

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：足立礼子、林 裕之
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

121

2025年9月 発行
(年4回発行)
会創立1995年



九州・佐賀の駅前通り、車道が削られ、歩道が広がりました。「さが維新テラス」と名付けられた歩道空間には、ベンチやテラスも設けられ、イベントも開催される等、地域活性化の場となっています。車道側に自転車レーンも設けられました。佐賀市街はシャッター街とも聞きましたが、今回歩いてみたら賑わいを感じました。(写真と文／高橋大一郎さん)

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	会員オンラインミーティング「クルマ社会をどうする？」を開催(小路泰広)……………2 台湾の歩行者権利促進団体【還路於民(Vision Zero Taiwan)】の皆さんと、 意見交換をしました(足立礼子)……………3
■投稿(研究・考察)	「ガソリン値下げ」と自動車の社会的費用(井坂洋士)……………11
■投稿	『突然「被害者遺族」となって…～9歳で生涯を終えた息子と共に歩む道～』(西田 圭)……………18 川柳(直)……………23 公共交通は私たちの足(木村孝子)……………24
■新入会員メッセージ(佐合範彦さん、西田 圭さん)……………25	
■出版物の紹介	「都市と交通」通巻136号(駐車場政策特集号)……………26
■案内板	会員オンラインミーティング「クルマ社会をどうする? 第2回」……………27 第12回自転車利用環境向上会議 in 名古屋 & 当会会員の懇親会へのお誘い……………27 世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2025……………28 「世界道路交通被害者の日」キャンペーンin大阪……………28 2025世界道路交通被害者の日(World Day)東京集会……………29
■世話人より	共同代表より……………29、世話人会報告、会計より、会員連絡メールのご案内他……………30 原稿募集案内……………32

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

会員オンラインミーティング 「クルマ社会をどうする？」を開催

小路泰広(世話人)

2025年7月26日、会員オンラインミーティングを開催し、青木 勝さん(共同代表)の司会のもと、「運転免許制度」「自動車税制」「自動運転」の3つのテーマについて、話題提供者からの問題提起と参加者による活発な議論が行われました。以下にその概要を報告します。

1. 運転免許制度について(話題提供：足立礼子さん)

【問題提起】 まず、交通事故の多くが自家用車を原因とし、ドライバーの過失に加えて車両や道路の安全対策も不十分である点が指摘されました。人間は心身ともに不安定で不確実な存在だが、免許を持てば誰の監視もなく、心身の状態も問われず好き勝手に運転できることへの疑問が呈され、対策として以下の提案がありました。

- ・教習・適性検査の抜本的強化：夕暮れ時等の実践的な教習の必須化や、動体視力など検査項目を増やした詳細な適性検査の導入。また、運転に支障のある病気について医師や家族等の届け出も義務化する。
- ・厳しい再試験制度の導入：現行の更新制を、違反者への罰則も盛り込んだ再試験制度へ移行する。
- ・外国人の免許制度の見直し：基準が緩い外国免許からの切り替え制度や、試験なしで通用する国際運転免許証の問題点も見直しが必要。

【意見交換】 「再試験制度は絶対に必要。運転感覚の緩みを引き締める効果がある」「認知機能だけでなく、身体的な衰えも測る体力測定を導入すべき」「試験対策だけでは不十分。危険運転へのペナルティを大幅に強化すべきだ」といった意見が出されました。

2. 自動車税制について(話題提供：坂谷暁生さん)

【問題提起】 運輸部門のCO₂排出量のうち、自家用車が大きな割合を占める現状から、自動車利用を減らす必要性が訴えられました。また、ガ

ソリン価格や税制に関する世間の誤解が多いとし、正しい情報に基づく議論が必要だと提起されました。以上を踏まえ、以下の提案がなされました。

- ・用途別の税金設定：公共性の低い自家用車は、バスやトラックより税金を高く設定する。
- ・ガソリン税は維持・増税、軽油税は引き下げ：マイカー利用を抑制し、物流を支える軽油の負担を軽減することで、公共交通へのシフトを促す。
- ・EV時代に向けた新税制：将来的に燃料税での差別化が難しくなるため、「走行距離課税」や、贅沢品としての「加速性能税」などの新たな課税方法を検討する。

