

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
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

73

2013年9月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



道路標識による駐車禁止の道路だが、繁華街なのですぐ横の交番の警察官は警告しない。さらに「横断歩道から5m以内は駐車禁止、また車の右側に車道の余地3.5mがない場合は駐車禁止」の規定も守られているかどうか疑わしい。(東京都内、撮影と文 榊原茂典さん 15ページ参照)

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

■会の活動	参院選に際して各政党に公開質問を実施(杉田正明).....2
	交通政策についての公開質問 回答結果.....3
	古屋国家公安委員長の発言への抗議書提出と、 「交通取り締まり、速度規制等のあり方検討懇談会」について(足立礼子).....7
■会員の活動	古屋国家公安委員長の速度違反容認発言に、 北海道交通事故被害者の会として抗議しました(前田敏章).....11
	関連報道記事.....13
■論文	わかりにくい、守れない道路交通法(駐停車に関わる規定)(榊原茂典).....15
■投稿等	復活してほしい都区内フリー切符(木村孝子).....22
	クルマが太陽光パネルを搭載しないわけ(小林和彦).....23
	道路標識などをもっとわかりやすく(田中 牧).....24
	[写真投稿] 狭すぎる歩道(伊藤和弘).....25
	クルマ社会を問い直す会会員所在地分布地図(富田悦哉).....26
■メッセージ	新入会員からのメッセージ.....27
	2013年度総会 出欠葉書で寄せられた会員メッセージ.....27
■会・会員に関連する新聞記事	「路傍、花束の声」、飯野研三さんの投稿.....30
■メッセージほか	代表より...32/事務局より...33/講演DVD、会計よりほか...34/案内板、原稿募集案内...36

本年7月に実施された参議院選挙に際して、我が会の政策要求をアピールするために昨年12月の衆院選に引き続いて公開質問を実施しました。その結果をお知らせします。

質問項目は今年の衆院選の際の項目と大半が同じですが、一部修正追加しました。

10の政党に回答をお願いしました。5党から回答を頂きました。回答を頂いた党は、到着順

に並べると民主党、日本共産党、自由民主党、社会民主党、生活の党です。回答を頂けなかったのは、公明党、みんなの党、日本維新の会、みどりの風、緑の党の5党です。ほかの党には送っていません。

回答をお願いするに際してのお願い状は以下の通りです。

2013/06/28

各党政策担当責任者殿

クルマ社会を問い直す会 世話人代表 杉田正明

交通政策についての質問状への回答のお願い

私どもは1995年に発足した市民団体で、クルマ社会がもたらす諸問題・各種弊害についてその改善を求めて活動してきております。

これまで、衆議院および参議院の選挙に際しましては、各政党に交通政策についての考え方を公開質問という形で数回おたずねして参りました。

今回参議院選挙が行われるのに際しまして、各政党の考え方をおたずねしたいと考えます。

今回は、私どもの会がもっとも強い関心を持っている領域に限りまして、私どもが望む政策をかなり具体的に列挙いたしますので、それらに賛同して頂けるか否かをご回答頂きますようお願い申し上げます。

今回ご質問させて頂く項目は、各党におかれまして、党の政策として公式に検討したことがない項目も含まれていると思いますので、回答は必ずしも公式のものではなく、回答者様の党の判断についての予想と言うことで結構でございます。私どもとしては各党様の姿勢・目指す方向をその回答から理解したいと思っております。

お忙しい中、大変恐縮ですが、ご回答頂きますようお願い申し上げます。

尚、かってながら、選挙前に各党の回答を一般に公表したいと思っておりますので、7月13日までに、同封した返信用封筒にて投函して頂きますようお願い申し上げます。

交通政策についての公開質問 回答結果

「賛成」ならば○、「検討したい」ならば△、「回答保留」ならば△、「反対」ならば×

クルマ社会を問い直す会が望む政策	民主党	日本共産党	自由民主党	社会民主党	生活の党
交通基本法	/	/	/	/	/
理念の明確化	/	/	/	/	/
1. 交通においては、安全、生命・健康の保持を最優先することを明記する	○	○	○	○	○
2. 交通安全においては、物理的に弱い立場にある歩行者を最優先し、次に自転車を優先することを明記する	○	○	○	○	○
3. クルマを利用できない状況下にある交通弱者・移動制約者の交通・移動の可能性を保障するために、公共交通を私的交通に優先させることを明記する	○	○	△	○	○
交通事故防止	/	/	/	/	/
交差点の歩車分離信号化	/	/	/	/	/
4. 横断歩道がある交差点における信号をすべて歩車分離信号とする	○	○	△	○	△
速度の抑制	/	/	/	/	/
5. 制限速度の標識がない道路の最高速度（法定最高速度）を現在の60km/hから30km/hに引き下げる（30km/hを超える速度を認める場所については、それぞれ当該の標識を設置する）	○	○	△	○	△
通学路における安全の確保	/	/	/	/	/
6. 通学路の指定がなされている道路については、速度を最高でも30km/hとし、原則として20km/h以下の速度規制を行う	○	○	○	○	○
7. 通学路については、十分な幅員のある歩道（2m以上）を設けかつ車道上にハンプを設けるか、それが出来ない場合は、登・下校時間について自動車通行禁止とする	△	○	○	○	○
免許制度の改善による不適格判定の厳正化	/	/	/	/	/
8. 運転時に正常な運転を困難にする可能性がある身体的疾患を有している者に対しては免許を交付しないものとする。改正道路交通法による疾患を持つ者の自己申告制度や医者の任意の報告制度のもとでは虚偽申告や報告回避をなくすことは出来ない。このためそうした疾患についての情報を調査整理し判定基準を明確にし、医療機関による検査診断を義務づけるものとする	△	○	△	○	○
9. 運転免許の更新時においては、新規取得時と同等の実技試験、もしくは道路上に起きえる各種の事態を再現できる運転シミュレーター等による新規取得時と同等以上の実技試験を行うこととし、信号・標識の認識と対応、交通ルールの遵守、歩行者・自転車の認識と対応などにおいて、能力に欠ける場合は免許の更新を認めない。また更新時においては、新規取得時と同等の交通法規の学科試験を課すものとし、不合格者には免許の更新を認めない	×	○	△	○	○
安全に資する自動車装備の推進	/	/	/	/	/
10. すべての自動車にドライブレコーダーの搭載と記録を義務づける	△	○	△	○	△
11. 無免許運転をなくすために、免許カードを差し込まないとエンジンがかからない装置の搭載を義務づける	○	○	△	○	△
12. アクセルとブレーキの踏み間違いが起きにくい装備・システムの搭載を義務づける（複数の方式となるも可）	○	○	△	○	○
13. すべての自動車に酒酔い運転防止装置（アルコール・インターロック装置）の搭載を義務づける	○	○	△	○	○

クルマ社会を問い直す会が望む政策	民主	共産	自民	社民	生活
14. すべての自動車に信号遵守装置の搭載を義務づける（必要な技術開発と信号機等道路側のインフラ整備を見込む）	△	◎	△	○	△
15. すべての自動車に制限速度遵守装置（ISA Intelligent Speed Adaptation 技術の採用）の搭載を義務づける	△	◎	△	○	△
16. すべての自動車に衝突予防装置（トヨタの「プリクラッシュセーフティシステム」、富士重工の「ぶつからないクルマ／eyesight」、ボルボの「human safty」などのより発展した形のもの）の搭載を義務づける（居眠り運転・不注意運転による事故の防止、てんかん発作・心臓発作など急病による事故の防止、アクセルとブレーキの踏み間違いによる事故の防止などのためにも義務づける）	○	◎	△	○	○
17. 制限速度遵守装置、衝突予防装置の搭載に当たっては、自動速度ダウンや自動ブレーキの発動前に緊急警報を発する内容とし、時間的に手動で対応可能であったにもかかわらずそれを行わず自動制御が発動したと見なせるケースについては、交通違反として点数を付ける	×	◎	△	○	△
歩行環境・自転車走行環境の改善					
歩行環境の安全化					
18. 歩道が分離されていない道路においては歩行者＞自転車＞自動車の順で交通を優先することとし、順位が後ろの交通者がクラクション等で道を空けさせる行為を禁じる	×	◎	△	◎	○
19. 市街化区域内の歩道が分離されていない道路については、20km/h以下の速度規制を行う	△	◎	△	◎	○
20. 下記自転車走行環境の整備施策（25,26,27）の実行を前提に、歩道における自転車走行については、13歳未満、70歳以上および身体の不自由な人を除き、全面的に禁止する（3m以上の幅員を有する歩道においても）	×	◎	△	◎	△
歩行環境の改善					
21. 横断歩道橋、横断地下道が存在する場所においても、地表平面上で（迂回することなく）横断できるように横断歩道を設置する	○	◎	△	◎	○
22. 歩道に接続する建築敷地と車道との間において、クルマ乗り入れのために歩道を車道側に傾けている場所については、平らな歩道にする	○	○	△	◎	○
23. 歩道および路側帯への自動車の駐車・停車は、緊急やむを得ざる場合を除き、全面的に禁止とする	×	◎	△	◎	△
24. 高齢化社会を前提に、交通弱者の往来を保障するために、道路には各所に信号機付き横断歩道を増設する	△	◎	△	○	○
自転車走行環境の整備					
25. 歩道があり、車道の車線分離がなされている道路においては、特段の事情がない限り車線を削減してでも（一方通行化を含む）自転車レーンを設けることを目指す	△	◎	△	◎	○
26. （歩道がある道路において、）自転車レーンが設けられていない車道においては自転車＞自動車の順で交通を優先することとする	△	◎	△	◎	○
27. （歩道がある道路において、）自転車レーンが設けられていない場合においては、自転車走行の安全性を高めるため、車両の最高速度を20km/hに制限する	△	◎	△	○	△
自転車利用者への交通ルールの周知徹底					
28. 自転車が守るべき交通ルールについて、テレビを使った広報を徹底して行う	○	◎	○	◎	◎
29. 自転車の逆走を減らすため、車道の端に逆走禁止マークを描き込む	○	◎	△	◎	◎

クルマ社会を問い直す会が望む政策	民主	共産	自民	社民	生活
自動車排ガスによる喘息患者の削減					
30. 喘息の1つの原因と考えられるディーゼル排気微粒子の削減のために、環境基準が定められた pm2.5 について、汚染状況を測定する体制を全国で早急に整備する	◎	◎	○	◎	◎
31. pm2.5 の自動車からの排出を削減するために、自動車からの排出基準を早急に制定する	○	◎	○	◎	○
公共交通					
自治体による公共交通保障計画の策定と国によるバックアップ					
32. 自治体は住民に対する（ナショナルミニマム及びシビルミニマムとしての）公共交通保障計画を都市計画や集落計画と整合させて策定するものとする	◎	◎	△	◎	○
33. 公共交通保障計画に位置づけられた鉄・軌道及びバス・コミュニティバスの軌道敷・路盤・レール・架線・駅・車両等設備費及びその維持補修費については、経営体から要請があれば国が 3/4 ～全額負担するものとする	△	○	△	○	△
34. 公共交通保障計画に位置づけられた鉄・軌道及びバス・コミュニティバスの人件費・エネルギー費等運営費については、経営体から要請があれば国が 1/4 ～ 3/4 負担するものとする	△	○	△	○	△
路面電車の普及					
35. かつて路面電車が走行していた道路については、路面電車の導入空間を確保し易い場合が多いであろうから、環境の変化で交通需要が減っている場合を除き、既に当該道路下に地下鉄が存在する場合も含めて、復活を検討・推進する	△	○	△	◎	○
36. 人口 20 万人以上の都市においては路面電車導入の可能性について調査検討を進めるものとする。その際、導入空間の確保が困難な場合、単線運転による導入の可能性についても調査検討するものとする。	◎	○	△	◎	△
道路建設					
道路新設の見直し					
37. 人口減少時代に入り、既存の道路や橋梁などの維持管理も困難を増す中、道路拡幅および新規の道路建設は、都市計画道路も高速道路も原則、見直す	○	◎	△	◎	○
自動車税制					
外部費用・社会的費用をも踏まえた課税の強化					
38. 道路整備・維持費用については、自動車関連諸税でそのすべてを賄うこととする	×	△	△	○	△
39. 自動車関連諸税で賄えていない道路整備・維持費用分に加えて、自動車交通事故による損害（自動車利用者が負担する損害保険でカバーされない部分）、自動車排気ガスによるぜんそくなど健康への損害、自動車騒音による損害、自動車から排出される温暖化ガスによる温暖化の損害、道路建設による景観や生態系破壊の損害など、自動車利用者が負担していない外部費用・社会的費用が多額に上ると推計されることを踏まえて、自動車関連諸税の強化を図る	△	◎	△	◎	△
40. 自動車取得税および重量税について減免する方向での見直しは行わない	×	◎	重量税 取得税 ○ ×	◎	△

