

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
e-mail:kuruma@toinaosu.org



発行：クルマ社会を問い直す会
代表：榊原茂典
連絡先：〒167-0023
東京都杉並区上井草2-29-13
榊原茂典
Tel & Fax 03-3396-1523
編集：足立礼子、林 裕之、
富田悦哉
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

89

2017年9月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



生活道路を走るクルマの運転者に緊張感を持たせるために、民家が設置した看板(右手前)。会報86号で紹介した写真とは逆に、クルマの運転者に注意を求めている。車両の運転者は歩行者を保護する義務があり、一見何の根拠もないように見える民間設置のこちらの看板の方が法令にも合致している。撮影地は埼玉県久喜市。(写真と文／井坂洋士さん)

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

- 地域の団体の活動 「小樽飲酒4人死傷事件」最高裁は上告棄却し懲役22年確定(前田敏章) 2
「旭川飲酒暴走事件」地裁判決は危険運転で懲役10年(前田敏章) 4

- 投稿 仕事と運転(山田寛人) 8
改めて、公共交通は私たちの足！(木村孝子) 10
クルマ社会の陥穽—都市と地方の交通問題—(榊原茂典) 10

- おすすめ書籍の紹介 『ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか
—近距離移動が地方都市を活性化する—』(村上敦著) 15
『入門テキスト 安全学』(向殿政男著) 16
- 会員に関連する記事 『JAF Mate』の連載記事「交通事故をなくしたい」
(長谷智喜さん、小栗幸夫さん、佐藤清志さん) 18
- 案内ほか 原稿募集案内…14/代表より…20/事務局より…21/会計より、ほか…22/案内板…24

「小樽飲酒4人死傷事件」 最高裁は上告棄却し懲役22年確定

前田敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

皆様にご支援を頂き、本会報77、78、81の各号でもご報告させていただいた、平成26年7月13日発生の小樽飲酒ひき逃げ事件(3人死亡1人重傷)ですが、平成29年4月18日、最高裁第1小法廷(小池裕裁判長)は、海津被告の上告を退ける決定を行いました。これにより、(一審と二審の)危険運転致死傷罪(ひき逃げとの併合罪)での懲役22年の刑が確定しました(右ページ報道記事参照)。

この事件、当初札幌地検はスマートフォン使用による過失運転致死傷罪で起訴しましたが、私たちは被害者ご家族とともに「7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会」をつくり、福岡事件の最高裁決定を踏まえての危険運転致死傷罪適用(訴因変更)を求める要請署名活動を展開しました。この必死の訴えに、全国から7万7千余筆の署名が寄せられるという世論の後押しもあり、3か月後に訴因変更と成りました。

その後裁判は、平成27年7月に一審札幌地裁が懲役22年の判決。同年12月の二審札幌高裁も被告の控訴を棄却しましたが、被告により最高裁へ上告されていたものです。

問い直す会の皆様にもご理解と励まし、署名へのご協力などいただいたことに重ねて感謝致します。

今回、危険運転致死傷罪が確定した意義は、非常に大きいものです。幼児3人が犠牲になった福岡事件(平成18年8月25日)の最高裁決定(平成23年10月31日)～「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の認定指針を「事故の態様のほか、事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等を総合的に考慮すべき」とし、何より「事故態

様が正常な状態にある運転者では通常考え難い異常なものかどうか」を重視して、直接の過失が脇見であっても認定できるとした～が、より一層の重みを持つと考えられるからです。

この最高裁決定の重要性について、小樽事件の署名要請活動の始動段階から助力頂いた青野渉弁護士は、次のように指摘しています。

一審の札幌地裁の判決文には、「そもそも、この道路を時速50ないし60キロメートルという速度で車を走行させながら、15ないし20秒程度もの間、下を向き続けるなどという運転の態様自体が、『よそ見』というレベルをはるかに超える危険極まりない行動としか言いようがない。事故の恐怖を感じることなく、こうした運転ができること自体が異常であるし、正常な注意力や判断力のある運転者であれば到底考えられないような運転である。したがって、被告人は、本件の当時、道路交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態、すなわち、正常な運転が困難な状態にあったことが客観的に見て明らかといえる。」との判断があるが、これが、高裁及び最高裁でも維持されたことで、危険運転致死傷罪の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の意義～すなわち、身体機能の面だけではなく、正常な判断力が失われていること(スマートフォンを長時間注視しながら狭い道路を高速で走行する行為)自体が、「正常な運転が困難な状態」を示していること～がより明確になった。

また、自動車は、簡単に人の命を奪う凶器となるものであり、その自動車を運転する場合の「正常な運転」が何を意味するのか、ということが、福岡事件、小樽事件の裁判を通じて明らかになった。特に、事故態様の異常性を重視すべきであることや、事故

現場まで走行できていたことはそれほど重要ではないとされていることは、他の事例にも影響があると思われる。
 (北海道交通事故被害者の会、5月13日の交流・学習会にて)

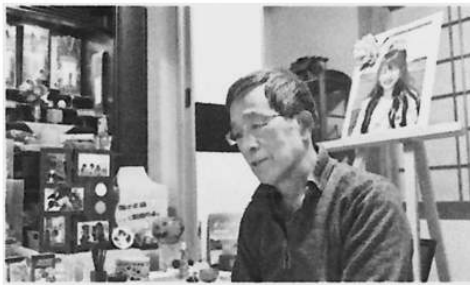
この判例が社会全体で真に生かされ、飲酒運転による被害の根絶が成されなくては、尊い犠牲に報いることになりません。クルマを凶器とさせない社会の実現を強く願い訴えるものです。
 (北海道札幌市在住)

「北海道新聞」2017年4月21日付

小樽飲酒ひき逃げ事件の経過

- 2014年 小樽市釧路の市道で、海水浴帰りの7月13日 女性4人がひき逃げされ、3人が死亡、1人が重傷を負った
- 14日 小樽署が自動車運転処罰法違反(過失致死傷)と道交法違反(ひき逃げ、酒気帯び運転)の容疑で海津雅英容疑者を逮捕
- 8月 4日 札幌地検が自動車運転処罰法違反(過失致死傷)などの罪で海津容疑者を起訴
- 20日 被害者家族らが同法の危険運転致死傷罪の適用を求める要請書を地検に提出。署名活動を開始
- 9月 2日 被害者家族らが地検に1回目の署名提出
- 24日 被害者家族らが最高検に上申書提出
- 10月24日 札幌地検が同法の危険運転致死傷罪に訴因変更するよう札幌地裁に請求
- 11月 7日 被害者家族らが地検に6回目の署名提出。累計の署名数は7万7858人分になった
- 13日 札幌地裁が訴因変更の請求を許可
- 15年 札幌地裁が危険運転致死傷罪を適用し、海津被告に求刑通り懲役22年の判決
- 11月26日 道議会が飲酒運転根絶条例案を全会一致で可決。12月1日施行。事故発生の日
- 12月 8日 札幌高裁が、海津被告の控訴を棄却
- 17年 最高裁が18日付で海津被告の上告を棄却したことが明らかに。懲役22年の判決確定へ

小樽ひき逃げ懲役22年



亡くなった沙耶佳さんの仏前で、心境を語る父原野和則さん=20日夜、岩見沢市

危険運転適用の一步に

遺族ら悲しみは癒えず

「最高裁も危険運転と認めてくれた」。小樽飲酒ひき逃げ事件で自動車運転処罰法違反(危険運転致死傷)などの罪に問われた海津雅英被告(34)の上告棄却が明らかとなった20日、死傷した女性4人の家族はさまざまに思いで一つの区切りを受け止めた。事故原因を「飲酒の影響だ」とした一審判決がこれで確定することとなり、ほかの飲酒事故裁判への波及を期待するものの、娘たちを失った悲しみは消えない。

(一面参照)

「今回の事件が判例となり、危険運転致死傷罪の適用が難しい現状に対し、道をつくり開く一歩になれば、そうあってほしい」。上告棄却の知らせを受け、当時29歳の一人娘沙耶佳さんを

亡くした原野和則さん(64) 岩見沢市は、そう取材に答えた。危険運転致死傷罪を巡っては、捜査機関が「飲酒の影響」を認定できず、最終的に「脇見」を原因とする過失致死傷罪の適用に終わる事例が相次いでいる。

海津被告も当初は過失致死傷罪で立件されたが、原野さんが約7万8千人分の署名を集めた結果、危険運転致死傷罪に訴因変更された。

一、二審判決は、スマートフォンを15、20秒も見ながら運転したという海津被告の「脇見」そのものが、正常であれば考えられない

行為で、「飲酒の影響」であり、危険運転致死傷罪の構成要件の「正常な運転が困難な状態」だったと認定。最高裁の上告棄却により、これが判例として残る。原野さんは「親としてできる最大の事は終わった」と語った。

被害者家族側の代理人山田廣弁護士は「危険運転致死傷罪を積極的に適用すべきだ」という市民感覚が、最高裁に承認され、大きな意義を持つ」と歓迎。この事件で重傷を負った中村奈津子さん(32)の母輝子さん(62) 岩見沢市は「署名活動などで支えてくれた方々に感謝したい」と話した。

