

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
e-mail:kstn@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：〒162-0825
東京都新宿区神楽坂2-19
銀鈴会館506 生活思想社内
Tel & Fax 03-5261-5931

編集：足立礼子・林裕之・杉田正明
郵便振替口座：00140-7-39161
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

61

2010年9月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



世田谷区にあるスーパーマーケットの駐車場です。通路を挟んで左側の駐輪場には200台余りの自転車が押し込まれて、出し入れもままなりません。右側のクルマ用スペースは14台分のコインパーキングが整備されています。

(撮影 富田悦哉さん)

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

★表紙用の写真を
募集しています★

目次

会の活動報告

参院選に際して交通政策に関する公開質問を実施
(杉田正明) 2

講演録

圏央道建設計画の現状と課題(橋本良仁) 8

会員の活動報告

京都市における「公共交通機関の利用を促進
キャンペーン」の紹介(西本雅則) 10

案内

青木仁さんの本、差し上げます(清水真哉) 12

〈世界道路交通犠牲者の日〉に参加しましょう
一札幌・大阪・東京一(清水真哉) 13

「クルマ社会ミニ白書」の作成方針を決定(杉田正明) 14

投稿

じゃあ自転車はどう走るか
[3]道路上の疑問(富田悦哉) 16

建築基準法の「みなし道路」規定に係る問題点

(田中 牧) 20

労働以上の富とピークオイル(中村欣嗣) 22

神戸からのたより(三宅浩太) 23

クルマ社会の中の日々(木村孝子) 24

ネルソン・マンデラと交通事故(松友昭繁) 25

クイズで考える交通事故死統計に関する逆説的現実

(小林和彦) 27

歩行者の安全を求める議員連盟準備会に参加して

(中尾ともかず) 28

交通不便地域と集住策について思うこと(足立礼子) 29

世話人からのメッセージほか

代表より 31

事務局より・会計よりほか 32

案内板/投稿規定 34

参院選に際して交通政策に関する 公開質問を実施

杉田正明(世話人)

7月10日の参院選挙の実施に先立って、各政党に対して交通政策についての公開質問を行いました。

今回、質問は、問い直す会の要求する政策を提示してそれに対する賛否を問うという形としました。その際、問題・テーマをやや広めに設定して各党の考え方を問うという形ではなく、私たちの考える政策を出来るだけ簡潔具体的に示して、それに対する賛否をいわば○×方式で尋ねました。

クルマ社会が抱える幅広い問題の中で、質問項目は結果的に領域が限られました。本会が具体的な政策提案を煮詰めてきていないことの結果であると考えます。私としてはせめて公共交通に関する簡潔具体的な政策をも提示して質問したかったのですが、世話人会レベルで政策の意見集約をすることが現段階では無理と判断して今回は盛り込みませんでした。

質問状を送った政党は、以下の10党です(順不同)。民主党、国民新党、社会民主党、自由民主党、公明党、日本共産党、みんなの党、たちあがれ日本、新党改革、日本創新党。

このうち回答をいただけなかったのは自由民主党、みんなの党、新党改革の3党です。

今回質問状で提示した政策には、これまで各政党で検討されたことのない政策が多数含まれていると考えます。そこで各政党が組織として責任ある回答を行うことは難しいかもしれないことを考慮し、「回答者様の党の判断についての予想と言うことで結構」としてお願いしました。これに対して、「個人の見解である」と明記しての回答は、国民新党からのみでした。

各党の回答者は次の通りです。

日本共産党：経済・社会保障政策委員会
副責任者

社会民主党：政策審議会 事務局長

たちあがれ日本：政審部

民主党：本部 政策班

公明党：政務調査会事務局

国民新党：広報部長(個人の見解と明記)

日本創新党：選挙対策室

以下、各党への依頼状と回答結果の集約表を示します。

【交通政策についての質問状への回答のお願い】

2010/06/11

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

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も、各政党の考え方をおたずねしたいと考えます。

今回は、広い範囲にわたるクルマ社会の問題の中では一部の問題に限られますが、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。

同封した返信用封筒にて投函して頂きますよう

尚、かつてながら、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、6月30日までに、

お願い申し上げます。

以上

【交通政策についての質問状への回答結果】

- 回答していただけなかったのは「自由民主党」、「みんなの党」、「新党改革」。
- 「日本創新党」からは回答はあったものの、当会が用意した質問フォームに合わせた回答ではなく、同党の姿勢についてのコメントが届けられた。末尾にそのまま掲載する。
- 当会が提示した政策に賛同するという回答については○、賛同しないという回答については×と記載。
- 掲載順は回答の到着順。

交通事故防止

歩行者の横断が見込まれる交差点における信号をすべて歩車分離信号とする		
日本共産党	○	歩行者の安全を優先して考えるべきです。
社会民主党	○	歩車道の完全分離を推進する方向で取り組むべきだと考えています。
たちあがれ日本	×	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。
公明党	○	
国民新党	○	

すべての自動車にドライブレコーダーの搭載を義務づける		
日本共産党	○	円滑な普及をはかるように、低費用で搭載できるよう、政府が対策をとるべきです。
社会民主党	○	ドライブレコーダーについては、自動車事故を未然に防止する有効な手段になり得ると考えています。義務化とともに、普及のための税財政上の支援策を講じるべきです。また車載カメラの搭載も普及させていくべきです。
たちあがれ日本	○	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。
公明党	○	
国民新党	×	

すべての自動車に酒酔い運転防止装置の搭載を義務づける		
日本共産党	○	円滑な普及を進めるために、低費用で搭載できるよう政府が対策をとるべきです。安全性の向上に資するとすればETCに劣らず、その取り付けに助成を行うべきです。
社会民主党	○	米国ではすでに40州以上で有罪判決を受けた飲酒ドライバーに対し、いわゆるインターロック装置を自動車に取り付けるよう義務づけており、日本でも飲酒した時に自動車を発進させないインターロック装置を普及させるべきです。
たちあがれ日本	○	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。
公明党	○	
国民新党	×	

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）		
日本共産党	○	どんな機能になるのか、安全上の問題も含めて、よく検討する必要があります。安全性の向上に資するとすればETCに劣らず、その取り付けに助成を行うべきです。
社会民主党	○	無謀運転・乱暴運転を抑制し事故を防止するためにも効果があり、その方向を目指すべきと考えています。
たちあがれ日本	×	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。
公明党	○	
国民新党	×	

すべての自動車に制限速度遵守装置の搭載を義務づける（必要な技術開発と道路側のインフラ整備を見込む）		
日本共産党	○	どんな機能になるのか、安全上の問題も含めて、よく検討する必要があります。安全性の向上に資するとすればETCに劣らず、その取り付けに助成を行うべきです。
社会民主党	○	無謀運転・乱暴運転を抑制し事故を防止するためにも効果があり、その方向を目指すべきと考えています。
たちあがれ日本	○	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。
公明党	○	
国民新党	×	

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のより発展した形のものなど）の搭載を義務づける		
日本共産党	○	どんな機能になるのか、安全上の問題も含めて、よく検討する必要があります。必要性を考慮すればETCに劣らず、その取り付けに助成を行うべきです。
社会民主党	○	無謀運転・乱暴運転を抑制し事故を防止するためにも効果があり、その方向を目指すべきと考えています。
たちあがれ日本	○	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。
公明党	○	
国民新党	×	

規制速度の標識がない道路の最高速度を現在の60km/hから30km/hに引き下げる		
日本共産党	○	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から30km/hに引き下げるのは当然です。
社会民主党	○	歩行者の立場から、規制速度の見直しを進めるべきだと考えています。特に生活道路については、衝突時の速度が30キロを超えると歩行者らが致命傷を負う確率が大幅に高まることから、当面30キロ規制（地域や道路状況によってはそれ以下も）を実現すべきです。
たちあがれ日本	×	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。
公明党	○	
国民新党	×	

歩行環境・自転車走行環境の改善

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ることを要求することを禁じる		
日本共産党	○	外国には現に、こういう道路の指定があります。安全もよく考えて、歩行者優先の道路指定を、住宅地などを中心に広げていくよう検討すべきです。
社会民主党	○	一番弱い立場のものを優先すべきであり、その方向を目指すべきだと考えています。
たちあがれ日本	×	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。
公明党	×	
国民新党	×	

自転車道が分離さ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し、順位が後ろの交通者がクラクション等で道を空けることを要求することを禁じる		
日本共産党	○	前項目に同じです。
社会民主党	○	一番弱い立場のものを優先すべきであり、その方向を目指すべきだと考えています。
たちあがれ日本	×	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。自転車は、環境負荷を低下させるとともに、健康増進などの点で大きな利点がある一方で、交通事故の発生、放置自転車などの問題も見られる。自転車に係わるルールやマナー法律の順守が進むよう、自治体、民間ボランティアとも連携しつつ、安全・快適な自転車利用に向けた啓蒙活動を強化する。あわせて、自転車道の適正な整備、自転車通行ゾーン設置に関する明確な指針づくりに努める。
公明党	×	
国民新党	×	

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）自転車専用レーンを設ける		
日本共産党	○	交通安全上、基本的にそうすべきです。車線の調整は当然必要になります。都市計画、地域全体の交通計画の見直しを要するので、一方通行を含めよく検討することになるでしょう。
社会民主党	○	自転車道の整備、自転車通行帯の設置を推進するため、車道の削減も検討します。
たちあがれ日本	×	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。自転車は、環境負荷を低下させるとともに、健康増進などの点で大きな利点がある一方で、交通事故の発生、放置自転車などの問題も見られる。自転車に係わるルールやマナー法律の順守が進むよう、自治体、民間ボランティアとも連携しつつ、安全・快適な自転車利用に向けた啓蒙活動を強化する。あわせて、自転車道の適正な整備、自転車通行ゾーン設置に関する明確な指針づくりに努める。
公明党	○	
国民新党	×	

自転車専用レーンの存在する道路においては、幼児を除き自転車の歩道走行を禁止する		
日本共産党	○	分離するためのレーンですから、当然だと思います。
社会民主党	○	事故防止の観点からも歩行者と自転車を分離すべきです。また、自転車のマナー向上も必要です。
たちあがれ日本	○	

民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。自転車は、環境負荷を低下させるとともに、健康増進などの点で大きな利点がある一方で、交通事故の発生、放置自転車などの問題も見られる。自転車に係わるルールやマナー法律の順守が進むよう、自治体、民間ボランティアとも連携しつつ、安全・快適な自転車利用に向けた啓蒙活動を強化する。あわせて、自転車道の適正な整備、自転車通行ゾーン設置に関する明確な指針づくりに努める。
公明党	○	
国民新党	×	

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)横断できるよう横断歩道を指定する

日本共産党	○	高齢者が増えている中で、こうした改善は必要です。
社会民主党	○	地域で実情に合わせて判断すべきと考えます。
たちあがれ日本	×	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。
公明党	×	
国民新党	○	

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

日本共産党	○	危険な状況がよく見られます。歩行者、自転車の利用者の安全を考えると、原則的に禁止すべきです。
社会民主党	○	歩行の邪魔であり、道交法の罰則を重くすべきです。
たちあがれ日本	×	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。
公明党	○	
国民新党	○	

自動車排ガスによる喘息患者の削減

喘息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、全国でPM2.5を測定する体制を早急に整備する

日本共産党	○	ディーゼル車からの排出が多いPM2.5について、アメリカやWHO(世界保健機構)の環境基準に照らしても、日本は高濃度の汚染状況となっています。実態をつかむためにも、測定体制を早急に整備すべきです。
社会民主党	○	微小粒子状物質「PM2.5」については、従来の規制物質よりさらに小さく、重い健康被害につながる恐れがあり、「PM2.5」の監視体制を強化します。
たちあがれ日本	○	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。大気環境基準の未達成地域をなくすために、自動車NOx・PM法に基づく総量削減基本方針・総量削減計画等を見直す。監視システムの整備と自治体への支援を行い、監視体制を強化する。また、健康影響の現状を把握するための調査・研究を推進する。救済制度の充実が必要と考える。
公明党	○	
国民新党	○	

pm2.5の自動車からの排出を削減するために、PM2.5の自動車からの排出基準を早急に制定する		
日本共産党	○	汚染状況を改善するために、当然、車ごとの排出基準を厳しく制定すべきです。
社会民主党	○	PM2.5の発生源は主に自動車であり、出来ればWHO並みの厳しい基準を目指すべきであると考えています。
たちあがれ日本	○	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。大気環境基準の未達成地域をなくすために、自動車NOx・PM法に基づく総量削減基本方針・総量削減計画等を見直す。監視システムの整備と自治体への支援を行い、監視体制を強化する。また、健康影響の現状を把握するための調査・研究を推進する。救済制度の充実が必要と考える。
公明党	○	
国民新党	○	

