

巻頭言 * 不作為



中嶋 弘
横浜市アレルギーセンター所長

今はテロと狂牛病の話題でもちきりですが、少なくとも半年前にはデフレ不況とハンセン病国家賠償請求訴訟が最大の話題だったと思います。

後者は、国立ハンセン病療養所の元患者らが「隔離政策で人権を侵害された」として国に対して賠償を求めた裁判で、熊本地裁は「隔離政策の違憲性は明白」とし、「1996年のらい予防法廃止までそれを改廃しなかった国会には立法上の不作為があった…」と判決しました。

この問題は正面から取り上げるとキリがないので、今回は耳慣れない「不作為」について考えてみたいと存じます。不作為とは、広辞苑によると「行為の一種で、あえて積極的に行動しないこと」で、法律用語とあります。日本らい学会と旧厚生省はすでに非を認め、らい予防法廃止の前後に反省と謝罪を表明し、一応作為を示しましたが、国会は作為を示したことはありませんので、不作為が適用されたのかも知れません。それでは不作為は、医学界、行政、立法だけの問題でしょうか。学会や行政を鋭く批判しているマスコミにも不作為があったことが後日指摘され、謝罪をすることはなかったが若干の自己反省を示したところもありました。

これまでに不作為という言葉が出てきたのはこの2件位かと思われませんが、他の訴訟では用いられているかも知れません。いずれにせよ、今回のように重大な判決で用いられると、その判定基準が一般に

も分かるように示される必要があるように思われます。すなわち、法で罰せられる不作為と罰せられない不作為の違いであります。この度の裁判長は、今回の提訴ではじめてらい予防法を読んでこんなひどい法律があったのかと驚いたというようなコメントを出していたように記憶していますが、司法関係者が現行の法律をチェックしなかったことが不作為にならないのは何故でしょうか。我々国民のほとんどは不作為であったと思われませんが、不作為にならないのは何故でしょうか。血液製剤によるエイズ問題で、元厚生省の衛生局長が適切な処置を取らなかったとの理由で有罪になりましたが、これは不作為とどう違うのでしょうか。法律にまったく疎い私には分からないことばかりであります。この度のハンセン病国家賠償請求訴訟は、画期的な判決で私個人としてはほぼ全面的に賛同しておりますが、今後、狂牛病問題やテロ対策問題や不況対策問題やその他諸々の問題で不作為が持ち出されたらどうなるのでしょうか、少々心配になります。

不毛な議論で貴重な誌面を使い恐縮ですが、私に関係が深いハンセン病問題から不作為を取り上げ愚見を述べました。皆様のご高見をお聞かせいただければ幸いです。

神奈川県皮膚科医会の益々のご発展を心からお祈り申し上げます。

僕とポルシェ

浦野一志

私はとくに車に詳しいわけではありません。たまたまあこがれの、ゴルファーでもある白洲次郎さん（2年前に亡くなられた白洲正子さんのご主人）が生前、自分でポルシェを運転してゴルフ場にかよっていたという話を聞き、ミーハーな自分は身の程知らずにあこがれていました。

あるとき先輩の早川先生に相談したところ、君は貧乏勤務医でお金がないだろうからおもいきり値引きするよう知り合いのディーラーに頼んであげると言ってくださいました。早川先生はポルシェはとうの昔に卒業し、現在フェラーリを2台持っています。昔は自慢のフェラーリでゴルフ場によく来ましたが、車高が低いため駐車場で車止めに乗り上げて以来、ゴルフ場で見ることはなくなりました。

当初、ポルシェ911は高額なのでボクスターの購入を考えたのですが、ミッドシップエンジンのためうるさくて助手席の人と携帯電話じゃないと会話ができないと聞き、911カレラ4を購入することにしました。自分の年収を超える契約書に印鑑を押すときは、緊張のあまり手掌多汗症に短時間罹患しました。あこがれのポルシェはいつくるのか聞いたところ、半年後には納車できるでしょうと言われびっくりしました。2年前の当時はアメリカの好景気のために車の生産が追いつかなかったそうです。

