

クルマ社会 を問い直す

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



発行：クルマ社会を問い直す会
代表：榊原茂典
連絡先：〒167-0023
東京都杉並区上井草2-29-13
榊原茂典
Tel & Fax 03-3396-1523
編集：林 裕之、足立礼子、
富田悦哉
郵便振替口座：00140-7-39161
加入者名：クルマ社会を問い直す会
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

91

2018年3月31日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)

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



人々で混雑する歩道を無理に走り抜ける自転車。迷惑だし危険と隣り合わせだ。この歩道は自転車通行が許可されていない。13歳未満、70歳以上、身障者、及び安全のためやむを得ない場合に自転車は歩道通行して良いとはなっているのだが、この自転車に乗っている人はそのいずれにも該当していないように見える。場所と状況をわきまえ自転車を降りて押して通る心がけが必要だろう。撮影地：東京都杉並区(写真と文 S S生)

目次

■ 会の活動	本会の、要望や懇談、公開質問状などの活動(2007~2017年)(世話人会)..... 2
	世界道路交通被害者の日キャンペーン(大阪)(青木 勝)..... 4
■ 地域の団体の活動	科学的な安全運転法を学ぶ「世界道路交通被害者の日(ワールドデイ)・北海道フォーラム2017に70人」(前田敏章)..... 5
■ 論文	自動運転の前に議論しておきたいこと(榊原茂典)..... 9
■ 投稿	身近なところでの交通事故について(木村孝子)..... 14
	「付度」だらけのクルマ社会(小林和彦)..... 15
	航空機事故から見えること(前号に続けて)(田中 牧)..... 16
	2018年交通安全スローガンに思う(富田悦哉)..... 18
■ 案内ほか	代表より...20/事務局より、会則...21/総会と講演会のお知らせ、ほか...22/会計より、ほか...23/ 案内板、原稿募集案内...24

本会の、要望や懇談、公開質問などの活動 (2007～2017年)

世話人会

本会では、折に触れて関係省庁や関係機関に意見書や要望書を出したり、懇談をしたりしています。また、主要な選挙に際しては、各政党や立候補者に公開質問状を送っています。ここ10年ほどの活動内容をまとめてみました。

*●印は要望書、意見書、声明。★印は懇談。

◆印は公開質問状。

*要望書や意見書のコピーは、マスコミ(4大新聞社等)にも基本的に送付しています。また、ホームページで公開し、会報(ホームページから閲覧可能)にも掲載しています。

*いずれの活動も、世話人のみでなく、多くの会員の皆さまのご意見やお力添えにより実施しています。

2017年1月 ●声明「高齢ドライバーによる事故についての声明」(関係省庁宛)

2016年12月 ★懇談[ストップペダルの有効性について](国交省自動車局と)

2016年3月 ★懇談[2015年11月提出の2つの要望書について](国交省自動車局と)

2016年2月 ●意見書「横断歩道横断中の歩行者へのアイコンタクト指導についての疑問」～交差点事故に関する警視庁談話(2月17日)についての意見」(警視庁総監宛。4月2日に警察庁長官宛にも送付)

2015年12月 ★懇談[2015年11月提出した2つの要望について](内閣府交通政策担当と)

2015年11月 ●緊急要望書「最近の重大交通事故を教訓とした緊急要望」(国土交通大臣、内閣府政策統括官宛)

2015年11月 ●要望書「トラック等の自動車による歩行者事故被害を減らす対策強化の要望」(国家公安委員長、警察庁長官、内閣府政策統括官、国

土交通大臣宛)

2015年3月 ●意見書「公共交通機関の税の減免についての意見書」(各政党政策担当責任者宛)

2014年12月 ◆公開質問状[交通政策について](12月の衆院選に際し各政党政策担当責任者宛)

2014年1月 ◆公開質問状[交通政策について](2月の東京都知事選に際し4候補者宛)

2013年10月 ●要望書「東京五輪開催を機に路面電車整備を求める要望書」(東京都知事、中央区長、江東区長、港区長宛)

2013年6月 ●抗議声明「古屋国家公安委員長の交通取り締りに関する発言への抗議声明と撤回要求」(国家公安委員長宛)

2013年6月 ◆公開質問状[交通政策について](7月の参院選に際し各政党政策担当責任者宛)

2013年2月 ●パブリックコメント提出「道路交通法改正試案(一定の病気等に係る運転者対策について)」(警察庁宛)

2013年1月 ★懇談[2013年1月提出の要望書について](内閣府交通安全担当官、全日本指定自動車教習所協会連合会と)

2013年1月 ●要望書「交通弱者を守る自動車運転教育についての要望」(国家公安委員長、警察庁長官、内閣府政策統括官、全日本指定自動車教習所協会連合会等宛)

2012年12月 ◆公開質問状[交通政策について](12月の参院選に際し各政党政策担当責任者宛)

2012年5月 ●緊急声明「重大自動車事件多発

- について、自動車の凶器性を封じる仕組み・制度作りを求める緊急声明」(国家公安委員長、警察庁・内閣府・国土交通省の各長と関係部局長宛)
- 2012年1月 ●意見書「『良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について』に対する意見書」(警察庁交通局長宛)
- 2011年12月 ●緊急声明「自動車取得税・自動車重量税廃止に反対する緊急声明」(内閣府税制調査会会長・専門委員会委員長、民主党税制調査会会長宛)
- 2011年10月 ★懇談〔歩車分離信号についての質問と懇談〕(警察庁交通局と)
- 2011年9月 ●意見書「自動車運転免許取得・更新時の、医学的・技能的・資質的運転適性検査の義務化を求める意見」(国家公安委員長、警察庁長官、内閣府政策統括官宛)
- 2010年6月 ◆公開質問状〔交通政策について〕(7月の参院選に際し各政党政策担当責任者宛)
- 2009年7月 ●意見書「高速道無料化及び暫定税率撤廃についての意見書」(民主党代表宛)
- 2009年7月 ◆公開質問状〔交通政策について〕(8月の衆院選に際し各政党政策担当責任者宛)
- 2009年7月 ●パブリックコメント提出「PM2.5環境基準答申案について」(環境省宛)
- 2009年5月 ●声明「自動車購入補助金に反対する声明」(関係省庁、各政党代表宛)
- 2008年10月 ●共同声明「高速道料金大幅引き下げの差し止めを求める緊急共同声明」(関係省庁大臣、主要政党代表、公共交通事業者宛)(持続可能な地域交通を考える会、青空の会、エコ・クリエーターズ・クラブ、かながわ環境市民ネットワーク、自転車スイスイと共同で提出)
- 2008年4月 ●共同意見書「自動車への環境税・渋滞税導入でクルマ以外の移動手段推進を！—自動車関連税制をはじめとする交通政策に関する意見書」(関係省庁大臣、主要政党代表宛)(持続可能な地域交通を考える会、エコ・クリエーターズ・クラブと共同で提出)
- 2007年11月 ●意見書「道路整備の中期計画についての意見書」(国交省大臣・道路局長宛)
- 2007年1月 ●パブリックコメント提出「道路交通法改正試案について」(警察庁宛)

(まとめ・足立礼子)



ローズマリーとスズラン
(会員K・Tさんの絵)

世界道路交通被害者の日キャンペーン(大阪)

青木 勝(世話人)

毎年11月第3日曜日は「世界道路交通被害者の日」となっています。交通災害の死傷者を想い、被害ゼロの希望を共有する日です。クルマ社会を問い直す会も大阪交通遺児を励ます会と共催で、交通事故ゼロを目指してキャンペーンを行いました。

平成29年11月19日(日) 船を貸し切り、船上からマイクにて交通安全を訴えました。大阪市港区大阪港(天保山)、舞洲、尻無川を航行し、水族館で有名な海遊館近くで交通安全チラシを配布しました。

そのあと、船内に展示した当会のパネルを一般の人に見てもらい、USJ(ユニバーサル・スタジオ・ジャパン)まで航行しました。

とても寒い日で、風も強かったのですが、青空の下、交通安全を訴えることができました。

当会からは、大阪府の田中さん、滋賀県の楠神さんも駆けつけていただき、総勢6人で楽しくキャンペーンを行いました。

(大阪府大阪市在住)