交通基本法

道路を共用せざるを得ない場合の交通優先順位を、緊急時を除き、子供・高齢者・障がい者＞歩行者＞自転車＞バス＞自動車とすることを交通基本法において明確に規定する		
日本共産党	○	共用道路であれば、安全を守るために、原則としてこういう順序になるのは当然です。
社会民主党	○	交通基本法においてご指摘のような交通優先順位を定める規定を盛り込める法形式になるかどうか、現時点では明らかになっていませんが、努力したいと思います。
たちあがれ日本	×	
民主党		提言の趣旨は理解した。今後検討していきたい。人々の社会参加の機会確保、環境に優しい交通体系の実現をめざして、「交通基本法」を制定し、公共交通を含む総合的な交通体系を構築する。①移動権の保障と支援措置の充実、②環境に優しい交通体系の実現、③地域の活力を引き出す交通網の充実という観点から、法律を制定すべきと考える。
公明党	○	
国民新党	○	高齢者が運転する自動車は？タクシーは？

〈日本創新党の回答〉

各方策について日本創新党の姿勢について回答したいと思います。

「交通事故防止」課題

すべての自動車に各種機能・装置の掲載義務という点に関しては、各種減税・規制緩和等で自動車産業による技術開発、販売価格の低減等の効果が現れるのを期待します。

また、技術開発およびインフラ整備については、日本の競争力拡大の方策としての先端科学技術開発への支援といったことで対応できるかと思えます。

制限速度の無い道路の最高速度の引き下げについては、ひとくくりに引き下げる前に、交通量や道路の実態に合わせた最高速度の設定を検討すべきではないでしょうか。

「歩行環境・自転車走行環境の改善」課題

マニフェストに掲載している、コンパクト・シティの実現へ向けた施策の実現、暮らしやすい交通体系確立ということで、これらの諸問題について取り組んでまいります。

「自動車排ガスによる喘息患者の削減」課題

「交通基本法」課題

マニフェストの(6)の項目が、

「いのちの大国」としての貢献を！かけがえのない「家」と「環境」を次世代に！～家族を護り、弱者を護り、人と自然が共生する世界モデルを構築する～

となっております。

この大項目内では、各種政策では直接交通政策関連の政策を取り上げていませんが、基本的な考え方を踏まえて、技術開発等の実施により、「誰もが当たり前、安心して生活できる社会」の実現に取り組んでまいります。

圏央道建設計画の現状と課題

4月24日、クルマ社会を問い直す会の第16回総会において、高尾山の自然をまもる市民の会の橋本良仁さんに「日本にまだ道路は必要か—圏央道・八王子での経験から学ぶ」と題して講演していただきました。その内容を、橋本さんに原稿としてお寄せいただきました。(会報係)

1 バブル経済の遺物

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の都内部分(青梅～八王子)建設計画が地元住民に知らされたのは1984年夏であった。国道16号の渋滞を緩和し、都心に集中する東名、中央、関越、東北などの放射状高速道路を三環状道路(中央環状・東京外環道・圏央道)で分散させることであった。しかし、東京はこれまでどんなに道路を造っても渋滞は解消されていない。

圏央道は1970年代に計画され四全総で閣議決定されている。80年代はバブル経済の真っ直中、圏央道はバブル経済の遺物といえる。少子高齢化社会、将来交通需要も大幅減少という現在、中止を視野に入れた検討が必要である。

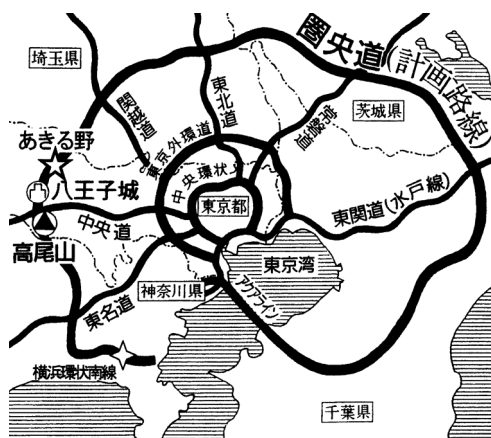
また、圏央道は国史跡八王子城跡と国定公園高尾山を直径10メートルのトンネルで串刺しにすると、裁判をはじめとした建設中止の運動が続いている。



高尾山トンネル南孔口の工事現場



高尾山トンネル北孔口の工事現場



都心から50km圏、総延長300kmの環状道路

2 道路を造らなくても渋滞はなくせる

80年代、ヨーロッパの大都市も渋滞に悩んだ。イギリスはロンドン市内の渋滞緩和のため8車線の環状道路M25を整備したが、渋滞解消どころかM25自身が渋滞した。98年に政策を大転換し、市内に流入する車に8ポンドを課税、結果、渋滞は大きく減少した。オランダ、ドイツ、フランス、デンマーク、ノルウェーなども鉄道、バス、路面電車などの公共交通を充実させ、徒歩や自転車利用も進めている。

こうした交通政策は、大気汚染公害や地球温暖化の防止にも効果をあげている。また徒歩や自転車利用は、健康を増進し医療費の抑制につながった。税金を浪費して道路を造らなくても

渋滞解消はできるということだ。道路ネットワークを整備して都市の渋滞をなくそうという考え方は20世紀のパラダイムである。東京外環道や圏央道建設に血道を上げる石原都知事の交通政策は、時代遅れと言わざるをえない。

自民党政権の下、政・官・業のトライアングル構造で進められてきた道路建設、民主党政権が転換できるのか？ 高速道路無料化や事業の継続性を理由に進める東京外環道や圏央道建設は、住環境や自然環境を壊すとして批判の声が上がっている。

3 生物多様性の宝庫

高尾山は都心から電車でわずか1時間。公園面積は日本最小の770ヘクタール、標高は599メートルしかない。しかし、日本の4分の1近い1300種の植物種と5000種以上の昆虫、130種の野鳥、28種の哺乳類など、多様な生物の宝庫である。

豊かな生態系は豊かな地下水に依存している。こんな低山に樹齢300年以上のブナの巨木があるなど驚異的である。奈良時代の中期、僧行基が開山したと伝えられるが、宗教上、軍事上、政治上の理由で殺生禁断の掟を守り続けてきたことが天然の生態系が保たれてきた大きな理由だ。

哲学者の梅原猛は、著書『森の思想が人類を救う』の中で、「日本の国土は70%近くが森林。古来、日本民族は森人で、宗教観は自然信仰に根ざした森の思想」「日本には多くの鎮守の森があった。神社には森がある」といっている。戦後の開発の波は多くの鎮守の森を破壊した。東京の巨大な鎮守の森、高尾山を守ることは、人類を救うことになるのではないだろうか。(注：梅原さんは、高尾山にトンネルを掘る圏央道計画の中止を求める私達の運動に賛意を表明している。)

4 水脈を壊す圏央道トンネル

計画が発表されるやいなや、JR中央線や中央道により閑静な環境を壊されてきた住民は、裏高尾圏央道反対同盟を立ち上げ、建設の中止を求める運動は全国的に広がった。2000年10月、原告1000人を超える高尾山天狗裁判が提起され、現在に至っている。

すでにトンネルを掘った国史跡・八王子城跡は御主殿の滝が涸れ、地下水位は工事前の水位に戻らない。国は滝涸れがトンネル工事によると認めないが、裁判の判決では、その事実と原因を認めた。



2006.2.27 51mmの雨で滝が復活した



2006.3.14 わずか2週間で滝が涸れた

高尾山はスポンジが水を含んだような山である。滝行で有名な琵琶滝直下を貫くトンネルは、地下水脈に大きな影響を与える。現在、トンネル掘削の進行にともない観測孔の地下水位が急速に下がり始めた。地下水の破壊は、高尾山の生態系破壊につながる。

5 地球温暖化問題からの視点

地球温暖化の進行が問題になっている。産業革命後の大量生産・大量消費・大量廃棄の経済活動が、引き起こしたものだ。経済最優先の社会のあり方を転換しないと、人類の生存基盤そのものが危ぶまれる。

欧州の諸国は、高速道路は地球温暖化防止に逆行するとして、新規の道路建設はしていない。公共交通や自転車利用を進め、車依存社会からの転換をはかっている。都市の暮しのあり方を考え直さなければならない時だ。高尾山と圏央道問題は、私たちに環境と社会活動・経済活動のあり方を問い直させようとしている。

6 おわりに

高尾山天狗裁判が進行し、圏央道の公益性、とりわけ費用便益比(B/C)分析が大きな争点になった。B/Cが1.0以下の道路は造らないというのが、政府見解である。私たちのコンピュータシミュレーションでは、B/Cは0.38だった。

法廷における国交省現役課長の証言は、B/Cの疑問にいっさい答えなかった。

昨年10月、広島地裁は、歴史的遺産である鞆の浦の公水面埋め立て工事を差し止める画期的な判決を下した。宝の海・有明海の諫早干拓事業でも、佐賀地裁は開門を命じた。司法による行政へのチェック機能が働きだした。

*費用便益比(B/C)とは

道路整備効果のうち、①走行時間短縮の経済効果、②走行経費減少、③交通事故減少の3便益(B)を予測数値化し、維持管理費と全体事業費(C)で割った値。通常「B/C」(ビー・バイ・シー)と略す。この数値が高いほど整備効果があるとし、1.0を下回る事業は中止するとしている(08年2月の衆議院予算委員会での冬柴国交大臣答弁)。

レポート
会員の活動

京都市における「公共交通機関の利用を促進キャンペーン」の紹介

西本雅則(京のアジェンダ21フォーラム会員)

会員の皆様、初めて寄稿させていただきます。クルマ社会を問い直す会に入会したのは、以前RV車が流行して対人致傷率の高いアクセサリーの取り付けが広まった際に、その危険性を問い直す会が社会に問うていたことを知ったのがきっかけです。

私は京都議定書誕生の地といわれている京都市で10年程前より、地球温暖化防止を主たる目的としたいくつかの環境NPOの活動に関わってきました。

現在、京都市では地球温暖化防止対策と、中心市街地の活性化を目的として、行政による「歩くまち・京都」政策としてマイカーの利用を抑制し、徒歩や自転車の利便性を高める「歩いて楽しいまちづくり」に取り組んでいます。最近ではその一環として公共交通のダイヤ改正、市営バスの夜間の増便、中心市街地での自転車駐輪場の整備などが実施されています。(詳しくは「京都市情報館」<http://www.city.kyoto.lg.jp/>をご参照下さい)

行政によるこれらの取り組みが進められてい

ますが、環境団体の活動も幅広く行なわれています。今回ご紹介する「公共交通機関の利用を促進キャンペーン」の主催団体は、1997年に京都で開催されたCOP3を機に、持続可能なまちづくりを推進する組織として京都市が設立した「京(みやこ)のアジェンダ21フォーラム(以下、フォーラム)」です。

このフォーラムは市民・事業者・行政が事業の運営に関わる「パートナーシップ」により運営が行なわれており、交通・企業活動・自然エネルギーなどをテーマにしたワーキンググループ活動を行なってきましたが、私も設立当初より、民間企業勤務の一個人会員として参加してきました。

公共交通機関の利用促進キャンペーン「バスと電車でeco(エコ)グルメ！」事業についても交通事業者、飲食業、広告代理店、そして行政といった幅広い関係者の参加により2007年度から毎年実施してきました。この「バスと電車でeco(エコ)グルメ！」とは、地球温暖化防止のために公共交通機関の利用を促進する取り組みとし

て、路線バス及び電車を利用したことが証明できる乗車券等を提示した際、登録された飲食店において特典を受けることが出来るものです。2010年度も第1期として、夏休みから秋の行楽シーズンの8月1日～11月30日にキャンペーンが実施されます。

この取り組みは、各所で配布するキャンペーンのパンフレットに掲載された飲食店を利用する際、その日に路線バスや電車を利用したことを証明できる乗車券等を提示すると、店舗それぞれの特典が受けられるというものです。ちょっとした「お得」をきっかけに公共交通を利用して行こうという動機づけを促すものです。マイカーから公共交通への転換を促すとともに、外食時の飲酒運転の防止効果も期待されています。

また今回は、京都市の「環境にやさしい取り組みをしよう」という「DO YOU KYOTO?」キャンペーンとも連携し、京都議定書の発効した2月16日にちなんだ毎月16日の「DO YOU KYOTO? デー」にろうそくやランプの灯で食事を楽しむ「京灯ディナー」実施店舗でも利用できるようになりました。このように、飲食店における省エネなどの地球温暖化防止の取り組みに対する啓発の効果もあります。

