありました。

悔しいことに、事故は決して稀なことではなく、ごく身近にあるものだと実感しています。

なぜこんなにも事故が多いのか、その原因は、稲城には都心と郊外を結ぶ幹線道路が多いからではないかと思っています。小さな町を縦横に幹線道路が走っているからです。

今回ご報告するTさんは私が行っている農業支援活動で知り合った方です。

Tさんのお兄さん(80代)は、地元の農家さんで、私はグループでお兄さんの畑の農作業を手伝っています。その時にふらっと顔を見せてくれていたのが、Tさんご本人でした。

「ふらっと」と書いたのは、Tさんは脳梗塞の後遺症で足が不自由なので、農作業をするというよりは、ふらっと活動を見に来てくれて、一緒にお茶を飲んで、またふらっと帰られるのが通常だったからです。

畑で一緒にお茶のみをして別れた2週間後の2月の寒い日に、Tさんは幹線道路を横断中に車に轢かれて亡くなりました。75歳でした。Tさんは多摩・稲城・日野の3市合同の交通安全協会の副会長も務めていたことを後で知りました。そんなTさんはなぜ幹線道路を渡って事故に遭ってしまったのでしょうか。私はどうしても知りたくて、Tさんの妹さんと甥御さんに事故の経緯をお聞きしました。以下はその話を菊池自身がまとめましたものです。

### 幹線道路を横断して 事故に遭われたTさん (妹さんの話)

#### T家と川崎街道

事故は片側二車線の川崎街道で起こりました。川崎街道は30年程前に拡幅されましたが、拡幅以前は片側一車線の狭い道路でした。

拡幅前にはT家は旧川崎街道を挟んだ南北一帯に家屋敷や畑を持っており、Tさんは次男だったために、少しの土地を親から貰って分家し、Tモータースという車関係の仕事を始めました。拡幅後にはTさんの妹さん一家も街道沿いでガソリンスタンドを始めたり、更にTさんの子ども達も街道沿いで車のリース会社を始めるなど、T家は街道という立地を生かして車関係の仕事を広げていきました。

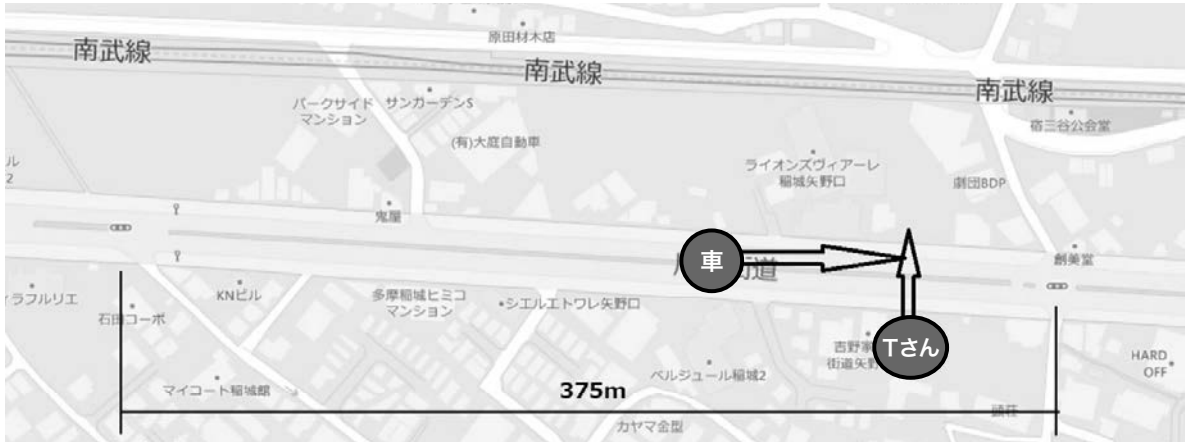
T家のように、大家族で兄弟の多い農家では、長男が農地を受け継ぎ、次男、三男が独立して家業を起こすことは農村ではよく見られることです。

明治以降の資本主義社会では、農家も貨幣経済に飲み込まれて行きました。ものを売ることによって生計を立てる為に、次・三男は都会に働きに出たり、奉公したりするのが一般的になってゆきました。

車関連の産業も仕事先を確保するという意味では今も昔も大きな役割を担っているのでしょうか。しかしご自分がお仕事としていた自動車に轢かれてTさんは亡くなりました。こんな理不尽でおかしなことが今、日本国中で起こっているのです。

#### Tさんの事故の経緯

Tさんの一家は川崎街道の両側に家や工場などを有して暮らしていました。



事故現場の概略

その日もTさんは親しくしているお兄さん(80代)の梨販売所か、またはご自身の子どもの家へ行くところだったのでしょう。自分の会社であるTモーターズから、お兄さんの梨販売所は街道を挟んで目の前にあるのです。

Tさんは、脳梗塞を患ってからは川崎街道を横断して対岸へ行く癖がついていました。Tさんが横断した場所から100mくらい先には信号機のある交差点がありましたが、Tさんはそこまで行かず、街道を横断したのです。

でも早く歩けないので、中央分離帯で一端止まって、休んでからまた歩き出しました。そこで、左側からスピードを出して走ってきた車とぶつかり、一たんボンネットに乗り上げ、地面に落ちました。

知らせを聞いて妹さんや甥御さんが駆け付けた時は、Tさんは路上に倒れており、事故を見た方が救急車を呼んで、病院に運んだが死亡が確認されたとのことでした。

運転手は39歳の男性で、助手席に子どもを乗せていたので、気をとられて前方不注意だったのか、または、信号が赤になりそうなので急いだのではないかということでした。いずれにしても自動車側の前方不注意にされて示談で終わりにしたとのことです。

### 車重視の交差点や横断歩道

しかし、甥御さんは、「Tさんにも非があるので、運転手だけが責められるのは気の毒な気もす

る」とおっしゃっていました。確かに高齢者の注意力の欠けた行動で交通事故が多発していることは何らかの対策が必要であると私も思います。

でも、悪かったのは、本当に事故を起こした運転手と、交通ルールに違反して横断歩道のない幹線道路を渡ったTさんだけなのではないでしょうか？

事故現場は私もよく通る場所なのですが、事故後に改めて分ったことがあります。

この部分の川崎街道は、信号機と信号機の間がとても長くその間に横断歩道は一つもありません。地図ではかると、375mあることが分かりました。またその手前も信号と信号の間が571mあり、途中で横断歩道は全くありませんでした。つまりこんなにも長い距離の間に人が渡れる場所はたったの一か所なのです。更に信号機のつけられた場所を見ると、車の通る広い道路が交差する場所だけであり、人が渡ることを重視したものではないことが分かりました。

