

生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造を

スローライフ交通教育

No.14

2011年5月20日

編集者：前田敏章

発行：スローライフ交通教育の会（略称：ITTES）

連絡先：札幌市西区八軒10条西2-7-22

Institute of Traffic and Transportation Education for Slowlife

Tel : 011-616-7688

公開講座「クルマ社会と交通教育」で模擬裁判



大学生演じる模擬裁判で、クルマ社会を考えました

スローライフ交通教育の会主催の2010年公開講座は、10月3日、札幌市中央区の「かでる2・7」510会議室にて行われました。

今回は、札幌学院大学法学部の小澤隆司、佐藤陽子両先生のご協力のもとに、交通死事件の模擬裁判を通して、クルマ社会の問題とあるべき交通教育について、参加者の皆さんとともに考えるワークショップを中心に構成しました。参加者は、模擬裁判を演じていただいた同大の学生さん7名を含め29名（内訳は、大学教員3、高校教員3、学生7、弁護士1、報道1、被害者の方9、一般5）でした。

〈 以下は当日資料による講座内容です 〉

◆ 講座1 札幌学院大学模擬裁判ゼミ「飲酒運転による交通死事件」とクルマ社会

講師：札幌学院大学法学部 小澤隆司氏 佐藤陽子氏 協力：札幌学院大学模擬裁判ゼミ生

06年8月、福岡県で起きた飲酒運転による幼児3人死亡事件では、危険運転致死罪適用の可否が争われています。（09年5月被告人側が上告、10年8月現在最高裁係属中）本講座では、札幌学院大学模擬裁判ゼミの全面協力をいただき、模擬裁判を通して、クルマ社会の現実と、学校教育（交通教育）の課題を参加者の皆さんとともに考えます。

◆ 講座2 実践報告 高校生物での「ロードキル裁判」の授業

元千歳高校定時制 前田敏章

「ロードキル」とは、道路に侵入したシカやキツネ、イヌなどの動物が、走行する自動車にはねられ死亡することですが、これが原因の交通死傷事故が後を絶ちません。（ロードキルは全国で年3万件以上、道内でも年2千件近く発生）

01年、道央道の苫小牧インター付近でこの犠牲になった高橋真理子さんのご両親は、高速道の安全と道路公団（当時）の管理責任を問う国家賠償裁判を提起し、最高裁まで闘い抜きました。このとりくみを生物の授業で取り上げ、野生生物と交通、クルマ社会の問題について、生徒とともに考えた実践を報告します。



北海道新聞が講座開催を報じてくれました

【目次】 p2 ～ 公開講座「クルマ社会と交通教育」より模擬裁判概要 p4 ～ 論文紹介「ロードキルが原因の交通事故をめぐる国家賠償裁判例を通して、高校生が学んだ野生生物と交通の課題」（前田敏章） p11 ～ レジューメ紹介「イリイチの『エネルギーと公正』を読む」（山本純）

※ 2011年の公開講座は、10月2日（日）13：15～15：45、「かでる2・7」720研修室です。内容は今後検討します。

講座1 模擬裁判

「飲酒運転による交通死事件」とクルマ社会

札幌学院大学模擬裁判ゼミ



はじめに、札幌学院大学の担当教官である小澤隆司先生と佐藤陽子先生から挨拶と教養ゼミの紹介がありました。同大では裁判員制度の実施を機に数年前よりオープンキャンパスでの「法廷教室模擬裁判」に取り組まれています。

今回は、同大ゼミ生7人が裁判官、検察官、弁護人、被告、被害者、証人に扮して約40分熱演。



その後シナリオを作成した佐藤先生の司会で、講座参加者全員が裁判員という設定で「評議」を行いました。



〈 模擬裁判・登場人物 〉

◆人見優太 (22) 本件の被告人

危険運転致死罪で起訴されている。飲酒運転とスピード違反は認めているが、正常な運転ができないほど酔っていなかったと主張している。被害者を轢いたことに関しても、被害者が、車道を横断したせいだと主張する。