この取り組みは、現在普及の進んでいるICカードを利用した他のキャンペーンとは違い、大変アナログな仕組みですが、だれにでも参加できることを目的としており、プリペイドカードの活用方法の一環として企画・運営してきました。できれば、全国各地で同様の仕組みを実施してほしいとの思いもあります。また、京都には年間5000万人もの観光客がお越しになりますが、一日・二日乗り放題乗車券の利用促進の狙いもあり、観光事業者と連携してのPR活動も行ってきました。昨年度は東京都内の旅行代理店でパンフレットを配布しました。

観光シーズンの京都市内はマイカーでの移動は困難な状況にあります。通常1時間程度の市内の移動が4、5倍かかる渋滞も頻繁に発生します。是非、秋の観光シーズンは公共交通で京都にお越しいただき、参加飲食店で特典を受けていただきたいと思います。

この事業の課題としては、いわゆるクーポン

券との交換等が生じないため利用者数の測定が難しいこと、参加店舗が少ないこと（30店舗程度）、実際のマイカーからの転換者の把握が困難なこと、などが挙げられ、今後改善の余地があります。

地球温暖化防止への対策は多々実施されてきましたが、観光と環境の両方への経済効果が無いと京都では普及し難いことがあります。このキャンペーンが広まることにより、少しでもマイカーが減り、それに伴う渋滞や交通事故が減少することを願っています。

（参考）「バスと電車でeco(エコ)グルメ！」事業の目的や実施期間など

（詳しくは「京(みやこ)のアジェンダ21フォーラム」<http://ma21f.jp/> をご参照下さい)

○目的

- (1) 市民や観光客に対し、自家用車の利用から公共交通機関の利用への転換を促します。
- (2) この取組の広報・PRにより、公共交通機関利用が自家用車利用と比べてCO₂排出(人・kmあたり)の少ない地球温暖化防止に適した交通手段であるということについて各方面に意識啓発を行うほか、京都市の「DO YOU KYOTO?」キャンペーンの一役を担います。
- (3) 掲載する飲食店などの店舗・事業者に対し、地球温暖化防止など環境配慮について意識啓発を行います。
- (4) PR効果と広告収入の拡大により、自立した継続性のある取組を目指します。

○実施時期

第1期 2010(平成22)年8月1日～11月30日(夏休みから秋の行楽シーズン)

第2期 2011(平成23)年1月1日～4月30日(冬休みから春の行楽シーズン)

○取組内容

(1) 対象乗車券

- ・公共交通事業者が発行している京都市内で利用可能な期間限定乗り放題乗車券
- ・スルッとKANSAIカード等のプリペイド式乗車券(PiTaPaカード等のICカード乗車券は対象外)
- ・利用日に有効な定期券

○特典付与方法

- ・あらかじめ本取組冊子に参加店舗、店舗ごとに決めた特典内容を掲載し、各所で配布します。
- ・利用者が、飲食注文時もしくは代金支払い時に利用日当日の日付の入った乗り放題乗車券等、もしくは利用日に有効な定期券を見せた場合、店舗が特典を付与します。

○参加店舗数

京灯ディナー実施店舗	12店舗
アサヒビール協賛店舗	18店舗
その他(京町屋を使ったお店など)	3店舗
合計	33店舗

○取組体制

「バスと電車でecoグルメ！」プロジェクトチームを設置し、関係団体の参加の下、取組の内容を検討しながら実施します。

(参加者)

- ・京都市交通局企画総務部企画課
- ・京都市産業観光局観光部観光企画課
- ・京都市環境政策局地球温暖化対策室
- ・(有)ティーエスピー
- ・京のアジェンダ21フォーラム
※第2期実施時に追加予定

○広報手段

- (1) パンフレット5万部、ポスター 500枚、Webサイト作成
- (2) 京のアジェンダ21フォーラムからの発信(メディア発信、広報誌、メールマガジン、ホームページ、情報投稿、イベント・会議等での配布等)
- (3) 京都市による広報(公共施設での配布の他、交通局、産業観光局観光企画課、地球温暖化



パンフレットの表紙

- 対策室及び関係団体等との連携など)
- (4) 交通事業者等への協力依頼(公共交通機関でおこしやす・京都市協議会、スルッとKANSAIとの連携など)
- (5) 参加店舗・スポンサー等による広報
- (6) 後援団体による広報

(京都府京都市在住)

案内

青木仁さんの本、差し上げます

問い直す会では2005年秋、クルマの要らないまちづくりをテーマに、都市計画の専門家である青木仁さんの講演会を開催いたしました。

その青木仁さんの著書『快適都市空間をつくる』(中公新書)、『日本型魅惑都市をつくる』

(日本経済新聞社)に残部がありますので、無料で差し上げます。希望される方は会のメールアドレス(kstn@red.zero.jp)宛てに、郵便番号、住所、氏名をお知らせ下さい。

清水真哉(事務局)

〈世界道路交通犠牲者の日〉に参加しましょう (World Day of Remembrance for Road Traffic Victims)

毎年11月の第三日曜日は国連総会決議で定められた、交通犯罪被害者の救済及び、交通犯罪予防のための取組の重要性を啓発するための国際デーです。

日本では今年も札幌、東京、大阪の三都市で関連行事が開催されますのでご案内いたします。

(取りまとめ担当：清水真哉)

【札幌】

交通死傷ゼロへの提言 ～世界道路交通犠牲者の日・ 北海道フォーラム～

国連とWHOが提唱した「世界道路交通犠牲者の日」に連帯し、道路交通による犠牲者を追悼するとともに、悲劇を繰り返さず、交通死傷被害ゼロを実現するための課題と方策について考えます。内容は、①ゼロへの願い(被害者からのメッセージ)、②ゼロへの提言(基調講演)、③ゼロへの誓い(報告・挨拶)で構成し、参加者とともに、被害ゼロのために何をなすべきかを考えます。

〈フォーラム〉

■日時：2010年11月21日(日)13:30～15:30

■場所：「かでる2・7」820研修室(144人定員)

札幌市中央区北2条西7丁目

*入場無料

■主催：北海道交通事故被害者の会

■内容

- (1) 「ゼロへの願い」：追悼と被害者からのメッセージ
- (2) 「ゼロへの提言」：基調講演
講師：今井博之氏(小児科医、交通死遺族、子どもの安全ネットワークジャパン幹事、クルマ社会を問い直す会会員)
- (3) 「ゼロへの誓い」：挨拶や報告とアピール採択

〈関連行事〉

世界道路交通犠牲者の日、いのちのパネル展

■11月17日(水)～21日(日)

札幌地下街オーロラスクエア

(協力：札幌市市民まちづくり局 地域振興部
区政課)

■11月15日(月)～22日(月)

中央区民センター

(協力：札幌市中央区交通安全運動推進委員会)

北海道交通事故被害者の会
〒060-0001 札幌市中央区北1条西9丁目
ノースキャピタルビル4階
TEL：011-233-5130 FAX：011-233-5135
<http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>

【大阪】

交通死ゼロをめざして ～世界道路交通犠牲者の日の集い～

最も多くの生命を奪っている犯罪。それは「交通犯罪」です。

クルマ社会の犠牲となった多くの犠牲者を悼み
悲しみを「ゼロ」にするために、何をすればいいのか？

悲しみを知ってしまった交通死被害者と、

悲しみを食い止めようとしているあなた

一緒に考えてみましょう、

私たちに何ができるのか、何をすべきなのか……

11月の第三日曜日は、国連が定めた「世界道路交通犠牲者の日」です。

TAV交通死被害者の会では、2008年よりこの日に交通死ゼロをめざした行事を実施しています。「交通死ゼロ」を実現するために、「世界道路交通犠牲者の日」の活動を、私たちから発信

していく必要があります。

メインのプログラムは、被害者家族からの手紙(メッセージ)です。会員から募集したものを音楽や映像とともに朗読いたします。交通犯罪による犠牲者を追悼するとともに、交通犯罪被害者の生の声を伝えることで、社会に交通被害の問題、被害者を取り巻く問題や悲しみなどに対する理解を求め、安全な社会、そして「交通死ゼロ」をめざしたいと思えます。

〈集い〉

■日時：11月21日(日) 午後1～5時(予定)

■会場：大阪人権博物館(JR 環状線 芦原橋駅)

■内容：以下は現時点での実施案

①追悼セレモニー

②被害者遺族からのメッセージ

■主催：TAV 交通死被害者の会

■共催：大阪府・大阪市

※追悼の部では、街頭活動で使用しているパネルの写真をビデオで流し、会に登録されている犠牲者のお名前をすべて表示します。

〈街頭活動〉

(昨年同様、前日の土曜日に街頭にて啓発のチラシ配りを行ないます。)

■日時：11月20日(土) 時間は未定

■場所：大阪＝梅田ナビオ阪急前
名古屋＝久屋大通り公園噴水の南側歩道

滋賀＝未定

※交通犯罪は被害者だけの問題ではなく、市民全体の安全と安心の問題です。運営や街頭活動には、多くの方のボランティア参加をお待ちしています。どちらか1日だけのご参加でも結構です。

TAV交通死被害者の会

〒530-0047 大阪市北区西天満4-7-12

電話:06-6362-7225 FAX: 06-4399-3301

<http://tav-net.com>

【東京】

〈集い〉

■日時：11月21日(日) 10時～12時(予定)

■場所：箱崎シティーターミナル1Fホール(予定)

(<http://www.tcat-hakozaki.co.jp/>)

主催：全国交通事故遺族の会

*詳細は未定です。

全国交通事故遺族の会(東京事務所)

(火、木、土、日曜日/AM11時～PM3時 開いています)

Tel&Fax: 03-3664-1065

Tel&Fax: 03-3664-1070

<http://www.kik-izoku.com/>

会の活動計画の案内

「クルマ社会ミニ白書」の作成方針を決定

杉田正明(世話人)

先日の総会において、本年度実施を検討する活動として「クルマ社会ミニ白書の作成」が承認されました。それにもとづいて白書作成の方針を以下の通り世話人会で決めましたので、ご報告・ご案内します。

執筆項目・執筆者については確定的なものはありませんので、自薦・他薦で提案があれば嬉しいと考えます。連絡は杉田正明(会報60号

送付時に同封の名簿参照)にお願いします。

なお、多数の項目を挙げていますが、これは現段階での目標として、抜け落ちる項目が出てもやむを得ないと考えております。

★作成の目的★

・問い直す会としてクルマ社会に対する分析批判・政策提案の整理深化をはかる。

- ・作成作業を通じて個々の会員のパワーアップと連帯の強化をはかる。
- ・成果の公表によって問い直す会の存在と問い直す会の問題意識を世の中にアピールする。

★何を書くか★

クルマ社会の諸問題・諸領域について、問題・領域ごとに次の内容を述べる。

- ①近年の問題の状況
- ②この1年(あるいは数年)のこの問題・領域への行政・企業・市民などの取り組み状況
- ③今後の課題、提案
- ④この問題・領域に関するトピックス、但し特論をおこすときはこれを省くこと可

★分量★

分量は、1項目につき会報サイズで2または3ページとする。図表込み。1ページ文字だけなら1500字。

但し特論は1または2ページ。図表込み。1ページ文字だけなら1500字。

ページの区切りが良いよう、文字数を加減して1、2、3ページのいずれかにすっきり合わせる。

論じきれないのでもっとページがほしいときは基本的に認める。この場合1ページ単位で増やすこととする。

★文責★

文章の責任は執筆者に属し、会としての見解を述べるものではない。

執筆内容について多数の方からクレームが出た場合、修正・取り下げを求める場合あり。

★公表★

公表の形態は最低ホームページ上でPDFファイルにて公開。

印刷、会報との関係については継続して検討。

★原稿締め切り★

第1回白書の公開時期 2011年3月末

原稿締め切り 2011年1月末

◆目次項目と執筆者についての想定◆

今後、追加・削除・修正あり。

執筆者について以下に名を挙げるが、本人の了解を得ていないものである。今後諾否を確認する。敬称略。

▷ は特論。

- 交通事故
 - ▷ 歩者分離信号
 - ▷ ドライブレコーダー
 - ▷ 後遺障害者
 - ▷ 交通事故裁判
- クルマ排ガスによる呼吸器疾患
 - ▷ PM2.5
- クルマ騒音
- クルマによる温暖化
 - ▷ エコカー・電気自動車
- 公共交通
 - ▷ バス
 - ▷ コミュニティバス
 - ▷ 路面電車
- 交通弱者
 - ▷ 買物難民
- 過疎地の交通
- 自転車・自転車道
- 歩道
- 子どもの交通環境
 - ▷ 交通安全教育
- 交通権・安歩権・交通基本法
- 道路建設
 - ▷ 道路による景観・建築物の破壊
 - ▷ 2項道路の問題点
- 交通まち作り・コンパクトシティ
- 物流
 - ▷ モーダルシフト
 - ▷ 貨物鉄道
- 海外の脱クルマへの動き
 - ▷ ドイツ
 - ▷ フランス
- 自動車産業
- 交通・運輸産業
- クルマを巡る市民運動
 - ▷ カーフリーデー