納車当日、1分ごとに窓の外を見ていたところ、ドドドドと低い、かつ大きな音の911カレラ4が我が家の前で止まりました。このエンジンを早朝に鳴らしたら近所迷惑だなと一瞬思いましたが、あまりのうれしさに一瞬で忘れ、インターホンが鳴る前に、主人が帰ってきた飼い犬のように家を飛び出しました。

簡単な説明の後、ディーラーの人はもう1台の廃車寸前のカローラで帰って行きました。まずは手始めに近所を一周しようと思ったところ、今まで左ハンドルは一度も運転したことがないのに気がつきました。友人の「初めての左ハンドルでいきなり高速道路を走ると間違っ



激突するので注意しろ」との言葉を思い出し家の周りを3周しました。

その後、念願のポルシェでゴルフ場に行くという夢を果たして幸せな2週間が過ぎたある日、事件が起きました。キーを回してもエンジンがかからないのです。早速、ディーラーに電話したところメカニックの人が2人、あの廃車寸前のカローラで来てくれました。メカニックの人達は笑顔で色々調べてくれましたが額には大粒の汗が流れており、1人の人がぼつりと言いました。「持っていこうか」。その意味を理解するまもなく、もう1人の人が携帯で自宅の住所を告げていました。メカニックの人は「20分で提携しているレッカーが来ますので、工場に持って行き徹底的に調べます」と言いました。20分もしないでレッカーが来て、手馴れた様子で車を引張り上げて持って行きました。その晩はなんか家族が入院したような寂しい気持ちで、いつもよりビールの缶が2倍空きました。

1週間後、「盗難防止のため鍵にマイクロチップが入っていて、それが調子悪かった」と言って車とTシャツとキーホルダーを置いていってくれました。

その後、1週間は動いたのですが再びエンジンがかからなくなりました。再び連絡したところ、あのカローラであのメカニックの人がぼつの悪そうな顔でやって来ました。そしてカローラに遅れること数分であのレッカー車が来て車を持って行きました。その晩は、いつもの3倍の缶ビールが空になりました。

た。2度の車の入院で気が付いたことは、すぐレッカー車がやってくるということです。つまりそれだけたくさん入院の需要があるのかと思うと、3回目の入院時は堂々とお見送りしてあげようと思っています。

その後は今のところ問題なく、近所迷惑も顧みず早朝からダダダダと大きな音をあげて、東名のソアラの覆面に気を付けながら快調にとぼしています。

先日、ディーラーに1年点検に持って行くと、「とくに問題の箇所はなにもありませんので、通常の点検とオイル交換しときました」と言い、目の前にさりげなく請求書が置かれました。その金額をみ

た瞬間、なにもないのにこの値段だったら、なにかあったら大変なことになると思いながらカードで支払いました。そして帰り際に「次回の点検は3月にいたしましょう」と言われたので、忘れないように手帳に書こうとしたら、メカニックの人は笑顔で「河豚の季節も終わりになってきたら連絡してください」と言いました。

ポルシェに乗っている間は、とても河豚なんか食べる余裕はありません。どなたか財布に余裕のある先生がいましたら河豚を食べさせてください。この次いつ点検に持っていったらいいかわかりませんから…。



私の趣味《2》

飽きっぽいから

小幡秀一

“ご趣味は？”と問われると、私は決まって「妻とゴルフとパソコンです」と答える事にしている。但しその順番は秘密であり、妻について書くには差し障りもあるので、ここでは書くわけにはいきません。書き出しの冗談はここまでにして本題に入りましょう。

今までいろいろなことに手を出してはきましたが、結局は私自身が一番の趣味とは、良く言えば「一ひねりする事」言い換えれば何をやるにも、そのまま使わず何かいじりまわさずにはられないことのように。たとえばゴルフにしても、コースをまわるのは好きですが、むしろクラブのグリップを換えたり、一度も練習せずに鉛をつけてバランスを変えたりしてしまいます。最近ではシャフト交換などを自分でやってみたくなり、工具や作業台を徐々にそろえたりしているところです。

2つ目のパソコンについては、その入り口は、開業するにあたって経理をやるのに何かよい方法はないかと考えた時。それはもう10年以上前になりますが、経理専用ソフトを買えばよいものを、わざわざ自分で作ろうと、手にしたのがLOTUS-123でした。マクロを作ったりして、苦労して使えるよう

