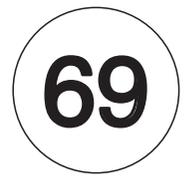


# クルマ社会 を問い直す

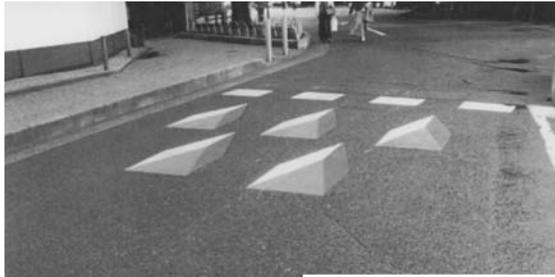
http://red.zero.jp/toinaosu/  
e-mail:toinaosu@red.zero.jp



発行：クルマ社会を問い直す会  
代表：杉田正明  
連絡先：〒270-0015  
千葉県松戸市小金上総町21-24  
杉田正明  
Tel & Fax 047-343-6814  
編集：足立礼子・林裕之・杉田正明  
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



2012年9月30日発行  
(年4回発行)  
一部400円(送料含)



視覚的にクルマのスピード  
ダウンを促す工夫をした道  
路。上は岡山市内のイメ  
ージジャンプ、右は東京・下  
沢のカラー舗装。  
(写真 三田直水さん)



★表紙用の写真を  
募集しています★

## 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

- 学習会 自動車の危険性 「死角」「構造」「速さ」という視点から (高橋大一郎) ..... 2
- 論文 ロードキルが原因の交通事故をめぐる国家賠償裁判例を通して、高校生が学んだ  
野生生物と交通の課題 (前田敏章) ..... 6
- 地域の団体の活動 自転車の安全走行を考え、広い路肩に停止線表示を要望  
(道はだれのもの? 札幌21 秋山真澄) ..... 16
- 投稿 激増する歩道横断のクルマ (小林和彦) ..... 20  
じゃあ自転車はどう走るか【6】自転車教育と自転車団体 (最終回) (富田悦哉) ..... 22  
日産自動車に対し、株主として要望を出しました (田中 牧) ..... 25  
脱クルマの暮らしで「三減」(椎名文彦) ..... 26  
この“会”の役割は (木村孝子) ..... 27  
気候変動対策のあるべき枠組み (清水真哉) ..... 27
- おすすめ書籍の紹介 『ウインの希望のものがたり』 ..... 29
- 会・会員に関連する新聞記事 津田美智子さん「私の視点」、山路卓也さん投稿 ..... 30
- メッセージほか 代表より.....32/事務局より.....33/会計よりほか.....34/案内板、原稿募集案内.....36

# 自動車の危険性 「死角」「構造」「速さ」という視点から

6月30日(土)、当会の東京ミーティングで、「ドライバーの立場から見たクルマの問題点」と題しまして、『中型貨物車の安全知識』というDVDを観ながら、発表させて頂きました。その時の話をもとに「自動車の危険性」を考えてみます。

## 1. 自動車の「死角」から生じる危険性

運転席に座ると、自動車自体の死角が生じます(乗用車の一例：前4m 後12m 右1m 左4m。但し、車種や体格によっても異なる)。

車に乗る前の確認が必要です。少なくとも前進時は車の前方を、後退時は車の後方を、前進・後退を問わず車の下方を確認しなければなりません(車の下に猫が寝ている場合も多い)。

世の中のクルマはどうでしょうか。コンビニの駐車場で店舗に向かって前進で停めたとします。後退での発進になりますから、乗る前に車の後方の確認が必要です。ところが買い物を終えて、車の後方を全く確認しないでそのまま運転席に乗るドライバーがほとんどです。運転席に座った時点で、既に運転資格失格です。

トラックやバスだと、更に死角が増えます(図1)。車の直前の下方に死角が生じます。信号待ちしていて、青信号に変わった時に、横断者などが死角部分にいないか、確かめる必要があります。この為、道路運送法の保安基準により、アンダーミラーの取り付けが義務付けられています。

世の中のトラックはどうでしょうか。あろうことか、前面ガラスの下の方に、外からの視線を遮る為の装飾板を付けているトラックがあります。死角をなるべく減らすのが安全運転のポイントなのに、死角をなるべく増やそうとしているのです(図2)。これはトラックだけでなく乗用車にも見られます。車を改造した時点で運転資格失格です。

図1 運転席からの死角(トラックの一例)

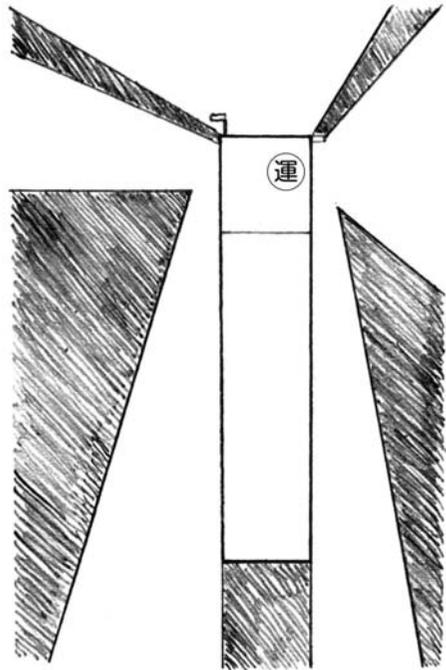
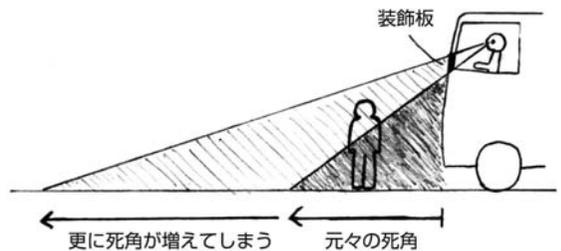


図2 装飾板は危険



トラックには右斜め後方や左斜め後方にも、相当大きな死角が生じます。右斜め後方の死角は直接顔を向けて確認することで減らすことができます(これをろくにやっていないドライバーも多いが)。左斜め後方は、直接顔を向けても、死角を減らす事が物理的に困難です。斜めに交わる交差点では、交差する道路を確認したくても、確認しきれないのです。つまり安全意識の高いドライバーであっても、十分な確認ができない、

ということです。

これは構造的に根本的な欠陥と言わざるを得ません。このような車両の販売・運行をそもそも許して良いのかが問われなければならない筈です。もし許されるとすれば、助手席に安全確認員を乗せ、安全確認の連帯責任を負わせる必要があるのではないのでしょうか。観光バスでは、自主的なのか取り決めなのか、ガイドさんが交差点確認の補助をしています。

あろうことか、走行中に左窓のカーテンを閉めているトラックがあります。即取り締まり、二度と運転業務につかせてはいけません。カーテンはあくまで、休憩や仮眠用のものです。

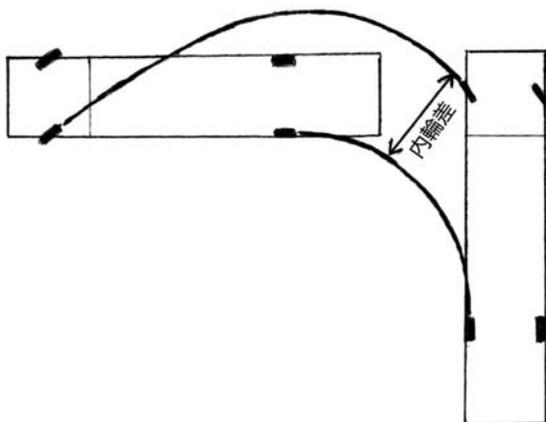
## 2. 自動車の「構造」から生じる危険性

### (1)内輪差

自動車がハンドルを切って曲がる時、後輪が前輪より内側を通ります。この前輪と後輪の通行位置の差を「内輪差」と言います(図3)。ホイールベース(前輪の中心から後輪の中心までの長さ)が長いほど、内輪差も大きくなります(ホイールベースの約3分の1。一例 普通車：約0.9m 中型車：約2.3m 大型車：約3.0m)。

トラックは内輪差が大きいことに加え、前述のように、左斜め後方に巨大な死角がある為、交

図3 内輪差



差点を左折する時、歩行者・自転車・二輪車を巻き込む事故が多発しています。

対策としては、前述の「安全確認員」に加え、歩車分離信号の推進が求められます。

### (2)リアオーバーハングによる車体振り出し

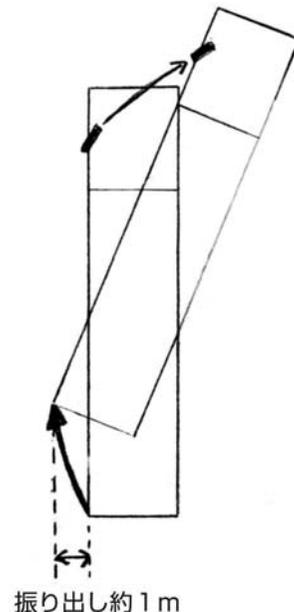
リアオーバーハングとは、後輪から車体後端までの範囲を言います。

特にトラックはリアオーバーハングが大きい為、右左折時に車の後端が反対側に飛び出します。例えば右折する時は、トラックの荷台の後部が左側に大きくはみ出すのです。その振り出し幅は1m位になる場合もあるそうです(図4)。

後輪を車体後方にずらすと、リアオーバーハングは小さくなりますが、その分ホイールベースが長くなるので、逆に内輪差が大きくなってしまいます。リアオーバーハングと内輪差は、こちらを立てればあちらが立たず、という関係にあります。

対策というより、まず現状の問題点は、リアオーバーハングそのものを知っている人が少ないことです。中型免許や大型免許を取得する人には、「リアオーバーハングによる車体振り出しを意識せざるを得ない課題」が課せられていますが、普通免許や二輪免許を取得する人が使う

図4 リアオーバーハングによる振り出し



教科書に全く紹介されていません。普通車・二輪車・自転車・歩行者もリアオーバーハングによる車体振り出しの危険性を知っていれば、右左折するトラックのすぐ脇を通ろうとは思わなくなるでしょう。

### (3) 普通車のボンネット

見通しのきかない交差点で、脇道から出ようとする普通車が、歩行者の動線を塞いで迷惑を頻繁にかけています。運転者の意識の問題とはまた別に、運転席から見通しがきく位置まで出ようとする、どうしてもボンネットが張り出すことで、歩行者の動線を塞いでしまいます。そもそも見通しのきかない交差点が多い日本で、ボンネットタイプの車に乗ること自体、歩行者の迷惑になります。日本でも昔はバスもトラックもボンネットタイプが主流でしたが、エンジンの小型化などにより、ボンネットの無いキャブオーバー型が主流になりました(図5)。専門家でないのではっきり分かりませんが、今の技術なら、乗用車もボンネットをなくすことは可能だとは思いますが、ただ、コストがかかるのと、衝突時に乗員を守るという理由で、そうしないのだと推測されます。コストやクルマ利用者優遇よりも、歩行者に迷惑を掛けないことを最優先にして欲しいです。

図5 ボンネット型とキャブオーバー型



## 3. 自動車の「速さ」から生じる危険

衝撃力 = 重さ × 速さの2乗

この数式から、車の危険性を考えてみましょう。(そもそも僕は理系でもないのに、厳密な所では多々誤りがあると思います。大雑把な考え方と思って大目に見て下さい。)

歩行者の重さを50kg、速さを時速4kmとすると、歩行中の衝撃力 = 50 × 4の2乗 = 800  
この「800」という歩行中の衝撃力を、仮に「1イタイ」という単位で表します。  
歩行者の何倍危険か、すぐに分かる単位です。

自転車の重さを10kg、乗る人間も合わせると60kg、速さを時速20キロとすると、  
自転車の衝撃力 = 60 × 20の2乗  
= 24000  
= 30イタイ

自動車の重さを1000kg、速さを時速4、20、30、40、100でそれぞれ計算してみますと、  
自動車の衝撃力  
= 1000 × 4の2乗 = 16000  
= 20イタイ  
20の2乗 = 400000  
= 500イタイ  
30の2乗 = 900000  
= 1125イタイ  
40の2乗 = 1600000  
= 2000イタイ  
100の2乗 = 10000000  
= 12500イタイ

※トラックの総重量を10000kgとすると、「0」をもう1つ加えた数字になる。

上記の数字から分かることは……

自動車は歩行者と同じ速さでも20倍危険です。歩行者よりゆっくり通らなければ危険だということです。

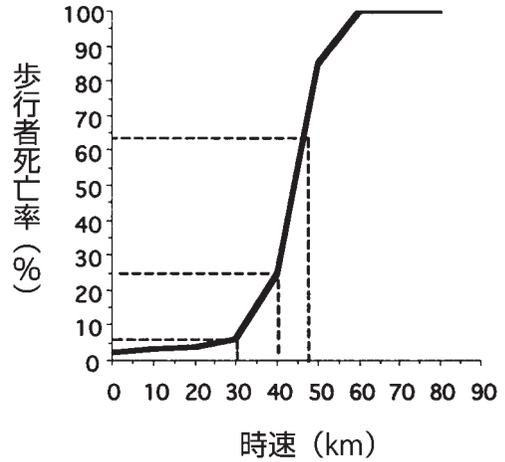
住宅街の道は制限時速30kmが世界共通になりつつありますが、日本のドライバーはプラス10km位構わないと考える人が多いです。プラス10kmで2倍危なくなるのです。逆に20kmで通れば、マイナス10kmで半分の危険になります。