日本共産党 補足コメント

日本共産党の基本的な交通政策については、2013年参議院選挙各分野政策18、交通総選挙政策をご覧ください。

http://www.jcp.or.jp/web_policy/2013/06/post-521.html

そのなかで、私たちは、「いまこそ、自動車優先・道路偏重の交通施策を根本的に見直し、住民の足を守り、人間を優先した政策に転換すべきです。」と基本的な立場を表明しています。その転換を具体化する個別提案は、基本的に賛成です。そのうえで、その内容の実現にあたって、実態に即した検討を深める必要があるものについては、「検討したい」と回答しています。

危険な交差点は、歩行者分離信号をはじめ歩行者の安全最優先で対策を考えるべきです。

速度の抑制については、人の多いところ、通学路、歩行者・自転車の安全に関係するところでは、制限速度を60km/h(編集担当注：30km/hの間違い?)に引き下げるのは当然です。

免許制度の改善による不適格判定の厳格化については、「運転時に正常な運転を困難にする可能性がある身体的疾患」の判定基準を科学的かつ関係者の納得のいくものとするのが求められます。

免許更新時の学科試験については、その内容やあり方については検討が必要です。

安全に資する自動車装備の推進については、装備の完成度や安全上の問題を検討し、積極的な普及策をとるべきです。

公共交通については、国による財政負担だけでなく、JRなど大手事業者等からの拠出による「地域公共交通を守る基金」の創設を提案しています。

路面電車の普及については、その都市の状況におうじて、路面電車の普及を含めて総合的に計画を立案します。

自動車税制については、道路整備優先政策を支えた道路特定財源の一般財源化を主張してきました。また、温暖化問題にかかわって、二酸化炭素の排出量などに着目し「環境税」の拡充を提案していますが、自動車から排出される温暖化ガスについても、この関係から強化をはかります。

社会民主党 補足コメント

4, 24 方向性は理解できるが、「すべて」「各所」は厳しい物があるのではないか。

10~17 将来的には義務化には賛成。まずはそれぞれの普及支援から始めるべきであるし、移行期間も必要。ドラレコ・インターロックは緊急度が高いと考える。

32 各自治体においても、交通基本条例の制定を進め、地域の交通計画をその中で位置づけるよう提案している。

33, 34 公共交通に対する国のバックアップには賛成。但し、自治体との分担や支援の方法などをとって詰める必要がある。

38 建設国債や料金収入による部分を全く否定していいのかわき疑問が残る。また歩道や自転車道について一般財源を使う場合もあるのではないか。

39 公共交通支援のための財源も自動車関係諸税の強化で検討したい。

8 当該患者団体とも話し合いを進めたい。

5, 27 5と27の整合性に疑問。

23 自転車レーンも含めるべき。

古屋国家公安委員長の発言への抗議書提出と、「交通取り締まり、速度規制等のあり方検討懇談会」について

足立礼子(世話人)

古屋圭司国家公安委員長は、警察庁を指揮・指導する立場にありながら、2013年6月4日の閣議後記者会見で、一般道路における速度超過取り締まりを容認するかのような発言をしました(8~14ページ中の抗議声明や新聞記事参照)。これに対する疑問の声が本会有志メンバーリストで多くの会員から上がったため、急ぎ抗議書としてまとめ、古屋委員長本人および、国家公安委員会、警察庁、内閣府、各政党および大手マスコミに送付しました。抗議文は、高橋大一郎さん、富田悦哉さん、井坂洋士さん、山田寛人さん、杉田正明さんほか多くの会員のご意見をもとに作成しました。

古屋発言については、当会会員でもある前田敏章さんが、北海道交通事故被害者の会として、抗議書を提出しています(⇒11ページ)。また、大阪のTAV交通死被害者の会(代表：西浦義朗さん)でも提出しています。

しかし、クルマ依存・クルマ優先が浸透した社会において、国家公安委員長たる古屋氏の発言の問題点を正面から指摘するマスコミはほとんどなく、逆に、取り締まりを煙たがる多数ドライバーの古屋発言への共感を“世論”として正当化してしまおうとする流れが、報道において濃くなっています。

そうした中、警察庁は「交通事故抑止に資する取締り、速度規制等のあり方に関する懇談会」第1回を早くも8月1日に開催しました。メンバーは学者、モータージャーナリスト、元F1ドライバー、損保協会職員など10名で、座長は太田勝敏東京大学名誉教授です。当懇談会は「12月まで複数回開催して結論をまとめる。それをもとに来年度から取り締まりや規制が変わる可能性もある」(古屋委員長がBSフジテレビで発言)とのこと。生活道路などでの歩行者の事故被害を減らす抜本的な対策は遅々として進まないのに、クルマ利用者にとって関心の高い問題は、か

くもスピーディーに事が進行することに驚かされます。

当会では、ドライバーに都合のよい制限速度緩和や速度超過容認がさらに進み、歩行者の事故被害が増え、道路をますます安心して歩けなくなるのではないかと、懸念しています。今後も懇談会の経緯を注意深く見守っていきます。懇談会の様子やそこでの配布資料は警察庁のホームページから見る事ができるので、みなさんも感想や意見を警察庁や当会にお伝えください。



ヒガンバナ
(会員K・Tさんの絵)

2013年6月12日
クルマ社会を問い直す会

古屋国家公安委員長の交通取り締まりに関する発言への 抗議声明と撤回要求

古屋圭司国家公安委員長は6月4日の閣議後記者会見で、警察による交通違反の取り締まりに言及し「歩行者が出てくる危険性もない道路で、20km/h超過(制限速度50km/hを交通の流れに逆らわなように70km/hで走るなど)を取り締まるのは疑問」という趣旨の発言をしました。取り締まりのための取り締まりという観点から、この発言を支持する向きも少なくないようです。しかしその内容は、違法行為を容認助長し、事故を増やす危険も包含しており、国家公安委員長としての資質が疑われる重大な誤りがあります。以下にその理由を記すとともに、発言に対して強く抗議し、撤回を求めます。

1. 法規制、ルールを軽視する発言である

ルールを守ることによって本人の命や健康が損なわれる恐れがある場合は別として、現在決められている法規制・ルールは守ることは、社会人の果たすべき責任である。古屋委員長の発言は、ルール見直しの必要を言われたものでもあろうが、20km/h以上の制限速度超過を容認している発言でもある。クルマの流れのなかで速度超過が起きるのは当然とする考え方、ましてや20km/h以上という大幅な超過も容認する考え方は、ルールを守って成り立つ社会(ルールを守ることが他の人の行動との摩擦・齟齬を防ぎ社会生活を円滑化する)の原則を無視するもので、きわめて不用意で不適切な発言である。

2. ドライバーの速度超過のリスクに対する認識を甘くさせる発言である

古屋委員長は「歩行者が出てくる危険もない道路で」という条件付きで話をしているようだが、自動車専用道とは言っておらず、一般道での話をしている。しかも、その条件は極めて主観的なものであり、危険であるかないかの線引きの根拠すらない。

ところが、数字は往々にして独り歩きする。人間は自分に都合のよいように解釈することが多くあり、歩行者と接点の多い道路においても「国家公安委員長が言うのだから、とにかく20km/hオーバーまではお墨付き、公認だ」と考えるドライバーが出てくるおそれがある。国家公安委員長の不用意な一言は、ドライバーの意識や運転教育に対し、大きなマイナス効果を与えてしまったともいえる。そして、今でさえ低くなっているドライバーの速度超過に対する危険性への認識を、さらに低くする懸念も大きい。

3. 速度制限には意味があることを無視する発言である

最高速度違反による死亡事故率は、事故全体の死亡事故率よりはるかに高いことが明らかにされている(平成24年中の交通事故では21.1倍である)。「最高速度違反による交通事故対策検討会

中間報告書(案)」（2010年3月内閣府による)においても、規制速度超過による死傷事故の多さが検証され、速度抑制の重要性が記されている。また、「取り締まりがある」ことによる速度超過の抑制という効果もさまざま検証されている。このような実態をふまえた上で、一般道で速度制限を設定して厳しく取り締まることは、事故防止のため当然のことである。たまたまある道路の歩行者が少ないからといって、安易に取り締まりのための取り締まりと片づけることはできない。

4. 歩行者への危険を無視する発言である

「取り締まりのための取り締まりだ」との意見は、ドライバーからの視点に過ぎず、歩行者にとっては、自動車の速度は速いほど脅威となる。自動車専用道以外では、歩行者が横断歩道のないところでも道路を横断することが認められているが(ドライバーは危ない!と思うかもしれないが、歩行者を危険にしているのは100%車の側であることを忘れてはならない)、その場合にもやはり速度制限は大きくものをいう。

車と歩行者の衝突事故において、車の速度が30km/hを超すと歩行者の致死率が急激に高まることは警察も周知の知見である。自動車教習所では「衝撃力は速度の2乗に比例する。つまり出した速度の数字以上に、自動車は著しく危険になる」と教えている。国家公安委員長たる者は、むしろそうした点こそドライバーに強調すべきである。

5. 免許制度そのものへの不信を増大させる発言である

自動車はそもそも危険なものであるから、安全に運転する技量を有し多くのルールを厳守する事を誓った者にのみ、公安委員会が「免じて」「許す」のが「免許」である。

自動車の運転はルールを守る者のみが許され、ルールを守らない者は自動車の運転は禁止されるべきものである。この「ルールを守らない者は運転禁止」という根幹があってこそ運転免許制度は成り立っており、「ルールを守らなくても運転可」という認識が広まれば、免許制度そのものの意味がなくなる。委員長の今回の発言は、自ら免許制度を否定するものでもある。

6. 交通安全推進団体への業務妨害ともなる発言である

警察・自動車教習所・交通安全協会等の交通安全推進団体は「制限速度を守って安全運転を」と交通安全を呼びかけているが、今回の発言はドライバーに「公安が速度超過を認めたのだから」と、呼びかけを無視する口実を与えることにもなる。これは、公安委員長自らが管轄する交通安全推進団体の日頃の努力を無にするものであり、当該団体への業務妨害ともいえる。

交通事故死者は今もなお年間5000人を超え(事故後30日以内)、深刻な事態が続いている。死者の約半数は歩行者・自転車利用者である。国民の命を守るための安全施策を目指すべき国家公安委員長として、その現実への責任をもっと自覚すべきである。

以上をもって、古屋委員長発言の撤回を強く求めます。

【追記1】 なお、古屋委員長の発言は、クルマの制限速度引き上げの方向を意図したのものとも受け止められますが、制限速度の見直しにあたっては、以下の要件を勧案すべきです。また、当会は、車の利便性よりも生命・健康の保全を最優先すべきとの考えのもとに、制限速度についての