になった経理のファイルはDOSから始まってWindowsの現在まで立派に現役で働いてくれます。

ところで私たちが皮膚科医である以上、臨床写真や病理のスライドは勤務医時代から保存や撮影ミスなど、学会前大騒ぎをした事を思い出します。皆さんは違うと思いますが。例えば最初撮ったスライドの状態が悪く、急遽撮影しなおし、特急で現像してくれる現像所で、出来るまで待ったりした事も今では良い思い出です。PCの進歩はかなりこの部分の問題を解決していく、或いはもうすでに解決しているのではないのでしょうか。

学会、講演会を見てもスライドを使用せずパソコンデータのままプロジェクターに出力するようになってきています。皮膚科はどうも従前の銀塩カメラに固執するあまり逆にこの点で遅れているのかもしれない。かく言う私もつい先日までは銀塩写真とデジタルカメラと両方で記録していました。現在ではデジタル画像も進歩して、ちょっとしたものではほぼ見劣りしません。私自身は、現在、顕微鏡所見はFUJIFILMのHC-300、臨床写真に関してはFUJIFILMの一眼レフデジカメのはしりである

DS - 505とFinePix6900zのマクロキットを使っています。

このマクロキットはちょっと見には玩具みたいですが、リングフラッシュ付でなかなかの優れものです。以前は、Medical NIKKORで撮影したスライドからスキャナーで取り込んでいたのですが、いかにも時間がかかりすぎ、結果なかなか整理がつかない事になっていました。顕微鏡撮影に関しては、ただそのままHC-300の撮影セットを購入するとかなり高額になってしまうので、顕微鏡へマウントするデジタルカメラの部分だけを購入し、あとは自作のPCからアクセス出来るように作り上げました。これなども、販売者泣かせの人間なのかと思ってしまう。

パソコン本体もWindows以降になるとBTOのGATEWAY、EPSON機では我慢できずに自作に踏み切りました。現在では自作2台。妻、子供用、旅行用の小型を含めて7台が稼動中です。この様に書きますと、ブラインドタッチでさらさら入力しているように思われますがそんなことはありません。パソコン本体もかなりいじりまわしてあるため、暴走・フリーズは日常茶飯事です。

そうそう次女がまだ小学生で、本人用のパソコンを購入したばかりの頃のことですが、私が仕事で、べそをかきながら「お父さんフリーズしちゃったよ」と電話してきた時の事は懐かしい思い出です。仕事ですから、一言「電源コードを抜いちゃえ…」。勿論その後、次女機は今もスムーズに動いています。

最近では画像処理のソフト、ハードへの興味も一段落。またぞろ悪い虫が動き出し、クロックいじりや、バッタもののハードを組み込み、作動するかワクワクしながら電源を入れる。こんな事が今一番の楽しみです。この辺りはハードを壊さない限り、あまり金銭的には問題が無いのですが、そろそろCPUのPentium4がお手頃になり、マザーボードも揃ってきたところで、もう1台組みたいな一と思っています。こんな事を考えているのも、実は現在腰痛が出ていてスポーツなどはじっと我慢しているところであるからかもしれません。

取り留めの無い話になってしまいましたが、結局飽きっぽい性格を、いくつかの事を行ったり来たりすることで続けているのだと、今回原稿の依頼を受けて悟っているところです。

私の趣味 《 3 》

たかが自転車されど自転車

川久保 洋

自転車の楽しみ

自転車というものはまず非常に魅力的な乗り物です。なにがどう魅力的かといいますが、まず第一に、それ自体では直立静止しません。多くの方は初めて自転車に乗ることができた日の感動をいまだに覚えていらっしゃると思いますが、あれはなかなか嬉しいものであります。で、この乗り物は乗り手の動的な関与があってはじめて完成する系というわけで、それは他の二輪車と相通ずるものでしょう。かつては4輪車もギアにシンクロがなく、パワーアシストもないという具合で運転に特殊な技能を要するものだったのかも知れませんが、技術の進歩

とともに乗りこなすという感覚は薄れつつあるのではないのでしょうか。その点、二輪車の場合は動的なバランスをとる必要がまだなお残された領域で、そこがまた面白く飽きないところだと思います。