◆鬼塚貴子 (20) 本件の被害者

サークルの飲み会から帰宅中に、横断歩道の手前約15メートルの車道を自転車で横断していたところ、被告人の車両と衝突し、死亡した。優秀な女子大生。

◆細川美香 (20) 一人目の証人

被害者の親友であり、事故の目撃者。被害者の自転車と被告人の自動車が出くわすまでの経緯や事故現場の様子などを証言する。また、事故直後の被告人の異常な行動などについても証言している。

◆相田力オリ (32) 二人目の証人

事故直前まで被告人が酒を飲んでた居酒屋「ノムノム」の店主。普段の被告人の様子や、事故当日の被告人の飲酒量、店を出る直前の被告人の様子などを証言する。

〈 参考条文 〉

(危険運転致死傷)

第208条の2 アルコール又は薬物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、よって、人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処する。その進行を制御することが困難な高速度で、又はその進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させ、よって人を死傷させた者も、同様とする。

(自動車運転致死傷)

第211条 2 自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金に処する。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。

評議(討論)は、被告人の飲酒による危険運転が死亡原因と因果関係を認めた上で、被告人の量刑について審議する形で展開。

飲酒ひき逃げ事件で息子さんを奪われた江別市の高石さんからは、福岡の事件で支援のために傍聴にも駆けつけたが、一番では「事故が起こるまでは危険運転ではなかった。事件ではないから捜査をしない」という扱いであったことなど、危険運転致死罪の適用が実際にはかなり難しいという実例や、刑事裁判における被害者参加も、制度の主旨の理解が不十分な弁護士がいて被害者参加を妨げている例などが紹介され、今回のような市民的なとりくみの意義が指摘されました。弁護士役の学生さんから演じた感想が語られた後、助言を依頼した青野渉弁護士(札幌弁護士会、交通事件で被害者側代理人を多数引き受けている)は、「危険運転致死罪は、車は潜在的な暴力を振るっていることと同じであるとして傷害致死罪と同じ意味で作られた法律で、そのことを司法関係者は再度認識するべき。今回の模擬裁判例も危険運転致死罪に相当すると思う」とコメント。短い時間でしたが、参加者からの多様な角度からの積極的な討論参加で、大変有意義な講座となりました。



講座2と併せて書いていただいた参加者の感想を次ページに紹介します。

感想アンケート

「クルマ社会と交通教育」に参加して

★ 今回は、模擬裁判をやりましたが、被害者の方のお話を聞いて、改めて、飲酒運転は軽視されているのが分かり、これから見直さなければならない問題だと思いました。裁判員裁判について、今まで否定的な考えを持っていましたが、飲酒運転における裁判については、司法の目だけではなく、国民の目も必要なことに気がつきました。(学生)

★ 自分は車に乗っていて、よくあの自転車危ないなあなどと思っていた。そこで今回の模擬裁判をやって、被害者と被告人の行動の関係について改めて考えさせられた。車に乗っている人も歩行者なども、全てに優しい道路は必要だと感じた。(学生)

★ ロードキルの問題について

私も車の運転をしているときに動物(死体を含めて)に遭遇することが多々あります。いつぞやは、1車線同士の前方カーブの道路を走行中に、ヘビが出て来たことがあります。私は、ハンドルを切りました。もしもあのとき、対向車線に車が来ていたら、きっと接触していたと思います。ロードキルの説明のときに、つい思い出しました。私も、動物たちの命は尊重すべきだと思います。(学生)

★ ロードキルの問題について、今回の講座に行くまでは全く知りませんでした。このような問題を国が軽視して、誰が取り組むのか、貴重な機会だったと思っています。

★ ロードキルという言葉は初めて聞きました。人も動物も、いつどこから出てくるか分からないので、動物が出て来そうな場所は道路を管理する者が対策をしておかなければならないですし、人がどこからでも出て来そうな場所では、運転する者も常に集中して運転すべきであると思います。(学生)

★ 普段あまりふれることができない交通事故の内容にふれることができ、すごく勉強になりました。動物と人間が原因でおこる交通事故について深く考えさせられました。どうもありがとうございました。(学生)

★ 今回、この講座に参加させていただき、色々とお話を聞いて大変勉強になりました。「ロードキル裁判」についてのお話では、警察が「(キツネが飛び出した時)自分なら轢く。ハンドルを切るのは間違っている」と言っていると聞いて、その人の感性を疑いました。私は小動物ひいても良いと思うような人は、いつか人をひいてしまいかねないと思います。また第1審で、費用が莫大なことを理由にあげていましたが、個人を相手にしているならまだしも、公団相手の事件でそれを大きな理由にあげたのは、どうかと思いました。また最