スウェーデンのルンド大学クリスター・ヒデアン教授は、「歩行者の致死率は自動車の速さの4乗に比例する」との研究結果を示しています。今井博之さんの『クルマ社会と子どもたち(その

後)』という冊子でも、「衝突速度が時速30kmならば歩行者の致死率は約5%であるが、それを僅かでも上回ると、死亡率は急勾配で上昇する。例えば時速40kmなら死亡率25%、時速45kmなら死亡率は約60%です」と紹介されています(図6)。プラス10kmで5倍、プラス15kmで12倍危なくなる、とも言えるということです。

(埼玉県戸田市在住)

図6 自動車の速度と歩行者死亡率



[[クルマ社会と子どもたち] (その後):  
交通沈静化の海外の取り組み]  
(今井博之著・クルマ社会を問い直す会)



ウキツリボク(浮釣木)  
(会員K・Tさんの絵)

●お詫びとお断り●

総会時の小林成基さんの講演会報告に関して、作成予定は不明ですのでご了承ください。(担当：清水)

# ロードキルが原因の交通事故をめぐる国家賠償裁判例を通して、高校生が学んだ野生生物と交通の課題

※本稿は、社団法人北海道開発技術センター主催、第10回「野生生物と交通」研究発表会(2011年2月25日、札幌コンベンションセンター)にて発表し、同研究発表会 講演論文集(2011年2月)に掲載されたものです。

## 1. はじめに

ロードキルとは、野生生物などの個体が道路を横断する際に車両に衝突して死亡することであるが、野生生物と交通の重要課題の一つがロードキル対策である。佐伯緑他も「野生生物のための道路整備における基本理念」として「(1)ロードキルの防止、(2)移動障害の低減、(3)移動経路および生息地としての質の向上」を提案。ロードキル対策を第1に挙げている。[1]

このロードキルが原因の交通事故死に対する道路管理者の責任を問う重要な司法判断があった。2001年10月8日、道央の高速道路で発生したキツネの飛び出しが原因の交通死亡事故(以下「本件事故」)について、当時これを管理していた日本道路公団(現東日本高速道路株式会社、以下「旧道路公団」)の管理責任を問われた裁判(以下「ロードキル裁判」)で、最高裁判所第三小法廷は2010年3月2日、旧道路公団に責任は無いとする判決を下したのである。

筆者は当時、道央圏の高等学校で理科を担当していたが、生物と理科総合の授業でこの「ロードキル裁判」を教材化し、生徒がリアルタイムで野生生物と交通の課題を学ぶ特別授業を実施した。野生生物との共存という視点で、スピード幻想に取り憑かれたクルマ社会を捉え直して欲しいと考えたからである。「人も動物も殺してはならない」という被害遺族の叫びに応える課題提起と合わせて報告する。

なお、筆者がこの裁判に関心を持ち授業実践を構想した理由は、次の二つである。

一つは、私事であるが筆者の長女は16年前に

前方不注視のクルマに轢かれ17歳で交通死している。以来、遺された親として、娘の犠牲を無にしないため、クルマの効率的通行を優先する人命軽視の「クルマ優先社会」を見直し、交通死傷被害を生まない社会を創るために、北海道交通事故被害者の会の活動などを行っているが、その中で本件事故の遺族との出会いがあり、裁判等の諸取り組みを支援してきたという経緯である。[2]

もう一つは、やはり娘の事件後、クルマ優先社会を問う中で、これまでの学校教育における交通教育のあり方に課題意識を持って「スロライフ交通教育の会」を発足させ、生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造をめざし活動を進めてきたことである。[3]本稿の授業実践以前にも総合的学習の時間に「クルマ社会を考える」という3時間のテーマ学習を実践していた。

## 2. ロードキル裁判の概要

### (1)事故の概要

ロードキル裁判で問われた事故は、2006年の「野生生物と交通」第5回研究発表会で、小川 巖が「キツネが原因の高速道路における人身事故死の事例と侵入防止対策」というテーマで報告[4]した事故例である。小川 巖は、遺族の必死の取り組みを受け、「北海道における高速道の動物侵入防止柵は、そのほとんどがエゾシカ対策を意図したものであって、キツネやタヌキなどのように地中に穴を掘って侵入するタイプの動物に対しては無効と言える」と核心を突き、「動物、人間双方を死なせないために、特に高速道路では、徹底したキツネ侵入防止柵の開発と設置が急務である」と結んでいた。

事実関係の概要を、最高裁が2010年3月に確定した判決文[5]から以下引用する。なお、文中Aは被害者の高橋真理子さん(当時34歳)である。

「(1)Aは、平成13年10月8日午後7時51分ころ、北海道苫小牧市字糸井282番地74付近の高速自動車国道である北海道縦貫自動車道函館名寄線において、普通乗用自動車(以下「A車」という)を運転して走行中、約100m前方の中央分離帯付近から飛び出してきたキツネとの衝突を避けようとして急激にハンドルを切り、その結果、A車は、横滑りして中央分離帯に衝突し、車道上に停止した(以下、この事故を「本件事故」といい、上記自動車道のうち本件事故現場付近の部分を「本件道路」という)。そして、同日午後7時53分ころ、車道上に停車中のA車に後続車が衝突し、Aは、これにより頭蓋底輪状骨折等の傷害を負い、そのころ死亡した。

(2) 本件事故現場は、北海道苫小牧市の郊外であり、上記自動車道の苫小牧西インターチェンジと苫小牧東インターチェンジとの間の区間(以下「本件区間」という)にある。本件事故現場の周囲は原野であり、本件道路は、ほぼ直線で、見通しを妨げるものはなかった。

本件区間においては、道路に侵入したキツネが走行中の自動車に接触して死ぬ事故が、平成11年は25件、平成12年は34件、平成13年は本件事故日である同年10月8日時点で46件発生していた。また、上記自動車道の別の区間で、道路に侵入したキツネとの衝突を避けようとした自動車が中央分離帯に衝突しその運転者が死亡する事故が、平成6年に1件発生していた。

(3) 本件道路には、動物注意の標識が設置されており、また、動物の道路への侵入を防止するため、有刺鉄線の柵と金網の柵が設置されていた。有刺鉄線の柵には鉄線相互間に20cmの間隔があり、金網の柵と地面との間には約10cmの透き間があった。日本道路公団が平成元年に発行した「高速道路と野生生物」と題する資料には、キツネ等の小動物の侵入を防止するための対策として、金網の柵に変更した上、柵と地面との透き間を無くし、動物が地面を掘って侵入しないように地面にコンクリートを敷くことが示されていた。」

## (2)遺族の願いと裁判の経過

遺された両親(高橋雅志・利子夫妻)は、刑事・

民事と続く長期の取り組みについて「“動物ならひき殺せ”に疑問符をもって起した訴訟であり、いつも亡き娘の“人間の命も野生動物の命も守って”という声を聴きながら裁判を闘ってきた。このことは道路管理者の意識改革があげばできる」と、その切なる思いを2007年9月作成の署名依頼文書に記している。

裁判と遺族の取り組み(括弧内)経過を略記するが、直接の死亡原因となった加害運転者の刑事裁判が、起訴まで1年6月、判決までにはさらに1年5月を要している。遺族は、悲嘆に暮れながらも、真相究明と公正な裁きに自ら奔走しなければならなかったのである。

■ 2001年10月8日 事故発生

■ 2003年3月31日 加害運転者起訴(目撃証言を求める意見広告・チラシ配布、告訴状・上申書・要請署名)

■ 2004年8月23日 札幌地裁判決(上申書)

■ 2004年9月 旧道路公団に対し国家賠償法2条に基づき、損害賠償請求裁判を提起。

■ 2007年7月13日 札幌地裁は請求を棄却。原告控訴。

■ 2008年4月18日 札幌高裁は旧道路公団の瑕疵を認定する逆転判決。(要請署名)旧道路公団は上告。

■ 2010年1月26日 最高裁第三小法廷にて審理、結審

■ 2010年3月2日 最高裁判決(要請はがき)

## (3)裁判の争点

事故から約3年を要した刑事裁判で、真理子さんを直接死に至らしめた後続車の運転者は裁かれた。しかし遺族は「人間の命も野生動物の命も守って」という亡き娘さんの「声」に応えるためには、事故を教訓にロードキル対策を万全にすること以外にないと考え、困難とされる国家賠償裁判を提起するに至る。

代理人である青野渉弁護士や野生生物と交通の研究者の協力を得て明らかにされた裁判での争点(原告の主張点)は以下の3点である。

①国家賠償法2条1項の趣旨は、营造物(道路)の設置や管理の瑕疵は、設置者の行為の違法性や過失は問わず、客観的な「状態」によって判

断されるものであり、当時の現場はフェンスの形状などからキツネが自由に入出りできる「状態」で、ロードキルが多発し、それによる本件以外の死亡事故も起きていたのであるから「営造物が他人に危害を及ぼす危険性のある状態であった」ことは明白である。

②旧道路公団は、事故の12年前に「高速道路と野生動物」という公団内部の研究資料で、キツネのように地面を掘る動物の侵入を防ぐ有効対策として下部のコンクリート化の必要性を把握していながら、その後の改修工事の際にもこの資料は活かされなかったのであり、予見可能性、結果回避可能性があったのであるから、瑕疵は明白である。

③河川等の「自然公物」ではなく、高速道路のようにゼロから作り上げた「人工公物」に求められる安全性は、より高度なものが求められるのであって、全国的に標準化されていないとか

予算上の制約では免責されない。

#### (4)高裁での画期的逆転判決

しかし2007年、一審の札幌地裁は原告の訴えを認めず請求棄却。遺族は直ちに札幌高裁へ控訴。2度目の署名要請(9493筆)も行う。

そして、2008年4月18日、札幌高裁は高橋さんの主張を認める画期的裁決を下す。判決の要旨は以下である。

「高速道路は、法定の最高速度が時速100kmの最高規格の自動車専用道路であり、キツネが容易に侵入できる状態は、動物注意の標識設置があっても、“通常有すべき安全性”を欠いていること、および、既に有効な侵入防止対策が示されていたのであるから、本件道路には設置又は管理の瑕疵があったというべきである。」[6]

この判決はメディアも注目し、北海道新聞は2008年4月19日の1面で「道央道でキツネ避け

亡くなる直前に撮影した眞理子さんの遺影を手に、裁判所内で会見する高橋利子さん(左)と志さん(右)2008年4月18日午後4時半



## キツネ回避事故死判決

# 「娘の命報われる」

## 両親、遺影抱く手に力

札幌高裁の末永雄裁判長が「東日本高速道路の責任を認めました」と述べるのを、父は泣きながら聞いた。母は、ハンカチにくるんだ遺影の娘を胸に抱きしめた。18日、東日本高速道路(旧日本道路公団)を相手取った損害賠償請求訴訟の控訴審で、空蘭市の高橋雅志さん(左)と利子さん(右)は、逆転勝訴の喜びをかみしめた。(写真参照)

(一面参照)

長女眞理子さん(当時10歳)が、苫小牧市内の道央自動車道で亡くなったからおよそ七年。「人の命も、動物の命も大切に高速道路にしてほしい」と願って、同社を提訴してから三年半がたった。眞理子さんの部屋と語った。

裁判所内で会見したのは、七年前のままだし高橋さん夫妻は涙で目も赤い。その目元に戻った妻は「1万人の方たちが支援の署名をしてください。娘の友人をはじめ、多くの人たちに支えられた。これで、高速道路で動物の侵入対策が早く行われるように」と祈った。

しかし、雅志さんは「お父さん、たいてい告すぞとみられることについて、原告代理人の青野渉弁護士(札幌)に「告されれば、この判決が最高裁で確定することを切望する」とうちは明かした。

## 運転者の目線で判断

判決は、キツネが侵入をめぐり、高速道路の安全管理が問われた。損害賠償請求訴訟の札幌高裁判決は、一般の運転者の常識に沿って、高速道路のあるべき姿を示したといえる。

判決は、キツネが侵入をめぐり、高速道路の安全管理が問われた。損害賠償請求訴訟の札幌高裁判決は、一般の運転者の常識に沿って、高速道路のあるべき姿を示したといえる。

判決は、キツネが侵入をめぐり、高速道路の安全管理が問われた。損害賠償請求訴訟の札幌高裁判決は、一般の運転者の常識に沿って、高速道路のあるべき姿を示したといえる。

図1 北海道新聞2008年4月19日

事故死 旧公団の過失認定 防止策が不十分」と画期的判断を報じた。図1は同紙35面の記事である。

しかし、旧道路公団側は上告。判断は最高裁に委ねられることになる。

### (5)最高裁は原審破棄

最高裁が上告を棄却せず、審理が開かれる(=原審の見直しの可能性有り)ことが明らかになった頃、またしても動物の飛び出しが原因の悲報が伝えられた。見出しは「道央道で横転1人死亡1人重体、『動物避けた』、千歳の道央自動車道」(北海道新聞2009年12月14日)であり、概要は、12月13日午前2時5分発生、現場は高橋真理子さんの事故現場から20kmほど離れた箇所、自動車が横転し7名が死傷したという事件である。