一方で、一連の裁判が最終することになり、29歳だった石崎里枝さんをして亡くした父孝さん(66) 美唄市は「事故当時はあわただしく、1年ほどは真実を受け止めきれなかった。今は、本当に娘は帰って来ないんだ」と寂しさを実感しています」と心情を吐露した。

「旭川飲酒暴走事件」 地裁判決は危険運転で懲役10年

前田敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

■7月6日、旭川地裁は懲役10年の判決

北海道旭川市で昨年(2016年)5月4日に、飲酒・暴走運転の車に正面衝突されて亡くなった中島朱希(あき)さん被害死事件の裁判報告です。

この事件については、1年前の会報85号(2016年9月30日発行、p5～9)で報告しましたが、当初、旭川地検は飲酒運転を問わず、過失運転致死罪で起訴したため、ご遺族・弁護士(青野渉)・私たち遺族仲間が上申・要請を行い、訴因変更させたという経緯があります。

事件から1年2か月、6月26日から旭川地裁(裁判員裁判)で集中審理が行われ、7月6日の判決公判で、危険運転致死罪(自動車運転処罰法2条1号)による懲役10年(求刑は懲役14年)の判決が下されました。

裁判長は、判決理由の中で、「被告は、長時間の大量飲酒の影響により、自制心が著しく低下し、判断能力喪失の状態、すなわち『(アルコールの影響によって)正常な運転が困難な状態(処罰法2条1号)』となり、現場交差点直近で危険な追い越しを行い、急加速。時速119キロ以上で交差点出口の中央分離帯縁石に衝突、制御を失って反対車線の被害車両に激突した」と述べ、その悪質極まる危険運転を裁きました。

しかし、法廷での言動においても誠意も反省も全く無い被告は、不当にも札幌高裁に控訴しました。ご遺族の無念からも、決して赦せません。

■被害者ご家族の魂からの意見陳述

私は公判の行われた6日のうち3日、旭川に通い傍聴しましたが、審理を通して、改めて被

告の、飲酒による通常では考えられない異常な行動の数々と、正にクルマが無差別殺人の凶器のように使われていた様に慄然とする恐ろしさを感じました。

被害者参加したご遺族は、法廷で、魂からの意見陳述を行いました。朱希さんのお父様は、悲しみの現実を切々と語ったあと、被告席を直視し、語気を強め「被害者は決して1人ではない。決して赦さない。被告が刑を終えても、娘は戻って来ない。重罪を望みます」と毅然と述べました。

夫の康博さんからも、奥様との出会いから事件直前までの、ご家族3人の「暖かく幸せな日常」が、遺された夫と子の「怒りと悲しみの日常」に激変したことが、冷静に具体的に述べられ、法廷は静まりかえりました。母が亡くなった原因を理解するようになった(7歳になる)息子さんの質問に答え、息子さんが不安にならないように、冷静を保ちながら「絶対に赦してはならないね」と話しているそうです。息子さんは、(意見陳述の)つい2日前にも、「お母さんに会いたい」と号泣されたそうです。

康博さんは最後に、法廷で「覚えていない」を何度も繰り返し、言い逃れやごまかしを繰り返してきた被告には、誠意など微塵もないことを強調し、「(被告の行為は)車を凶器にした無差別殺人である。自分の判断で飲酒したうえで暴走したあなたが死なずに、どうして、安全運転をしていた妻が殺されなければならないのか。被告は、二度と世の中に出すべきでない」と、法律上最も重い罰に処すべきことを訴えました。

飲酒死亡事故懲役10年

旭川地裁判決 危険運転致死を認定

【旭川】旭川市内で昨年5月、飲酒運転の乗用車がワゴン車と衝突し、小中学校教諭中島朱希さん(当時39)が死した事故で、自動車運転処罰法違反(危険運転致死)の罪に問われた旭川地裁判決が6日、旭川地裁であった。佐藤英彦教

判長は危険運転致死罪の成立を認め、石橋被告に懲役10年(求刑懲役14年)の判決を言い渡した。危険運転致死罪が成立するかどうかが争点だった。判決理由で佐藤裁判長は「飲酒の影響により自制心が著しく低下し、安全に運転するのに必要な判断能力を喪失した状態にあった」として、飲酒による精神面への影響を認定し、危険運転致死罪の成立を認めた。中島分断帯への衝突は飲酒に伴う身体能力の低下が影響したとする検察側の主張については、「無理な追い越しや速度が速すぎたこと」が原因として退けた。懲刑に関しては、ほかの危険運転致死事件と比べ、

「北海道新聞」
2017年7月7日付

「際だって悪く認められない」とした。

判決によると、石橋被告は昨年5月4日、旭川市内でワゴン車と衝突し、中島さんを死させた。旭川地裁は並罰、自動車運転処罰法違反(過失致死)の罪などで起訴したが、遺族の求めに応じて再度、証拠関係を精査し、危険運転致死罪で立証できると判断。旭川地裁に訴因変更を請求し、許可された。

併罰例は公判で「事故原因は半年ぶりの愛車の運転でハンドル操作をミスしたため」として危険運転致死罪の成立を否定していた。

「適用範囲を拡大」専門家

【旭川】旭川飲酒運転死亡事故の裁判員裁判で、旭川地裁判決は、飲酒の影響で自制心が著しく低下し、判断能力を喪失したとして危険運転致死罪の成立を認

めた。これまでは、身体能力なども含めて総合的に判断する考え方が中心だったが、専門家は「適用範囲を広げる判決」とみる。福岡市で2006年、家族5人の乗った車が飲酒運転の車に追突され、海に転落した子供3人が水死した事故で、最高裁は11年、上告を退げる決定で「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」について「精神的能力(判断能力)」と「身体能力」への酒の影響を総合的に考慮するべきだと指摘。小樽の飲酒ひき逃げ事故でも、札幌地裁は一審判決で両方の能力への影響を認定し、危険運転致死罪が成立するとした。判断能力の低下だけで危険運転致死罪の成立を認めない旭川地裁判決について、首都大学東京の星周一郎教授(刑法)は「同罪が成立する範囲について新しい判断を示した。『危険運転』と『過失運転』の範囲が従来のより明確になり、今後、検察が起訴する際の判断に影響を与える」と指摘する。

死した中島朱希さんの夫藤野さん(44)も「危険運転がきちんと認められるようになってきた」と評価。ただ、懲役10年の量刑については「きちんと受け止めてくれているのか疑問が残る」と語った。遺族は危険運転致死罪の上限の懲役20年を求めてきた。

旭川地裁の神谷雄一郎次席検事は「内容を精査し、適切に対応した」。被告の弁護士は「コメントは差し控える」と述べた。

■判決の意義

被告が控訴したため、確定には時間がかかりますが、地裁判決の意義について、代理人の青野弁護士から北海道交通事故被害者の会の会報へ報告が寄せられました。問い直す会への紹介も快諾頂きましたので、以下に紹介します。

(なお、青野氏報告の文中および脚注に出てくる「会報〇号」とは、「北海道交通事故被害者の会」の会報を指しています。被害者の会のホームページ <http://hk-higaisha.a.la9.jp/> でお読みいただけます。)

* * *

旭川飲酒暴走事件の判決報告

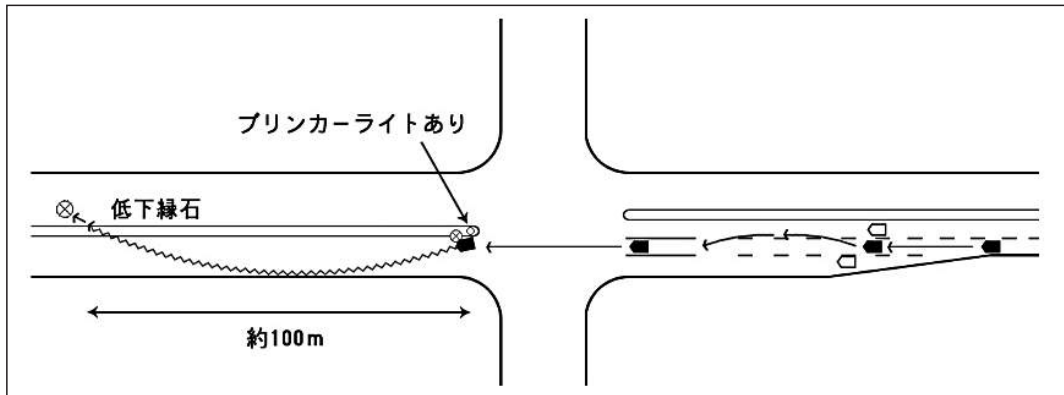
弁護士 青野 渉

1 事件の概要

加害者は、事件当日の平成28年5月4日、朝からビールを飲み続け、午後6時59分(事件発生時刻)までの間におおむね3リットルほどのビールを飲んでいました。なお、事件直前の信号待ちの間にも車内でビールを飲んでいました。加害者は、加害車両を運転して片側2車線の国道12号線を時速100キロ以上で走行していたところ、前に2台の車両が時速約60キロで走行していて追い抜くことができず、この2