高裁の判決は非情すぎると思いました。(学生)

★ 今日の模擬裁判の内容は、交通安全と裁判、両方の面で、高校生にとっては良い教材になると思いました。一般道で、制限速度に合うスピードしか出せないしくみができるの良いと思いました。高校2年の女子の感性に感動！前田先生の授業の内容がきつと良かったから、生徒の感性を呼び覚まし、より引き出させたのだと感じました。(高校教員)

★ とても貴重な体験をさせていただきました。大学生の模擬裁判は新鮮です。前田先生の授業も、交通教育の意味の問い直しを迫るものでした。(高校教員)

★ 交通死亡事件を身近に感じる試みです。模擬裁判は自分が裁判員ならどう判断するか考えさせられました。ロードキルは、人も野生生物も等しく生命を大切にするのが交通死ゼロを目指す一步ということを学びました。

★ 一般道路において、ロードキルがなくなるような交通環境になれば、それは、人に対する死傷事故の低減にもなるので、とても重要な視点と感じました。

★ 初めて参加させていただきましたが、今後はできるだけ参加させていただきたいと思います。

★ これからもクルマ社会について勉強させていただきます。

★ 模擬裁判では、危険運転に問えるのかな？と感じました。居酒屋のサキさんを証言台に立たせるべきだし、検察を感じます。弁護側勝利のイメージを持ちます。

ロードキル問題では、最高裁に対し腹が立ちました。単独事故で(ロードキルと分からない)死亡事故がかなりの数発生しているのではないかと思います。6年で1例だから安全というのはおかしいです。

※講座2のロードキル裁判の授業実践については、この講座後、2011年2月25日札幌で行われた第10回「野生生物と交通」研究発表会(北海道開発技術センター主催)で報告した(下記「道新」2/26記事参照)論考を紹介することで報告に代えます。



研究発表会(北海道開発技術センター主催)が25日、札幌市白区セントラルパベンションセンターで開かれ、元高校教員で「スローライフ交通教育」の元前田教員が、ロードキル裁判を取り上げた授業実践を報告した。

ロードキルとは、道路に進入した動物が車にはねられ死ぬこと。前田さんは千歳市で2001年に道央道でキツネを轢くようとして事故死した父の例が、道管理の責任を求めて提訴した裁判について授業で紹介。生徒に道路交通で失われる命の重みを考えさせた。

自身も、1995年に当時17歳の長女を交通事故で亡くした前田さんは「スピード優先社会を築いて、人も動物も車に殺してはならないと学校で教える」と通言した。(佐々木孝)

論文紹介

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

前田 敏章 (元 千歳高等学校定時制教諭)

1. はじめに

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

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

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

なお、筆者がこの裁判に関心を持ち授業実践を構想した理由は、次の二つである。

一つは、私事であるが筆者の長女は16年前に前方不注意のクルマに轢かれ17歳で交通死している。以来、遺された親として、娘の犠牲を無にしないため、クルマの効率的通行を優先する人命軽視の「クルマ優先社会」を見直し、交通死傷被害を生まない社会を創るために、北海道交通事故被害者の会の活動などを行っているが、その中で本件事故の遺族との出会いがあり、裁判等の諸取り組みを支援してきたという経緯である。[2]

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

会を考える」という3時間のテーマ学習を実践していた。

2. ロードキル裁判の概要

(1) 事故の概要

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

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

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

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

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

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

(2) 遺族の願いと裁判の経過

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

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

- 2001年10月8日 事故発生
- 2003年3月31日 加害運転者起訴（目撃証言を求める意見広告・チラシ配布、告訴状・上申書・要請署名）
- 2004年8月23日 札幌地裁判決（上申書）
- 2004年9月 旧道路公団に対し国家賠償法2条に基づき、損害賠償請求裁判を提起。
- 2007年7月13日 札幌地裁は請求を棄却。原告控訴。
- 2008年4月18日 札幌高裁は旧道路公団の瑕疵を認定する逆転判決。（要請署名） 旧道路公団は上告。
- 2010年1月26日 最高裁第三小法廷にて審理、結審
- 2010年3月2日 最高裁判決（要請はがき）