パネル展示(船内)



チラシの配布



「世界道路交通被害者の日」を船からアピール



船上から交通安全を訴える。



一般参加者とスタッフ(天保山)

科学的な安全運転法を学ぶ

「世界道路交通被害者の日(ワールドデイ)・北海道フォーラム2017に70人」

前田敏章(北海道交通事故被害者の会)

「交通死傷ゼロへの提言」をテーマとした標記フォーラム(主催:北海道交通事故被害者の会)は、2017年11月19日、札幌市中央区の「かでの2・7」を会場に70人が集い、貴重な討議が行われました。(写真)

18回目となるフォーラムですが、11月第3日曜日の「ワールドデイ」での開催は2009年以来9回目となります。今年も、北海道、北海道警察、札幌市の後援、および、「ワールドデイ・日本フォーラム」「クルマ社会を問い直す会」などの協力で開催されました。

なお、今回、問い直す会の世話人である足立さんが遠路参加下さり、第2部の討議の中で「クルマ依存の社会を変えるために、共に進みましょう」との連帯の言葉もいただきました。この場を借りてお礼申し上げます。



東京タワー前・港区芝公園でのキャンドルナイト(11月18日「ワールドデイ日本フォーラム」主催)の様子です。主催者挨拶の中で、全国の取り組みと連帯したフォーラムであることを報告しました。

第1部:ゼロへの願い

第1部、「ゼロへの願い～こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにしてください～」では、最初に、北斗市の森恵子さんが、「息子(当時33歳)



は、飲酒の上睡眠導入剤を服用した加害者の危険運転によってひき逃げされ、その全てを奪われました」と、その無念と悲しみ、怒りを語りました(新聞記事参照)。

続いて、江別市の山崎直子さんは、「母は、自転車で走行中、前方不注視の車に衝突されて遷延性意識障害となり、今も入院中です。」と、お母様の無念、支援の課題、捜査と司法の問題などを切々と訴えました。

第2部:ゼロへの提言

特別講演「現行の安全運転教育・管理の問題点と安全運転法の科学的な考え方・実行法」

松永勝也氏(九州大学名誉教授)

「ゼロへの提言」は、九州よりお越しいただいた松永勝也氏の特別講演。

松永先生はまず、「事故」は「accident」と訳すのではなく、欧米のように「crash」(衝突)と訳すべきと言われ、車対人、車対車などの「衝突」を防ぐために、認知・判断能力など不完全なヒトがクルマを使うのであるから以下の4つの安全運転法を実行すべきと、実証データ等を示しながら、大変わかりやすく具体的に教示されました。

- 1) 歩行者との衝突防止(歩行者優先の運転)
- 2) 追突事故防止(停止距離以上を見通せるとこ

被害者の無念遺族語る

札幌 交通事故根絶へ集い

北海道交通事故被害者の会は19日、「世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム」を札幌市中央区のかでる2・7で開いた。子供を事故で失った母親らの講演を通し、参加者が交通安全への思いを新たにしました。

北斗市の森恵子さん(61)は2014年11月、当時33歳だった長男の一正さんが、酒を飲んだ上に睡眠導入剤を服用した女性が運転する車にひき逃げされ、亡くなった。「どんなに無念だったかと思うとかわいそうでならない。夫の還暦祝

いの日が息子の通夜になった」と声を詰まらせた。

加害者は自動車運転処罰法違反(危険運転致死)の罪で懲役7年の判決を受けたといい「裁判は遺族にと

って辛く、進行を止めるほど号泣してしまった」。森さんは「大事な家族を奪われた私たちだからこそ伝えられることがある」と交通事故の撲滅を呼びかけた。

フォーラムは、国連が提唱した11月第3日曜の「世界道路交通被害者の日」に合わせて毎年開かれ、約70人が来場した。(石川泰士



「毎日のように起きる交通事故のニュースに本当に胸が痛む」と話す森さん

2017年11月20日「北海道新聞」

ろでの事故防止)

- ・停止距離よりも長い車間距離(約4秒以上の車間時間)保持。

3) 出会い頭衝突事故防止(見通しの良くないところでの事故防止)

- ・停止状態(2段階停止)での安全確認

4) 信号停止後の発進時や狭い場所(駐車場や構内)での事故防止

- ・アクセル操作を行う前に、進行方向の安全確認
- ・ハンドル操作を行う前に、進行方向と後方の安全確認

第3部：ゼロへの誓い

第3部では、来賓の北海道環境生活部くらし安全推進課と、道警本部交通部からそれぞれ、「尊

い命を奪われた方、今も後遺症で苦しんでおられる方、そのご家族の方に思いを馳せて、交通事故ゼロを目指して安全対策に全力で取り組んでいきたい」(道推進課)、「関係機関・団体と連携し、広報啓発活動を推進し、交通環境の整備と交通事故抑止に取り組みたい」(道警管理官)との力強い言葉があり、参加者全体で「交通死傷ゼロへの提言」(後掲)を採択して終了しました。

被害者からのメッセージや松永勝也氏の特別講演などフォーラムの詳細は、北海道交通事故被害者の会の会報55号(2018年1月20日発行)に特集しています。次のサイトからご覧下さい。

「北海道交通事故被害者の会」(<http://hk-higaisha.a.la9.jp/>)又は「交通死、遺された親の叫び」(<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/>)

資料1 参加者の感想(松永講演について)

- ★この会は、大きな問題を提起されていて、沢山の人も聞いてほしい内容でした。追突の危険性をかかえて運転しているドライバーが多いにもかかわらず、自覚していない方がほとんどと見受けられます。更新時講習とかで周知して欲しい。
- ★交通死傷ゼロは必ず実現できる。実現しなければならない。今日のテーマ(ご講演)は、本フォーラムが取り組んで来たそのための3階層(人、車、道路)の最後のパーツを埋めるものとの印象を強く受けました。これまでのテーマをふり返るにつけ、企画者の先見の明に深く敬意を表します。
- ★講演が大変良かったです。道交法の遵守とは違った、人間の行動が本能に基づいているという点は新鮮でした。
- ★「安全運転」という言葉が非常に漠然としたものであるということがわかり、安全運転を考える良いきっかけとなりました。
- ★歩行者優先や車間距離を守らない人の割合が多いことを知り、衝撃を受けました。「注意し



ワールドデイの取り組みとして続けている「いのちのパネル」展(2017年11月16・17日 札幌駅前地下歩行空間)

- ている」つもりが不完全なことを十分踏まえて車間距離をとる必要など、大変勉強になりました。今後に生かします。
- ★安全運転をする事は自分にとってもストレスが少なくなり、得になる。「急ぎは得ならず」その通りです。
- ★科学的に気を付けるということ、大変印象的でした。自動運転が実現すれば全て解決という結論ではなかったことが、車の運転が好きな自分としては救われました。

資料2 交通死傷ゼロへの提言

2017年11月19日

世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム

近代産業社会がモータリゼーションとともに進行する中で、人々の行動範囲は飛躍的に拡がり、欲しいものがより早く手に入る時代となりました。しかし、この利便性を享受する影で、「豊かさ」の代名詞であるクルマがもたらす死傷被害は深刻で、命の重さと真の豊かさとは何かという問いが突きつけられています。

わが国において2015年に生命・身体に被害を受けた被害者数は70万243人ですが、このうち何と96%(67万140人)は道路交通の死傷(死亡者数5,646人※厚生統計)です。

この「日常化された大虐殺」ともいべき深刻な事態に、被害者・遺族は「こんな悲しみ苦しみは、私たちが終わりにして欲しい」と必死の訴えを続けています。人間が作り出した本来「道具」であるべきクルマが、結果として「凶器」のように使われている異常性は即刻改められなければなりません。このような背景から、国連は11月の第3日曜日を「World Day of Remembrance for Road Traffic Victims(世界道路交通被害者の日)」と定め警鐘を鳴らしています。

「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに本年も集った私たちは、未だ続く「事故という名の殺傷」を根絶し、「日常化された大虐殺」という言葉を過去のものとするために、以下の諸点を中心に、わが国の交通安全施策の根本的転換を求めます。