Tさんにとっては、お兄さんや子ども達の家はすぐ前なのに、幹線道路が拡幅されたために、容易には行けない所になってしまった。だから幹線道路を渡ってしまったという気の毒な面もあると思います。特に足の不自由はTさんにとって、目の前の幹線道路は暮らしを分断する川に見えたことでしょう。

その壁は、日常的にいる場所だからなおさらのこと、深く、広い川だったと思います。

ただ、市民が余りに強く「横断禁止」と声をあげると、警察が道路の中央に長い柵を作る、そ

うすると、車のターンも人の横断も全くできなくなってしまうから、沿道の商売や人の暮らしにも支障が出てしまうとおっしゃる方もいます。

本当に車社会の問題は「あちらを立てればこちら立たず」の出口の見えない難問です。

### 車産業からの脱却を

Tさんはいつもニコニコと温かな笑顔を絶やさないう方で、地元での人望も厚く、葬儀の時も会場に溢れるほどの人が集まりました。また、葬儀場には多摩地区の交通安全協会のメンバーが集まり、葬儀開始前に、葬儀場の二階で、Tさんの功績をたたえる表彰式が執り行われたそうです。地域で自動車関連のお仕事をしながら交通安全に功労したTさんがこんな形で亡くなった

事はとても残念です。でも一方で、経済を車産業に大きく依存している今の日本を象徴しているような気がしてなりません。

私が子どもの頃、町には車はあまり見かけませんでした。それでも何も不自由に思いませんでした。人の暮らしは今よりずっと丁寧に楽しいものでした。今の方が人は不自由に、不幸ではないかと私は思います。幹線道路だけでなく、小さな路地裏まで車が入り込んでいる日常に人の安楽はありません。人の心すら蝕んでいるのが現代の車社会ではないでしょうか。

一体命と車とどちらが大切ですかと私は言いたい。私達は今こそ車産業からの脱却を本気で考えなくてはならないと思います。

(東京都稲城市在住)

## 投稿

# 関東鉄道竜ヶ崎線“市民遺産”認定、おめでとう

木村孝子

この“会”の地域活動連絡係をしています。“会”発行の「個人情報です。取扱いにご注意下さい」との注意書きのついた世話人・地域活動連絡係の名簿を見ますと、2020年4月現在で連絡係は、北は北海道から南は中国地方まで21名。空白の県もあります。私は地域活動連絡係となって、もう20年近くになります。それが連絡係の役目とはいませんが、投稿は身近な地域のことを書いています。私の住む龍ヶ崎市。人口約7万人。常磐線に乗って上野まで約45分。コロナ禍にあっても、牛久沼べり、小見川の堤防……その他、密にならない散歩道も多く、緑に囲まれた美しい市です。私は私の市を愛します。

私鉄・関東鉄道竜ヶ崎線が走っています。およそ4.5kmの長さ。勤め人たち、3校の県立高校の生徒たちが朝夕利用しています。このほど、市の教育委員会により、開業120年になる関東鉄道竜ヶ崎線が、「龍ヶ崎市民遺産」に認定され、お祝いのイベントなどがあり、メディアでも伝え

られました。(ちなみに鉄道が初めて開通したのは、「へ汽笛いっせい新橋を～」と、うたにある明治5年。およそ150年前です。)

増え続けるマイカー社会の中にあって「公共交通を大切に」は、我が“会”が掲げる大きいスローガン。関東鉄道の鉄道部長が、毎日新聞茨城版(2021年2月16日付)で、「今回の認定で、“竜ヶ崎線”が全国に知れ渡ることを期待して、さらに歴史を積み重ねていきたい」と述べています。また、地域公共交通活性化協議会会長も市長も、期待の言葉を発していて、私も地域活動連絡係として“会報”で伝達できることを嬉しく思っています。また、“竜ヶ崎線”職員手作りのお祝いのキーホルダーも100個限定で売り出され、市民の一人として、“会”の一員として私も買い求め、「公共交通を守る」願いを込めて、これを玄関の飾り物の一つにつけ加えました。私は週に一度位は、この鉄道を利用しています。借りている郊外の農園に作業に行くために。今のコロナの時代、冬でも必ず窓が開いていて、JRの電車よ

り換気が徹底しています。鉄道ファンでしょうか、時々カメラを持った人が乗ってきて、電車やまわりの景色を写真に撮っているのも楽しい。そして、駅には季節のお花が。手入れも行き届いていて、すてきです。

関東鉄道竜ヶ崎線が人々に愛され発展し続けることを願って、書いています。全国のみなさん、よろしく！

4月17日(土)、総会、ありがとうございます。2020年度はコロナ禍で総会はありませんでした。技術者揃いの本会。オンライン式をとり入れ、全国とつながり、今年は総会ができてよかったです。夫と共に参加しました。都内大井町の品川区民会館の会議室「きゅりあん」での会場参加は17人。「東京へ来ないでください」との都知事の発信(21年4月時点)もありましたが、感染予防を心に強くもって、大阪から、愛知から、滋賀から、茨城からと各地から参加。無事に終わってよかったです。

青木、足立両代表の、20年度の反省、21年度の見通し、細かい提案をありがとうございました。

気づいたことを2点書きます。

●世界を不幸に陥れている感染症。外へ行くな、人と接するな、人に近づくな——が合言葉の今、会社員の多くも在宅勤務でオンライン業務。大学生も。オンラインでの会議、私には総会が初めてでした。オンライン参加の方のお顔も“実物”ではないのでよくわからないし、発言の声も聴きとりにくかったと思います。「木村さん、そう言うならやってみて」と言われるかも。オンラインに無知な私がこんなことを書いてお許しください(私達は13時～15時までの総会のみ参加でした)。

