

## プ リ ス 運 転 者 が 証 言

2021-05-14

Q: 表題は「池袋におけるプ リ ス の暴走事故」に関するものだと思いますが、情報の発信については少々悩んだそうですね？

A: そうです。この事故についてはすでに刑事裁判が始まっています。どのような切り口で発信すべきか悩みました。ですが、読者からのコメントで背中を押されました。この方はある大学で学生を指導するとともに、学界や産業界でも活躍されています。最近では世界を舞台にますます活躍されているそうです。このような読者の方々の参考になればと思い、あえて情報を発信します。

### 記

ご無沙汰しております。車の自動運転など、参考になるお言葉の数々ありがとうございます。「池袋におけるプ リ ス の暴走事故」についても、関心を持っておりますので期待しております。近況ですが最近、欧州の未来の車の開発に携わっております。

Q: 表題はどういうことですか？

A: 2021年4月27日、東京・池袋で車が暴走、親子が死亡した事故で、I被告（89）が過失運転致死傷の罪に問われた裁判で、I被告に対する被告人質問が初めて行われました。I被告は、「車が制御できないことを非常に恐ろしく感じました。パニック状態になったと思います。」と供述しました。旧通産省工業技術院の院長であったI被告は、2019年に池袋で自家用のプ リ ス を暴走させて、横断歩道に突っ込んで31歳の母親と3歳の娘を死亡させるとともに、9人に怪我をさせた罪に問われました。I被告は無罪を主張しています。27日の被告人質問でI被告は、事故当日については、「走る前に車のブレーキをチェックしましたが、異常はありませんでした」と応えました。事故当時の状況については、「アクセルを踏んでいないのに、エンジンが高回転になりました。」と説明して、「車が制御できないことを非常に恐ろしく感じました。パニック状態になったと思います。」と述べました。



図.1 池袋におけるプ リ ス 暴走事故

**HuFac Solutions, Inc.**

Q: I被告は何を根拠に無罪を主張しているのですか？

A: 「暴走の際にアクセルペダルが床に張り付いているのを見た」ことを根拠に、自身がブレーキと間違えてアクセルペダルを踏んだのではなく、車の故障で暴走が起きたと主張しています。裁判でこの証言が核心になることは間違いありません。虚偽かどうかで判決が左右される重要な証言だと思います。

Q: 「暴走でパニック状態になった」という証言と「アクセルペダルが床に張り付いているのを見た」という証言は矛盾しませんか？

A: 必ずしも矛盾するとはいえません。アクセルペダルを視覚で見たというのではなく、足による触覚で感じたのかも知れません。後述しますが、米国における多くの同種の事故でも運転者が同様の証言をしています。パニック状態で視覚と触覚を混同することは少なくありません。

Q: 被告側の弁護士が米国の話を聞いていて、「アクセルペダルが床に張り付いているのを見た」と証言すれば無罪を勝ち取れる可能性があるかと被告に助言したのではないですか？

A: 裁判の手法としてはあり得ないことではありません。裁判でも、検察が同じ疑問をもって審理の対象にするかも知れません。

Q: わが国のマスコミは、当初より高齢の被告の過失に焦点を当てて報じていましたが、どう思いますか？

A: 率直に言って、狭い視野のボトムアップ思考だと思います。トップダウン思考の弊社はもっと広い視野で考えます。米国では、2007年頃からプリウスだけでなくレクサスやカマリ、カローラといったトヨタのハイブリッド車で暴走事故が多発して大問題になっています。欧州や中国などでも同様の暴走事故が続いています。わが国のマスコミはそれを知らないのか、あるいは知っていても有力なスポンサーであるトヨタに忖度しているのか、国民にその事実をほとんど伝えていません。米国のマスコミは、専門知識も含めて問題の詳細を世界に発信しています。運転者の年齢や性別は特に問題視していません。

Q: 「トヨタのハイブリッド車の暴走事故」についてもう少し詳しく話していただけませんか？

A: 当初、トヨタは暴走事故の原因を「運転者がブレーキとアクセルを踏み間違えたため」と主張していました。ところがその後、多くの事故経験者が「アクセルペダルが床に張り付いて戻らなくなった」と証言しました。そのため、米国の連邦高速道路交通安全局（NHTSA）がトヨタに詳細な調査と報告を命じました。調査の結果、トヨタは「ハイブリッド車のアクセルペダルがフロアマットに引っ掛かって戻らなくなる可能性がある」とNHTSAに報告しました。2009年に、トヨタはリコールに応じて膨大な数のハイブリッド車のアクセルペダルとフロアマットを回収して改良型に交換しました。