【意見交換】 「ガソリン税と軽油税の違いが一般に理解されていない」「公共交通を税金で支える考え方が日本は薄い。フランスのように企業から税金を徴収し公共交通の運賃を引き下げたり無料化する例もある」「重い荷物や多くの人を運ぶクルマを優先する社会を目指すべき」といった意見が交わされ、税制による交通政策の方向性が議論されました。

3. 自動運転について(話題提供：北條春樹さん)

【問題提起】 制限速度を守ると周囲から批判される日本の道路交通の現状に対し、絶対に速度違反をしない自動運転に期待が寄せられました。飲酒運転や脇見運転など人間のエラーを防ぐ点からも、人間よりきちんと運転するはずだとの期待が述べられました。

【意見交換】 参加者からは以下の意見が出されました。

- ・安全性と責任：事故がゼロにならない以上、誰が責任を負うのが最大の争点。メーカーは「有能で注意深い人間ドライバーと同等」のリスクレベルを目標としており、人間より事故率の低い形での実現が期待される。
- ・導入の課題：現在の自動運転は安全のために

速度が遅く、周囲のドライバーからの反発が予想される。また、欧州で義務化された自動速度制御装置(ISA)の導入が日本では遅れているなど、政治的な課題もある。

- ・メンテナンスの問題：自動運転に不可欠なカメラやセンサー類の点検が車検のように義務化されておらず、ユーザー責任となっている現状は極めて危険であり、制度の確立が必要。
- ・今後の展望：完全自動運転が実現すれば、コンパクトなパーソナルモビリティが増える未来も考えられる一方、街がクルマで溢れ、歩行者にとって危険が増す可能性も懸念される。

以上、主な論点をまとめましたが、実際にはもっと突っ込んだ意見交換が行われ、時間が全然足りませんでした。各テーマともに、何らかのアクションに繋げていくには、まだまだ議論が必要と思われますので、次回以降も企画していきたいと思います。

★第2回は9月27日(土)19時30分から行う予定です。27ページをごらんの上、皆さまぜひともご参加ください。

担当：青木 勝、小路泰広

リポート
会の活動

台湾の歩行者権利促進団体 【還路於民(Vision Zero Taiwan)】の皆さんと、 意見交換をしました

足立礼子

2025年7月19日、台湾の【還路於民】(ファン・ルー・ユー・ミン)という団体の皆さんが来日された折に、交通問題研究者の上岡直見さんと当会との意見交換の場を持つことができました。

「還路於民」とは「道を人民に取り戻そう」という意味で、歩行者が安全に道を歩ける権利を求

めるとともに、クルマ社会の問題を広く世に問いかけています。2024年3月に発足したばかりの、熱気にあふれる会で、「Vision Zero Taiwan」の名称でも世界に発信しています。

同年9月には、日本の交通問題研究者である上岡直見さんの著書『自動車の社会的費用・再考』の中国語版を出版し、活動を広めるツールとして活用しています。

今回、交流と見聞を広めるために来日された皆さんとの意見交換会は、上岡直見さんのお声掛けとご尽力によって実現しました。厚くお礼申し上げます。

台湾は地理的にも日本と近いですが、交通事情についてはあまり知られていません。今回の意見交換会で、台湾のクルマ社会の現状と課題、歩行者の権利を求めて会を立ち上げた経緯や活動の様子を、詳しく知ることができました。また、お互いの課題への理解を少しでも深めることができました。その概要をお伝えいたします。