●総会の終わり頃、年4回発行の“会報”は印刷代もかかるし発送代もかかるし、「発送する部数を減らし、Eメールで送る、ホームページで読むといった方法もとり入れてはどうか」という提案があり、参加者の考えを参考として挙手で聞いていました。会場の参加者の多くは「紙」の会報を望んでいたようです。「紙」の方が目に優しいし、気分的にも楽な気がします。

JRも21年春のダイヤ改正で、いつも乗降客に配っている小型の列車時刻表を、今春発行しませんでした。「ホームページで見てください」と(JR開業以来はじめてのことと思います)。紙の時刻表の好きな人も多いと思う。私は、外出用のハンドバッグに入れてとても重宝していました。デジタルの世の中なのでこうなったのか、コロナ禍で利用客が減って経費削減のためなのか。JR利用者としては寂しく思っています。今続いているコロナ感染症は変異が変異を呼び、どう展開していくかだれにも見当がつかないと思います。世界はますますオンライン化。(以下、オンライン、リモート、スマホ、ライン、アプリ、SNS……等々の利用者ではない私が書いているので、読みにくい原稿になっているかもしれません。お許しください。)

『スマホ廃人』(石川結貴著、文春新書)という本を読みました。現代社会の闇を突いていて、考えさせられます。そしてとてもこわい本です。

何年か後、この感染症が消滅したその時には、私は現実の中で暮らしたい。この原稿を書きながら、窓外の若葉の緑の美しさを私をとらえています。科学の発展を否定はしません。でも、五感を大切に、機械器具に囲まれない生活を私は愛します。これからおつかいを兼ねて散歩に出ます。自分の足で歩ける幸せと、自然の中で生きる幸せに感謝しています。

〈追伸〉

4月17日の総会で、私は発言の中で「この“会”に出席することは『エッセンシャルワーカーの役のため』」と言いました。この発言に「ウン？」という気配が。以下、言い訳(補足説明)を書きます。コロナ禍の世の中、「エッセンシャルワーカー」という言葉が注目を集めています。リモート勤務のできない、日々重責を担って命がけで働いている人々のことです。医療従事者、そして、郵便配達、新聞配達、運送業の人々、その他、その他。総会に参加することを、この“会”を大切に思う心を込めて、あえて「エッセンシャルワーカー」という言葉で表現してみました。ご理解いただけましたね？

(茨城県龍ヶ崎市在住)

青野弁護士の70ページのレジュメ、4月17日当日の講演会、その後に知った斎藤氏の論座の記事\*、3つが有機的にうまく繋がり、良く理解できた。この会に所属していなければ得られなかった情報だった。ありがたい。

(三重県津市在住)

\*ジャーナリスト斎藤貴男氏による「交通事故は本当に減っているのか？」という記事が朝日新聞社「論座」Web版に4月23・24日の2日間掲載されました。青野弁護士の講演にご参加いただいた『交通事故は本当に減っているのか?』の著者加藤久道さんに取材をした記事です。(会報編集係より)

道を歩くだけなのに、恐怖感を感じながら歩かなければならないのはなぜですか？

道にいただけで、耳障りな音や臭い毒ガスに不快感を覚えなければならぬのはなぜですか？

かけがえのないあの人突然に命を奪われる。だれかが一瞬のうちに傷つき、殺される。それが当たり前のことのように、社会で容認されているのはなぜですか？

殺す側のものが、殺される側のものにルールなるものを押し付けるのはなぜですか？殺す側のルールを守らないオトナはゴマンと言うのに、恥ずかしくないですか？

凶暴な動物と、か弱い小動物がおなじ空間でいっしょに生活できますか？

時速数十キロで走る重さ数トンの鉄の物体と、時速数キロで歩く重さ数十キログラムの柔らかな生身の人間がおなじ道に同居できますか？

生身の人間が傷つき殺されても、「仕方のないこと」として諦めざるを得ない社会をいつまで続けるのですか？

いったい、道はだれのものですか？

いつまで道を戦場にしていくのですか？

命が大切という政治は、いつになったら行われるのですか？

## 新入会員からのメッセージ

長谷川秀男さん

公共交通機関を充実して、自動車を大幅に無くしてほしい。町を歩くのもこわくてしかたありません。

私はプロの運転手でしたので、ほとんどのドライバーのマナー技術が幼児並に思えてなりません。

(愛知県名古屋市在住)

## 『自動運転の技術開発 その歴史と実用化への方向性』

古川 修著  
 グランプリ出版  
 2019年9月刊  
 A5版 200ページ  
 2200円  
 ISBN  
 978-4-87687-368-5C2053



「自動運転は交通事故を助長する」(序章)、「自動運転によって交通事故がゼロになる期待は幻想である」(同章第4節)と、書名からは想像できない鋭い問題提起が冒頭から続きます。

著者の古川修氏(芝浦工業大学名誉教授・工学博士)は、(株)ホンダの研究所で「自動運転車の研究開発プロジェクト」の責任者も務めた方ですが、日本だけでなく欧米も含めた「自動運転ブーム」に対し、技術者の立場から重要な問題提起をされています。

私がこの本の発刊を知ったのは、問い直す会でも「脱スピードのソフトモビリティ社会を」の講演などされている(会報88・96号)小栗幸夫氏からの教示でした。

そして、最近特に感じるのが、首を傾げたくなる自動運転車への根拠無き楽観論の横行です。これでは、前号で指摘させていただいた「隠れ人身事故」なる統計操作による楽観論と相まって、決してあってはならないはずの交通死傷被害頻発の常態化(無策)への大きな要因に成るのではないかと(成っているのではないかと)の危機感を強く感じ、本書紹介の筆を執った次第です。

古川氏は本書で、現在世界中で進められている運転自動化の開発の方向性は、「(それによって)人々の生活がどれだけ幸せになるか?というニーズから評価すると、人類への貢献とは大きなズレを感じさせる」(「はじめに」より)と述べ、この「プログラム」の問題点を

「シーズ(注1)である“自動運転”ありきで進められていることが多く、ニーズやリスク予測などを主体としたアセスメントの検討が遅れている」(p15)