(3) 裁判の争点

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

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

張点）は以下の3点である。

①国家賠償法2条1項の趣旨は、営造物（道路）の設置や管理の瑕疵は、設置者の行為の違法性や過失は問わず、客観的な「状態」によって判断されるものであり、当時の現場はフェンスの形状などからキツネが自由に出入りできる「状態」で、ロードキルが多発し、それによる本件以外の死亡事故も起きていたのであるから「営造物が他人に危害を及ぼす危険性のある状態であった」ことは明白である。

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

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

(4) 高裁での画期的逆転裁決

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

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

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

この判決はメディアも注目し、北海道新聞は2008年4月19日の1面で「道央道でキツネ避け事故死 旧公団の過失認定 防止策が不十分」と画期的判断を報じた。図-1は同紙35面の記事である。

しかし、旧道路公団側は上告。判断は最高裁に委ねられることになる。



図-1 北海道新聞2008年4月19日

(5) 最高裁は原審破棄

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

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

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

i) キツネ等の小動物の侵入があったとしても、自動車の死傷事故発生の危険性は高いものではなく、適切な運転操作での回避を期待できる。

ii) キツネ等への「本件資料に示されていたような対策」が、全国的に広く採られてはいない。

iii) 上記対策を講ずるには多額の費用を要するし、動物注意の標識は運転者への適切な注意喚起である。

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

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

表-1 キツネが人身事故の原因となった事例 [4]

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

3. 特別授業「ロードキル裁判」の実践

最高裁での判決に向けてはがき要請運動をとりくむ中、担当する理科授業でこのテーマを扱うことはできないかと検討した。総合的学習の時間での「クルマ社会を考える」というテーマ学習との関連もあったが、重要な司法判断がなされようとしているロードキル裁判をリアルタイムで学ぶ意義、および本件事故現場は生徒が通う学校所在地から30kmほどの身近な事例ということも考慮した。

(1) 授業の概要

- ・対象クラス：北海道千歳高等学校定時制2学年20名、

および3学年15名

・教科、単元、実施日：

2年「生物Ⅰ」、環境と生物、2010年2月22日

3年「理科総合」、特別授業、2010年2月24日

・テーマ：ロードキル裁判～人も動物も殺してはならない～

・目的：(i) 生命尊重、野生生物との共生という視点から、具体例として、ロードキルの現状と課題について学ぶ。(ii) 被害遺族のとりくみから浮き彫りになった野生生物と道路建設・交通の課題、そしてその背景にあるクルマ社会の問題について主体的に学ぶ。

(2) 授業の展開

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

① 導入：運転中に動物が飛び出したときの行動

最初に、前出2009年12月13日道央道での事故例を示し、運転していてキツネが道路に飛び出したら、自分ならどうするかについて、二つの選択肢「(A) 動物には可哀想だが、ハンドル操作で避けようとするのは危険すぎるので、中小の動物なら轢いてしまうと思う。事故に遭った人は不運だが、運転操作が悪かったと思う。(B) 動物を避けようと、とっさに、ハンドルを切ってしまうと思う」から挙手を求めた。

続けて、高速道路の安全問題について「(C) 高速道路では動物の飛び出しにハンドル操作で避けることは出来ないから、道路に動物が侵入しないように対策をすべき(D) 一般道も含め全ての道路に野生動物の侵入を防ぐのは無理だから、犠牲者には気の毒だがこの事故も仕方のない事故。動物も人も殺すなというのは無理だと思う」のどちらに近いか質問。生徒の反応はBとCが多数であったが、およそ3割の生徒はA、Dに手を挙げた。

② 本件事故とロードキルの説明：

・高橋真理子さんの被害事故の概要を説明

・高橋さんが捜査段階で担当警察官から言われた「(キツネが飛び出したとき) 自分なら轢く。ハンドルを切るのは間違っている」との発言について、遺族の気持ちと重ね合わせながら考えさせる。