犠牲をくり返して欲しくないと必死で取り組む遺族の願いに反する悲劇。「生命尊重」という文言には誰一人異を唱えることはないのに、人命軽視のクルマ優先社会を追認するかのよう司法判断がなされようとしている事態に、手をこまねいてはならないと考えた。ロードキルとクルマ社会の問題を広く世論に訴え、万全な対策を早期にと願ひ、高橋さんと相談し緊急に提起したのが最高裁へのはがき要請運動である。要請主旨は「高速道路でのロードキル対策を怠り、高橋真理子さん死亡交通事故の原因となった旧道路公団の管理責任を明確にした札幌高裁判決を支持し、不当な旧道路公団の上告棄却を求め」とし、上告が棄却されるべき理由(前述2-(3)の主張点)を記したはがき投函運動をメールやインターネット等で呼びかけた。これには道外からも協力が相次ぎ、約3週間の短期間ながら、最高裁へ届けられたはがきの枚数は把握できただけで2438枚に達した。

しかし最高裁第三小法廷(裁判長裁判官藤田宙靖)は、2010年3月2日、「原判決中、上告人敗訴部分を破棄する」という判決を下した。判決文は破棄の「理由」を要旨次のように述べている。[5]

i) キツネ等の小動物の侵入があつたとしても、

表1 キツネが人身事故の原因となった事例[4]

年	場所	道路別	事故の状況	被害者数
1989	南区藤野	国道	対向車線はみ出し	重1傷2
1990	新十津川	道道	橋の欄干に激突	傷3
1994	北広島	道央道	中央分離帯に衝突	死1
1995	赤井川村	国道	対向車線を越え崖に	死1傷1
1996	三笠市桂沢	国道	標識の支柱に激突	死1
2001	苫小牧	道央道	中央分離帯に衝突後前方不注視後続車に	死1
2001	長万部町	国道	対向車線でトラックに	死1傷1
2003	富良野市	市道	対向車に激突	死1傷3
2003	当別町	道道	川へ転落	死2傷3

自動車の死傷事故発生の危険性は高いものではなく、適切な運転操作での回避を期待できる。

ii) キツネ等への「本件資料に示されていたような対策」が、全国的に広く採られてはいない。  
iii) 上記対策を講ずるには多額の費用を要するし、動物注意の標識は運転者への適切な注意喚起である。

この判決と判決理由は、全て是認し難い内容であるが、判決理由(i)の問題点について、代理人の青野渉弁護士は次のように報告した。

「キツネ等の中小動物に驚いて運転操作を誤る事故は多数発生しており、提訴時に、過去10年ほどの北海道内の交通事故の新聞記事を調べてみましたが、キツネが原因の死亡事故は10件ほど発生していました。(表1)これらの重大事故に共通するのは、夜間の事故であることと、高速走行をしていたことです。時速100km/hで走行中に自動車のライトの照射範囲に突然キツネが現れた場合、瞬時にそれが何であるか判断して、適切な運転操作をすることは簡単ではありません。突然の事態に驚いて、ハンドルやブレーキ操作を誤り、事故につながる危険はかなり高いといえます。そして、いったん事故が起きれば、高速走行中である以上、重大事故になります。」[7]

### 3. 特別授業「ロードキル裁判」の実践

最高裁での判決に向けてはがき要請運動をとりくむ中、担当する理科授業でこのテーマを扱うことはできないかと検討した。総合的学習の

時間での「クルマ社会を考える」というテーマ学習との関連もあったが、重要な司法判断がされようとしているロードキル裁判をリアルタイムで学ぶ意義、および本事故現場は生徒が通う学校所在地から30kmほどの身近な事例ということも考慮した。

### (1) 授業の概要

- ・対象クラス：北海道千歳高等学校定時制2学年20名、および3学年15名
- ・教科、単元、実施日：
  - 2年「生物I」、環境と生物、2010年2月22日
  - 3年「理科総合」、特別授業、2010年2月24日
- ・テーマ：ロードキル裁判～人も動物も殺してはならない～
- ・目的：(i) 生命尊重、野生生物との共生という視点から、具体例として、ロードキルの現状と課題について学ぶ。(ii) 被害遺族のとりくみから浮き彫りになった野生生物と道路建設・交通の課題、そしてその背景にあるクルマ社会の問題について主体的に学ぶ。

### (2) 授業の展開

授業は、資料プリントを配布し、写真図版を含む約40枚のスライドによって提示、発問、討議、説明という形で約45分行った。次時にレポート記入。後日、最高裁での判決についての報告も行った。

- ① 導入：運転中に動物が飛び出したときの行動
- 最初に、前出2009年12月13日道央道での事故例を示し、運転していてキツネが道路に飛び出したら、自分ならどうするかについて、二つの選択肢「(A)動物には可哀想だが、ハンドル操作で避けようとするのは危険すぎるので、中小の動物なら轢いてしまうと思う。事故に遭った人は不運だが、運転操作が悪かったと思う。(B)動物を避けようと、とっさに、ハンドルを切ってしまうと思う」から挙手を求めた。
- 続けて、高速道路の安全問題について「(C)高速道路では動物の飛び出しにハンドル操作で避けることは出来ないから、道路に動物が侵入しないように対策をすべき(D)一般道も含め全ての道路に野生動物の侵入を防ぐのは無理だから、犠

牲者には気の毒だがこの事故も仕方のない事故。動物も人も殺すなというのは無理だと思う」のどちらに近いか質問。生徒の反応はBとCが多数であったが、およそ3割の生徒はA、Dに手を挙げた。

### ② 本事故とロードキルの説明：

- ・高橋真理子さんの被害事故の概要を説明
- ・高橋さんが捜査段階で担当警察官から言われた「(キツネが飛び出したとき)自分なら轢く。ハンドルを切るのは間違っている」との発言について、遺族の気持ちと重ね合わせながら考えさせる。
- ・ロードキルの説明では、野生動物が道路に出てくるのは、道路建設によって棲みかを分断されたためであり、子別れや給餌というごく自然な行動であることを話し、例えば、2002年には全国で35、933件も発生し、件数も道路の延長に伴い増えていること(道路公団資料)などを説明した。そして、本件道路付近のロードキル件数(表2)、および道内でのキツネが原因の交通死傷事例が頻発している現状(表1)について具体的に説明した。

表2 ロードキルの件数  
道央道 苫小牧西IC～東IC付近 [4]

動物/年	H11	H12	H13	H14	H15	H16
キツネ	25	34	69	53	28	15
タヌキ	26	8	14	8	15	36
シカ		1	1			3
その他※	1	3	5	7	3	6
計	52	47	89	68	46	60
鳥類	17	29	32	29	22	27

※その他:イタチ、リス、アライグマ、ウサギ、ネズミ、ネコ、イヌ

- ・表2の説明中、本事故が起きた2001(H13)年のキツネのロードキル件数69件に高橋真理子さんの事故は含まれていない(キツネが逃げている)ことを説明すると、生徒は驚き、改めて統計資料に表れない危険な状況を感じとったようであった。

### ③ 裁判での争点：

高橋さんの取り組みと裁判の経過を説明する中で、前記2-(3)の争点について、フェンスは

本件事故後行われた改修でも改善はされていないこと(図3)や、本件事故の12年前(1989年)の日本道路公団資料「高速道路と野生動物-人と動物の共存を目指して-」[8]から図4を示し、「接地面の土がやわらかいと、掘ってくぐり抜けてしまうのでコンクリート化が必要である」との説明が付してあったことなどを強調した。

④ まとめ：

次の発問を課題提起として行った。「高速道路では動物の侵入を完全に防ぐ対策が採られるべきである。しかし、国道や道道など一般道において侵入防止柵をめぐることは不可能である。ではどうすれば良いのか。」

筆者が提案したのは、動物が飛び出しても、なおかつ衝突を避けることができる安全な速度での走行である。これは、小川巖が「スピードがそれほど速くなければ、動物は車を難なくかわせるのに、ある速度以上になると、難しくなる」[9]と述べていることに着目したものである。

最後に最高裁での判断が迫るなか、はがき要請運動の主旨も紹介したが、授業後に協力を申し出て家族分のはがきを受け取っていく生徒も多かった。

⑤ レポートを作成し生徒の意見を最高裁へ：

次時の生物授業の冒頭、最高裁判所裁判官宛意見と高橋さんへの励ましのレポート「ロードキル裁判～人も動物も殺してはならない～の授業を受けて」を作成。意見は判決日が迫った2月25日に「本事案に関しての生徒の意見を聞いて下さい」という文書を付して最高裁判所第三小法廷裁判長裁判官宛送付した。

(3)生徒が学んだ野生生物と交通の課題

この授業から生徒が学んだものは、提出された18枚のレポートから次の2点にまとめられる。(i)ロードキルの実態と課題について知り、野生生物と人間との共生にとって、道路交通の問題は身近で重要な課題であるとの認識を新たにした。(ii)命の尊厳を基底に、クルマ優先社会の問題を具体的に捉えることが出来た。

以下に、レポートからの抜粋を示すが、定時制は働きながら学ぶ生徒が多く、年齢層にも幅があり免許取得者もいるので、しっかりした感

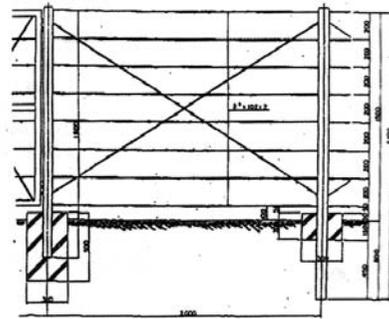


図2 改修前の侵入防止柵[4]



図3 改修後の現場の柵[4]

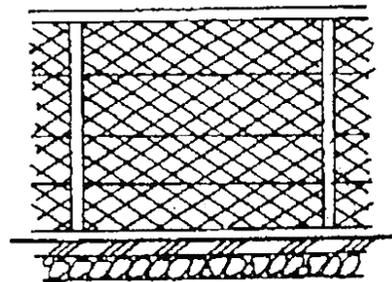


図4 日本道路公団が示していた防止柵[8]

想意見が多い。

■今から7年前に運送会社に入社して弁当の配達業務をしており、千歳から室蘭に毎日弁当を運んでいました。ちょうど白老のあたりを通るたびに猫やキツネ、犬など車にひかれて死んでいるのをみました。最初の頃はかわいそうだと思い、心が痛いのが感じましたが、仕事をしていくうちに“しょうがない、飛び出てくる動物が悪い”と思うようになりました。しかしこれからは違うと思います。なぜならロードキルについ

て前田先生が多くの事を教えてくれたからです。そしてロードキルに対して人生や信念を貫き通してたたかっている高橋さんのことを聞いたからです。高橋さん、裁判に勝って下さい。この裁判は、人の「博愛」と「慈愛」を人がとりもどすためのたたかいです。【男子30歳】

■もし私が現場に居た本人だったら、反射的にキツネをよけると思います。ネコが飛び出しても、ひかずに当然よけます。それは人間だったらあたりまえで、「動物だったら轢いてしまえ」というのはおかしい。侵入防止対策をなぜ無視したのか。もし自分の家族や身内がそうなったらと考えたら誰もがそう思うだろう。無駄な部分に税金を使うなら、一人でも命を救って欲しい。【女子】

■自分はロードキルがどのようなものか知りませんでした。前に5回くらい道路のまん中に動物の死がいを見たことがあります。人が、動物を、生きてる命をひいていいわけがないと、自分は思います。【男子】

■己の利益ばかり考えるのは如何なものか。人の勝手に殺して良いのか。人間は偉くなんかない。二度とこのような事が起こらない様に、旧日本道路公団側は責任をとるべきだと思います。【女子】

■人が造った道路で、人はもちろん、動物も殺してはいけないと思います。上告を棄却しなければ「自分の命を守るためなら動物も殺してかまわない」ととると思います。それはあまりに人間勝手ではないでしょうか。人間が造る道路なら人間が責任をもつべきです。【女子】

■法律がわからない私でもわかったことがあります。人なら、何かを守ろうとか助けようとか思うのが“普通”ではないですか。動物だから、人だから関係ない。同じ尊い命。もし私だったら、もちろん高橋さんと同じ行動をとっていると思います。【女子】

■最高裁までいくこと自体がおかしい。責任のがれとか汚いです。死者がでていくというのに、弁護士

をつけるお金が在るなら工事に回すべきです。

【女子】

■道路の安全性を変えることはもちろん、自動車の安全性にも今まで以上に向き合うべきだと思う。一般道で出せるスピードは最高でも60km/hという決まりがあるのに、自動車はそれよりもはるかに速いスピードを出せるようになってくるのでは、つじつまが合わない気がする。命ってたくさん在るけど、その命はひとつしかない。このテーマについてなんとなく考えるのではなくて、時間をかけて正しいことを出して欲しい。