- 佐藤清志
- 長谷智喜
- 佐藤清志
- 種村康子
- 児島早苗
- 塚本 敬
- 鈴木一之
- ?
- 清水真哉
- 杉田正明
- 清水真哉
- 宮沢康則
- 塚本 敬
- 阿部 等
- 杉田 聡
- 杉田 聡
- 足立礼子
- 富田悦哉
- 津田美智子
- 足立礼子
- 前田敏章
- 朝倉幹晴
- 橋本良仁
- 小林和彦
- 田中 牧
- 井坂洋士
- ?
- ?
- ?
- 今井博之
- 清水真哉
- 林 裕之
- ?
- 川村雅則
- 井坂洋士
- 後藤 昇

* テーマ・記述内容に重複が出ることもあろうが、調整は最小限にとどめる。

* 執筆者は重複を恐れずに書く。

* 白書全体の編集担当は 杉田 とする。

自転車で実際に道路を走行してみると、さまざまな疑問にぶつかります。今回はそれらを見ていくことで自転車をとりまく問題を考えてみます。

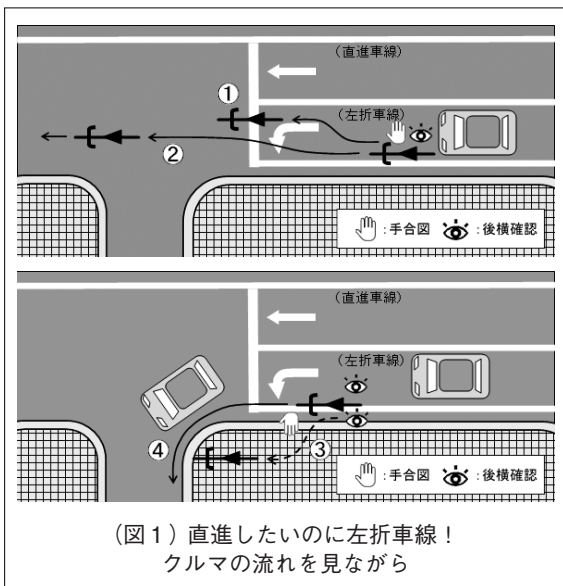
(疑問点を取り上げた後の★印記述は私の個人的な対処であり、法的に正しいとは限りません)

(1)直進したいのに左折車線！

車道左端を進んでいたら、その先に交差点があり、自分の前方は左折車線になってしまいました(図1)。この交差点は直進したいのに、どうしたらいいのでしょうか？

★クルマの流れに乗っていて交差点で赤信号で停止する場合。停止しつつ手合図し、左折車線の右端に寄り位置取ります。できれば前方に出て、停止線上くらいに位置取るようにしています。(図1①)

★クルマの流れに乗っていて交差点で青信号で進行する場合。手合図し、左折車の鼻先を抑えるように左折車線の右方に寄りながら、交差点を直進通過します。(図1②)



(図1) 直進したいのに左折車線！
クルマの流れを見ながら

★クルマの流れに乗れていない場合。歩道に上がれば歩行者として横断歩道により交差点を通過し、後に車道に復帰します。(図1③) またはこの交差点では左折しておき、その先の可能なところで道路横断して再びこの交差点に戻ってきます。(図1④)

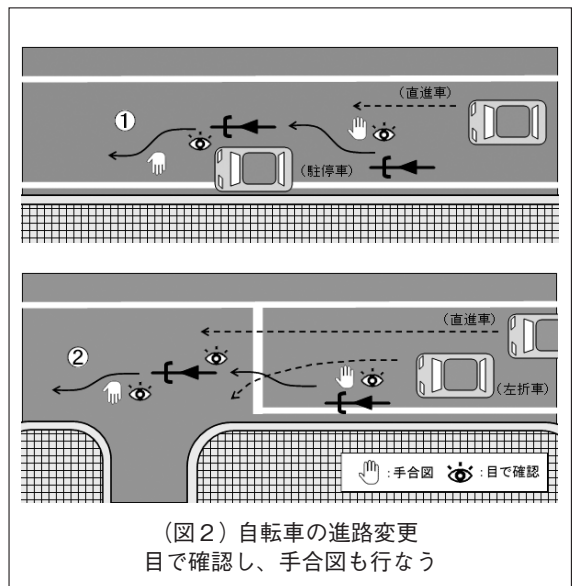
■参考■ 道路交通法(以下「道交法」)第34条3項:軽車両は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない。

■参考■ 道交法第35条(指定通行区分)は左折レーンなどの通行区分に従うことを規定しているが、自転車は除外している。

(2)進路変更をどう考えるか

前項例の対処では、自転車は結局「進路変更」をしています。しかし自転車は「車道の左端」に居なくてはいけないのでは？

■参考■ 道交法第18条(左側寄り通行等)は、軽車両は道路の左側端に寄って通行すると規



(図2) 自転車の進路変更
目で確認し、手合図も行なう

定している。

■参考■ 道交法第26条の2（進路の変更の禁止）は、自転車の進路変更を禁じていない。しかし後続の車両に急ブレーキをかけさせるような進路変更は禁じている。

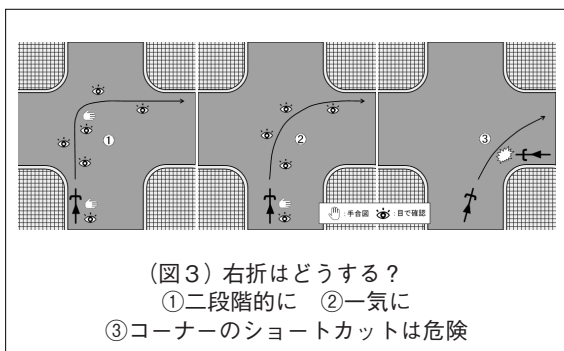
★自転車も路上駐車を避けるなどのため進路変更はありえます。（図2①）【注：車線変更ではない】

左折する後続車の進路を妨げないために右方に寄るといことはOKだと思います。（図2②）

★進路変更の際には、後方確認し、右方に寄る旨の手合図を行ないます。（図2）

(3)右折はどうしたらいいでしょう？

★道交法第34条3項の規定は、つまりは信号設置の有無に関わらず二段階的に右折することを推奨しているのだと思います。交差点を一気に右折するのは、横方向、縦方向への注意を同時に行なうという難しさが伴うので、私は常用はしません。（図3）



(4)交差点での停止位置

赤信号や一時停止のとき、横断歩道手前などに描かれている停止線の手前に停まらなければなりません。しかし再発進時の位置取りも考えます？

★私は、一番前に停止した場合は、たいてい停止線と横断歩道の間に位置取ります。（図4①）

★クルマに続いて停止した場合、車道左端を

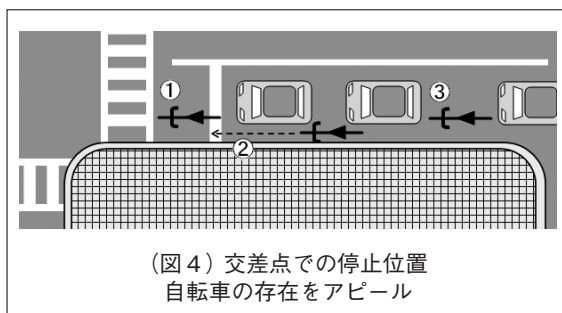
徐行して停止線まで出ます。ただし途中で青信号発進とならないよう余裕のあるタイミングで行ないます。（図4②）

★クルマの前後で信号待ちをする場合、あまり左端に寄りすぎず、あえて後続車をふさぐ位置に停止します。（図4③）

★停止中に周囲のクルマの方向指示器などを見回し、青信号発進時の動きに備えます。

★これらはクルマに対して自転車の存在をアピールし、青信号発進を自分のペースで行なうための配慮です。

★海外の自転車レーンでは、クルマ用停止線より前に自転車用停止線を設置している例があるそうです。また自転車用信号機があり、クルマ用より先に青になるそうです。



(5)自転車横断帯、歩行者自転車用信号

道路を横断するとき、近くに自転車横断帯がある場合には、自転車横断帯を通らなければなりません（道交法第63条の6）。また歩行者自転車用信号[注]がある場合には、車両用信号ではなく歩行者自転車用信号に従わなければなりません（道交法施行令第2条4項）。[注：歩行者用信号ではない]

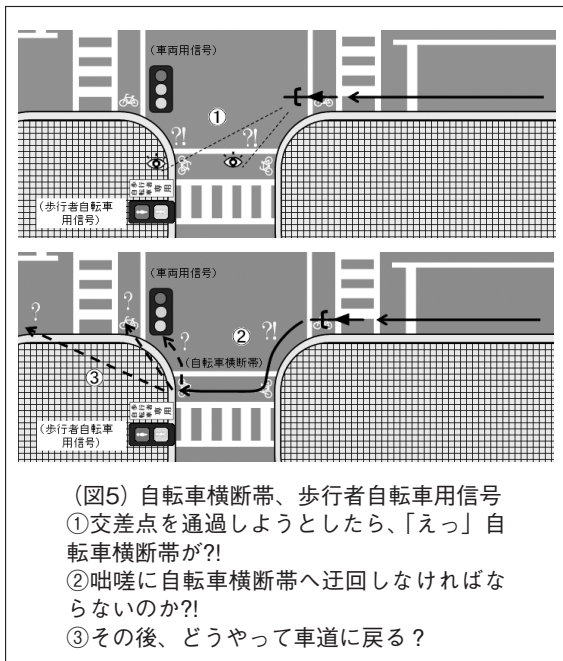
しかし、自転車横断帯も歩行者自転車用信号も交差点のへりに位置することが多く、通常で走行してきて交差点に接近した場合、咄嗟に歩行者自転車用信号に反応し自転車横断帯に迂回することはいかにも不自然であり、すなわち危険ではないでしょうか。（次頁図5①②）

しかも、仮に自転車横断帯を通行したとして、その後はどのような形で車道に復帰するのでしょうか？（次頁図5③）

★「近くに自転車横断帯がある場合」というのは、歩道通行をしてきて前方に自転車横断帯が設置されていた場合のことを言っている、と私は勝手に解釈しています。不自然な迂回はしません。

★歩行者自転車用信号についても、既に交差点に進入しつつあるときに初めて目に入る位置に設置された信号機に従う必要は無いでしょう。

★車道を走行している自転車は、そのまま車両用信号に従い、軽車両として通常に交差点を通過すればよいと思います。



(6)歩車分離式信号、スクランブル交差点

歩車分離式信号は「車両と歩行者の交差をなくすように現示を行う方式の信号」のことです。スクランブル交差点はその一種で、歩行者の斜め横断を可能としています。

クルマが動かず、目の前の信号が青とは、自転車が安全に横断するには絶好のチャンスでは？

★歩車分離式信号は歩行者と車両を分けるのですから、軽車両である自転車が混入しては設置の趣旨に反します。「歩行者用信号」と

「車両用信号」がある場合、自転車が従うべきは車両用信号の方です。

★歩車分離式の交差点で歩行者横断時に自転車を乗り入れることは、信号無視であり、歩行者の安全を侵害することになります。自転車の安全のためと主張しても、それは歩行者の安全を軽視したわがままな行為です。

★もし先を急ぐのであれば、自転車を降り、押し駆けて歩行者として横断します。

(7)路側帯内の逆走は許される？

車道を走行しているとき、右側を逆走してくる自転車は大変迷惑、危険です。ところが車道の脇にある路側帯内の走行なら問題ないという話。本当でしょうか？

■参考■ 道交法において路側帯内は歩道と同じく、通行の順逆左右の規定はありません。それは路側帯内を自転車が通行する場合も適用されます。

■参考■ 自転車の歩道通行については「車道寄りの部分」「歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止」という規定がありますが、路側帯通行については「歩行者の通行を妨げないような速度と方法」という記述になっています。