上岡直見さんの著書『自動車の社会的費用・再考』の中国語版タイトルは『車輛霸權』——クルマに支配された社会が文字から浮かび上がる。日本で交通問題を学んだ理事の劉亦さんが、本書が発行された背景にあるクルマ社会の問題を解説している。

<https://www.visionzero.tw/blog/introduction-to-vehicle-supremacy>

【還路於民】のみなさん

理事長／呉宜蓓(ウー・イーチェン)さん
理事／劉亦(リュウ・イー)さん(文筆家)
理事／廖怡理(リャオ・イーリー)さん(通訳、交通事故遺族)

廖延釗(リャオ・イエンジャオ)さん(交通事故遺族)
許家榮(シュー・ジャーロン)さん(カメラ担当)
呉柏磬(ウー・ボーチン)さん(大学生)
彭雨皓(ポン・ユーハオ)さん(大学生)
＊通訳として協力参加／ヨウ・ボクさん



右端が理事長の呉宜蓓さん、その奥が理事の劉亦さん、テーブル手前の女性が理事の廖怡理さん。8人全員が20～30代。

日本側の参加者

上岡直見さん／交通問題研究者、環境経済研究所代表

「クルマ社会を問い直す会」5名

足立礼子、岡田百合香、佐藤清志、小路泰広(以上世話人)、井坂洋士(地域活動連絡係)

●はじめに

上岡さんの司会進行のもと、理事の劉亦(リュウ・イー)さんが、「私達の協会は昨年、上岡先生の著書『自動車の社会的費用・再考』の中国語版を出版しました。今日皆さんと意見交換ができることが楽しみです」とあいさつ。続いて2人の方から以下の説明がありました。

(写真1～7、図1～3は「還路於民」提供)

台湾における交通実態と課題

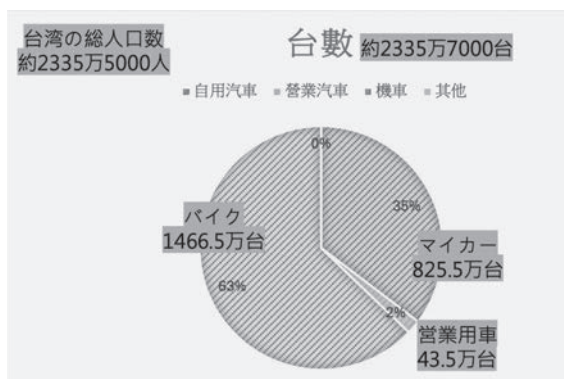
説明者は理事の廖怡理(リャオ・イーリー)さんです。東京都立大学で社会福祉を学んだ経歴をもつ方で、日本語で話されました。

●バイク中心のクルマ社会

台湾はバイク所有率が世界一で、その数はクルマより多く、バイク＋クルマの保有台数はついに人口(約2340万人)を超えました(図1)。台北橋の道路にバイクがびっしり並ぶ風景は「バイクの滝」として台湾観光の1つにもなるほどに常態化しています。

交通モードのトリップ分担率は、台北や新北など北部と中部は公共交通が50%未満ながらも比較的多いのにに対し、台南、高雄などの南部は公共交通が乏しく、移動にはバイクかクルマが必須です。

図1：台湾の登録車両数



●狭い歩道、深刻な交通事故状況

歩道の普及率は5割に満たず、歩道とは言ってもここ数年増えている「標示型歩道」は道路端に白線を引いただけの空間です。その狭い空間をバイクが違法駐車して占拠しています。台北市でも幅2.5m以上の歩道は5%しかありません。

交通違反も多く、

2024年1～10月の交通違反通報件数は1,250万件にのぼり、その中で最多は駐車違反(25%)です。取り締まる警察官の不足も拍車をかけています。

交通事故死者数は10万人あたり12人以上、GDP(国内総生産)の近い国々の中でも突出して多く、日本の4倍前後になります(図2)。これは国の交通政策にも問題があります。交通政策には内