注1：シーズ(seeds)：マーケティング用語。研究開発や新規事業創出を推進していく上で必要となる技術や能力、人材、設備などのこと

と指摘しています。

なお、氏がリスクとして挙げているのは、次の8項目、33点に及びます。(p84～85)

- 1 交通事故の増加
  - …ドライバーの過信、居眠り・覚醒度低下、システムの故障、システムからドライバーへの運転切替の不適切遷移など6点
- 2 ドライバーの負担増加
  - 自動走行時のドライバーの監視負荷の増加、システムからドライバーへの運転切替時の対応負荷の2点
- 3 犯罪利用
  - 犯罪後の移手段、無人テロの手段など4点
- 4 混合交通(自動運転と手動運転)を乱す
  - 非優先道路から優先道路への侵入が過剰に慎重、など5点
- 5 ドライバーの運転能力劣化
  - システムに依存しすぎて、認知・判断・制御などの動的タスクを軽減、など3点
- 6 交通事故の責任所在が複雑化
  - ドライバーと自動運転システム、および、車載システムと通信システム、道路インフラシステムの責任分担切り分けが難しい、の2点
- 7 職業ドライバーの失職
  - タクシーや運送ドライバーの失職など4点
- 8 実用化コストの増加
  - 車載システムや通信システム、自動運転技術の研究開発費など7点

そして著者は、第5章「自動運転開発の舵を切りなおす」で、

「シーズである自動運転の実用化を目的とするのではなく、交通事故削減というニーズを目的

として、(中略)先進運転支援システムを高度化して交通事故ゼロへ向けた技術進化を遂げる方向への転換が必要である」(p150)とまとめています。

本書には、警告と同時に、安全というニーズのための技術開発の具体的方向性が示されていることも重要ですが、その一例は、

- ・一般道路では自動運転システムより、極めて高度化された運転支援システムの開発が交通事故削減に有効である。
- ・レベル4では限定地域内だけで低速の自動走行が考えられる。などです。

私たちには、古川氏の指摘する「交通事故削減というニーズ」を社会に強く発信していくことが求められていると思います。

「経済成長」というまやかしの幸福論に翻弄された企業の開発競争の犠牲となっているのが私たち交通死傷被害者です。

本書を力に、「被害者の視点=命の尊厳=社会正義(交通死傷ゼロの社会)」の訴えを続けたいと思います。

## 目次より(各章の小項目は一部抜粋して紹介)

### 序章 自動運転は交通事故を助長する

完全自動運転と誤解するドライバーが事故を誘発／自動運転によって交通事故がゼロになる期待は幻想である、など

### 第1章 ホンダでの自動運転技術の研究開発体験 自動運転プロジェクトの開始／自動運転システム開発体験からの知見、など

### 第2章 自動運転技術の発展の歴史

自動運転車交通社会のコンセプトの起源／2000年代の米国の競技会から第4期自動運転車開発が促進／オールジャパンの自動運転車開発体制が2010年代に構築、など

### 第3章 自動運転技術の実用化への現状と課題 自動運転車を実現するとどんな社会利益をもたらすのか？／自立型自動運転システムの技術の現状と課題／協調型自動運転システムの技術の現状と課題、など

### 第4章 国際協調と国際競争

自動運転車を実現するための法整備と国際調和／クルマの電動化の誤解、など

### 第5章 自動運転開発の舵を切りなおす

シーズ発からニーズ発への転換が必要／交通事故ゼロ化へ向けた自動運転技術の活用、など

(前田敏章 札幌市在住の「遺された親」)

## お寄せください

クルマ社会に関する本、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。

しんぶん赤旗 2021年5月17日(くらし家庭欄)

4月17日の本会主催講演会(本会誌9ページ参照)について紹介されました。  
(転載許可をいただいています。)

(8)

2021年5月17日(月曜日)

しんぶん赤旗

2001年に「危険運転致死傷罪」が新設されて20年。交通事故は厳罰化の方向にあるといわれますが、実際はどうなのでしょう。交通事故に詳しい弁護士の青野渉さん(札幌弁護士

会)が行った講演「交通犯罪の裁判の現状と問題点」(4月17日)から紹介します。主催は全国国民活動グループ「クルマ社会を問い直す会」です。  
(徳岡絵里子)

# 交通犯罪の 厳罰化というが

今、日本で交通事故の加害者が正式裁判にかけられる件数は年間4000~5000件ですが、そのうち約6%に執行猶予がつき、実刑判決で刑務所に行く事案はわずからずです。2001年には実刑が17%だったので、交通事故で刑務所に行く人は大幅に減少しています。死し事故でも実刑はまれなのが現状です。

## 「過失犯」の扱い

刑事処罰はもともと犯罪が「故意」である場合の処罰が原則です。交通事故犯罪の場合の「故意」



弁護士  
青野 渉さん  
(札幌弁護士会)

とは「人がケガをする、死亡すること」を認識して、そのことを容認している心理状態です。飲酒運転や速度超過をする人も、結果(人の死傷)まで容認して運転しているわけではないので、あくまでも「過失犯」なのです。そのため、重い処罰にはなりません。

現在、特に悪質な交通犯罪については特別に「故意」として扱う「危険運転致死傷罪」があります(図参照)。199

# 裁判の現状・問題点は

9年と2000年に起きた二つの交通犯罪の被害者を中心とした立法活動で、法改正がされました。この二つの事件の判決では、裁判官自身が、悪質な事故について新法の

必要性に言及。飲酒運転や大幅な速度超過で自動車運転する行為は、人の死傷が生じる可能性が極めて高く、未必の故意(人が死傷してもかまわないという心理状態)に近いとも述べました。

# 科学的な捜査の充実を 人身事故は送致を徹底

図 人身事故に関する罰則の変遷	
過失によって人を死傷させた罪	危険な運転(故意行為)によって人を死傷させた罪
業務上過失致死傷罪(最高刑3年)	業務上過失致死傷罪(最高刑5年)
1968年	2001年
危険運転致死傷罪(死亡の場合は最高刑15年)	



05年	(傷害の場合は最高刑10年)	
07年	危険運転致死傷罪 (死亡の場合は最高刑20年) (傷害の場合は最高刑15年)	
13年	自動車連環過失致死傷罪 (最高刑7年)	アルコール等発覚免 過失運転致死傷罪 (最高刑7年)