第1 交通死傷被害ゼロを明記した目標計画とすること

憲法が第13条で定めているように、人命の尊重は第一義の課題です。平成28年3月策定の「第10次交通安全基本計画」の基本理念には「究極的には交通事故のない社会を目指すべきである」とされていますが、「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、政策の基本に据えるべきです。

減らせば良いではなく、根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法など法制度、道路のつくり、対歩行者を重視した車両の安全性確立、運転免許制度、交通教育など関係施策の抜本的改善を求めます。自動車運転処罰法も、人の死傷という結果の重大性に見合う内容へとさらなる改正が必要です。

私たちのこの主張は、単なる理想論ではありません。現に、スウェーデンでは、交通による死亡もしくは重症の外傷を負うことを根絶するという国家目標を「ヴィジョン・ゼロ」という名のもとに国会決議として採択しています(1997年)。そして、この目標を達成するための方法論と、その科学的根拠を示しています。

第2 クルマの抜本的速度抑制と規制を基本とすること

これまでの長い苦難の歴史から私たちが学んだ教訓は、利便性、効率性、そしてスピードという価値を優先して追求してきた「高速文明」への幻想が人々の理性を麻痺させ、真の豊かさとは相容れない危険な社会を形成してきたということです。安全と速度の逆相関関係は明白です。命の尊厳のために、施策の基本に速度の抜本的抑制を据えるべきです。

不確かな「自動運転車」の開発が、今後も多数存在するであろう「非自動運転車」の危険速度走行を免罪することになってはなりません。クルマが決して危険速度で走行することがないように、今あるクルマの実効的速度規制が急務です。クルマ自体に、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置(段階別速度リミッター)や、ドライブレコーダー装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底すべきです。

さらに、道路ごとの制限速度に応じて自動で速度抑制を行う技術(ISA: Intelligent Speed Adaptation 高度速度制御システム)の実用化や、自動ブレーキなど「高度安全運転支援車」の普及による二重三重の安全施策を早急に実施すべきです。

第3 生活道路における歩行者優先と交通静穏化を徹底すること

子どもや高齢者の安全を守りきることは社会の責務です。人口当たりの歩行者の被害死が諸外国との比較において極めて高いのが現状であり、歩行者を守るためにまず取り組むべき課題は、生活道路における歩行者優先と交通静穏化(クルマの速度抑制)です。

道路や通りは住民らの交流機能を併せ持つ生活空間であり、決してクルマだけのものではありません。子どもや高齢者が歩き自転車が通行する中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆する日常は、その根本から変えなくてはなりません。幹線道路以外のすべての生活道路は、通行の優先権を完全に歩行者に与え、クルマの速度は少なくとも30キロ以下に一律規制(「ゾーン30」など)し、さらに必要に応じて道路のつくり工夫を加えて、クルマの低速走行を実現しなくてはなりません。これが欧州の常識であり、ドイツやオランダの都市では、完全に実施されています。このような交通静穏化は歩行者優先の理念の「学び直し」の第一歩であり、ひいては幹線道路の交差点における死傷被害の抑止に結びつくはずで、横断歩道のあるすべての交差点を歩車分離信号にすることも重要課題です。

同時に、財源措置を伴う公共交通機関の整備を進め、自転車の更なる活用と安全な走行帯確保を緊急課題と位置づけるなら、道路の交流機能は回復し、コンパクトな街並みは活気を取り戻すでしょう。

交通死傷被害ゼロのために、現行の交通システムを安全なものに改善することは、住民の生活の質をも豊かにし、すべての市民の基本的人権の保障につながるのです。

(北海道札幌市在住)

自動運転の前に議論しておきたいこと

最近の新聞各紙の報道はクルマの自動運転の話題で溢れかえっている。TVも頻繁に自動運転の開発動向を取り上げて報道しており、まさにクルマの世界は自動運転の話題一色である。その自動運転技術開発の発端は米国で、それもITの超大手企業からであったが、米国のベンチャー企業から大手の自動車メーカーまでその勢いを挙げ、その火の手は単に米国のみならず、欧州にも飛び火して大手の自動車メーカーを巻き込んで一向に静まる気配はない。当初あまり乗り気でなかったかのように見える我が国でも、ここ二、三年で急激に大学、自動車メーカーなどの開発競争が加速して、国内各地で自動運転車の走行テストとその自動運転の成果を活用した社会実験が行われるようになってきた。自動運転は悲惨な交通事故を無くし、渋滞を軽減し、運転者不足を補い、高齢者の移動を助けるものとして期待を一身に集めつつある。

その自動運転であるが、世界的な共通の標準として5つの自動化レベルが提唱されている(当初は4レベルだったが、最近になって5レベルとなった)。

その内訳を示すと

- レベル1 = 加速、操舵、制動の内、1つの機能を自動とする
- レベル2 = 加速、操舵、制動の内、複数機能を自動とする
- レベル3 = 加速、操舵、制動の全てを自動とし、緊急時のみ運転者が対応する
- レベル4 = 限定された条件で全てを自動とし、その間運転者が全く関与しない
- レベル5 = あらゆる条件で全てを自動とし、運転者が全く関与しない

の5段階である。最近になって追加されたのがレベル4で、一足飛びに一般道を含む完全自動運転とする前に、高速道など場所を限定して完全自動運転とするようなことがイメージされているようだ。

自動運転の開発者達の間では、レベル3の実

現性に疑問が多く投げかけられていて、今まで運転を全くしてこなかった運転者が、緊急時に急に自動運転から手動運転に切り替えて安全に運転をこなせるものかという疑問を呈する声が多いと聞く。もしレベル3を前提とするならば、運転者は緊急時に備えて常時何もせずに前方注視だけをしなければならないという責め苦を負うことになり、これでは自動運転のメリットがなくなり、現実的ではないとの意見も多いという。そのせいか、海外の研究者達の間では、レベル3を飛ばして一気にレベル4が実現するのではないかとさえ言われ始めているようだ。

我が国ではどうせ実用にはならないと冷やかに見ている向きもあるようだが、海外で上がった火の手を防げるかどうか甚だ疑問である。日本独自規格の軽自動車は今になって貿易摩擦の対象にされるほどだし、加えて輸出立国を国是としている我が国の最も輸出に貢献している自動車産業が世界で戦って行くために自動運転のトレンドを無視できるはずもない。特にその比率が大きくなっている海外生産を考慮すればその結果は火を見るより明らかである。

自動運転はいずれ実用化されるものと仮定しても、その実用化にはまだまだかなり高いハードルが待ち構えている。研究者達は自律化に重点を置いて物体・位置認識技術、操縦技術などベーシックな技術の開発を競っているが、本当に人を見落とさないかといったような難しい技術論議はさておいて、ここではその前に立ちほだかる別の課題について議論をしてみたい。

最近の技術は全てと言って良いほどコンピュータ・ソフトウェアに依存していることはご承知のことと思う。特に自動運転車のように特化された技術分野での決め手は専用のソフトにありその出来不出来で全てが決まると言って過言では無い。

自動運転の場合その最も重要なことはルールを守ること、つまり道路交通法(以下、道交法)とその関連法規への厳密な準拠である。そして

それを満足したうえで、有人運転との混在状況で自動運転を行ったときに事故などの大きな混乱を起こさないことである。つまり実用になるソフトを作るには、運転時に遭遇するあらゆる場面においてソフトが判断しなくてはならない条件が曖昧でないこと、またその条件が有人運転のドライバーによって勝手に変えられて運用されていたときにどう上手く対処するかということが重要になってくるわけである。

そこに大きな壁があるように見える。残念ながら、今現在、我が国の道交法が論理的に厳密であるか、厳格に運用されているかと言えば、曖昧な部分、解釈が難しい部分があり、また勝手に解釈されている部分があるのも実情である。さらに、自動運転を進めるためには法規の方に変更が必要と思われるものまでが含まれている。それらは自動運転を前に解決しておかなければならない課題である。ここでは、そのいくつかを実例を挙げて論考したいと思う。

1)黄色の信号の解釈

道交法施行令では信号の黄色の灯火の場合、「車両及び路面電車は、停止位置をこえて進行してはならないこと。ただし、黄色の灯火の信号が表示された時において当該停止位置に近接しているため安全に停止することができない場合を除く。」とある。