・ロードキルの説明では、野生動物が道路に出てくるのは、道路建設によって棲みかを分断されたためであり、子別れや給餌というごく自然な行動であることを話し、例えば、2002年には全国で35,933件も発生し、件数も道路の延長に伴い増えていること(道路公団資料)などを説明した。そして、本件道路付近のロードキル件数(表2)、

および道内でのキツネが原因の交通死傷事例が頻発している現状(表1)について具体的に説明した。

表-2 ロードキルの件数道央道 苫小牧西IC～東IC付近 [4]

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

※その他：イタチ、リス、アライグマ、ウサギ、ネズミ、ネコ、イヌ

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

③ 裁判での争点：

高橋さんの取り組みと裁判の経過を説明する中で、前記2-(3)の争点について、フェンスは本件事故後行われた改修でも改善はされていないこと(図3)や、本件事故の12年前(1989年)の日本道路公団資料「高速道路と野生動物―人と動物の共存を目指して―」[8]から図4を示し、「接地面の土がやわらかいと、掘ってぐり抜けてしまうのでコンクリート化が必要である」との説明が付してあったことなどを強調した。

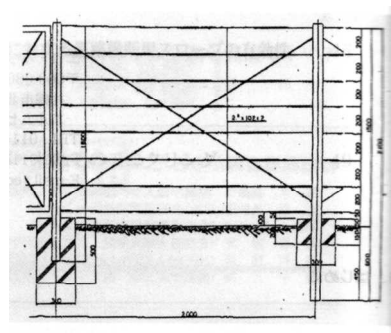


図-2 改修前の侵入防止柵[4]



図-3 改修後の現場の柵 [4]

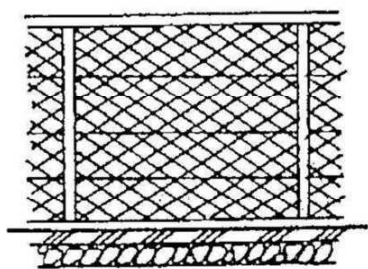


図-4 日本道路公団が示していた防止柵[8]

④ まとめ：

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

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

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

⑤ レポートを作成し生徒の意見を最高裁へ：

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

(3) 生徒が学んだ野生生物と交通の課題

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

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

■今から7年前に運送会社に入社して弁当の配送業務をしており、千歳から室蘭に毎日弁当を運んでいました。ちょうど白老のあたりを通るたびに猫やキツネ、犬など車

にひかれて死んでいるのをみました。最初の頃はかわいそうだと思い、心が痛いを感じましたが、仕事をしていくうちに“しょうがない、飛び出てくる動物が悪い”と思うようになりました。しかしこれからは違うと思います。なぜならロードキルについて前田先生が多くの事を教えてくれたからです。そしてロードキルに対して人生や信念を貫き通してたたかっている高橋さんのことを聞いたからです。高橋さん、裁判に勝って下さい。この裁判は、人の「博愛」と「慈愛」を人がとりもどすためのたたかいです。 【男子30歳】

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

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

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

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

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

■最高裁までいくこと自体がおかしい。責任のがれとか汚いです。死者がでていうのに、弁護士をつけるお金が在るなら工事に回すべきです。 【女子】

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

4. 提案 ～まとめにかえて～

(1) ロードキル問題の抜本対策に必要な速度制限見直し

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

表-3 民営化後の道内高速道路のロードキル[10]

動物別の路上障害物処理件数(北海道の高速道路のみ)					
	H18	H19	H20	H21	合計
たぬき	362	402	382	460	1606
きつね	305	277	282	348	1212
いのしし	0	0	0	0	0
しか	33	31	40	32	136
くま	0	0	1	0	1
いぬ・ねこ	109	127	120	107	463
鳥類	641	792	718	796	2947
その他動物	260	297	330	458	1345
合計	1710	1926	1873	2201	7710

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

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

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

例えば濃霧や吹雪による視界不良時に速度制限をするように、ロードキルや動物出現情報があつた区間は、動物の飛び出しが原因の交通事故を起こさせない安全な速度～例えば高速道路においては時速60キロ、一般道

路においてはさらに低速～に制限することが肝要である。動物の習性から時間帯の特徴が顕著であれば夜間への制限という検討もあるだろう。運転する人もそして動物も衝突を避けられる速度設定を徹底しなければならない。