台の車に対して急接近してあおり行為をしています。その後、2台の車の車間距離があいたので、その間をすり抜けて、急加速して事件現場の交差点に進入したところ、交差点出口側の中央分離帯に衝突しそうになり、ブレーキを踏むと同時にハンドルを左に切りました。しかし、避けきれずに中央分離帯に右前輪が接触し、その衝撃で右前輪がはずれ、加害車両は制御不能となって自車線を100メートルほど走行した後で中央分離帯に乗り上げて反対車線に向かってジャンプし、反対車線を走行していた被害車両に衝突しました。

事故の42分後の検査で呼気中のアルコール濃度は0.45mg/lでした。ただし、10秒間の直立と10メートルの歩行については正常とされています。



2 訴因変更と裁判の結果

旭川地検は、平成28年5月25日、過失運転致死罪及び酒気帯び運転罪で起訴しました。被害者遺族は、この判断に納得できず、交通犯罪の被害者遺族有志の連絡会と協力して、旭川地検・札幌高検に危険運転致死罪の適用を要望し、平成28年7月8日、危険運転致死罪に訴因変更がなされました(この経緯は「会報51号」参照)。訴因変更後は、約1年にわたり公判前整理手続が行われた後、平成29年6月26日から7月6日まで、旭川地裁で裁判員裁判が開かれました。7月6日に言渡された判決では、前方注視や運転操作が困難であったとの事実は証拠上認められないとしつつ、他方で「自制心が著しく低下し、道路状況に従って安全に運転するのに必要な判断能力を喪失した状態で自動車を運転した」と指摘され、危険運転致死罪の成立が認められました(懲

役10年の実刑)。

なお、7月19日、被告人側が控訴したため、今後、札幌高等裁判所で再度審理が行なわれる予定です。

3 危険運転致死傷罪の運用と裁判例

2001年に危険運転致死傷罪が立法された当初は、かなり限定的な適用がなされており、事故後の飲酒検知において10秒間の直立や10メートルの歩行が正常にできているケースや事故現場まで一定の距離を運転しているケースは、「正常な運転が困難な状態」¹とはいえないとして、危険運転致死傷罪での立件を断念することが多かったようです(「会報40号」参照)。

しかしながら、飲酒をすると、身体機能に影響がでる以前に、脳の前頭葉(自制心や判断力を司る)の

機能に影響が出ます。「立てない・歩けない」という症状がでる以前に「自制心が低下する」「自信過剰になる」「高速走行を危険だと感じない」「注意力が減退する」といった症状にあらわれてきます。実際の事案をみても、身体機能への影響が明確にあらわれる(歩けない・立てない状態になる)以前の段階でも、判断力や自制心が低下して飲酒の上で明らかに異常な走行をして事故を起こしている例は少なくありませんでした。

こうした状況のもとで、平成23年10月31日、最高裁は、福岡事件²で、飲酒類型の危険運転致死罪の適用について重要な判断を示しました。

福岡事件の地裁判決は「脇見が原因なので、危険運転致死罪は成立しない。」と判断しました。これに対し高裁判決は「脇見ではなく、前を見ていたのに先行車両に気付かなかったのが危険運転致死罪が成立する。」と判断しました。最高裁は、地裁と高裁の最大の争点であった「脇見運転であるか、前を見ていたのに先行車両に気付かなかったのか」という問題について「証拠上は判断できない。」としたうえで「(脇見が原因かどうかは本質的な問題ではなく、いずれであっても)危険運転である。」と判断したのです。要するに、身体機能(目の機能)に異常をきたしている場合(=前を見ているのに先行車が認識できない状態)は当然として、精神機能としての判断力や注意力の著しい減退が生じている場合(=時速100キロで一般道を走っているのに8秒間も前を見ないことに危険を感じない状態)、のいずれであっても「正常な運転が困難な状態」に該当するという判断を示したのです。

この判断は小樽事件³でも引き継がれています。小樽事件の被告人は「単なる脇見(=スマートフォンを

見ていたこと)が原因であり、正常な運転が困難な状態ではなかった。」と弁解をしました。しかし、札幌地裁(裁判員裁判)は「(スマートフォンを15~20秒間注視し続けて走行することは)正常な注意力や判断力のある運転者であれば到底考えられないような運転である。」と指摘して精神機能面の能力減退を重視して危険運転致死傷罪の成立を認めました(この判決は、高裁、最高裁でも維持されました)。

4 旭川事件判決の意義

旭川事件は、このような判例の流れをより明確にし、身体機能面の能力低下を示す明確な証拠がないとしつつ、それでも、自制心の低下や判断力の低下を理由に、危険運転致死罪の成立を認めたのです。

三つの事件を整理すると以下の表のとおりであり、身体機能面での明確な症状(歩けない・立てない)が現れていないケースでも、危険運転致死傷罪の適用を認める裁判例の傾向は確立しつつあるといえます。

これらの各裁判例からすると、「相当量の飲酒」と「客観的にみて危険かつ異常な運転をしたこと(普通のドライバーがしないような危険な運転をしたこと)」が立証できれば、被告人が種々の弁解をして危険運転致死傷罪が認められる運用に進んで行くのではないかと思っています。

旭川地裁判決に対しては、危険運転致死傷罪の適用範囲が広がりすぎるとの批判があると思われます(おそらく、今後の控訴審では、弁護側は、そうした主張をすると予想されます)。しかし、私は旭川地裁の判断は正当な判断だと思っています。

自動車は1トンを超える鉄の塊です。簡単に時速100キロ以上の速度を出すことができます。いったん事故が起きれば多数の人の命を奪う殺傷力があり、

	呼気中アルコール濃度	10秒直立	10m歩行	事故の異常性	裁判結果
福岡事件	0.25mg/l(48分後)	できた	正常	時速100キロで一般道を走行しながら前方を走行している先行車に衝突(8秒以上前から見えると認定)	H20.1.8 福岡地裁:危険運転否定 H21.5.15 福岡高裁:危険運転成立 H23.10.31最高裁:危険運転成立
小樽事件	0.55mg/l(44分後)	できた	正常	歩車道の区分のない道路を時速50~60キロで走行しながら4人の成人女性を発見できずに衝突(15~20秒もスマートフォンを見ていたと認定)	H27.7.9 札幌地裁:危険運転成立 H27.12.8 札幌高裁:危険運転成立 H29.4.18 最高裁:上告棄却
旭川事件	0.45mg/l(42分後)	できた	正常	時速119キロで中央分離帯に衝突	H29.7.6 旭川地裁:危険運転成立

現に、わが国では、今も毎年約5000人が自動車によって命を奪われているのです。使い方を誤れば、たちまち多数の人の生命を危険にさらす凶器となってしまうもので、物理的な破壊力や殺傷力でいえば拳銃よりも危険なものです。⁴ 自動車の殺傷力・破壊力を考えた場合、歩行や直立は正常でも、自制心が低下して速度超過を意に介さずに猛スピードで運転するような状態は、「泥酔状態で歩けない」というケースよりもかえって危険性が高いといえます。

今回の旭川地裁判決は裁判員裁判によって常識的な判断がなされたものであり、意義のある判断であると考えています。

注

1 自動車運転処罰法の危険運転致死傷罪は「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる」ことが要件です。

2 長時間飲酒した被告人の運転する自動車が、海上橋（一般道路）を時速約100キロで走行して被害車両に追突した事件です。追突された被害車両は、海に転落し、幼い子供3人が死亡しました。

3 加害者運転の車両が歩車道の区別のない道路を時速約50～60キロで走行し、歩行中の女性4人をはねてそのまま逃走した事件です。小樽事件については、「会報45号、46号、48号、49号」参照。

4 ちなみに道路等の公共の場で拳銃を発砲した場合は、人に弾が当たらなくても（空に向けて撃っても）、発射罪（銃刀法3条の13違反）が適用されます。この罪の最高刑は無期懲役です。

投稿

仕事と運転

山田寛人

クルマの運転はしたくないと言い続けていた息子がこの春、就職のために仕方なく免許を取得しました。そのため、息子は、就職後に会社で運転をさせられるのではないかと心配していました。しかし、その会社には独自の社内運転資格の制度があり、その資格を取得しなければ業務上の運転はできない（しなくてもよい）ということがわかりました。それで、とりあえずは、その資格の取得を希望しないという意思を文書にして提出しました。その意思表示が、今後の会社での処遇に何らかの影響を及ぼす可能性がありますが、本人はクビにならない限り運転はしたくないと言っています。詳しくは、会報88号（26頁）に書いていますので、見ていただければ幸いです。

こうした息子の経験を聞くなかで、私自身も仕事と運転の関係に興味が出てきました。それで、問い直す会のメーリングリストで「運送業など、運転をもっぱらの業務とする職種以外の職場で、業務上の必要性から運転することを要求された場合に生じる問題に関して、みなさまのご経験や、ご見聞や、ご意見をうかがいたいと思います」と問いかけてみました。今回は、その問いかけに応じてくださった方々のご意見を

紹介しながら、仕事と運転の関係について考え、このようなことを調べたらよいのではないかと考えたことを提案してみたいと思います。すでに、そのような調査や研究の成果があることをご存知の方がおられましたら、ご教示いただくと幸いです。