提案をこれまでも警察庁などに提出しています。交通事故による死傷を減らす最も有力な手段は走行速度の抑制であることをふまえ、ご検討ください。

●制限速度を見直す場合の要件

制限速度見直しには、ドライバーだけでなく、他の道路利用者「歩行者、自転車利用者、沿道周辺住民」の安全と健全な社会生活が十分守られなくてはならず、以下のような彼らも納得できる規制の検討が重要である。

①交通事故の防止、交通事故時の被害の軽減

上記4にも記したように、車の速度が30km/hを超すと衝突時の歩行者の致死率が急激に高まる。車同士の衝突においても、速度が速いほど事故は回避しにくく、被害も大きくなる。低い速度に制限することは、車、歩行者、自転車利用者、だれにとっても事故防止、事故被害軽減に極めて効果的である。

②道路を横断する歩行者・自転車利用者への横断のリスクを判断する目安の提供

これも上記4にも記したように、一般道路では横断歩道以外でも歩行者の横断が認められている。制限速度は、横断者にとって横断するか否かを決める判断材料になっていると考えられる。低い速度に制限することは、歩行者等横断者にとってメリットが大きい。

③沿道への騒音・排ガス汚染など環境破壊の抑制

既存の研究成果を活用し、新たに調査も加え、制限速度設定の判断材料とすべきである。

●制限速度についての当会の提案

◎制限速度の標識がない道路の最高速度（法定最高速度）を現在の60km/hから30km/hに引き下げる（30km/hを超える速度を認める場所については、それぞれ当該の標識を設置する）。

◎通学路の指定がなされている道路については、30km/h以下の速度規制を行う。

◎市街化区域内の歩道が分離されていない道路については20km/h以下の速度規制を行う。

◎（歩道がある道路において）自転車レーンが設けられていない場合においては、自転車走行の安全性を高めるため、車両の最高速度を20km/hに制限する。

*当会は制限速度の遵守については「すべての自動車に制限速度遵守装置（ISA Intelligent Speed Adaptation技術の採用）の搭載を義務づけること」も提案している。

【追記2】 当会は本年1月に「交通弱者を守る自動車運転教育についての要望」を国家公安委員長、警察庁等へ提出しました。それに対して国家公安委員会から「ご要望については参考として警察庁の関係部門に回付しました。国家公安委員会としても引き続き、交通の安全の確保にむけた各種施策が推進されるよう取り組んでまいります」との回答が3月14日付で寄せられましたことを、付記いたします。

古屋国家公安委員長の速度違反容認発言に、 北海道交通事故被害者の会として抗議しました

前田敏章(北海道交通事故被害者の会)

去る6月4日、古屋圭司国家公安委員長が記者会見で、「違反した側も納得できるようにする必要がある」、「歩行者が出てくる危険性がない道路で、制限速度を20キロオーバーしたことで取り締まりの対象になるのは疑問」など、速度違反を容認する問題発言を行ったことに、北海道交通事故被害者の会では、撤回を求める抗議文を緊急送付しました。

起きてはならない交通死傷被害を根絶するために、速度抑制と制限速度遵守は最も基本的で重要なことのはずです。このことは内閣府政策統括官が2010年3月にまとめた「最高速度違反による交通事故対策検討会」中間報告(第4回会議資料http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/max-speed/k_4/index.html)でも明らかにしています。報告では、最高速度違反の事故の死亡率は規制内速度の車両事故の約10倍にもなることをデータで示し(p52)、規制速度遵守の効果が大きいこと、法定・規制速度をさらに下げることによって大幅な事故削減、被害軽減効果が期待できること、さらに、OECDを始め諸外国においても車両の走行速度管理は重要な交通事故対策として位置付けられていることなどを強調しており、「まとめ」では、「最高速度による交通事故を防止するためには、今後も車両の走行速度を低下させるための対策を推進する必要がある」(p211)と述べているのです。

今回の発言は、こうした政府内の検討結果を

も無視した暴論というべきですが、古屋委員長はその後にも発言の撤回・見直しもなく、このほど委員長主宰の有識者懇談会を設置(第1回会合8月1日)、速度違反の取り締まりと速度規制のあり方を半年かけて「検討」するということが報じられました。

問題発言が次の段階に入ろうとしていることに、深刻な懸念を持たざるを得ません。懸念の理由は、今回の検討の伏線として敷かれていた「より合理的な交通規制の推進について」という平成23年11月10日の警察庁交通局長通知(<http://www.npa.go.jp/pdc/notification/koutuu/kisei/kisei20111110.pdf>)の存在です。この通知では、「合理的」「実効ある」という言葉を隠れ蓑に、犠牲が「多発」しなければ、規制を見直す(50キロから60キロへ引き上げる)べきとしているのです。

今回の古屋委員長発言は、一般道路でも速度を出せる場所は70キロでも(60キロを超えていても)「過度」に取り締まることはいかなものかと公言(速度違反を容認)しているのであって、この局長通知をさらに一歩進めた問題発言なのであり、このことから、その問題性に深刻にならざるを得ません。

こうした時だからこそ、クルマ社会を問い直す会の存在と活動の意義は大きいと思います。私たちも、めげずにしっかりと社会正義に基づいた声を上げていきたいと考えています。

平成25年6月11日

国家公安委員長 古屋 圭司 殿

北海道交通事故被害者の会
代表 前田 敏章

古屋国家公安委員長の制限速度違反容認発言に強く抗議し 撤回を求めます

古屋圭司国家公安委員長が、6月4日の記者会見で、交通違反の取り締まりについて、「違反した側も納得できるようにする必要がある」、「歩行者が出てくる危険性がない道路で、制限速度を20キロオーバーしたことで取り締まりの対象になるのは疑問」などとし、「片側2車線で歩行者が出てくる危険性もない制限速度50キロの道」を例に挙げ、「交通の流れに逆らわずに行くと70キロぐらい出る」との発言(引用は「北海道新聞」6月4日付夕刊)をしたことは、安全な道路交通、交通死傷被害ゼロを願う多くの国民の願いに背く、極めて重大な問題発言です。強く抗議するとともに、発言の早期撤回を求めます。

当会は発足以来、相互支援とあわせ、犠牲を無にせず交通死傷被害の根絶を目的に活動を続けています。速度違反が被害の要因である会員も多く、「もし加害車両が規制速度を守ってしてくれたらこんな悲嘆や苦しみは無かったのに」と、その違反行為を憎んでおります。当会が2009年以来「世界道路交通犠牲者の日」(11月第3日曜日)に主催するフォーラム「交通死傷ゼロへの提言」でも、道路交通の安全の鍵は速度抑制であること、人命軽視・クルマ優先のスピード社会を見直すことなど、繰り返し訴えています。

法令遵守の要の立場であり、速度規制を定める立場でもある国家公安委員長自らが、道路交通法が定める規制速度の大幅超過について、そのとりかたによっては、「違反を犯した側の意向」を汲み、重大被害につながる違反行為を容認するかのような発言をされたことは信じ難く極めて遺憾です。もとより、規制速度は、「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る」ことを目的とした道路交通法で、「(標識により指定されている、あるいは政令で定める)最高速度をこえる速度で進行してはならない」(第22条)と明確に規定されているのであって、違反の場合の罰則点数・罰金についても、速度超過15km未満は1点・9000円、15km以上20km未満は1点・12000円、などと細かく決められているものです。

この違反の取り締まりを、「警察運営をつかさどり」「公共安全と秩序を維持することを任務とする」(「警察法」第5条)国家公安委員会の長自らが、「箇所によっては疑問」とするのであれば、一般のドライバーの受け止めはどうなるでしょう。「速度違反の取り締まりに問題がある。流れに乗れば良いのであって、規制速度は守らなくても良い箇所があるのだ」という意識が蔓延し、今でもその希薄さのために死傷被害を続発させている安全運転義務、規制速度遵守の意識が一層薄くなります。

道路交通の安全にとって、規制速度遵守と、それを支える速度抑制技術が肝要であるということは、内閣府生活統括官(共生社会政策担当)の「最高速度違反による交通事故対策検討会」が2010年3月に取りまとめた中間報告書でも明瞭に述べられています。この重要な「報告書」が一

般に十分公開されていない現状は遺憾であり、古屋圭司国家公安委員長の政策指針として活用されるべきです。「報告」では、規制速度超過の死亡事故率が、規制内速度の場合の10倍にもなることがデータで示され(p52)、規制速度遵守の効果が大きいこと、法定・規制速度をさらに下げることによって大幅な事故削減、被害軽減効果が期待できること、さらに、OECDを始め諸外国においても車両の走行速度管理は重要な交通事故対策として位置付けられていることなどが示され、その「まとめ」でも、車両の走行速度の低下が交通事故の低減効果につながることを強調しています。

本来道具であるべきクルマが、凶器のように他者を傷つけあるいは死に至らしめることなど決してあってはならないことです。交通死傷被害は減らすだけでなくゼロにしなければなりません。

以上述べた点から、6月4日の古屋圭司国家公安委員長の規制速度超過容認発言の撤回と明確な訂正を求めるものです。

以上

国家公安委員長の速度違反発言

道被害者の会が抗議文

北海道交通事故被害者の会は11日、古屋圭司国家公安委員長が警察による速度違反の取り締まりに疑問を示したことについて「交通死傷被害ゼロを願う多くの国民に背く極めて重大な問題発言。強く抗議するとともに発言の早期撤回を求める」とする抗議文を古屋委員長宛てに郵送で提出した。

抗議文は、法令順守の要で速度規制を定める立場でもある委員長自らが違反を犯した側の意向をくんでいると指摘。その上で「重大被害につながる違反行為を容認するかのよう な発言をしたのは信じがたく極めて遺憾」と批判した。

18年前に長女を交通事故で亡くしたという同会の前田敏章代表(63)は「速度違反の被害に遭った会員は多し。発言はとんでもなく危険性がない道路で、20歳を超えると取り締まりの対象になるのは疑いがある」と訴えている。

「北海道新聞」2013年6月12日

「下野新聞」2013年6月13日

古屋氏発言に市民団体抗議

「事故増やす危険」

古屋圭司国家公安委員

委員長の交通取り締まりについての発言は、違法行為を容認・助長し事故を増やす危険を包含しているとして、市民団体「クルマ社会を問い直す会」(杉田正明代表)は12日、古屋委員長に抗議声明と撤回要求を提出した。

古屋委員長の発言は①ドライバーの速度超過リスクに対する認識を甘くさせる②歩行者への危険を無視している③交通安全推進団体への業務妨害「など」とした。

古屋委員長は4日の記者会見で、危険性がない道路での取り締まりに疑問を投げ掛ける趣旨の発言をした。

同会は交通安全や環境などの観点から、クルマ優先社会の見直しを訴える全国組織。

変わる？速度違反取り締まり

「ネズミ捕り」と皮肉られる車の速度違反の取り締まりについて、警察庁は8月1日から、その効果や速度規制のあり方を議論する有識者による懇談会をスタートさせる。直接のきっかけは、古屋圭司・国家公安委員長が6月4日の記者会見で「やもすると取り締まりのための取り締まりになっている」と発言したことだ。交通事故抑止策の改善につながるか注目される。

有識者懇が来月始動

【川辺康広】

懇談会は古屋委員長
の主催で、大学教授や
自動車評論家のほか、
元F1レーサーの中嶋
悟さんから10人のメン
バーで構成される。
速度規制の見直しは
これまで行われてき
た。警察庁は09年、道
路整備が進んだことな
どを理由に速度規制基
準の一部を改正。全国
の警察は12年3月まで
に一般道路4046キロ
(2219区間)につ
いて最高速度を見直し
た。しかし今回が異例
なのは、大臣の主導で
議論が始まる点だ。伏
所