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

(2) クルマ社会を見直し、脱スピードへの意識改革を

ロードキル対策に肝腎な速度制限が関係者の間でも課題にされてこなかったのは何故か。筆者はこれも現在のクルマ優先社会とそれを支えるスピード幻想社会にその因があると考え。「人も動物も殺してはならない」という野生生物と交通の課題解決には、行政関係者をはじめ社会全体がクルマ優先を脱する意識改革が必要である。

政府は現在「交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱」としての、第9次交通安全基本計画を検討中である。その中間案の中でも「道路交通事故による経済的損失」として「(非金銭的) 死亡損失23,300億円、

(医療費、慰謝料、逸失利益等の金銭的) 人的損失14,840億円」などという数値を出しているように、命を経済的損失と論じる悪しき功利主義を背景に生命尊重を冒涇する「クルマ優先社会」が形成されている。人の安全や環境保全という課題に馴染むべくもない筈の「費用対効果」という概念が常用されているのである。

日本における「野生生物と交通」の諸課題への対策の不備を、中島敦司は「スイスにおける人と自然に優しい“近自然道づくり”」[12]の中で次の様に指摘している。

「(スイスは) 国中が開発の影響を受ける可能性のあることを前提に、日ごろから国中の自然環境の調査を実施しているのである。日本の場合、計画が先にあって、それから対象地とそれに極めて近傍とも言わざるを得ない「周辺」のアセスが行われるに止まっていることが大半」。さらに中島敦司は同じ報告の中で、スイスのアウトバーンを移動した時に、幅約100mの「エコブリッジ」(スイスでは概ね50m幅が基本)を見て、最大でも20m程度の日本との差を実感したとも述べている。

(3) 野生生物と交通の課題を学校教育で

教育基本法の定める教育の目的は「人格の完成」であり、命の教育はその重要な要素である。学習指導要領の生物分野の目標にも、「生命を尊重する態度を育て」

(小学校)、「自然と人間のかかわり方について認識を深め」(中学校)、「生態系の保全の重要性を認識すること。人間の活動によって生態系が攪乱され、生物の多様性が損なわれることがあることを扱うこと」(高等学校)などと位置づけられている。[13]

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

表-4 学校教育での「野生生物と交通」のテーマと位置づけ例

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

総合：総合的学習の時間

5. おわりに

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

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

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

参考文献

- [1] 佐伯緑・飯塚康雄・内山拓也・松江正彦、2005、マイナスからプラスへ～野生生物のための積極的な道路整備、第4回 野生生物と交通：41-48
- [2] 前田敏章、HP「交通死、遺された親の叫び」：<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/>
- [3] 前田敏章、2008、スローライフ交通教育の意義と教育現場での実践事例、交通権25号：73-87、交通権学会
- [4] 小川 巖、2006、キツネが原因の高速道路における人身事故死の事例と侵入防止対策、第5回 野生生物と交通：5-10
- [5] 最高裁判所第三小法廷、平成22年（受）第1418号判決、平成22年3月2日
- [6] 札幌高裁、平成19年（ネ）第247号損害賠償請求控訴事件判決、平成20年4月18日
- [7] 北海道交通事故被害者の会、2010、会報33号：4-5
- [8] 道路建設における野生動物等対策調査委員会、1989、高速道路と野生動物一人と動物の共存を目指して－：42 日本道路公団
- [9] 北海道新聞1996年4月8日「生きもの生活白書」
- [10] NEXCO 東日本お客さまセンター 2010年12月
- [11] 山本千雅子・岸邦宏・佐藤馨一、ロードキルに起因する交通事故の道路管理者責任についての海外判例に関する研究、<http://www.gradus.net>
- [12] 中島敦司、スイスにおける人と自然に優しい「近自然道づくり」 http://www.wakayama-u.ac.jp/~nakat/PDF/syunka_road.pdf
- [13] 小学校・中学校・高等学校学習指導要領、2008～2009、文部科学省

