

令和元年 9 月 25 日

国土交通大臣
赤羽 一嘉 様

関東交通犯罪遺族の会（あいの会）

代 表 小沢 樹里

〒102-0083 東京都千代田区麴町 3-10-2

電 話 080-9513-9881

要望書

私たち関東交通犯罪遺族の会（通称：あいの会）は、それまで各々活動していた交通被害者遺族同士が縁あって集まり、平成 24 年 7 月 8 日に設立し、今年で設立 8 年目を迎えました。お互いが経験した交通犯罪の悲惨さと悲しみを語り合い、被害者遺族として行うべきミッションを話し合う定例会を毎月開いています。そして悲惨な犠牲者や遺族がこれ以上出ることがないように願い、「支援の重要性」「支援者との関わり方」「交通犯罪撲滅のための講演活動および講演会開催」、さらに各方面への「要望活動」を行っております。しかし現実を振り返ると、これらの活動を進めていても、偶発的な事故も、本来防ぎえていたはずの悲惨な交通犯罪も決して撲滅されたとは言えず、悲しみに打ちひしがれる被害者遺族は今も生じ続けています。私たちあいの会は、こうした現実を少しでも改善したいとの思いで、以下の通り貴省に要望いたします。今回は当会員である稲垣智恵美、松永、中村正文の三名より特に意見を集約し、三人が被害者遺族となってしまった経験を振り返り、切実に感じた内容をまとめました。今回の要望内容をご検討いただき、法改正および運用に向けて進めていただけますと甚幸です。

1. 高齢者の運転について

1-1. 前提

ご存知の通り、高齢運転者による死亡事故の多発は今や深刻な社会問題になっています。（稲垣智恵美の長女である稲垣聖菜の命が奪われた平成 27 年の事故や、今年 4 月に松永さんの妻の松永真菜さんと一人娘の松永莉子ちゃんの命が奪われた東池袋暴走事故のように、高齢者による痛ましく凄惨な事故が相次いでいます。これら高齢者の事故は報道でもよく取り上げられ、運転免許の自主返納が増えたとの話もあります。しかし良識ある一部の自主返納者に頼るだけでは事態は改善しません。実効性のある施策として、高齢運転者限定の運転免許の導入や、車に頼らなくてもすむための、特に地方での公共交通機関の拡充を考えています。

同時に自動運転や安全装置についての議論を概観するに、未来のテクノロジーへの期待ばかりが目されがちで、運転者誰もが加害者になる可能性への想像力を欠き、自らの能力を過信して安易にハンドルを握るような高齢運転者も増えないか懸念しています。こうした意識に対する注意喚起も並行してほしいと考えています。

1-2. 要望事項

(1) 自動運転車普及の目的は経済発展より前に交通安全であることを周知してください。

一部地域では自動運転車の試験的導入が既に始まっていると聞いています。しかし自動運転車導入の目的はまずは事故減少のためであり、守られたはずの尊い命がこれ以上奪われない、安全な交通社会を実現するためだと考えています。しかしこうした視点が欠落し、経済効果ばかりを喧伝する報道も依然目立ちますので、自動運転車普及の目的はまず交通安全であるとのことを今一度明確にした上、その周知を進めてほしいと考えています。

(2) 自動運転等は運転者の責任回避の理由にはならないとの注意喚起をお願いします。

自動運転や安全サポート車、加速抑制装置については、それだけでは事故を100%防ぐことができるわけではないという事実の注意喚起があらためて必要です。これらの車や装備で事故を起こした場合も、自動運転のレベルによっては運転者には一定の責任が問われること、また必要最低限の運転能力を要することに何ら変わりはないことへの理解を十分に浸透させる必要があります。技術の進歩が、特に高齢運転者の慢心や過信につながらない周知が必要だと考えます。なおこの点については、誰も責任を負わないという事態が起きないように、法制度の整備や運用を慎重に検討すべきと考えています。

(3) 自動運転車での事故発生時には第三者委員会による原因究明を制度化してください。

自動運転車で事故が起きた場合、その原因究明にあたっては、中立性の担保されたメンバーで構成された第三者委員会により、公正な立場で事故原因究明を行う制度が必要だと考えています。そしてその分析結果で、車自体に瑕疵があり、自動運転のレベルによっては、自動車メーカーにその分の責任を求めることで、より一層の技術開発と再発防止策を促進し、より安全な交通環境に資することが可能だと考えています。