国家公安委員長主導で議論

反則金を取られる時に、納得しましたか？ 納得して
いないですよ。取り締まりのための取り締まりにな
ってはいけません。本場に交通事故が多発する地点で、
しっかり取り締まる必要があります。私の選挙区(岐阜5
区)で、片側2車線、真っすくの道、歩行者が出てくる
危険性もない所で取り締まりをしている。制限速度が
50キロなので、交通の流れに逆らわないように行くど
うかがい出る。そうすると取り締まり対象になる。い
つも疑問に思っていたし、反則金を取られた支援者か
らもそういう声を聞いていた。国家公安委員長になり、
委員会で話題が出たので、あえて言及した。

では同じ場所での取り締まりをせざるを得ないこと打ち明ける。懇談会では①国民に理解される取り締まり方法②規制見直しで事故件数や渋滞がどう変化したかを検討。半年をめどに提言をまとめる。
「違反容認も」
遺族は懸念
インターネットの掲示板では古屋委員長の発言に賛同する書き込みも目立つが、「北海道交通事故被害者の会」(札幌市、前田敏章代表)や「TAV交通死被害者の会」(大阪市、西浦義明代表)は「違反を容認するかどうかのような発言」などと抗議、撤回を求めた。
高校2年だった17歳の愛娘を前方不注意の車にはねられて亡くした前田代表は取材に対し、最高速度違反による事故対策を議論した内閣府の検討会(10年3月)が「車両の走行速度の低下は、交通事故の低減効果や被害軽減の効果認められる」と指摘した点を強調。制限速度を引き上げられることがあってはならないと話した。

【毎日新聞】2013年7月30日

“交通取り締まり”で古屋委員長主催の有識者会議

「違反者が納得する取り締まりが必要」などと発言し、議論を呼んだ古屋圭司国家公安委員長の主催する交通違反取り締まりの在り方を検討する有識者会議が1日、開かれました。

会議は、元F1レーサーの中嶋悟さんや大学教授らがメンバーになっています。交通事故抑止のための速度違反取り締まりの在り方や速度規制の見直しについて検討し、年内をめどに報告書が古屋委員長に提出されます。

古屋圭司国家公安委員長：「取り締まられた側、反則金(納付書)を交付された側が納得できる取り締まり。こういったものを、もう一度、見直していこうじゃないか」

古屋委員長は6月に、「危険のないまっすぐな道で、制限速度が50キロの道では、70キロくらい出しますよね」などと発言し、交通取り締まりや規制について苦言を呈しました。交通事故で6歳の長女を亡くした佐藤清志さんは、「(懇談会)メンバーに交通事故被害者の遺族が入っておらず、ユーザー側の視点で議論が進むのではないかと心配だ」などと話しています。

【テレビ朝日ANNニュース】2013年8月1日 18:13

わかりにくい、守れない道路交通法（駐停車に関わる規定）

昭和35年に制定された道路交通法には、当時の日本の道路事情から考えると、現在でもどうかと思われる規定が散見される。実際、筆者が免許証を昭和44年に取得し、自分で運転し始めた時、教習所で習ったとおりに法を守っていたらとても運転できないとすぐ感じたのは事実である。その後、運転に慣れるに従い、日本人ドライバーに共通で勝手な法解釈を覚え、事故などのトラブルを避けて運転するにはやむを得ず違反せざるを得ない局面にも数多く遭遇した。それらを思い出しながら、問題の本質の解明、問題に対する個人的な意見などいろいろと考察してみたいと思う。

さて、筆者が免許取得当初から道交法の中で最も日本の道路事情に合わなくて、法を守れない、守らせていないと思うのは、駐停車に関わる数々の規定である。まさに急激なモータリゼーションに追いまわられて作ったとしか思えない部分が多い。そして現在でもドライバーの違反として最も多いのは、駐停車に関わる規定だと思われる。そこで、一般のドライバーが運転すれば、必ず思い出さなくてはならない駐停車に関わる道交法の条文を抜き出して参照しながら、規定の詳細を分析検討し、直すべきところ、改善すべきところについては私見を展開してみたいと思う（本稿ではパーキングメーターに関する規定、高齢者の時間駐停車に関する規定等は省略した）。

■ 1 駐車の定義

第二条十八 駐車とは、「車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者（以下「運転者」という。）がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。」

まず駐車の定義から入りたいと思う。この条文は、道路上と特に断っていないので、駐車という行為を道路上に限定せず、あらゆる場所に適用できるよう定義したのものであるとも解釈できるが、もともこの法律が道路上の行為を対象としたものであるから、条文にある駐車の例は道路上の行為を示していると解釈するのが自然である。そうだとすると、駐車の例が明示的に4例示されているが、それ以外の場合はどうなるのかが曖昧である。

たとえば工事業者のクルマが道路上に作業のために止まっている場合、長距離トラックの運転手がクルマを道路上に停めて仮眠を取っている場合、農作業をするために軽トラックを田んぼの脇の道路上に停めておく場合、タバコを買うためにクルマを停めてクルマを離れる場合、自宅前の道でクルマを停めて洗車している場合、これらのケース全ては誰が考えても常識的に駐車のはずであるが、条文からそれを推し量ることは難しい。確かに条文では「故障その他の理由により」という部分で、例示した4例に限定しないと逃げてはいるが、その他の例の方があまりにも多いため極めて違和感のある定義である。

さらに問題がある、この条文の文脈は大きく二つに分かれており、前半の「継続的に停止すること」までと、後半の「運転することができない状態にあることをいう。」までに分かれている。そしてこの二つの文脈は、「又は」という言葉でつながれていて、全く対等の文脈である。従って、たとえ一方の文脈に該当しなくとも、もう一つの文脈に含まれているならば当然駐車の定義に含まれるはずである。しかしこれを誤解するドライバーが多い。

そこで、最近よく見かける間違いの例を挙げよう。駐車禁止の標識のある道路上で、奥さんが買い物に行っている間、ご主人がクルマの運転席に残って待っているケースである。このケースでは、前半の文脈の例の一つに該当しないし、後半の文脈にも明らかに該当しないことに

なるから駐車ではないと強弁する人がいる。確かに、客待ちではないし荷待ちでもない、貨物の積み卸しでもない。しかし、先に述べたように、前半の文脈中にハッキリと「故障その他の理由により継続的に停止すること」とあるので、その解釈は誤りで、家人を待つ行為は「その他の理由」に該当して当然駐車違反となる。

でもちょっと待ってほしい。「その他の理由」という一言が諸々の駐車形態の全てを含む言葉だとしたら、後半の文脈は不要である。それでは何のためにあるのであろうか。

その答えはあくまでも推測であるが、前半の文脈には明確に書かれてはいないものの、運転者が運転席に乗車中または、クルマのすぐそばにいる状態での行為を規定したものであり、後半の文脈は運転者がクルマを離れてしまってどこかに行ってしまう場合、すなわち「放置駐車」といわれる行為を規定したものだと考えられる。だから「又は」であえて条件を重ねているのだと考えれば全体の筋が通る。

ならば、前半の文脈にはハッキリと「運転者が車両等に乗車中または傍にいて直ちに運転できる場合で」と明記すべきである。この辺がこの道交法のお粗末で不完全な部分である。

それにしても「貨物の積み卸しで5分以内のものとの乗降」は「駐車ではない」とわざわざ例外を規定しているが、こんな例外を定義に書くべきではない。駐車の定義を曖昧にし、わかりづらくするだけである。例外としたことが駐車違反を免除するための必要条件なら、そのことは駐車禁止の条項に盛り込むべきであろう。

このように、定義そのものが不完全かつ冗長でわかりにくいいため、捕まった時に強弁するかどうかは別として、ドライバーの心理としてこの駐車に関する規定はどこか理解しづらく納得できないと、誰しものが感じているのではないかと思う。

この条文は直すべきである。筆者ならこの定義をこう書き改める。

「車両の運転者か、所有者が何らかの意図を持って車両等を継続的に停止すること。」

これで十分である。なぜなら、ドライバーが乗車してようがいまいが、目的が何であらうが

クルマを継続的に停めている行為そのものが駐車の筈だからである。

■2 停車の定義

同条十九 停車とは「車両等が停止することで駐車以外のものをいう。」

と、停車は定義されているが、これでは一時停止との差がわかりにくい。ちなみに一時停止の定義はなぜかこの第二条にはない。

なお、先の駐車の定義から外した「貨物の積み卸しで5分以内のものとの乗降」は停車に含まれると思われる。

筆者なら停車の定義は、たとえば「駐車の内、1分以内のものをいう。」とする。1分が良いかどうかはわからないが、このようにシンプルに定義した方がわかりよい。

実はここまであえて車両という用語を説明せずに話を進めてきたが、「車両」の定義は以下の通りである。

第二条八 車両とは「自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。」

同条十一 軽車両とは「自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。」

ということなので、自転車にも駐車の定義が適用される。つまり世間に広く流布されている駐輪という言葉は道交法上にはないことに注意したい。したがって駐車禁止の場所には自転車も駐車してはならないのだが、はたして全く無視されているようである。

なお、条文には定義されていないが、「車両等」という時は対象に「路面電車」を含めるとされている。

■3 駐車も停車もしてはならない場所

第四十四条 「車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に

掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。ただし、乗合自動車又はトロリーバスが、その属する運行系統に係る停留所又は停留場において、乗客の乗降のため停車するとき、又は運行時間を調整するため駐車するときは、この限りでない。

- 一 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- 二 交差点の側端又は道路のまがりかどから五メートル以内の部分
- 三 横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に五メートル以内の部分
- 四 安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分
- 五 乗合自動車の停留所又はトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分(当該停留所又は停留場に係る運行系統に属する乗合自動車、トロリーバス又は路面電車の運行時間中に限る。)
- 六 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分

安全確保のためクルマを道路上に停めることを厳しく禁止したこの条文も、例外規定があるためにわかりにくい。危険防止のための一時停止は停車ではないのは当たり前で、わざわざうたう事がおかしい。停車の定義が不完全なことを露呈して、ドライバーの理解を混乱させるだけである。

さて、駐停車の中で最も厳しく守るべき絶対的なこの規定はどれほど守られているだろうか。一番目につくのは、交差点内の駐車である。停車すら禁止されているのに堂々と駐車しているのを見かける。それも交番の前など信じられないところで黙認されている。こういうことを許すことがこの法律を貶める原因となり、守らない風潮を助長させていることを、当局は深く反

省して貰いたい。

タクシーもよく横断歩道の上で乗客の乗降をさせているのを見かける。これもハッキリ停止違反であるが、大きな道路には大抵ガードレールがあるため、客はガードレールの切れる交差点か横断歩道以外にタクシーの乗降ができる場所がないので、これも解決しづらい制度上の大きな矛盾である。

なぜ坂の頂上付近を禁止場所としているかの説明がないため、禁止場所と意識しているドライバーはほとんどいないと思う。こういう舌足らずな条文がこの法律には多い。一方、勾配の急な坂は駐停車禁止という。その理由は危険防止の意味からわからないでもないが、どの程度の勾配を指しているのかわからない。こういう規定はドライバーの裁量任せとなるため実効性に疑問が残る。

五のバス運行時間中に限るという規定であるが、それを知るには一度停車して時刻表を確認せねばならず、その行為自身が違反となりかねない。この法律にはこんな馬鹿げた矛盾が見られる。



横断歩道上での停止違反の例

■4 駐車禁止場所

第四十五条 「車両は、道路標識等により駐車禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、駐車してはならない。ただし、公安委員会の定めるところにより警察署長の許可を受けたときは、この限りでない。

- 一 人の乗降、貨物の積卸し、駐車又は自動車の格納若しくは修理のため道路外に設け

られた施設又は場所の道路に接する自動車用の出入口から三メートル以内の部分

二 道路工事が行なわれている場合における当該工事区域の側端から五メートル以内の部分

三 消防用機械器具の置場若しくは消防用防火水槽の側端又はこれらの道路に接する出入口から五メートル以内の部分

四 消火栓、指定消防水利の標識が設けられている位置又は消防用防火水槽の吸水口若しくは吸管投入孔から五メートル以内の部分

五 火災報知機から一メートル以内の部分

2 車両は、第四十七条第二項又は第三項の規定により駐車する場合に当該車両の右側の道路上に三・五メートル(道路標識等により距離が指定されているときは、その距離)以上の余地がないこととなる場所においては、駐車してはならない。ただし、貨物の積卸しを行なう場合で運転者がその車両を離れないとき、若しくは運転者がその車両を離れたが直ちに運転に従事することができる状態にあるとき、又は傷病者の救護のためやむを得ないときは、この限りでない。