黄色の灯火は青色の灯火からいきなり予告なく変わるため、そのタイミングはそれまで順調に走ってきた運転者の側では全く予測できない。実際いきなり黄色に変わったときの判断は人間にとって極めて難しく、自車のスピード、停止線までの距離、どの程度のブレーキを掛ければ急ブレーキにならないか、と言ったことを瞬時に判断しなくてはならない。さらに前にクルマが走っている場合は追突を避けるため前車のブレーキランプも注視しておく必要がある。厳密にこの規定を守ろうとすると急ブレーキになる確率がかなりあるため、大半の運転者は、後半の規定を拡大解釈して、灯火が黄色に変化したときに速度を落とさないで走り抜けることが多い。中には黄から赤に変わっても走り込むドライバーもいるほどだ。つまり、この黄色の灯火

の規定はほぼザル状態となっているのが実態である。とは言え人間が判断するよりコンピュータの方が遙かに速いし厳密である。自動運転になれば現在のザル状態から本来の規定に沿った運転がなされると思う。一方、その時に急ブレーキが増えては本末転倒である。そのためには信号の方に工夫が必要だ。黄色の点灯時間を規制速度から逆算して安全に止まれる時間に設定することをどの信号にも徹底するなど、一般的な見直しが望まれる。こういった細かい運用の工夫が自動運転を前にして安全の確保に必要であると思う。

2)速度制限の厳守

これは運用上の問題である。道交法は「車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。」となつてはいるが、実際には取締りが緩く10~15km/h程度の速度超過は見逃されている。実勢速度というのがそれである。この速度違反の許容幅は規制速度が高くても低くても同じなので、歩行者が多いゾーン30などでは極めて危険である。従って、厳密に制限速度を守ることのできる自動運転に最も期待ができる部分の一つである。しかし一部の団体等に、これを緩めて自動運転でも速度オーバーが出来るように設定してほしいとする動きがあるようだ。これは全く許せない考えである。人間がアクセル操作をするから正確に速度制御が出来ないという理屈で見逃してきたことであり、正確な速度制御の出来る自動運転でそういうソフトを組むことは絶対に許してはならない。

3)一時停止のしかた

自動運転に移行するとき期待できそうな機能がここにもある。道交法によれば一時停止は停止線で止まらなければならないのだが、殆どのドライバーがそこで止まらず交差点にクルマ先端を突きだして止まる。この運転の仕方は極めて危険で交差道路の歩行者、自転車に衝突しかねない。実際事故はこの時起きていることが多

い。停止線で一度止まり、左右を確認しながら徐行で交差点に入る。これが本来の走り方で、自動運転に移行するとき絶対に実現して欲しい機能である。

4)優先道路の安全対策

優先道路についての定義は特になく、条文に出てくるだけである。しかしこの規定は非常に重要でクルマが交差点毎に止まらなくて良いことを保証している規定である。

「車両等は、交通整理の行なわれていない交差点においては、その通行している道路が優先道路(道路標識等により優先道路として指定されているもの及び当該交差点において当該道路における車両の通行を規制する道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている道路をいう。以下同じ。)である場合を除き、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、当該交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。」

クルマが走れば始終交差点を通り抜ける。条文は非優先道路を走っているときに遭遇した交差点で交差道路が優先だったら譲れと規定しているのだが、逆の立場で考えると優先道路を走っていれば交差道路を気にせず止まらずどんどん走って良いと言っているに他ならない。この規定は、実は運転していてなんとなく不安に思える規定だ。自分の走っているのは優先道路だから、基本的に交差道路のことを気にしなくて良い、誰も飛び出してこない。そう単純に思い込んで良いかどうか真面目に考えれば極めて迷う規定である。でも大多数のドライバーはそのことを深刻に考えず気楽にどンドン走っている。だがそうは言っても走行中に交差している道路幅までチェックとなるととても人間の能力ではついて行けない。つまりこの規定は手っ取り早く分かりやすく言えば、自分の走行している道路の方が見た目によく立派な道路だったら優先道路だと判断して良いという極めて人間的な判断基準で運用されているのである。こういう曖昧さは自動運転には適さない。であるが故に、自動運転化を見越して優先道路に接する非優先道

路には必ず一時停止標識を立てるといった対策が必要となろう。

5)駐停車禁止、駐車禁止の場所には止めてはならない

人間は自分がその行為で捕まるか捕まらないかを判断基準として採用することがある。それを適用した悪い例として、ドライバーがクルマを駐停車、駐車禁止場所に停めるといった行為がある。この勝手な行為が交通を障害し、事故の原因ともなっている。とすれば自動運転ではこの禁止規定は厳密に守って貰わねば困るのだ。そのためには自動運転に適合する様々な対策が必要となろう。例えばタクシーの乗り降りはガードレールに妨げられて横断歩道上でなければ出来ないことが多い。これは違反である。従ってタクシーの乗り降りのために所々ガードレールを切り取るなどの変更が必要となろう。もとよりガードレールが不必要に多いことも見直す必要がある。また道交法上の、「5分以内の貨物の積み卸しを除く」といった曖昧な規定も見直す必要がある。これは自動運転ではどう設計すれば良いのか分からない規定である。さらにこの駐車禁止に関する規定には、交差点とその周辺、曲がり角、消火栓、バス停、駐車場の出入口等々、自動運転車が適切に判断できるかどうか疑問に感じられる極めて人間向きの規定がある。さらに駐車禁止等の標識には無条件に従わねばならないという規定もあり、自動運転を受け入れるためには自動化に適した道路標識、道路標示(道路面などに標識を示す)の見直しなど、かなりの工夫、変更が必要だと思われる。さらにこの規定には駐車余地の問題もある。駐車するときその右側に3.5mの余地が必要とされているが自動運転で正しく判断できるであろうか。これも大きな問題である。まして運転者がいれば駐車余地がなくても貨物の積み卸しは認めるといった、自動運転では判断の付けようもない行為を認める法規上の曖昧さを除く必要がある。とにかくこの駐停車関係の規定は自動運転にとって最大の課題であることは間違いないので、自動運転化の前に解決しておかねばならない。

6)狭い道で出会ったときどちらが譲るか

これはクルマ同士の意思疎通が必要で、簡単に実現できるものであろうか。現在の人間同士の運転でも上手く行かないことがある。なかには腹が立つことに強引にどんどん我先に進んでくる人間もいる。一般には、相手の方が大きいのか、どちらからの方が待避場所に近いか、などを双方のドライバーが勘案して判断している。これらをルール化する事が可能かという事は大きな問題である。単に坂を下る方が譲れば良いというような単純な問題ではない。この問題があるので狭い道が多い我が国では自動運転は実現できないという意見もあるが、きちっとしたルール化が必要である。

7)横断歩道では止まるべき

昨年、横断歩道で止まらないクルマが殆どだというデータが発表され、また昨年末から朝日新聞でもアンケート調査が行われたりして大きな議論を呼んでいる。道交法で止まることが決まっているのに許せないという歩行者側の意見に対し、ドライバー側にも賛否両論があり、ルールの徹底にはかなりハードルが高そうに見える。むしろ自動運転になれば確実にこの規則は守られるようになると思うので効果はかなり期待できそうだが、ただ懸念材料がある。それは横断歩道端付近にいる歩行者が本当に横断する意志を持っているかが簡単には分からないことである。ひどいときには、ただ立って会話しているだけで全然渡らない場合もある。そのために歩行者を認めても、止まるかどうか躊躇した挙げ句に止まらないドライバーも現実にはかなりいると思う。これを自動運転のケースに当てはめると、制御ソフトは間違いなくその判断に迷うと思う。まして歩道の歩行者が多いと尚更である。そこで全ての横断歩道に信号を付けるかとなるが予算上許されまい。となればハッキリと歩行者が横断の意志ありという合図を規定として決めることも考えるべきであろう。単純に言えば片手を挙げるでも良い。これを認識して自動運転車が停止するのは簡単であろう。こういった分かりやすい安全のための規定が自動化には絶対に必要である。