★したがって現行法では、自転車の路側帯内通行に順逆はないということになります。

★しかしすぐに想像できることですが、路側帯幅が不足するためや、歩行者をよけるために自転車が車道に出てくるのが頻繁に起きそうです。それが車道上で右側であれば、すなわち逆走です。

★これは法の不備ではないでしょうか。軽車両の路側帯通行については、根本から見直す必要があると思います。

(8)歩行者をどうよける？

自転車と歩行者が行き会った場合、自転車は左側通行だから左へよけ、歩行者は右側通行だから右側へよけるのでしょうか？ でもそうす

ると互いに同じ方へよけたことになって衝突するのでは？

★私は、歩行者は右、車両は左という規定は対面通行を考慮しない変な規定だと思っています。歩行者と行き会ったら、とにかく減速。何かあったらすぐに止まる、それがベストです。よけて通るのは二の次にします。

★歩道上・路側帯内では、とにかく歩行者優先です。右側通行も左側通行もないので、すぐに止まれる速度で通行します。停止することがベスト、億劫がらないことです。

★そもそも、歩道上を自転車が快適に通行できるなんてことを望んではいけません。

(9) 自転車駐輪ってクルマの駐車と同じ？

自転車は車両ですよ。ということは、それを路上に停めるときはクルマと同じルールでということになるのでしょうか？

■参考■ 車両の駐停車方法については道交法第3章第9節に規定されています。とくに自転車の場合という規定は無いので、駐停車禁止、駐車禁止はクルマと同じです。

■参考■ 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(自転車法)」では、放置自転車等を「自転車等駐

車場以外の場所に置かれている自転車等であって、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるもの」と規定しています。

★自転車の駐輪(駐車)は、駐車禁止でない道路の車道左側端に沿って行なうこととなります。路側帯がある場合は、左側に75cmの余地を残せる場合は路側帯内に入って駐輪します。ただし、適法な駐輪であっても、運転者が自転車を離れた場合、自転車法によって放置自転車等と見なされ、撤去の対象になる可能性があります。これが法解釈です。

★結局、ちゃんと駐輪するためには自転車駐輪場の整備を待つよりないようです。

★もちろん店舗・施設の前だからといって歩道上に駐輪するのは違法駐輪ということになります。店舗・施設には駐輪場の設置を義務付けてほしいものです。

★私は、歩道のデッドスペースを利用したミニ駐輪スペースの設置を進めてほしいと思っています。現在駐輪があふれている個所は駐輪需要があるという視点で、積極的に駐輪スペースを検討するべきです。(図6・7)

(10) 自転車に制限速度はある？

原動機付自転車に定められた制限速度は30km/h.では自転車はどうなっているのでしょうか？



(図6) 渋谷駅前 歩道のデッドスペースを活用した駐輪場。柔軟な発想で都市の駐輪スペースを確保していくことが求められている。



(図7) 歩道上の違法駐輪であるが、自転車の持ち主はバスの利用者かもしれない。駐輪設備を整備すれば乗り換えターミナルとなる可能性も？

■参考■ 道路交通法施行令で、最高速度が指定されていない道路では、最高速度をクルマが60km/h、原動機付自転車が30km/hと規定しています。自転車についてとくに規定はありません。

★つまり自転車の速度規制はクルマと同じということになるのですが、自転車でもちょっと頑張れば30km/h出せますし、レースを志してトレーニングした人は50km/hを維持して走行できる人もいます。下り坂ならなおさらです。現行法は自転車の実力を“みくびって”いたかもしれません。

★自転車はスピードメーターが付いていないのが一般的ですが、自転車レース場ではない市街路での走行速度が事実上制限を受けないというのは、安全上問題があるのでは？

◇第1回で自転車走行の基本規定を確認し、第2回では車道走行で克服されるべき障害を列挙してみました。今回は道路構造の問題を述べる予定でしたが、それに止まらず現行制度の中で湧き出てくる疑問をいくつか取り上げることになりました。

◇それぞれに私なりの考えを付記しました。安全を重視した誠実な対処を旨としたつもりです。それでも、必ずしも現行法どおりにはなりません。

◇明解でない規定や実際にそぐわない規定は、結局誰も守らなくなります。現行制度は自転車利用から見てたいへん危機的な状況にあると思います。

◇次回は自転車レーンについて考えてみたいと思います。

(東京都世田谷区在住)

投稿

建築基準法の「みなし道路」規定に係る問題点

田中 牧

2月13日(土)の東京月例ミーティングで、建築基準法第42条2項に規定された道路、すなわち、「みなし道路」から連想して、「みなし歩道」の考え方を説明させて頂いたが、「みなし道路」について、私自身、十分な整理がされていなかったもので、中途半端な議論となってしまった。そこで、道路は法律上どのように規定され、今の法律、特に、「みなし道路」の規定が「人優先でなくクルマ優先の社会」を助長させていることなどを述べ、問題点を指摘したい。

(1)法律で道路はどのように規定されているか

1952年12月5日に施行された「道路法」は、「この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする」が、適用されるのは公道のみである。

これに対し、1950年11月23日に施行された「建

築基準法」は、「この法律は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする」が、適用されるのは公道に限らず私道も含まれる。そして、建築基準法の道路は、大きく分けると、幅員が4m(地方によっては6m)以上の場合(42条1項)と4m未満の場合(42条2項)に分かれ、後者を「二項道路」とか「みなし道路」と呼んでいる。「二項道路」の場合には、道路の中心線から2m以内の部分は道路とみなされ、道路上に建物を建築することはできないので、建物の建て替えが順次進むにつれ、やがて、4mの道路が出来ると期待した。自家用車が普及していない、1950年代の私道の幅員は1.8m~2mの道が多く、建物を新築する際には、既存の道から左右それぞれ約1mずつ、後退(セットバック)することになる。

(2)道路が4mに拡幅されることの長短

道路が拡幅されることの長短について、私の居住する横浜市南区庚台87に接する私道の「二項道路」で説明したい。

南区庚台87地域は、南面傾斜で、1937年まで牧場だった土地を1m～1.5mの高低差で5段の籬壇を設け、中央に幅員2mの道を作り、10区画とし、これを借地権分譲した。かろうじて車が進入できる幅員しかなかった2000年には、ブロック塀が立ちはだかり、1台のクルマがかろうじて通行できる道路幅員しかない。(ブロック塀撤去前の写真①・2000年9月撮影) 家の建て替え時ではなかったが、籬壇2段目の、「二項道路」に接する住民が車庫の整備をするのに伴いセットバックをし、続いて3段目の住民もこれに呼応し、ブロック塀を撤去し、私道の視界が開けたのを機に、当会々員の永田治夫氏、及び、富田義之氏を含む住民有志も、介護車輛・タクシーや緊急車輛などの通行をしやすくするために、自発的にセットバックをした。その後10年経過した現在、上記10区画のうち、9区画のセットバックが完了し、私道の幅員は1区画を除き4～4.5mが確保されている。(ブロック塀が撤去され、道路拡幅後の写真②・2007年9月撮影)

自発的にセットバックしたことのプラス面は、①介護車輛などが進入しやすくなったこと ②道路がきれいになり、歩行者が通行しやすくなったこと③道路幅員が広がり、車の通行が確保されたことで、隣接する敷地の資産価値が上がったことである。しかし、反面、①道路幅員が広がった分、宅配便などが以前よりスピードを出すことになり、歩行者の危険が増大した、という大きなマイナス面がある。

(3) 「二項道路」の規定はどうあるべきか

建築基準法を制定した目的は、建築物に関する基準を定めることで、国民の生命、健康及び財産の保護を図ることにあつた。そして、建築基準法が、道路の規定を設けているのは、幅員4m以上の道路に接する敷地に建築物を建てることを義務付けることで、災害時の安全性や防火の面から安全を確保するためであった。建築基準法が施行された1950年代は、クルマの通行の危険と歩行者の安全の確保が考慮されていたと



写真①



写真②

は思えない。

建築基準法の施行から60年経過した現在、建築基準法の「二項道路」の規定に従い、道路幅員は2mから4mに広がっていくが、手をこまねいていれば、この「二項道路」は、人(歩行者)優先でなく、クルマ優先の道路となり、人(歩行者)の安全が脅かされる。建築物に係る安全を確保するために、4mの道路幅員を義務付けしたが、今度は、クルマに対する人(歩行者)の通行の安全を損ねるという結果を生んでいる。

そこで、クルマに対し、人(歩行者)が安全に道を歩く権利を確立するために、「二項道路」の規定に、「歩行者の安全上、支障がないこと」というような規定を追加することで、道路幅員が広がっても人(歩行者)が安全に通行する権利があるのだということを明確にする必要などがあると考える。

(神奈川県横浜市南区在住)

昨年(2009)5月、縁があって、現代の消費社会にありながら、たぶん日本の1950年代ごろとおぼしき生活様式、そして自給自足に近い生活をしている集落に二泊三日で調査に行く機会に恵まれた。そこは信州の山深く、標高900m付近にある。電気と通信は通っているが、クルマで行ける道はなく、最寄の現代社会まで歩いて約2時間。これが唯一のアクセス方法。1980年代に見捨てられた集落だ。気候は、最寄の「白馬」のデータを参考にすると、冬の気温は札幌とほぼ同じくらい。でも雪は圧倒的に多い。こんなところで断熱材の入っていないほぼ昔のままの茅葺き民家に住んでいる。農業生産で食べているが、ほとんど人力。機械化されていない。夏はとにかく農業生産に明け暮れる毎日。炊事や風呂などは集落周辺で調達できる薪と現代文明社会から運んでくるプロパンガスでまかなっている。そこの人々は毎日、毎日食べるために働き、働くためのエネルギーを体の中に入れるため、また働く。

人は食べるために働き、働いては食う。人間が働く基本は有史以来、これだったわけです。大人の一日に摂取するカロリー(エネルギー)は日本人の場合、おおよそ2500kcal。これを食料から得る。そしてこのエネルギーを使ってまた、食料を作る。ところが石炭や石油が発見され始めたあたりから大きく事情が変わってきた。石油やガソリンは1Lで約8000kcalのエネルギーを得ることができる。または消費する。目的地まで50kmの道を燃費が10km/Lのクルマで移動した人は5Lのガソリンを消費したことになる。つまり $8000 \times 5 = 40000$ kcal エネルギーを消費して、人ひとりが移動した計算になる。これをガソリンではなく人のエネルギーに置き換えれば、 $40000 \div 2500 = 16$ 人分。二人に「かご」を担がせて、丸8日間費やしたエネルギーと一緒に。安い石油を手にした現代人は150年前の将軍様より湯水のようにエネルギーを使い、やりたい放題の生活をしている、という見方もできなくはない、ということです。

鳩山前首相が演説で引用したガンジーの社会的大罪の中に「労働なき富」という部分がありました。現代のエネルギー大量消費社会は「労働なき富」とまではいいませんが(皆それぞれ一生懸命に働いています……)、気が付かないうちに「労働以上の富」を得て当たり前の感覚ではないか、と私は思ったのです。もちろん技術革新のおかげもあるでしょうが、最大の要因はやはり「安い石油」のおかげです。ガンジーが石油や機械化の弊害を見据えて「労働なき富」を説いたかどうかはわかりません。しかし、現代のわれわれが昔の人以上に勤勉に働いているから、昔の人より豊かになったわけではない。このことは私が体験した信州の山奥の生活を通して、確信することができました。

ピークオイルという概念があります。石油生産のピークのことを指しますが、すでにピークを迎えていると指摘している学者もいます。メキシコ湾の原油流失事故から推察しても、掘り出しやすい新規の油田は地球上にはもうないようです。

この50年間の大量のエネルギー消費社会とはそろそろおさらばしなくてはなりません。基本的には消費は美德なんかじゃあないと思います。人口も減っているのに、いつまでも右肩上がりの経済を指向するのが間違っているような気がします。

ドイツでは「撤退の都市計画」というのが本格化しているそうです。高度経済成長期に作った橋などで維持管理が難しいものは、今後の人口減少などから考えると必要性の薄いものから壊していくというのです。日本でも現実を直視して、物事を決めていく土壌をつくっていかなくてはなりません。

(北海道岩見沢市在住)

感覚でみる世界

野村哲男



街づくりが、大きな転換点を迎えている。今までの車優先・効率重視の街づくりから、可能な限り全ての人が安全で豊かに暮らせるよう街づくりを行うべきで、政府が舵を切っ

たからだ。達成するには、物理的な障害だけでなく、わかりやすさなどに配慮していく必要がある。身体障害者によってエレベーターの設置などを求める運動がなされ、街づくりに生かされることは少な