写真1：増えている「標示型歩道」もバイクが占拠。

閣下の交通部公路局、内政部国土管理署、内政部警政署、地方自治体が関与しますが、日本の「中央交通安全対策会議」のように首相が会長を務める統括的な組織がないので、責任を問うと、たらい回しにされます。2024年1月に「道路交通安全基本法」が、同年10月には「歩行者交通安全設備条例」が施行されましたが、内政部がビジョン・ゼロの指示を出しても交通部が従わないなど、責任体制が整っていないという課題もあります。

このように、台湾の道路交通問題としては、バイクやクルマが多すぎる、道路環境が整備されていない、交通違反の多発、交通政策部門の責任の不明確、という4つの問題があります。

図2：10万人当たりの交通事故死者数の国別比較(GDPに近い国)

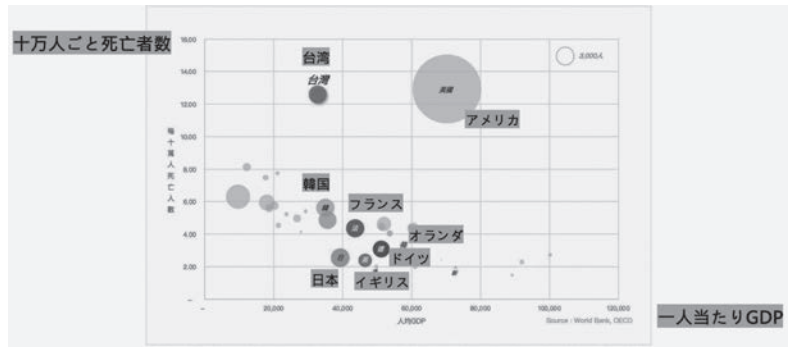
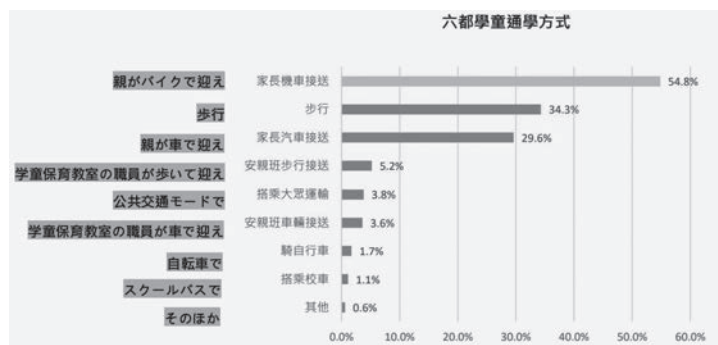


図3：子どもの通学手段、半数以上はバイク送り(六大都市のデータ)。



●児童の送迎もバイク。多い子どもの被害

児童の登下校は、どの都市でも保護者がバイクやクルマで送迎する割合が高いため、下校時には学校周辺の道路が違法駐車車両であふれ、それがさらに歩行環境を悪くしています。

歩行者は本来横断歩道をゆっくり渡る権利がありますが、昨今はそれを批判し抑圧しようとする声が高くなっています。歩行者の安全のため違法駐車をなくそうと政治家に働きかけても、反対勢力の声に屈してしまっているのが現状です。毎年1万人以上の子どもが交通事故で死傷していますが、通学路の歩道整備は一部都市でしか進んでいません。

【メモ】廖怡理さんと廖延釗さん姉弟は、2021年末に母親であり作家でもある陳柔縉(チェン・ロウジン)さんを交通事故で亡くされました。台湾在住の日本人作家・田中美帆さんが台湾の交通を論じた記事の中で、陳さんの事件にも触れています。

<https://news.yahoo.co.jp/expert/articles/97cbf33a30f4a03201c6ce855c764c2a1f2dd752>