8)歩行者の脇を通るときに守ること

これも自動運転にとっては鬼門である。路側帯を歩行者が歩いていても現在のドライバーは徐行していない。安全な間隔をあけてもいない。この規定を厳密に守ると狭い我が国の道路は極めて走りづらくなる。そのためドライバーはリスクを知りつつスピードを落とさずに走っている。よく考えれば接触事故の危険性はかなり高いのだ。悪くすると歩行者を轢いてしまう。自動運転ではどう解決するのであろうか。規定通り徐行するか、一時停止し対向車が切れるのを待って歩行者をかわして右側に出るか、とにかく歩行者の立場としては自動運転には厳格に法を守って欲しいと思う。ただ円滑な交通に反するという一部のクルマ派からの意見が出かねない。こういう身勝手なクルマ側の動きには断固反対すべきであろう。

ここまで数例実例を挙げて特に気になることを論考してみたが、まだ他にも分かりづらい、曖昧で判断しにくい、人間でなければ判断不可能といった規定がある、例えば渋滞している道路への脇道からの割り込み行為をどの程度許すか、などといったケースはここでは取り上げなかったがかなり難しい課題だ。

そのようなことを考えていくと、自動運転が厳密に法を守ろうとしても、かなり高度で人間的な判断が必要で、実現可能かどうか微妙に思えてきてしまう。ただ、しかしそれが難しいとしても、ここで提案したような工夫と規定の変更が間違いなく必要になるはずだし、むしろ前向きに変えていく必要がある。

さらに、歩行者側もただ手をこまねいて自動運転の進展を見守っていないで、近づきつつある自動運転時代を意識した安全歩行のあり方をもう一度考え直してみる必要があるのではないかと思う。

また、ここでは自転車問題を取り上げる紙幅がなかったが、これもまた、自動運転に向けてなおざりには出来ないいくつかの大きな課題が残されていることも忘れてはならない。

ここまで取り上げてきたことは、現在の道交

法を自動運転ソフトにそのまま適用したときに現実に生じると思われる問題点の一部であるが、こういった問題点の検証を行った上で、その結果が道交法を変えなければならないなら、或いは道路構造を変えなければならないのなら、それは声を大にして立法、行政に訴えていかねばならないと思う。政府はこれから自動運転に向けて道交法を含む関連する法律の見直しを検討し始めるという。自動運転が歩行者、自転車の安全を脅かしてはならないがゆえに、普段から問題意識を持つ我々は、急ぎ問題提起と改善のための主張を始めるべきではないだろうか。

(東京都杉並区在住)



オオムラサキ
(会員K・Tさんの絵)

2017年10月、身近なところで交通事故が発生しました。新聞報道によると、事故の現場は、茨城県牛久市内の信号機のない十字路で、時刻は朝6時台であったそうです。30歳代のAさんのクルマが直進していたところ、右折しようとした70歳代のBさんのクルマと衝突し、AさんとBさんは軽傷を負い、後部座席にいたBさんの60歳代の妻が頭を強く打ち、出血性ショックで亡くなったということです。Aさんは私の間接的な知人です。

この“会”のどなたかも言うておられましたが、交通事故はたとえ死亡事故であっても新聞の片隅で報じられるだけのことも多く、事故処理が終わるとそれでもう「落着」の感があります。しかし事故は表現しようもない深い傷を関係者に与えると思います。

私は地域活動連絡係の一人として、この“会”の“会報”を、竜ヶ崎市の市長、教育委員会、市の道路交通課、市議会議員に送り続けて数年になります。一方的に“会報”を届けるだけで読まれた方の意見を求めることをしていなかったことに反省点がありますが、会報86号には「私たちの“会”のめざすもの、についての市長の見解」を載せていただいています。

大クルマ社会の中で、子どもたちの登下校の安全の確保が課題の一つとも言える現在、会報の送り先の一つである教育委員会に電話を入れ、

はじめて“会”について職員の方と話をしました。私たちの“会”は、「クルマ優先ではなく人優先、公共交通機関を大切に考える、クルマを減らす、自転車は私たちの足、安心して道を歩きたい」ことなどをめざしていること、私自身ドライバーではなく、日々あふれるクルマの洪水の中をかき分けるかのごとく歩いて生活していることなどを話しました。続いて市内の学校の先生たちの通勤手段について尋ねましたが、「乗用車通勤はほぼ100%に近い」という回答があり私は驚きました。クルマ利用者が多くなればなるほど公共交通も衰退すると考えられます。

ついでながら竜ヶ崎市内の県立高校の生徒さんたちの通学手段を調べました（電話で）。それを表に記します。

3校とも自転車通学が圧倒的に多いことがわかります。JR、私鉄、路線バス等の公共交通機関利用者もみられます。バイク通学者は市内の自動車教習所の指導を定期的に受けているとの報告がありました。3校の生徒指導主任の先生、教頭先生たちの誠意あるご対応に感謝します。

巨大なクルマ社会の中で私たちの“会”は小さな存在ですが、社会の在りようを見極め、Bさんご夫妻ならびにAさんのようなクルマ社会の犠牲者を出さないため、これからはしっかりと声をあげ続けていきたいと私は心から思います。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

	全校生徒	自転車利用	公共交通機関利用	バイク利用	クルマによる送迎	徒歩
C高校	約800人	約400人	約300人	3校合わせて30人位	約50人	約10人
D高校	〃400人	〃300人	〃30人		〃10人	少々
E高校	〃300人	〃200人	〃30人		〃30人	少々

歩道を歩いても、その歩道を傍若無人に横切って駐車場に出入りするクルマが多い。それゆえ歩道だからといって安心して歩くことはできない。ましてや歩道の積雪が凍結したところで転倒した際にクルマが横切ったら命の危険すらある。

地方都市でも市街地では公道の新設や拡幅は多く、車道の拡幅とともに歩道が新たに付設されることも多い。歩道の付設自体は大いに結構だが、小都市や中都市でも中心街から少し離れた地域では学童たちの朝夕の登下校を除いて歩道を歩く市民の姿はまことに少ないのに、やはり歩道の外側に新設された駐車場に出入りするクルマの横断だけが頻繁な例が目につく。これではまるで歩道とは名ばかりの「横断車道帯」と呼ぶべきものだ。

どうしてこのようなことになるのか。市街地での公道の新設や拡幅は「都市計画道路」としてなされるのだが、その場合、その計画にかかる用地(多くは民有地)の購入(買収)に際して、計画部分から漏れた残余地は店舗用地や住宅用地としては狭く、やはり別の地に広い用地を斡旋してもらい、その残余地をわずか数台分のみの駐車場にでもして、いささかの駐車料金でも得られればと思う土地所有者が居ても不思議はない。

こうして歩道という名の横断車道帯が多くなるばかりでなく、歩道?の外側には駐車場が乱造され、街並みが虫食い状態になり、また、その駐車場の周囲は立ち退きを免れた住宅や店舗の「表向きではない部分」(例えばトイレの窓や壁伝いの配管など)が露わになって、街並み景観はひどく見苦しくなっている。せめて並木でも植栽されれば景観は保持できるのに、行政も沿道の住民も樹木の管理や落葉の清掃が面倒とばかり敬遠しがち。そればかりか、街のシンボルでもあった歴史的建造物が道路建設のために解体されることもかなり多く、景観破壊に拍車をかけている。

これほど街並み景観が殺風景で武骨になって

「古き良き日本らしい、地方らしい景観」が失われるばかりでは、地元住民にとっても街を歩く楽しさが得られないばかりか、観光客などの外来者にとっても魅力がなくなる。ましてや最近ではインバウンドとかで、外国人観光客の増加を国も地方も見込んでいるが、街を歩いても「潤い、品格、歴史的個性」を感じられないようでは、単に素通りされるだけでなく、国民性自体が軽蔑、侮蔑されかねない。

いわゆる都市計画道路の多くは計画自体が10年前や20年前どころか30年や40年も前に策定されているが、そんな古い計画が現状に照らして大して見直されることなしに、地方都市らしい良さを損なってまで推進されるのは何故なのか。

それはいわゆるお役人的気質・体質もさることながら、道路の新設や拡幅によりクルマの走行の利便が向上し、それが国と地方の発展に大きく寄与するはずという信仰のようなものに支配されているからではないか。いや信仰というよりはクルマ利用者の利便、ひいては自動車関連産業(土建業界を含む)全体の利益に対しての「村度」の気持ちが無意識的にも働いているからではないか。