3 だれもが安全に暮らせる街をつくらう
 など特定のモノのみを強く認知する傾向が強い。そのため、街に潜在的な危険に気づきにくく、危険に気づきやすくなるデザインなどの配慮が必要である。具体的には、植樹の改善、

鉄道駅での可動式柵の設置、ヒクトグラム(絵文字)の活用などを、そのような対策は、行政主導ではなく、住民や研究機関など、さまざまな意見が取り入れられ、継続して改善されていく必要がある。神戸市でも一部地域で行われている。認知しやすさに配慮

認知しにくさが関係しているという研究結果があり、対策が取られ始めた。兵庫県の一部の交差点で、「止まれ」表示の周りを白線のしま模様で強調し、直感的に止まる必要性を認知させる交通事故防止対策が取られ、事故が半減している(上の写真)。

りにかかわることは少ない。しかし、子どもや知的障害者、発達障害者外国人などは、認知(このよう意味があるのか判断)しにくい。そのため、訴えるデザインなどの配慮が必要である。具体的には、植樹の改善、

した街づくりは、一部の人たちだけに役立つものではない。全体的には、環境や心理状態などにより、普段より認知しにくい状況に陥る場合が少なくないから。

また他にも、徐行区間の手前の車道を起伏させる、交差点をカラー舗装にするなど、危険の認知し易さを高めた対策で事故が減少している。

これらの対策が進めば、全ての人が安全で豊かに暮らせる街であるユニバーサルデザイン都市に近づける。

『兵庫民報』の第2293号(2010年7月4日発行)記事より

地域活動連絡係を担当しております、三宅です。兵庫県内で毎月4回発行されている『兵庫民報』の第2293号(2010年7月4日発行)に掲載された記事の中で、我々の会員各位に参考になると思われるものがあり、おたよりを差し上げる次第です。

それは、野村哲男氏によるコラム『感覚でみる世界』の3「だれもが安全に暮らせる街をつくらう」です。おもな箇所を数点紹介いたします(かぎカッコは引用箇所です)。

まず第一点は、「街づくりが、大きな転換点を迎えている。今までの車優先・効率重視の街づくりから、可能な限り全ての人が安全で豊かに暮らせるよう街づくりを行うべきと、政府が舵を切ったからだ。達成するには、物理的な障害だけでなく、わかりやすさなどに配慮していく必要がある」という視点です。

第二点は、街づくりには身障者や子どもなどへの配慮、危険に気づきやすい景観づくりや直感に訴えるデザインなどの対策が必要であること、そして「認知しやすさに配慮した街づくりは、一部のの人たちだけに役立つものではない。全ての人は、環境や心理状態などにより、普段より認知しにくい状況に陥る場合が少なくないからだ」という見解です。

さらに、第三点は、「交通事故の多くは、認知しにくさが関係しているという研究結果があり、対策が取られ始めた」ことに着目し、第四点として、次のような事例を挙げていることです。「兵庫の一部の交差点で、「止まれ」表示の周りを白線のしま模様で強調し、直感的に止まる必要性を認知させる交通事故防止対策が取られ、事故が半減している(記事の写真参照)。

また他にも、徐行区間の手前の車道を起伏させる、交差点をカラー舗装にするなど、危険の認知し易さを高めた対策で事故が減少している。」

以上が、野村哲男氏が、感覚でみる世界の観点からの交通事故対策を記述された要点です。

振り返りますと、このような対策については、クルマ社会を問い直す会では、早くから提案、研究していたことです。クルマで異常な社会になってしまった日本でも、少しずつではありますが、当会の「クルマ優先でなく人優先の社会へ」の主張が実現しつつあります。主張を、今後も継続していくことを願うものです。

(兵庫県神戸市在住)

■病院への足

会報60号で会の代表の方が、「この先一層、クルマ社会化が進みそうで危機感と少し孤立感を感じます」と書いています。この“会”の会員であってもだれもが残念ながら感じていることでしょう。我が家からは買い物に行くにも散歩に出るのにも毎日、潮来街道を渡っています。クルマの多さに圧倒され、息苦しく思う日々です。しかし、私の足を大切に歩く日々。この“会”の会員であることを誇りに思っています。

先日、知人のお見舞いにF病院へ出向きました。F病院の最寄り駅はJR常磐線土浦駅。駅前ではJRバス(1時間に1本の割合で出ています)に乗り換えて29分。行きも帰りも病院前での乗り降りは私だけ。駐車場にはぎっしりクルマが並んでいます。帰り、病院前のバス停はベンチのまわりに雑草が茂り(利用者の少ない証拠?)、待っている私の前を上・下線ともクルマが容赦なく通り過ぎていきます。

病院への足はどうなっているのだろうと興味を持ち、いくつかの病院について調べました(下表。調べたのはすべて総合病院です)。

路線バスは、バス会社ではこのあたり最大手の関東鉄道バスであり、病院のまん前で停車しており、病院利用者の足が確保されていることはわかりました。病院へもマイカー利用者が圧倒的であるのは残念ですが、少なくともバスが走っていることには安堵の気持ちです。

■総会、講演会(4月24日)ありがとうございました

・総会の席で事務局の方が、クルマはCO₂排出のチャンピオンと表現していました。CO₂を排出しつづけ、限りある石油資源をおびやかすクルマ社会に警鐘を鳴らそうと、本年も本業を持ちながら“会”の世話人を引き受けられた方々、また、遠くは山形から山口から、その他から総会に参加された方々、また、総会に出席できずとも“会”に励ましのメッセージをお寄せくださった方々、ありがとうございます。09年度の反省、本年度の重点テーマなど、まじめに話し合われた会であったことに敬意を表します。

・講演会では、「高尾山の自然をまもる市民の会」代表の橋本良仁さんによる「東京・高尾山を傷める圏央道は不要」という力強い講演を聴きました。もうこれ以上道路はいらないと、自然保護の立場で熱く語られました。高尾山はどんなに大切な日本の植物の宝庫であるかの説明も圧巻でした。橋本さんは、私たちの“会”の主旨に賛成と、総会の席で即会員となられ、嬉しい限りです。また、そのとき紹介された八王子市在住の元教員、奥田さが子さんの自然保護を訴えた画集『高尾山麓からの花だより』を求め、ときどき開いて楽しんでいます。——来年もお会いしましょう。

■付記

東京は山手線の浜松町駅前に「世界の願い・交通安全」の石像があります。このほど世界中の熱い声援に支えられて、6~7月、サッカーW杯南アフリカ大会が戦われました。今、南アフリカを近く感じています。しかし、不幸な情報

病院	所在地 (すべて茨城県)	病院への最寄り駅	最寄り駅より病院まで 徒歩での時間	バス便
A	土浦市	JR常磐線土浦駅	およそ15分	路線バス(病院前停留所あり)
B	牛久市	JR常磐線牛久駅	およそ15分	病院専用バス(無料)
C	取手市	JR常磐線取手駅	およそ20分	路線バス(病院前停留所あり)
D	牛久市	JR常磐線牛久駅	およそ30分	病院専用バス(無料)
E	竜ヶ崎市	JR常磐線佐貫駅	およそ1時間	路線バス(病院前停留所あり)
F	稲敷郡	JR常磐線土浦駅	およそ3~4時間	路線バス(病院前停留所あり)

が伝えられています。南アフリカの黒人解放指導者でノーベル平和賞受賞者のネルソン・マンデラさんの13歳のひ孫の少女が、W杯前夜祭参加の帰途、交通事故で亡くなったと報じられて

います。事故についてのくわしい内容は不明ですが、人の命を奪うクルマ社会の現状に、私たちの“会”は一層目を向けつづけたと思います。(茨城県竜ヶ崎市在住)

サッカーのワールドカップが、人々の熱い期待を集めて南アフリカ共和国で開催された。

ここに新聞が報じた1枚の写真がある^(注1)。ひとりの少女が、信頼しきった表情で老人の腰に手を回し、しっかりと抱きついている。老人の方も何ともいとしそうに、にこにこ少女の背中を撫でている。どこにでも居る好好爺の姿である。この老人は、ワールドカップ招致にも尽力したネルソン・マンデラ元大統領、少女はネルソンのひ孫(曾孫)のゼナニである。記事によれば、ゼナニ(13歳)はW杯の前夜祭コンサートからの帰途、不慮の交通事故で突如、命を絶たれたという。身内のこの不幸によって、ネルソンのW杯開幕式への出席は急遽中止となった。アパルトヘイト(人種隔離)に立ち向かい黒人の人権闘争を率いた彼には、南アの顔として、その出席が期待されていた。しかし27年間の投獄生活に耐え抜いた闘士とはいえ、愛するひ孫が未明に交通事故死した当日の開幕式出席を取り止めたことは、人情の自然であろう。

この国の交通事情は、日本人の想像を超えている。人口10万人当りの交通事故の死者数(2007年)は、南アフリカ共和国では31.2人で世界最悪であり、2位以下の国々を大きく引き離している。日本の5.2人と比べると、その異常さがわかる。

南アは、治安の悪い国として知られているが、クルマに関する犯罪も多発している。貧困な黒人層が多く住む旧居住区などでは、信号が赤でも停車してはいけない。停まると、銃を持った強盗に窓ガラスを割られて襲われるからである。白人達だけの高級住宅街にも、同じ危険が待っている。クルマで帰宅して、電動式のゲートを開けようと停車したその数秒間が最も危険であ

る。あたりに何時間も潜んでいた強盗が、この瞬間を狙って襲ってくるのである^(注2)。

ネルソンの肉親がクルマの犠牲になったのは、これが初めてではない。息子テンビも、やはり交通事故で命を絶たれている。ネルソン51歳の夏に突如ふりかかった災難であった。彼はこの息子を政治活動の面でも頼りにしており、その嘆きはとりわけ深かった。

クルマにより、24歳の若さで命を断ち切られたテンビとは、どういう人だったのか^(注3)。テンビは、1945年にネルソンと最初の妻エヴリンとの間に長男として生まれた。その誕生にネルソンは大喜びする。ベビー服やベッドをいそいそと買って帰る姿は、黒人解放運動の闘士というより、どこにでも居るふつうの父親である。ネルソンは政治活動に忙しかったが、時間を見つけてよくこの子の面倒を見た。数年後には弟や妹も生まれ、ネルソン一家は、ますます賑やかになった。

しかし、幸せな家庭にもヒビが入る。妻エヴリンが或る宗教活動に熱心となり、ネルソンはますます政治活動に挺身して家庭を顧みなくなった。その上ネルソンに愛人ができ、夫婦は別居の後、とうとう離婚してしまう。下の子達は、幼すぎて事情がよく理解できなかった。しかし8歳のテンビには、父母の不仲と離別の意味がよく分かり、幼い心を痛めるが、どうすることもできないまま、その重荷に耐えながら成長していく。

ネルソンが地下活動を始めた頃には、テンビは成人年齢に近くなっていて、色々な危険任務を引き受けて、父の政治活動を助けた。彼は父親を人間的にも心から崇拜し、ネルソンもまた

長男を同志として信頼していた。テンビは学生時代にトコという女性に恋をする。彼女は妊娠し、ケープタウンの実家に帰ったので、彼も学業を捨ててそこに移り住み、事務仕事に就いて生活を支えていた。二人の娘が生まれ、家庭的にも充実していたテンビを事故が襲った。当時ネルソンは、政治犯監獄として南アの黒人たちから恐れられていたロベン島に収監されていた。

1969年7月の或る朝、ネルソンは獄舎の管理棟に呼び出され、1行だけの電文が記された電報を渡される。それは、長男テンビの交通事故による死亡を伝えるものであった。彼が頼りにしてやまない長男が、事故で急死したというのである。この知らせは、数々の政治的迫害や、長年の過酷な刑務所生活に耐えてきたネルソンを奈落の底に突き落とした。同じ棟にいて、親交があった或る政治犯は言う。「彼と長男はとても親密であった。知らせを聞いて戻った後、彼は独房にこもり、皆から離れていた」(注4)。

交通事故死の場合、その家族は突然の事後処理に追われる。普通の自由な身であっても、その心理的負担は大きい。ましてネルソンは獄舎に居て、身の自由を奪われていた。愛する長男のために、父親としての務めを果たすことさえ彼には許されなかった。「家族の一員が亡くなり、その葬式に出ることもできない私の苦しみを言い表わす言葉を私は知らない。テンビの死の知

らせは私をうちのめした」(注5)。「あの悲しみと喪失感は、なんと言っていていいかわからない。あれから、私の心にはぽっかりと穴があいたままになっている」(注6)。

その上、ひ孫を失った今回の交通事故は、92歳の彼にとって埋め戻すことのできない二つ目の深い穴であろうと思われる。ネルソン達の努力でアパルトヘイトの穴は埋められたが、交通事故死の落とし穴は、遺族の嘆きをよそに今も世界中で掘られ続けている。