1. 仕事で運転をする場合に、特別な規定を設けている事例

「娘が勤める児童養護施設では、仕事で運転させる場合は、施設長の審査（試験）を受けて合格することが必要とのことです。」（足立礼子）

「私の勤めていた会社は大手の機械メーカーでしたが、当時社員のクルマ運転については非常に厳しく、会社は一切自分で運転をさせませんでした。従って、地方へ出張の場合などはレンタカーは勿論駄目、タクシーを利用させられていました。物品の納入は、運送業者に頼むのが普通でした。クルマ通勤も厳しく制限されており、特別な地域だけ許されていて、それも、組合との協議で決まっていたと思います。免許のない人も当然いるわけですから、送迎バスや路線バスの乗り入れなどをしていました。実際、免許なしのまま定年まで昇進のハンディを被るこ

となく勤め上げた人もいました。」(榊原茂典)

労働者に仕事で運転させる場合の規定を設けている職場は少なくないようです。冒頭でも述べたように、私の息子の職場にもそのような規定があります。しかし、規定の内容や、実際の運用状況などは様々でしょう。また、そのような規定を設けている理由や経緯も様々でしょう。規定の内容、事故が起きた場合の責任の所在や取扱、規定違反に対する罰則などに関する事例を集めて整理できればよいと思います。

2. 仕事で運転をする場合に、何の規定もない事例

「息子はある会社の営業職で、交通の不便な場所に行く場合に会社のクルマかレンタカーを運転するそうですが、最初に雇い主の審査試験などはなく、数回程度先輩社員が同乗した程度で、以降は一人で運転させられているそうです(一応その分野では大手のほうに属する会社ですが)。」(足立礼子)

「私は長年公立高校教員をしています(もちろん教員の場合は募集要項に『要普通免許』などの記載はありません)が、山口県の高校では、県内や近県の出張・家庭訪問等ではほとんど車が使われています。部活の対外試合等の引率は本来公共交通機関を利用することになっています。しかし顧問教諭のマイカーや学校のマイクロバスが利用されることが少なくないというのが実態です(生徒には同乗許可証を出させます)。もちろん事故が起これば運転している教員の責任になります。」(林裕之)

職場での運転に関する規定が何もない職場の場合、事故が起こったときの責任、マイカーを使用させられた場合の負担などが、制度上・實際上、どのようになっているのかが問題になりそうです。また、暗黙の了解にもとづく、仕事上の運転について、やらせている側、やらされている側はどのような意識を持っているのかなどについても調べられればよいと思います。

3. 車で通勤することが前提・原則になっている事例

「地方では車でなければ通勤できない事業所や作業時間帯があります。営業や訪問看護関係では運転が必須です。工事現場などへも自家用車で行くことが原則になっています。各種の公的行事でも車で行くことが前提となっていることは珍しくありません。公共交通機関網の整備や自転車条例の説明会ですらそうでした。」(野村民夫)

通勤での車の運転も大きな問題です。車以外の交通手段での通勤が事実上不可能な場合に、どうしたらよいのか。通勤以外の生活上の移動権の保障の問題とも関連しそうです。

私は以前、山の上にある病院の通勤バスの運転の仕事をしていました。駅や主要な場所を独自の停留所にして、予約なしで定時に運行するという方式でした。これは、通院する患者さんやその関係者ではなく、病院職員の通勤のためのものでした。

また、通勤手段の違い(自家用車、公共交通、自転車、徒歩)による、手当や扱いの違いが合理的なものになっているかどうかを調べて比較してみる必要もありそうです。たとえば、「山口県〔教職員〕の場合、自転車を使用する者には、一定の距離以上はクルマの半額程度しか通勤手当が出ないことも困ったことです(改善を何回も訴えていますが変わりません)。」(林裕之)という制度は、かなり不合理なものと思われます。

今回は、仕事と運転の関係について、3つの事例に分けて整理してみました。MLでの問いかけに応じてご自身の体験などを教えてくださいました方には感謝いたします。今後も、該当する事例を集めてこの議論を深めていきたいと思っています。こうした問題に関する経験や情報がありましたら、ぜひお知らせください。

(広島県広島市在住)

4月に夫と山形へ旅をしました。公共交通のあり方について不審に思ったことがあり、前号に続いて再び書きます。

山形駅前から山形交通バス（通称、山交バス）で保養センター・山辺温泉へ（バスでだいたい30分くらい）。この保養センターは入場料も安く、休憩室もあり、地元産の野菜も並んでいるなど、私は気に入りました。しかし、なんとバスは月曜～金曜のみ運行で4時間に1本。土曜・日曜は全く走っていません。「クルマで行きなさい」ということでしょうか。このセンターへのもう1つの行き方として、山形駅よりJR左沢（あてらざわ）線で、最寄り駅からセンターまで100円のコミュニティバスが出ていますが、日曜は出ていません。土曜・日曜はセンターまで走らない山交バス、日曜は走らないコミュニティバス。保養所なのだから、週末人が集まるのでは、と思うのですけれど。

公共交通応援者としては納得がいきません。この“会”の会員として放っておけません。山交バスで山形駅に戻り、駅前の「山交バス事務所」に直行しました。「公共交通を応援している『クルマ社会を問い直す会』の会員です。山辺温泉まで土曜・日曜は、山交バスは運行しないのですね。週末こそ出すべきだと思うのですけど。公共交通を応援しています。」“応援”の言葉は事務所の人の共感と呼んだと感じています。

7月末の締め切りに合わせて、この原稿を、外気を温めるクーラーは使いたくないので扇風機の前で書きました。暑すぎる今年の7月。気温33～34度の日が連日続いています。この暑さの遠因のひとつは「クルマ社会」にあるのではないのでしょうか。クルマであふれかえっている日本の道路。なんとかしましょう。

（茨城県竜ヶ崎市在住）

クルマ社会の本質的な問題は何か。それについては諸説あると思うが、大きく言ってみれば安全の問題、環境の問題、経済性の問題の三点であろうか。これらはそれぞれ深掘りしていくと様々な問題があり、それに伴い様々な議論がなされている。それはそれで大変結構ではあるが、ここではそういった見方ではなく、人の生活と移動の権利という見地からクルマ社会の問題点を考えてみたい。即ち、クルマ社会は人口密度の多い地域と少ない地域においてそれぞれ抱えている課題が違うということ。またクルマの利用がその二つの地域に跨がる別の課題を生むという事、それに気づきながらも人々はクルマ社会を膨張させてきたこと。それを解決するために手を打ってはきたが、それでも今日に至るまで依然として問題解決できていないことなど

である。

議論の発端は、全ての国民は自由に移動する権利を持つという移動権の考え方にある。歩くことは人類の本質的な運動機能の一つでもあり、それによって生活が成り立っているのである。だから人が移動することを止めさせることは出来ない。商業も人の移動なくては基本的に成り立たないのである。そこにクルマという歩くことを遙かに陵駕する便利な移動用具が出来てきたらどうなったか。そこがスタート点である。

1. 地方のクルマに対するニーズとは

都市部と地方・近郊ではクルマに対するニーズが全く違う。都市部では歩いて行ける範囲に目的地がたぶんある。例えばお店である。病院である。食堂である。それが遠ければ、歩いて

行ける範囲にある鉄道、バスなどの交通機関に頼れば良い。ところが地方だとそれができない。先ず歩いて行けるところにお店があるかどうかである。医院が、食堂があるかである。駅までも相当距離がある。バス停も遠い。バス、列車の本数も少ない。こういう不便は地方へ出掛けるによく分かる。

モータリゼーションがその不便を増幅してしまったという意見は概ね正しいと思うが、必ずしもそうではない。実は昔から地方に住んでいる人は不便だったのである。過疎とまでは言わなくとも人口密度の低い地域は何かと不便で交通機関にも恵まれていないことが多い。従って便利な移動手段、即ち乗物に頼りたくなるのは人情であろう。

こんな時、一般の人誰でもクルマが買える、所有できるとなったらどうだろうか。当然皆欲しいと言うであろう。労力も要らず、雨風に苦しまず、暖冷房の効いた車内移動できる。泥はねに苦しむこともない。医者まで遠くて処置が間に合わず命を落とすということもなくなる。ましてちょっとした荷物も運搬できる。こんな便利なものはない。地方の生活者にとってクルマの低価格化は福音だったのだ。だから所有する人が増えた。いや、今や必需品であろう。

2. 地方にクルマが行き渡った結果が

だが、クルマが地方の人々に行き渡ると、クルマの存在が問題になってくる。クルマは人のサイズの何倍もある。人の混雑はなくとも図体の大きいクルマの混雑は簡単に起きるのである。だから道路の拡幅等の整備が当然必要になる。加えてお店、食堂、病院などいままですら徒歩、自転車であつた人達の間で問題にもならなかった駐車問題がいつの間にか発生してしまう。今まで要らなかった駐車場の土地の手当が必要になってしまうのだ。こんなことは、昔は問題にもならなかった。地方では混雑はなかったのだ。クルマの普及は地方でも金の掛かるインフラの整備を要求するのである。