最近の山形関連の道路に関する大きなニュースとしては、「東北中央道」という福島県北部を起点として山形県内陸部を通り秋田県に至る高速道路のうち福島・米沢間が開通したことが挙げられるが、当然「喜びの声」をあげる住民は少なくない。ところが宮城県から山形県庄内地方に至る東北横断高速道路が開通して既にかんりの年数が経つが、これにより山形市の経済が潤い全体として活性化したとを感じる市民は少ない。とりわけ中心街の商店関係者は、高速道路を利用して仙台に買い物等にでかける山形市民が増えたために山形の中心商店街が衰微したと愚痴ることが多い。むろんそれだけではなく、郊外の広大な駐車場を備えた新興商業ゾーン(「商店街」のイメージとは大きく異なる)にでかける者が多くなったことも大きい。東北中央道の福島・米沢区間の開通もまた米沢市など山形県置

賜地方に経済的恩恵をもたらすどころか、かえって衰微を招きかねないのだ。

既にクルマ大国のアメリカでさえ郊外型開発と更なる高速道路建設にブレーキがかけられるようになって久しいのに、日本では依然としてその動きは止まらないだけでなく、反省や見直しの気運は見えにくい。

拡幅道路の沿道に道路用地から漏れた半端な土地が駐車場化する可能性が高く、せつかく立派な歩道を付設しても、その歩道が横断車道帯になることすら見通せない役所も役所だが、用

地買収に漏れた残余の土地を(やむなく?)駐車場にしてしまう地権者も、自己の小遣い稼ぎになるだけでなく、クルマ利用者に便宜を与えるのだから、それも「社会貢献」になるとも思っているのかもしれない。(実際は歩行者を危険にさらし、街並み景観を見苦しくするのだ。) これまたクルマ利用者に対する「付度」なのであろうし、また、自己自身(の利権)に対する付度とも言えそうだ。

(山形県山形市在住)

投稿

航空機事故から見えること(前号に続けて) 田中 牧

1. はじめに

会報第90号で、「日航123便“事故”から見えること」と題し、私見を述べました。

前回、ご遺族小田周二さんと元日本航空国際線客室乗務員の青山透子さんの著書を紹介し、航空機事故調査の問題点を述べ、そして、この事故から見えて来る今の「クルマ社会」の本質にも密接に関わる、或いは、共有すると私が感じたことを述べました。両氏の自衛隊標的機撃墜説に対し、昨年12月、元日本航空ジャンボ機パイロットで、航空機の安全を退職後も追及されて来られた杉江弘さんが、『日航123便墜落事故』(宝島社)と題し、フライトレコーダーとボイスレコーダーの記録を根拠に、外部物体衝突説を「都市伝説」と一蹴する反論本を出版しました。33年が経過したにも拘わらず、日航123便事故をテーマにし、30冊以上の書籍が出版され議論が続くという異常事態が続いています。(無視されるより、注目される方がマシではあるにせよ……) 日航123便事故という個別の航空機事故についてこれ以上言及することは、私の投稿目的でもありませんし、又、「クルマ社会を問い直す会」会報の趣旨に沿いませんので、筆を止めます。ネット書評欄にそれぞれ数十件の賛否両論の書評が掲載されていますので、関心を持たれた方はご覧頂ければと思います。

2. 会報第72号の書評再録(抜粋)～交通手段を問わず、安全文化の向上を目指せ!

ところで、杉江さんですが、私は、会報第72号(2013年6月30日号)でその著書『日本人はなぜ足元を見られるのか?“お人好し民族”の悲哀』について書評を書きました。そして、同氏の主張を引用し、次のように書きました。

「日本の信号機の硬直性:

信号の渡り方では、『程度の差こそあれ、信号が変わるまでじっと待ち続ける国民はいなかった。それは、日本だけの特異な現象だと気がついた』(前掲書17頁)。また、信号機の調整についても、警察は地域住民の意思を反映させることに消極的で、江戸時代からの“お上”であり、日本人は何事に対しても異議を唱えることなど出来ない民族のままである、と。

(中略)

歩車分離信号導入で地元警察署と交渉したことのある当会々員は、本書の著者と似たような想いを持つであろう。航空機、鉄道、船などクルマ以外の交通手段について、それぞれの団体や個人がそれぞれに安全を追求している。それらに**共通する部分を探し、交通手段を問わず皆で一緒に問題意識を深めていくことで、日本の安全文化の底上げに寄与することができるのではないだろうか。**」と(会報32頁。ゴシック体は今回強調箇所)。投稿当時、神奈川県の歩車分離信号の普及率(当時5

～10%)を調べる為、神奈川県警察本部に出向いた時に私が感じたことを、杉江さんが代弁してくれているように思ったので、書評として投稿しました。

3. 大衆自動車と大型ジェット旅客機の普及は、経済的ゆとりが生まれた60年代半ばから

日本の「クルマ社会」の本格化の始まりは何時か？と問われたとしたら、それは、車という交通手段が大衆化した時です。三種の神器と言われた、テレビ・洗濯機・冷蔵庫が日本全国に普及し、更に、国民が自家用車を手に入れる経済的なゆとり、手元に現金はないが、3年位のローンを組めるゆとりを持った時期です。具体的には、トヨタが「カローラ」、日産が「サニー」というブランド名で排気量1000ccクラスの大衆車を手ごろな価格で初めて発売した1966年です。ここからマイカーブームが始まり、同時に、年々交通事故死傷者数が更新されるという悪夢も始まりました。

では、それまでは、高嶺の花だった飛行機に大衆が乗れるようになる社会＝「飛行機社会」が何時始まった？と問うとしたら、それは、車と全く同じ1960年代半ばからです。これまで、プロペラ機だったのが、ジェット機への転換により、高速の大量輸送が可能となり、コストが格段に安くなったので、「飛行機社会」が到来しました。今回紹介する全日空羽田沖墜落事故は、ジェット旅客機への転換の初期、1966年の2月4日午後7時過ぎに発生しました。札幌の雪まつり帰りが殆どの乗客126人と乗員7人合わせ133人を乗せたボーイング727-100型機が着陸の数分前に、暗くなった東京湾に墜落し全員が死亡した事故で、単独機の事故としては当時世界最悪のものでした。

4. 事故調査委員会の姿勢～1966年2月4日、全日空羽田沖墜落事故から見てくること

1985年の日航123便御巣鷹山墜落事故の事故原因に関する本を読んだことをきっかけに、30年以上昔に読んだことのある元NHK解説委員で航空機事故評論家・柳田邦男さんが、1966年の全日空羽田沖事故の事故原因をテーマに書いた『マ

ッハの恐怖』(新潮文庫)を読み直しました。同書に基づき要点をまとめますと

事故の翌日、B727型機の導入にあたり積極的な推薦役を果たしてきた木村秀政日大教授を団長とする、民間専門家と航空局幹部による事故調査団が設置されたが、事故原因について、以下の諸説が対立し、調査団が紛糾しました。

①日本に協力したボーイング社の技術員を中心とするアメリカ側調査団は、「機体の不具合や設計ミスがあったとは確認されず、操縦ミスが事故原因と推測される」と主張。

②木村団長ら調査団の多数は、「夜間の目視飛行の中で予想以上に高度を下げ過ぎた」と操縦ミスを主張。

③航空局航務課調査官・楢林一夫氏は、パイロットミスの可能性を否定し、機体の残骸に様々な不審な点があり、機体に原因(取り付けボルトの疲労破壊により、3つあるエンジンの一つが離脱した可能性を示唆)があると主張。(同氏は上層部と対立し、2年後退官。)

④独自に模型による接水実験をした山名正夫明大教授もパイロットミスの可能性を否定し、残骸の分布状況等から「機体の不具合、もしくは設計ミスのために、機首を引き起こした際、主翼から剥離した乱気流でエンジンの異常燃焼が起き高度を失墜したのではないかと主張。(同教授は任期途中で調査団員を辞任。)

後続の日航機と地上からの目撃者複数が飛行中の機体に一瞬の火炎を確認したと証言、又、約2割の乗客の遺体の一部に軽度のやけどの跡があること等の不審な点が確認されているにも拘わらず、上記③と④の説は全く無視され、最終的には原因不明とされました。