【女子】

#### 4. 提案 ～まとめにかえて～

##### (1)ロードキル問題の抜本対策に必要な速度制限見直し

司法判断によって動物侵入防止対策の推進を後押しするという事は出来なかったが、ロードキルの現状は深刻である。本件現場のように有効な侵入防止柵への改善がなされないのが、道内における高速道路のロードキル件数は、提訴時には年平均1800件と言われたが、民営化後も4年間の平均1928件と増加傾向にある(表3)。また最近も、「道東を中心にエゾシカの衝突事故発生件数が年々増加している」(北海道新聞2010年12月4日)と報道されたように、課題はより深刻化している。

ロードキルとロードキルが原因の交通事故を

表3 民営化後の道内高速道路のロードキル[10]

動物別の路上障害物処理件数(北海道の高速道路のみ)

	H18	H19	H20	H21	合計
たぬき	362	402	382	460	1606
きつね	305	277	282	348	1212
いのしし	0	0	0	0	0
しか	33	31	40	32	136
くま	0	0	1	0	1
いぬ・ねこ	109	127	120	107	463
鳥類	641	792	718	796	2947
その他動物	260	297	330	458	1345
合計	1710	1926	1873	2201	7710

※数値は、交通管理巡回時に処理した実績値  
※その他動物とは、判別ができない動物

防ぐための対策として、既に指摘されているように、元々あった動物の通り道を復元するという理念で「エコロード」と呼ばれるオーバブリッジやアンダーパスによる横断経路の確保、そして道路への侵入防止対策が不可欠である。特に高速道路においては侵入防止柵を万全にすることが急務であり、具体的には、キツネなど地面を掘る習性のある中小動物対策のために鉄板を地中に埋め込むなどの改善[4]が早期に求められる。

筆者は、これらに加えて、速度制限の見直しが必要と考える。動物の飛び出しによる交通事故対策として、ロードキルの多発地帯や時期などの情報をドライバーに与え注意を促すこともあげられるが、高速走行では人の反応時間の限界や運転視野が狭くなることなどにより、突然の動物の飛び出しに衝突回避は不可能である。夜間ではなおさらであって、注意看板は低速(例えば時速40キロ以下)での走行という条件でのみ有効な対策である。

例えば濃霧や吹雪による視界不良時に速度制限をするように、ロードキルや動物出現情報があった区間は、動物の飛び出しが原因の交通事故を起こさせない安全な速度～例えば高速道路においては時速60キロ、一般道路においてはさらに低速～に制限することが肝要である。動物の習性から時間帯の特徴が顕著であれば夜間のみ制限という検討もあるだろう。運転する人もそして動物も衝突を避けられる速度設定を徹底しなければならない。

なお、ロードキル防止対策として、制限速度に言及した研究報告は寡少と思われる。筆者が見聞した報告例に、米国アイオワ州でシカの横断が原因で死亡した原告側が幹線道路の夜間の走行速度を低速に制限することを怠った過失も含め州に訴えた判例がある[11]が、この速度問題が司法の場でどのように裁決されたのかという記述はない。

## (2)クルマ社会を見直し、脱スピードへの意識改革を

ロードキル対策に肝腎な速度制限が関係者の間でも課題にされてこなかったのは何故か。筆

者はこれも現在のクルマ優先社会とそれを支えるスピード幻想社会にその因があると考える。「人も動物も殺してはならない」という野生生物と交通の課題解決には、行政関係者をはじめ社会全体がクルマ優先を脱する意識改革が必要である。

政府は現在「交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱」としての、第9次交通安全基本計画を検討中である。その中間案の中でも「道路交通事故による経済的損失」として「(非金銭的)死亡損失23、300億円、(医療費、慰謝料、逸失利益等の金銭的)人的損失14、840億円」などという数値を出しているように、命を経済的損失と論じる悪しき功利主義を背景に生命尊重を冒瀆する「クルマ優先社会」が形成されている。人の安全や環境保全という課題に馴染むべくもない筈の「費用対効果」という概念が常用されているのである。

日本における「野生生物と交通」の諸課題への対策の不備を、中島敦司は「スイスにおける人と自然に優しい“近自然道づくり”」[12]の中で次の様に指摘している。「(スイスは)国中が開発の影響を受ける可能性のあることを前提に、日ごろから国中の自然環境の調査を実施しているのである。日本の場合、計画が先であって、それから対象地とそれに極めて近傍とも言わざるを得ない「周辺」のアセスが行われるに止まっていることが大半」。さらに中島敦司は同じ報告の中で、スイスのアウトバーンを移動した時に、幅約100mの「エコブリッジ」(スイスでは概ね50m幅が基本)を見て、最大でも20m程度の日本との差を実感したとも述べている。

## (3)野生生物と交通の課題を学校教育で

教育基本法の定める教育の目的は「人格の完成」であり、命の教育はその重要な要素である。学習指導要領の生物分野の目標にも、「生命を尊重する態度を育て」(小学校)、「自然と人間のかかわり方について認識を深め」(中学校)、「生態系の保全の重要性を認識すること。人間の活動によって生態系が攪乱され、生物の多様性が損なわれることがあることを扱うこと」(高等学校)などと位置づけられている。[13]

にもかかわらず、「動物ならひき殺せ」と行政関係者に言わせる社会の反教育性は問題である。生命尊重を育む社会をつくるために、学校教育においても「野生生物と交通」の現状と課題を具体例で学ぶ必要がある。理科や生物の教科および道徳や総合的学習の時間のテーマとしてとりあげ、命の教育を中核に、生態系の保全や人間活動と環境という課題と結合させる授業実践を提案する。[表4] その際、高橋真理子さんの遺族が取り組んだロードキル裁判の具体例は重要な教材例と考える。

## 5. おわりに

筆者は2010年秋に開催された第9次交通安全基本計画中間案に関する公聴会に公述人として意見発表する機会を得たので、真に生命尊重を貫いた計画へとパラダイムの転換を主張するとともに、その項目すら設けられていないロード

キル対策を計画に位置づけるよう提言した。

裁判で直接問われたのは旧道路公団の管理責任であるが、真に問われているのは、遺されたご両親が亡き真理子さんに代わって訴えた「人も動物も殺してはならない」を行政や社会がどう聴くのかということである。

瑞々しい感性の高校生はこの真理子さんの願いを真摯に聴き、確かな学習をした。ロードキル裁判で問われた課題の解決は今後の各方面の取り組み努力にかかっている。

## 参考文献

- [1] 佐伯緑・飯塚康雄・内山拓也・松江正彦、2005、マイナスからプラスへ～野生生物のための積極的な道路整備、第4回 野生生物と交通：41-48
- [2] 前田敏章、HP「交通死、遺された親の叫び」：<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/>

表4 学校教育での「野生生物と交通」のテーマと位置づけ例

教科等	テーマ例	内容例	(単元) 学習指導要領の位置づけ
(小) 道徳	動物にやさしい道とクルマ	ロードキルとエコロードなど防止対策、車の速度	生命の尊さを感じ取り、生命あるものを大切にす。自然のすばらしさや不思議さに感動し、自然や動物を大切にす
(小) 総合	同上	同上	教科等の枠を超えた横断的・総合的な学習
(小) 理科	同上	ロードキルとその防止対策	(生物と環境)生物と環境とのかかわりについての考えを持つことができる
(中) 理科	野生生物と交通	同上	(自然と人間)生命を尊重し、自然環境の保全に寄与する態度が育成されるようにすること
(中) 道徳	ロードキルと道路とクルマ	ロードキルと「ロードキル裁判」	生命の尊さを理解し、かけがえのない自他の生命を尊重する
(中) 総合	同上	「ロードキル裁判」とクルマ社会	教科等の枠を超えた横断的・総合的な学習、探求的な学習。日常生活や社会とのかかわりを重視する
(高) 生物基礎	野生生物と交通	「ロードキル裁判」	(生態系とその保存)生態系のバランスについて理解し、生態系の保全の重要性を認識する
(高) 現代社会	ロードキルとクルマ社会	交通死傷被害の実相、「ロードキル裁判」とクルマ社会	(共に生きる社会を目指して)持続可能な社会の形成に参画するという観点から課題を探究する活動を通して、現代社会に対する理解を深めさせる…
(高) 総合	クルマ社会を考える	交通死傷被害の実相、クルマを科学する、「ロードキル裁判」とクルマ社会	教科等の枠を超えた横断的・総合的な学習、探求的な学習。日常生活や社会とのかかわりを重視する。

総合：総合的学習の時間

- [3] 前田敏章、2008、スローライフ交通教育の意義と教育現場での実践事例、交通権25号：73-87、交通権学会
- [4] 小川 巖、2006、キツネが原因の高速道路における人身事故死の事例と侵入防止対策、第5回 野生生物と交通：5-10
- [5] 最高裁判所第三小法廷、平成22年（受）第1418号判決、平成22年3月2日
- [6] 札幌高裁、平成19年（ネ）第247号損害賠償請求控訴事件判決、平成20年4月18日
- [7] 北海道交通事故被害者の会、2010、会報33号：4-5
- [8] 道路建設における野生動物等対策調査委員会、1989、高速道路と野生動物一人と動物の共存を目指して一：42 日本道路公団
- [9] 北海道新聞1996年4月8日「生きもの生活

- 白書」
- [10] NEXCO東日本お客さまセンター 2010年12月
- [11] 山本千雅子・岸邦宏・佐藤馨一、ロードキルに起因する交通事故の道路管理者責任についての海外判例に関する研究、<http://www.gradus.net>
- [12] 中島敦司、スイスにおける人と自然に優しい「近自然道づくり」[http://www.wakayama-u.ac.jp/~nakat/PDF/syunka\\_road.pdf](http://www.wakayama-u.ac.jp/~nakat/PDF/syunka_road.pdf)
- [13] 小学校・中学校・高等学校学習指導要領、2008~2009、文部科学省

(札幌市在住 北海道交通事故被害者の会・スローライフ交通教育の会)



研究発表会(北海道開発技術センター主催)が25日、札幌市白石区  
の札幌コンベンションセンターで開かれ、元  
高校教師で「スローラ  
イフ交通教育の会」の  
前田敏章事務局長(61)  
が、ロードキル裁判を  
取り上げた授業実践を  
報告した。

ロードキルとは、道  
路に進入した動物が車  
にはねられ死ぬこと。  
前田さんは千歳高定時  
制で教えていた当時、  
2001年に道央道で  
キツネを避けようとし  
て事故死した女性の両  
親が、道路管理者の責  
任を求めて提訴した裁  
判について授業で紹  
介。生徒に道路交通で  
失われる命の重みを考  
えさせた。

自身も、1995年  
に当時17歳の長女を交  
通事故で亡くした前田  
さんは「スピード優先  
社会を見直し、人も動  
物も車で殺してはなら  
ない」と学校で教えてほ  
しい」と提言した。

(佐々木学)

2011年2月16日 北海道新聞朝刊

## 自転車の安全走行を考え、 広い路肩に停止線表示を要望

秋山真澄(道はだれのもの?札幌21・運営委員)

「道はだれのもの?札幌21」(’97設立)は、歩行者、自転車、車の“安全を第一とする共存”を願い、生活者の視点で交通環境の在り方を探り、改善を求めてきました。活動を通し、自転車に焦点を合わせることで問題点が浮き彫りになることに気づきました。

2009年、自転車専用の道路ネットワーク整備の着手を求める陳情書を札幌市議会に提出、同年暮れに市長宛「札幌都心に『自転車の専用道』を!」の要望書を1,165名の署名と共に届けました。同じ頃、市が「自転車利用のあり方検討会議」を設置するにあたり、公募の市民委員に応募し参画しました。1年以上に及ぶ会議をまとめた提言は検討会議会長より市長に手渡されました。

「出来るところから自転車のための施策を取り組んでいきたい」「堆雪スペースとレーンの兼用が良いのでは?」など、市長からも前向きなコメントが出されたそうです。

検討会議の提言を受け、2011年5月、自転車利用者や歩行者にとってより良い環境を目指す「札幌市自転車利用総合計画」が策定されました。1974年に「札幌市自転車安全利用計画」が策定されてから実に37年後となります。昨年9月、市は西区川添通の車道両端を1m巾で700mの区間着色し、「自転車走行指導帯」(専用レーンではない!)を設けました。

これに続く走行環境整備に関する具体的な計画は広報されておりませんが、当会としては、関係機関に対し、諦めずに働きかけていく心積もりです。

その一環として、この度初めて「自転車一時停止線」の標示を北海道公安委員会に要望しました(資料1)。札幌都心の(通称)南大通や北大通に付帯する広い路肩は、自転車の通行に便利