さらにクルマを利用することになると、人口の少ない地域に住んでいる人も自然に都市交通問題に巻き込まれてしまうことがある。少し具

体的な例を上げると、郊外に住んでいる人もクルマを持っているならクルマで買い物に出掛けるであろう。そうすると、地方でも交通集中が起きてくる。すると自然に渋滞に巻き込まれ、思うように目的地に着けなくなる。いつの間にか、郊外・地方生活者も都市の課題を思い知ることになるのだ。

この一点集中の問題は、クルマ利用の利便性を一気に損なうものである。クルマ利用が便利なのは大前提として交通の集中が起きないことである。クルマの集中が起きると駐車場の不足が顕在化してくるので、大型のショッピングセンターなどには大規模駐車場が付きものになっている。それでも、そこに入るために1時間待ちなどという馬鹿げた無駄が生じてしまう。渋滞も同じである。思いがけないところで渋滞が起きる。目と鼻の先に見えるところに行きたいのだが、それが10分もかかってしまう。歩行者の方がとっくに目的地に着いてしまうという呆れたことが起こってしまうのだ。

つまり、クルマの有効活用が図れるのは、とにかくクルマが少ないことに尽きる。郊外や地方で移動するのにクルマが重宝がられる裏の理由は、クルマが少ないことにあるのだ。クルマが多くなれば一遍にその魅力は薄れてしまう。自分が便利になれば他人との競合が必ず起きるのである。自分だけ得をするためには他人がクルマに乗らないことだ。それが大前提なのである。

3. 都市部でクルマのニーズとは

では、都市部ではどうか。都市部でクルマに頼ることは原則必要ないと思う。街の機能が集約されていて、徒歩でかなりの用が足せる。徒歩圏に店がないなどという不便はあまりない。公共交通機関が発達しているので移動は簡単である。電車、バスなども頻繁に来る。とにかく便利なのである。人口の少ない地域とは雲泥の差である。移動権は充たされている。

ところが困ったことに、都市では渋滞、駐車問題が必ず発生している。それは何故か。それは人々がクルマを必要以上に利用するからだ。その理由は次節で述べるが、前節で述べたように、クルマは少なくなければ利便性がた落ちする。

それなのに人々はクルマを使いたがる。都市部はクルマを使わなくとも十分に便利なのだ。都市部は人口集中地域なのだから誰もがクルマを使用すれば深刻な事態になる事は明らかだ。

それを、ただ闇雲に回避しようとしたら途方も無く広い道路や、あらゆる場所に駐車場が必要となる。これが、モータリゼーションの始まった初期の段階で明らかになったことである。だが、クルマ使用の制限をしようという行政の動きはなかった。使用を自粛しようというクルマユーザーの声も挙がらなかった。そこを我が国の行政は道路インフラの増強というハード面の対策で力づくの解決をしようとした。被害の大きかったのは都市部民家だ。道路の拡幅には立て込んである家屋が邪魔になる。そこには既に人が沢山住んでいるのだ。そのため、必ず立ち退き問題があちらこちらで発生した。結果として旧来の町並みがどんどん破壊されていってしまい、無味乾燥なただっ広い道路があちらこちらに出現したのだ。

それでも、解決にはならなかった。むしろ道路の整備がクルマの増加を加速した。クルマはインフラの整備のペースを越えてどんどん増え続ける。不必要なクルマの利用は減らない。慢性の渋滞が発生する。仕方なく時間と金を掛けてさらに道路インフラを整備することになる。ところが、そんな破壊と建設を支持し、生業とする人々も沢山いるのだ。結局、それが解決できないまま何十年も経ってしまった。これが都市部の道路交通の実態であり特徴である。とにかく都市部での不必要なクルマ利用には大きな疑問があるのだ。

4. 都市部でのクルマ所有が問題を生み出す

都市部では高度成長期以降、マイカーという宣伝文句に乗せられて、どんな家庭でも一台所有することが常識となってしまった。なんと各戸が一台のクルマを所有しようとしたのである。そこに、他人との差別を付けたいという気持ちが絡んで、少しでも高級車を所有したいという気持ちが生まれた。隣より高級車を持っている、それが自慢とされた。隣より金持ちの証でもあった。だから、高級外車、高級スポーツカーな

どが好んで売れるのも都市の特徴であろう。このクルマの所有が不必要なクルマの使用を生み出している源泉である。

では、そのクルマの稼働率と言えば、大多数が車庫で眠っているのが実情。それでも都市部ではクルマの絶対数が多いから渋滞は毎日発生している。駐車場も満車である。

折角クルマを持っているのだから乗らなきゃ損だと毎日クルマを走らす人がいる。クルマはステータスシンボルだと自分の地位を誇示するためにクルマに乗る人もいる。このような使い方が都市交通事情を悪化させる。一方、休日になると普段使っていない人々が行楽、買い物のために一斉にクルマを動かすことになるが、今度は地方へ向かう道路、目的地の駐車場のキャパシティがオーバーフローする。都心部でも大型商業施設周辺はクルマが大混雑となる。明らかに都市部ではクルマの所有そのものが問題を起こしている。

クルマ所有が交通の障害の源泉になっている都市部で、マイカーが全部動き出したらどうなるか、東日本大震災でその恐ろしい現実の一部が垣間見えた。都市の道路はクルマで埋め尽くされ全く用を成さなくなってしまったのである。

都市部におけるクルマ所有の価値観は郊外、地方とだいぶ違う。郊外、地方ではクルマ所有は移動の便利のためという実用的な色彩が濃いと思う。しかしハッキリ言って、都市部においては所有の効用は少ない。クルマの不必要な所有と不必要な使用、ここが都市部における本当の問題である。

しかし、なかなか所有は減らない。極端に言って、都市生活者はクルマ産業に騙されている。だから、先に述べたように、クルマは都市においてはステータスシンボル、他人と触れ合わずに差別的に移動できる輸送手段、人身のセキュリティ確保のための入れ物といった、地方とは違った所有目的と使い方がなされているのも領けよう。これも都市のクルマ利用の性格の一面であろう。

5. 便利になった生活は巻き戻せないが

今まで述べてきたように、郊外、地方と都市で

はクルマに対する考え方がだいぶ違っている。少なくともクルマが都市生活にとって決して便利なものではなく、むしろその所有が渋滞などの障害を引き起こしていると思える。

しかし、地方生活でも別の見方がある。地方でも現代の分刻みの細切れの時間感覚に慣れて来てしまっているのだ。とても30分などと言う時間は待てない。そして30分、1時間も歩いて通勤通学などということも耐えられなくなっている。おおらかだった過去には最早戻れないのである。駅で1時間に1本という列車を待てないのである。それで地方鉄道、路線バスは生き残っていけなくなってきた。昔は本線でも普通列車は通勤通学時間帯を除き、そんな列車間隔であった。住民の方が列車時間に合わせて行動していたのだ。現代人は自分の行動を交通機関に合わせることが出来なくなっているのだ。このトレンドはどうやったって後戻りできないであろう。せっかちな経済がそれを許してくれないのだ。それどころか世の動きはますます慌ただしく人が移動行動することを求めている。それを下支えするのがクルマの所有だ。クルマなら自由に移動できるのだ。

ところが、郊外のドライバーも都市に入っていくと、その利便性が一変する。クルマの本質的な欠陥、場所を取るという特性がもろに牙を剥くのである。道路は渋滞し、駐車場は満杯、これでは、列車を待つ30分を惜しんでクルマで移動してきたのに何の意味もなくなってしまう。渋滞で予定時刻に遅刻するから、30分早く家を出る。何のためにと馬鹿馬鹿しくなる。だったら不便でも公共交通機関を利用した方が良いのではないか。だがそれはクルマの利便さを知ってしまった今では不可能だ。郊外、地方のドライバーもこんな矛盾した現実の中でクルマを所有し運転しているのである。

6. 悩みは果てしなく続く

地方生活者が享受していると思われるクルマ所有の原点たる利便性。その到達時間の短縮、時間的な制約からの解放、風雨知らずの冷暖房による良好な居住性、荷物の運搬などは誰しも否定できない利便性であろう。

一方、都市生活者は前述のようにクルマの利便性が地方生活者と同じように享受されているわけではない。渋滞による到達時間の遅延、駐車場の絶対的不足による不便は明らかな弱点である。鉄道、バスなど公共交通機関が発達しているので移動に関しては殆ど時間的な制約はないのだ。風雨の時も地下街などがあって濡れずに徒歩で移動できることが多い。これらの事実は都市部でのクルマの利便性を際立たせることにはなっていない。

さらに皮肉なことは、前述のように地方の居住者がクルマの利便性を享受できるのは都市に入るまでであって、都市に乗り入れた途端に都市住民の普段味わっている上述の使い勝手の悪さに遭遇してしまうことだ。便利と不便が隣り合わせに現れるのである。

クルマ社会の大きな矛盾。地方・近郊住民にとっては必要なクルマの所有と使用。都市住民にとって問題の多いクルマの所有と不必要な使用。この大きな矛盾を抱えながら連続的にクルマ社会が形成されている。そして、そのクルマが必要な地方・近郊の人々のクルマも都市に集まってくる。都市に入ると突然クルマが不便なものに化けてしまうという一点集中現象。この問題はどうやって解決すれば良いものなのであろうか。筆者は依然この大きな課題に対して回答を見いだせずにいる。

