

クルマ社会 を問い直す

<https://kuruma-toinaosu.org/>
e-mail:group@kuruma-toinaosu.org



発行：クルマ社会を問い直す会
共同代表：青木 勝 足立礼子
連絡先：〒551-0001
大阪府大阪市大正区
三軒家西3-10-16(青木)
✉osakahorai551@yahoo.co.jp
編集：林 裕之、足立礼子
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

120

2025年6月 発行
(年4回発行)
会創立1995年



道路交通法で路側帯は「歩行者の通行の用に供し」と規定され、設置されている道路では歩行者はそこを通行する義務も定められています。しかし路側帯の実情は、幅員は貧弱で、電柱や郵便ポストなどの諸設備の置き場にされ、駐停車に侵され、店舗看板や植木などに妨害されていることが多々です。すべての道路に必ずしも歩道が設置できるわけではないので、歩行者の安全な通行を確立するうえで路側帯のありようは重要です。

(写真と文/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



会のHP

★ 会報は、本会のホームページでも公開しています。★

目次

■会の活動	2025年度(第31回)総会を開催(林 裕之)..... 2
	2024年度活動報告..... 4
	2025年度活動計画(具体的活動テーマにご参加下さい)..... 7
	2024年度決算・2025年度予算..... 9
	2025年度世話人の紹介と役割分担..... 12
■会則の改正・「会報郵送協力金」徴収について..... 10	
■講演会	久保田 尚さん講演「市街地の重大交通事故根絶に向けた『通学路Vision Zero』の提案」 開催報告(里見岳男)..... 13
■投稿	自転車の通行区分違反を取り締まる前に自転車道の整備・実質化を(木村護郎クリストフ)..... 22
	書誌の電子化と書店・図書館の役割～鉄道ジャーナル誌の休刊によせて～(井坂洋士)..... 23
	社会を劇的に変えたクルマとスマホとのアブナイ関係(小林和彦)..... 28
	こわいね、クルマ社会(木村孝子)..... 30
	サステナブルな世界をつくろう！(林 裕之)..... 31
	川柳(直)..... 32
■新入会員メッセージ(池田仁さん、H.Nさん)..... 32	
■案内板	クルマ社会を考える会員オンラインミーティング..... 40
■メッセージ、案内板等	世話人から...33／地域活動連絡係から...34／2025年度総会出欠葉書のメッセージ...35／ 共同代表・世話人会報告・会計より他...37／原稿募集案内...40

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

2025年度(第31回)総会を開催

林 裕之(世話人)

2025年4月19日、東京都品川区の「きゅりあん」において、2025年度(第31回)総会が開かれました。今年度も昨年度同様、会場での参加に加え、オンライン(Zoom)でも参加できる形にしました。会場の参加者は17名、オンライン参加者は11名、委任状提出者は60名で定足数の過半数(88名)に達し、総会が成立しました。

まず足立礼子共同代表が挨拶をしました。挨拶の内容は37ページの代表よりをごらんください。

続いて総会議長に清水真哉さんを選出し、議事に入りました。まず2024年度の活動報告(4ページ)及び2024年度の決算報告(9ページ)と会計監査報告が提示され、いずれも承認されました。

次に2025年度活動計画案(7ページ)と2025年度予算案(9ページ)の提示があり、いずれも承認されました。

その後、会則変更案(10ページ)が提案され、承認されました。

引き続いて人事関係の議事に入りました。まず2024年度で世話人を退任する榊原茂典さんが挨拶をされました(他に小島 啓さん、高木久志さん、見尾有平さんが退任されました)。その後、新人1名を含む8名の世話人の立候補が確認され、2024年度の世話人として選任されました。選任された世話人はそれぞれ抱負を述べました。

次いで会計監査人として石本隆一さんが承認されました。その後地域活動連絡係の確認がありました(名簿は本冊子送付時に同封していますので、ご参照ください。また、12ページに世話人の役割分担を、33ページに世話人と地域活動連絡係の一部の方のメッセージを掲載しています)。全ての議事が終了した後、青木 勝共同代表の挨拶があり、総会は終わりました。

総会時に出された参加者からの質問や意見、説明を要旨のみ以下に記載いたします。

◆昨年6月、「ガソリン補助金の打ち切りを提案する意見書」を内閣総理大臣宛に提出したとい

うことだが返事はあったか。

〈回答〉このような意見書にはふつう回答はない。この意見書にも回答は来ていない。

◆昨年6月、認定NPO法人サービスグランド「スコパソン」という企画に参加したということだが、「スコパソン」とは何語か、また、参加したことの効果はあったか。

〈回答〉何語かわからない。この企画に参加して、ホームページ改善についての意見(最新の情報を盛り込み、見た目も新しくして読み易くするなど)をいただいた。

◆この会では、自動車の自動運転についてどのような見解をもっているのか。

〈回答〉現在では自動運転についての会の意見は統一されていないが、自動運転の効用や問題点などを共有し、会の方針を決めたい。

◆地方の公共交通機関が切り捨てられつつあるのは大問題である。会員個人が錦川鉄道などに意見書を出したということであるが返事はあったか。

〈回答〉意見書を出した会員への錦川鉄道からの返事はない。会員個人が各政党などに宛てて出した「ガソリン旧暫定税率廃止反対」などの意見書にも返事はない。

◆決算において、複数口の会費とカンパの区別はどのようになっているのか。

〈回答〉何も書いていなかった場合、2千の倍数は全部会費、端数はカンパとして計上している(「カンパ」と書かれていればカンパにしている)。

◆会費はいつまでに払うように会員に求めているのか。その年度の会費は3月までに払っていただくようにお願いすることが必要ではないか。

〈回答〉検討する。

◆「ガソリン補助金の打ち切りを提案する意見書」を提出するに当たって会員から反対意見はなかったか。

〈回答〉意見書の文案を会のメーリングリストで提示し、意見を募ったが、反対意見はなかった。

◆新年度の具体的活動テーマのなかに「地球温暖化防止」という言葉があるが、この言葉は適切ではないと思われる。「環境変化の抑止」などの言葉に代えた方がよいのではないか。

〈回答〉現在も「地球温暖化防止」という言葉は一般に使われており、この言葉を使っても問題はないと思われる。ただ最近、国連は「地球沸騰化」という言葉を使うことがあるので、そのような言葉を使うことも考えられる。

◆予算案では、予備費がゼロになっている。これでは会の運営が難しくなるのではないか。

〈回答〉雑費に1万円入れているので予備費がゼロでも問題はない。

◆総会は、十分な準備期間をとって5月か6月に開催するのがよいのではないか。

〈回答〉検討していきたい。

◆会報の紙質が119号では変わっているのは経費削減のためか。会報の印刷はもっと安くできるのではないか。

〈回答〉119号は、ネット印刷が安い期間に発行したのでこの紙質になった。これからもネット印刷が安い場合はこれにしてもらう。会報は当会の会員でもある梅沢さんに版下作成をお願いしているが、1ページあたりの単価を下げてもらうなどしている。

◆地元の市長、教育委員会、道路交通課、市議会議員10人に当会の会報を送っている。何人の会員に紙の会報を送っているのか。

〈回答〉紙の会報は約120人に送っている。紙の会報がいらないという人は40人ほどである。

◆会報改定案では、紙の会報郵送希望者は2026年4月1日より、年度ごとに1000円を会費とは別に支払うことになっているが、1000円の支払いは来年度からは強制で、今年度に払った場合はカンパになるのか。

〈回答〉一年間の猶予をもって来年度から会報郵送協力金をお願いします。今年度もできれば1000円の負担をお願いしたい。それは寄付として雑収入として取り扱いたい。会報はできるだけ安く作成したい。

【以下は自由な意見交換】

◆誰も加害者にならないように交通犯罪の問題



に取り組むことは大事である。

◆会報の冒頭に書かれている「会のめざすもの」のなかに、「なるべく歩くようにしましょう」という目標を入れてみてはどうか。歩くことはリハビリになる。

◆新年度、「人命優先、歩行者自転車優先の道路交通政策を求める」という活動方針が掲げられていることはうれしい。

◆ガソリン補助金打ち切りが必要であることを訴え続けてゆきたい。パリ協定は大切にしなければいけない。

◆会のめざすもののうち、交通事故にしか関心がない自分がこの会にいてよいのか。

◆この会では様々な人の考え方を吸収できる。関心の対象が限られていても会員であることの意義はある。

◆この会はクルマの問題をキーにして様々な人が集まっている。クルマ社会のどの問題に関心があるかは人によって異なる。全ての問題に関心をもたなければならないわけではない。メーリングリストや会のミーティングなどを活用して認識を深めることもできる。

◆会のミーティングを実施する場合、テーマをしぼって実施した方がよいのではないか。

◆会のホームページには、マイカーの普及により公共交通機関が衰退し、農村部の過疎と老人の孤独化に拍車がかかっていると書かれているが、人口減少の原因は少子化と都市部への流出ではないのか。

◆公共交通機関が衰退すれば高校生の通学が困難になり、子育て世代の人が入ってこなくなる。

乗客が減少してもバスや鉄道などの公共交通機関は維持してもらいたい。そのための税金投入も必要である。

◆88歳の人が事故を起こしたが、その人に対して刑事責任は問えないと判断された。しかしその人は3年前に発行された自動車運転免許証を持っていた。85歳の人に3年間有効の免許証を発行するのはおかしいのではないか。高齢者の免許証の有効期間が長すぎる。

◆自動車から排出される二酸化炭素は日本の運

輸部門の約86%を占めている。自動車の燃料であるガソリンや軽油を燃焼する際には、二酸化炭素の他にも一酸化炭素や窒素化合物、粒子状物質などの多くの有害物質が含まれている。電気自動車に必要なリチウムなどの採掘のために各地で森林が破壊されている。地球環境の悪化を防ぐためにも自動車の走行を減らさなければならない。

クルマ社会を問い直す会 2024年度活動報告 2025.4.19 総会決議

2024年2月4日 Facebookグループ「会員交流ひろば」設置。2024年3月21日に会員MLにて告知。

2024年4月20日 第30回総会開催。(会場:東京都品川区「きゅりあん」、参加者:会場22名(昨年比+7)、オンライン13名(同±0))

2024年4月20日 講演・対談会「子どもが幸せに育つまち:サドルの上から見た交通」開催(講師:宮田浩介さん/『世界に学ぶ自転車都市のつくりかた:人と暮らしが中心のまちとみちのデザイン』編著者、対談:岡田百合香さん/会員・世話人、医師)、質疑応答あり。

2024年4月21日 新世話人会開催。2024年度世話人12人の役割決定。

共同代表/青木 勝・足立礼子、事務局/小島 啓・里見岳男、会計・名簿管理/青木 勝、渉外/佐藤清志・岡田百合香、会報作成/林 裕之・足立礼子・高木久志・見尾有平、会報発送・冊子管理/青木 勝、ホームページ管理/岡野進一(地域活動連絡係)・富田悦哉(地域活動連絡係)・里見岳男、メーリングリスト管理/安彦守人、SNS管理/榊原茂典・安彦守人・岡田百合香、オンラインミーティング/青木 勝、写真・データ管理/安彦守人、「政産官学」の動向収集と把握/佐藤清志・榊原茂典・安彦守人

これ以降、世話人会を毎月1回オンライン

開催。

2024年5月30日 渉外(議員、政党、省庁等へのコンタクト)についてのオンラインミーティングを開催(世話人有志)

2024年6月 ホームページへの会報記事の個別掲載を本格化。

2024年6月17日 「ガソリン補助金の打ち切りを提案する意見書」を内閣総理大臣宛に提出(会報117号に掲載)。

2024年6月29日 認定NPO法人サービスグラントの「スコーパソン」という企画に参加。専門家3名と会の現状について話し合いアドバイスをいただいた。(共同代表・事務局)

2024年7月22日 サービスグラントの提供する「GRANT」というサービスを利用して、専門家1名の方に、ホームページおよびSNSについて相談。(共同代表・事務局)

2024年7月28日 「交通弱者の人命と移動の権利を最優先で守る道路交通対策を求める要望書」を警察庁、国家公安委員会、国土交通省宛に提出(会報117号に掲載)。警察庁と国家公安委員会からは返信があった。

2024年7月28日 「自動車車両の安全性能向上対策を求める要望書」を国土交通省宛に提出(会報117号に掲載)。

2024年8月2日 内閣府による、第12次交通安全基本計画に係る意見聴取に意見を送付(会報

117号に掲載)。

2024年9月7日 地域活動連絡係による世話人会へのオブザーバー参加を開始。

2024年9月13日 第12次交通安全基本計画に係る意見聴取会に参加(共同代表、児玉千穂、会報118号に掲載)。なお他団体からの参加者にも当会会員複数名が含まれていた。

2024年10月3日 福井県敦賀・若狭地域で開催された第11回自転車利用環境向上会議のポスターセッションに参加。4月の講演・対談会の内容を抜粋したポスターを作成・展示。(岡田百合香／世話人、青木 勝／共同代表、里見岳男／世話人、会報118号に掲載)

2024年10月17日 ホームページについて考えるオンラインミーティングを開催

2024年10月19日 クルマ社会を考えるオンラインミーティングを開催。テーマ:「運転免許制度、これでいいの?」(一般参加可、会報118号に掲載)

2024年11月16日 「世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2024」(主催／北海道交通事故被害者の会)に協力。(会報119号に掲載)

2024年11月17日 「世界道路交通被害者の日」キャンペーンin大阪を開催(主催／クルマ社会を問い直す会・大阪交通遺児を励ます会、会報119号に掲載)

2024年12月13日 クルマ社会を考える会員オンラインミーティングを開催。テーマ:「クルマ社会に言いたい!」(会員限定、会報119号に掲載)

2025年2月28日 クルマ社会を考える会員オンラインミーティングを開催。テーマ:「クルマ社会に言いたい! Part 2」(会員限定、会報119号に掲載)

2025年3月4日 会の会計についての会員オンラインミーティングを開催。

●会報発行

116～119号を発行

●活動計画の具体的活動テーマの活動状況

1) 自動車の安全走行、歩行者被害防止に関わる技術の開発と装備義務化を求める。

(担当:佐藤清志)⇒情報収集、対応を検討。

2) 自動運転の法制化動向を注視し、必要に応じて適宜行動する。(担当:榊原茂典)

⇒入手情報を随時会員メーリングリストで共有した。

3) ペダルの踏み間違い問題対策として、事故防止装置の提案と普及に取り組む。

(担当:南 平次、小島 啓)⇒活動なし

4) 運転免許制度を考える。(担当:見尾有平、足立礼子、安彦守人)⇒2024年9月27日に自動車の運転関連の仕事をされている会員3名とZoomで意見交換を行い、さらに、10月19日に会員自由参加のZoomミーティングを行った。出された意見を元に、安全第一の運転免許制度を求める要望書案を検討中。

5) 歩車分離信号の普及に取り組む。(担当:佐藤清志)⇒情報収集、対応を検討。

6) 最適な交差点構造について検討する(担当:小島 啓)⇒活動なし

7) 子どもにとって安全な道作りを考える。(担当:岡田百合香)⇒地域の子どもが頻繁に利用する交差点について、歩車分離式信号への変更を校区小学校長、自治会長、地元警察に要望。

8) 自転車利用について考える。(担当:富田悦哉、稲見正博、小路泰広)
⇒情報収集、対応を検討。

9) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む。(担当:林 裕之、安彦守人、小島 啓)