(青野さん講演資料から)

最近の交通事件の問題点を三つ指摘します。

一つ目は、科学的・客観的な捜査のよりいっその充実です。たとえば事故の瞬間の車の速度については、加害者の供述に基づいて認定される例が今でも多くあります。タコタラシやドライブレコーダーの普及を促進すべきだと思います。

実は現在、ほとんどの自動車に事故時の速度が記録されるイベントデータレコーダー(EDR)が搭載されているのです

が、解析のための人員や設備が十分ではないためEDR解析はほとんど実施されていません。死亡事故では必ずEDRを押し取って解析すべきです。

### 人身事故にせず

問題点の二つ目は、警察の統計上、人が負傷しても「人身事故」にならない事案が最近増加していることです。警察の統計上、交通事故の負傷者数は最近15年ほどで半減したかと思われています。しかし自賠責保険の統計では、負傷者数は横ばいで変化はありません。

そのため、かつてはほぼ同数だった二つの統計の負傷者数が、今では極端に乖離し、2018年には、自賠責保険の統計では負傷者数が108万人、警察の統計では負傷者数が52万人となっています。警察官が被害者に診断書を提出しないように勧め、人身事故扱いにしないケースが増えているのです。

物損事故であれば、警察官は、事件記録を作成して検察に送致する手間が省けます。しかし、現に負傷者がいるのに事件を検察に送致しないのは法律違反です。また、警

察統計は、政府の交通安全基本計画の前提となっていますが、誤った統計をもとに計画が策定されていることも問題です。

三つ目は、危険運転致死傷罪が立法されたにもかかわらず、その適用範囲は非常に狭く、今もさまざまな裁判で解釈をめぐる争いが起きている点です。裁判例をひたすら専門家である検察官や裁判官の判断が二転三転するよ様な複雑な概念になっています。よりシンプルな法律に整理するべきだと思います。

近年、公道における自動車優先の考え方が広がっていると感じます。住宅街の狭い道路で制限速度を守らない車よりも、急に車道に出てくる子どもの方が悪い、という風潮があるように思えてなりません。子どもに車の危険性を教えることも大切ですが、ドライバーが法律に定められたルールを守る方がはるかに重い義務です。その原点が薄れていることが、交通犯罪全体の非犯罪化・寛刑化につながっているのではないのでしょうか。

◆この記事を読んだ日本共産党の塩川鉄也衆議院議員が、警察庁発表の負傷者数と自賠責保険統計の負傷者数が大きく乖離している問題を重視し、6月4日、国会の内閣委員会でも質問として取り上げました。乖離の理由を問いただし、警察行政・交通安全政策の信頼に関わる問題と指摘したのに対し、警察庁長官は理由を明言しませんでした。警察行政・交通安全委員長の「背景の把握に努めるよう警察庁等を指導する」と回答しました。塩川議員の秘書さんによると、質問後、与党を含む他の委員から拍手から拍手がもらったそうです。今後も国会でぜひ継続して追及してほしい問題です。当会としても質問・要望書を関係省庁に出す予定です。

## 世話人からのメッセージ

**青木 勝(共同代表、会計、名簿管理・再任)**

**足立礼子(共同代表、会報編集・再任)**

**平間健嗣(事務局、ホームページ管理)**

3名のメッセージは38~39ページをごらんください。

**安彦守人(再任・メーリングリスト管理、SNS管理)**

この1年は、若干の会員勧誘に動けたくらいでした。TwitterやFacebookの交通安全問題界隈で知り合った、当会のことを知らなかった方数人に知らせ、入会は急がなくても良いからとお誘いしてきました。相手の年代は比較的若いと思います。

当会を少しでも有名にすることはSNS担当として更に踏み込むべきだと思います。

ながらスマホ運転の元凶であるスマホゲームへの機能制限運動に取り組みたいです。

懸案の座骨神経痛の入院手術を1月に終え、経過は良好です。歩行はまだ元通りにはなりません。おかげさまでかなり楽になりました。本来でしたら平日に出来る省庁・企業・政党訪問に参加したかったのですが、この感染症の時勢、やむを得ません。

以前から公言していた、保守系地方議員への会報贈呈をできる縁を作ることを、まず地元八王子市で始めます。(東京都八王子市在住)

**岡田百合香(新任・会報編集、SNS管理)**

今年度より世話人に加えて頂きました、愛知県在住の岡田百合香です。

3歳になる我が子を絶対に失いたくないという思いで活動しています。

きっかけは2019年の4月5日に立て続けに発生した、池袋の母子死亡事故、大津の園児死亡事故です。「いつ我が子が被害者になってもおかしくない社会に生きている」ことを実感。

変えるためにどうしたらいいのか、手探りで活動する中で皆様とのご縁を頂きました。

毎日ロシアルーレットのように、クルマによって人が死んでいる世の中において「一刻も早く、

子どもにとって安全な環境を獲得したい」と思う一方、そんな思いを嘲笑うかのように悲惨で理不尽なクルマによる事故(事件)は絶えません。

誰かが変えてくれるのを待っていてはいつまでたっても変わらない。

若さと行動力、医師という職業を強みとして、一秒でも早く、子どもがクルマに殺されない社会を実現したいです。

どうぞよろしく願いいたします。

(愛知県豊橋市在住)

**上田晋一(再任・SNS管理)**

2021年度世話人を仰せつかりました上田晋一です。自動車の三大外悪性=低エネルギー効率による温暖化原因・システムの不安安全・道路を含めた公共空間の過度な専有、これらへの批判的視点を忘れずに、そして目の前に繰り返される自動車の危険性に麻痺してしまった振り舞いに対する怒りを持ちつつ考えていきたいと思っています。よろしく願いいたします。(愛知県名古屋市在住)

**榊原茂典(再任・ツイッター管理)**

本年度も世話人を継続させて頂くことになりました。

クルマの世界は最近になって大きく変わろうとしています。EV化は全世界の共通課題ですが、日本だけが反対しているのが気に入りません。

エンジンの騒音、排気ガスなどの環境負荷は世界中の人たちを苦しめてきました。おまけに内燃機関であるクルマのエンジンそのもののエネルギー効率も良くありません。化石燃料が枯渇しなかったから利用が続いてきただけです。残念ながら日本はまだそこにしがみつこうとしているようです。