注

1. 朝日新聞、2010.6.12
2. 『ルボ 資源大陸アフリカ』白戸圭一、東洋経済新報社、2009、14頁参照
3. テンビについては、以下を参考にした。①：『ネルソン・マンデラ伝 こぶしは希望より高く』ファティマ・ミーア著、楠瀬佳子、神野明、砂野幸稔、前田礼、峯陽一、元木淳子訳、明石書店、1990。②：『自由への長い道—ネルソン・マンデラ自伝(下)』ネルソン・マンデラ著、東江一紀訳、日本放送出版協会、1996
4. 『ネルソン・マンデラ 闘いはわが人生』ネルソン・マンデラ著、浜谷喜美子訳、三一書房、1992、439頁
5. 上掲書3-①：『ネルソン・マンデラ伝 こぶしは希望より高く』、443頁、引用文は砂野幸稔訳による。
6. 『世界を見る目が変わる50の事実』ジェシカ・ウィリアムズ著、酒井泰介訳、草思社、2005、111～112頁。上掲書3-②：『自由への長い道—ネルソン・マンデラ自伝』(下)、199～200頁参照

2010年7月28日 記(愛媛県松山市在住)



ノコンギク(会員K・Tさんの絵)

よほど学校での成績が優秀な生徒でなければ学校のテストを楽しみと思う者はごく少数であろうが、テレビのクイズ番組や週刊誌内のクイズ欄に親しむ人はかなり多い。しかし、クイズはクイズでも以下のような交通事故に関するクイズは決して楽しめるものではないし、ましてや事故死者数についてのクイズなど不愉快に思われる人が多いのではないか。しかし、昭和40年代に毎年1万人以上の大量の犠牲者を出しながらも何ゆえに日本の(或いは各国の)自動車産業が成長を示し、日本がすっかりクルマ社会になってしまったかを考えるうえで、是非下記のクイズに挑戦していただきたい。

以下の各記述について、正しいものには○を、誤っているものには×をつけて下さい。

1. クルマの総数が増加すると事故死者数も増加する。
2. すべての運転免許保有者数の中に占めるタクシーやバス、宅配便車両などを運転する職業的ドライバーの割合が少なくなり、非職業的ドライバーの割合が多くなると事故死者数は増加する。
3. スピード違反による事故は重大事故を招きやすいので、スピード性能が優れたクルマが多くなると事故死者数は増加する。
4. デコボコや砂利が多い舗装されていない道路や狭い道路が多い地域ではクルマがスピードを出しにくく、事故死者数は少ない。
5. 高速道路や高規格道路が整備されるとドライバーが高スピードで走行することに慣れ、一般の生活道路でも高スピードで走行しようとするから事故死者数は増加する。

以上が設問であるが、回答は全部が「×」である。

クルマの総数が飛躍的に増加し、運転に不慣れなはずの人が多い非職業的ドライバーが圧倒的多数になり、スピード性能が高いクルマが大量販売され、スピードを出しやすい道路環境が

整備されると事故死者数も格段に増加しそうなものだが、近年の事故死者数は毎年確実に減少している。1970年には事故死者数が1万6765人と最悪の数値を示し、以後若干の上下はあったものの、1990年以降は着実に事故死者数が減少し、2009年は1万人を大きく下回り、4914人となっている。

近年は若者を中心とした「クルマ離れ」なる言葉が盛んに聞かれるが、地方においては市街地の空き家や空き店舗の跡地の多くは貸駐車場化するなどクルマの利用環境は一層「向上」し、1台あたりの走行距離は確実に増加しているように思える。

1970年を中心とする昭和40年代は毎年1万人以上という戦争並みの犠牲者(むろん1万人以下でも戦争並みである)を出している状況には政府など行政側はむろん、自動車業界として「それを良し」とすることはできず、自動車産業がいかに日本経済全体の発展の牽引要因であるにしても、交通死者が更に増加して毎年2万人、更には3万人、5万人までなるようでは流石の国民感情も爆発し、政府としても自動車業界の生産・販売活動に対し強力なブレーキをかけずにはいられない状況であったはずである。

つまり、昭和40年代以降、自動車業界が更なる成長を目指すためには「事故死者の減少」は必要不可欠の条件となり、行政との連携により救急医療体制の充実、シートベルトやチャイルドシートなどの安全装置設置の義務化、車体自体の強化、歩道の設置、信号の増設、そしてにぎにぎしい「飲酒運転の根絶」運動、保育園児や施設入所の高齢者まで動員しての「交通安全運動」の展開などが進められるに至ったのである。

このような“努力”により40年前と比べ事故死者数は3分の1以下まで減少した。

しかし、この過剰なクルマ社会化により直接・間接の影響を受けて社会全体が精神的に砂漠化し、過労などによる心身の病や自殺を試みる人

たちが増加し、中小都市から賑わいが失われ、農山村の過疎と超高齢化は極度に進展し、日本社会全体が「死に至る病」に冒されているだけでなく、地球温暖化に起因するとみられる異常高温による熱中症死者の増加や突風、豪雨災害などのニュースに連日接することになった。

それにもかかわらず、街を歩けば「地球温暖

化などどこ吹く風」とばかりにクルマを疾走させるユーザーが目につき、高速道路は無料化による渋滞のため低速道路化している。

こんなわけで、日本人とははたして賢い民族なのかと首をかしげざるをえなくなる。

(山形県山形市)

投稿

歩行者の安全を求める議員連盟準備会に参加して

中尾ともかず

歩行者の安全を求める議員連盟準備会に参加することになったきっかけは、一本の電話でした。所属する議会の会派で発行する議会報告の中に所属する議員のリレーコラムがあり、私のコラムで歩道の調査を実施した記事を書いたところ、「クルマ社会を問い直す会」の会員の方から電話で一度会って話をしたいとの連絡を頂きました。

従来から、私の政策の一つに「自動車優先の道路から歩行者優先の道路への転換」を掲げており、非常に地道な取り組みではありますが、地域の皆様と私の事務所周辺の歩道調査を実施した内容をコラムで紹介しました。

今日まで、自動車が私たちの生活や産業に多大な貢献をしてきたことを評価しつつ、しかしながら今日的にはあまりにも道路行政が自動車を中心としている道路整備を行っていることに見直しを図る時期に来ているとの思いが強く、例えば既存の歩道でさえ自動車のための歩道のスロープが当たり前のように作られ、そのために歩行者は勾配のある凸凹の歩道を歩かなければならないことに疑問を感じているところでした。

「クルマ社会を問い直す会」の会員から活動内容をお聞きし、その場で直ぐに会員となることを決断しました。何よりも私としては多くの情報をいただき、その中から自分自身で地方議員として何か出来るのか？何をしなければならないのか？を判断することが必要であると感じていたからです。

そして、前号(60号)で朝倉幹晴・船橋市議のレポートにあるように「歩行者の安全を求める議員連盟準備会の発足」に参加させていただく機会をいただきました。

自分自身のこれまでの活動があまりにもお粗末であったことを改めて痛感したのと、高い志を持った皆様と知り合いになれたことは私にとっても非常に大きな財産となり、今後の私自身の政策実現に向けても大きなきっかけになったと感じております。

これからは、同じような志をもった議員を少しでも増やし、歩行者が安心して外出できる街が整備されることに取り組んでいきたいと感じております。

(神奈川県横浜市在住・横浜市議会議員)

6月の東京ミーティングで、交通不便を蒙っている地域の問題について少し議論がありました。私は、全国のどの交通不便地域の住民にも、国と自治体の責任でなんらかの交通支援(移動サービス)をすべきだと考えています。それに対して他の参加者から、「それは財政的に無理。自治体で福祉的支援をする必要はあるかもしれないが、国として支援する必要はない」「時代の流れで過疎化する地域が生ずるのはやむを得ない。国の財政を考えても、これからは集住策(コンパクトシティ化)を進め、人々は暮らしやすい所に住むのが望ましい。その移住推奨地域での公共交通サービスには、国と自治体は責任を持つべき」、等の意見が出されました。

そうした意見に私は疑問を感じました。その理由や、なぜ交通不便地域の公共交通支援に国や自治体が責任を持つべきと考えるかを、拙く観念的な話にすぎないのですが、議論の糸口にでもしていただけたらと思います、記してみます。

①国民の基本的な権利の観点で

生まれ暮らす地が過疎化してきたために、その住民が日常の食料の調達や通院、通学にも不便をきたしているような現実が、各地で見られます。このように住む地域により、また、年齢や身体状況や経済状況などによって、日常生活の移動に大きな制約が生じる現実には、国民が社会生活を送るうえで受けるべき権利という点で不平等です。交通不便地域では、現実にはマイカーでの移動が主になっていますが、マイカー所持にかかる費用、つまり自己出費額は大きく、運転できる人も限定されます。しかも、事故に遭うリスク(公共交通より高い)も背負わなくてはなりません。人々が「最低限度の文化的な生活」を営むために必要な移動手段は、行政が「憲法遵守の責任において」保障すべきものだと思います。

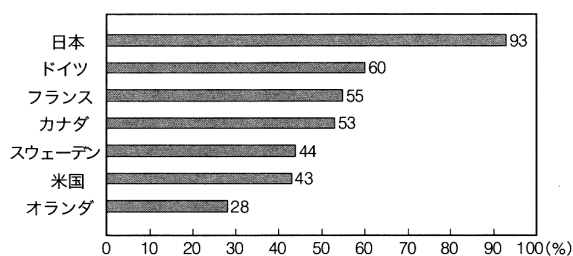
人々がマイカーで移動してくれれば、国は移動サービスに税金を使わなくてよいから楽ですが、それは裏返せば国民の安全確保や生活の基

盤整備という責務に目をつぶっている、ということでしょう。今、高齢ドライバーによる事故増加が社会問題になっていますが、公共交通の不便な地域では高齢であっても運転しなければ生活できない現実があります。マイカーがなくても最低限の文化的な生活を維持できるような移動サービスの提供は、世帯の高齢化がさらに進むこれから、交通安全の観点でも必須の施策であると思います。

②クルマ依存社会からの脱却の観点で

一部の都市以外で公共交通網が衰退し続けてきた一因には、戦後の猛烈な自動車(+道路)推進・優遇政策と、その一方で公共交通冷遇策の中で、マイカー増加→公共交通利用者減→交通事業者の経営悪化→サービス低下→マイカー依存加速、という悪循環に陥った歴史があります。グラフにみるように、日本は公共交通の運賃収支率が他国に比べて非常に高いのですが、これは、欧米諸国では行政による公的補助が大きいものに対して、日本では運賃収入を基本として、つまり独立採算による事業経営を前提として公共交通が運営されてきたことを示しています。しかし、「いつでも自由にドアツードア」の利便性を持つ自動車に公共交通はかなうべくもなく、衰退を余儀なくされました。そこには、マイカーに有利なまちづくりが意図的に進められてきた

公共交通の運賃収支率(1992年)



(出典：太田勝敏「都市公共交通の整備・運営と自治体の役割—欧米の経験から」より作成)

(『生活支援の地域公共交通』秋山哲男・吉田樹編著／学芸出版社)

影響もあると思います。

クルマ優先社会になって、移動の格差だけでなく、交通事故や大気汚染など多くの深刻な問題も生じてきました。それに歯止めをかけることは国民の命と健康と生活を守ることであり、その意味でも、公共交通には税金投入が必要と考えます。

※ただし、人口の少ない地域にも都市部と同じ公共交通を提供するのはもとより無理があり、状況によってはデマンド交通、コミュニティタクシーなど種々の手法が検討されるのが現実的かと思います。また、都市部と同じように、応分の自己負担は当然だと思います。

③将来の健全な国のあり方の観点で

他のかたのご意見に出た人口集住構想(コンパクトシティの概念)は、郊外に住宅地がスプロール化したまちの対策、都市政策の1つとしては意義があると思いますが、すべての地域や暮らしに当てはまるものとは思えません。人々の暮らしや地域形成の歴史は複雑で、過疎地域の姿も多様です。それを一括りにして集住策で解決することには無理があります。そもそも経済的・身体的理由などで移れない人は多数いるでしょう。

もし、全国的に集住策を進め、居住推奨地区

の公共交通支援にばかり比重が置かれることになれば(とても現実的とは思えませんが)、居住推奨地区以外の人口が減るにつれてそこに残った人・残された人の移動はさらに不自由になり、格差が広がるばかりでしょう。また、居住推奨地区以外の地域でクルマ依存はさらに進み、交通事故なども増大するおそれがあります。