⇒(a)ローカル鉄道8線(吾妻線、久留里線、中央本線、秋田内陸縦貫鉄道、筑肥線、飯田線、宇都宮LRTライトライン、上田電鉄)の实地調査(安彦)。

【8線の選定理由】

1. 廃止議論の俎上に上がっている路線。存続が困難である理由を調査。

吾妻線長野原草津口以西、久留里線久留里～上総亀山間、中央本線辰野經由旧線(岡谷～辰野～塩尻間)*いずれもJR東日本

2. まだ改善の余地がある路線。その課題を探求。

秋田内陸縦貫鉄道秋田内陸線、JR九州 筑肥線筑前前原以西、JR東海 飯田線北部

3. 成功例に含まれる路線を実際に見て、他

に適用できる秘訣を調査。

宇都宮LRTライトライン、上田電鉄別所線(b)BRTへの移行が検討された北陸鉄道石川線及び存廃問題が議論されている平成筑豊鉄道伊田線に実地乗車。両線の存続の可能性について考察。そこで得た知識や情報は今後の活動の素材にしたい(林)。

(c)錦川鉄道に利用者を増加させるための意見書を送付(フォームへの書き込み)(2025年3月2日、林)

10) SDGs 持続可能な開発目標実現の上で重要な地球温暖化防止と自動車利用の関連を訴える。(担当: 林 裕之)

⇒(a)「ガソリン補助金の打ち切りを提案します」を内閣総理大臣に提出(2024年6月17日、会報117号参照)

(b)「ガソリン減税反対」の意見書を自由民主党に送付(林、2024年11月20日)。

(c) 首相官邸、立憲民主党、国民民主党に「ガソリン旧暫定税率廃止反対」の意見書を送付(フォームへの書き込み)(林、2025年3月2日)

11) クルマの所有と利用を減らすために、自動車関連税などの強化について検討する。

(担当: 小島 啓、安彦守人)

⇒情報収集、対応を検討。

12) 交通犯罪の法解釈を考える。(担当: 足立礼子)

⇒法務省で危険運転致死傷罪の適用要件の見直しの検討会が持たれており、2023年末に意見書を提出後は経緯を見ている。会員ミーティング、会員MLでは活発な意見交換がされている。

●ホームページ、ブログ、SNS

1) 公式ホームページ 年度中に100本強のページを公開(イベント告知や活動報告、会報記事の転載など)

2) 「クルマ社会を問い直すブログ」 2023年7月を最後に新規記事なし。

3) YouTubeチャンネル「人にやさしい道&交

通」チャンネル登録者数18人(前年比+3)。
2021年8月を最後に新規動画なし。

4) X (@kuruma66311273) フォロワー数497人(前年比+44)、2024年3月から2025年2月まででツイート数283件、総閲覧数119,576人

5) Facebook (@toinaosu) フォロワー数 317人(前年比+10)。

6) Instagram (@kuruma.toinaosu) フォロワー数82人(前年比+7)

●会員の活動(会報に報告されたもの、本人から報告のあったもの)

・2024年5月 福岡市の歩車分離式信号群を視察、福岡県警本部との懇談会を開催し質疑応答・意見交換をおこなった(会報117号に報告)。(長谷智喜(命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会会長)／東京都八王子市)

・2024年6月 警察庁の「道路交通法施行令の一部を改正する政令案」等(生活道路の最高速度引き下げなど)に係るパブリックコメントに対して意見を提出(里見岳男／愛知県名古屋市、榊原茂典／東京都杉並区、足立礼子／東京都三鷹市、富田悦哉／東京都世田谷区)

・2023年～2024年10月 名古屋市内の、附置義務駐輪場を設置した商業施設についての資料を市に依頼して送付してもらい、その運用状況を調査(会報118号に報告)。結果を名古屋市に伝え改善を依頼した。(里見岳男／愛知県名古屋市)

●計報

・ストップペダル開発に尽力されていたナンキ工業の南平次さん(会員)が2024年4月8日に急逝されました。謹んでお悔やみを申し上げます。

・地域活動連絡係として長年ご尽力いただいた岐阜市の安達博さんが、2025年3月にご逝去されました。謹んでお悔やみを申し上げます。

◆新年度の活動の基本方針

- 1) 人命優先、歩行者自転車優先の道路交通政策を求める。
- 2) 人の移動の安全と平等、環境保全、地域活性に重要な公共交通網の推進政策を求める。

◆実施をしたい活動

- 1) 地方でのミーティングの実施。
- 2) 会員同士の意見交換、会員による活動の活性化をはかる。
- 3) 政党への要望、面談申し入れ。
- 4) 自動車メーカー、自動車の安全装置メーカー、研究機関等との面談。

◆新年度の具体的活動テーマ

- 1) 自動車の安全走行、歩行者被害防止に関わる技術の開発を見極め発信する。(担当：佐藤清志)
- 2) 自動運転の法的・技術的動向を注視し、必要に応じて適宜行動する。(担当：佐藤清志、小路泰広)
- 3) 運転免許制度を考える。(担当：足立礼子)
- 4) 歩車分離信号への理解と普及に取り組む。(担当：佐藤清志)
- 5) 子どもにとって安全な道作りを考える。(担当：岡田百合香、福田重樹、小路泰広、佐藤清志、上田晋一、里見岳男)⇒子どもの安全な移動に関して問題意識を持つ全国の保護者と繋がれるような仕組みづくり。SNS、サークルなど。また中座しているパンフレットや絵本のような制作物にも取り組みたい。
- 6) 自転車利用環境について考える。(担当：小路泰広、稲見正博、里見岳男)
- 7) 地方ローカル鉄道・バスの問題に取り組む。(担当：林 裕之)
⇒2025年度も各地のローカル鉄道やバス(BRTを含む)などの公共交通機関をとりまく状況についての認識を深め、その存続・活性化に向けた取り組みを検討したい。
- 8) SDGs持続可能な開発目標実現の上で重要な地球温暖化防止と自動車利用の関連を訴える。(担当：林 裕之)
⇒2025年度も地球温暖化防止と自動車利用の関連を訴え、地球温暖化防止に貢献できるように努力したい。
- 9) 交通犯罪の法解釈を考える。(担当：足立礼子)
(総会で承認されたテーマは11でしたが、そのうち「クルマの所有と利用を減らすために、自動車関連税などの強化について検討する」「自動車本体および関連メーカーの製品検査改ざんについての批判」の2つは、総会后、提案者である安彦守人さんの申し出により削除しました。安彦さんは2、3、7の担当からも降りました。)

◆問い直す会の基本的組織運営

- 1) 年4回の会報の発行。(6、9、12、3月)
- 2) オンラインによるミーティングの実施・運営。
- 3) メーリングリストの運営・情報意見交流の促進。
- 4) ホームページの運営・内容の整備。
- 5) Facebook、X、Instagramを会の情報発信に活用。発信登録者の増加と発言促進。
- 6) 会員向けFacebookグループ運営。

◆継続して行う活動

- 1) 社会情勢に対応して声明、意見書、要望書、パブリックコメントなどの提出。
- 2) 講演会・学習会の開催(オンライン等を含む)。
- 3) 国連が2005年に定めた国際デー「世界道路交通事故被害者の日」の啓発活動を行う。
「世界道路交通事故被害者の日」キャンペーンを大阪で開催する。
「世界道路交通事故被害者の日 北海道フォーラム」(札幌)に会として協力する。
「世界道路交通事故被害者の日」の集い(東京)を会で応援する。
- 4) 他団体との交流の促進。

具体的活動テーマにご参加ください

今年度の活動計画に記した「具体的活動テーマ」9項目(7ページ)は、クルマ社会のさまざまな問題についての考えを深め、活動につなげていきたいということで、会員から取り組みたいと意思表示のあったものを記しています。

各テーマの活動は、そのテーマについて考え、調べ、話し合うことに始まり、具体的行動の提案や実施(たとえば要望書を出す、パンフレットを作るetc.)など、いろいろです。昨年度の活動の内容については、2024年度活動報告の「活動計画の具体的活動テーマの活動状況」(5ページ)をごらんください。

テーマごとに担当者名を記していますが(便宜上、世話人が多いです)、どなたでもご参加いただけます。ご希望のテーマがあれば、その担当者あるいは別の世話人でもかまいませんので、ご連絡をください。

また、Zoomで会合や学習会を開催することもありますので、どなたでも自由にご参加ください。

★Zoomでの会合や学習会の開催は、ホームページ、会のメーリングリスト、会報で案内を出しますが、会報への掲載は日程的に間に合わない場合もあります。ホームページを定期的にご確認いただくか、できれば会のメーリングリスト(39ページ参照)にご参加をいただけると確実に情報が届きます。

つゆくさ
(会員K・Tさんの絵)



2024年度決算・2025年度予算 2025.4.19 総会決議

2024年度 クルマ社会を問い直す会 決算

(2024.4.1～2025.3.31) (単位 円)

収入の部				支出の部			
科目	予算	決算	備考	科目	予算	決算	備考
繰越金	246,977	246,977		会報作成費	360,000	303,500	* 2
会費	550,000	352,000		郵送・連絡費	195,000	169,990	* 3
カンパ	130,000	259,000		事業費	90,000	84,516	* 4
雑収入	3,023	6,117	* 1	交通費	100,000	92,594	
				事務費	35,000	33,277	* 5
				渉外費	10,000	0	
				会場費	30,000	30,170	
				雑費	10,000	0	
				予備費	100,000	0	
				次期繰越金	0	150,047	
合計	930,000	864,094		合計	930,000	864,094	

2025年度 クルマ社会を問い直す会 予算

(2025.4.1～2026.3.31) (単位 円)

収入の部			支出の部		
科目	予算	備考	科目	予算	備考
繰越金	150,047		会報作成費	320,000	* 7
会費	450,000		郵送・連絡費	180,000	
カンパ	150,000		事業費	90,000	
雑収入	39,953	* 6	交通費	100,000	
			事務費	40,000	
			渉外費	10,000	
			会場費	40,000	
			雑費	10,000	
			予備費	0	
合計	790,000		合計	790,000	

会費支払内訳(2024年4月1日～2025年3月31日)

複数口の会費を支払った人を含む

2023年度までの会費を支払った人	15人	(内複数口0人)	30,000円
2024年度の会費を支払った人	99人	(内複数口24人)	274,000円
2025年度の会費を支払った人	18人	(内複数口3人)	48,000円
合計	132人		352,000円

* 1 内閣府謝礼、銀行利子

* 2 会報116号から119号分

* 3 会報郵送料等

* 4 講演会、世界道路交通被害者の日イベント、レンタルサーバー、Zoom利用料等

* 5 コピー・印刷費等

* 6 会報・ブックレット・会報郵送協力金、銀行利子等

* 7 会報120号から123号分

会員懇親会報告

総会、講演会終了後に懇親会を開催しました。14人が参加し大いに盛り上がりました。

懇親会の中で当会への入会や地域活動連絡係、会報業務への協力を表明して下さいる方々もあり、リアルに顔を突き合わせて語り合う場の大切さを感じました。



会則の改正 「会報郵送協力金」について

当会では、会報を年4回印刷物として発行しています。また、会のホームページでもPDF版を公開し、2024年3月発行の115号からはPDF版のほかにおもな記事を単体で読める形にもしています。

印刷した会報は長年、全会員に郵送してきましたが、数年前から「会の財政上、会報印刷・発送経費の削減が必要では」というご意見や、「会報はインターネットで読むだけでよい」というご意見の方が増えてきたことから、「会報の郵送は不要」と申し出てくださった会員には郵送をやめ、メールにてお送りするようにしています。一方で、「情報量の多い会報はやはり印刷物で読み、保存しておきたい」「インターネットでは読みにくい」という会員も多くおられるようです。

そこで、今後も、各人ご希望の方法を尊重して送るようにいたします。ただし、〈郵送は不要な会員〉と〈郵送を希望する会員〉との間で経費負担の不公平が生じることや、発送等の経費が昨年10月からの郵送費値上げも加わって会の財政を圧迫する、等の課題があります。そこで、対応策として、〈郵送を希望する会員〉には、郵送などにかかる経費を「会報郵送協力金」としてご負担いただくという主旨の会則改正案を総会で提案し、承認されました。

提案の金額1000円／年は、年4回の郵送料(180円×4=720円)と、発送作業場費や紙代の一部を含めた金額です。

なお、印刷した会報は、関係省庁やマスメデ

ィアや会への協力者等に送ったり、各地の会員が地域で図書館や議員に配布したりと、会の広報活動にも広く役立てています。ご理解をお願いいたします。

* 会則変更による会報郵送協力金の支払いは2026年度からですが、今年度も郵送を希望される方は協力金としてご支援いただければ幸いです。

改正前の会則(第7条)と改正した会則(第7条)を記します。改正した文言には下線を引いています。

【改正前の会則】

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。

【改正した会則】

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。

2. 会報郵送協力金を集めることができる。必要事項については会員総会において承認を得る。

会報郵送協力金(必要事項)

印刷物の会報郵送希望者は会報郵送協力金として2026年4月1日より、年度ごとに1000円を会費とは別に支払うものとする。なお、団体会員については、会報郵送協力金をもとめない。

改正した会則の全文です。

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、あるいは全国規模での改善活動、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名もしくは共同代表2名、必要に応じて副代表1名、世話人若干名、会計 監査1～2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、再選を妨げない。役員は、本会則に記されない事柄に関して、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、世話人で協議して世話人のうち1名が代表代理を務める。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。

2. 会報郵送協力金を集めることができる。必要事項については会員総会において承認を得る。会報郵送協力金(必要事項)

印刷物の会報郵送希望者は会報郵送協力金として2026年4月1日より、年度ごとに1000円を会費とは別に支払うものとする。なお、団体会員については、会報郵送協力金をもとめない。

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の判断を必要とし、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、施行。(その後の会報等掲載に誤記があり、2020年1月22日訂正。)

※2023年4月15日第5条を改正。

※2025年4月19日第7条を改正。

2025年度世話人の紹介と役割分担

総会にて、右の7名の世話人が承認されました。昨年度に世話人を務めていただいていた榊原茂典さん、小島 啓さん、高木久志さん、見尾有平さんは退任されました。小路(しょうじ)泰広さんが新たに世話人に加わることになりました。なお、総会では安彦守人さんも世話人として承認されましたが、翌日にご本人より辞退の申し出がありました。

翌日に開いた世話人会にて、以下のように分担を決めました。どうぞよろしく願いいたします。(各人からのメッセージは33ページをご覧ください。世話人の連絡先名簿は本会報に同封しています。)

2025年度世話人(7人、アイウエオ順)

青木 勝 (再任)
足立礼子 (再任)
岡田百合香 (再任)
佐藤清志 (再任)
里見岳男 (再任)
小路泰広 (新任)
林 裕之 (再任)

2025年度役割体制

代 表(共同)	青木 勝 (再任)、足立礼子(再任)
事 務 局	里見岳男(再任)
会計・名簿管理	青木 勝 (再任)
渉 外	佐藤清志(再任)、岡田百合香(再任)
会 報 編 集	足立礼子(再任)、林 裕之 (再任)、 河野道夫(会報校正協力、一般会員)
会報発送・冊子管理	青木 勝 (再任)
オンラインミーティング	青木 勝 (再任)、小路泰広(新任)
ホームページ担当	岡野進一(再任、地域活動連絡係)、里見岳男(再任)、 足立礼子(新任)
S N S 管 理	岡田百合香(再任)
メーリングリスト管理	里見岳男(新任)、青木 勝 (新任)
「政官産学」の動向収集と把握	佐藤清志(再任)、小路泰広(新任)