レジュメ紹介

「スローライフ交通教育の会」学習会 (2010/7/24) での話題提供より イリイチの「エネルギーと公正」を読む 札幌学院大学 山本 純

1. はじめに

- * 今回の話題提供の意味について
- * 「難しいことをかみ砕いて解説する」ということと
「かみ砕いて難しいことを問う」ということ
(宮崎哲弥「私の視点」朝日新聞2010年7月21日付)
- * 「納得」と「思索・論議」の違い
マイケル・サンデル「これからの『正義』の話をしよう」
(政治哲学)
- * フォード社・ピントの欠陥問題と「功利主義思想」
安全性を確保することの総便益と車両を改良する総費用の比較考量
1970年代初め 幹線道路交通安全局 (NHTST) は、交通事故死のコストを20万ドル/人とした。貨幣という単一の価値で比較することができるとする思想と道德問題。
- * 速度規制の強化 (死亡事故の減少) と規制の撤廃 (事故死の増加)
1974年 高速化による移動時間短縮の経済的利益はどれくらいか?
1980年代 時速10マイル (約16km/h) 早く運転するための経済的利益は「154万ドル/死者1人あたり」とされた。
- * 我々は「何を問う」のか? あるいは「問うべき」なのか?

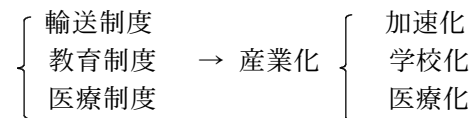
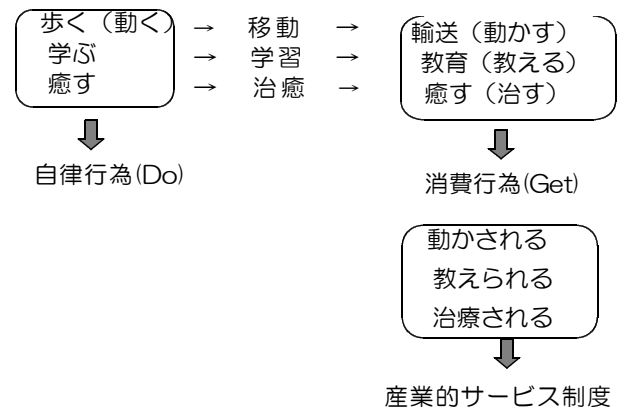
2. イリイチの基本視点

- ～現代社会とはどのような社会か? そこでの根本問題は何か?～
- * 「産業社会」批判 資本主義vs. 社会主義 という対抗から離れた思想
例えば、K. マルクスは資本主義批判を行い、共産主義社会への移行 (資本主義の止揚) を歴史的必然と考えた (歴史的発展段階論)。経済学における科学性とイデオロギーの問題。
- * 資本主義にも社会主義にも共通する問題がある。
(止揚し得ない問題)
現代社会の最大の特徴＝「産業主義」
産業→社会の物質的基盤
- * 産業主義＝商品生活様式の確立 商品世界＝消費社会
- * その社会では、どのような事態が進行するか?
①「得ること」>「行為すること」
②平準化 (等質化) →「必要」の変化
③専門家集団の形成

- * その結果、生じる問題は何か?

- ①サービスの義務的消費化
- ②専門家集団の権力化
- ③個人の自律性の疲弊

- * イリイチの価値論的視点



3. エネルギーと公正

3.1 エネルギー危機・・・「社会秩序維持の速度限界」

「大量のエネルギー消費は、環境破壊だけでなく社会的諸関係を退廃させる。」

→技術権力体制 (テクノクラート) に支配される

- * エネルギー政策の三つの道

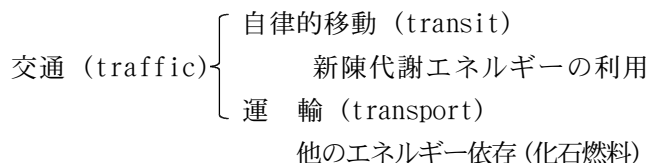
- ① 「産業化の促進」＝一人当たりのエネルギー使用量を増大させることが福祉につながる。
- ② 「産業の再組織化」＝社会の有力なメンバーがエネルギーの変換効率を高め、機械エネルギーの使用を節約していく。
- ③ 「エネルギー使用の限界設定」＝エネルギー使用の「閾値」