(4) 自動運転車以外の安全施策に対しても経済的支援を拡充してください。

既存の車に後付けする安全機器の設置や、シニアカー、小型モビリティカーなどに対しても、補助金制度などの経済的支援の拡充を進めていただきたいと考えています。経済的支援により、自動運転車の購入までは至らない層に対しても、可能な限り安全措置を取る意識付けを図り、安全機器や限定カーの普及を促進することができるはずです。

(5) マニュアル車の推奨を行ってください。

オートマティック車よりもマニュアル車の方が、運転者の自覚的動作も喚起され、事故も起こりにくいと考えますので、あらためてマニュアル車普及の推奨を行いたいと考えています。欧州諸国の実情をみても、マニュアル車の方が一般的です。しかし国内を走る車のほとんどはオートマティック車で、自動車販売店に行っても、目にする車はオートマティック車ばかりで、マニュアル車を探すこと自体が困難ですらあります。オートマティック車よりもマニュアル車が増えるようになるには時間も要すると思いますが、将来の安全な環境整備に向けて、現時点で展開できる啓発活動はあると考えています。

(6) 歩車分離の将来的な導入に向けた推進活動を行ってください。

国土の問題もあり、国内の道路環境はどうしても複雑で狭く、交通事故死亡者のうち歩行者の占める割合が大きいという特徴があります。この点、国土に余裕のある米国等に限らず、国土の広さについては日本と近い条件にあると思われる欧州でも全体的に歩車分離の実施を推進しているようです。歩車分離実現となると、時間のかかる大規模な施策となることは理解しています。しかし安全な交通環境実現に向け、将来に向けて始められる議論はあると考えています。

(7) 地方での公共交通機関の拡充を進めてください。

高齢者が自らの運転能力の衰えを自覚し、運転免許を返納しても、生活に支障をきたさないように、地方での公共交通網拡充を進めてほしいと考えています。東京都23特別区では既に公共交通網も充実し、高齢者専用のシルバーパス制度も整備されているため、車がなくても大きな支障はありません。しかし地方になればなるほど、自ら車を運転できなければ、簡単な買い物にも行けない場所がたくさんあります。この傾向は赤字路線のバスや電車がどんどん消滅し、拡大しています。そのため地方では自らの運転能力の衰えがわかっていながら、無理にハンドルを握る高齢者を作り出しています。こうした無理を高齢者に強くないためにも、公共交通網拡充のための国土計画を策定し、その運営会社にも助成金を支給するなどして、運賃面では赤字でも企業利益は保証し、地方の公共交通網維持を可能にする制度作りを進めてほしいと考えています。また現在日本でも MaaS (Mobility as a Service) の実現に向けた取り組みを官民一体で進めていると聞いています。法整備の問題も当然多々あると思いますが、MaaS 実現は高齢者に無理な運転をさせない環境とも直結しますので、法整備も含め、できるだけ早い実現に向けて進めてほしいと考えています。

(8) 医師診断査定を必須とする高齢者限定運転免許を導入してください。

高齢者の運転免許更新時に、本当に必要な運転能力があるか確認するために、医師による診断査定を導入し、これを高齢者限定の運転免許制度として結実させてほしいと考えています。米国やカナダ、ドイツなどのように、高齢者が一定年齢に達して運転免許の継続

申請を行う場合、認知能力の審査を行う国も少なくありません。日本ではこうした審査がほとんど形式にとどまり、その基準が極めて甘いと言わざるをえません。まずは運転者の運転能力を査定するため、医師の診断査定は必要ですし、その運用を制度化するためにも、例えば70歳以上など一定年齢以上で、運転免許の取得ないし更新の際には、高齢者限定の運転免許が適用される制度を導入してほしいと考えます。

2. ドライブレコーダー義務化について

2-1. 前提

あいの会では運送会社の依頼により、その社員を対象とした講演活動も行っています。タンクローリーの運転手に妻である友美の命を奪われた中村正文も、運送会社での講演活動を繰り返し行っています。これらの講演活動を通じて実感することは、加害者になる可能性への危機感を強く持ち、社員教育に力を注ぎ、交通安全を企業使命と考えている運送会社は決して少なくないということです。しかし中村の妻の命を奪った加害者の運送会社のように、「安全管理など経営の邪魔でしかない」「行政監査などその時だけごまかせればよいし、ごまかすのは簡単だ」と堂々と公言するところがあることも事実です。