地方・郊外のクルマに対する依存はやむをえないところがあると感じる反面、そのドライバーが都市にそのままクルマを乗り入れることが都市交通問題を悪化させるのは間違いない。自分の乗ってきたクルマを目的地に横付けしたい気持ちは分かるが、それがただでさえ悪い都市の交通事情をさらに悪化させている。それを少しでも減らせれば。ここに多少改善のヒントが隠されている気がしてならない。つまり分かりやすい例えで言えば、「靴は履き替えなくていいのか」ということだ。

そこで、パーク・アンド・ライドなどというやり方をとっている郊外もある。筆者はこういうクルマの使い方も一案だと思っているが、クルマのユーザーが乗ってきたクルマを置いて他の交通機関への乗換を甘受できるかということ

に、納得しきっているわけではない。

ロード・プライシングという都市乗り入れ制限の手段もあるが、我が国に導入できるか甚だ疑問である。

クルマ社会における都市と近郊・地方にまつわる問題はいつまでも筆者の頭の中で燻っている。悩ましい問題である。どうすべきか。今欲しいのはこれらの課題を解決する人々の知恵だ。それがいつか解決されることを期待したい。

(東京都杉並区在住)



ザクロ(会員K・Tさんの絵)

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内■

- 次号発行予定：2017年12月下旬
- 原稿締切り：2017年10月31日(厳守)
- 送付先：林 裕之(会報88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、提案、活動紹介、おすすめの本、調査研究文など】

- ・1つの号につき一人1点までとします。
- ・字数はおよそ7000字以内(写真、図版、脚注等を含む。ページ数にして4ページ分程度)。やむをえず超える場合は、事前にご相談ください。

◎その他、新聞や雑誌に掲載された活動や投稿などの記事、写真(解説つきで)、イラストなども歓迎。

★原稿についてのご願い

- ・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記してください。原稿について質問する場合がありますので、連絡のとりやすい手段を明記してください。
- ・パソコン入力の場合は電子メールにファイル(Wordなど)添付で、手書きの場合は原稿用紙に楷書で書いてファクスまたは郵送でお送りください。

- ・原稿をお送りいただいた方には受領の連絡を差し上げます。もし数日経っても連絡がない場合、恐れ入りますが確認のご連絡をお願いいたします。
- ・会報はホームページでも公開しており、非会員の人々も目にします。専門的用語や略語には説明を添え、だれでも理解しやすい文章をお願いします。文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。
- ・図版はモノクロ誌面で見やすい工夫をお願いします。
- ・引用文は出典を明記し、インターネットなどの無料提供図像・地図は利用規定に従って使用し、部分加工した場合はその旨を明示してください。
- ・商業出版でない我々の会報は手間・時間削減等のため、会報担当者による原稿の字数調整や内容整理はいたしません。執筆者による校正も基本的に行いません。よく推敲した完成原稿の提出をお願いします。原稿に問題と思われる点がある場合は、執筆者に調整をしていただきます。なお、明らかな誤字脱字や不適切な表現は、執筆者に断りなく修正させていただくことがありますので承知おきください。
- ・匿名希望の方はお知らせください。

おすすめ書籍の紹介

『ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか 近距離移動が地方都市を活性化する』

村上 敦 著
学芸出版社
2017年3月刊
四六判252ページ
2200円＋税
ISBN：978-4-7615-2639-9



ドイツ・フライブルク在住の環境ジャーナリスト、村上敦氏(以下「著者」)の新刊が発売された。著者は以前より、『エコロジーだけが経済を救う』(2003年刊)、『フライブルクのまちづくり ソーシャル・エコロジー住宅地ヴォーバン』(2007年刊)などの著書で、クルマではなく人を優先する都市・交通政策の重要性を訴えてきたが、本書はさらに具体的に、踏み込んだ内容になっている。

まずは巻頭から「車がないまちの豊かさ」を紹介する。クルマが富をもたらすと思込まされている我々日本人にとっては、巻頭のわずか5ページだけを見ても刺激的に映るのではなかろうか。

本編に入り前段(1、2章)では、日本とドイツの人口規模が近い地方都市を見比べながら、日本の地方都市で交通政策がうまくいかない原因を明らかにしてゆく。日本では急激な人口減少が起きることがほぼ確定しており、そうなれば公共交通はもとより、道路や上下水道、エネルギー供給などの様々なインフラが立ち行かなくなる。これを裏返せば、「団塊の世代が自身で車に乗れなくなる2025年までに、つまり市民の公共交通や徒歩交通のニーズが飛躍的に上昇する10年後までに、しっかりとしたコンセプトの都

市計画、交通計画を準備しておくこと」ができれば、その地域はピンチをチャンスに変えることができるというわけだ。

日本では「交通政策基本法」が施行されるなど、公共交通の重要さへの理解は広まりつつあるが、そもそもマイカーよりも他の交通手段を選択すべき理由は、交通問題や環境問題などだけに留まらない。まずは、そもそも人口減少時代にはマイカー依存を続けられないから。そして、交通を変えれば地域に還流するお金が増え、地域の雇用が増えるからだ。従来日本人の「常識」とは逆に、クルマは豊かさの象徴ではなく、逆にクルマを減らすことが豊かさにつながる時代になっていることを、理解する必要がある。

そこで著者は「キロメートル・イズ・マネー」という考え方を提唱し、具体的な数字を挙げて説明する。平均的な人口1万人の町では、家庭から毎年30億円程度の交通費が支出されており、さらに同程度の額が業務部門から支出されているという。この年間60億円のうち、クルマ依存の町では、半額以上が域外に流失してしまう。そこで、歩いて用が済む移動距離の短いまちにして、さらに自転車や公共交通に投資をすることで、域外に流失する額を減らし、地域内に循環させることができれば、そのぶん地域が潤うというわけだ。

具体的にはどうしたら良いだろうか。本書では答えは示されていないが、答えのヒントは随所にちりばめられている。中段(3、4章)ではドイツの成功事例を紹介し、後段(5、6章)では自転車と情報技術(IT)の使い方が考察されているので、ぜひ本書を通読していただきたい。

ところで、評者は6月に東京で開催された本書出版記念トークイベントに何う機会を得た。イベントでは本書が著された背景にも言及があったが、本書は著者が先だってエネルギー分野で提唱した『キロワットアワー・イズ・マネー』(いしずえ新書、2014年)の交通版で、エネルギー分野ではすでに実践が始まっているという。

この順番にも意味があり、地域単位で取り組むにはエネルギー分野が最もハードルが低いからだという。そして次にハードルが低いのは交通だという。例えば、今の日本では「地方創生」の掛け声の下に農産品の6次産業化などの高度な取り組みに挑戦しているが、それに比べてエネルギーや交通ははるかにハードルが低く、地域単位で取り組みやすいという。

東京などの一部を除き、地方都市ではすでに人口増加を見込めない時代に入っている。日本の地方都市はドイツと比べて道路延長と建物数が多いが、例えば人口が半減したときに、今の道路延長や建物数を維持できるだろうか。戸建て住宅が拡散した既成市街地をそのままにして「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」はうまくいくだろうか。本書はこうした課題に向き合って、ドイツと日本の事情に通じている著者ならではの切り口で書かれている。

評者が本書を読んだ感想は、本書の内容は概ね理解し共感した一方で、根底にある私たち日本人の意識の問題にどう向き合えばいいだろうかと悩んだ。例えば、著者は人口減少社会(昭和期に激増した人口の再調整ではあるが)に強い危

機感を抱いているが、その真っ只中にいる私たちは、人口減少後の社会の在り方を思い描けているだろうか。昭和期の右肩上がり前提の社会構造はもう続けられないという認識を持っているだろうか。

また、私たち日本人は、多かれ少なかれ、自動車産業は経済の柱だとか、クルマが富や賑わいの象徴であるかのようなズレた認識を持っているが、これは一見正しいようで間違っている。わが家、わが町にとってどうなのかと考えたとき、大抵の家庭や地域にとっては、むしろクルマを減らす方が得策になることが、意識されていない(あえて意識させないように誤った意識を刷り込まれているのかもしれない)。

本書は、このような日本人のズレた意識を補正するための情報を提供してくれており、まずはぜひ通読していただきたいが、本書で提案された改革を成し遂げるために残された時間はあまり無い。わが家、わが町が将来にわたり存続するために移動をどうしたらいいのかを考え、実践する地域が多く登場することを願ってやまない。

(井坂洋士 神奈川県川崎市在住)

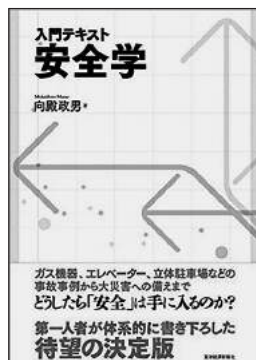
*

*

*

『入門テキスト 安全学』

向殿政男著
東洋経済新報社
2016年3月刊
A5判 232ページ
2200円+税
ISBN: 978-4-492-22370-3



著者の向殿政男(むかいどの まさお)氏は明治大学理工学部の元学部長、名誉教授。安全工学やファジィ理論を専門とし、各種調査委員会等

に参画するとともに、TV「世界一受けたい授業」にも出演したことがあります。

この本は氏が提唱する「安全学」の入門書として書かれ、体系を網羅していますが、平易な記述なので素人が読んでもすんなり読み通せました。「はじめに」では、どのような人にも安全の常識を知ってもらおうと、できるだけわかりやすく記述したと述べられています。安全思想の普及を真摯に考え、賢明な思考で多くの対象に呼びかけようとする、このような著作になるのでしょうか。