どうぞよろしく願いいたします。

久保田 尚さん講演会「市街地の重大交通事故根絶に向けた『通学路Vision Zero』の提案」報告 里見岳男(事務局)

2025年4月19日、総会後の会場に埼玉大学名誉教授の久保田 尚(ひさし)さんがお越しください、2時間にわたって表記のテーマでの講演と質疑応答が行われました。本稿ではその概要をお伝えいたします。

はじめに：生活道路の安全対策への取り組み

本日の講演には、今日お話しする内容の全てを込めたタイトルをつけました。私は特に交通事故の中でも市街地の問題に取り組んでおり、市街地で人が亡くなったり、大きな怪我をしたりする事故は、減らすのではなく「なくす」、つまり根絶しなければならないと考えております。そのための道筋として「通学路Vision Zero」を提案し、その具体的な内容についてお話しさせていただきます。

抜け道問題の深刻化：

インテリジェント・ラットランナー

私は長年、生活道路と呼ばれる狭い道の安全問題に取り組んでまいりました。その中でも特に顕著な例が「抜け道問題」です。この問題は今世紀に入り、カーナビやスマホのナビアプリのようなツールの普及によってさらに深刻化しています。私たちはこれを「インテリジェント・ラットランナー問題」と呼んでいます。

「ラットランナー」とは、アメリカの俗語で、住宅地の中をネズミのように走り回る抜け道利用者を指します。近年、これらのツールがどんな狭い道でも案内するため、ドライバーは意図せず危険な抜け道に入り込んでしまうことがあります。案内されたほうのドライバーも驚くでしょうが、地域住民にとっては大変な迷惑であり、危険です。

久保田 尚さんプロフィール

埼玉大学名誉教授、日本大学客員教授。専門は都市交通計画、交通工学。交通安全の分野では特に生活道路の安全対策について取り組まれています。1996年のコミュニティゾーンから近年のゾーン30プラスに至る種々の取り組みのなかで、「この分野の難しさ、そして何より重要さを痛感している」と言われています。著書(共著)に、『改訂 生活道路のゾーン対策マニュアル』『改訂新版 読んで学ぶ交通工学・交通計画』など。



技術の進展が、かえって問題を悪化させた一例と言えるでしょう。

交通死亡事故の現状と課題

生活道路におけるもう一つの大きな問題は、速度超過です。図1は、30km/h制限のある道路における車両速度の計測結果で、横軸が距離、縦軸が速度、一本一本の線が個々の車両の速度を表しています。これを見ると、速い車は50km/h近くで走行しており、最も遅い車でさえ道路の

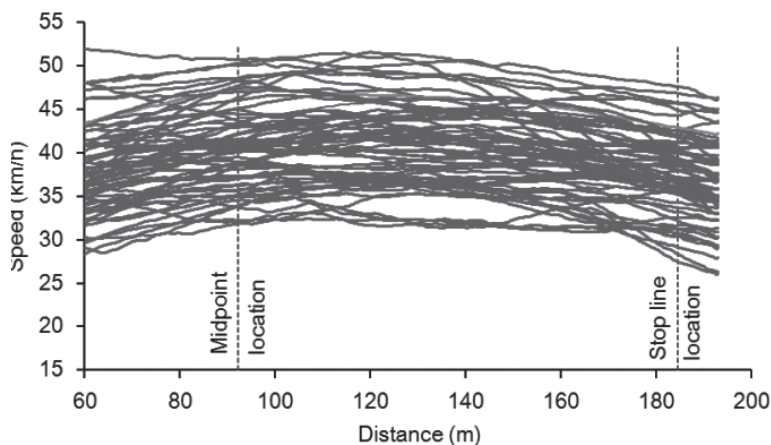


図1：30km/h制限のある道路における車両速度の計測結果

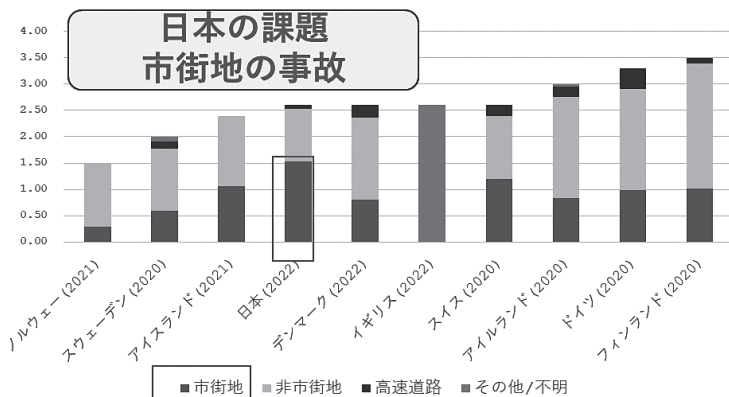
中央付近では30km/hを超えています。規制速度は守らないというのが日本の悪い常識になってしまっています。

日本の交通事故死者数は、1970年(昭和45年)をピークに長らく減少傾向にありましたが、2020年頃から明らかに横ばい、あるいは微増の傾向が見られます。2020年は新型コロナウイルスの影響で人々の移動が大幅に減少した年であり、本来であれば死者数はもっと大きく減少していたはずですが、実際には下げ止まったということは、死者数を増加させる何か別の要因が発生し、コロナ禍による減少効果と拮抗した結果であると私は考えています。この状況は非常に深刻で、原因として高齢ドライバーの増加などが指摘されているものの、特定には至っていません。

次に、マクロ的な視点から国際比較を見てみましょう。人口10万人あたりの死者数(事故発生から30日以内)を見ると、日本はノルウェー、スウェーデン、アイスランドに次いで4番目に少なく、比較的安全な国の一つと言えます。

しかし、その内訳を見ると日本の課題が浮き彫りになります。日本は高速道路での死者数は非常に少ない一方で、市街地での死者数がノルウェーやスウェーデンの3～4倍と突出して多くなっています(図2)。日本の交通安全対策は、市街地に焦点を当てる必要があることがわかります。

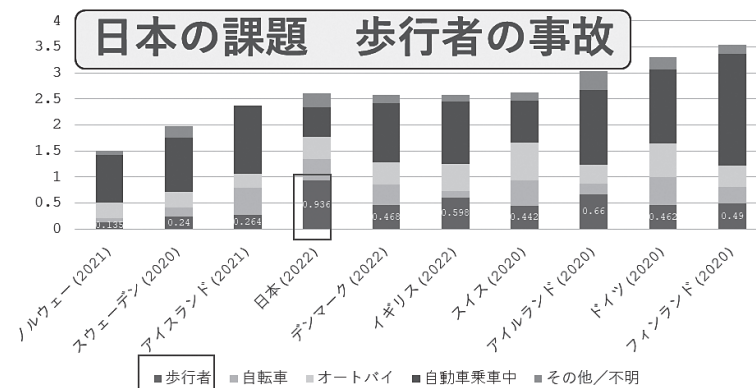
さらに事故時の状態別で見ると、歩行中の死者数が死者全体の36%と圧倒的に多いことがわかります(図3)。これは欧米諸国の1～2割という数字と比較して極めて高い数字です。



以下のデータを用いて独自に作成
Road Safety Annual Report 2023, International Transport Forum.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2023.pdf>
IRTAD country profile (latest year data available) and EC country profile (latest year data available) in Road Safety Country Profiles

埼玉大学
埼玉大

図2: 国別・道路タイプ別 人口10万人あたり交通事故死者数 (最も安全な10カ国)



以下のデータを用いて独自に作成
Road Safety Annual Report 2023, International Transport Forum.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2023.pdf>
IRTAD country profile (latest year data available) and EC country profile (latest year data available) in Road Safety Country Profiles

埼玉大学
埼玉大

図3: 国別・状態別 人口10万人あたり交通事故死者数 (最も安全な10カ国)

また、歩行中・自転車乗用中の死者が自宅からどのくらいの距離で事故に遭っているかを見ると、全体の約55%が自宅から500m以内で発生しています。特に幼児の場合は、半数が50m以内で事故に遭っており、家の前で遊んでいたら車に轢かれるといった悲劇が数多く起きていることがわかります。

これらのデータを掛け合わせると、日本の交通事故死者全体の約2割が「家の近くを歩いていた歩行者」であるという計算になります。昨年の死者数で言えば、500数十人の方がこれに該当します。したがって、日本の交通安全対策で

最も優先すべきは、「家の近所を歩く歩行者の事故をなくす」ことであると結論づけられます。

生活道路の安全対策：歴史と現状

では、この課題をどう解決していくか。当然、車の速度を落とさせることが重要です。時速30km以下であれば、万が一事故が起きても死亡に至る確率は大幅に減少します。しかし問題は、日本中に無数に存在する生活道路で、どうやって速度を落とさせるかです。住民からは「警察官が毎朝取り締まりをすべきだ」という声がよく聞かれますが、警察官の数には限りがあり、全ての生活道路で常時監視することは現実的ではありません。

日本の生活道路対策には長い歴史があります。

昭和40年代：交通規制(スクールゾーン)

始まりは通学時間帯の通行止めなどでした。当初は面的(ゾーン)な規制でしたが、次第に形骸化し、現在では特定の、たとえば学校の正門前の道路だけを通行止めにするものが多くなっています。

昭和50年代：道路構造による対策(コミュニティ道路)

車両通行部分を蛇行させるシケインなど、道

路を物理的に改変し、速度を抑制する試みが始まりました。

これらの取り組みの集大成として、1996年(平成8年)にコミュニティゾーン制度が導入されました。これは4つの特徴を持っていました(図4)。

面的(ゾーン)な対策：特定のエリア全体を対象とする。

ソフト(交通規制)とハード(道路構造改善)の組み合わせ：30km/h区域規制(「30区域ここから」標識はこの時に誕生)と、ハンプ(凸部)、狹窄部、クランク(屈曲部)などの物理的デバイスを組み合わせる。

住民参加：計画段階からの住民参加を重視。

バリアフリー：高齢者や障がい者への配慮。

北九州市などで先進的な事例も生まれましたが、残念ながらこのコミュニティゾーン制度は全国的には普及しませんでした。その大きな理由の一つが、ハンプなどの物理デバイスの設計基準が不明確だったことです。不適切な設計のハンプ(円弧ハンプ)が設置され、騒音や振動、車両損傷などの問題が発生し、不評を買ってしまったのです。

その後、「あんしん歩行エリア」など様々な取り組みが試みられましたが、生活道路対策は停滞し、「暗黒の時代」とも言える状況が続きました。

ゾーン30とZone30：似て非なる安全対策

2006年(平成18年)、埼玉県川口市で散歩中の保育園児らに車が突っ込み21人が死傷する大事故が起きました。これが契機となり、2011年(平成23年)に「ゾーン30」が導入されることとなります。ゾーン30はエリアを

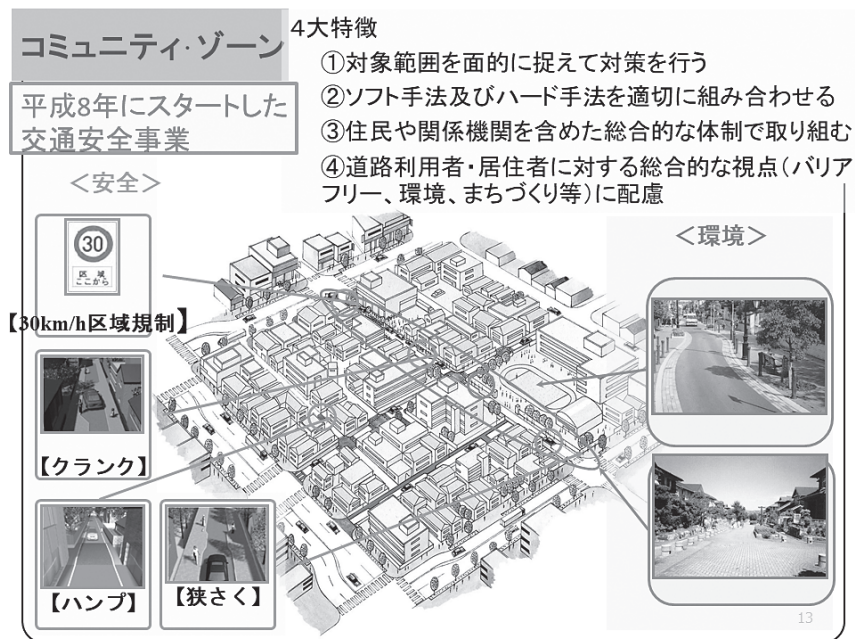


図4：コミュニティゾーンの構成要素

指定して生活道路の最高速度を30km/hに規制するもので、現在では全国的に普及し、生活道路における交通安全対策の標準的な手法となっています。

なぜ30km/hなのか。これは速度と致死率の関係に基づいています。30km/hを超えると、事故時の歩行者の致死率が急激に上昇します(図5)。50km/hでは約8割が死亡するというデータもあり、「30km/hは命の境界線」と言えます。

ヨーロッパでは、日本に先駆けて1980年代にZone30(こちらはゾーン・サーティと読んでください)が定着しました。これは単なる速度規制だけでなく、ハンプなどの物理的な速度抑制策を組み合わせるのが特徴です。欧州の都市では、幹線道路以外の市街地のほとんどがZone30となっており、これが歩行者事故の少なさにつながっています。

日本で遅れたハンプの普及

速度抑制施策として挙げられる道路の狭窄や屈曲ですが、実効性を伴う基準は作られておらず、地域によって形状・効果に差があるのが現状です。また狭い生活道路では、これらの設置が物理的に難しいことも少なくありません。そこで省スペースながら上下方向で速度を抑制できる「ハンプ」がきわめて重要なものとなります。

アメリカではハンプを「スリーピングポリスマン(眠る警察官)」と呼びます。これは、あたかも警察官が立っているかのように、ドライバーが自発的に速度を落とす効果がハンプにはあるということを的確に表した表現です。ただの凸部が警察官と同じ抑止効果を持つ、という意味で非常にポジティブな名称です。しかし、これほど有効なハンプが、世界でおそらく最も普及していないのが日本です。過去の失敗経験(円弧ハンプの問題)が尾を引き、長らく「ハンプ=悪」というイメージが定着してしまいました。

この状況を変えるため、私たちは2000年に様々な形状のハンプを作って実験を行い、最も効果

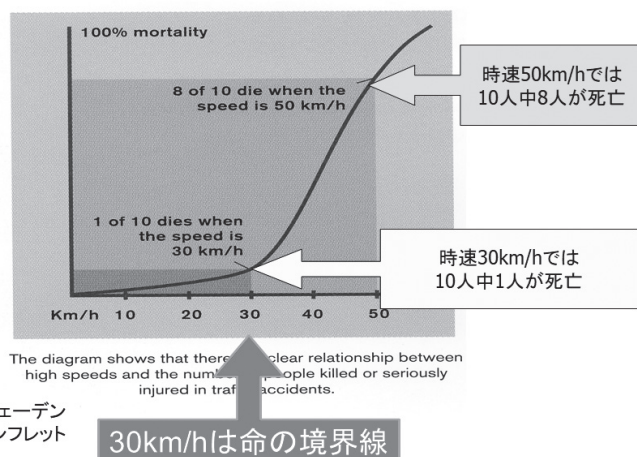


図5：衝突時速度と歩行者の致死率

的で、かつ騒音や振動、危険性が少ない形状はサインカーブ(三角関数のサイン曲線)であることを突き止めました。国土交通省がようやく設計基準を発表したのは2016年(平成28年)のことですが、この中で提示されているハンプの標準形状は、台形の前後の勾配部をサインカーブ型にしたものです。この形状であれば、時速30km以下で通過すれば不快感はなく、30kmを超えると明確な突き上げ感があるため、ドライバーは自然と速度を落とすようになります。