こうした運送会社を少しでも減らし、職業運転手全体の交通安全意識を高めるためにも、ドライブレコーダーの設置義務化は最低限必要だと考えています。確かにドライブレコーダーの普及は急速に進んでいますが、100%実現には未だ道のり遠く、その完全普及に向けた動きも十分とはいえません。しかし現時点で進めることが可能なドライブレコーダー普及策はいくつかあると考えますので、そのための施策を以下の通り要望いたします。

2-2. 要望事項

(1) ドライブレコーダーの全車両設置義務化を進めてください。

交通事故により奪われる命は今も毎年数千に上っています。昨今話題になった凄惨な事故をみた限りでも、ドライブレコーダーの記録データが事故の原因究明や再発防止に有効であることは明らかです。貴省が出している「貸切バスに対するドライブレコーダー装着義務付けについて（平成29年3月10日）」や「自動運転に係る制度整備大綱（平成30年4月17日）」も拝読し、自動運転車も含めたドライブレコーダー設置義務化について検討されていることは存じています。実際にドライブレコーダーが全車両に設置されることで、実況見分や目撃者探しにかかる警察の人的時間的効率化を図ることができ、運転者には自分の運転が記録されていると意識させることで安全運転を徹底させ、ひいては事故抑止にもつなげられるものと考えられます。また全車両ドライブレコーダー設置により、事故以外の路上犯罪の抑止や証拠のための監視カメラとしても活用できると考えています。だからこそドライブレコーダー設置義務化によって、事故のみならず犯罪全般の減少を期待しています。

(2) ドライブレコーダーの記録データの活用範囲を広げてください。

ドライブレコーダーの記録データは、事故捜査以外にもっと適用範囲を広げて、教育的活用も可能だと考えています。具体的には、運転免許の取得や更新時の講習で、事故の実際のドライブレコーダー映像を見せることで、一瞬の不注意がどれだけ重大な事態を引き起こしてしまうのかを体感させることができます。そうした疑似体感をさせることで、より危機感と実感を伴う教育効果が期待できると考えています。そうした取り組みを警察庁とも連携して推進していただけないでしょうか。

3. 最後に

以上要望を述べてきました通り、今から検討可能な施策はたくさんあると考えています。

振り返れば日本では、経済成長に伴うモータリゼーションが進んだ結果、交通事故による死傷者数の急増により、「交通戦争」という言葉が1970年代に生まれました。取り締まりの強化やシートベルトやヘルメットの着用義務化、法律の厳罰化、自動車技術、医療技術などの進歩により、1970年代当時と比較すれば、現在の死傷者の数は確かに減少したかもしれません。しかしながら、数十年の時を重ね、多くの対策を重ねても、本来は防ぎたいかもしれない事故で、多くの命が突然奪われたり、仮に命は助かっても重い障害を生涯負い続けたり、悲嘆と絶望に陥る家族は今日も生じ続けています。

時代の流れと共に技術は進歩しても、まず最初に保障されるべき交通安全は追いついていないと感じています。昨今注目される高齢者事故だけを見ても、もっと早期に対策をすれば、命を奪われずに生をまっとうできた人はたくさんいただろうと考えています。

「事故」という言葉が表す通り、まだまだ多くの人は悪気はなくうっかり起こしてしまった「過失」だと認識し、裁判所も「事故＝過失だから仕方ない」とでも言わんばかりに、被害者や遺族の存在を軽視し、加害者の再出発しか考えない判断が目立つと感じています。しかし「過失」は注意義務を怠ったことであって、「仕方ない」ものではありません。それは運転者の意識によって防ぐことのできるものです。運転者に安全運転を徹底しようという意識を広く持つてもらうために、私達にできることは色々とあります。

今回提案しました要望は、いずれもいますぐ実現することは困難なものであると理解しています。しかし悲惨な事故が起き、尊い命が奪われ、世論が喚起されてから、応急的に進める施策ではなく、最初から国民の命を守るための施策を恒久的に進められていくことが大切です。これまでに奪われた多くの命の犠牲を無駄にしないためにも、本要望書に対する検討をぜひお願いいたします。