3 省略

駐車してはならない場所を規定しているのだが、前提としてこの法律にはもともと道路を駐車場として使ってよいという思想があるため、禁止場所を規定したこの条文は覚えにくいし、矛盾と例外があって極めて守りにくくなる。

まず本文で、標識で禁止した場所は駐車してはならないと規定している。ところが警察署長が許可した場合は駐車してよいといっている。この矛盾は駐車がたとえ禁止されている場所でも、生活上、経済活動上駐車が必要であれば停めてよいことを前提としているからである。その思想が根底にあるため、ドライバーの駐車違反に対する罪の意識は当然薄くなる。引越しのトラックなどが堂々と駐車禁止標識のある場所で長時間駐車しているが、おそらくその大半は無許可なのではないかと思う。

さらに、本文の一で自動車の出入口の前後(厳密に言えば、出入口そのものは禁止していない)

に対して駐車を禁止しているが、なんで自動車出入口の存在目的を限定しなくてはならないのであろうか。さっぱり理解できない。この例から洩れている施設は山ほどある。たとえば最もわかりやすい例でガソリンスタンドへのクルマ出入口はどうなのか。実際にはあり得ない話ではあるが、法に従えば出入口に駐車できることにもなる。クルマの出入口は誰にもわかる。こういうお節介で不完全な規定があるからドライバーが混乱する。

さらにもっと大切なことは、この条文では人が出入りする個人宅の玄関前、店先についてはなにも言及されておらず、それらは規定上駐車禁止場所ではないことである。したがって後述の駐車の仕方とも密接に絡むが、自宅玄関前や店先にぴったりと駐車されてしまい、駐車してほしくない住民や商店主とドライバーとの悶着が昔から絶えない。一方、これを防ぐためよく店先で「駐車ご遠慮下さい」という立て看板を道路に出しているが、この行為も厳密にいうと別の条項の道交法違反である。駐車されたら人が迷惑することを考慮していないのはクルマ優先の考えが根底にあるからで、条文を人優先に改定すべきである。

2項の規則は一般に「無余地駐車」と呼ばれている駐車行為の禁止規定だが、後述の「第四十七条 停車と駐車の仕方」にも絡み、可否の判断が難しい。さらに例外規定がわざわざ書かれているので、違法駐車の誘発要因となっているので極めて重要な規定であることに注意したい。この規定に沿えば、クルマの右側に3.5m



3.5mの駐車余地がないため路側帯に入って駐車した違反例。白線に沿って止め歩行者の通路を確保する必要がある。

の余地がなくても運転者が乗っているか、傍にいてすぐ運転できれば貨物の積み卸しができるとなる。この貨物の積み卸しを運送業以外の業者が解釈すれば、業務用のどんな荷物でもよいことになり、積み卸しをしているといい張ってその近傍で作業を続ければ無制限に駐車できることとなる。実際、各種の業者があちらこちらの狭い道路で「無余地駐車」しているのを見かけるが、こういう解釈の問題があつてか、警察が取り締まっているところを見ない。

■5 停車と駐車の仕方

第四十七条 「車両は、人の乗降又は貨物の積卸しのため停車するときは、できる限り道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

2 車両は、駐車するときは、道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

3 車両は、車道の左側端に接して路側帯(当該路側帯における停車及び駐車を禁止することを表示する道路標示によつて区画されたもの及び政令で定めるものを除く。)が設けられている場所において、停車し、又は駐車するときは、前二項の規定にかかわらず、政令で定めるところにより、当該路側帯に入り、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。』

ここでも「人の乗降又は貨物の積卸しのため停車するとき」とわざわざ余計な断り書きがある。こういうお節介は曲解の元であるからやめるべきである。とくに停車はドライバーが地図を確認する時にもよく行う行為であり、その他の停車したくなる理由は山ほどある。

ところで、ここでいう路側帯とは、

第二条三の四 路側帯とは「歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によつて区画されたものをいう。』

さらに、この上記3項の中の制令とは道路交通法施行令のことで、この規定に関わることを、抜き出して掲示する。

第十四条の六 「法第四十七条第三項の政令で定めるものは、歩行者の通行の用に供する路側帯で、幅員が〇・七五メートル以下のものとする。

2 車両は、路側帯に入つて停車し、又は駐車するときは、次の各号に掲げる区分に従い、それぞれ当該各号に定める方法によらなければならない。

- 一 歩行者の通行の用に供する路側帯に入つて停車し、又は駐車する場合 当該路側帯を区画している道路標示と平行になり、かつ、当該車両の左側に歩行者の通行の用に供するため〇・七五メートルの余地をとること。この場合において、当該路側帯に当該車両の全部が入つた場合においてもその左側に〇・七五メートルをこえる余地をとることができるときは、当該道路標示に沿うこと。
- 二 歩行者の通行の用に供しない路側帯に入つて停車し、又は駐車する場合 当該路側帯の左側端に沿うこと。』

ごらんのように、駐車・停車をする際には以上の面倒な規定に沿って駐車しなければならないが、この条文を読んでみて駐車の仕方がすんなりわかった方はどのくらいいるであろうか。免許保有者でもおそらく完全に理解していて説明のできる人は少ないのではないだろうかと思う。また、誤解も多い。

まず、大変わかりづらいので、道交法第四十七条と施行令第十四条の六の要点を端折って簡単にまとめると、

- ① 駐停車する時は、道路の左端に沿って停めること。
- ② 左端に段差やガードレールのある歩道が作られている場合は、その歩道に沿って停めること。
- ③ 左端に0.75m以下の路側帯がある場合は、路

側帯の右に沿って停めること。

- ④ 路側帯が0.75m以上ある場合は、その中にクルマを乗り入れて停めてもよいが、0.75mは最低空けて停めること。
- ⑤ 上記を守って駐車しようとした時、クルマの右側に3.5mの通れる余地がない時には駐車してはいけないが、貨物の積み卸しのために、クルマからドライバーが離れなければ駐車してよい。
- ⑥ 停める時には他の交通の妨害にならぬようにすること。

まず、一方通行路で右端に停めているクルマを見かけるが、明らかに違反である。これは守られていないことが非常に多い。

路側帯のない例は路側帯も引けないような狭隘道路に見られるが、この場合は0.75m空けて停めなくてよい、しかしながら⑤の規定から実際上狭い道路で駐車はできないことになる。

0.75m空けねばならない理由は、人が通るために人の肩幅分を空けるためと言われているが、この幅では手に荷物を持っている状態では通り抜けられない。狭すぎる。自転車はもちろん通れない。家屋のドアでも0.9mが標準である。この規定は見直すべきである。また、この0.75mを巻き尺の持ち合わせのないドライバーが目測で判断することは事実上不可能である。

さらに、第四十七条の各項で「他の交通の妨害とならないようにしなくてはならない。」と重ねて規定されているために、この規則を楯にして、後ろから来たクルマのドライバーは大抵の場合、自分を通行させよと駐車しているドライバーを警笛等で脅かす。そのためドライバーは他のクルマの妨害にならないように気を遣う。そこまでいかなくとも、ドライバーは人より他のクルマに迷惑がかからないようにすることを優先しがちである。したがって、人の通行のための0.75mを空けることが守られていないケースがほとんどである。この行為は歩行者を車道へ迂回させることになり大変危険であるので、徹底的に取り締まるべきである。そうなるとう駐車できない道路がやたら多くなるはずであり、我が国の道路がクルマ社会に向いてないことが露呈



他車に迷惑がかからないように路側帯に入って塞いだ違反例。人の通行のために0.75m空ける必要がある。

する。

上記第四十五条の駐車規則に従って駐車する時、クルマの右側に3.5mの余地がないと駐車してはいけないのだが、傷病者の救護は別としても、先にも述べたが貨物の積み卸しについては運転者がクルマから離れなければいつまでも駐車してよいと例外規定に書いてあるため、たいていはこれを勝手に拡大解釈して、すぐクルマに戻れないのに駐車している例があまりにも多い。

だが、ちょっと待ってほしい。この例外規定は第二条の定義と矛盾しないのだろうか。

実は貨物の積み卸しに限ると断っているのに、5分を越えなければ停車、越えれば駐車となるという差異はあるが、駐車例外規定としては矛盾していない。ただ、クルマに乗っているか、傍らにいれば何処でも駐車違反ではないという誤解を生みやすくしているのは確かである。大切なことは、この例外規定は駐車禁止されていない場所で、貨物の積み卸しに限り、かつ「無余地の場所」に限って許されている例外だということであり、どこでも何でも許されているのではないことを忘れてはならない。

このことを正しく理解しているドライバーはどのくらいいるであろうか。

なお、これまで述べてきた駐車に関する規定は、自転車にも適用されるはずであるが、さて守られているだろうか。

大変長くなったが、ここまで道交法の駐車にまつわる主な条文を抽出して分析してきた。いろいろ指摘したように、この法律にはわかりに

くいところ、お粗末なところ、余計なところ、矛盾しているところが随所に見られることがわかりになったと思う。それらは速やかに見直して貰いたいものである。

■6 まとめ

では、ここまでの問題点などを総括してみよう。

とにかく駐車に関することで目立つのは「駐車を禁止された場所での駐車違反」である。道交法が施行された時から堂々と違反しているクルマが多い。今まで分析してきたが、条文をよく読むと駐車のできる場所は極めて限られている。したがって、法を正しく守れば駐車のできない場所は沢山ある。たとえば右側3.5mの無余地駐車である。ちょっと計算して見ればわかるが、住宅街に多い三間道路(5.4m幅の道路)には実質上駐車できないはずである。

ところが駐車禁止の場所を守っていない例が多かった。そこで昭和40年前半頃であっただろうか、やたらに駐車禁止の標識が市街地、国道等に立てられるようになった。ところがそれでも守らないドライバーが多いのである。目抜き通りはたいてい駐車禁止のはずであるが、一時はびっしり違法駐車のクルマで埋め尽くされていた。繁華街もひどい状態だった。これはもう50年間黙認されてきた。堂々と標識で禁止されている場所に駐車しているのだから駐車違反で取り締まればよいのだが、最初に示した駐車定義の解釈で「当該車両等の運転をする者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。」の文脈だけが取り締り側に重要視されて、一定時間動かさなかった時にのみ法を執行してきた。もっとひどいのが交差点内の駐車である。日本の商店街は今でも個々の商店に駐車場などないので、店があれば駐車禁止の場所でも商品の搬入にクルマを止めざるを得ない。まして交差点に面している場合は絶対禁止のはずだが、駐車していることが結構ある。まして交番の前とかもってのほかである。

これらの問題は条文を見てもわかるとおり、基本的に道交法そのものが、「クルマは道路に駐車してよい」ということを前提に考えられている

からである。最もひどい悪用例は制定当時、道路を車庫代わりにしていたクルマ所有者が多かったことである。さすがに社会問題となって「自動車の保管場所の確保等に関する法律」なるものを別途作って対処したほどである。

筆者は逆に「クルマは道路に駐車してはいけない」という思想で法を組み立てた方がすべてにわたってシンプルになるし、標識も不要となって予算の大幅削減につながるはずだと思っている。

この、道路を駐車場として使うという思想は取り締りの姿勢に現れている。自分の経験でも、昭和50年当時は出かけた先に駐車場のないところが多かった。そうなれば旅行を諦めるわけにもいかず、やむなく駐車違反をしたことも一度や二度ではなかった。それでも一度も取り締まられなかったのである。いや、今でも商店街では取り締まらないでほしいと警察に頼み込んでいるところがあるとも聞く。