小生、家庭の事情で余り活動出来ないのが心苦しいですが、精進役割を果たすように致したいと思っていますので、よろしく願い致します。

(東京都杉並区在住)

## 佐藤清志(再任・渉外)

昨年度に引き続き、世話人をさせて頂くことになりました、東京の佐藤清志です。

本来であれば東京オリンピックが開かれるはずであった昨年。日本からの自動走行技術が世界に発信させる舞台となるはずでしたが、コロナウイルスにより延期され、持ち越しとなりました。

そのオリンピックもいよいよ開催される見通し(4月30日現在)で、選手送迎の場面などでその最新技術がお披露目される予定となっていますので、冷静な視点でシステムに対する動向や社会受容性を見届けたいと考えているところです。

このほかにも、「横断歩道で止まらないクルマ」や「ひき逃げ(救護義務違反)に対する不起訴判断の不透明性」など個人的にも思い入れの強い問題が山積みですので、みなさまからのご意見もいただきながら、改善されるような活動が出来ればと考えております。

一年間よろしくお願い致します。

(東京都品川区在住)

## 杉田正明(再任)

日本政府が2050年までにCO<sub>2</sub>の排出を実質ゼロにすると宣言したことは大いに結構と思います。

しかしCCS(CO<sub>2</sub>の回収と地中貯蔵)に大きく依拠して進めようとしています。

また原子力にも大きく依拠しようとしています。

地震国日本に安心してCO<sub>2</sub>を地中貯蔵できる場所はないでしょう。海外依存でよいでしょうか。

また原発がもたらす事故時の甚大な被害・影響と放射性廃棄物の捨て場がないことを、我々は学んだはずです。

脱CO<sub>2</sub>を、交通エネルギーの脱CO<sub>2</sub>を含めて、そうした“まやかし”の下に進める動きに反対し、真っ当な脱CO<sub>2</sub>を進めたいものです。

(千葉県松戸市在住)

## 富田悦哉(再任・ホームページ管理・メーリングリスト管理)

また1年、世話人に加えていただくことになりました。よろしく願いいたします。

コロナ禍のもと問い直す会の総会がインターネット上のオンライン形態での開催となったため、病気持ちの私も数年ぶりで出席させていただくことができました。

今後は、従来開催されていた東京ミーティングも、オンライン形態により全国版に拡大リニューアルされるとのことですので、問い直す会会員みなさんの交流活動も一つの画期を迎えることになると思います。

どうか会員みなさん多数の積極的なご参加により、問い直す会活動を盛り上げてくださいますよう、お願いいたします。

(東京都世田谷区在住)

## 林 裕之(再任・会報編集)

現代ではどうしてもクルマが必要となる場合があると思います。公共交通機関がない地域に居住する場合、障がい等により公共交通機関や自転車の利用ができない場合、特に重い荷物を運ぶ場合などです。このような場合にクルマを使うことはやむを得ないと思います。問題は公共交通機関や自転車、あるいは徒歩等でも充分移動できる場合でも、あまりにも安易に、そして頻繁にクルマが使われているということです。そのことにより、事故が多発し、排気ガスで大気が汚染されて多くのいのちが奪われています。また地球温暖化を加速し、自動車道路や駐車場の増設を招いて貴重な自然が大規模に破壊されています。

私たちにとって今必要なことは、クルマの利用を必要最小限に抑えていのちの犠牲をできるだけ無くし、持続可能な世界を築くことだと思います。微力ながら今年度も世話人を務めさせていただきます。よろしく願いいたします。

(山口県下関市在住)

## 地域活動連絡係からのメッセージ

今年度地域活動連絡係は、新たに小路泰広さんが加わり、神田 厚さん、菊池和美さんが復帰されました。中村欣嗣さんは係を降りられました。全員で23名です。皆様よろしくお願ひいたします。

(2021年度地域活動連絡係)

前田敏章さん(北海道札幌市)  
後藤 昇さん(宮城県栗原市)  
小林和彦さん(山形県山形市)  
木村孝子さん(茨城県竜ヶ崎市)  
梅沢 博さん(茨城県つくばみらい市)  
小路泰広さん(茨城県守谷市)(新)  
清水真哉さん(東京都江東区)  
稲見正博さん(東京都三鷹市)  
岩本博子さん(東京都小平市)  
菊池和美さん(東京都稲城市)(復帰)  
井坂洋士さん(神奈川県川崎市)  
田中 牧さん(神奈川県横浜市)  
杉田久美子さん(千葉県松戸市)  
木村利雄さん(愛知県安城市)  
青山泰人さん(愛知県名古屋)  
安達 博さん(岐阜県岐阜市)  
神田 厚さん(三重県津市)(世話人を経て復帰)  
楠神久人さん(滋賀県愛知郡)  
奥田純夫さん(京都府京都市)  
古野藍里さん(京都府長岡京市)  
奥山裕一さん(兵庫県明石市)  
山田寛人さん(広島県広島市)  
三田直水さん(鳥取県鳥取市)

5人の方からいただいたメッセージを紹介します。

### 神田 厚(世話人を経て復帰)

昨年の暮れに『交通事故は本当に減っているのか?』(加藤久道著)を読みました。警察統計が交通事故の実数と大きく乖離し、過小発表されている実態を告発した貴重な本で、とても勉強になった。

さて、年が明けて同僚教師の“保健”の授業を見学に行って驚いた。

その日の単元は交通事故で、救急車が到着するまでの間に何をすべきか?というのが主題だったのだが、教科書には警察発表の人身事故数を元に作られたグラフが示してあったのだ。保健体育科の教諭は授業の導入に当たり「交通事故は、教科書のグラフにあるように年々減っている」と…。歪められた警察統計数値は、学校教育をも歪めているのです!