写真2：学校前の道路は送迎のバイクやクルマが占拠。

■還路於民(Vision Zero Taiwan)について

次に、会の理事長、呉宜蓀(ウー・イーチェン)さんから、「還路於民」発足の経緯や活動について英語で説明がありました。

●史上初の大規模歩行者デモが政治を動かす

私たちは2023年8月、「道を人民に取り戻そう」という大規模デモを3日間行い、翌2024年3月24日、この会を立ち上げました。メンバーはすべてボランティアで、学生、エンジニア、医師、

教師、メディア関係者、デザイナー、学者、都市計画の専門家、持続可能な環境の擁護者、職業ドライバー、外国居住者などです。このデモは、歩行者の権利を主張する台湾史上初の大規模な行動で、総統選挙の候補者全員が参加した初の社会運動でもあります。候補者は25,000人の人々が見守る中で、「台湾歩行者宣言」に署名をしました。

デモの準備には3か月かかり、国の交通部と何度も交渉を重ねました。準備資金は、1か月のクラウドファンディングで約2,500人から321万台湾ドルを超える支援を集めました。

デモの3日前、行政院は「歩行者交通安全政策綱領」とビジョン・ゼロの目標を盛り込んだ「道路交通安全基本法」の草案を承認し、同年12月の議会で成立させました。



写真3・4：歩行者の権利を求めた大規模デモを実施。



写真5：「台湾歩行者宣言」に総統選挙立候補者全員が署名。

●目指すは交通死傷者ゼロ

デモ行進の5つの主要な要求は、

1. 歩行者の環境整備
2. 運転教習制度改革
3. 歩道保護の対策強化
4. 道路交通法の再構築
5. 交通死者をゼロにする(ビジョン・ゼロ)

どれも歩行者の死亡事故を無くすためのものです。私たちは、徒歩、自転車、公共交通機関など持続可能な移動手段の利用を促進し、交通

事故による死傷者を減らし、歩行者の福祉を向上させることを目指しています。

【メモ】ビジョン・ゼロは、交通事故による死者・重傷者をゼロにすることを目指す政策で、スウェーデンで1997年に成立し、その後欧州を中心に多くの国に広がっています。

●政府、議員、市民を巻き込んで活動

取り組みとして、政府関係では交通部の本部、交通部公路局、内政部国土管理署、地方政府等が主催する民間団体の討論会や協議会への参加、議員との連携(支援提供、助言提供、現地調査支援、議題に関する協力など)をしています。

一般市民向けには、「道を人民に返す」パレード、「ビジョン・ゼロウォーキングフェスティバル」、白紙の鶴を手にもつ追悼活動、サイレントサイクリングなどの実施や、出版した『車輛覇権』についての講演会を行っています。

国際面では、IFP(国際歩行者連盟)の会員となり、各国の権利擁護団体(walk21、香港ストリートチェンジ)と交流しています。今後も、政府の活動を継続的に監視し、地方政府と中央政府との連携を強化し、より緊密な協力と情報交換を推進するとともに、スポンサー会員制度を整備し、安定した支援ネットワークを拡大することを目指しています。



写真6：国土管理署で記者会見を開催。



写真7：若者も大勢参加、ビジョン・ゼロウォーキングフェスティバル

意見交換

次に当会から日本の交通の課題(歩行者・自転車事故被害が多い現状、クルマ依存と地方公共交通の衰退による移動の格差、環境への負荷増大など)と会の活動について説明をし、その後、事前に交わっていた質問も含めて意見交換を行いました。

●台湾のバイク、自転車事情は

日 台湾南部では北部より公共交通が少なく、バイクやクルマの利用が多い理由は？

台 南部に多い地方都市は予算が少ないため、公共交通導入が遅れています。台湾の公共交通政策自体が遅れており、都市のMRT(地下鉄)建設は平壤より20年も遅く、台北のMRTも90年代以降に発展しました。路面電車もなかったのでMRTの利用習慣、利用意識も醸成されていません。南部ではMRTが作られても駅までの移動にはバイクが欠かせません。バスは、昔は公営で整備されサービスも悪くなかったのですが、90年代に民営化されて衰退してしまいました。