筆者は、駐車違反の氾濫は駐車場が普及していない時代に、国が産業育成の名の下に、クルマ社会を無理矢理構築し推進しようとしたための必要悪ではないかと思っている。クルマ社会を広めようとしてきたこの国では、駐車違反を厳しく取り締まることは、クルマ中心の経済活動を制限することにつながるのである。だから「意図して」取り締りをやらないようにしてきたのだと思う。

もともとクルマ社会の基盤として不可欠な馬車の歴史がない我が国であり、道路の幅もクルマ社会には向いていないのに、無理をしてクルマを広めようとしたことに根源的な問題がある。また、最近になっても、盛んに立ち退きをさせて新規の道路建設や道路の拡幅を実施しているが、市街地の道路に駐停車帯を設けている例は少ない。現在の環八などの一級の市街地道路を見てもそれが考慮されている所はほとんどなく、クルマが通行するための車道だけしか考えられていない。クルマはどうしても停めたい時がある。それなのに道路上に停まるところが考慮されていないのである。つまり土地代がやたらに高いこの国の市街地にはクルマ社会を推進していくための社会基盤がないのである。

クルマ社会を推進させるためには、駐車違反は黙認するしかない。取り締りはできるだけやらない方がよかった。それが50年続いてきた。

平成21年になって駐車監視員なる制度が出来、取り締りが厳しくなったのは、やっと市街地に駐車場が普及してきたと、法に従って取り締りを行っても経済活動に支障がなくなったと、行政が判断したからではないかと思っている。

いずれにしても、道路交通法はクルマ社会の矛盾を運用でごまかしながら、クルマ社会の発展を後押ししてきたと思うのである。

(東京都杉並区在住)



道路標識による駐車禁止の道路で駐車し、他の交通に迷惑を掛けている。許可を得ているかどうか疑わしい。

投稿

復活してほしい都区内フリー切符

木村孝子

●本年3月末のJRダイヤ改正で、今まで長い間ありがたく利用していた都区内フリー切符が廃止になり、とても残念です。この切符、最寄りのJRの駅から都区内まで往復切符を求めると、一枚の切符で一日、JR都区内どこの駅でも乗り降り自由。茨城、千葉、神奈川、埼玉……から利用できました。便利だし経済的で、大好きでした。復活運動が各地で起こっています。署名を集めるなど私も復活運動に一役。公共交通の代表であるJR会社様、会社の方針もあるでしょうが、利用者にサービスを、そして利用者に愛されるJR会社であることを忘れないで！

●4月27日の総会のあと、会員のある方から、竜ヶ崎市の市議会議員さんにも歩行者優先社会の実現を促進するための“市議会議員連盟準備会”ということで、“会”の会員になってもらうよう声をかけてほしいと、アドバイスがありました。現在、私の知っている範囲内では、船橋、宇都宮の市議会議員さんがこの“会”の会員さんでいらっやいます。

この1年くらい、地域活動連絡係として、市内の市議会議員さん全員に、私の方から毎回会

報を届けていました。このたび近藤博議員が、“会員”になってくださいましたことを報告いたします。地球温暖化防止、省エネ、歩くことで体を鍛える等、近藤議員さんは積極的意見をお持ちです。私たち一般市民より力のある議員さんたち。私たちもできることを協力し、“議員連盟準備会”を支えていきたいと思ひます。

(茨城県竜ヶ崎市在住)



ゲンノショウコ
(会員K・Tさんの絵)

■今も押し寄せる人為的「大津波」

5月下旬に巨大津波の最大の犠牲者数を出した被災都市石巻市を訪れて、他の中小都市と同様に中心街が大震災以前に既にシャッター街になっていた大きな要因が郊外型大型店の進出であることがわかった。

JR仙石線は一部の区間が復旧していないために仙台からバスでかけたが、石巻の市街地(ただし郊外部)に入ったとたんに広大な駐車場を備えた巨大ショッピングモールを始めとして多くの郊外型量販店が並んでいるのをバスの車窓越しに目にした。つまり石巻市は超巨大津波の襲来以前に既に大災厄を受難していたのである。

■クルマと太陽光パネルとの相性は？

それはそうとして私はこれらの広大な駐車場とびっしりとひしめく大量の車の群れを見て別のことを考え始めた。

真夏には強烈な太陽光線が駐車中の車を照射するから、どの車内も熱帯を上回る猛暑になっている。また、すべての車の屋根に太陽光パネルを設置したら総発電量はかなりになるはず。しかし現実には1台の車にも太陽光パネルが搭載されていない。また、自動車産業自体が車体への太陽光パネル搭載には以下の諸理由によりきわめて消極的である。

◆車体の屋根に登載するパネル(仮に屋根部分全体の大きさとする)程度ではほんの短時間しか走行させられない。◆車内ファンや車内照明などの補助電力にしかない。◆夜間や積雪期には発電量が大幅に低下する。◆平べったい車体全体をパネルで覆ったソーラーカーもわずか1人乗り。◆コンパクトカーをまともに走らせるにも屋根面の数倍の広さが必要。◆軽自動車の屋根に登載するだけでも20万円はかかるうえに重量が増して燃費の悪化を上回る発電量

が得られない。◆普通乗用車を普通に(つまり高速で遠距離)走行させるには更に1台の車を買うほどの出費が必要になる。◆悪路での振動や屋根に何かが落下しても損傷しない強度にするには更に高価格になる……等々である。

■皇居の広さで3万人の小都市相当の発電のみ

これは全国各地の自治体(わが山形県の女性知事は滋賀県知事とともに「卒原発」を宣言)で設置が推進されているメガソーラーの非効率性を揶揄しているようなものである。

例えば山形県村山市で計画されているメガソーラーは3.3ha(33,000平方m)の敷地に4400枚の太陽光パネルを並べるのだが、310世帯分の電力を賄える出力だという。この敷地は東京ドームよりやや狭い程度である。しかるに上記の石巻の巨大ショッピングモール(敷地の半分以上は駐車スペース)の敷地面積の3分の1である。

またこの面積をさらに広大な皇居(142ha)と比べると43分の1となるから、もし皇居と同じ広さの平地にパネルを敷き詰めた場合は310世帯×43



写真は、石巻市の巨大ショッピングモールの駐車場(上)と山形市の霞城公園(山形城跡)(下)

で1万3330世帯分の発電量となり、約3万人の「市」を賄う発電量になる。

また、国の史跡「山形城跡」(写真参照)は約30ha(世界遺産の姫路城や京都二条城よりやや広い)だが、村山市のメガソーラー敷地の9倍の広さだから、310世帯×9で2790世帯分の発電量となり、山形市全世帯9万9000世帯の35分の1程度の発電量だ。[※ただし農山村部の多い村山市よりは山形市の1世帯あたりの家族数は少ないから1世帯あたりの使用電力は村山市よりも下回る可能性がある。]つまり25万人の山形市の全世帯を賄う電力を太陽光パネルで発電するには皇居の広さの約6倍～7倍の広大な敷地が必要になるが、電力を必要とするのは家庭だけでなく、事業所や公園・道路などの公共空間の照明なども必要とする。

■電気自動車の大衆化にはやはり原発が不可欠？

そして石油などの化石燃料の枯渇化の後に予想されるのは太陽光や風力などの「自然エネルギー」のクルマへの活用である。

もし、旧盆の帰省のために高速道路利用で長時間走行させるには家庭電器での使用をかなり犠牲してまでも充電しておく必要がある。それ

ゆえメガソーラーの大幅増設ということになるが、日本の国土(豊葦原の瑞穂の国)はメガソーラーや巨大風車だらけになり、「日本を取り戻す」どころかむしろ国土破壊になる。それともやはり原発の再稼働どころか新設・増設が電気自動車の大衆化のためには必要だということになりかねない。

以上の村山市での計画に見られるように、確かにクルマメーカーが「太陽光発電は非効率」というのはかなりの割合で正しい。だがそれでも自然に近い休耕田畑にまばゆいパネルを並べるよりは巨大ショッピングモールの駐車スペースのせめて半分にパネルを並べた方が景観的には望ましいのではないかと。

化石燃料は資源的に限界のうえ温暖化の主要因、原発は巨大放射能災害の不安。だからといって自然エネルギーも電気自動車のためとなると豊葦原の瑞穂の国は崩壊する。だからエネルギー問題の根本解決のための最良の処方箋は全世界的規模の「クルマの総量の大幅削減」となるのだが、国連などの国際機関はどの程度頼りになるのだろうか。

(山形県山形市在住)

投稿

道路標識などをもっとわかりやすく

田中 牧

クルマを利用する当会の少数派(?)の失敗談をお聞き下さい。

7月26日(金)の午後2時半頃のことでした。公共施設の敷地の一角が古着やダンボール等の資源ゴミの置場になっていて、そこに古着を一袋置きに自家用車で行きました。資源置場は比較的広い2車線の道路を左折し、左折後は幅員が狭くなった道路を30m程行った所にあります。1ヶ月に一度位の頻度で通ってきました。その日、いつもの通りに左折すると、資源置場の前に警官が立っていて、私を手招きします。近づいて車の窓を開けると、「この道路は、進入禁止です。道路標識を見ませんでしたか？ 2つありますヨ！」と言うではありませんか。車を降りて、歩

いて戻ってみると、確かに、写真のような標識があります。この標識の指示することは、平日の午前7時30分～8時30分と午後1時30分～3時30分の合計3時間は、車輛が進入してはいけない、ということです。これまでは、たまたま、平日の夕方か土曜日、日曜日に資源ゴミを置きに来ていて、時間帯によっては車で進入してはいけない、ということに全く気がつきませんでした。私の標識の見落としですので、反則金7,000円を喜んで(?)払うことになりました。

しかし、表示方法には随分改善余地があると思いました。というのは、私が警官と話をしているわずか5分間に、車とオートバイがそれぞれ1台ずつ進入して来て、私と同じように反

則金を支払うこととなりました。2時間の中で、10件くらい捕まるそうです。気がつかないのは私だけではなく、標識が目立たないのは確かなようです。警官によれば、近くに小学校の通用門があり、校長の意向で、通学及び下校の時間帯を車輛の進入禁止としたそうです。表示がポールだけでなく、道路の上に、白ペンキでスクールゾーンの表示があれば、私も気がついていたかもしれません。

小学生の登下校時の交通事故を無くす。その時間帯には車を通さない。進入禁止の道路であることを運転者にわかりやすく知らせる。出来る限りの手段を使うということが必要だと思いますが、これがどうも中途半端のように思います。もちろん道路標識をよく見ることは運転者の義務であることは言うまでもありません。しかし、道路標識に注意を集中しては、事故を誘発することにもつながりかねません。現状は、違反者から反則金を徴収して事足り、というよ



取り付け位置が高く、時速30~40kmで走行する車の中から時間という文字情報を読むことに無理があると感じられる。

うに見えなくもありません。道路標識は全ての手段を使って、最善のわかりやすさを目指すべきだと思いますが、どうでしょうか。

(神奈川県横浜市在住)

写真投稿

狭すぎる歩道

伊藤和弘

島根県JR出雲市駅前と出雲市警察署、市民ホールを東西に結ぶ主要道路の中間地点の変形交差点。向かって右側には、人気の小児科・大きな中学校が並びます。

狭い歩道に車以外は何でも押し込めてしまおうという意図が明白です。自転車(多くは中学生)、歩行者(市民ホール利用者と病気の子供を連れた母親が多い)、信号待ちをする人がこの狭い空間に集まり、歩行者は側溝のふたの上を歩けと言わばかりです。毎日この道を出雲署のパトカーが利用します。

(島根県出雲市在住)



クルマ社会を問い直す会会員所在地分布地図

富田悦哉
(地域活動連絡係)