日本の生活道路には歩道がないことも多く、高齢者を含む歩行者や自転車、車椅子利用者もハンプを通過することになるため、バリアフリーへの配慮が不可欠です。設計基準はもともと道路のバリアフリー基準を満たすように定められていましたが、実験の結果でも、適切に設計されたサインカーブハンプであれば、つまずいたり転んだりすることなく通れることが確認されています。

住民主導で始まったハンプ導入

以上のように技術基準が整備されたことで、地域住民の声に応える形でハンプの導入が始まりました。東京都小金井市では、住宅街を抜け道にしている自動車の危険にさらされる住人の悩みがNHKの番組に取り上げられ、ハンプを仮設して効果を確かめる実証実験を実施することができました。また、小金井市の実験を番組で見たという朝霞市の住人の方からご要望をいただ

きまして、日本で初めての設計基準通りのハンプの恒久設置にこぎつけることができました。

当初は道路管理者や警察からもハンプ設置に反対されることが多かったのですが、少しずつ理解が進み、音や振動の問題がないことも確認していただき、埼玉県内での設置事例が増えてきました。上尾市では交差点の手前にハンプを作って一時停止を確実にするという取り組みも見られました(写真A)。



写真A：上尾市浅間台大公園横のハンプ
(現在では撤去済み)

そうして、2006年時点で導入のあった4市で設置前後の事故件数を比較したところ、設置前の18件が設置後は4件と、8割減を達成できたのです。

ハンプ+横断歩道=スムーズ横断歩道

ハンプの技術を応用したのが「スムーズ横断歩道」です。これは、横断歩道部分をハンプと同じ高さまで盛り上げるもので、車両の速度を効果的に抑制すると同時に、歩行者の存在をドライバーに強く意識させることができます。



写真B：横浜市中山町に設置されたスムーズ横断歩道

横浜市中山町の事例を紹介しますと、4分の3の車が停まってくれなかった横断歩道、こちらをスムーズ横断歩道にしたところ、半分の車が停まるようになり、通過速度も劇的に低下しました(写真B)。この調査には無人の定点カメラを用いましたので、誰かに見られているからという理由でドライバーの挙動が変わったわけではありません。単に横断歩道を10cm高くしただけで行動を大きく変えられたのです。



写真C：沖縄県浦添市城間4丁目のスムーズ横断歩道

浦添市の港川小学校でも、登校時間中の停止率の変化をスムーズ横断歩道の設置前後で調査したところ、もともと8割の車が横断歩行者を無視していたのが、設置後はすべての車が歩行者を見つけて停まるようになりました(写真C)。

ハンプとスムーズ横断歩道は、道路のまっすぐな部分だけではなく、交差点に設置しても大きな効果が得られます(写真D、E)。埼玉県朝霞市(東弁財3丁目)の事例では、一灯式の信号交差点をハンプにしたところ、通過するドライバーが確実に安全確認するようになり、その後、信号は撤去されました。



写真D：埼玉県朝霞市、南割公園横の交差点ハンプ



写真E：静岡県静岡市清水区、入江小学校の通学路交差点ハンプが写真左側の横断歩道外側まで延長されスムーズ横断歩道を構成している。

なお国交省ではゴム製の仮設ハンプのレンタルをしていますので、みなさまもぜひお試しください。

ライジングボラードによる進入規制

次に、車両の進入規制についてです。スクールゾーンなどで見られるA型バリケードは、住民が設置・撤去（いわゆる「うま出し」）を行います。抜け道利用者とのトラブルが発生し、設置を断念するケースも少なくありません。

ヨーロッパでは、ライジングボラードという自動昇降式のボールが広く使われています。許可車両（住民や緊急車両など）がICカードなどで認証するとボールが地中に下がり、通過後に再び上昇する仕組みです。



写真F：フランス、ストラスブールの小学校前の道路に設置されたライジング・ボラード

しかし、ボールが上昇中に無理に通過しようとして車両が損傷する事故も発生しており、日本では警察が導入に否定的でした。そこで国内で登場したのが、ソフトタイプのライジングボラードです。これはゴム製のボール（ラバーボール）が自動

で昇降するもので、新潟市のアーケード街などで導入されています（写真G）。車が接触してもボールが曲がるだけで車両へのダメージはほとんどありませんが、車内には「バン、バン」という大きな衝撃音と振動が伝わり、ドライバーに強い不快感を与えます。実験の結果、このソフトタイプでも違反進入車両のリピーターは皆無であり、十分な抑止効果があることが確認されました。



写真G：新潟市ふるまちモールにて稼働開始したライジングボラード（2014年8月）

ゾーン30プラス：ソフトとハードの連携による最新の対策

このように、ハンプやライジングボラードといった物理的なデバイスの有効性が確認され、技術基準も整備されてきました。これを受け、2021年（令和3年）、国土交通省と警察庁は共同で「ゾーン30プラス」という施策を開始しました。

これは、警察庁が推進してきた「ゾーン30」、すなわち区域内の最高速度を30km/hに規制するソフト対策（交通規制）に加えて、これまで述べてきたようなハード対策を効果的に「プラス」し、組み合わせることで、より実効性の高い安全対策を目指すものです。

かつてのコミュニティゾーン制度もソフトとハードの連携を目指しましたが、デバイスの設計基準の不備などから普及には至りませんでした。ゾーン30プラスは、その反省を踏まえ、標準化された効果的な物理デバイス（ハンプ、狭窄部、屈曲部、ライジングボラード、スムーズ横断歩道など）を活用することで、ゾーン30の効果をさらに高め、生活道路の安全性を抜本的に向上させることを目的としています。

通学路Vision Zero：日本で死亡重傷事故ゼロをめざすための道のり

ではどうすればこのゾーン30プラスを広めていけるのか。国は交通安全基本計画の中で「究極的には交通事故のない社会を目指す」と言い続けていますが、その究極目標を実現するための具体的な戦略はいかにあるべきか。その答えが、私たちが提唱する「通学路Vision Zero」です。

ビジョン・ゼロというのは、1997年にスウェーデンで始まった交通安全の理念であり、「交通事故による死亡者・重傷者をゼロにする」という究極の目標を掲げています。同じくビジョン・ゼロを打ち出しているノルウェーの首都オスロでは、すでに歩行者・自転車利用者の死亡事故ゼロを達成しています。国全体としても、15歳以下の子どもの死亡事故ゼロを実現しました。

日本でも同様の目標を達成するための第一歩となるのが「通学路Vision Zero」です。なぜ通学路から始めるのか。それは、「子どもの命を守る」という目的が、社会全体で最も広く合意を得やすく、最優先で取り組むべき課題だからです。

日本でもすでに「通学路交通安全プログラム」というものが始まっているのですが、ハード対策として最も多かったのは路面標示の整備で(図6)、実質的な安全性向上にはつながっていません。

対策実現の鍵：ワークショップによる合意形成

ほんとうに安全な道路を作るためにはどうすればよいか。私たちが提唱するのが住民参加によるワークショップによる合意形成のプロセスです。具体的には以下のような段階を踏んでいくことになります。

1. 現状把握・課題共有：地域の危険箇所、ヒヤリハット体験、さらには車の速度や台数、事故件数などの調査結果を持ち寄り、問題意識を共有します。

2. 対策案検討：ゾーン30プラスのメニュー(ハンプ、スムーズ横断歩道、狭窄、ボラード等)の中から、地域の状況に合った最適な対策の組み合

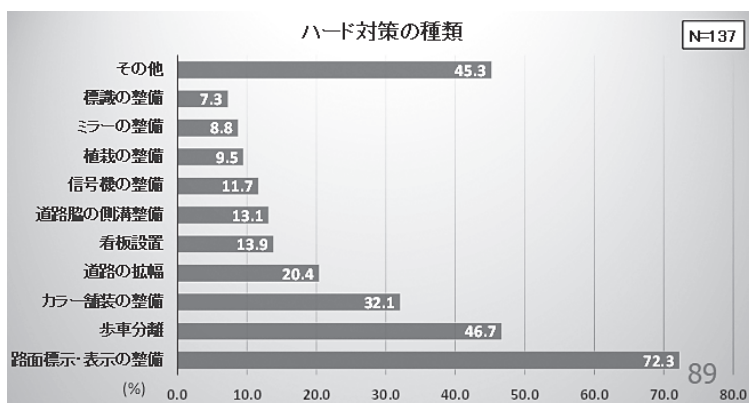


図6：通学路における緊急合同点検で実施されたハード対策の種類

わせを議論します。

3. 対策案決定・合意形成：実現可能性や費用対効果を考慮し、短期・中期・長期の実施計画について合意を形成します。

4. 効果測定・評価：対策実施後、事故件数や走行速度の変化などを測定・評価し、必要に応じて計画を見直します。(PDCAサイクル)

短期間で成果を出すために、最大4回ということで提案しております。新潟市の小学校統合に伴う事例では、開校までの9ヶ月というきわめて短い期間であったにもかかわらず、このようなプロセスを経て、ゾーン30や通学時間帯の交通規制にとどまらず、ライジングボラードや狭窄、歩道や横断歩道といったハード対策も実施されることとなりました。



写真H：新潟県新潟市の日和小学校の通学路。登校時間になるとライジングボラードが上がってきて車が通れなくなるため、子どもたちは安心して歩くことができる。

中でもライジングボラードは、地域の方々には、行政が設置してくれたというよりはむしろ「住民が相談し知恵を出しあって作ったもの」としてシンボリックに受け止められていて、雪かきなどの自発的な維持管理活動につながっています。

まとめ

市街地の重大交通事故根絶には物理デバイスの活用が欠かせません。そのために、まずは徒歩の通学路から対策を始め、そこから子どもたちが帰宅後に過ごす場所、あるいは自転車や電車の通学路と範囲を広げていくことで、物理デバイスに対する受容性を高めていくことが有効なのです。「通学路Vision Zero」という明確な目標を地域社会全体で共有し、ゾーン30プラスというツールを活用していくことで、子どもたちや高齢者はもちろん、あらゆる住民が安心して通行できる道路環境を実現することができるはずです。

みなさん、私たちと一緒にこの取り組みを全国に広げていきましょう。

【質疑応答】

講演後は参加者のみなさんから多くのご意見・ご質問が寄せられました。

Q1. ハンプなどの物理的対策に対する行政(国・自治体)の姿勢は？

A1. 国(国交省・警察庁)はゾーン30プラス、物理デバイスの活用に前向き。技術基準も整備され、導入のハードルは下がっている。しかし、自治体レベルでは温度差がある。先進的に取り組んでいる自治体もあれば、「ハンプはうるさい」といった過去の誤解(円弧ハンプ時代の問題)が根強く残り、導入に消極的な自治体も依然として存在する。

Q2. ①移動が困難な高齢者のためのコミュニティバスを生活道路に走らせることで、一般車の通り抜けをやりにくくするという副次効果が期待できないか？ ②道路空間を歩行者優先のボンエルフのように改造することで、防災上の

緩衝地帯としても活用できるのではないか？

A2. ①武蔵野市のムーバスの事例を言われているかと思うが、そうした車両が生活道路をゆっくり走行することは、たしかに交通全体の速度抑制にもつながる有効な手段と考えられる。近年、定時定路線のコミュニティバスの運行が難しいケースが増えているが、デマンド型交通(電話などで予約するタイプ)でも低速走行してもらえば同様の効果が期待できる。②ボンエルフは、オランダなどでは法律に基づいて人優先が徹底されている。しかし、日本の道路交通法は、歩行者は右端を通りなさい、車道で遊んではいけませんということになっていて公道のボンエルフ化は困難というのが現実。私が40年近く前に導入した事例も団地内の私道であった。

Q3. ハンプなどの対策を設置できた地域では、どのようなきっかけやプロセスがあったのか？

また、これから普及させていくにはどうすればよいか？

A3. 重要なのは、やはり地域住民からの「危ない」「なんとかしてほしい」という切実な声、強い要望。それもひとりふたりよりは学校やPTAや自治会といった組織を通じて行政や警察に届けることが重要。個人の声だけではなかなか動いてくれなくても、地域としての総意を示すことで、行政も無視できなくなる。また、一つの地域で成功事例ができると、「あそこの地域でやって効果があったなら、うちも」という形で関心が高まる。まずは、どこかモデルとなる地域で成功事例を作り、それを積極的に情報発信していくことが、今後の普及につながると考えている。

Q4. ①ハンプの効果は設置箇所周辺に限定され、ハンプがない区間では速度が元に戻る問題がある。広大な道路網全体に連続して設置するのは、通学路に限定するにしても困難ではないか。②先程のコミュニティバスの話題とも重なるが、自動運転またはそれに準じる低速車両をコミュニティ主導で走らせるというのはどうか。

A4. ①おっしゃる通りハンプの効果は局所的であり、50mおきの連続設置が理想的であるこ

とが実験結果から判明している。②道路状況に応じて速度を落とす技術は20世紀から存在しているが、ユーザーもメーカーもそれを求めているが、広がっていない。自動車というのは自分で運転するものだというパラダイムが変わるまでは相当に時間がかかる。明日の安全の達成のためには道路を安全にしていけることが必要。

Q5. ①個人やママ友の集まりで安全に関する懸念を持ったとしても、PTAや自治会の合意を取り付けたりワークショップを開催したりというのは相当にハードルが高い。また行政に意見を伝えても逃げられてしまうことも多い。結果につなげるためのアドバイスをいただきたい。②こと子どもの交通安全となると専門家であっても「子どもを教育するべし」などといった主張が珍しくない中、先生のように道路を変えていこうと言ってくくださる方がいてたいへん心強い。これまで取り組んでこられたモチベーションの源泉は？

A5. ①経験からするとやはり人数を集めての訴えのほう成果につながりやすい。少しずつ、関わる人を増やしていったほうがいい。行政側の担当者の手応えが薄かった場合は自治体の首長に直接お願いするという手もある。②私は昭和33年生まれで、交通事故の死者数がピークを迎えたまさにそのころ子ども時代を過ごした。友だちが事故に遭ったこともある。それ以来ずっと「車は危険なものだし、子どもがあんな目に遭ってはならない」と思い続けている私の私があるといえる。

Q6. ハンプやスモーズ横断歩道の設置場所を最終的に決めるのは道路管理者、それとも住民？

A6. 設置要望・提案はどちらからでもありえるが、大きなものなので、場所を決めるためにはさまざまな法律や制限を把握している必要がある。最終決定はそうした専門知識を備える行政側が行うことになる。

Q7. 生活道路の法定速度が30km/hに引き下げられるが、センターラインのある道路は対象外。狭い道路で歩行者を端に押しやって無理やり2



車線にしたところが多い。また低速走行、自動運転を受け入れてもらうために保険料割引あるいはポイント付与といったインセンティブ、ゲーム感覚を取り入れるのも有効かと思うが、30km/h制限の次の一手としてどのようなビジョンをお持ちか。