日 女性や高齢者もバイクを使うのですか？

台 男女年齢を問わずみな利用しています。

日 自転車の利用はどうですか？

台 自転車通勤は皆無に近いです。昔は都市でも田舎でも自転車が普及していましたが、今はバイクにとって代わりました。1970~80年代に工業化と経済成長が進み、人口急増に伴って都市のスプロール化が進行してしまいました。そのうえ、公共交通が整備されなかったため、自転車に代わってバイク利用者が激増したのです。自転車は、学生は若干利用しますが、自転車通学を禁止している学校もあります。そもそも安全に走れる環境も整っておらず、駐輪場所がありません。

日 9年前に台北に行き、YouBike(共用自転車サービス)にりましたが、周りはバイクばかりでした。

台 YouBikeは多く整備されましたが、走れる環境が整っていません。道路にマーク表示をした自転車通行帯があっても、途中で途切れてしまいます。

日 バイクには何歳から乗れますか？

台 免許は18歳からとれるので、18歳からこぞってバイクに乗るようになります。18歳未満でもこっそり乗っている人もいます。一般に、バイクから車に乗り換えていくのが順当な選択とされており、自転車は取り残された選択という印象があります。

日 交通事故のバイク、クルマ、歩行者別の加害者・被害者の割合は？

台 事故件数はバイクが55%と最多で、死亡率が高いのは商業用トラック、次はバイクです。ただ、車両別のデータはありますが、被害者と加害者の割合等の詳細なデータは見当たりません。

●歩道確保がむずかしい理由は

台 台湾では、歩道設置を求めると、近隣の店などからバイクやクルマの利便性が損なわれると反対されることが多いのですが、日本ではどうですか？

日 日本では歩道設置=交通事故を減らすと多くの市民が認識しており、基本的に賛同します。たまに反対意見があっても、その理由を聞いて設計を調整したりして作ります。

台 日本では歩道の建設は義務ですか？

日 日本は道路に関する法律の下に道路構造令という設計基準があり、こういう道路にはこういう歩道を作るという基準があります。

台 台湾ではそういう法律がないのです。「標示型歩道」(4ページの写真1)も狭くてバイクに占領されています。

日 日本では、歩道は縁石などで区切ることが定められおり、「標示型歩道」は正式な歩道ではなく路側帯とみなしています。

台 私たちも「標示型歩道」は歩道ではないと訴えているのですが、政府が積極的に作るのはこれで、歩道としてカウントされています。この歩道への路上駐車も絶えません。こうした空間はどれも偽の歩道です。

日 日本ではそもそも道路に駐車はできないので、駐車できないことを理由に市民が歩道作りに反対することはありません。

台 台北の大学周辺に人通りが多いのに歩道が狭い道路あり、ある地方議員が広い歩道設置を

求めても店などの反対が強く、設置に2年ほどかかりました。

●歩道が生む危険や横断歩道での危険も

日 歩道を作ればそこは安全にはなりますが、クルマやバイクが速度を上げやすくなり、道路横断の際の危険が増すこともあるので、注意が必要です。

台 歩道を安全にするために段差や柵をつけると、クルマが安心して走れるので速度が上がる、というのは確かにそうですね。

日 日本では歩道での危険より、横断歩道で左右折してくるクルマに轢かれる危険が高いです。歩車分離信号設置を希望しても警察は渋滞の懸念を理由になかなか変えてくれません。歩車分離信号は当会でも要望しており、徐々に増えています。まだ全信号の5%程度です。日本もクルマの走行を優先しており、歩行者の安全対策はあと回しなのが現状です。

台 台湾の通学エリアには歩道橋がたくさん作られています。クルマは下を楽に走らせ、人は歩道橋に上らせようという魂胆です。日本ではどうですか？

日 歩道橋は歩行者軽視という声があり、数は減っていますが、まだあちこちに見かけます。日本は信号のない横断歩道で歩行者がいても停まらない車が多いのも課題です。JAFが都道府県別の停車率を毎年調査・公開しており、その数値が悪いと「恥ずかしい」という意識から徐々に改善はされてきています。しかし、子どもにクルマにおじぎをさせて停まる車を増やそうという、情けない動きもあります。