4. 意見を集約したあいの会会員3名の事件概要

4-1. 稲垣智恵美の事故の概要

平成27年12月23日、当時80歳の高齢者によるブレーキとアクセルの踏み間違いによる自動車の暴走により、稲垣智恵美の長女である稲垣聖菜は、高校1年生の、わずか15歳という若さでこの世を去ってしまいました。クリスマスとなる2日後の12月25日には聖菜の誕生日を迎えるはずでした。一緒に誕生日とクリスマスを祝う予定を楽しみにしていた稲垣の一家は、突然絶望のどん底に突き落とされ、ただ悔しく、悲痛な思いの中で、事故の原因について考え続けてきました。

聖菜の同世代の友人たちも、高齢運転者による死亡事故防止を訴える署名活動を始めました。令和元年7月現在のいま、42,000人を超える賛同者の方々の署名が集まっています。

平成29年3月より自動車運転免許更新時の認知機能検査が導入され、運転免許の自主返納を促す取り組みもなされていますが、聖菜の事故から3年半経った今も、高齢者による事故は相次ぎ、何の落ち度もない尊い命が奪われ続けていることをとても悔しく感じています。あいの会に入会し、会員の皆さんと議論を重ねるにつれ、こうした現状への効果的な対策がほとんど実施されていないという思いを強め、今回貴省に対しても要望を行いたいと考えるに至りました。

4-2. 松永の事故の概要

平成31年4月19日、東池袋4丁目付近の交差点で、87歳の高齢者による自動車暴走で、妻の松永真菜（当時31歳）と娘の松永莉子（3歳）の命が奪われました。安全であるはずの青信号の横断歩道を渡っていた時に、猛スピードで突っ込んできた加害者により、何の罪もない妻と娘の人生は突然断たれることになってしまいました。連絡を受けて駆け付けた病院で対面した莉子の顔は、看護師に見ることを制止されるほど原型をとどめていませんでした。真菜も全身が傷だらけでした。

愛する二人を同時に失った絶望の中で、これ以上二人のような犠牲者を出したくない、自分のようなつらい思いを誰にもしてほしくないという思いから、二人の告別式の後に記者会見も開き、真菜と莉子が一緒に写っている写真も報道機関に公開しました。写真公開によって、ハンドルを握るすべての人に、交通事故というものの悲惨さを現実的に感じてもらい、高齢で認知能力が衰えている人も含め、危険な状態での運転を思いとどまってもらいたいと考えたからでした。公開した写真は、二人が大好きでよく行っていた南池袋公園で撮った、もう写真でしか見るのでできない笑顔にあふれた1枚でした。

しかし事故から5ヶ月が経って、人の意識改善だけでは悲惨な交通事故を減らすことは難しいという現実も痛感しました。法整備や交通環境改善、自動車の技術進歩も必要だと知りました。今回、貴省に要望書を提出したいと思った理由は、罪のない人々が突然命を奪われない社会の実現のためには、貴省の発信する安全対策、法案、各レポートなどの情

報やメッセージが不可欠で、それらを通じて多くの人の理解が進んでいくと考えたからです。

※実名報道による二次被害、社会的影響から、現時点では「松永」の表記にしております。ご理解のほどお願いいたします。

4-3. 中村正文の事故の概要

平成22年4月6日朝、中村正文の妻である当時34歳だった友美は当時1歳の次男を抱っこして青信号の横断歩道を歩行中、急に右折してきた大型タンクローリーに道路中央で轢過され、即死させられました。職業運転手だった加害者は「見えなかっただけだ」などと刑事公判で証言し、執行猶予5年という判決が出て、そのまま執行猶予という形式刑が確定してしまいました。後日、加害者の同僚となる運送会社社員から、加害者は事故を起こした際、運転しながら携帯電話で通話をしていたという話も聞きましたが、加害者はその事実を隠し、警察や検察もそれらの事実を捜査すらせず、刑事公判では単なる注意不足の結果として片付けられてしまいました。刑務所に収監されずに済んでしまった加害者は、事故から日にちも経たないうちから、別の運用会社に再就職し、職業運転手としての生活を再開しています。また加害者は事故当時、睡眠や休憩もほとんど取らない過労運転状態だったことがわかっています。中村が後日、運送会社社長に問い質したところ「うちのような中小企業では安全管理などしていたら経営が成り立たない」などと反論してくる始末でした。こうした運送会社と接するなかで、加害者の責任だけでなく、運送会社で蔓延している劣悪な環境も、妻を死に追いやった原因の一つではないかと考えるようになりました。