ある適正な臨界水準を超えると、人への社会管理が増大し、政治体制・文化環境が退廃する。

社会における不平等、不公正、非効率、荒廃、無力化の進行。

「閾値」は時速15マイル (約24km/h)、あるいは「自転車速度」

3.2 交通の産業化・・・「自律的移動と運輸」



運輸に依存すれば平等性は次第に失われ、「運輸産業がセットにして不平等に分配する大量のエネルギー消費を強いられ、多大の時間をそれに費やすことになる。」→「スピードに麻痺した想像力」、「生活時間の実質的譲渡」

自律性の麻痺、強制されていることへの無頓着

不平等の増大、時間の欠乏、己の無力化、支出の強制など→その解決には、より迅速な交通体系の技術革新とその普遍化を求めるという盲目性。

消費される時間＝時間の交換価値化 階級化、格差社会の形成

「社会が時間に価値をつけるとき、公正と乗り物の速度とは逆比例する。」

速度が目的地のヒエラルヒーを組織し、その目的地のセットがそれぞれの特定の水準の速度に対応し、一定の旅客の階級を規定する。

3.3 自動車のラディカル独占（根本的独占）

* 経済学用語での独占とは、産業における一企業の市場支配のこと。

「ある商品やサービスの市場において、売り手（供給者）が一人（一社）しか存在しないこと」

* ラディカル独占（イリイチの造語）とは・・・運輸が全てを独占する

「ある商品やサービスが支配的になり、それ以外の商品やサービスを選べなくなること」

- ・自律的移動を潰す 自律的移動と運輸の調和・補強関係の喪失
- ・膨張をつづける運輸 「生産された距離」の消費への強制
- ・人間の個人対応によるニーズ（欲求）が、生産され強制されるニーズへと変化
- ・その産業だけがみたしうるニード（欲求）を新たに創り出し、形成していく
- ・意識も固定化する「理解されない速度限界」と対抗力としての「反研究」
- ・技術者、計画者、政策担当者、研究者、利用者（市民）

3.4 テクノロジーの配分状態

- ① 低装備 各市民に自転車一台、交通サービスとしての変速付き自転車の供給が為されない技術水準、自転車交通のための良い道路もない段階

- ② 過剰装備 社会生活が運輸産業に支配され、その産業が階級の特権を決定し、時間の欠乏、運輸サービスの消費を強制する段階

- ③ 適正装備 適正な速度交通がある最適なエネルギー定量によってなされている多面的な均衡をテクノロジーが実現している段階

＝ 自律的移動を中心として、それと調和しつつ補完する運輸とのバランスのある交通体系の段階

→ 適正速度とは？ 歩行スピードと自転車スピード、その3倍

③の状態の社会をどう実現するか？

自律して生きる「空間」の社会的再建

無制約な産業発展を是とするイデオロギーを拒否する人々の行動

政治的共同体の万人の理解に基づく利益の反映
決意

4. 結び；「公正」（equity）とは何か？

万人に一定の速度が快適に多様に提供され得ていくことであり、そしてそれは速度やエネルギーに一定の限界が設定されていることで実現される。万人に平等な速度が与えられるのではなく、多様な速度が歩くことを基準に保証されていることである。

（山本哲士 2009）

制度の物質的基盤論 「ある閾値を超えると逆生産性が生み出される」 社会の批判認識

以上

【編集者より】

上記レジュメは、昨年7月24日の当会研究会において、山本先生より話題提供という形でレクチャーいただいたものです。

本年3月11日の東日本大震災による未曾有の被害があり、命と安全の問題、そしてエネルギー消費の問題など改めて深く問いかけられています。こうした中で、例えば4月18日に栃木県鹿沼市で小学生6人が犠牲になりましたが、相も変わらず日常的に生じ麻痺している交通死傷問題の深刻さと課題の大きさを改めて捉え直さなければならないと思います。

今号の編集に当たり、紛れもない人災である原発事故の危険と、クルマによる被害の連関から、現代が直面する課題解決の視座と方向性を考えるとき、安全とエネルギーの根底的問題を分析し提起したイリイチの「産業社会」批判の現代性と重要性を再認識させられましたので、山本先生に承諾を得てレジュメを掲載させていただきました。その際山本先生は、「イリイチの社会観には見るべきものがありますが、その社会の実現という点では、まだまだ多くの議論が必要と考えますし、イリイチを批判的に摂取する事が重要と考えます」と付言されていたことも、申し添えます。