帯紙には「決定版」とありますが、今後版を重ねて「安全学」入門書の定番を占めてもらいたいと思います。

私は「安全」について書かれた本を読むとき、自動車についてどう扱われているかを見ます。専

門書として評価の高い書でも、自動車についてはスルーしているものが少なくありません。

しかしこの向殿氏の書は、安全学の原則を論じたうえでそれを自動車に適用してみせています。内容の少なからぬ割合を自動車というシステムの安全評価に当てています。そして「自動車は非常に危険な機械」と明言しています。「安全設計思想から見ると、自動車の安全の主体性は当初からおかしな形で進んできた」とまで言及しており、学者の良心からの率直な発言と受け止めることができます。

安全学の原理原則を胸に、素直に自動車の在り様を見たとき、自動車の危険が許容されてきた異様さは否応なくあぶり出されるということなのでしょう。安全学分野の権威とされる人が、自動車について勇気ある発言をしていることを心強く感じました。

その意味でも、本書が「安全学」入門書の定番になってほしいという思いを強くしました。

自動車システムの将来についても言及がありますが、それらについては読者それぞれの異論もありうるでしょう。しかし安全学の原理原則から自動車システムを論じると、こんな感じになるということを読んでいただければと思います。

一つだけ気になるのは、「受け入れ可能なリスク」の項で「では、なぜ人々は自動車を受け入れているのか？ それは自動車の利便性と危険性を天秤にかけて、利便性のほうが高いと判断し、危険性は自らの責任で対応するとして運転しているということです。」と書かれていることです。

社会全体のマクロレベルではそうなるのかもしれないませんが、「自動車の利便を享受している者がリスクやコストを正当に負ってなくて、大きなリスクを負う被害者はいつも弱者である」という構造があることを思うと、自動車リスク受け入れの「判断」が社会的コンセンサスのあるものなのか釈然としません。

「安全学のうえではリスクの配分という問題もある、それがリスク受容判断の正当性に関わる」ということを解説してもらいたいと思いました。

今後版を重ねて内容が強化されることを期待しています。

クルマ社会を考えるうえで、「安全学」という視点が有効であることを示してくれた良書と思います。

みなさまにご一読をお勧めします。

【目次要約】

- 序章 さまざまな安全対策が求められている
機械式立体駐車場死亡事故、こんにやくゼリー窒息事故、エスカレーター転落事故の例から
コラム 安全学のすすめ
- 第1章 安全とは何か
安全はリスクによって定義される。「受け入れ可能なリスク」とは
コラム 安全と安心は異なる
- 第2章 安全学を確立する
分野横断的、総合的、統一的に。「技術的」「人間的」「組織的」：三つの側面
コラム リスクは少し残しておいたほうがいい場合がある
- 第3章 リスクアセスメントとは何か
リスクをどのように見積もり、評価するか
- 第4章 リスク低減のための三つのステップ
大型自動回転ドア事故、ふじみ野市プール事故を例に
- 第5章 安全のための技術
ヒューマンエラーとフルプルーフ
不具合が起きても機能遂行を可能にする＝フォールトトレランス
機械が壊れても安全である＝フェールセーフ
コラム 各ステークホルダーの安全確保の役割
- 第6章 安全のための人間力
人間と機械との微妙な関係。自動車の安全を考える
コラム 人間のミスと背景と対応
- 第7章 安全のための組織、制度
組織・制度で安全を守る。安全基準の役割
コラム 安全管理には安全学の視点が必要
- 第8章 企業における安全の確立と信頼の獲得

あるエレベータ事故から。「安心=安全×信頼」
のリスクコミュニケーション

コラム 企業トップに求められるリスク対応
力

第9章 大災害にどう備えるか

東日本大震災、福島第一原発事故に学ぶこと

コラム 放射線の安全について考える

第10章 安全は誰がどう確保するのか

安全文化という視点

第11章 安全学で未来を考える

都市交通の未来はどうか。社会全体で安
全づくりをする時代

(富田悦哉 東京都世田谷区在住)

会員に関連する記事

自動車ユーザー向けの雑誌『JAF Mate』の
2016年12月号から「交通事故をなくしたい」(副
題一失われたかけがえのない命を胸に、歩き続
ける人々の物語。)というシリーズ記事が連載さ
れており、本会会員の長谷智喜さん、小栗幸夫
さん、佐藤清志さんが取り上げられています。文

章は、2014年に本会総会後の講演会でご講演い
ただいたノンフィクション作家、柳原三佳さん
によるものです。記事の概要をお伝えします。
(まとめ文責/足立)

*記事は、JAF会員であればJAFホームページから
も閲覧できます。

『JAF Mate』2016年12月号

連載「交通事故をなくしたい」第1回

「信号はなぜあるのか、を問い続けて…」

東京都/長谷智喜・かつゑ夫妻

24年前、長谷さんの長男で小学5年生の元喜く
んは、八王子市の上川橋交差点の横断歩道を登
校のため青信号で横断中、左折の大型ダンプに
ひかれて亡くなりました。葬儀後、元喜くんの
ランドセルに入っていた信号に関する自作のク
イズを見て、「青信号で渡っていた息子がなぜ殺
されたのか」との疑問を強くしたご夫妻が、同
様の巻き込み事故を防ぐには、歩行者用信号が
青のとき、クルマ用信号をすべて赤にする「歩
車分離信号」が必要だと確信し、その普及のた
め奔走。警察を動かしていく様子が記されてい
ます。「そして2002年、(中略)警察庁は上川橋交
差点を含む全国100か所の交差点で歩車分離信号
の試験運用を開始。その結果、人対車の事故が
約7割減るなど大きな効果が見られました。」(記

事より)

最後に、母親かつゑさんの言葉が記されてい
ます。「(中略)『信号はなぜあるの?』は元喜か
らの宿題だと思っています。」(記事より)

*

*

『JAF Mate』2017年6月号

連載「交通事故をなくしたい」第6回

「歩車融合の優しい社会を目指して」

東京都/小栗幸夫さん

千葉商科大学大学院客員教授^(注)の小栗さんは、
車中心の、高速走行で事故の多い社会に疑問を
もち、歩車融合の社会を目指して研究と実践を
続けています。

35年前におきた筑波大学学生5人の死傷事故
をきっかけに、「ソフト&セーフ」交通キャンペ
ーンや「ソフトカー」の提案を始めたこと、さ
らに、お姉さんの交通事故死(自転車乗車中)と

いう現実に直面してソフトカー開発に本腰を入れて取り組んできた様子などが、小栗さんの思いとともに記されています。

『「車に依存し、スピードを追及し続けてきた私たちの社会は、あまりに多くの犠牲者を生んできました。』」（記事より）と語る小栗さんは、「脱・スピード社会」の実現を目指して今も活動を推進中です。

(注) 4月より名誉教授。なお、小栗幸夫さんは、本年4月に問い直す会の総会后講演会で講演されています。講演内容は本会会報88号をご覧ください。

(会報係)

*

*

『JAF Mate』2017年8・9月号

連載「交通事故をなくしたい」第8回

「その小さき手に、一生を捧ぐ」

東京都／佐藤清志さん

2003年5月、佐藤さんの長女で6歳の菜緒ちゃんは、品川区戸越三丁目交差点を、お母さんのあとに続いて自転車に乗って青信号で横断中、右後方から左折してきたダンプに巻き込まれて亡くなりました。病院に駆けつけた佐藤さんがタイヤに踏みつぶされた我が子と対面し、握った小さな手の感触、弟思いだった菜緒ちゃんの思い出、そして、沸き上がる「なぜ青信号を守った子どもが命を奪われるのか」という怒りや自責の念、その思いを胸に、中学や高校で生徒たちに講演を続けている様子などが記されています。

今も命ある愛娘の最後に見た姿をはっきりと覚えているという佐藤さん。『「生きているということは、それだけで奇跡ですね。(中略)私が生き続け、語ることで、菜緒の存在は生き続ける、そう信じています。』」（記事より）



アゲラータム(会員K・Tさんの絵)

最近のニュースでイギリスがフランスに続き、ガソリン車、ディーゼル車の販売禁止方針を固めたと報じられた。排気ガスによる大気汚染の深刻化からその対策を迫られたためという。今後は電気自動車(EV)が中心になっていくと思われるが、その電気を作るために発電所で多量のCO₂が発生するという問題は別として、クルマから排気ガスの直接被害を受けている多くの沿道の住人にとっては朗報であろう。このようなムーブメントは必ず外国に弱い我が国に波及してくることは間違いない。