このように警察統計の実態乖離問題は、社会的に交通事故を矮小化している役割を果たしており、影響は計り知れない。

地域連絡係として、1つずつ、自分にできることを取り組んでいこうと思います。

(三重県津市在住)

### 三田直水(継続)

今年リモートのお陰で、16年ぶりに総会に出席しました。青野弁護士の「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」というお話を聞いて、日本のクルマ犯罪に対する法律の甘さに愕然としました。

国はクルマによるクルマのための社会を推進させ、「一億総皆免許・総ドライバー」に仕立て上げようと目論んでいるのではないかという気さえました。

国は歩行者や自転車を守るためのインフラ整備を怠り、公共交通の充実化を推進させる政策をおざなりにして、事故責任をドライバーに押し付け、見返りに刑罰を軽くしているという構図がありありと見てとれます。

リモートはその場になくても雰囲気は伝わりましたし、交流会では司会の青木さんから急に発言を求められたときはちょっと戸惑いましたが、会場とリモート参加者の方々の顔も見えて良かったし、コロナ禍ならではの、ある意味新鮮な体験でした。

(鳥取県鳥取市在住)

### 清水真哉(継続)

この4月に開催された今年度の問い直す会総会

は、東京大井町の会場と同時にオンライン会議ソフトのZoomでも開催され、北海道、宮城、三重、鳥取、山口その他、日本全国の会員と同時に議論することが出来ました。問い直す会がこれまで東京でしか総会を開けていなかったことは仕方のないことですが、残念なことでした。オンライン会議は問い直す会のような全国規模の市民団体の活動に可能性を広げるものと信じます。

総会後のオンラインでの青野渉弁護士による講演会でも触れられましたが、加藤久道著『交通事故は本当に減っているのか?』に書かれている警察による交通事故統計偽装問題は一大政治スキャンダルであり、国会議員にも働きかけて、国会で

大々的に追及してもらう必要があると思います。安倍元総理の下での厚生労働省統計不正問題のように、自己の都合に合わせるためには事実をも捻じ曲げるといふ現政権の体質がここにも現れています。

私は今、非活動的な一会員でしかありませんが、今年も地域活動連絡系の末席に名を連ねさせて頂くことになりましたので、よろしく願い申し上げます。(東京都江東区在住)

※次の方は本号で投稿を紹介していますので、そちらをご一読ください。

前田敏章さん/22ページ 菊池和美さん/25ページ  
木村孝子さん/27ページ

## 2021年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ

◎いつも貴重な情報をありがとうございます。コロナが落ちつけば、実際に学習会等に参加したいと願っています。

◎社会のクルマ脳を改めさせるために、忬度せず声を上げましょう。

◎ズーム参加or会場参加、今年は総会が開けてよかったですね。

◎総会の開催おめでとうございます。公共交通が衰退し、私の住んでいる場所でも鉄道の廃線が相次ぎ、消費税の増税の影響もあって運賃は上がり、公共交通を日常の足にしている身としては日を追うごとに移動しにくくなっています。公共交通の充実のための取り組みを重視したいです。スピード違反や歩道への駐車、横断歩道で停止しない違法行為など、クルマの違法行為の常態化は依然として深刻ですが、飲酒運転に関しては社会的に許されない行為だという雰囲気が昔よりは多少高くなってきているので、運動に取り組みれば人々の意識は変わると信じて交通死傷ゼロへの取り組みを重視したいです。

◎お世話になります。諸般の事情で参加できませんが、盛会となることを祈念いたします。

◎出席できませんが、盛会をお祈りいたします。

◎貴重な活動をいつも本当にありがとうございます

す。公共交通を発達させて自家用車を持たなくていい社会を一日も早くつくっていきたくと思います。オリンピックなどではなく、その為に税金を使ってほしい。

◎いつもお世話になりありがとうございます。本年度もどうぞよろしくお願いいたします。

◎充実した会報、大いに学んでいます。17日(土)仕事と重なり、交流会に出席できず、申し訳ありません。

◎いつも貴重な情報を有難うございます。

◎世話人様、いつもありがとうございます。都合が悪く、Zoomでの参加もできませんが活動は心より応援しております。

◎基本方針の1)、2)に全面賛成です。地域活性の公共交通網の推進は緊急課題です。活動テーマの6)、8)、9)を積極的に取り組みましょう。

◎適当なキャンペーンがあればchange.orgを理由すると良いと思います。

◎車優先社会を変革し、交通死、交通被害者がゼロとなるよう、力を合わせていきましょう。

◎車はなかなか手放せずに暮らしていますが、出来るだけ、徒歩か公共交通機関を利用して出掛けるように心掛けています。

---

## 共同代表より

---

青木 勝

ことしは総会を開催することができました。

総会、講演会、交流会を通じて、みなさまのお声を聞くことで、クルマ問題に取り組むことの必要性やエネルギーをいただきました。

---

全国の会員のみなさまとお話できるZoomミーティングを行います。詳しくは42ページをごらんください。

それでは、みなさま楽しみにしています。

---

## 足立礼子

今年の総会は、東京品川の会場とオンライン参加の方を結ぶという初の試みで開催しました。みなさまのご協力のおかげで滞りなく開催でき、2021年度の活動をスタートさせることができましたことに感謝申し上げます。今年度もよろしくお願いたします。

総会後の講演会は、札幌の青野渉弁護士から、交通事件の現場から裁判までの流れや司法の考え方、また、その中の重要な課題をいくつもご教示いただきました（報告は9ページ）。◎警察庁が、公表負傷者数をここ15年ほど実態より意図的に減らし続けている（人身事故の多くを物件事故扱いにしている）事実、◎死傷事故でもほとんどの加害者が実刑を免れる動きがさらに加速している事実、◎事故時の車の速度を正確に知る機器が多くの人に搭載されているのに活かされず、「加害者の言い分に頼る場合が多い」事実、などです。

こうした現状の根底には、クルマの利便を1人でも多くの国民が享受できる社会を堅持したい、という国の姿勢があります。今も年間100万人もの人々がクルマにより死傷させられていますが、「その犠牲はやむを得ない。過失はだれにもあるのだから、赦そう」という考えです。しかし、現実にはこの異常な数の死傷事件を警察も検察も裁判所もさばききれず、まともに処理していたらクルマ社会はマヒする——そこで、事故処理も裁判も犯罪者を極力出さない、かつ、手間いらずの処理で片付けようとしているという構図です。また、負傷者数を書類上の操作で実