そして、ふつうにジョギングで走れば数キロメートルも頑張れるかというのが、この道具のおかげで50いや100kmも走ることができます。それもさしたるCO₂排出も伴わないというのが地球環境に対して有利、騒音も黙って走っていればまず問題ないでしょう。まあいわば魔法の絨毯ということで、とくに小・中学生には人気の乗り物というわけです。長ずるに従っては自動二輪や自動車に興味の対象が

移っていくことが多いのですが、こと自転車の場合にはそれらにない特徴があり、ついつい離れられずいつまでもという人もいます。それはなぜかと申しますと、自転車は自分のイメージを実現することができる数少ない乗り物の1つだからで、人によっては自転車を「魔物」と表現しているくらいですが、このへんは少しなじみが薄い話だと思いますのでそのお話をいたしましょう。

魔物？魔法の絨毯？

確かに自動車でもある程度は自分の好みに改造できますし、また少量生産車の世界ではもっと自由度がきくと仄聞いたしておりますが、設計の段階から関与して、おまけに自分の好きな色にすることもできるし、フォルムもこれだというイメージを具体化することができる乗り物は他にはないと思います。

自分で一から作る愛好家もいるようですが、まあそれは特別な場合としても、自動車と違って部屋の中に持ち込んで、それを見ながらお酒も飲めるし、駐車場代もかからないし税金もかからない。平気で部屋に持ち込むので家人は妙な顔をしますが、最初からそういうものだと言いつけさせれば、そういうものかと思うものであります。メンテナンスはちと手間がかかりますが、これとて日頃から心掛けていけば、まあ問題ないでしょう。

乗ってみれば健康にもよく、多少体重が増えていても膝にかかる負担は少ないところがジョギングよりも有利な点です。同好の士も最近ではインターネットのおかげでなんとか見つかり、かつてほどの情報不足には泣かされなくなってきた、とまあいいこと尽です。

よく訊かれるのですが、「御趣味は？」という問いに対して「自転車で」「はあ、それではマウンテンバイクですか」「いやー…」「じゃ、トライアスロンかなにか？」「いえ確かに腹周りに浮き輪はついてますが、これは泳ぐためのものでない飾りの浮き輪で、それはちょっと違ってモゴモゴ…」と歯切れの悪いお答えをしているのですが、その「モゴモゴ」部が少しおわかりいただけましたでしょうか。それではさらにその細部について触れることにしましょう。

読者諸賢も自転車で風を切って走る時の景色の流れ、空気の感触、などなどご体験なされたことが多いのではと存じますが、それが自分の好きな自転車



なら、なお喜びもひとしおということはお賛同いただけることと思います。では、何だその自分の好きな自転車とは？ということですが、何を皆様お考えになるでしょうか？色？そうです。色は非常に重要で、たとえばその昔、渋いだろうと思って黒っぽい銀色の自転車を作ったのですが、坂にかかっても、そういう車だと根性が入らず、あーもう止め止め、と相成りまして、乗るたびに気が滅入ってとうとう塗り替えたぐらいです。歩いて押すと、まあそれはそれで見える物が変わって面白いのですが、そこはそれ自転車乗りの本道から外れているわけで、やはり自転車には乗っていたい、鯛を釣りにいったら鯛ではなく鯛を釣りたい。で、それにはやはりそれなりの色であって欲しいということです。競技用の車では「よしいくでっ！」って色がいいのでは？あるいは旅行用の車では、あたりの景色とマッチする色合いがよいのでは？といろいろ考えることになります。まあそこは東洋インキとかの色見本帳とかをためつすがめつ眺め、ようやく決まった薄めのメタリックグリーンに塗るとしましょう。

じゃ他にその「自分の好きな」って要素はなにかなということになりますが、これが実はデザイン的に空間を切り取るパイプの角度やら、パイプ同士の継ぎ手のデザインですとか、あるいはそこに組み付ける部品の形やら角度やら光沢やら、まあそういうものが渾然一体となって1つの系をなしている、それが自分のイメージと一致した時に「自分の好きな」

となるわけでありませう。我田引水めきませうが、細部の変化から全体に思いを馳せて本質を把握するというのは私達の仕事の1つでありませうして、そうすると仕事で養った感覚と、こういって一連の考えは相通ずるものがありますませうか。

