

2021年5月28日

警察庁交通局 御中

佐賀犯罪被害者・交通事故被害者遺族の会自助グループ「一歩の会」 代表 志岐 洋子
飲酒ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会
共同代表 高石 洋子・佐藤 悦子
NPO 法人 KENTO 代表 児島 早苗
NPO 法人 交通事故後遺障害者家族の会 代表 北原 浩一
交通事故調書の開示と公正な裁きを求める会 代表 白倉 裕美子
一般社団法人 交通事故被害者家族ネットワーク 理事 上田 育生
TAV 交通死被害者の会 代表 田畑 耕一
北海道交通事故被害者の会 代表 前田 敏章

(※団体名は五十音順)

自動配送ロボットの公道（歩道）走行について（中間報告への意見）

私たちは、全国の犯罪被害者団体がゆるやかに連携している「犯罪被害者団体ネットワーク ハートバンド」（現在 20 団体）の中の交通被害者団体です。

先般 3 月には、御庁交通局が「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」）を開催し検討されている、自動配送ロボットの公道（歩道）走行問題について、被害者団体としての意見提出の機会を与えていただき大変有り難うございました。

前回の意見書でも述べたところですが、かけがえのない大切な家族の命や健康を本来道具であるはずのクルマが凶器の如く使われて奪われた私たちの共通の願いは、「こんな悲しみ苦しみは私たちで終わりにして欲しい」であり、犠牲を無にしないために、交通死傷ゼロの社会を何より求めます。

つきましては、4 月 15 日に公表された検討会の中間報告についての意見を提出させていただきます。

【意見】

重ねての意見となりますが、無人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。とりわけ、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です。

【理由 1】

中間報告が 3. 1. 1「基本的考え方」で、「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。」(59 ページ) と記し、4. 「総括」でも「特に留意した点は、歩行者の通行の安全確保である」(73 ページ) と記していることは、検討会の結論に結びつけていただきたい貴重な「考え方」です。

そして、これに基づき、3. 1. 3 項では、自動配送ロボットが危険因子とならないための諸条件が満たされるかという多くの要件について検討し「常に十分な安全性を持って、歩道等を通行できるとは言い難い」(63 ページ) と、重要な「分析」もされています。

この「考え方」と「分析」からは、「引き続き検討する必要がある」(63 ページ) などと、歩道上の歩行者の安全の担保を曖昧にする検討結果には決してならないと考えます。

【理由 2】

中間報告 3. 3 「今後更に検討を行うべき事項」の⑦に、「基本的には歩道等の歩行者と同様の場所を通行することができることとすべきある・・・」(下線は本意見提出者)とありますが、下線部は、前項でも述べた「基本的考え方」である「歩行者の安全確保」に反します。前回 3 月提出の意見書でも指摘させていただいたように、(無人の) 自動運転車は極めて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と考えられますから、無人の自動運転車の歩道通行は認められない旨を明確に記すべきと考えます。

【理由 3】

検討会が行った調査事項として、2. 5 の「国民に対するアンケート調査」がありますが、国民の命に関わる問題をアンケート項目として問うこと(特に、図 12 「モビリティが歩道を通行してよいと思うか」44 ページ) に違和感を覚えます。命の問題と利便性や経済性を天秤にかけることは出来ない(行うべきでない) と考えるからです。国民の生命の権利が絶対優先されることは、日本国憲法が第 13 条などで最も基本の人権として定めていることです。

【理由 4】

検討会のこれまでの審議内容からも、「多様な交通主体の交通ルール等の在り方」の中で検討項目とされている他の「交通主体」と無人の自動走行ロボットとの課題との特異さや違いが明白になったと思います。

前回意見書の 2-1、2-2 項でも指摘させていただいたように、この自動走行ロボットの歩道走行問題は、歩道という基本概念改変の問題であり、無人の自動運転車の公道走行問題ですので、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」の「安全」を第一義として、別途検討すべき重大問題です。

【付記意見】

なお、私たちの要望意見は、交通死傷被害ゼロの実現ですので、多岐に渡るのですが、本意見書では、標題の無人の自動配送ロボットの公道走行問題に絞って記しております。

しかし、他の搭乗型移動支援ロボットや電動キックボードなどにつきましても、歩道上の「弱者」の安全を決して脅かしてはならないという切なる願いがありますので、付記致します。

中間報告 3. 3 の④で、「歩道通行車の最高速度の基準」について「最高で時速 10 km とすることの適否を検討する」とありますが、先に述べた歩道上の「交通弱者」の絶対安全という観点から、基準速度は現行の原動機付き車椅子の時速 6 km より上げるべきではないと考えます。現行の時速 6 km 自体が危険な速度であり、さらに上げることは、3. 1. 1「基本的考え方」の「歩行者の通行の安全確保に留意し」(59 ページ) に反します。

以上

この書面についての連絡担当者

犯罪被害者団体ネットワーク ハートバンド

代表 前田 敏章

(北海道交通事故被害者の会)

携帯 090-6871-6757

tmaeda@asahi.email.ne.jp