A7. 現在でも安全運転で保険は安くなるが、そもそも交通事故を起こす人物はそういったことに興味がない。人ではなく車や道路でなんとかしなければ。生活道路の法定速度が30km/hになること自体は、現状の60km/h制限がおかしいという認識の確認としては意味があるが、具体的な効果があるかという点疑問。むしろ「法定速度が30km/hになれば対策はそれで十分だ」と考える自治体や警察が増えるのではという危惧がある。センターラインの有無にかかわらず、ドライバーの意識に働きかけ、速度を出さない、出せないようにする道路になにがなんでもしていきたい。

Q8. 致死率が大きく変わる速度だということで30km/h制限なのだろうが、重傷ですんでよかったねという話にはならない。既存のゾーン30はゾーン20にするなどわかりやすい大きな流れを作れないか。

A 8. 残念ながら警察は30km/hより低い制限速度は認めないと言っている。ハンプなどのデバイスで実勢速度を下げるしかない。

★この講演会の動画を視聴されたい方は共同代表の青木 (osakahorai551@yahoo.co.jp) までお知らせください。会員限定となりますが、YouTube動画のアドレスをお送りいたします。

自転車の通行区分違反を取り締まる前に 自転車道の整備・実質化を 木村護郎クリストフ

自転車をはじめとする軽車両に対する反則金の額を規定する警察庁の「道路交通法施行令の一部を改正する政令案」のパブリックコメントで以下のような内容を提出しました。

自転車の通行区分違反をなくすための方策として、反則金を課すなどの対症療法よりも、まずは自転車が走れる道の確保を優先すべきでは、という問題意識です。

自転車が歩道を走る通行区分違反については、自転車の乗り手の違反がなくなるためにも、自動車側の問題に優先的に取り組むことが必要だと考えます。

①自転車マークが車道にある場合でも、自動車が、自転車が走ることを想定しないで道路の左側に寄って走っているため、危険を感じることが多々あります。自転車が走っていない場合も、新たに自転車が来る可能性がある以上、自転車マークがある場合、自動車は自転車マークがついている道路の左側を空けて走ることを徹底するようにしていただきたいです。

②線を引いて色分けされた明確な自転車道が設定されている場合も、大きい通りには駐停車している車が多く、自転車道を継続して走るとはほぼ不可能な状況です。

以上のことから、警察官には、違反自動車を取り締まることを優先し、安全な自転車通行が保証されている場合にはじめて、自転車から反則金をとるのが妥当だと考えます。

①については、写真1のような状況が望ましいですが、写真2のように車が左に寄っていることがしばしばみられます(いずれも自宅そばの世田谷町田線)。これでは自転車は歩道を走りたくなくても不思議ではありません。

②については、私の通勤路では、写真3、4の新宿通りの例のように、せっかく青く色分けされた自転車道があるのに、そこに車が絶えず停まっています。写真5のように、歩道に自転

車が停まっている場合は即撤去するという看板があるのですが、そのすぐ後ろの自転車道に停まっている車は放置しているようです。

(東京都町田市在住)



写真1



写真2



写真3



写真4



写真5

書誌の電子化と書店・図書館の役割 ～鉄道ジャーナル誌の休刊によせて～

井坂洋士

『鉄道ジャーナル』誌が2025年4月発売の6月号をもって休刊することになった。本稿を執筆している2025年4月下旬に最終号が発売されたので、本稿が読者のお手元に届く頃にはもう休刊が出ていない状況となっているだろう。

鉄道ジャーナル誌は趣味雑誌のひとつではあるが、趣味に特化している類似の他誌と違って、交通政策などにも触れる硬派な記事も掲載していたので、筆者もほぼ毎号目を通していた。ゆえに、ことさら残念に思う。

同誌の既刊（バックナンバー）は在庫がある限り販売されるそうなので、興味がある人は出版社に問い合わせしてみしてほしいし、近隣の公共図書館などに蔵書があるうちは読めるだろう（ただし雑誌を無期限で蔵書している地方自治体の図書館は思いのほか少なく、蔵書していても数年で廃棄されてしまうことが多いようだ）。

本稿では、同誌が休刊する背景にある「出版不況」と鉄道の置かれた状況について、簡単に振り返ってみたいと思う。

出版不況

まずは「出版不況」と呼ばれて久しい現象と本誌の休刊は、無縁でないだろう。

とはいえ出版流通総額で見ると横ばいから微減の状況なので、ひとくちに「出版不況」と言っても内情が伝わりにくいのだが、内訳を見ると紙の雑誌が顕著に減り（2014年から2024年にかけて48%減）、紙の本も減少（同21%減）、それらを電子コミック（同498%増）が補っている^[1]。実態は紙から電子書籍への移行が進んでいて、その流れに乗れなかった事業者の衰退が著しいようだ。

この10年来、紙の本の流通を担っている出版取次の厳しい状況が表面化している。当時取扱高4位の栗田出版販売が2015年に民事再生法の適用を申請。栗田の事業を継承した当時3位の大阪屋も2016年に楽天グループに事業譲渡して解散。太洋社が2016年に自主廃業し、芳林堂書店^[2]などが連鎖倒産している。

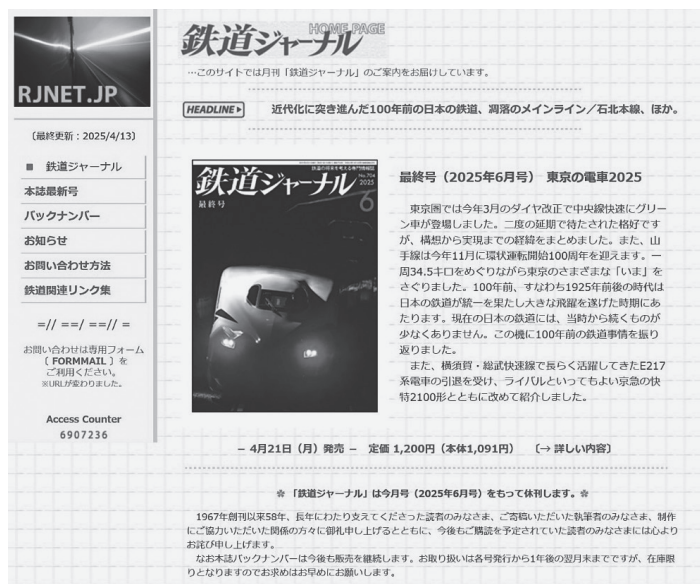
そして、健在の出版取次大手2社も他人事ではなく、本業では赤字にあえいでいる^[3]。

出版社でも自転車やファッション等の雑誌を手掛けていた樫（えい）出版社が2021年に倒産（民事再生法適用申請）するなど、中小雑誌社を中心に厳しい状況に置かれている。

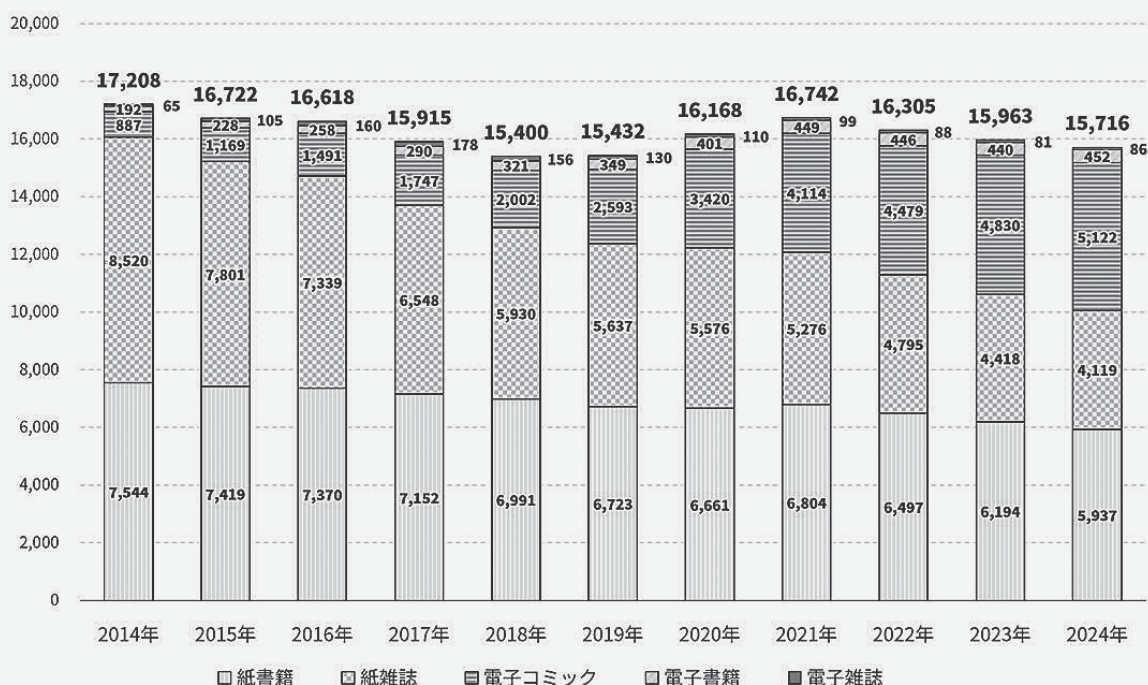
かつては雑誌扱いで流通していた紙のコミック類が書店と取次の運営を支えていたが、この10年ほどで紙のコミックが電子書籍に移行したことで紙の本の流通総量が減少し、残った紙の本や雑誌にかかる流通経費が増大して、雑誌出版社や取次業者の経営を圧迫している…というのが大まかな構図のようだ。

紙の本と電子書籍

このような状況で電子書籍が紙の本を潰したかのような単純な論調も散見



【図1】2025年6月号をもって休刊を伝える鉄道ジャーナル社のWebサイトより引用



〔図2〕紙＋電子 出版市場の推移(2014年～2024年)
出典：出版科学研究所 <https://hon.jp/news/1.0/0/53725>

されるし、読者目線で紙の本への哀愁が語られることも多いが、実態はむしろ電子書籍が売れていることで出版流通総額が微減で済んでおり、出版業界を下支えしている側面もありそうだ。

また読者目線でも、紙の本への哀愁と引き換えに、電子化により紙の蔵書管理から解放されるメリットもある。

筆者も20年ほど前から交通問題を勉強してきたので、当時から累積する専門書誌を膨大に抱えて保管場所に苦慮している。近年は電子書籍への移行を進めており、新刊は専ら電子版で購入するようにしている(紙の本はもう置き場がない！)。

しかし専門書などの硬派な本を出版している版元では、電子版を発行していない版元も少なくない。さらに売上が期待できない既刊本となると、電子化されることもなく実質絶版となって出版市場から零れ落ちてゆくのが実情だ。

例外として宇沢弘文氏の名著『自動車の社会的費用』(岩波新書、1974年)は電子化されたが、

湯川利和氏の『マイカー亡国論』(三一書房、1968年)や岡並木氏の『都市と交通』(岩波新書、1981年)などの名著は絶版となったままで、図書館の蔵書を探すか古書店等の流通在庫を探し回すしかない。

電子書籍への期待と課題

本誌でこんな話をしているのも、出版流通が単なる娯楽ではなく、論文発表や文献調査等の調査研究にも大きく係わってくるからだ。

私事で恐縮だが、筆者も20年ほど交通政策に関する勉強をしてきたので、関連する書誌を少なからず収集・所蔵している。上述の『自動車の社会的費用』『マイカー亡国論』『都市と交通』などの希少本も蔵書しているのだが、紙の本は保管場所に苦慮しているのが実情だ。

筆者が代表を務めている「持続可能な地域交通を考える会」(以下、弊社)で共同事務所を借りていた頃には蔵書を配架して誰でも読めるようにしていたのだが、事務所を撤収して以降は

主に筆者宅で保管しているものの、せっかくの貴重な本を読みたい時に取り出すことも困難な状況になってしまっている。



【図3】かつて弊会事務所に設置していた交通関連本を読める本棚の一部。事務所撤収に伴い片付けている最中に撮ったので乱雑に置かれているが、当時より本棚に入りきれないほどの本の所蔵管理と活用に関心していた

電子版になると、事務所の本棚に置いて会員同士で読み合うようなことはできなくなってしまふ半面、実態としては紙の本の保管場所と管理の負担が重く、電子化により紙の本から解放されるメリットの方が勝っている。

それほど紙の本の保管は荷が重いので、個人的には電子書籍の普及に期待しているのだが、課題もある。

弊会事務所を撤収した2017年頃にはまだ電子書籍は一部に留まっていたのだが、この8年ほどで急速に普及し、今では大手出版社の発行物は基本的に紙版と電子版が併売されている。

しかし中小出版社はその流れに追いつけず、または紙版と電子版の両方を手掛けることが難しいようで、今なお紙の本しか発行しない出版社も依然として多いし、逆に新興出版社を中心に在庫を持たなくて済む電子版しか発行しない出版社もあるようだ。

そしてもうひとつ、プラットフォームなどと呼ばれる一部の電子書籍販売店の盛衰に蔵書が縛られてしまうことに起因した問題もある。現

在は数多の電子書籍が流通しているものの、読者がダウンロードして保管できるものは稀で、ほとんどは購入した電子書店のサーバに保管されている書誌データを都度閲覧する形式になっている。または電子書籍をダウンロードできても閲覧に専用の機器が必要なサービスもある。そのため、電子書籍を購入した**電子書店が廃業等すると蔵書を失うリスク**が付きまとう。

実際にネット通販大手の楽天(現在の楽天グループ)が同社の経営方針に振り回される形で「Raboo」を2012年に閉鎖しているし、家電量販店のヤマダ電機は2014年に「ヤマダイーブック」を閉鎖しており^[4]、移行措置が取られない(購入した本が読めなくなる)ことが問題になったが、こうした事例がありながらも政府はいまだにまともな消費者保護策を打ち出せていない。

図書館に所蔵されない電子書籍

電子書籍の課題にはもうひとつ、図書館の制度が追いついていない問題がある。



【図4】国立国会図書館の使命を刻んだ同館本館1階カウンター(同館のWebサイトより引用)

東京・永田町の国会議事堂隣接地にある国立国会図書館の本館に行くと、メインカウンターに「真理がわれらを自由にする」というスローガンが刻まれている。これは日本国憲法が保障する民主主義の一端を、国立国会図書館をはじめとする公共図書館が担っていることを示している。

これに関連して、日本で出版される書誌は全て国立国会図書館が収集し永年所蔵することと、出版者には国立国会図書館へ納本することなどが義務付けられている。

ところが、今のところ電子書籍はこの枠組み

から外れている。例外的に電子書籍図書館を開設している自治体もあるが、蔵書はごく一部の電子書籍に留まっており、基本的には紙媒体しか対象になっていない。

交通政策をはじめ、様々な調査研究をするに際して、既存の文献調査をした経験がある人も多いと思う。特に新聞雑誌等の逐次刊行物は過去に起きた事象を参照する際に有効だが、個人や団体が保管することは困難を極め、図書館であっても国立国会図書館や都道府県立図書館などの中核図書館が保管と提供を担っているからこそ、私たちが気軽に利用できる面がある。

今はまだ多くの書誌が紙媒体でも提供されているので、紙で所蔵された書誌を遡ることができるが、電子化が進んだコミックなどではすでに紙の単行本は発刊されず、電子版しか発売されない本もあると聞く。今の流れで電子化が進むうち、図書館等で遡ることのできない書誌が増えてゆく懸念がある。