ところで、先ほどから「自転車を作る」という言葉が頻繁に出てきたませうが、これはどういってことか疑念を抱かれた方も多いと思ひます。こういって自転車では、軽量化と耐久性の向上を目的に車体にマンガンモリブデンとかクロムモリブデンなどの合金鋼によるパイプを使ひます。そのパイプを適切な長さにか切ってヤスリをかけ、銀ローで接合（ロー付け）してフレームを作ひます。それをメッキ・塗装して、車輪などの部品を組み付けて完成するのです。このような自転車は1940年代にフランスで開催されていたコンクール・デュラルマン（軽量サイクリング車による一種のラリー）、あるいはコンクール・デレガンス（自転車と乗員の優雅さを競い合う催し）により発展しました。70年代までは機械成型ではなし得ない微妙なカーブをハンドメイドで実現していた工房がパリに2ヶ所ありましたが、当時はさらに多数の職人が技を競い合っていたようです。しかしながら今日では跡継ぎもなしようで、そこまでの技術はフランスではほぼ絶えたと言ひませう。ただ、そこで生み出された自転車の数々は、この世界にあって常に指標的役割を果たしてあり、まだなおある種の教科書的存在となつてありませう。なにが特徴的かと申しませうと、端正かつ走りようなフォルムでいって、そして非常にダイナミックな面構成で見るとを圧倒いたひませう。実物は個人蔵が多く、なかなか見ることができなしようですが、神田のアルプスといひう自転車店（www.alps-cycle.co.jp）に1台あるのをつい先日発見しました。1960年代に日本にこのような車種が紹介されて以来、本邦にもその流れを汲むものは数多く存在しますが、それぞれの工房で独自の解釈と発展を遂げてあり、そこにまた味わひがあります。例えばさいたま市山久保の東叡社は、こういって自転車を手がけていることで知られてありませうして、日本におけるこの手の自転車のパイオニア的存在と言ひませう。フランスオリジナルが一言でいえばダイナミックなのに対して、こちらは端正かつ秀麗ってやつで、スポーツ用自転車の日本的解釈としてまことに興味深いものがあります。



まあいくら御託を並べたところで料理の説明を文書でしているよなものですから、とりあへず私の車を狙上にかのせ、なにがどうだといひことに少しだけ触れてみませう。ちなみにこれは実際にサイクリングに使おうと思ひて1980年代後半に京都の自転車屋さんを介して東叡社でつくったものませう。したがひませうして、傷もつくし減りもするが乗りやすかつこいひのが欲しいといひのがコンセプトで、こつたことは何一つしていません。なぜ京都かと申しませうと、当時その自転車店の店主がサイクリングに非常な情熱を傾けてありませうして、そこの作品が眺めるだけでなく実際に使う自転車としても非常に優れていひたからでありませう。

さて御覧になつていひかがでしようか。泥よけは旅行用自転車にとって必須アイテムですので、この車にももちろんついてありませうが、これとタイヤとのクリアランス（隙間）が前後で一定かつ空き過ぎていひないか、といひのがまずポイントです。無駄のない機能美はここから生まれるのですが、これは実は自分でやってみると非常に難しい。私ももうかれこれ延べ数十台は組んでは外し、大いに悩ひました。買ってきてつけるだけだと間違ひなく「なんだこりゃ」になります。とくにフランスからの製品はその傾向が強く、老舗には泥よけ修正術の名人が1人は必ずいたものませうでした。で、タイヤにはトレッドといひう路面と接する部分と、サイドウォールといひう乗り心地や耐久性に関わる側面部分がありますが、いってみれば表皮に相当するトレッドがちょっとだけ見えつつ真皮にあたるサイドウォールが見えるといひのが好ましい姿でありませうして、そのためには泥よけとタイヤとのクリアランスを数ミリの単位で調整する必要があるのです。これがまた難しく、また愉しみでもあるんではあるのですが、このへんの事情を書き出ひませうするときりがなしようので、今後皆様自転車を御覧になる時