要するに、本当に事故調査をする＝事故原因を追究するのではなく、まず、「機体には何の欠陥はなく、事故原因はパイロットの操縦ミス」という結論が最初から決まっていたのです。調査をしたフリをただけのことです。ボーイング社の機種決定に関わった政治家、運輸省、航空専門家にとって、機体の欠陥があったことが明らかになることはどうしても避けなければならず、既に亡くなったパイロットの操縦ミスとする方が都合が良い訳です。

昔、事故原因は、公平・中立的な立場から調査され、その結果が国民に報告され、マスコミもこれを報道するものと私は考えていました。しかし、日本の航空機事故調査委員会は国土交通省の下部組織で、独立性はなく、本当の事故原因が国民には知らされないことがある、と思うようになりました。

5. まとめ～大多数の国民が考える交通事故の本質的な事故原因は間違っている！

航空機の本当の事故原因が隠され、政府や企業に都合良いものには書き換えられているのだとすると、車の事故原因についても、航空機と同じことが起きている、と私は思います。

車の事故原因が報道される時、その事故原因は、殆ど運転者に原因があるとされます。例えば、若者の無謀運転・信号無視、高齢者の認知

症、車の操縦ミス、酒酔い運転等々。マスコミ報道は、運転者個人に焦点を当て、問題があった、とすることが殆どです。自動車本体や信号機等の日本の交通体系に問題がある、という指摘は皆無と言って良い位です。

私は、運転者個人に問題がない、と言っている訳ではありません。しかし、本質的な事故原因は、人間の制御力を超えた自動車そのものと歩車未分離の信号機などの現在の交通体系にある、と考えるべきではないでしょうか。

大多数の国民は本質的な車の事故原因に目が行かないように国土交通省等から操作されて来たように思います。「欲に目がくらむ(=ものが見えなくなる)」という言い方があります。飛行機と車の便利さや欲に支配され、目が見えなくなった国民にも大きな責任がある、と思います。

(神奈川県横浜市在住)

投稿

2018年交通安全スローガンに思う

富田悦哉

毎年「交通安全スローガン」が公募され、選定されています。これは全日本交通安全協会と毎日新聞社が主催する事業です。

応募した方々の気持ちは「交通事故をなくしたい」に違いありませんが、応募・選定の傾向にはクルマ社会の状況が反映していると思います。

選定されたスローガンを一覧するとともに、私見ながらコメントを付させていただきました。

(◆印)

【最優秀作・内閣総理大臣賞】

ぶつかるよ ながら運転 じこのもと

〈一般部門A〉(同乗者含む運転者向け)

◆本当に、ながら運転はやめてもらいたいです。

こうして全国的なスローガンにしなければならぬくらい、ながら運転ははびこっているわけですね。

行けるはず まだ渡れるは もう危険

〈一般部門B〉(歩行者・自転車向け)

◆行動の前に「判断」を。その際には「待てる」余裕がほしいものです。

それにしても、クルマ社会で歩行者・自転車が求められる「緊張」を感じる作です。

自転車は 車といっしょ 左側

〈こども部門〉(小・中学生向け)

◆自転車は「車両」であり、「車両を運転する」という意識が必要です。

端的に左側通行が基本であることを指摘した作なのですが、「車といっしょ」という語に幼さを感じて、何やら不憫に思います。

自転車運転は甘くはありません。

ともあれ、まずは道路の左側通行実践から。

【優秀作・内閣府特命担当大臣賞】

一杯で 消える未来と 消せぬ罪

◆重たい言葉です。

どうか事後に、この句を繰り返すことになりませんように。

飲食店の壁に貼っておくといいですね。

危ないよ スマホじゃなくて 周り見て

◆通行するときは、スマホは手に持たず、

まずしっかりと、スマホをポケットやバッグにしまいましょう。

スマホを使う時は、安全な場所に停止してから。スマホか通行か、どちらか片方にしましょう。

よくみせて ちいさなきみの おおきなて

◆これは誰に向けた言葉ですか？

「小さな幼児」に向けているようで、しかしこの句を心にとめなければならないのは運転者です。

【優秀作・警察庁長官賞】

ハイビーム 上手に使って 事故防止

◆本当に、上手に使ってほしいものです。

ハイビームに照らされて目が眩む思いをしている歩行者や自転車のことを、忘れないで運転してください。

安全に効果があるのは、ハイビームを照射することよりスピードを抑えることです。

反射材 自分をアピール 防ぐ事故

◆まだ、死にたくはないですから。

年輪を感じさせる落ち着いたファッションなんて、夕闇に沈んでしまい危ないですね。

まだまだ負けられません。

なりふりかまわず、反射材ビカビカでいきましょう！

良いお手本 なれる自分が カッコイイ

◆子どもは「まじめ」です。

本当は、手本にならなければならないのは大人です。

しかし、大人が頼りにならなくなった時、子どもは立ち上がります。

しっかりと未来を見据えて、いい大人になると決意した君は、本当にかっこいいです。

【優秀作・文部科学大臣賞】

とうげこう おしゃべりはみだし あぶないよ

◆子どもは「まじめ」です。

きちんと並んで黙々と、学校をめざして歩いていくのですね。

おじさんが小学生の頃は、通学路に色々な面白い事がありました。キーキーおしゃべりして、ゲラゲラ笑って行きました。

鬼ごっこしたり、じゃんけんしたりしながら行きました。振り回すのに丁度いい木の枝が落ちていないかと、探しながら行きました。

おじさんたちは楽しい思いをしたのに、君たちはただ歩かせてしまって、ごめんなさい。

【参照】交通安全年間スローガン（毎日新聞2017年11月25日 東京朝刊）

<https://mainichi.jp/articles/20171125/ddm/012/040/060000c>

（東京都世田谷区在住）

最近、運送事業者の組合が近所の空気をトラックの車庫として借り上げるといった動きがあった。それ自体は何も珍しいことではない。また禁止されているわけでもない。だが、ここであえて取り上げたのには理由がある。それは車庫とした場所はゾーン30区域、それもスクールゾーンとして7時から9時までの時間通行禁止指定されている区域のど真ん中に立地しているからである。一般に月極賃貸駐車場は一般家庭のマイカー車庫として使われることが多いのだが、この場合平日にクルマを動かすことはまず希である。従って学童の登下校とかち合う可能性はないと思われる。しかしそれが事業用車両の車庫となると事は重大である。事業で使っているわけだから車両を車庫に遊ばせておく筈がない。毎日出入りがある事が当然想定できる。そうすると朝の登校スクールゾーン時間と重なる。また、夕方は児童達の下校時間と重ならないとは言いきれない。子ども達を見守っている立場としては心配し過ぎかも知れないが、とてもこの事態は看過できない。

しかしこのような事業用車両の車庫が何のチェックもかからずに出来てしまうのであろうか。少し調べてみたが、公共の用に供されるもの、つまり不特定者を対象とする時間貸し事業の場合でなければ自治体への届出の義務も無いようである。今回の場合は運送事業者の組合が契約しているとなると特定の車両のためにある車庫なので届けなくてもいい事になる。当然ながら近隣への説明責任、同意も必要ないと思われる。

今回のことから、クルマ社会を支えている背景とその問題点が見えてきたと思う。まず、地主である。空気を維持するために、その固定資産税を月極駐車場というクルマ社会の存在を前提とした事業の利益で負担しようとしているよ

うに見える。この事業が地域に交通問題を引き起こし、景観・治安を悪化させることに対して全く無頓着である。一方、運送事業者の方はクルマを使うのは生業なのだから車庫は必要だ。変な制限を加えて貰いたくないというスタンスであろう。ことに最近とみに気になるのが、利益を得るためには何をしても良いという考えで、「とやかく言ってくるのは余計なお世話だ」という考えが蔓延しているように思う。よって、トラックの通行が近隣住民に及ぼす迷惑、子供の交通安全のことも気にもしていないのではないかと感じてしまう。それでは自治体の方はどうか。法に触れていない限り運送事業は地元産業振興のために重要であり、税収向上のためには出来るだけ制限したくないと考えるであろう。警察はどうか。地主が車庫を経営しそれを他人が借りる行為は民事行為であり警察は不干渉というスタンスであろう。車庫証明、スクールゾーンの通行許可証は手続きさえ問題なければ認可となるであろう。