で走行帯の役割をはたしています。しかし交差点での左折巻き込み事故が懸念されるので、横断歩道手前の路肩に自転車用の一時停止線を標示して欲しいという要望です。

大通公園の南北を走るそれぞれ一方通行の道路は、3車線ずつある上に2m弱の広い路肩(写真参照)が付いており、駐車禁止であるにも関わらず駐車した車をよく見かけます。道交法によれば縁石迄が車道で、それなら路肩にも一時停止線が延長されて引かれる筈です。車道外側線より縁石側の路肩に一時停止線が無いのは「車道ではない」扱いのためと考えられます。道路管理者と交通管理者が異なる判断をしているのでしょうか?また、自転車は車道の左端を走るという原則を厳密に解釈するならば、外側線の右側(中央線寄り)を走るのが正しく、路肩走行は例外と言えましょう。しかしながら、札幌市街地には路肩が広い道路が結構あるので、自転車が走っても良いと位置づけ、誰にでも見えるように停止線を標示することを提案・要望した次第です。



(写真)通称北大通。  
広い路肩があるが一時停止線はない。

(資料1)

北海道公安委員会 御中

自動車からの左折巻き込み事故を回避し自転車のスムーズな直進・左折走行を行うための

## 自転車用一時停止線の標示をお願いする要望書

平成24年5月1日  
道はだれのもの？札幌21  
代表 大場 邦夫

自転車の車道左側走行は法律で定められておりますが、車道の幅員の問題や、車道走行の危険、車の渋滞等のためになかなかうまくいっていないのが現状です。その中でも自動車による左折時の巻き込み事故は昔から問題視されており、自転車の車道走行の大きな阻害要因のひとつとなっております。また、車道には、自転車の車道走行のための指示標識や安全標示が皆無なことも事実であり、大きな社会的批判の的となっております。

他方で、札幌市街地には、ほかの都府県などと違って、広い路肩のある道路が数多く散在して自転車の幸便な安全走行帯となっております。わたしたちは、自転車と自動車の共存を願う市民の立場から、ここを、自転車の車道走行のモデルにして、なおかつ、自動車からの左折巻き込み事故回避のモデルエリアにするように切望し、ここに貴委員会をお願いする次第となりました。

私たちは長い間自転車の車道走行のための運動を行って参りました。北海道警察や札幌市の道路管理者には改善の要望も出してきております。できるところから改善することをモットーに、この度は表題のように自転車の一時停止線の車道への標示をお願いしたいと思います。

### 記

#### 1、要望事項

交差点前の自動車の一時停止線と同様に、自転車走行が可能な広い路肩部分にも自転車の一時停止線を標示マークしていただくこと。

#### 1、理由

自動車の左折時の自転車巻き込み事故の回避、自転車のスムーズな交差点直進および左折走行のため。

このことはまた、自転車の車道走行の原則をつよくPRし自動車ドライバー、自転車ドライバーのそのような自覚を促す効果も期待できる。

#### 1、場所

札幌市中央区南大通四丁目歩道側路肩。

ほか当場所に準ずる自転車が優先的に走行できる広さのある都心部の路肩。

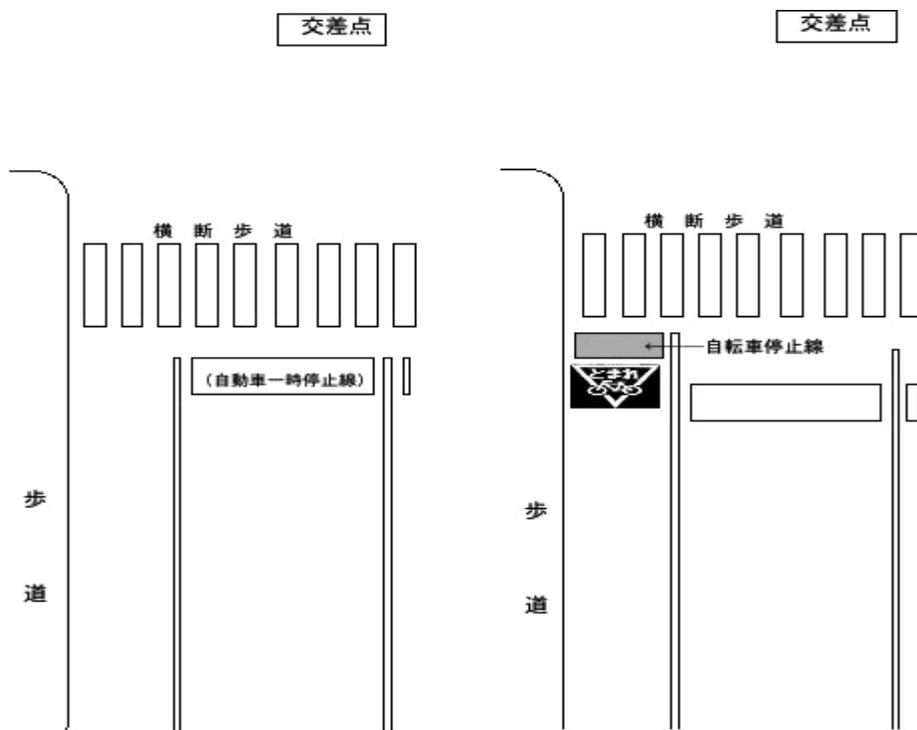
### 1、位 置

交差点横断歩道直前で自動車一時停止線の前方の位置。または自転車停止線から後方に自動車停止線の方を下げる。両停止線には意識的に一定の差を設ける。※標示前、標示後の<図面>参照

### 1、効 果

この自動車、自転車両停止線のずれによって自転車の交差点への進入がより早く優先的に行われるようになる。自動車ドライバーにとっても、視界により広くより容易に自転車が入ってくることによって、交差点への自転車の優先侵入等、車道における自転車走行優先の意識付けが格段に向上する。

自転車一時停止線<図面> 標示前(左) 標示後(右)



以上

(資料2)

道公委第58号  
平成24年6月7日

大場 邦夫 様

北海道公安委員会

## 回 答 書

平成24年5月2日消印の文書により、大場様から当公安委員会へ申出のありました件について、北海道警察を通じて調査したところ、法令の規定により、停止線の設置されていない交差点や横断歩道における車両の停止場所は交差点や横断歩道の直前とされており、停止線の設置された交差点や横断歩道においては停止線の直前が停止場所とされています。

従いまして、要望書に図示された交差点においては、走行車線を走行する車両は停止線に従って停止することとなり、外側線内を走行する自転車は停止線の前方である横断歩道の直前で停止することとなります。

北海道におきましては、道路管理者が道路中央線や外側線等を表示して車両が円滑に走行できるよう走行区分を明示し、公安委員会が車両の走行実態に応じて道路中央線から外側線にかけて停止線を設置しております。

要望のありました自転車停止線の設置につきましては今後の参考とさせていただきます。との報告を受けておりますので、ご理解とご協力をおねがいたします。

「道はだれのもの？札幌21」が出した自転車の停止線表示の要望に対し、北海道公安委員会から資料2のような回答がありました。かねて北海道警察より、「車両の停止線設置については北海道公安委員会の専決事項」と言われ続けて来ました。それにも拘らず「道警ではこう言っています」ので理解と協力を……という文面で、到底納得しがたいものでした。そこで、7月17日付で再度要望書を提出し、改めて回答を待っているところです。

(北海道札幌市在住)

歩道を走る自転車のことについて当会(クルマ社会を問い直す会)会員の間で大いに議論されているが、むしろ当会会員の間だけでなく、既に行政や警察、さらには交通安全団体などの間でも頭の痛い問題として色んな施策が考えられており、その一つの方策が自転車レーンや自転車道の推進策であろう。

確かに法的には「自転車は車両」であり、それゆえ「自転車は車道を走るべし」とされている。また、自転車利用者の間でも、自転車は歩道を走るよりも車道を走る方が安全度は高く、事故統計の上でもそれは確認されているという。

だからと言って、それをそのまま納得できる人はそれほど多いとはいえないであろう。

例えば山形の場合は、クルマの通行量と路上での駐車車が少なく、狭い幅の車道を取って走ろうとする自転車利用の市民はごく少なく、たとえ広い車道でクルマの通行量が少ない場合でも歩道があれば歩道を走行するのがすっかり習性となっている市民が多い。

これは冬期間は車道の路側には雪が積み上げられ、融雪装置のある歩道を走る自転車が多いことから夏場でも歩道を走るのが習慣化しているためかもしれない。



(写真1) すぐ脇に自転車道があるのに歩道を走る自転車の女子高生たち。

それでも確かに歩道を暴走したり、高齢者が歩いていても歩道上を二列や三列になっておしゃべりしながら自転車を走行する高校生などには憤りを感じるものの、それ以上に歩道の使用について気になるのがクルマの歩道横断の激増である。

それは歩道の内側にごく当然のように造られている駐車場への出入りのために歩道や路側帯を横切るクルマのことである。

他の都市ではあまりわからないが、山形の場合、高齢者しか住まない住宅が空き家になると更地になり、駐車場化するケースが頻繁である。

また、立派な歩道が新設される(つまり道路拡幅に伴う歩道新設)ほど歩道沿いに駐車場が乱造され、新設歩道を歩く歩行者はちらほらなのに、歩道を横断するクルマの姿は頻繁になり、まさしく「都市計画」の名による「街壊し」と言えよう。

自転車が歩道を走行(それがたとえ徐行で、しかも歩行者の姿が見られない場合ですら)するのがいけないというのなら、クルマの歩道横断は絶対に許すべきではないと思う。

しかし、道路交通法ではクルマが駐車スパー



(写真2) 真ん中のクルマは歩道を横断したうえで、歩道上に堂々と違法駐車中。手前のクルマは歩道内側に新しく設けられた店の駐車場に駐車している。当然歩道を横断して駐車し、買い物を終えれば再び歩道を横断する。

スに出入りする場合は一時停止のうえ歩行者に配慮しての徐行による歩道横断ならかまわないと記されている。

つまりはクルマの歩道横断は国家公認である。それでも歩行者にとって危険であることには変わりがなく、実際に死傷事故も起きている。

確かに歩道走行の自転車は激増しているが、歩道横断のクルマも激増している。

それなら自転車の場合は自転車道の新設推進が図られるように、民間の駐車場が乱造される代わりに「公共駐車場」を商店会等が主力となって設置し、出入り口に信号機も設置されるよう行政も強く働きかけるべきではないか。つまり、公共駐車場の出入り口がある箇所は交差点または三叉路と同等と考える必要がある。

山形の準中心街の道路、特に新設・拡幅道路の両側は駐車場だらけで、その数は年々増加の一途で、それに伴い神聖たるべき歩道を横断するクルマも激増の一途である。

この道路交通法にあるクルマの歩道横断の認可は、クルマの数がまだまだ少ない時代に増え始めた路上駐車する業務用のクルマ(沿道の事業所等に用がある)が多くなったため、路上駐車を防ぐ目的で「駐車場法」の中に沿道に事業所を



(写真3) 車道の東側に双方向で仮設置されていた自転車道は今年度中に車道の左右に造り替えられるので、現在は建設会社の移動式ボールで区画されている。

前方には自転車道をクルマが斜め横断中のため手前の自転車はいったん歩道に入り、再び自転車道に戻った。

建設する際は駐車スペースを設けるべきと記したのに伴い「道路交通法」に歩道横断の認可が付記されたと思える。

しかし、近年では空洞化する中心街(それなのに固定資産税だけは郊外と比べかなり高いまま)に新たな事業所が造られることは稀になり、それどころか空き家や空き店舗が激増し、それらが更地になると多くが「貸し駐車場」や「無料駐車場」化するケースがほとんどである。つまり、もはや事業所の業務に必要な駐車場というものではなく、ただの通勤者や買い物客用の駐車場がほとんどになっている。

その典型が郊外の大型スーパーやコンビニに付属の広大な駐車場である。

また、数十年前に計画され、議会で施工が議決されたという理由だけで市街地に幹線道路の新設や既存道路の拡幅がなされても、ただでさえ中心街を訪れる買い物客が減少する中で新しい道路の沿道に新たな店舗を構える意欲も失せて残存地は駐車場にするしかなくなり、こうして沿道は駐車場だらけになって街路景観は大幅に悪化し、新しい広い歩道(これも歩行者保護の美名による)を歩く人もまばらで、歩道を横断するクルマの姿だけが目につく光景ばかりが増えた次第である。

以上のことを考えると、私設駐車場の乱造を招くだけの「駐車場法」とクルマの歩道横断の激増を許すだけの「道路交通法のただし書き」の改正が大いに望まれる。

(山形県山形市在住)

# じゃあ自転車はどう走るか

## [6] 自転車教育と自転車団体(最終回)

富田悦哉

自転車レーン等の走行環境整備とあいまって、自転車利用者の資質向上が進められなければなりません。自転車乗りはどのようにして社会的存在に成長するのでしょうか。

### (1) 親からの教育

日本において、子どもが自転車(補助輪なし)に乗り始めるのは、小学校就学前後の5~7歳ではないでしょうか。

このときの自転車の与えられ方は、あたかも新しいおもちゃをもらうようなものです。実際子どもたちは、二輪で立つというトライアンドエラーに熱中したあげく、地上を滑空する人車一体の妙味を体感するとともに、新しい能力を身につけた満足感に浸ることになります。しかも、その先もペダルを漕ぐことで、未知の世界に分け入っていくロールプレイングゲームが無限に続くのです。