態より下げれば、「世界をリードする交通安全社会を目指す」という国の基本計画とも辻褃合わせができます。

このような実態は、国民に対する欺き行為であり、犠牲者の人権を踏みこむ行為です。しかも、法を管理し国民を守る立場の者が、「道路交通法違反行為による運転も容認する」と事実上言っているに等しく、その点でも重大な問題です。世の中に道交法違反が横行している現状も、こうした違法容認の上にあるのかと思わせるを得ません。第11次交通安全基本計画中間案へのパブコメに対する国の見解を、榊原世話人が分析していますが（16ページ）、ここにも人の安全よりクルマの利便を優先する国の姿勢が垣間見えます。

自動車事故が電車や飛行機の事故と比べて突出して多い原因の1つは、運転の責任が全くの個人任せであり、その個人の責任も深く問わず、さりとて車体のメーカー、道路管理者、運転免許認可者等々の責任を追及するでもなく、対策もうやむやにしてきている構図にあります。国が本気で交通事故を減らしたいなら、死亡・重傷事件だけでも「原因を徹底して調べ、関係機関全体で責任を持って検証し、再発防止策を講じる」という体制を設けるべきです。

交通事故は、加害者の処罰を厳しくしさえすれば解決するというものでは決してありません。加害者を作らないための構造的な改革が必要だと思います。

この度世話人に選出して頂きました平間健嗣と申します。

北海道札幌市在住ということもあり、今まで一度も総会に出席したこともなく、これといった活動はしてきませんでした。

今年の総会と講演会が会場とオンラインで開催され、講演会の札幌からの配信のお手伝いをしたことがきっかけになり、また今後は世話人会等の会議もオンライン参加が可能になることもあり、北海道在住ですが世話人に選んで頂き、また事務局の仕事を担当することになりました。

不勉強な者ではありますが、仕事と両立させて何とか事務局の仕事をこなしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。

日本の社会ではクルマ優先社会の問題に無関心な人が依然として多いですが、周囲の人々をみると、クルマ社会の問題には関心が薄かったり違法運転をしたりしている一方で、クルマ以外の分野では真っ当な意識を持っていて弱者優先の社会にしたいと考えている善良な人が多くいます。

多くの人々が、生まれた時から異常なクルマ優先社会の中で育ってきた結果、麻痺した状態になっているのだと思います。そして麻痺した

状態から目覚めれば現在のクルマ優先社会の非人間性にすぐ気づいてくれると思っています。

麻痺から覚めてもらうにはできるだけ情報を伝える必要があります。講話の活動に取り組まれている方々は子どもや学生等に講話で伝える、個人的に友人知人に伝える、インターネットを利用して伝える、など現在も取り組まれていると思います。

ネットが普及してから20年以上経ち、新聞・雑誌の発行部数は減り、印刷の市場は大幅に縮小し、人々が情報を得る手段としてネットの割合がかなり大きくなりました。

情報を伝える側としては受け手に合わせる必要があります。市民団体もネットを巧みに利用して世論を広げている例が増えているので、今後ネットの取り組みは世論を広げるための鍵の一つだと思っています。

不慣れな者ですので何かとお気づきの点がありましたらご指摘ください。

会が活発に取り組を進められるよう努めてまいりますので、今後ともよろしくお願い致します。

## 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（48号～103号、47号以前は印刷版がありません）—（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）  
冊子『交通鎮静化の海外の取り組み—クルマ社会と子どもたち（その後）—』（今井博之著、2004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）  
リーフレット『クルマ社会と子どもアンケート』（2004年）、『クルマ社会を問い直す会ご案内』など。  
—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（本会報104号に同封の名簿参照）まで。

## クルマ社会を問い直す会 会則

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

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

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

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

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

げない。役員は、本会則に記されない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を務める。役員の選出は会員の互選による。

第6条(組織)事務局をおき、必要に応じて全国各地に支部をおく。

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

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

第9条(会計)年1回、会員に対して会計報告をする。

第10条(改正)本会則の改正は、会員総会の決議による。

※会則は、『クルマ社会を問い直す会会報 第1号』(1995年7月発行)に掲載され、施行されました。(その後の会報等掲載に誤記があり、2020年1月22日訂正しました。)

### 問い直す会 任意参加メーリングリストのご案内 管理人 安彦守人

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(以下MLと称す)があります。会員相互の情報交流、意見交換を目的としています。2021年4月30日現在で参加者は70人です。

参加希望者は、管理人安彦(E-mail:cbb27337@nifty.com)までメールを下さい(非会員は参加できません)。

なお、去る4月1日よりMLは管理者変更により新アドレスに変わりました。IHMLの方は引き続きの登録手続きをいたしました。しかし4月より届いていないなどお気づきの方もお申し出下さい。また、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。投稿の形のお知らせでも結構です。ご連絡が無い場合、不着連絡が入り次第、状況確認のうえMLから削除させていただきます。

### 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、複数口の会費や寄付をお願いします。  
設立26年目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。

2021年4月1日から2021年4月29日までの会費・寄付払込者は79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。

皆様には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をお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(本会報104号に同封の名簿参照)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(E-mail: [cbb27337@nifty.com](mailto: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、入会申込はできればブログ版のほうからお願いします。

# 案内板

## ▪【全国Zoomミーティング】を開催します ～ご参加ください～ 《2021年7月17日(土)》

クルマ社会を問い直す会は、インターネットをお使いの全国の会員の皆さまが意見交換や交流をできる場として全国Zoomミーティングを開催いたします。初の試みですが、皆様お気軽にご参加ください。今後も参加状況やコロナ情勢を見ながら、Zoomミーティングや会場参加型のミーティングを企画できたらと考えています。

参加希望者は7月10日までに共同代表・青木 勝にE-mailにて氏名、メールアドレス、電話番号を添えてお申込みください。

日 時 2021年7月17日(土)

午前10時～11時30分

共同代表 青木 勝

E-mail: osakahorai551@yahoo.co.jp



## ▪「クルマ社会を問い直す」105号原稿募集のご案内▪

●次号発行予定：2021年9月下旬

●原稿締切り：2021年7月31日(締切り厳守でお願いします)

●送付先：足立礼子(本会報104号に同封の名簿参照)  
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。

◎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。

・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