図.2 レクサスのアクセルペダルとフロアマットの干渉 (トヨタによる報告)

Q: リコールでアクセルペダルとフロアマットを改良型に交換した後はどうだったのですか？

A: 改良型に交換した車でも同様の暴走事故が続きました。トヨタは明言していませんが、フロアマットの干渉はアクセルペダルの固結の主原因ではなかったようです。

Q: NHTSA とトヨタは次に何を疑ったのですか？

A: ハイブリッド車のアンチロック・ブレーキの制御システムのソフトを疑いました。2010年に、トヨタはリコールに応じて制御システムのソフトを改修しました。その後も問題は解決せず、今でも同様の暴走事故が続いています。

Q: 御社はこの問題をどのように考えているのですか？

A: 弊社はこの問題を当初から注目してきました。なぜなら、早くから原因は電磁干渉 (EMI) 以外はないと考えていたからです。

Q: この問題では、EMI は調査の対象になっていないのですか？

A: 2011年に、NHTSAがNASAと共同でトヨタのハイブリッド車の電子部品の電子的欠陥 (Electronic Defect) について調査した結果が報告されています。「電子的欠陥」にEMIが含まれているかどうかはわかりません。

Q: 調査の結果はどうだったのですか？

A: 「電子的欠陥は認められなかった」という結果です。ですが、EMIについてこのような結論を出せるはずはありません。なぜなら、EMIは証拠を一切残さず、再現もできないからです。NHTSAとNASAの研究者がEMIについて理解していないか、EMIを調査の対象にしなかったとしか考えられません。いずれにしても、EMIの可能性はまだ払拭されていないといえます。

Q: 「アクセルペダルが床に張り付いていた」という現象は、EMIが原因で起こり得るのですか？

A: 起こり得ます。公表されていませんが、航空機分野でもEMIによるシステムの暴走事故やインシデントが多発しています。弊社代表は、JAL在籍時からトップダウン思考でEMIの調査と研究を続けてきました。トップダウン思考で考えれば、トヨタの問題は航空機の「ある問題」と酷似しています。同問題でも、EMI

***HuFac Solutions, Inc.***

による部品の固結 (Stuck) が起きています。同問題は航空界を震撼させていますが、関係者はEMIが原因であることにまったく気づいていないようです。弊社は、自動車と航空機の問題がわが国の産業界で推進されている「ある技術」に起因していると考えています。アクセル<sup>レ</sup>ダルの固結とEMIの因果関係を説明できないことが、NHTSAとNASAの研究者がEMIの可能性を除外した一因と思われる。弊社は、トップダウン思考で因果関係を明確に説明することができます。

Q: 「ある問題」とか「ある技術」などと曖昧な言い方をするのはなぜですか？

A: もったいぶっているわけではありません。明らかにすれば、わが国の経済だけでなく世界経済に多大な影響を及ぼす恐れがあるからです。弊社としても慎重にならざるを得ないことをご理解ください。「ある問題」や「ある技術」について質問されても、弊社は応えられません。

Q: 最後に、今後の裁判はどうなると思いますか？

A: 予断を許すものではありませんが、証拠重視主義のわが国の裁判ではEMIについては審理されないと思います。「運転者がブレーキとアクセルを踏み間違えた」という可能性については、裁判所が世論に押されて状況証拠だけで認定するかも知れません。そうなれば、I被告は冤罪で罰せられることとなります。わが国の司法関係者が技術的見識と洞察力をもって産業界の不条理を是正できるのか、試される裁判になると思います。I被告は、「証拠不十分」で刑事裁判の無罪判決を得ても件外のだ義的責任を免れるものではありません。なぜなら、I被告はわが国の産業界の研究開発を指導すべき工業技術院という公的組織のトップにいたからです。工業技術院は、わが国の「ある技術」がEMIを助長する可能性があることに気づいて、「ある技術」の自動車や航空機、鉄道車両などへの適用を規制すべきでした。いずれにしても、池袋の事故のような悲劇が二度と繰り返されないことを切に願っています。

本情報に関する連絡先：

(株)ヒューファクソリューションズ<sup>®</sup>

URL: <http://www.hufac.co.jp>

E-mail: [info@hufac.co.jp](mailto:info@hufac.co.jp)