ところがこの自転車は、おもちゃではなく車両でした。人にとって自転車との出会いは夢多きものであるにもかかわらず、最初のボタンの掛け違いが後々の諸問題を孕んでいると思われる。

子どもに自転車を与えた親が、先ず自転車教育の責任を負うべきでしょう。しかし、たいていの親は子どもの身を守るために「気をつけろ」くらいの注意しかしません。それは自転車の位置付けが半端な交通システムの中で生き残るための、最低限で場当たりの対処であったりします。自己の安全のために歩道や路側帯に入り、歩行者を追い立てて走行するようなことが当然のように行われることになりかねません。

つまり、「車両の一種である自転車の運転手を育成する」という視点がないため、「自転車はおもちゃの延長のまま。自転車に乗るのは歩くより楽だから。乗り手は社会的責任の自覚無し」という結果に陥ります。

★親が子に自転車の乗り方を教えるという形は、最も自然で望ましいでしょう。でも残念ながら、多くの親が「自転車は車両」という意識も無ければ、自転車通行ルールの知識も不足しているという現状では、無秩序走行をする自転車利用者の再生産になってしまっています。

### (2) 自転車乗り方教室

休日に設けられるサイクリングコースを利用して、日本サイクリング協会が自転車乗り方教室を開いています。ただし、これは「初めて自転車に乗れるようになること」を主眼としているので、実際の公道での走行ルールを体得するためには、更なる機会が用意されなければなりません。

★日本サイクリング協会(JCA)は日本における自転車団体の老舗です。乗り方教室だけでなく色々なイベントを催していますが、自転車利用者が自らの資質向上をめざすことを支援する取り組みを強化してほしいと思います。

### (3) 学校での交通安全教室

学校教育の一環として実施される交通安全教室の中で自転車を取り上げられています。

たいていの場合は、学校が主催し、警察や交通安全協会、自転車商組合などに講師を依頼するという形が多いようです。それぞれの年齢・学年に応じた内容で行われています。

児童・生徒の参加については全員を対象とする学校もあり、希望者のみとする学校もあり、位置づけはまちまちというのが現状です。

この延長上(?)に交通安全子供自転車全国大会が開催されています。主催は(財)全日本交通安全協会、警察庁。各都道府県大会の優勝チームが出場します。

近年一部の自治体では、学童の自転車講習に際して「自転車免許証」を交付しています。こ

これは本当の免許証ではなく一種の受講終了証で、いわば自動車運転免許証の“まねっこ”ですが、自転車の運転手という意識付けに効果があると思われまます。

- ★現在のところ、子どもに対する自転車教育で最も効果をあげられそうなのは、この学校における講習だと思えます。やるからには学校教育のカリキュラムの中にきちんと位置づけて、すべての子どもが受講するようにすべきです。
- ★自転車全国大会は一部の自転車利用者にとっては自己向上のモチベーションとなっているようですが、「規定演技」風で一般的ではありません。小学校、中学校、高校と成長していくにつれ、「気をつけよう」と教え込まれるだけでは反発が生じますから、年齢に見合って自転車技術を深めていくような仕組みがほしいものです。

#### (4)自転車ショップのサイクリングクラブ

さて、ついに子供用自転車を卒業するときがやってきます。ここで新たな自転車との出会いがあります。車種の実選肢は広がり、高性能なスポーツ車を選ぶことも可能ですし、ママチャリにしてもピンからキリまで。自分のお金で自分の自転車を買う人もいるでしょう。大人自転車生活の始まりであり、運命の分かれ目でもあります。

せっかく買った新しい自転車です。できればちゃんと、“良く”乗りたいと思う。スポーツ車、とくにロードレーサーなんかは買った方がいいが乗りこなす自信はない。でもあんなふうにカッコよく乗りたい。誰かに教えてもらいたい。そんな時こそ自転車教育のチャンスです。

自覚をもって高性能車を扱っている自転車ショップでは、販売の他にサイクリングクラブやレーシングチームを運営していて、新米自転車乗りにも有益なことを教えてくれます。そこで参加するサイクリングやトレーニングで、これまでよりも高度な自転車の世界を体験することになります。しかしそれは先輩から後輩に伝えられてきたものであり、意欲をもって取り組めば、いずれは身に付けられるものなのです。

現在大人の自転車教育を担っているのは、こ

のような自転車ショップを足場にしたクラブ等かと思われまます。

近年で興味深いのは、2003年にベルギーの自転車教育に倣って始められた「ウィーラーズスクール(Wielerschool Japan)」という活動です。これはカリキュラムと教科書を持った自転車教育として特筆されるべきものでしょう。

- ★クラブやチームにも良し悪しがあります。きちんと初心者教えるクラブもあれば、自転車の楽しいところばかり取って交通ルールなどは軽視したクラブもあるのです。いっぴしのレーサー気取り、アスリート気取りで「自分は特別」という優越意識が入り込むと、赤信号でいちいち止まるのがバカバカしくなったり、一般の自転車を邪魔にしたりします。結局は良い先輩がいるかどうか、人間の問題です。
- ★自転車ショップ自体が悪質なものもあります。ロードバイクブームやストリート系ファッションで安易に自転車を購入する客に迎合して、正しい乗り方や整備・調整を教えずに、ロードレーサーやピストを売り散らしています。そこでは再び自転車がオモチャとして与えられているのです。

#### (5)ふつうの大人の自転車教育は?

趣味やスポーツのために自転車に乗るならいざ知らず、ふつうに生活の用具として自転車に乗る人がクラブやチームに入ったりはしません。そういう人の方が大多数です。では、そんな人のための自転車教育は何があるでしょう。

残念ながら、ほとんど無いのが現状です。

【参考】財団法人日本自転車普及協会：“自転車が果たす社会的な役割”を広く一般に啓発することを目的とする。自転車文化センター運営、「自転車市民権宣言」署名運動など。経済産業省所管の特例財団法人。

★一般向けの自転車教育が欠落している現状は、自転車政策の貧困と行政の怠慢ではありません。しかし、それ以前に…

★自転車交通ルールを守らない人の言い訳は、「知らなかった」「ルールが分かりにくい」というもの。しかしこれは正当な理由でしょうか。これから公道に乗り出すのに、交通ルールを知ろうとしない、または分からないまま乗り続けている。これは一人前の社会人の言い訳として通るでしょうか。

★自転車利用者に“甘え”や“怠惰”があるという批判は否定できないものがあります。おそらく講習会を催しても、わざわざ受講する人は一部でしょう。そして受講する気の無い人こそ改善の必要性が高い人なのですが。

★不特定多数の対象に対しては、テレビCMのようにのべつ流す方法が適しています。ワンポイントでいいので（むしろワンポイントでないとダメ？）、例えば「自転車は左側通行」というルール事項を十数秒のテレビCMとして流す。政府や警察だって自転車教育に本気で取り組むのなら、そのくらいのことをしても良いのではないのでしょうか。

★次に「見本」です。理屈はさておき、目の前に見本があれば真似をすることはできます。自転車交通ルールをきちんと実践する見本が、世の中に増殖していくように仕向けていきます。そのためにはタネが必要ですが、それは警察の白自転車やサイクリングクラブ(チーム)に頑張ってもらいたい。

★それから「取り締まり」です。交通ルール違反は端から取り締まって、矯正しなければなりません。「知らなかった」とうそぶく人にもルールを知らしめる絶好の機会なのであります。そうでなければルールはルールでなくなってしまう。

## (6)声を上げる自転車利用者

自転車に良く・正しく乗ろうとしたとき、なおかつ安全に乗ろうとしたとき、すぐに“壁”に突き当たります。現行の交通ルールがいかに矛盾でいっぱい、道路環境が自転車にとっていかに劣悪であるか。それらは主に自転車に対する認識が不足した、場当たりの交通政策に起因しています。さらに言えば、自転車利用者が増加して問題が量的にも拡大するにもかかわらずクルマ優先政策から脱却せず、クルマの既得権にメスを入れることを躊躇する、この国の政治の貧困でもあるのです。

自転車に乗る者の個別の努力によっては問題が解決しないと悟ったとき、これまで単なる自転車の利用者であった人々が連帯して声を上げ始めました。

その動きが初めて目に見える行動として現れたのは、1997年のアースデイ自転車パレードや幾つかの都市で行なわれるようになったクリティカルマスというアピール活動であったかと思えます。そこに至るまでには、インターネットの普及により広範な自転車利用者の意見交換が可能になったという状況も大きく影響しました。

## (7)自転車利用者による団体

声を上げるようになった自転車利用者は、自分たちの要望を実現するには自分たちが団結することが必要で、さらには運動をまとめる組織が必要であると考えようになりました。

既存の組織としては日本サイクリング協会がりましたが、文部科学省と経済産業省の共管となっており、現行の制度を改善していく活動体としては不十分(ジャンル違い?)の感がありました。

2000年9月に、学識経験者、マスコミ関係者、自転車愛好家、NPO主宰者、自転車業界関係者等、多彩なメンバーが集まり、都市交通における自転車の市民権の確立を掲げ、任意団体「自転車活用推進研究会」が発足しました。(2006年7月からNPO認証)

自転車利用者の側の意見を表明する組織ができたことの意義はたいへん大きいと言えます。

★ヨーロッパなどの自転車先進国には、自転車政策を強力に要求・支持する市民団体があり、市民団体の参画により自治体の自転車普及計画が策定され、自転車交通支援システムの運営がなされている例も多いようです。それらの市民団体は、ヨーロッパサイクリスト連盟(European Cyclists' Federation)を形成しています。

★自転車政策を実現するための自転車利用者団体は、地域に根ざしたものでなければ効果があげられません。全国的な組織も必要ですがそれだけではだめで、市区町村くらい(つまり自転車で走り回れるくらい)を活動範囲とする実動組織(人)が欠かせないと思います。

★私たちは既に東京都小平市「自転車スイスイ」や「埼玉自転車市民の会」を知っていますが、このような団体が各所で立ち上げられ、全国中央的な団体に集合することを期待します。

◇私の経験を軸に、自転車教育の機会と自転車団体の発生について概観してみました。自転車利用者にとってこの分野はまだ未発達という感があります。

◇私たちの日本で、自転車が文化となりうるかどうか。それは自転車利用者が自律的に技量を高めるといふ気風と、それが次世代へ伝えられていく仕組みがカギになるでしょう。

◇自転車団体は、自転車利用者の主張を発信するという役割はもちろんです。次世代を育成するという教育的役割を併せ持ってもらいたいと思います。

(東京都世田谷区在住)

## 投稿

# 日産自動車に対し、株主として 要望を出しました。

田中 牧

会報57号で、『歩行者にやさしい車の技術を求めるトヨタ自動車株主の会』が結成され、「問い直す会」の世話人・朝倉幹晴氏がその活動報告をされました。これに触発され、横浜市在住の「問い直す会」会員・藤本信治、菱山奈津子、田中美智代、田中 牧の4名は、昨年10月頃から、横浜市に本社のある、日産自動車株式会社の株主(単位株100株、7月末の時価約7万円相当を保有)となり、「歩行者衝突回避装置」の標準装備化など交通事故絶滅を実現するクルマを開発することを求めることにしました。

6月26日(火曜日)に、第113回定時株主総会が、みなとみらいのパシフィコ横浜で開催されました。事前に会社から質問用紙(200字以内の制限があります)が郵送され、抽選に当たれば、株主総会で発言することも出来ます。

上記4名は、次のように質問の形式を取りながら、自分達の要望を述べました。

1 スバル自動車では、カメラで監視し自動ブレーキで停止するEye Sight制御システムが約10万円で装備可能です。技術的には、今後益々進歩すると思われます。しかし、技術の日産からは、今だその計画は聞こえてきません。運転者そして車外の人命を守り、限りなく事故を防止する装置開発が急務であります。Ecoも大切ですが、その前にまず人命です。

衝突回避装置の搭載の有無と今後の開発予定を示して下さい。(藤本 信治)

2 私は40年ほど運転をしてきました。高齢者とよばれる年齢になりましたが、もうしばらく運転を続けたいと思っています。しかし、アクセルとブレーキの踏み間違いによる高齢者の事故が頻繁に起きている事実、今後の運転を躊躇する気持もあります。

アクセルとブレーキの誤操作を防ぐシステムの技術開発計画はあるのでしょうか。もし、まだ

ということであれば、早急にご検討頂き、開発にとり組んで頂きたく思います。(菱山奈津子)

3 内閣府の作成する『交通安全白書』参考-2「欧米諸国の交通事故発生状況」によれば、欧米先進国の歩行中交通事故死者数の構成比率が10%台前半であるのに対し、日本が30%台半ばと異常に高くなっています、この現状に対するご認識とこれに対する当社の技術的対策についてお聞かせ下さい。(田中美智代)