我が国ではEVが余り普及していない。クルマ自体が高価である、バッテリー充電に時間が掛かる、バッテリー充電出来るスタンドが少ない、冷暖房にバッテリーを使うので走れる距離が減るなどの問題が指摘されているが、見るところメーカーとユーザーが特にこだわっているのが一回の充電で走れる航続距離の問題だ。現在の乗用車は600kmを無給油で走れるようにタンクの容量を決めていると何処かで読んだことがある。これはおおよそ東京と大阪間の距離に匹敵し、その間はガソリンスタンドに立ち寄りなくてぶっ通しで運転出来るということの意味している。だからメーカーはハイブリッドの方がEVより良いと宣伝している。ただ、ここで気になるのが600kmという数字だ。そんなに航続距離が必要なのであろうか。地方で通勤にクルマを使わざるを得ないユーザーも往復100kmぐらい走れば殆どのニーズに応えられるのでは無いだろうか。買い物だけだったら20~30kmでも充分かも知れない。むしろ600kmもの長い距離を走り通すこと自体が危険である。この長距離連続運転の危険性は昨今のツアーバス

の事故で証明されている。長距離移動は鉄道か航空のほうが遙かに安全だ。ユーザーもメーカーも考えを改めた方が良い。

もう一つ気になるのは我が国のユーザーがEVを選ぶにあたりランニングコストばかり重視して、排気ガスが出ないとか、エンジン騒音が出ないというEVのメリットを重視しないという傾向だ。いつも感じることだが、クルマのユーザーは他人に対する思いやり、環境に対する思いやりに欠けていると思う。我が国のクルマユーザーは先出のヨーロッパの決断に脱帽せざるを得ないであろう。

実は今回EVの話題を取り上げた理由は、EVはASV (Advanced Safety Vehicle) つまり先進安全自動車との親和性が非常に高いということにある。従来のクルマは百年前の技術の延長で作られてきており、保安装置を組み込むことを考えても来なかった。例えば良い例がスピードの維持である。従来のガソリンエンジンの方式では正確な速度制御は難しかった。だから全てドライバーという人による制御に頼ってきたのだ。それ故、制限速度を守るクルマも作られてこなかった。それがEVであれば簡単に実現できるのである。それだけでなく沢山のセンサーを利用する衝突事故軽減ブレーキや進路キープなどの制御にも向いているという特徴を持つ。今話題の自動運転車もEVがベースになっていることは言をまたない。このEVの進歩と普及は、クルマの引き起こす環境問題の改善に大きく貢献すると思うし、安全面の進歩でも大きな期待が持てると思う。まずは一歩から。私個人としてはこのクルマ社会が少しでも良い方に変わってくればそれで良い。

ここしばらく、私の事情(健康上など)により、事務局がほとんど機能していません。申し訳ありませんが、療養優先にさせていただいております。

思うように外出もできませんと、気持ちも視点もやっけることも内向きになります。(クルマに直接脅かされるようなことは無いわけですが。)

“夏”のせい、以前録画したNHKのTV放送『日本海軍400時間の証言』などを、あらためて見てみました。そこから派生して、戦争史などの関連本の古本を取り寄せて読むのですが、「なるほど世の中の高齢者や病人は、こうして在宅で宅配サービスのお世話になるという形でもクルマ社会に関わるのだな」と思ってみたり。また大日本帝国海軍という組織の過ちを知るにつけ、「現在の日本の行く末、クルマ社会の行く末はどうなるのだろう。組織・国家と個人個人の在り様はどのように関連し合うべきなのだろうか」と思いを致してみたり。

組織の問題からは、さらには“安全文化”について再読したいと考え、『日本と欧米の安全・リスクの基本的な考え方について』を読み、『入門テキスト安全学』(向殿政男著)をまたまた古本宅配で注文。安全文化は結局その社会での“命の重さ”に対する共通意識でしょうが、「命は大切だ」との言葉はあれど、あいかわらず過労死、いじめ、交通事故死が続発し、いまだ国として安全文化を育みきれない日本よ。」と慨嘆しきり。

体の痛みにかまけてゴロゴロして本ばかり眺めている夫を見かねてか、妻が『おしりを鍛えろと一生歩ける!』という本をプレゼントしてくれました。そうでした!体が痛いからといって、起立し歩くために必要な筋肉が衰えきってしまっは、“人類”としては悲劇であります。痛

かろうが何だろうが、まだ当分生きていく限りは“歩く”ことへの精進を止めてはいけません。痛みと身体機能の折り合いを見出すことが、私の当面の宿題です。30分でも1時間でも、自分で歩いてこれるということは有り難いことなので、最低この線は維持しなければなりません。(たとえその後で痛みを紛らすために床にひっくり返ることになるとしても) “クルマ社会を問い直す神様”が、「歩くことの大切さを思い知れ!」と試練を与えたのかもしれない。

* * *

さて、今回の会報には「会員アンケート」が同封される予定です。

これは、富田も以前思い立ったことがあるものの実施には至らぬままの取り組みでしたが、このたび足立さんをはじめ世話人のご尽力により形になり、会員みなさんにご回答をお願いする運びとなりました。

「クルマ社会を問い直す会世話人会として会員みなさんの意向を把握するため」ということはアンケート目的として当然あるわけですが、それ以上に、「会の活動や運営に対する意見を会員みなさんが記入されることを契機に、今後のクルマ社会を問い直す活動をどのように創っていくかという意見交換が始まること」を期待しています。そういう趣旨から、設問に限らず別紙を添えていただいても結構ですので、率直なご意見をいただければと思っております。

このたびのアンケートが単なる調査ではなく、会員みなさんの会活動への参加の一つであるという位置づけをご理解のうえ、ぜひ回答をお寄せくださいますよう、よろしく願いいたします。

2017年度会費の振込みをお願いします。 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「2016年度会費払込済」「2017年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2016年度、2017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。

2017年4月1日から2017年7月28日までの会費・寄付払込者は91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。

ぜひとも、2017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**をよろしくお願いたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報88号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

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、次の各項にかかげる活動を行なう。(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。役員の選出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。

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。

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。2017年9月3日現在で参加者は92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。)

尚、すでに登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡下さい。ご連絡がない場合、メーリングリスト登録から削除することになります。

ブログ、Facebook、Twitterのご案内

◆会の活動を広く知らせるため、以下のツールを活用しています。

◎**ブログ版「クルマ社会を問い直す会」**

<http://krm-tns.seesaa.net/>

従来のホームページとあわせて、ご利用ください。

◎**Facebookページ「クルマ社会を問い直す会」(2014年4月27日開設)**

<https://www.facebook.com/toinaosu>

会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◎**Twitter「クルマ社会を問い直す会」(2016年6月8日開設)**

<https://twitter.com/kuruma66311273>

会からの提言・お知らせを掲載していきたいと考えています。

◆会員の意見発信のためのブログも開設しています。

◎**ブログ「脱クルマフォーラム」(2014年5月3日開設)**

<http://toinaosu.seesaa.net/>

クルマという不完全な機器に依存した交通システムの弊害が放置されている実態を訴え、ほぼ毎日百数十の訪問者を得ています。

◎**ブログ「歩行者の道」(2015年8月9日開設)**

<http://hokousya.seesaa.net/>

おもに歩行者の交通権を主張していこうと考えています。

クルマ社会を問い直す会会員の意見を外へ向けて発信していく活動にご参加をお願いします。ブログやFacebookページと一緒に投稿してください。

投稿のためにはあらかじめインターネット上の登録が必要です。

登録の手順については、世話人の富田悦哉(会報88号に同封の名簿参照)にお問い合わせください。

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。

案内板

■ 世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2017 「交通死傷ゼロへの提言」 《11/19(日)》

WHO(世界保健機関)が提唱した「世界道路交通被害者の日」(11月第3日曜)に連帯し、開催します。

日時：2017年11月19日(日)13:30~16:30

会場：「かでの2・7」(北2西7)520研修室
(札幌市中央区北2条西7丁目)

プログラム：

- 第1部 ゼロへの願い：被害者の声
第2部 ゼロへの提言：
基調講演「現行の安全運転教育・管理の問題点と安全運転法の科学的な考え方・実行法」
講師 松永勝也氏*
(九州大学名誉教授)

- 第3部 ゼロへの誓い：
挨拶と「ゼロへの提言」採択

主催：北海道交通事故被害者の会

後援：北海道、北海道警察、札幌市(予定)

協力：世界道路交通被害者の日・日本フォーラム
クルマ社会を問い直す会 他(予定)

問い合わせ：前田敏章

tmaeda@asahi.email.ne.jp

*基調講演講師：松永勝也氏のプロフィール
九州大学名誉教授 事故なき社会株式会社 研究担当取締役。

30年以上にわたり交通事故防止の研究に携わり、交通事故は突発的な停止距離の延長か進行方向空間距離(車間距離)の縮小によって発生するという「KM理論」などを展開。著書に『交通事故防止の人間科学』(ナカニシヤ出版)・『交通事故を7割減らす、たった2つの習慣』(日本経済新聞社)など。

■ 東京ミーティング ご案内 ~ご参加ください~ 《10/28(土)、12/23(土)》

時間 13:00~16:00

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

※左記の時間・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 050-7534-1203

★「原稿募集のご案内」は14ページに掲載しました。

版下作成：梅沢 博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文