『鉄道ジャーナル』誌の休刊

そんなこんな状況を踏まえて『鉄道ジャーナル』誌の話に戻ると、同誌は新刊も既刊も電子化されることのないまま、休刊になるようだ。きっと様々な事情があったのだろうが、同誌が発信してきた日本の鉄道の置かれた状況を振り返る役割と、今後の発信の担い手の不足を思うと、残念に思う。

しかし休廃刊となる雑誌は多数あるものの、他社に継承されて継続刊行される雑誌もまた少なくない。例えば先に触れた、倒産した樫出版社が発行していた自転車雑誌などは他社に引き継がれて継続している。今回『鉄道ジャーナル』誌が休刊を決めた背景には「出版不況」のみならず、鉄道をはじめとする公共交通の衰退と、その問題への社会の関心の低さもあったのだろう。ここ数年の『鉄道ジャーナル』誌では「凋落のメインライン（本線）」といった鉄道の衰退を題材にする連載も行われていたが、鉄道の衰退が読者離れの一端を担っていたであろうことは想像に難くない。

同誌はあくまで趣味雑誌なので、売上が減れば休刊という流れは自然なのかもしれないが、同

誌に掲載される記事からはその誌名の通り交通政策に通じるジャーナリズムの一端を担う気概を感じていただけに、今回の休刊は残念に思うし、個人的には電子化などで継続してほしいかと思う。

国民生活不在の政治のツケ

一雑誌の休廃刊に直接関係しないものの、その背景にあった出版や電子書籍の課題にせよ、鉄道をはじめとする公共交通の衰退にせよ、背景には政府の政策の不備や偏りが見え隠れする。

鉄道をはじめとする公共交通の衰退に政府の政策が足りていない（または自動車・道路に偏重している）ことは、以前にも拙稿で度々触れてきたので今回は割愛するが、出版をはじめとする知の流通に関しても、紙の本の流通が衰退する傍らで、電子書籍を購入したユーザーがプラットフォームの都合で不利益を被りかねない状況が放置されているし、公共図書館における電子書籍収蔵の体制も整備されていない。

今、国会では食料品をはじめとする物価高とそれに伴う消費税の在り方が議論されているようだが、一方で自動車には減税とガソリン等への補助金に巨額の公金（2024年度は累計8兆1719億円）を突っ込みながら、公共交通利用者には運賃値上げ等の負担が直撃したまま放置されている。クルマ脳政府がここ数年で突っ込んだガソリン補助金は、鉄道・バス無料デーを15年間以上も毎日実施できるほどの巨額だとも指摘されているが^[5]、公共交通への公金支出には重箱の隅をつつくような過剰反応をするマスコミも、巨額のガソリン補助金に異を唱える向きはほとんど見られない。自動車メーカーからの巨額の広告宣伝費が報道を歪めているのだろう。

消費税にしたって鉄道などの公共交通に課税する傍ら、自家用車ユーザーには（旧物品税の廃止や自動車重量税などの）減税が繰り返されてきたことは議論すらされない。あまつさえ一般国民から徴収した消費税の3割以上は自動車メーカーなどの輸出業者に還付されており^[6]、トヨタ自動車などは昨今の超円安と相まって巨額の利益を上げているが^[7]、この還付制度の是非がマスコミや国会で取り沙汰されることはほぼない。

これらの個別の動きに直接の関連はないものの、国の政策に通底するクルマ優先と国民生活軽視が様々な場所に噴出してしている一例と言えるだろう。

鉄道をはじめとする公共交通と出版、私たちの健康で文化的な生活を支えるふたつの衰退に危機感を覚えずにはいられない。

(神奈川県川崎市在住)

【脚注・出典】

- 1. 2024年出版市場（紙＋電子）は1兆5716億円で前年比1.5%減、コロナ前の2019年比では1.8%増（出版科学研究所、2025年1月24日）<https://hon.jp/news/1.0/0/53725>
- 2. 多くの店舗が閉店したが、芳林堂書店の現在の店舗は、アニメイトグループの書泉が商号ごと継承して営業している。
- 3. 2大取次が本業で赤字 出版流通の危機が深刻化 永江朗（週刊エコノミストOnline、2024年6月21日）
- 4. ヤマダイブック「炎上」 電子書籍事業への教訓（三淵啓自）（日本経済新聞、2014年6月6日）
- 5. 今年度のガソリン補助金8兆円超え！でも7000億円の補助だけで電車バス運賃「毎日無料」にできた！（鉄道乗蔵、2025年1月27日）
- 6. 2022年度の消費税収は21.6兆円、同年の消費税還付申告額が7兆円。
https://www.nta.go.jp/about/introduction/torikumi/report/2022/01_3.htm
https://www.nta.go.jp/about/introduction/torikumi/report/2024/04_3.htm
- 7. トヨタなど輸出大企業20社に消費税を2.2兆円還付 23年度異常円安で対前年比3千億円も増（全国商工新聞、2024年9月23日）<https://www.zenshoren.or.jp/2024/09/23/post-34069>

図1 輸出大企業に対する還付金額上位20社の推算

企業名	事業年度	売上高（億円）	輸出割合（%）	還付金額
① トヨタ自動車	2023年4月～2024年3月	17兆5,755	77.4（推定）	6,102
② 本田技研工業	同上	4兆5,446	90.4（推定）	2,418
③ 日産自動車	同上	4兆1,872	84.2（推定）	2,283
④ マツダ	同上	3兆6,361	88.7（推定）	1,714
⑤ 三菱自動車	同上	2兆3,489	78.2（推定）	1,123
⑥ デンソー	同上	3兆6,607	59.6（推定）	1,058
⑦ SUBARU	同上	2兆5,738	84.6（推定）	928
⑧ 豊田通商	同上	2兆0,620	71.8（推定）	891
⑨ 村田製作所	同上	1兆0,697	92.3（推定）	762
⑩ キヤノン	2022年1月～2022年12月	1兆6,680	78.5（推定）	719
⑪ クボタ	2022年1月～2022年12月	1兆2,234	78.7（推定）	566
⑫ 日本製鉄	2022年4月～2023年3月	4兆8,765	40.4（推定）	537
⑬ スズキ	同上	2兆6,048	58.5（推定）	477
⑭ 三菱重工業	同上	1兆7,296	58.1（推定）	456
⑮ ヤマハ発動機	2022年1月～2022年12月	9,576	94.1（推定）	403
⑯ 日立製作所	2022年4月～2023年3月	1兆7,569	61.2（推定）	366
⑰ 任天堂	同上	1兆1,839	78.3（推定）	266
⑱ 日亜化学工業	同上	4,917	54.2（推定）	251
⑲ シャープ	同上	5,272	66.7（推定）	246
⑳ ファナック	同上	4,747	86.8（推定）	237
合 計				2兆1,803億円

各社の最新の決算書などにより湖東税理士が推定計算したもの。還付金額は国税の消費税と地方消費税を合わせたもの

[図5] 輸出大企業に対する消費税還付金額上位20社の推算『全国商工新聞』2024年9月23日号より引用 <https://www.zenshoren.or.jp/2024/09/23/post-34069>

ユキノシタ
(会員K・Tさんの絵)



私は親族関連の所用で自宅のある山形市と米沢市をJRローカル線を利用して往復することが多い。そこで目にするのは高校生などの多くの若者たちが楽しく会話することよりも俯いた姿勢でスマホの画面を見つめている姿である。それゆえ私は彼らを「うつむき族」と呼んでいる。

同じような光景は日曜日などの休日の公園で多く見かける。彼らはあるゲーム関連情報に動かされて公園に参集しているのだ。その光景を見た中年女性たちが「怖っ!」と叫んでいた。(※公園内でスマホに釘付けの若者たちの光景は写真参照)しかし、公園内ならともかく、人通りの多い繁華街でも歩きスマホどころか、自転車に乗りながらの「ながらスマホ」も多数見受けられ、特に後者に関しては道路交通法の改正により罰則が付加されるようである。つまりはクルマの運転座席での「ながらスマホ」もかなりありうるということであるが、せめて停車中だけにしたいものだ。

また、ある集会所で20人〜30人が集まる会議の休憩時間に若者に限らず参加者達の多くがスマホを使用していたが、タバコの煙は減少したものの、目に見えない電磁波が使用者の数だけ行き交い充満しているわけで、健康への影響がないものか多少気になったものである。

なお、私は視力を護る理由でスマホを所持も使用もしない。家族・友人との連絡はガラケー（最低限機能のみの旧型携帯電話機に対する差別用語?）で、そして情報収集はパソコンで充分である。

さて、本論に入らせていただく。ニッポンの戦後の産業を大きく牽引してきたのがモノづくりを代表する工業であり、その典型がクルマ関連産業であり続けて来たが、今やパソコンやスマホなど関連の「情報通信産業」にとって代わら

れて来ているようである。特にスマホの普及は驚異的な速さで、恐らくここ10年〜20年のことであろう。日本国内でのクルマの多くは国産であるが、スマホなどの情報通信機器の多くはビッグテック（巨大IT企業）と言われるGAFA+M等の米国拠点や中国、韓国等アジア諸国拠点のグローバル企業が大きく係わっており、アジア諸国の経済急成長も情報通信産業が牽引してきたとも言えそうで、日本企業の存在はこの分野では急速に影が薄れてきたようである。

クルマは日本でもむろん戦前から走行していたが、戦前や戦後しばらくの場合は、その数は決して多くはなく、所有者も官公庁や大きな企業、個人でもかなりの富裕層に限られ、富裕者宅のクルマの運転は専らお抱えの運転手であり、主人が自ら運転することは少なく、後部座席に座っていた。

しかし、戦後しばらくしてからはクルマの大衆化が進み、所有者が自ら運転するマイカー時代となった。それにより他者や本人が死傷する事故が多くなるばかりでなく、騒音、排気ガスによる大気汚染などの公害の多くがクルマによってもたらされるようになった。

これらのクルマ起因の事故の激増、公害の深刻化は一般国民の自家用車所有と使用、運転免



許証の取得ばかりでなく、公務所や企業の業務用車両（トラック等の貨物車両も含まれる）が増えたことにもよる。ともかくも、マイカー、貨物車両等のいずれにせよ、所有も免許取得も成人に限られてきた。

これに対してクルマ社会の到来以上に所有者数と使用者数が激増したのはスマホ、即ちスマートフォンの急激な普及によるものと言える。いかにクルマ社会が進展して、“一家に一台”とまで叫ばれたとは言え、実際は必ずしも全ての家庭がクルマを所有しているわけではなく、とりわけ大都市圏のように自家用の駐車場の確保も困難で、公共交通網が発達している場合はマイカー無しでの外出も容易であり、その傾向は現在でもそう変わりがない。その上、クルマを所有している家庭でも多くは文字通り“一家に一台”のみであり、複数台のマイカーを抱える家庭は都市部では稀である。但し、郊外の農山村部では駐車スペースの確保は容易で、複数の成人からなる“大家族”では農業用貨物車を含む複数台のクルマの所有は珍しくない。それでも一般的には、とりわけ都市部では“一家に一台”であり、複数台を所有する家庭は例外的というべきである。

このマイカーの場合とは大きく異なり、スマホの場合は小学生を含む未成年までが所有し使用するので、クルマでの場合のような一家に一台というのはむしろごく稀で、家族の数だけの複数台というのが一般的と言えそうである。但し、外国では所有・使用に年齢制限を設けるようになった国もあり、その数は増えそうで、私も個人的意見としてその趨勢には賛同したい。

クルマの場合は事故の危険が大きく、実際に事故により他人を死傷させたり、他人の家屋や店舗などに突っ込んで損壊させることもあり、運転免許のない未成年に車を所有させ、自由に乗り回すような使用をさせることはないが、超小型で軽量のスマホによって他人を死傷させたり物損事故を起こすことは考えにくい。ゆえに以上の危惧が少ないから、未成年者もスマホを所有し両親以上に頻繁に使用する。

しかし、他者へのメールやSNSなどの複数人対象の通信により、意図の有無に関わりなく(子

どもたちの間のネットによる虐めや誹謗中傷も多い)他者の心(内面)を大きく傷つけることは少なくなく、社会問題とすらなっている。また、本人自身にも深夜や明け方までの長時間使用により、視神経ばかりでなく、睡眠不足などにより肉体的にも大きくダメージを与えかねず、それが一般化すれば、スマホなど電子機器を日常使用している日本人を含む先進国人やその他の諸国の富裕層の多くが病気体質化し、寿命をかなり縮めることになりはしないだろうか、危惧せざるをえない。

クルマは地球温暖化の主要な要因の一つだけでなく、日常的に事故や大気汚染等で多くの人間を蝕んだり死に至らしめているが、スマホの場合は直接的に他者の肉体を損傷させることはないものの、先に述べたように自己に限っては心身両面、他者に対しては内面に損傷を与える。

最近は複数の死者を出す大規模で普通なら考えにくい交通事故のニュースが増えているように感じられるが、それもスマホの長時間使用による視神経を含む神経全体の摩耗や実質的な睡眠不足などが少なからず影響しているのではないかとは言えないだろうか。

それでもクルマ依存から抜けきれず、少しの距離でもクルマを運転したり、しかもスマホ依存による視神経を始めとする諸神経系統の損傷や睡眠障害や頭痛の他に倦怠感や吐き気、肩こりなどに悩まされながらもクルマを手放せないドライバーも多いのを計算に入れているかのようにクルマ業界では「自動運転車」の開発にしのぎを削っている。むしろグローバルなIT業界との連携になろう。もし自動運転技術が完璧化すれば、タクシーや物流業界のトラックの運転手も不要になる？(今のところはドライバーの補助機能らしく、やはり運転席には人員が必要らしい)が、これまた「怖っ！」である。

「小さく軽量の機器」であるスマホが「人体をはるかに超える重量の機器」であるクルマの事故を誘発しかねないことを考慮に入れた“文明生活”が望まれるところである。

(山形県山形市在住)

クルマ社会の中を毎日一生懸命に歩いています。今回はクルマ社会の恐ろしさを書きます。

我が家を出て潮来街道を横断します。歩行者用信号が青なので私がゆうゆうと渡っていると右折or左折車が来ます。歩行者がいればスピードを落とすのがふつうですね(本来の交通ルールでは、歩行者が道路を横断しているときはクルマは一時停止しなければいけないということを編集者から教わりました)。しかしスピードを落とさずに走り抜けようとするクルマもあります。もうびっくりしてしまいます。このようなことは許されないことだと思いますが以前からありました。あやうくクルマに巻き込まれそうになったこともあります。こわかったです。

次のようなこともありました。スーパーストアの前に信号のない横断歩道があります。私はクルマが途切れるのを待って渡ろうとしていました。心あるドライバーの方(このような人にとときどきお目にかかります。社会を優しくする素敵な人たちの一人です)がスーパーに入ろうとしている私に気づき、私の為にクルマを止めて「どうぞ」と。嬉しくなって手を上げて頭を下げて渡ろうとしました。ところがです。私を通す為に止まっているクルマの後続車が止まっているクルマを追い越して通り過ぎようと。手を上げて渡ろうとする私にぶつかる恐れがあるではないですか。後続車に悪気はないのですが、このような恐ろしいことがクルマ社会では起きてしまいます。クルマはいつも急いでいるから。こういうことが起きないように、ドライバーが予期しない交通加害者にならないように、問い直していくのが私たちの“会”です。全国の会員の