4 国の交通安全基本計画(中間案)・第3節・II-4「車輛の安全性の確保」で、先進安全自動車(ASV)技術の衝突被害軽減ブレーキの開発・普及促進を掲げています。ASV技術に対する当社の取り組みをお聞かせ下さい。

ボルボとスバルは、既に、約10万円のオプション価格で(採用率は70%位)、歩行者衝突回避装置を商品化しています。この装置への取り組み、及び、搭載予定をお聞かせ下さい。(田中 牧)  
(神奈川県横浜市在住)

## 投稿

# 脱クルマの暮らしで「三減」

椎名文彦

一度手にしたものを手放すことは、けっこう難しいものです。3.11以降、各分野で求められている転換も、然りです。そんな中、私は昨年12月、ささやかな転換をしました。

クルマを乗り出して40年、ついにクルマと決別しました。当初は戸惑いもあり、不便に思うこともありましたが、この頃はようやく慣れてきました。先日も、クルマで25分の行程を、自宅から駅まで歩いて15分、電車(1時間に1本)で20分、駅から20分歩いて用事を済ませてきました。

脱クルマについて、周囲では賛否両論がありました。今ではそんな私を認めてくれているようです。それまで世話になってきた自動車販売店の売り込みも、今は諦めたようです。テレビや新聞、折り込みにクルマが登場しても、ほとんど関心を持たなくなりました。かえってキャッチフレーズを空虚に感じています。

脱クルマの暮らしも、半年が経過しました。時間がゆっくり流れているような気がします。いささか我慢も強いられてきましたが、ちょっと得をしたかなと思える「三減」がありました。

まず、家計節減です。税金、保険料、車検代、ガソリン代などが浮きました。直接収入になる

わけではありませんが、年金生活者にとっては大きなものがあります。

次にCO<sub>2</sub>削減です。ほんのわずかかもしれませんが、地球温暖化防止に寄与しています。最近、この問題が後方に追いやられているようで、気にしています。

さらに、体重減量です。できるだけ用事は歩いて済ませることにしていますので、自宅を中心に半径1kmの範囲は、歩くのが普通になっています。その恩恵かもしれません。

ところで、この頃、クルマと原発は似ているなあと考えています。共に社会問題となる重大な事故(その可能性も含む)を惹起させていながら、その神がかり的な喧伝攻勢がかけられてきました。クルマには「神器」、原発には「安全神話」というように、根拠もないのに絶対的なものと信じ込まされてきました。その利権に群がる「ムラ」意識とその防御は、まだ強いものがあります。

「クルマ社会を問い直す」ことは、脱クルマ社会への転換を目指して、他の分野と連携できる今日的重要課題だと思います。

(非会員 千葉県山武郡在住)

## ●心痛む交通事故

2012年4月には、大きい交通事故が続けて発生しました。京都・亀岡で、祇園で、千葉・館山で、愛知・岡崎で。学童も含めて大勢の人々が亡くなりました。会報68号で事務局の清水さんをはじめみなさん怒りの告発を寄せています。“会”では杉田代表を中心に緊急声明が会のホームページ等を通じて全国に発信されました。通学路での速度制限、交通規制、病気をもつ人の免許証取得枠の制限、無免許運転の防止の仕方など。どれも大切なことで、迅速な声明発表に敬意を表します。

命に軽重はないものの、学校を信じて保護者の庇護のもとひたむきに歩く学童らの登下校中の交通事故死や事故ほどいたましいものはありません。『ハンドルを握って道を行く』とは、どういうことか。社会一般にその概念の重さが浸透していないことを残念に思います。

この“会”の初代代表である杉田聡さんは、著書『クルマを捨てて歩く』（講談社+α新書、私の愛読書の一冊）の中で、「現在の道路環境において私的に利用される限り、クルマによる移動は交通違反ということになる」と書いています（p.200）。現実には公道を毎日息苦しいほどクルマが走り、交通事故が発生し、死者も出ています。道をクルマが走ることが認可されている今、社会性をもつ交通事故について、私たちの会は多岐にわたって目を向け続け、策を考え、発信する会であり続けたいと思います。

## ●「船橋へ行こう、電車でGO!」

「大飯原発再稼働を許すな!」6月24日（日）、ツイッターでの呼びかけで若者を含めて多くの人々が船橋に集まりました。霞が関ではなく永田町でもなく、なぜ船橋かわかりますか。野田首相の地元だから。

それはさておき、チラシの案内に、「船橋へ行こう、電車でGO!」とありました。マイカーで集会へかけつける人がいるのかどうかわかりませんが、「電車でGO!」気に入りました。若い人たちのこのセンスを高く評価したいと思います。

## ●「クルマ社会を敵視するのはよくない」を読んで

会報68号でつくばみらい市の地域活動連絡係、梅沢博さんの「クルマ社会を敵視するのはよくない」を読みました。梅沢さんは「このところ会報を読んでいて違和感を覚えることがある。クルマの所有者・運転者、あるいはクルマの存在自体を敵視するかのような主張を見かけるから」と書いています。会報読者の中にも梅沢さんのようにお感じになっておられる方も少なくないのかもしれませんが。

我が家は公共交通利用に便利な地にあること、また、健康維持のために歩くことを大切に考えている私。その立場で会報への投稿を書くことが多くなります。梅沢さんのご指摘を参考にしつつ、次号でくわしく触れさせていただきます。

（茨城県竜ヶ崎市在住）

地球温暖化に対する対策として、国連では気候変動枠組条約を締結して、地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの削減目標を国ごとに定めて、温暖化の防止を図ろうとしている。

地球温暖化という気候の異変に対して、複数あるその原因物質の排出の削減を図るとい

は、直接的で当然の措置と思われるかも知れないが、その実効性において私には迂遠な方法と思われる。

温室効果の最も大きい二酸化炭素を発生させるのは化石燃料の燃焼による。化石資源から考えると、二酸化炭素の発生を抑制するというの

は、化石資源を消費する需要の側でコントロールしようとするものである。しかし実効性を考えると、需要よりも供給の側、化石資源を採掘する段階でコントロールした方が効果は高いのではないと思われる。

具体的には、石油、石炭、天然ガスの資源保有国に対して、資源の種類別に一年ごとに採掘をしてよい量の上限を定めるのである。そして全ての資源国に割り当てた採掘量の総量を毎年2%から3%削減していくのである。

現在どこかの国が、自国の領土領海内に石油や天然ガスを発見すると、大喜びで直ちに掘って使ってしまうというのが通例である。しかし、この採掘許可量割り当て制度の下では、自国内で資源が発見されても、採掘許可量を割り当ててもらわなくては掘ることはできない。採掘許可量の総枠は予め決められているので、どこかの国が新たな割り当てを貰うためには、他の国が少しずつ自国の割当量を減らして融通してあげなくてはならない。

この方式では、資源産出国が制度の直接の対象となり、産出国に厳しく、産出国が抵抗しように思われるが、これは産出国の利益に最も適った方法なのである。

地球全体での供給量を厳格に制限してしまうのであるから、価格は著しく騰貴することが予測される。すると資源国は、自国の資源をこれまでよりも少ない量採掘して、これまでと変わらない利益を得ることができるのである。資源を保存しながら、長期に渡って資金源としていくことができる。

これは有限の資源を節約し、後世の世代にも長く使ってもらおうという、世代間の公平という観点からも望ましいあり方と言い得る。

他にもこの方式には、二酸化炭素の排出を削減するというやり方と比べて幾つもの利点がある。

まず二酸化炭素よりも化石資源の方が、削減した量の測定、計算が容易である。

次に排出権取引などという人工的で不自然な市場を設けなくても、既存の石油、石炭、天然ガスの取引市場で全てが調整できる。市場においては誰が購入して使用しようとも自由であるので、先進国と途上国の対立なども考えられなくなる。

仮にこの枠組みに参加しない資源産出国があったとしても、その国にしても締結国が減産した分まで増産することは簡単ではないであろうから、地球全体での減産は進んでいくであろう。

気候変動枠組条約の京都議定書にはアメリカや中国が参加していないが、価格が上昇すれば、全ての国の消費が抑制される。二酸化炭素の排出削減という目標に対してフリーライダーの存在する余地は小さく、効果が直接的である。

物の生産の原材料として使われる量も価格が上がれば減るであろう。今は木材や竹や紙、金属を使ったほうが適切な場所でも、価格が安いという理由でプラスチックが使われることが多い。資源の利用の適正化が図られるであろう。

総枠の削減ペースをどうするかについては議論の余地がある。総枠は常に減り続けるのに需要の圧力は高まり続けるであろうから、省エネ技術や代替エネルギーの開発が進んだとしてもなかなか追い付かないであろう。しかしそれでも期待以上に消費の削減が進んだ場合は、総枠を更に減らすことができる。

安価な化石燃料を浪費することに慣れた人々の抵抗は大きいであろうが、市民団体はまさにそこでこそ闘わなくてどうするのであるか。かつて市民は政府の強権と闘ったが、今の市民団体が闘う相手は一般市民の膨れ上がった欲望なのである。地球温暖化の問題に取り組む市民団体は本筋でこそ闘うべきである。

(東京都江東区在住)

## おすすめ書籍の紹介

### ■『ウインの希望のものがたり いつもあなたのこども』

Win's story of hope always your child

小栗幸夫・著  
じゃこめてい出版  
2012年6月  
A5版108頁  
1200円+税



「おはよう、空からみるわたしのまち」  
「おはよう、ママ！  
わたしの声、聞こえないかな？」

ある日突然、この世から消えてしまった子どもが、風になっていとしいパパとママのもとやなつかしい学校を巡ります。

「え、なにがあったの？」と思いながら全部読み終えてもわからない。絵本の帯や「著者より」の小さな文字から、それがごく日常におきている“交通事故”であることに気づかされます。なんの前触れもなく突然襲いかかり、無垢な命を奪い去る神隠しのような現実が、毎日各地で繰

り返されていても、世の中は何ごともしなかったかのようにいつも平穏。でもその陰で、この風のものごとが生まれ続けている、ということに胸をつかれます。

透きとおるようなパステルカラーの「風」からは、静かに湧き続ける泉のように尽きぬ悲しみが伝わってきます。でも、その「風」の温かいつぶやきは、ママとパパ（ご遺族）の切なる思いにこたえるものでもあるでしょう。

著者は、脱スピード社会を提唱し、ゆっくり走るソフトカーの開発でも知られる小栗幸夫さん（千葉商科大学教授）です。日本だけでなく、世界の人々に読んでほしいと、英文も添えられています。

この絵本を通して、日常に潜む理不尽な殺戮の現実気づく人が増えてほしい、それは本書の狙いでもあると思います。本の帯に文を寄せている佐藤清志さん（本会世話人）は、「みなさんの地域の図書館に、ぜひ購入のリクエストをしていただけたら」と話しています。

（足立礼子・東京都三鷹市在住）



キキョウ（桔梗）  
（会員K・Tさんの絵）

車道と路側帯

ソフト分離で事故防ごう



生活環境デザイン室主宰

津田 美知子

私の視点

日本の交通事故の多さは、人口比でみて主要39カ国中、最悪という恥ずべき状態である。通学児童を巻き込む事故が連続して起きたのは決して偶然ではない。

「幹線道路」以外を「区画道路」というが、欧州では区画道路にも歩道が設置され、そのすべてを制限時速30\*の「ゾーン30」とするのが一般的だ。実効性を高めるため、車道の両側に駐車させて車道の幅を狭め、それでも車道が広い場合は、路面を部分的に高くするといった手法も導入している。「子どもが遊んでいるかもしれないので、クルマは十分注意しなさい」といった絵文字の標識も所々に立てられている。

注目すべきは、「クルマは怖いから気をつけなさい」という日本の歩行者啓発とは対照的に、「クルマは歩行者に気を使わなければならない」

という歩行者優先の考え方を、小さい頃から生活の場で学んでいることだ。それは長じてハンドルを握るようになったときの振る舞いに直結しているようで、幹線道路の交差点を歩いていても、不思議なほど不安を感じない。

日本でまずなすべきは、幹線道路と区画道路の峻別だ。ただ、現在、幹線道路とされる都道府県道には、狭い路側帯があるだけの道路が多い。にもかかわらず、幹線道路ゆえに速度規制は緩く、歩行者を守るハード面も中途半端である。これが一番危険な道路であり、最近の事故はまさにそのような道路で起きた。せめて住宅地の中だけでも、区画道路とみなすべきである。

そのうえで欧州の常識となっている「ゾーン30」の網をかけ、何らかのハード面の対策を講じる必要がある。しかし、わずか5、6歳の日本の

区画道路では、欧州の手法を導入することは困難だ。

私が提唱するのは、歩行者のための路側帯を両側に1・5メートル以上確保し、車道を2・5メートルにまで狭くして色分けする「ソフト分離」という手法である。車道の余った分を路側帯にする従来のやり方とはまったく逆に、路側帯の余った分を車道にするという発想だ。歩行者優先が視覚化されるとともに、狭められた車道だとクルマはおのずと減速する効果もある。