当会は全国組織であるとは承知していましたが、その会員がどのように分布しているのだろうかという興味から、会員所在地分布地図を作成してみました。

各会員の郵便番号により作図しましたので大まかなものですが、当会の活動の広がりを見ることが出来るかと思えます。

いかがでしょうか、意外と近くに仲間がいる

のだなと思われた方も多いのでは？

地域ミーティング開催などのきっかけになれば良いなと思っています。

(作図にあたりましては、青木勝さん、井坂洋士さんのご協力とアドバイスをいただきました。ありがとうございました。)

(東京都世田谷区在住)



新入会員からのメッセージ

近藤 博

これまでご寄贈いただいた会報を読ませていただき、その都度、会の良質な活動と会員の皆様の熱意に驚嘆していました。

今回、その会へ入会することができ、大変光栄に思っています。反面、微力な自分にどれだけのことができるのか不安もあります。この「ク

ルマ社会」、多くの人々がこのままでいいとは思っていないはずです。潜在化した意識を目覚めさせることがなにより大切です。

先輩会員の皆様、どうぞよろしく願ひいたします。

(茨城県竜ヶ崎市在住)

2013年度総会 出欠葉書で寄せられた会員メッセージ

前号では誌面の都合で掲載できなかったため、本号で掲載いたします。

◆先日、国土交通省が新聞に「自転車利用環境の創出へのご理解とご協力」という内容の広告を出していました。この内容を見ますと、今年は、道路における自転車の位置付けが形になって表れてくる年になるのではないかと期待しています。それによって、クルマ優先社会がこの先どのように方向を変えていけるかも見えてくるのではないかと思います。

◆「道楽え民減ぶ」、現在の国民の貧困化の一つは、ゼネコンや自動車産業、石油産業ににぎられた政治と経済によって、国民の交通権が侵害され公共交通や自転車道が無視され、都市のスプロール化や郊外型スーパーの乱立で、自動車使用(無駄な出費)を強制されていると感じます。これに反対する全国の草の根の運動を励まし知らせる「大きな会」になることを期待します。1930年代、アメリカ都市部では路面電車網が発達し車が売れないことから、T型フォードなどの量産に成功した車メーカーが、都市の路面電車会社の株を買い占め、会社を潰し電車を廃止し、都市部での自動車大量販売に成功した歴史が教訓です。しかし、20世紀の終わりごろから、アメリカでは車の弊害に気がつき、都市部では路面電車再建ブーム、長距離では新幹線ブームで

す。この動きは、アフリカや南米、中近東、アジアでもひろがり、日本はすでに世界の交通後進国に没落しています。「会」は日本再生の救世主になりましょう。

◆会報やメーリングリストを拝見し、皆さんの熱心なご活動に頭が下がる思いをしています。まったくの微力ではありますが、社会を変える力の一端を担えればと考えています。今年度もよろしく願ひします。

◆クルマはヒトにとっても他の生きものにとっても、とても危険な乗りものです。歩ける人は歩く、走るというのが人間の基本ですね。これからも息の長い活動をしていきましょう！

◆地面に境界があるのは嫌ですね。舗装道路も迷惑しちゃいますね。……と家の猫はいつも言っています。

◆前年度は初めて会報に投稿しました。今後はより一層関わりを深めたいと思っています。

◆いつも大変お世話になります。参加できませんがどうぞよろしく願ひいたします。

◆いつも興味深く会報読ませていただいています。ますますの活動の発展を期待しています。

◆地元で、いろいろな方法で、地道に取り組みを継続します。

◆いつも何もお手伝い出来ずに心苦しい老人です。71号の中の記事で「病気と車の運転」飯野研三様の論文を大変興味深く読みました。

◆家庭の事情(介護等)で活動に参加できませんが、情報は常に得たいと思っています。

◆古稀を境に40年間勤めた職場を退職しました。メタボにならず、大きな病気もせず、今も薬が不要なのは、クルマの免許を持たず、歩くことを心がけたお蔭です。「脱クルマ」に感謝!

◆何のお手伝いもせず申し訳ありません。会費納入の義務のみ果たします。

◆思うように活動できませんが、できることを少しでもやっていきたいと思っています。

◆数々の注目される論点における提案、提言、その他報告については興味深く読ませて頂いています。参考(勉強)になることが多く、事務局、役員の方のご努力に敬意を払っています。

◆脱クルマ社会に向け、何がインセンティブになり得るか、いつも考えています。

◆北海道在住なので東京での総会や講演会には参加できませんが、貴重な情報収集源として会報を読んでいます。こちらからも積極的に情報発信していこうと思いますので、今後ともよろしくお祈りいたします。

◆かげながら応援しております!会のますますのご清栄をお祈りいたします。

◆何のお手伝いもできなくて申し訳ありません。会報を読ませていただいていることも勉強になります。この会がもっと知られるようにしたいと思っています。

◆いつも積極的な活動に敬意を表します。

◆地元での会議のため参加できず残念です。「都市計画道路の見直しを求める住民投票」を成立させるために頑張っています。

◆総会の準備、お疲れ様です。最近、心身の調子が悪く、総会出席を迷っておりましたが、会報を読んだら「東京行くぞ」という気持ちが持てました。みなさまにお会いできるのを楽しみにしております。

◆首都圏外在住では、まず総会にはずっと出れぬまま行くことになろうかと思いますが、ちゃんと考えてる人たちがふだんからML(メーリングリスト)で語り合い集うのは重要でひとつの「光」のハズ。末席から御苦労感謝致します。

◆消費(経済、生活)問題と密接した資源消失と公害の発生に関連した重要な社会事象として取

扱うべきである。個人意識を改変するしか解決する方法はない。

◆自動車会社等の株主になって意見を発信することに賛同します。

◆小さい会ですが大事な会だと思います。クルマ社会のマイナス面をこれからも主張しつづけ、クルマに依存しない社会づくりに声をあげていきましょう。

◆いつも会報ありがとうございます。私の住んでいる地域にこの4月から市の助成事業でバス運行が始まりました。2年間の実証実験を経てのことです。市・バス事業者・住民が共同してできたことです。高齢者は買い物に行けると喜び、実は通勤人が一番使っています。

◆総会開催の準備業務に御尽力戴き感謝申し上げます。私は高齢と持病の為、欠席致します。それにしても最近の日本国家は財政面からして刻々と国家崩壊の道を辿って居ます。社会保障を必要とする高齢者は特に毎日気になります。3ヶ月に1回、お送り戴く会報を楽しく読ませて戴き、ホッと致して居ます。総会の成功を祈念致します。

◆昨今の自転車ブーム。時を同じくして自転車に対する報道。“道”だけでなく“報道”もクルマ優先のような気がします。「のけもの」にするのではなく、共存共栄できる社会づくりになっていければと思います。個人的には、自転車のアプリ「らくらく自転車マップ」を発売しました。クルマに依存しない移動を啓発できればと思っています。

◆新年度の重点テーマのひとつに「地方ローカル鉄道の問題に取り組む」をかかげていることに大賛成です。東北新幹線の「はやぶさ」、秋田新幹線の「スーパーこまち」の速度が話題になっていますが、只見線の不通区間、震災で一部区間不通の山田線、気仙沼線などJR東日本は本気で鉄道での復旧を考えているとは思えません。

◆活動19年目に入られるとの事。地方で車を使うことも多いのですが、会報を読み、クルマ社会のもたらす弊害を考えながら、余りにもクルマ依存にならない様心がけています。しかし現実には地方は特に車があたりまえ。車が重宝されています。又一年貴誌にて学ばせて下さい。

◆愛知県は車の数がとても多い。しかも運転態度が悪いので、いつも命の危険にさらされています。プリウスなんか低速で側を通ると音がしないので気持ち悪い。会社では、ビール飲みながら旅行できる鉄道の良さをアピールしています。今年もよろしくお祈りします。

◆クルマ依存で肥満・運動不足が問題になっています。私は精神・知的障害で障害年金をもらい、足りない分は生活保護を受けています。公共交通が悪循環ですたれる中、病院や施設へ通う患者もGenerally(普通)はクルマで通う人が多いです。公共交通(バス等)が便利になったらありがたいです。私はバスを障害割引で利用しています。

◆1)クルマを生業にしている運輸業界にもアプローチする必要があるのではないのでしょうか。普通に考えると我々の活動と正反対で分かりあえず、敵対関係のような気がしますが、現実がクルマ優先社会であることを認めざるを得ない以上、人優先社会への改革を考えると、彼らに活動を理解してもらい、協力を得る必要があるのではないかと思います。特にタクシー業界は良い意味でも悪い意味でもルールに則った運転の手本となって貰わねば困ります。現実がそうでないから、なおのこと話し合う必要があるのではないのでしょうか。

2)危険なドライバーを排除する必要があるのではないのでしょうか。危険な運転をする人間は免許を剥奪するこれしかありません。刑、罰金を重くすることも良いかと思いますが、運転をさせない方が効果的だと思います。不適性なドライバーは事故、違反が多いはずで、適不適は記録を見ればすぐ分かります。この対策は、免許取消の範囲を広げるだけで実現できます。根源的な原因には行政が出来るだけ免許人口を増やそうとしていることにあります。だからドライバーに甘いのだと思います。この思想は正していく必要があります。

3)誠実な精神を持った人が、悪い人とならざるを得ない道交法の見直しを要求しましょう。道交法を守っていたら路上で運転することはとても無理です。矛盾だらけです。違反しなくては運転できません。また、その内容が分かりづらく解釈に苦しむ部分も多々あります。見直しが絶対に必要です。

4)ゾーン30でなくゾーン徐行の創設を。30制限だと30kmで走って良いと解釈するドライバーが多い、教習所でもそう教えています。ただ現実のドライバーの共通認識だと30制限は40制限と解釈しています。もっと危険です。住宅地の生活道路などはクルマを持っている人も多いので、通行禁止は抵抗が多いと思います。人優先の道路を"徐行"として、すぐ止まれる速度とする。許容速度の上限を決めない。これの方が良心的なドライバーには従いやすいのではないのでしょうか。

◆Facebookの活用など斬新なことを始めてみられては。脱原発の動きから大量消費社会を見直さなくてはならないと思っている人は多いと思われます。その象徴の一つとしての「クルマ」問題の取り組みへの賛同はきっと得られるはずです。御検討よろしくお祈りします。

◆講演会をYouTubeで流して下さるか、DVD等で視聴できる様にして頂けると地方(遠方)の者は助かります。

→総会講演会、今年度からDVDでの提供を始めました。(事務局より)

◆月例ミーティングが土曜ですと家庭の事情(老親を週末帰宅させる)で出られず、申し訳ありません。私も鉄道コンサルに携るので、会報小論など書かねばと思っております。会員の会員制ブログも試みてはいかがかと思えます。

→東京月例ミーティング、今年度は金曜夜と日曜昼に一度ずつ開催いたします。(事務局より)

→Facebook、ブログは担当できる適任者がおらず難しいです。(事務局より)

認知機能検査 年齢引き下げを

開業医 飯野 研三

(福岡県 49)

先日、県内の春日市で76歳の女性が運転する車に2人がはねられ、死亡するという事故がありました。5年前には、74歳の男性がブレーキとアクセルを踏み間違い、私の家の近くのホームセンターに突っ込み、1人が亡くなり、9人が重軽傷を負いました。

こうした、高齢者が加害者になる交通事故が増えている背景には高齢に伴

う認知機能の低下があると思います。

また、高齢者のてんかんも近年問題になっていきます。ふだんの発作が目立たないため病気が気付かれにくく、運転中に発作が起きて事故を起こしてしまう、という事例が多いようです。

現在75歳以上の高齢者に対して免許更新時の認知機能検査を行っていますが、対象年齢を例えば65歳以上に引き下げ、免許更新の適性確認の厳格化を行う必要があると思われる。