みなさま、私たちの使命は重大です。

4月19日、東京の“きゅりあん”での総会に参加しました。春がすみの東京。12時開会に間に合うよう家を出ました。“きゅりあん”最寄りのJR京浜東北線、大井町駅。この日は京浜東北線の一部が工事のために止まっていましたが、おのぼりさんの私もなんとか会場に入りました。総会では何十年もおつき合いがあるなつかしい方々とお会いできて嬉しかったです。共同代表の方、会計係の方、ごくろうさまです。ありがとうございます。いろいろなことを学びました。政府へのガソリン補助金打ち切りを要請する行動、「スコーパソン」という名の団体の企画への参加、自動運転のこと、地方の公共交通を守る取り組み、温暖化の問題、SDGs、交通犯罪の法解釈……などなど。いろいろな討論もありました。私は本年も地域活動連絡係をさせていただきます。私にできる活動をしたいと思っています。他の地域活動連絡係の方、どのようなことをしているらっしゃいますか。教えて下さい。

お願いがあります。発言者はマイクに向かってハキハキと発言をお願いします。よく聞こえなくて困りました。「聞こえない人は補聴器を！」も一案ですが、聞こえる声で話すことも実行してみして下さい。

翌日の予定もあり、講演会と、大好きな懇親会に参加できず、残念でした。

みなさま、来春の再会を楽しみにしています。そして“会報”でお会いしましょう。

(茨城県龍ケ崎市在住)

物価高が続いている現在、日本では減税の必要性が声高に叫ばれています。確かに生活必需品を含む物価の高騰は所得の低い人々などの生活を直撃しています。しかしこれは減税すれば解決する問題ではないと思います。減税をするには財源が必要です。必要な財源を見つけることが困難であるという状況で大規模減税をすれば、社会保障関連などの予算が削減され、かえって国民の生活をより苦しくしかねません。また、赤字国債の発行を増やせば、若者や子ども達へのより重い負担となるでしょう。この問題には慎重に取り組まなくてはならないと思います。

特に私は、政府の方針が、ガソリンへの補助金の続行やガソリン暫定税率の廃止に向けて動いていることに大きな懸念を抱いています。政府はすでに8兆円を超える金額をガソリン補助金に投じていますが、これを続けるとその額はさらに大幅に増加するでしょう。また、ガソリン暫定税率を廃止すれば約1兆5千億円の税収減になります。このような施策が自動車走行量の増加とそれに伴う事故の増加(下げ止まり)につながる恐れがあるということや、地球温暖化(地球沸騰化)対策に逆行することにもなるということも重大な問題です。

昨年(2024年)の世界の平均気温は記録が残る1850年以降最も高く、産業革命前と比べて1.6℃上昇したとEU(ヨーロッパ連合)の気象情報機関が発表しました。また、北極で冬季に観測された海水の最大面積はデータが残る1979年以降で、観測史上最も小さくなっていることがJAXA(宇宙航空開発機構)と国立極地研究所の観測で分かりました。

IPCC(気候変動に関する政府間パネル)第6次報告書によると、2081~2100年の地球の平均気温は、温室効果ガスの「非常に高い排出シナリオ」では、産業革命前と比べて4.4℃前後上昇し、「非常に低いシナリオ」でも1.4℃前後上昇するとしています。そして10年に一度の豪雨は、2℃上昇で1.7倍に、4℃上昇で2.7倍に、10年に一度の熱波は、2℃上昇で5.6倍に、4℃上昇で9.4倍にな

ると予想しています。さらにこうした異常気象の増加は、農業生産量や漁獲量の大幅な減少とそれに伴う難民の激増、紛争やテロの拡散などをもたらすと考えられます。温暖化(沸騰化)対策はもはや一刻の猶予もない状況です。決してそれに逆行するようなことをするべきではないと思います。

大気汚染の問題もあります。WHO(世界保健機関)は、世界で一年間に600万人以上が大気汚染で死亡しているとみられると発表していますが、その主な原因の一つがガソリンや軽油の燃焼です。こうした化石燃料の消費を大きく削減する努力こそ必要なのです。

また日本のガソリン価格は国際的に比較しても決して「高い」とは言えません。今年4月26日時点では1リットルあたりレギュラーで181円です。イタリア、フランス、ドイツは280円を超えています。イギリスも266円です(ヨーロッパ諸国の価格は昨年11月時点)。ガソリン補助を続けたり、ガソリン減税を行うとしても、それは自動車を使用せざるを得ない生活困窮者や日々の活動においてまとまったガソリンを消費せざるを得ない第一次産業従事者、特別の事情がある中小企業などに対象を限定するべきです。そして少しでも自動車に乗らなくてもすむように、公共交通機関の充実や自転車道・歩道の整備などに取り組むべきです。

フランスには、Après nous(moi) le déluge という言葉があります。これは18世紀のフランスの国王ルイ15世の愛人であったポンパドゥール公爵夫人が言ったとされています。直訳すれば、「私たち(私)の後には洪水」になりますが、「私たち(私)が去った後に何が起ころうと知ったことではない」という意味があるとされています(別の解釈もあります)。私たちはこのような考え方をするべきではないと思います。私たちは目先の利益を追求するのではなく、将来の世代のことも、異なった環境に暮らす人々のことも、そして人間以外の生きとし生けるものすべてのことも考え、世界を持続可能(サステイナブル)にするための行動をする必要があると思います。

(山口県下関市在住)

川柳

自転車よ

歩道も車道も

嫌われて

水たまり

クルマはね上げ

去っていく

われ先と

急ぐクルマの

浅ましき

爆音を

空に響かせ

得意顔

原因は

クルマと言わない

温暖化

歩きたい

でも歩きたくない

現在(いま)の道

(直)

新入会員からのメッセージ

池田 仁さん

はじめまして、熊本県荒尾市在住の 池田 仁 と申します。私の趣味は散歩をすることです。散歩をしていると、ある時期からなぜかモヤモヤ、違和感を感じるようになりました。

それは、車を一方的に優先し、歩行者、自転車を邪魔者扱いする社会。車に乗らなければ自身の安全を保てない不安定な社会。そして、車に依存している方の人間性のなさ。それらが違和感の正体でした。車から降りれば皆、「歩行者」になるのに、なぜ、歩行者に対して、大きな態度を取れるのか？ この車優先社会を変えることは、皆の安全を守ることに繋がると思います。そんな車優先の社会を変えたくこの会に入会しました。二十代の若造ですが、今後ともよろしくお願いいたします。(熊本県荒尾市在住)

H. Nさん

愛知県在住のH.Nと申します。3年ほど祖父母の介護をしておりますが、体の大きい祖父を車いすに寄せ自宅前の道路を歩いたとき、歩行空間とされる道路脇の歩きにくさに愕然としました。以来、祖父母と散歩をする際は、車でショッピングモールまで行っています。老老介護が増える現在、車を持たない人々が快適に移動できる環境がないことは大きな問題です。多くの人の快適な生活の実現に向け、クルマに依存しないまちの在り方を皆さんと模索していけたらと思います。よろしくお願いいたします。(愛知県常滑市在住)

世話人からのメッセージ

青木 勝 (再任/共同代表、会計、名簿管理、会報
発送、冊子管理、オンラインミーティ
ング、メーリングリスト管理)

足立礼子 (再任/共同代表、会報編集、ホームペー
ジ担当)

共同代表2人のメッセージは37ページをご覧ください。

佐藤清志 (再任/渉外、「政官産学」の動向収集と
把握)

令和7年度も世話人を続けることになりました。毎度同じご挨拶になりますが、交通遺族として被害者の立場からクルマ社会を問題視していこうとこの会で活動しております。

当会はクルマ問題をいろいろな視点から考えておられる方が集っておりますので、私のような立場としても大変勉強させていただいております。そのような中、被害者遺族でなければ気付けないようなものを皆様に届けられればと考えております。

1年間、よろしくお願いいたします。

(東京都品川区在住)

岡田百合香 (再任/渉外、SNS管理)

「クルマ社会」を何とかしようと活動しつつ、私自身はクルマを運転する立場です。

(比較的)若い女性として公共交通機関を利用すれば痴漢に遭遇するリスクにおびえなければいけないし、子連れならば終始子どもを静かにさせなければいけないというプレッシャーでヘトヘトになってしまいます。

クルマ社会は非健康的で非人道的で地球にも子育てにも優しくない社会です。

それでも、交通犯罪以外の性犯罪や子どもへの暴力、冷たい視線が蔓延する社会においては、プライベートな鉄の塊に逃げ込みたくなる誘惑に駆られる気持ちも分かります。

つまり、クルマ社会の問題を何とかするためには、クルマ以外の社会問題にも取り組んでいく必要があると思っています。

自分が使えるリソースは有限で、「あれもこれも」は難しいのですが、問い直す会の活動を軸に社会を良い方向に変えていきたいです。

(愛知県豊橋市在住)

里見岳男 (再任/事務局、ホームページ担当、メー
リングリスト管理)

ときおり思うのですが、私たちがやっているような社会運動というものは、言ってみればたくさんの方を巻き込んだ戦争みたいなものです。どうすれば戦争を終わらせられるのかなんて誰にも見当もつきませんし、目の前の戦闘だって、始まる前から勝ち負けは決まっているんじゃないか、私たちのがんばりなんて意味がないんじゃないかと思うことだってめずらしくありません。なんならほかの部隊や国が勝っているのか負けているのかだってよくわからない。そんな戦争をどうやれば戦い続けられるのか？ 私は戦争を経験したことはないのですが、だいたいの映画やドラマに出てくる兵士たちは「仲間のために」戦っていて、たぶんそれは現実にもけっこうあてはまるからこそ多くの観客の共感を呼ぶのでしょう。

会報の表紙やホームページには「会のめざすもの」が掲げられています。そして毎年総会が開催され、その目標にたどり着くために何をするのかを「活動計画」として定めます。それはもちろん大事なことですが、それと同時に会員が「私はひとりじゃない」「仲間のためにもがんばろう」と思えることも同じくらい大事だと思っています。そのためのお手伝いを、世話人3年目ということで昨年度よりも多少はうまくやりたいものです。本年度もよろしくお願いいたします。

(愛知県名古屋市在住)

小路泰広 (新任/オンラインミーティング、「政官
産学」の動向収集と把握)

お世話になっております。小路と申します。クルマ社会を何とかしたいという会の趣旨に賛同して入会し、数年前からは地域活動連絡係とし

て細々と活動に参加させていただいていましたが、昨年60歳を過ぎたので、これからはフリースラン的に活動しようと考えてるなかで、もう少し会の活動に貢献できないかと思い、このたび世話人に立候補させていただきました。これまで主に道路関係や自転車関係に携わってきましたので、それらの経験を活かしながら、会の活動を支えていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。(茨城県守谷市在住)

林 裕之(再任/会報編集)

近年は、短距離だけではなく長距離の移動にも自家用車を利用する人が増え、連休ともなると主要な高速道路等では渋滞が続いているというニュースがよく流れます。しかし私は必ず公共交通機関(主に鉄道)を利用します。自家用車ではなく、公共交通機関を利用することの意味はとても大きいと思います。まず自分の責任に

よる事故がなくなります。そして環境面での負荷を大きく減らせます。たとえば自家用車の代わりに鉄道を利用すれば(平均では)約85%も温室効果ガスの排出を減らせます。また、鉄道を利用する場合は、車内で読書や学習、仕事などができて時間が無駄になりません(自家用車を利用する場合は、自分が運転する場合はもちろん、同乗させてもらう場合でもそのようなことは<少なくとも私は>ほとんどできません)。もちろん、諸事情で自家用車を利用せざるを得ない人もいますが、可能であれば近距離も長距離も自家用車ではなく、公共交通機関(近距離の場合は自転車も選択肢に入るといいます)を利用することをお勧めします。

微力ですが今年も世話人を継続させていただきます。よろしくお願いします。

(山口県下関市在住)

地域活動連絡係からのメッセージ

2025年度の地域活動連絡係についてご紹介いたします。

(地域活動連絡係は総会承認は必要ではなく、任意で役を担っていただいています。)

新規で係になられた方3名：榊原茂典さん(東京都杉並区)、北條春樹さん(岐阜県各務原市)、岡野進一さん(福岡県福岡市)

継続される方19名：大貫華織さん(岩手県滝沢市)、後藤 昇さん(宮城県栗原市)、小林和彦さん(山形県山形市)、木村孝子さん(茨城県龍ヶ崎市)、梅沢 博さん(茨城県つくばみらい市)、福地禎明さん(埼玉県川口市)、清水真哉さん(東京都江東区)、稲見正博さん(東京都三鷹市)、田中保明さん(東京都品川区)、富田悦哉さん(東京都世田谷区)、井坂洋士さん(神奈川県川崎市)、田中 牧さん(神奈川県横浜市)、木村利雄さん(愛知県安城市)、青山泰人さん(愛知県名古屋市)、楠神久人さん(滋賀県愛知郡)、古野藍里さん(京都府長岡京市)、三田直水さん(鳥取県鳥取市)、山田寛人さん(広島県広島市)、平 得忠さん(沖縄県宜野湾市)

以上22名の方が役を担ってくださいます。

どうぞよろしくお願いします。5名の方からいただいたメッセージを紹介します。

榊原茂典(新)

此度、永年にわたり選任していただきました世話人を辞任することにいたしました。

これからは、地域活動連絡係として会員の皆様とのつながりを大切にしたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

(東京都杉並区在住)

清水真哉(再)

久保田尚先生の総会後講演を拝聴しました。ハンプという一つの自動車速度抑制装置を磨き上げ完成させた長年の努力に深い敬意を抱きました。

大してお役にも立てていませんが、今年も地域活動連絡係として名前を残すことにしましたので、よろしくお願い致します。

(東京都江東区在住)

富田悦哉(再)

2025年度も地域活動連絡係を継続させていただきます。できるだけ会の活動に参加するよう努めます。

いよいよ来年9月には「生活道路での法定速度30キロ」が施行されます。これは私たちの主張の一部が実現した形ですが、当然ながら法令文言が書き換わるだけでは、道路環境の実効的改善を享受することはできません。これからの一年において、人命尊重・交通安全ひいてはクルマ社会静穏化のためには「速度抑制」実行こそが焦点であるべきと訴え、方向を明確にしていかなければならないと思います。行政による規制も必要ですが、それにもまして国民(交通者)の意識が変わらなければなりません。

問い直す会の名前で取りまとめた提言・要望を出していくこともよいですが、会員一人一人が意見を発信していくことも重要です。会員200名の総意としての提言・要望にはもちろん重みがありますが、200名がそれぞれ発信した200件の「声」は力になります。

会員一人一人が「クルマ社会を問い直す」思いをどのようにして実現するのか、そういうことを考える「場」であることも、問い直す会の役割であると思います。(東京都世田谷区在住)

北条春樹(新)

世話人と地域活動連絡係の詳細を総会のときにお聞きしました。活動内容が多岐に渡っているので、関心の度合いの濃淡がありますが、この会

に少しでも深くかわかりたいと思っています。ご指導ご鞭撻のほどよろしくお願いします。

(岐阜県各務原市在住)

岡野進一(新)

昨年から地域連絡係としてクルマ社会を問い直す会ホームページの作業に関わっています。クルマ依存社会の問題について何か少しでも自分にできることはないかと思っていたところ、ホームページ担当者の募集があったので応募しました。仕事で勤務先のホームページのシステムに係わっていましたが、会ホームページの更新をやってみると、自分一人ではできないことばかりでした。それでも世話人の方々を始め皆様のお力沿えを得ながら掲載作業などを行っています。