こうやって見てくると、学童達のことを心配しているのは我々近隣の一般住民だけであり、クルマ社会にドブクリ浸かってそれを利用している人たち、それを維持している人たちは意にも介していないように見えてくる。つくづくクルマ社会を守る利益社会の重層的な壁の厚さと、なんとも出来ないもどかしさを感じた一件ではあった。

最近では事業を行うに際し世間体というものを全く気にしなくなったように感じるが、クルマ社会はそれを助長している一つの原因ではないだろうか。さらに、これを変えていく道はあるのであろうか、まだまだ考えなければならぬ事は多い。

会員みなさんの期待に応えるような活動がなかなかできず、自分の能力不足を痛感する日々で、また総会開催のお知らせをする時期になってしまいました。

自分の不調もままならないで言うのは恐縮ですが、みなさんが自身の意見を発信して、活動に参加していくことが会の原動力になります。

それは総会開催に当たっても言えることですし、また総会の時に限らないことでもあります。また総会の時に限らないことでもあり、引き続きよろしくお願いいたします。

*

今回お送りする会報に総会出欠ハガキを同封しています。お忘れの無いよう、出欠のお知らせをくださいますようお願いいたします。

もしご欠席の場合には、ハガキは委任状として総会成立のために重要なものとなりますので、

漏れなくご記入いただき、早めにご返送くださいますようお願いいたします。

また、総会出欠ハガキには「メッセージ欄」を設けてあります。会員相互のエール交換という感覚で一言をいただければと思いますが、そのほか、会の運営や運動の進め方に対する意見もお寄せください。

ご記入いただいたメッセージは、会報次号に無記名で掲載させていただきます。会員皆様の一年に一度の“寄せ書き”のようになりますので、出席欠席にかかわらずメッセージはいただきたく思います。

電子メールをご利用になれる方は、出欠ハガキ内容を富田ziteco@e00.itscom.net宛てにお送りくださっても結構です。

みなさま、総会開催にご協力よろしくお願いいたします。

クルマ社会を問い直す会 会則

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

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

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

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

第5条(役員)本会には代表1名、副代表1名、世話人若干名、会計監査2名、および必要に応じて支部長

若干名をおく。いずれも任期は1年とし、再選は妨げない。役員は、本会則に記されていない事柄に関して、もしくは本会則に記された不明確な事柄に関して、必要に応じて判断し、後日、会員総会において承認を得る。代表に事故ある時は、副代表が代表代理を努める。役員の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。

2018年度
クルマ社会を問い直す会

総会と講演会のお知らせ

クルマ社会を問い直す会は第24回2018年度総会および講演会を開催します。

総会では、2017年度の活動報告・決算、2018年度の活動計画・予算、世話人等選任を議事とします。会員皆様には奮ってご参加いただき、議論を盛り上げてください。

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申し上げます。

(事務局担当世話人：富田悦哉)

《総会》

2018年4月21日(土)

12:30~14:30 総会

14:45~16:45 講演会

17:30~19:30 懇親会

会場：北区「北とぴあ」

総会・講演会 701会議室

懇親会 802会議室

(東京都北区王子1-11-1)

<http://www.hokutopia.jp/access/>

参加費：無料(懇親会は実費)

《講演会》

2018年4月21日(土) 14:45~16:45

「宇都宮LRT導入の経緯と課題」

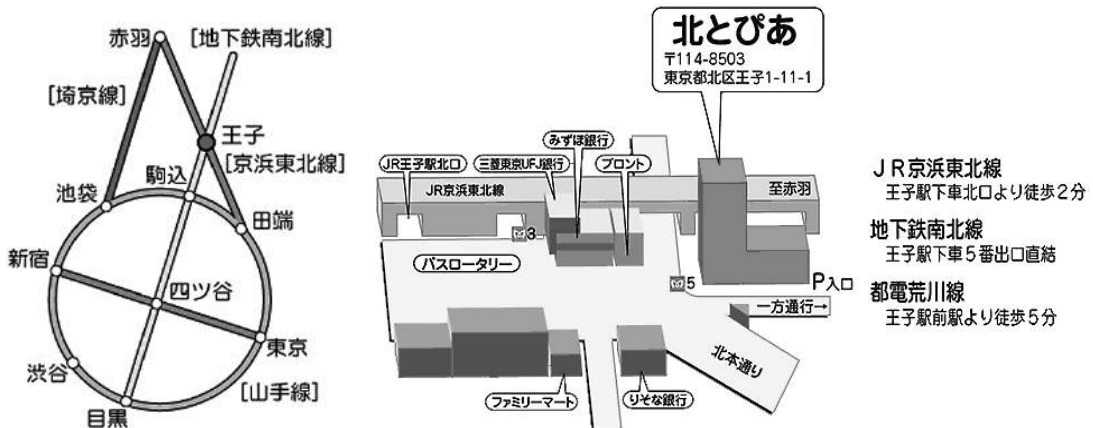
講師：森本章倫氏

(早稲田大学理工学術院 社会環境工学科 教授)

【講師紹介】交通工学者。2014年3月までは、宇都宮大学教授。宇都宮LRTの実現に向けて長い間行政に協力してこられました。

参加費：無料(懇親会は実費)

☆講演会と懇親会は会員以外の方の参加も歓迎いたします。



公的機関への意見事例等をお寄せください

道路などクルマ社会関連の問題で、地域の自治体や議会へ出された要望や提案、パブリックコメントへの意見などをお寄せください。会報で紹介させていただきます。

2018年度会費の振込みをお願いします。 当会運営のため、複数口の会費をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。

ラベルシールの宛て名の上に「2017年度会費払込済」「2018年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2017年度、2018年度までの会費を払い込んでいただいたことを表しています。

2017年4月1日から2018年1月28日までの会費・寄付払込者は104個人・団体です。

年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。ぜひとも、2018年度の会費を振り込みいただき、継続して会員になっていただくようお願いいたします。また、**複数口の会費**をよろしくようお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、(会報88号に同封の名簿)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>

会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◆会員の意見発信のためのブログも開設しています。

◎ブログ「脱クルマフォーラム」(2014年5月3日開設)

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

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

◎ブログ「歩行者の道」(2015年8月9日開設)

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

おもに歩行者の交通権を主張していこうと考えています。

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

投稿のためにはあらかじめインターネット上の登録が必要です。

登録の手順については、世話人の富田悦哉(会報88号に同封の名簿参照)にお問い合わせください。

お分けします

会報バックナンバー

●会報『クルマ社会を問い直す』(年4回発行)のバックナンバー(1号~90号)

—1冊100円でお分けします(送料は別。ただし会の広報や学習用の場合は冊子代も送料も無料です)。

以上、申し込みは杉田久美子(会報88号に同封の名簿参照)まで。

案内板

■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《6/23(土)》

時間 13:00～16:00(予定)

場所 千代田図書館 研修室

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

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

内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流
※上記の時間・場所は予定です。beyond_car、tram、kurumaのいずれかのメーリングリストへの参加者へは、会場が確定次第、メーリングリストで広報いたします。それ以外の方で、参加希望者は杉田に時間・場所確認のための電話をください。

問い合わせ 杉田正明 080-9538-9178

■2018年度クルマ社会を問い直す会 総会と講演会のご案内

来たる2018年4月21日(土)、東京都北区「北とびあ」にて、2018年度クルマ社会を問い直す会総会および講演会を開催します。

詳細は [22ページ](#) をご覧ください。

■会の世話人を募集しています

世話人としてクルマ社会を問い直す会の運営に参加してくださる方を求めています。世話人選出は毎年の総会時に確認しています。

2018年度世話人に立候補されたい方は、なるべく2018年4月第1週までに意思表示をお願いします。総会出欠ハガキに記すか現世話人に連絡をお願いいたします。

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

●次号発行予定：2018年6月下旬

●原稿締切り：2018年4月30日(締切り厳守)

●送付先：足立礼子(会報88号に同封の名簿参照)

●募集内容：

※クルマ社会の問題に関連したものに限ります。

◎投稿【意見や情報、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。

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

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

★原稿についてのごお願い

・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。

・図版はモノクロ誌面で見やすい工夫をお願いします。

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

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