日本には、長い歴史の中でその土地特有の産業(第一次産業を含めて)を核として集落が形成され、隆盛し、時代の流れの中で衰退に至っている地域も多いと思います。衰退し過疎化したら移住すればよいという政策をとれば、農業や漁業をはじめ地域の産業や伝承文化、暮らしの知恵、人間の結びつきも崩壊、消失していきます。農地は一度放棄して荒廃させると再生が大変だといいますが、他のことでも同じでしょう。

将来的な食糧危機の不安などを考えれば、可住面積が少ない日本で人々が切り開いてきた各地を見捨てるのではなく、そこの暮らしや産業を活性化していくことこそ大事なように思います。それはもちろん交通政策で片づく問題ではなく、多面的な政策が必要になるとと思いますが、公共の足を国や自治体の責任で確保し、その地でだれもが暮らしやすくすることも、重要な施策の1つだと思います。

(東京都三鷹市在住)



イヌタデ(会員K・Tさんの絵)

地元のコミュニティ誌から「エコと車」というテーマでの原稿依頼を受けました。それに応じて書いたものを転載して本号の「代表より」とします。

自動車と環境との関連では、①自動車排ガス汚染による呼吸器疾患、②沿道への騒音、③CO₂排出による温暖化、④道路建設による緑・生態系の破壊、⑤道路建設による居住基盤の破壊、これらがこれまで問題になった主な項目である。

次世代自動車として電気自動車がもてはやされている。電気自動車においては、蓄電池で走るタイプは排ガスを出さない。燃料電池車の場合は水蒸気を出す、喘息の原因となるディーゼル排気微粒子を出さない。騒音については、エンジン音がモーター音に置き換わって大幅に減少し、タイヤ音は残るものの全体としてかなり減少する。車からのCO₂の排出は無くなる。①から③の項目については大幅な改善が見込まれる。

しかし電気あるいは水素（燃料電池の燃料）をどのように生産するかが問題で、化石燃料を使う場合はそこでCO₂が排出される。また化石燃料を使わない場合でも、自然エネルギー由来の電気エネルギーを生産・供給するための設備の生産、電気自動車を生産するための部材の生産や組み立て、これらにおいて化石燃料を使ったり、また電気自動車を廃棄・再生する過程で化石燃料を使うことが引き続けば、そこにおいてCO₂が排出され温暖化が進む。自動車のライフサイクル全体としてのCO₂削減は、例えば製鉄に際して還元材として石炭を使わない製法へ抜本的に変更することなしには不可能であり、これは容易ではない。

また、④および⑤については電気自動車が普及しても変化は起きない。道路建設が行われる限り、その問題は起きる。

ここで、視点を変えて、自動車を主要な交通手段とする社会がもたらしてきたものをより大きな見地から反省してみよう。

自動車は住宅や事業所の分散立地を容易にした。分散立地する住宅や事業所は都市と結ぶ大量の道路を要求した。また、中高層の建築物で

はなく、低層の建物を一般的にし、低密度の土地利用により大量の宅地需要をもたらした。クルマ社会は道路、宅地、駐車場など土地を多消費する社会をもたらした。このため田畑、樹林地の大量の破壊が進んだ。

また分散立地は移動距離を長いものにし、また自家用車は、バス・電車や運輸業者のトラックによる集約型の交通ではなく個別型の交通を一般化し、これらによって交通エネルギーを多消費する社会をもたらした。

このような土地多消費とエネルギー多消費をもたらす構造は、化石燃料車から電気自動車に転換が進んでも変わることはない。自動車は「エコ」と基本的に矛盾する特性を持つものである。

これからの日本は4重苦の時代を生きねばならない。①中国・インド等低賃金大国からの追い上げが引き続き、国際競争力はさらに喪失し、製造業は全般的に停滞し、「失われた20年」に続く次の“失われる20年”となるだろう。ここにおいて賃金上昇は停滞する。②高齢化・少子化が進み、就業者1人あたり扶養人口は増加し、就業世代の負担は高まる。③温暖化への対応を図らなければならず、2050年までにCO₂を8割以上カットすることが必要とされるが、しかし原子力への転換は当然なる住民の反対の下で順調には進まず、自然エネルギーへの転換も高価格化なしには進まない。エネルギー価格は上昇し、エネルギーの消費節約を本気で図らねばならなくなる。④財政再建が待たなしになり、増税に進むか、もしくは日銀引き受けによる国債発行・インフレに進むか、いずれにしても我々の可処分所得は実質的に増えず、むしろ減る可能性すらある。

このような時代において我々は節約を強いられ、極力エネルギーを節約した住まい方・働き方を追求しなくてはならなくなる。高いエネルギー費用を払わなくてはならない自動車を基本交通手段とするのではなく、公共交通を基本交通手段とする生活、またそれを可能とする集住型の都市構造への転換を進めねばならないと考える。

●四年前の2006年、福岡市での飲酒運転による3人死亡事故以来、公職にある者が飲酒運転をしたら原則的に懲戒免職になるという基準が社会的に定着しつつありましたが、その基準を覆(くつがえ)す判決が最高裁判所で次々に確定しました。それを受け、自治体などでは処分の基準を見直す動きが相次いでいるということです(2010年6月27日毎日新聞)。酩酊した状態でハンドルを握ることは、路上で日本刀を振り回すに等しく、社会的にまったく許容できない行為です。飲酒運転による事故が絶えない以上、飲酒運転という元を絶つしかないのに、司法発の反動とも呼ぶべき事態が起きている訳です。

この五月には金沢地裁で、飲酒の上での死亡轢き逃げという案件に対して、自動車運転過失致死と道交法違反により、懲役2年6月という極めて軽微な判決が出ました。人一人殺していながら3年未満とは驚くべき軽さです。裁判官は「全く酌量の余地はない」としているのに、この甘さです。飲酒+死亡事故+轢き逃げであり、社会通念からすると、他の犯罪と比較して10年は当然です。求刑自体がわずか4年に過ぎず、検察の段階から異常なのです。

六月には今度は横浜地裁で、飲酒運転をして居酒屋に突っ込み、客を一名死亡させ、二名に重症を負わせた男に、自動車運転過失致死傷罪で懲役5年の判決が下りました。この場合も裁判官は「被害者の救護に努めた様子もなく、酌むべき点は見いだしがたい」と述べており、それなりに厳しい判断をしたつもりでこの数字です。懲役6年の求刑が判決では懲役5年に減らされている理由も、司法の悪しき慣例によるものとしか考えられません。

これだけ悪質な事例であり、それを司法も認めているながら危険運転致死傷罪が適用されないとはまったく許しがたいことです。

仮に自動車運転過失致死傷罪を適用するにしても、業務上過失致死傷罪は最高刑が懲役5年で軽いため、最高刑懲役7年の自動車運転過失致死傷罪が設けられたのに、これではその意味さえありません。あまりに遺族や国民を甘く見てと言わざるを得ません。

被害者や遺族の努力によるこれまでの立法段階での成果が、司法の領域で骨抜きにされていると言ってもよい状況です。

裁判員制度の導入以降、性犯罪などではこれまでの量刑の傾向よりも重い判決が出てきているようです。交通事案でも一般市民の目でこれまでの量刑のあり方を考え直してもらいたいものですが、ところ

が交通犯罪の場合、危険運転致死罪でない限り裁判員裁判の対象となりません。

そして交通犯罪者達は、市原や加古川の、「開放的」で「楽とも感じてしまう」(3月9日読売新聞)交通刑務所で刑期を過ごすこととなります。

轢き逃げ事件の取り扱いを含め、交通犯罪を取り扱う法制度、司法制度には、そこに関わる人たちの考え方に至るまで、まだまだ改めなくてはならないことが多いようです。(清水真哉)

●現在、交通基本法の制定へ向けて、国土交通省で作業が進んでいます。

会員の中のかなりの方が、交通基本法には関心を持っておられると思いますし、交通基本法関係の集会、国土交通省のパブリックコメントへの応募等をはじめとして、よりよい交通基本法の制定に向けて行動を起こしていると思います。

そういう私も多少関心があることから、これまで3回行われたパブリックコメントには、欠かさず、応募しています。

私の主張内容の主たるものは、交通規制の権限を市町村に与えるなど、市町村という基礎自治体でできるだけ交通に関する権限を与えることによって、歩行者、高齢者等の交通弱者の移動する権利を保障することができる、というものです。

かなりの方の賛成は得られるかな、と思います。

ただ、パブリックコメントに応募するため、意見募集の対象となる案を読むと、交通基本法と関係がないと思われる内容が増えてきているのが気にかかります。

交通基本法の趣旨は、国民の移動する権利の保障、地球環境の保全ですが、電動自動車の普及、超高速交通機関の普及、情報通信技術の活用等交通基本法の趣旨と直接連動するものではない項目が増えてきていることです。

これは、国の財政が逼迫している折、国土交通省関係の予算を確保しようという目論見によるものと思われるが、交通基本法の本来の目的ではなく、別の目的の実現のために交通基本法が使われるかもしれない、という恐れを抱かせるものではありません。

とはいえ、早期の交通基本法の制定が望まれています。

交通基本法がより良いものになるよう、引き続き注意を払っていきたいものです。(後藤 昇)

会計より 青木 勝

2010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「09済」「10済」と記載しています。それぞれ、2009年度、2010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。

2010年4月1日から2010年7月27日までの会費・寄付納入者は58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、2010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60号送付時に同封した名簿参照)までご連絡ください。

公共交通・素敵な道などの写真をお寄せください

会報の表紙など、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。ご協力をお願いします。事務局または会報担当へお送りください。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。

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。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

地方支部は、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ために便利であれば、設立してもよいものと思われます。世話人にご提案ください。

また、地域活動連絡系は、2000年度から設置しています。「世話人ほどでなくとも、少しだけでも会の運営に関わりたい」、「運営状況をもっとよく知りたい」というような意識の方々が、より積極的に関わっていただくきっかけになると考えています。また、世話人とそれ以外の会員の敷居を低くすることや、全国の地域活動を活性化する意味もあります。世話人を引退しても会をサポートし続けたい、という方も担ってくださっています。

地域活動連絡系は会則に規定はなく、「クルマ社会を問い直す」に添付される名簿に電話番号や住所を載せてよく、会員から気軽に連絡がきても対応できる方」という扱いです。特に重い任務はありませんが、公となる名簿に名前が載り、会の顔のひとり、という役割にもなります。お気軽に担ってください。

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』——定価1冊440円を400円でお分けします(送料は別)。まとめ買いの場合にご利用ください。

※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～60号)——1冊100円でお分けします(送料は別)。会の15年間の動きを再確認されたい方はぜひお読みください。

※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(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)、会のパンフレット——これらもご活用ください。会合やイベントなどで配布してくださる方には、必要数無料(送料も無料)でお送りします。

以上、申し込みは事務局・後藤(会報60号送付時に同封した名簿参照)まで。

案内板

■東京ミーティング ご案内～東京ミーティングにご参加ください～ 10/23(土)、11/27(土)、12/25(土)

時間 14:00～17:00

場所 生活思想社

東京都新宿区神楽坂2-19銀鈴会館506
(銀鈴ホールという映画館がある建物の5階です)

最寄り駅 JR飯田橋駅、地下鉄飯田橋駅
TEL/FAX 03-5261-5931

内容 ・情報交流

・活動交流

・意見交流

・上記のほかに会報の発送作業やその他の事務作業をお願いすることがあります。

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：2010年12月下旬

●原稿締め切り：10月31日（締め切り厳守をお願いします）

●送付先：足立礼子（会報60号送付時に同封した名簿参照）

●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（情報提供や活動報告・活動提案、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、投稿記事（新聞、雑誌など）

・調査研究報告などの長文もご紹介しします。ご相談ください。

●原稿は特別な事情のある場合以外は返却いたしません。

★原稿についてのお願い

・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。編集担当者への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。

・省略した単語や難解な単語は避け、専門的な用語にはひとこと説明を添えてください。

・写真つきの場合、写真の説明文を入れてください。

●原稿の著作者による校正は原則として行いません。著作者による校正を行うと編集作業の時間が伸び、編集側の負担が増えることが多いためです。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。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においては著作者による校正の機会を設けますが、原則として編集者の校正に任せていただきます。尚、いただいた原稿で明らかな誤字脱字、明らかに不適切な言い回しがあり訂正すべき方向が明白な場合においては、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おります。原稿をお寄せくださる方は、その点あらかじめご承知おきください。また名前について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