クルマ依存の問題に関しては、世の中の人々の意識が変わらなければ前進することは困難であり、無関心な人々を含めて広く訴えかけることが何よりも大切だと思っています。

そのためにホームページは有用なツールであると考えます。

お気付きの方もいらっしゃると思いますが、昨年からの一年間で、会ホームページでは多数のページ追加や見た目のリニューアル、分類の変更などが行われています。その作業に微力ながら参加する機会をいただけたことを感謝しています。今後ともよろしく願いいたします。

(福岡県福岡市在住)

*小林和彦さんの投稿が28ページにあります。

2025年度総会出欠葉書で寄せられたメッセージ

◎入会して半年ほどが経ちます。活動方針について大筋では賛同できる部分が多いのですが、オンラインミーティングの参加と会報の意見を見る限りでは「自分と意見が違うな」と感じることもあります。その点について触れたいと思います。

◎いつも大変貴重な活動をありがとうございます。保育園の送迎にベビーカーを使っていますが、クルマの存在に恐怖を感じます。細い

道でもスピードをゆるめないクルマのなんと多いことか！ ジャニーズ事務所の問題にしろ、フジテレビの問題にしろ袴田事件などの冤罪事件にしろ、日本はおそろしいほど人権が軽視されている国です。みなさまの活動は希望だと思います。

◎自動車の横暴に泣き寝入りせず、声を上げていきたいです。自転車利用の一人としてヨーロッパのような自転車専用道を望みます。クルマ社

会を問い直す会の活動に期待しています。

- ◎“クルマ”社会の塩尻に転居して5年。市のデマンドバスを良く利用します。後期高齢者1回100円、のりおりの停留所を指定でき便利です。全国の地方鉄道—JR・私鉄問わず—の行方が心配！ 鉄道は公共財、国の財政支援が必要です。と声を大にしてあげたいです。
- ◎日本でも世界でも車優先が進められ、道路整備・事故対策・安全対策でもそれがまかり通っています。そのゆがみを正す方策を提起しつつつけて下さい。
- ◎役員様、お疲れさまです。いつもありがとうございます。当日は出席できなくなって残念です。車優先社会には憤りしか感じません。ドライバーのモラルの低さにも怒りを感じることもしばしばです。
- ◎他の用事と重なり、総会・懇親会とも欠席します。会は大きな転換点を迎えているように感じます。知恵を寄せあって、よりよい方向に向かうようにしていきましょう。
- ◎何十年も前から、車が多すぎると感じながら、生きてきました。確かに車は便利な乗り物ですが、それがもたらす弊害には目をつぶり、増え過ぎたのではないかと思います。今こそ、豊かさとは何かを考え直す時期ではないでしょうか。
- ◎総会の成功をお祈りしています。
- ◎2024年(年間) 港南警察署管内子ども事故件数21件(前年比マイナス19件)
参考：港南区人口、211,140人。世帯数103,600世帯。
小学校校外委員お母さん方々、子ども交通安全に熱心。定期的に土木事務所、警察署に声かけてMtg実施している。
- ◎総会に出席できず申し訳ありません。引き続き、どうぞよろしくお願い申し上げます。
- ◎会を継続するのは本当に大事な事だと思います。おつかれ様です。
- ◎遠方であることと、ここ数年体調心身共に良くない為、活動も出席もできませんが「問い直す会」会報は大変興味深く読んでおります。皆さまさぞ力を尽くされていらっしゃると思います。ありがとうございます。

- ◎クルマ社会…に賛同して会費だけの会員でしたが、本人も介護が必要になり、私もボケないうちに身辺整理をはじめました。長い間ありがとうございました。少しですが、近日、寄付を送ります。この会がいつまでも続きますように。
- ◎いつも世話人の方々には、お世話になっております。総会ですが、3時間は長いような気がします。できれば2時間程度でお願いしたいと思います。
- ◎いつも貴重な情報をありがとうございます。
- ◎大変充実した会報、とても勉強になっています。いつもありがとうございます。
- ◎私の住んでいる船橋市丸山には船橋市の交通不便地域解消事業で路線定期運航のバスが運行されています。2013年(平成25年)4月1日からです。地域住民の強い要望があり、導入にあたって住民がバス利用を促進するための活動にも取り組みました。その結果、ほぼ赤字を出さない運行を維持してきました。2024年問題でバスの運行本数が減ることになり、バス事業所の運転手不足が公的なバス事業にも影響が出ています。残念であり、深刻な問題だと思っています。
- ◎世話人、地域活動連絡係の皆様はじめ、日ごろの会員の方々の活動に敬意を表します。なかなか行動としてお役に立てておりませんが、会の目指す方向への思いを共有しながら、これからも自分なりにできることを模索していきたいと思っています。
- ◎私は、30年前に17歳の長女を脇見運転の車に奪われた札幌市在住の「遺された親」ですが、公道を歩行中に通り魔殺人的被害に遭われる方が今も絶えないクルマ優先社会を深く憂えています。その中で、会報119号冒頭のレポートにあるように、警察庁が生活道路の法定速度を30キロに引き下げるとしたこと、歩車分離信号の設置基準を20数年振りに見直したこと、この二つは、私の所属する被害者団体も長年要望してきたことであり、一筋の希望です。「クルマ優先でなく、人優先の社会へ」「安全に道を歩きたい」という問い直す会のめざす当たり前の社会が早期に現実のものとなって欲しいです。

共同代表より

青木 勝

住宅地などの道幅も狭いいわゆる「生活道路」では、これまで、最高速度の標識などがある区間を除き、車は時速60キロまでの走行が可能でした。そのため、当会は再三にわたり、「生活道路」の法定速度が時速30キロの引き下げを主張してまいりました。

その要望や世論により政府は2026年9月から、法定速度を時速30キロまで引き下げることを決めました。

今年4月の総会にともなう講演会では久保田先

生より、「生活道路」の法定速度が時速30キロメートルになっても、それで問題が解決したと思ってはいけません。まずは、その法定速度をドライバーに守らせる必要があると話されました。日本の各地で「生活道路」における通過速度の減速化対策が地域住民の運動によって成り立っていることを、講演会では知ることができました。

当会はこのような地域住民の活動を紹介するとともに、広範に活動が広がるよう尽力したいと思います。今年もよろしくお願いいたします。

足立礼子

総会でのご挨拶を原稿とさせていただきます。2019年度から青木さんと共同代表を務めて6年が経ちました。皆様のご協力のおかげで会が維持できております。ありがとうございます。

つい先日日本の人口が14年連続で減っていると報道され、車離れも進んでいるといわれていますが、自動車の保有台数は昨年約8千257万台で、今も少しずつ増えています。うち自家用乗用車は75%で、約30年前から一家に1台時代です。世帯当たりの台数は人口密度や公共交通網の状況と関連しますが、首都圏周辺の千葉や埼玉や兵庫でも0.9台前後で、もう全国的にマイカーはあって当たり前の状況です。今も高速道路建設は各地で進み、道の駅は1200を超え、イオンやコストコのような大規模商業施設が増え、クルマを前提とした便利な社会が作られていることを実感します。

その陰で、交通事故の現状は変わらず、昨年の交通事故死者数は事故後30日以内に3221名、重傷者は約2万6千人で、うち半数は歩行者と自転車利用者です。第11次交通安全基本計画の数値目標も達成は無理でしょう。

これほど多く（過去にはもっと多く）の死傷者を出し続けている乗り物や産業はどこにもなく、あれば重大問題ですが、自動車交通だけは抜本対策一つ問われないまま増え続けており、まさ

に現代の闇社会です。

昨年秋に、次の第12次交通安全基本計画に向けて交通被害者等団体からの意見公聴会が内閣府で開かれました。当会も初参加し、事故対策として、自動車自体に運転ミスや違法運転や暴走をさせない安全装着の義務づけ、運転免許再試験の導入、違法運転の刑罰強化、道路の速度抑制や歩車分離推進などを再度訴えました。クルマ利用の足かせとなる対策ですが、3月に浜松で自転車に乗った女の子4人が軽トラに撥ねられて死傷した事件が起きた際、同様の意見がメディアからも聞かれ、人々の意識も変わりつつあると感じています。また、国も昨年生活道路の法定速度を30km以下にする方針を出し、1月には歩車分離信号の設置基準を緩和するなど、少しずつでも改善の兆しが見え、あきらめずに意見を出し続けることが大事だと感じています。

公共交通問題では、会は国の支えの必要性を何度も訴えていますが、地方の鉄道やバス網の切り捨ては止まらず、バスやタクシーの運転手不足も叫ばれ、移動困難者は増え続けています。一方で、今後ガソリン車から電動自動車へのシフトが進み、運転アシスト機能搭載車も増えると、価格の上昇と高齢化の進行で「車離れ」が進むという予測も聞かれます。ではこの先どんな交通社会が望ましいかを考えるとき、1億2380

(次ページに続く)

万人もの国民の多くが狭い国土の都市部にばかり集中し、自給食糧や資源を生み出す地方部は衰退に任せ放題でよいのかというという現状の見直し、国のあり方自体と併せて考えていくことが必要ではないかという気がしています。

24年度は会員のオンラインミーティングを4回行い、画面越しでも話し合うことのよさを感じました。今後も多くの皆さんで、どんな交通社会が望ましいのか話し合い、活動につなげていただきたいと思います。

世話人会報告

共同代表

前号の発行以降、2025年2月～4月にかけて世話人会で議論された話題や活動内容をご紹介します。

・台湾の交通問題市民団体との意見交換会について

環境経済研究所代表でクルマ社会の問題に詳しい上岡直見さんより、台湾の交通問題市民団体が夏に来日するので当会と意見交換をしてはどうかとご提案をいただき、7月19日(土)に意見交換会を開催予定です。

・会の財政、会費についての検討

会費の妥当な金額について議論を重ねました。会報作成・郵送費削減のため、会報をEメールで送る(印刷物は郵送しない)会員を募ってきましたが、印刷物希望者が多いことなどから、印刷物希望者には郵送料等を負担していただく案を、総会で会則変更案として提案することにしました。

⇒10ページ参照。

・総会と講演会、懇親会(4月19日開催)の準備

2024年度活動報告案・会計案、2025年度活動計画案・予算案、会則変更案、総会出欠・委任状等の準備を分担して行い、3月末に会員に送付し、出欠状況(会場参加かZoom参加か)や委任状の確認を行いました。また、総会・講演会

開催に必要な機材の調達、進行の段取り、役割分担などを打ち合わせました。

講演会は講師の久保田 尚先生と段取りの打ち合わせをし、チラシを作成してWEB等で配信し、先生からいただいた資料を参加希望者に送付しました。懇親会は会場を予約し、参加を呼びかけました。

⇒2～21ページに開催報告。

・次期世話人と地域活動連絡係の状況確認

総会前には継続意思の有無、新規希望者などの確認をし、総会後には新世話人の役割分担決め、地域活動連絡係の最終確認などをしました。

⇒12ページに新世話人役割分担。34ページに地域活動連絡係の紹介。

・次年度の総会の準備

総会後の世話人会で、次年度総会の日程および会場予約担当(佐藤清志世話人)などを決めました。

・会報119号、120号の内容確認と準備

120号では総会関連報告原稿が多いため分担の相談などもしました。

・ホームページ改善運動

トップページの写真を里見さんが担当となりリニューアルしました。

会費の複数口の振り込み・カンパのお願い

2025年度会費の振り込みをお願いします。

みなさま、複数口の会費とカンパありがとうございました。

引き続き、複数口の会費やカンパをお願いします。

また、会報郵送協力金(1000円)のご支援をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやカンパをいただきありがとうございます。

封筒のラベルシールに「2024年度会費払込済」「2025年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2024年度、2025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。

年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会はみなさまの会費で運営しております。みなさまには2025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します。

また、複数口の会費やカンパをお願いいたします。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(表紙参照)までご連絡ください。

また、郵送費等の値上がりにより、今年4月の総会で**2026年4月1日**より、紙の会報を希望する会員から、会報郵送協力金(1000円)をいただくことになりました(10ページをごらんください)。

よろしくご協力お願いします。

会員メーリングリストのご案内 管理人 里見岳男、青木 勝

クルマ社会を問い直す会には会員の任意参加によるメーリングリスト(以下MLと称す)があります。

会員相互の情報交流、意見交換を目的としています。2025年4月27日現在で参加者は85人です。

参加を希望される方は、会のホームページの「お問い合わせ」ページに設置されたフォームより、その旨ご連絡ください。管理人が対応します。(非会員は参加できません。)公式ホームページの問い合わせフォームからお願いします。

既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。投稿の形でのお知らせでも結構です。ご連絡が無い場合、不着連絡が入り次第、状況確認のうえMLから削除させていただきます。

会ホームページ、Facebook、X(旧Twitter)、Instagram、ブログ等のご案内

当会ホームページでは、学習会などのイベント案内や活動報告などを、随時掲載しています。

<https://kuruma-toinaosu.org/>

会の活動、クルマ社会の問題をわかりやすく伝えるため、以下のツールを活用しています。「シェア」「いいね」などで、フォローしてください。ご不明の点は group@kuruma-toinaosu.org へお問い合わせください。

1 Facebookページ @toinaosu

2 X(旧Twitter) @kuruma66311273

3 Instagram kuruma.toinaosu

4 ブログ <https://kuruma-toinaosu.org/blog/>

5 YouTubeチャンネル「人にやさしい道&交通」

クルマ社会を考えるオンラインミーティング 会員オンラインミーティングを今年度も開催します！

昨年度2回開催して好評を頂きました会員オンラインミーティング『クルマ社会に言いたい！』を、今年度も開催いたします。今年度は隔月で、年6回程度の開催を予定しています。

内容は、昨年度と同様に多様なテーマで話し合うフリートーキングに加え、皆様からのご提案等をもとに特定のテーマを設定して議論する回も設けたいと考えています。

具体的な日時、内容、参加方法などは、メーリングリストおよび会のホームページでご案内していきますので、チェックをお忘れなく！また話し合いたいテーマなどありましたらご連絡ください。

皆さまのご参加をお待ちしております！

担当：青木 勝(共同代表、osakahorai551@yahoo.co.jp)、小路泰広



・「クルマ社会を問い直す」121号原稿募集のご案内・

●次号発行予定：2025年9月

●原稿締切り：2025年7月31日(木)(締切り厳守
をお願いします)

●送付先：足立礼子 ada2022rei@yahoo.co.jp

【投稿規定(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(会や地域団体の活動報告、意見書等提出報告、本の紹介(書評)は除外)。
- ・字数は写真、図版、脚注等を含めて10,000字以内(参考:写真7cm×4.5cm 説明文1行で250字相当とお考えください)。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)、イラストなどもお寄せください。

★原稿についてお願い

- ・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るので、連絡が取りやすい手段を明記してください。必要な連絡が取れない場合は、記事の掲載を保留にする場

合があります。

- ・原稿は電子メールにファイル添付で、手書きの場合は原稿用紙に書いて郵送してください。
- ・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。また原稿や氏名が公開されることについてご了承をお願いいたします。
- ・引用文は出典を明記し、インターネットなどの無料提供画像・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。
- ・原則として提出後の執筆者による校正は行いません。会報担当者による字数調整や内容整理も行いません。よく推敲した原稿の提出をお願いします。問題と思われる点がある場合は執筆者に連絡し、調整をしていただきます。なお、明らかな誤字脱字等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。
- ・匿名希望の方はお知らせください。

組版・印刷管理：梅沢 博