にまず一言「ううむ、クリアランスがきれいに出ていていいですね」とおっしゃると、茶わんの裏側を覗いているような雰囲気が醸し出せるとだけ申し上げましょう。泥よけはクリアランスだけに注意すればよいかというところではなく、さらに端の切りそろえ方、前端の位置、後端の高さ、取り付けのアルミ丸棒（ステー）の太さとその止め方、そしてステーの位置がすべてほかの構成要素に対してどのような配置になっているかということがまた問題となってきます。たとえば、前車軸を通るようにペダルのついている大ギアに接線を引くとお考えください。ちょうどその位置に泥よけの取り付け棒がくるようにすると、余分な線がないように見え、すっきりします（自転車の写真をご覧ください）。それじゃ、後ろの車輪では前ギアの中心から後ろ車軸へいくパイプの延長線上に泥よけ支持棒を配すればよいかというところ、今度はそうではありません。もしそうすると、自転車の全体の印象が非常に鈍重なものになってしまいます。正解はその延長線上より気持ち上へはねるようなところに配置するというもので、こうすることによって軽快な感じを表現することができるのです。

つぎにごらんになって気がつかれるのは後ろの変速機、後ろの車軸の下方にある小さな部品ですが、この角度がサドルのさしてあるパイプ（シートチューブ）とほぼ平行になっていることでしょうか。これが、ちょっとでも変速機が立ち過ぎている（鉛直に近づく）と、もう走らない車という感じになるのが非常に面白いところです。かといって、取り付けの変速機を選択を誤ると今度は寝過ぎて、とうてい俊敏なチェンジができるようには見えなくなるので、フレームと部品との兼ね合いも知悉していなければなりません。余談ですが、自転車を横から写真にとる時は大抵この側からで、ギアのついている方が自転車の表側です。ちょうど尾頭付きをお皿に並べるのに向きが決まっているように、自転車も通常こちら側から見るものなのです。どちらも進行方向が向かって右に位置するのは偶然の一致でしょうか。組織を供覧するときは表皮を上にするのと同じくらい決まっている感覚といえればおわかりくださるでしょう。

ちなみに、こういう種類の自転車が僅かしか存在

しないドイツでは、このへんの事情は全く頓着していないようで、ミュンヘンのドイツ博物館に展示してある自転車はすべて裏側を客の方に向けています。なんてことでしょうか…ポスターに組織の写真が上下逆に貼ってあるような気がして落ち着きません。ドイツ博物館には折を見て是非その辺の事情について問い合わせをしようと思っております。

たかが自転車されど自転車

「好きな自転車」となるべき要素はこういった点から始まり、ほかにもいろいろ挙げることができます。やれ後ろの車軸からサドルへ向けてのびている細いパイプ（シートステー）の上の方がいい感じに局面を描いて収束しているといいとか、前の車軸を支えているフロントフォークの曲がり方がなだらかな放物線状がいいとか、いやいやぐーっと先矯めの方がいいとか、まあほんとはよくまあ、たかが自転車されど自転車。「何で？」ときこうものなら「剛性保持と振動吸収との関係」とか「機能と形」とかいったことについて長々と講釈を聞かされるおそれがあります。そこへもってきて、やれ「ついている部品が機能的に納得が行かない」とか、「時代的にかがなものか」とか（それぞれジャンルがあって1960年代とか70年代初期とかテーマがあるのです）、それ「これは前期型だからメッキの光沢がいい」だとか（総じて自転車が高価で、部品にも十分コストをかけても問題のなかった1970年代初期までにみるべきものが多いのです）、そのうえ先ほど申し上げた色も関ってくるわけで、まあこのへんは「かっこいいぞ！」と思うその因子を解析するとこういうことになるということで御理解いただき、詳細につきましては実地編でもあればさらなる解説をと思いません。こんなことばかり言っていて全くいったいいつ乗るのかねと思っていると、「勿体無くって乗れません。これは動態保存用です（!）」というお話もときに聞きまして、これを称して「床の間自転車」とか「壁掛け自転車」と申しますが、やはり冒頭に述べたように走ってこそその自転車、気持ちよく仕上がった車で風を切って走るというのは、ほんとに楽しいと思っておりますので、もしよろしければ、ご一緒にいかがでしょうか。ご連絡をお待ちしつつ残りは実地編と言うことで、本日はこれにて失礼いたします。