私はいま、大学で居住環境問題の観点から交通事故について講義しているが、「事故を起こさないようにするにはどうしたらよいか」と尋ねると、学生は「客観的な事実をきちんと学ぶこと」と答えきちんと学ぶことと答える。学校教育の各段階で交通事故の知識を積極的に教えることも「急がば回れ」の効果があるに違いない。

会員の津田美智子さんの寄稿記事です。  
朝日新聞 2012年7月17日 朝刊

## 交通安全の発想の転換必要に

会社員 山路 卓也41 (京都市右京区)

京都で立て続けに大変な交通事故が起きた。日常買い物や散歩をする歩道で、また通学路で大勢の方が命を落とし、大けがをされたかと思うと、とてもやりきれない。

京都市内もそうだが、日本は狭い道が多い。そこに車があふれ、歩行者にお構いなしにスピードを落とさずに走っている。これでは歩行者はいつ交通事故に遭うか分からない。

もはやドライバーのモラルに頼るだけでは身の安全は守れないのではないか。車と歩行者を完全に分ける街づくりや、車がスピードを出せない道路をつくるなど歩行者の安全を確保でき

るよう求めたい。

交通安全についての発想の転換も必要だ。「気をつけよう。車は急に止まれない」と子供や歩行者に教えるのではなく、「歩行者は急に逃げられない」とドライバーが注意を払うようしっかりと意識させるべきだ。車は約1トもある巨大な「凶器」である。誰もが被害者にも、加害者にもならないためにも。

会員の山路卓也さんの投稿が、投稿欄に掲載されました。  
毎日新聞 2012年5月23日朝刊

宇都宮市のLRTに関する主に新聞情報を整理して紹介することにします。

取り上げる理由は、路面電車の廃線が相次いだ高度成長期以降で初めて、長い距離の新線建設が動き始めたかもしれない(期待を込めてですが)考えられるからです。豊橋での駅前への延伸、富山でのJR線からの転換と1kmくらいの新線建設、同じく富山での1kmくらいの環状新線建設がありましたが、宇都宮では15kmくらいの新線建設が計画されています。

本年6月に宇都宮市は「公共交通ネットワークの構築と東西基幹公共交通」と題するパンフを市民に全戸配布しました。これは昨年「うつのみやが目指すまちづくりと公共交通ネットワーク」というパンフを全戸配布したのに続く第2弾の広報です。市当局が市民に対して積極的に動いていることに私は期待をします。

このパンフはLRTとBRTを同列に並べて選択肢として提示し、その違いを説明していますが、LRTに特化した説明が2ページなされており、私の目からはLRTに比重がかかっていると思います。

宇都宮市でLRTの検討が始まったのは、1993年です。鬼怒川の東に位置する清原工業団地などに向かう道路の渋滞対策として検討が始まりました。

2003年に栃木県と宇都宮市は「新交通システム導入基本計画策定調査報告書」を公表しました。

2000年に就任した福田昭夫知事は、採算面などからLRT計画に難色を示していましたが、この報告書を受けて県は、渋滞対策については、「早期に鬼怒川に橋を架けるなどして対応する」としたうえで、LRT導入は「検討すべき課題が多い」との理由から、宇都宮市に対し、①5年間程度整備スケジュールを凍結する、②早期整備を希望する場合は市主体で行う、との方針案を示しました。

2004年にLRT導入推進派の福田富一知事と佐藤栄一市長が就任しました。

2005年から県と宇都宮市は行政と学識経験者などからなる「新交通システム導入課題検討委員会」で検討を始めました。

2007年にバス会社大手の関東自動車が「既存の公共交通の衰退につながる」としLRT計画への不参加を表明し、また、民主党県連が反対を表明しました。

2008年に福田知事と佐藤市長は再選されました。

そして2011年、宇都宮市は、さきのパンフ全戸配布を行いました。また本2012年にもパンフ全戸配布を行ったわけです。

昨年は、「オープンハウス」と名付けた説明会を市内21カ所で開催し、3カ月間で約4500人が訪れたとのこと。今年も「オープンハウス」を開催し、さらに意見交換を行う「市民フォーラム」をも開催すると広報がなされています(7月現在)。

本年4月に関東自動車の社長は「初期投資額や運行収支、既存の公共交通機関がどうなるかなど部分的な分析だけでなく、全体像で議論されるべきだ。本当に公共交通の空白・不便地域が解消されるのか、高齢化対策になるのかも考える必要がある。」と改めてLRTに消極的な姿勢を示しました。

私は2003年と2010年に宇都宮市にヒアリングを行いました。そのときは、人口が広く分散しクルマ依存が進んでしまっている中で、計画路線沿線の既存住民の利用需要と通勤通学需要だけで採算をとるのは難しいだろう、沿線への人口誘導が必要だろう、と感じました。バス会社・従業員の既得権との調整、渋滞緩和の効果への疑問など、LRT導入の難しさは何ら変わっていないと思いますが、市が積極的に市民に説明し意見交換をしつつあることにエールを送り、期待しつつ見守りたいと思います。

エネルギー政策についての意見聴取会が各地で催されている。政府の「エネルギー・環境会議」は2030年の発電量に占める原発の比率について、「0%」、「15%」、「20~25%」という3つのシナリオを示しているが、この「0%」でさえ、必ずしも直ちに全ての原発を止めるという訳ではないらしい。これほどの事故を経験しておいて、なお原発にしがみつ়く欲というものはどこから来るのであろうか。

東京電力は実質倒産したと言っていい財務状況であるのに、東電や他の電力会社の中に、自分から原発を放棄するという選択をするところが一社も現れないのは、電力会社の社員がいかに官僚的に硬直した思考の持ち主ばかりであるかの現れであろう。

国民やマスコミも、東電や政府を批判するばかりでなく、エネルギーの浪費に浸りきった我が身をもっと振り返ることが必要である。

原発事故の被害者に賠償するために、東電が資産を売却し、人件費を圧縮するというのは理に適ったことである。しかし電気料金の値上げの一定の割合は燃料の調達費である。その部分についてまでやたらと人件費の引き下げを求めるのは筋が通らない。

賠償資金にしても東京電力管内で電気を使う人たちは、自分たちの使う電力が原発で作られていることを知りつつ電力を大量に使っていたのであるから、事故について自分たちには何の責任もなく、ひたすら東京電力が悪いという顔をし続けるのはいかながなものであろうか。

電力分野の自由化については発送電の分離ばかりが強調されるが、電力の自由化というよりエネルギー分野の自由化に踏み込む必要がある。どこかの電力会社が他の地方の電力会社を買収したり、電力会社とガス会社が合併するといったダイナミズムが必要である。そうすれば、オール電化を売り込む電力会社とガス会社が対立するといった無意味なこともなくなり、コジェネレーションも進展するであろう。火力発電も今は天然ガスが主力なのであるから、天然ガス

の調達といった観点からも利点がある。

原発を止めたからと化石燃料を使った発電に走っているが、温暖化の危機も、後門の虎として控えていることを忘れてはならない。九州や北朝鮮の豪雨、アメリカ、インドの旱魃と、地球温暖化の影はこの夏も顕著である。グリーンランドの水が例年以上に融けているというニュースもある。上記の意見聴取会で電力会社の社員が発言して、「福島原発で直接放射能で死んだ者はいない」と宣<sup>のたま</sup>ったそうだが、ここ数年の日本の豪雨では、少なくない人数が命を落としている。

我々はずっともっと徹底した省エネをしなくてはならない。

気象庁とNHKはのべつ熱中症を話題にし、「適切に冷房を使え」とがなりたてている。しかし私見では、熱中症の根本の原因は空調である。生物の身体は環境に適応するようにできている。夏は暑いのでから素直に暑い所にいれば、身体は暑さに慣れ、汗をかいて、暑さに適応するようになる。ところがエアコンで温度が一定に保たれた環境に常に居れば、身体は暑さに適応する能力を徐々に失い、汗をかくこともなくなっていく。ところが残念ながら地球にエアコンをかけることはできないものだから、エアコンに慣れきった身体で外出すると途端に熱にやられてしまうのである。

自分は冷房も暖房に使わずに暮らしているが、周りの人間を見ていると、暑さ寒さに耐える力のなさに違和感を覚える。自分がまだ暑いとも感じていないのに冷房を入れ始め、寒いとも思っていないのに暖房をつけるのである。私は言いたい。少しは我慢を覚えろ、もっと身体を鍛えろと。

この夏の東京は薄っすら曇っていることが多く、風も絶えることがなく、比較的過ごし易いのであるが、こうしたことも窓を閉め切ってエアコンに浸りきっている人には気付きようもなからう。

国会はクールビズにも背を向けている。原発

を再稼働させた総理は、真夏でも上着にネクタイのフル装備である。この酷暑の日本で、冷涼なヨーロッパで標準化された服装にこだわる理

由がどこにあるのであろうか。国会の本会議場にも委員会室にも窓を作り、Tシャツ、短パン、サンダルで審議をするがよい。

## 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、次の各項にかかせる活動を行なう。(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。役員の実選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。

### お分けします

## ブックレット・冊子バックナンバー・会パンフレット等

●当会(杉田聡・今井博之)著作岩波ブックレット『クルマ社会と子どもたち』一定価1冊440円を400円でお分けします(送料は別)。

●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~68号)一冊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)。

●冊子『「クルマ社会と子どもたち」(その後):交通沈静化の海外の取り組み』(今井博之著・37号に同封)、冊子『クルマ社会と子どもアンケート報告集』(ダイジェスト版もあり・35号に同封)、冊子『脱クルマ、その課題の広がり』(杉田正明著・51号に同封)、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・59号に同封)、リーフレット『交差点を歩車分離信号にしよう』、『世界道路交通犠牲者の日』、本会のパンフレット—これらは必要数無料でお送りします。会合やイベントなどでご利用ください。

以上、申し込みは杉田久美子(会報68号に同封の名簿参照)まで。

2012年度会費の振込みをお願いします。

**当会の会計は、窮迫しています。**

皆様の会費ではまかないきれず、個人的な寄付により補填されています。

当会運営のため、複数口の会費と寄付をお願いします。

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部に「11年度会費払込済」「12年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2011年度、2012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。2012年4月1日から2012年7月28日までの会費・寄付納入者は108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。現在、皆様の会費や寄付だけではまかないきれず、個人的な寄付で補填されています。ぜひとも、2012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、**複数口の会費や寄付**も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、青木(会報68号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

### 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。

### 要望や陳情、パブリックコメントの事例をお寄せください

お住まいの地域の自治体や議会に出された道路の危険個所の改善要望や提案など、また、行政のパブリックコメントへの意見などの文面を事務局または会報係へお寄せください。活動の参考に、会報で紹介したいと思います。

### 写真・公的機関への意見事例等をお寄せください

- 写真…会報の表紙や、会の主張を伝える活動に活用させていただける写真を募集しています。例：おすすめの公共交通機関、歩行者・自転車専用(優先)の道やまちの風景、逆にクルマ社会の中で失われゆく情景、クルマ優先の危険な現実など。
- 意見事例等…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。

# 案内板

## ■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《10/27(土)、11/24(土)、12/22(土)》

時間 14:00～17:00 もしくは 13:00～16:00  
確保できた会場によって時間が変わります。

場所 未定

※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、会場が決まり次第、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電話をください。

内容 ・情報交流  
・活動交流  
・意見交流

問い合わせ 杉田正明 090-6931-6051



## ■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内 ■

- 次号発行予定：2012年12月下旬
- 原稿締切り：10月31日(締切り厳守でお願いします)
- 送付先：林 裕之(会報68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、活動紹介や提案、会や会報へのご意見など)。字数はおよそ3000字以内。超える場合はご相談ください。短文でもどうぞ。投稿は1つの号につき一人1点までとします。
- ・公的機関等に出された意見書など
- ・写真(解説つきで)やイラスト
- ・「私のイチおし」(おすすめの本や場所など)
- ・会・会員に関連する報道や投稿記事(新聞、雑誌等)
- ・調査研究等の長文もご紹介します。ご相談ください。

### ★原稿についてお願い

- ・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。
- ・パソコン入力可能な方は、電子メールにファイル添付してお送りくださると助かります。
- ・手書きの場合、原稿用紙に楷書で読み取りやすい濃さでお書きください。
- ・タイトルを必ずつけてください。文が長い場合、小

見出しをつけると読みやすくなります。会報係への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。

- ・写真や図表にはその説明文を入れ、略語や難解な単語、専門的用語にはひとこと説明を添えてください。
- ・原稿は事情のある場合以外は返却いたしません。

※原稿執筆者による校正は、編集作業の手間軽減と時間短縮のため、原則として行いません。商業出版でない我々の会報は、完成原稿を出していただくことを原則とします。ただし、論文などで特に正確さを必要とする場合、長文で誤字等が発生しやすい場合などは著者校正の機会を設けます。なお、原稿で明らかな誤字脱字や不適切な表現があると会報担当者が判断した場合は、著者にお断りすること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。

※会報は現在当会のホームページ <http://red.zero.jp/toinaosu/> でそのままpdfファイルにて全面的に公開しています。原稿をお寄せくださる方は、その点をご承知おきください。また、匿名を希望される方はあらかじめお知らせください。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文