■ 無断転載を禁止します

本会報71号、72号で「病気と車の運転」を執筆されている
会員の飯野研三さんの投稿が、新聞に掲載されました。

朝日新聞2013年7月14日 投稿欄「声」

(地域により掲載日は異なります。)

今回は私が行った仕事の紹介をします。市民運動の場で行うことに迷いがありましたが、内容・情報は本会の関心に沿うものと考えますのでさせていただきます。

私、中国江蘇省鎮江市の新都市計画のマスタープラン作りに昨年7月から参加しました。この計画は本年6月、日本でも環境省と鎮江市が共同で開催した国際シンポジウムで公表されました。

計画は、鎮江市の既存市街地に連続する農地・林地の約220平方キロに人口約100万人の新都市を作るといふものです。鎮江市政府から委託を受けてプランを作りました。

私はプラン作りにおいて、土地利用計画と交通計画を一体的に行うことを最も重視しました。「公共交通計画なしに土地利用計画なし」をモットーにしました。土地利用計画を先に決めて、交通については道路計画をそれに従属的に決めればほとんど足りる、という従来の都市計画手法を完全に乗り越えることに努めました。

そのために導入したデザインルールが次のルールです。すなわち、「路面電車の駅から半径500m以内しか建物施設を建設しない・市街地化しない」。このルールの新都市における導入は世界の都市計画史上初めてのものと自負しています。

市民は、最大500m歩けばトラムの駅に達することができ、また駅を降りて最大500m歩けば目的の店・病院・学校・職場などに達することができる、従って片道最大合わせて1km歩けば用が足りるというルールです。

このルールは何年か前にフライブルグ在住の村上敦さんの講演を聞いたときに思いつきました。フライブルグでは、「市民の7割が路面電車停留所まで歩いて5分のところに住んでいる。バス路線も含めると、市民の95%までが停留所まで歩いて5分のところに住んでいる」そうです。5分ならば400mになりますが、わかりやすく単純化するために500mにしました。

このルールは公共交通として何より路面電車を重視していることを含みます。既存市街地と

の連絡に一部地下鉄も計画していますが、市民、就労者は、公共交通としてはほとんど路面電車を使うことを想定しました。

話が後になりましたが、そもそも今回の新都市は「生態文明都市」を標榜しています。そのうちの重要な柱が脱クルマです。

クルマ社会に向けてばく進中の中国で、脱クルマへの方向転換は容易でないと思われませんが、あえて挑戦しようというプロジェクトです。

新都市での自動車の使い方としては、a. 都市内旅客交通の1割を分担、b. 都市内貨物集配のほとんどを分担、c. 救急車・消防車など緊急車、障害者交通用の福祉車のほとんどを分担することを想定しています。

脱クルマへの誘導方法として次を提案しています。

- ① 車に代わる便利な代替交通手段の用意。500mルールの元に最大500m歩けばトラムが利用できる状態を作り出し、自動車に依存する必要を減らす。加えて、トラム運賃の無料化もしくはそれに近い低額化を行い、トラム利用を有利にする。
- ② 車に不便な都市設計。都市内に水路、水面を多数導入。
- ③ 駐車場のコントロール。都市内の駐車場の量をコントロールし、そしてまたその使用料をコントロール。

中国国内においては、本計画については、国家発展改革委員会が4月に国務院の同意を得てモデル都市計画地区として認定しました。

事業化に向けては、地元住民の協力・同意、事業に伴う生態破壊を緩和する仕組みの整備、事業費の調達、産業都市機能の誘導、など難しい課題が山積しています。順調に進むかどうか分かりませんが、期待しています。

鎮江市で路面電車都市が実現すれば、中国内他都市の新都市計画だけでなく、既存都市の改造計画に路面電車の導入が大きく進む可能性があります。そしてそうなれば、日本へのインパクトも出てくることを期待して取り組みました。

安倍政権の経済政策について、前号書き残したことがあるので、少し書かせて下さい。

安倍政権は経団連など経済界に対して賃上げを要求している訳であるが、その一方で足元の国家公務員の給与を大幅に引き下げ、地方公務員の給与引き下げも推し進めている。日本人の平均所得が毎年じりじりと低下していく中で、公務員の給与もある程度調整されるのは避け難いことである。日本では非正規雇用の割合も上昇し続けているが、自治体や公教育の場なども例外ではない。生活保護の支給水準も引き下げられた。最低賃金よりも年金よりも高水準の公的扶助など維持しうるはずがない。このように税金で生活する人たちの収入も低下しており、日本人の所得を大幅に上昇させるという安倍政権の経済政策が空論に過ぎないことは、ここにも最もあからさまに露呈している。

日本の世論が物事を真剣に根本から理解しようとするところから発していない浮薄さは、土用の丑の日のウナギの話題でも見られた。

日本人の節操のない食欲は、ニホンウナギの資源量を激減させ、ヨーロッパや北米のウナギを食べ尽くしてしまった。ニホンウナギはとうとう環境省によって絶滅危惧種に指定され、さらに国際的なレッドリストに分類されようとしている。だがこの期に及んでも業界には危機感が見えない。未だに食べながら資源保護をしていくなどと言っている。シラスウナギ、成魚ともに全面禁漁にするという当然の措置を誰も言い出そうとしない。それどころか今度は、インドネシア産というものを見つけ出してきて、それを絶滅するまで食べ尽くそうとしている。専門店や養鰻業者が存在するため厳しい措置が採り難いのであろうが、20年も前から漁獲制限を行っておけば、ここまでの事態は防げたかも知れない。ところが資源量の減少は明白であるのに、スーパーで惣菜として売られていたり、資源保護に取り組む姿勢は見られなかった。このまま何の手も打たなかったら鰻は姿も見られな

くなるだろう。監督官庁である水産庁の無責任、無能ぶりはいくら糾弾してもし足りない。絶滅危惧種を商業利用するなど論外である。鰻資源は業界の私物ではなく人類全体の財産である。

鰻などハレの日のご馳走にとどめておけばよかったのに、蒲焼をスーパーの特売品にし、牛丼屋でまで鰻を出し、とうとう鰻という日本の伝統食文化を今の時代に根絶やしにしてしまうことになりそうだ。恥ずべき口汚さである。全ての日本人は、後世の日本人に対して土下座して懺悔すべきである。私はもう鰻は一生口にしないと決めた。

いつまでも問い直す会と直接関わらない話をしていても仕方がないが、今号ではシェールガス・シェールオイルの話を書こうと決めていた。化石資源の話でも世界の人間の欲望の果てしのなさは、鰻で見るものと繋がる。

昨年ごろから、突如としてアメリカのシェール革命について世界で語られ始めた。私のような、石油資源の有限性を強調してきた人間には、石油枯渇の日を迎えることが一生叶わなくなった。

だが、シェールガス・オイルは、資源埋蔵量が100年分、150年分と言って、さもたっぷりあるかのように喜んでいるが、その存在はオイルサンドとともに以前から知られていたことで、ただ採掘の採算が合わなかっただけなのである。第二第三のシェール資源がいくらかでも埋まっている訳ではない。だとしたら、なぜ使用量を十分の一にして、資源の寿命はあと1000年、1500年と言わないのであろうか。人類が築いた今の文明はあと100年かそこらも続けばそれで十分と言うのであろうか。それとも、今生きている自分たちが科学技術文明の恩恵に浴せば良く、後は野と成れ山と成れというほど、我々は利根的に生きているのであろうか。

シェール資源の登場により、温暖化対策としての化石燃料採掘制限の必要性がますます高まった。天然ガスは石炭ほど二酸化炭素を排出し

ないとはいえ、シェール資源の価格の安さは需要を刺激し、結果的に世界の総排出量を増大させるであろう。国際社会はいよいよ気候変動対策に真剣に取り組まなくてはならないが、その機運は見えない。

原発が停止して以来、化石燃料への依存を深めている日本であるが、そのために貿易赤字が

膨らんでいる。にもかかわらず日本人はエネルギー資源の浪費を止めない。現在のようなエネルギーの消費水準は、もはや日本人の所得水準からして身の丈に合わない贅沢となり始めているというのに。人間、一度身に付いた生活習慣はなかなか変えられないものである。

服部圭郎さんの講演DVDを希望者に送付します

本年4月の総会において「道路をつくと日本は衰える」というタイトルで服部圭郎さんに講演していただきました(会報72号 p. 8~11に紹介しました)。

この講演の様子を会員の楠神久人さんが録画されました。さらにそれを井坂洋士さんがDVDに焼いてくれました。これをコピーして希望者にお送りいたします。ただし有料とします。送料、メディアおよびケース代、作業費、カンパ込みで1000円とします。

希望者は杉田正明にご連絡ください。代金はDVD到着後、問い直す会の郵便振替口座(会報の表紙上段に記載)に「DVD代金」と明記したうえで振り込んでください。

杉田正明(世話人)

お願いします

写真やデータをご提供ください!

クルマ社会に関連する写真やデータ等のご提供をお願いいたします。

- クルマ社会の問題提起となるもの。写真のほか、図版、グラフ等も歓迎です。(説明文を添えてください。写真は撮影場所や撮影年、図版等で引用の場合は出典も添えてください。)
- 上記のものは無償・無期限でご提供いただき、下記の用途に自由に使用させていただく(使用の都度お断りはしない)ことを条件とさせていただきます。使用にあたってご提供者のお名前は記載を基本としますが、希望しない場合は記載しません。

【用途】 当会の主張を多くの人々に伝えるための活動(展示パネル、ホームページでの紹介、会の印刷発行物、講演用資料等。会の判断により、当会提供と表示することを条件として第三者に提供することも含みます)

★会報にご投稿いただいた写真等のご提供も大歓迎です!ご投稿時にお書き添えください。

お問合せは足立礼子(世話人 E-mail reida@if-n.ne.jp) まで。

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。

2013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。

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部に「12年度会費払込済」「13年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2012年度、2013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。

2013年4月1日から2013年7月18日までの会費・寄付納入者は123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。当会の会計は窮迫している状況です。

ぜひとも、2013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願います。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報72号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

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~72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)。
 - 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活用ください。
- 以上、申し込みは杉田久美子(会報72号に同封の名簿参照)まで。

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。
- 地域活動連絡係…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。

問い直す会有志メーリングリストのご案内 杉田正明(有志メーリングリスト管理人)

クルマ社会を問い直す会には会員有志参加のメーリングリストがあります。会員相互の情報交流、意見交流を目的としています。2013年4月28日現在で参加者は88人です。

参加希望者は、管理人杉田sugita@kstnk.sakura.ne.jpまでメールをください。(非会員は参加できません。)

案内板

■世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラムのご案内《11/17(日)》

日時：11月17日 13：30～

会場：かでの2・7(札幌市中央区北2条西7丁目)

テーマ：交通死傷ゼロへの提言

内容：第1部 ゼロへの願い：被害者からのメッセージ

第2部 ゼロへの提言：(講演またはシンポジウム)

第3部 ゼロへの誓い：関係機関の挨拶など

主催：北海道交通事故被害者の会

後援(予定)：北海道、北海道警察、札幌市、クルマ社会を問い直す会、道はだれのもの？札幌21、交通権学会北海道部会、スロウライフ交通教育の会

*東京では、11月16日(土)夕刻より、港区立芝公園にてキャンドルサービスが予定されています。

■東京ミーティング ご案内 ～ご参加ください～

《10/26(土)、11/30(土)、12/28(土)》

時間 13：00～16：00 (予定)

場所 千代田図書館 研修室 (予定)

<http://www.library.chiyoda.tokyo.jp/facilities/chiyoda/>

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 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：2013年12月下旬
- 原稿締切り：10月31日(締切り厳守をお願いします)
- 送付先：林 裕之(本会報に同封の名簿参照)
- 募集内容：

※クルマ社会の問題に関連したものに限りま。

- ・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。

★原稿についてのお願

- ・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、専門用語には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、著作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://toinaosu.org>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