台 だれがおじぎをさせようとしているのですか？

日 学校などでも推奨し、市民やメディアの多くも好意的に受け止めています。小学校でおじぎを推奨するようなパンフレット(自動車メーカー作成)を配っている例もあります。

●横行する違法駐車、速度違反

日 駐車場の問題で、車庫法はあるとよいと思いますが、台湾にはありませんか？

台 ありません。2023年にデモをした際に、政

府に車庫法導入や都心に入るクルマへの課金などの案も要望しましたが、すべて拒否されました。車庫法は夜間の駐車対策ですが、昼の違法駐車対策もできていません。

日 日本では違法駐車をすると学校や店などに近隣住民からクレームが届き、学校や店などが警告を発するので、それが抑止力になっています。

台 台湾では取り締まる警察が不足しており、いても頼りないです。警察に取り締まりを受けた人が議員に苦情を訴え、議員が警察に「取り締まるな」と圧力をかける、というケースもよくあります。政党に関わらず、議員は市民の苦情には対処するというスタンスです。駐車違反を通報する運動をした人が逆に通報魔扱いされた例もあります。また、通報が多いと警察が大変だということで、通報を制限する法律もできました。路上駐車証の証拠写真を政府のサイトに投稿する方法もありますが、判断は警察次第です。

日 台湾では運転免許は更新制ではないのですか？

台 70歳までは更新義務がありません。最近重大事故が増え、70歳以上には認知機能テストを行うようになりましたが、私たちは高齢者に限らず危険な運転をする者が多いことから、運転免許取得の基準が甘いことを問題と考えています。

日 日本では速度違反が常態化していますが、台湾では？

台 自動車教習学校で、「なんでそんなに遅く走るの？」と言われるのが現実です。道路の速度規制自体も問題で、30km/h制限にすべき道路が40km/hや50km/hになっています。違反を検知するセンサーも、的外れな場所に設置されたりします。

●日本の公共交通への誘導策は

台 日本では、クルマに慣れた人を公共交通に誘導させる政策はありますか？

日 積極的な政策はありません。5年ごとのパーソントリップ調査でもマイカー利用がだんだん増えています。政府や自治体を作る交通計画にはクルマを使いすぎないようにと書いてあっ

ても、施策は乏しいのが現状です。スーパーやデパートで買い物をすると公共交通の切符をサービスでつける取り組みもたまにはありますが、駐車料金が無料なので、基本的にはマイカー推奨の形になっています。商業施設には法律で駐車場整備が義務づけられています。また、地方の新幹線の駅周辺には広大な駐車場が作られ、駅まではクルマ移動を前提としている所も多くあります。

台 日本の地方部はクルマ依存がひどいと聞きます。去年愛媛の民宿に行く際にバスに乗ったら、「今日で廃止となるので、明日からバスがない」と言われて驚きました。住民の反対はないのでしょうか。代替交通は？

日 住民の反対はあっても大きな力にはなりません。代替交通は地域によりデマンドタクシーなどが検討されますが、国は積極的な支援はせず、財政支援も含めて地方自治体に任せる姿勢が強いです。公共交通は民間企業や自治体に任せきりではなく政府がもっと支えるべきだという論調が増えています。道路への投資額と公共交通への投資額の大きな格差も問題です。バスや地方鉄道の運転手不足も問題ですが、その対策としては労働環境の改善も必要です。

短い時間でしたが、台湾と日本それぞれの道路交通問題の一端を学び合うことができました。交通事情も課題も双方でかなり異なるものの、歩行者が安全に往来でき、クルマやバイクに頼らなくても移動できる社会を求めるという願いは一致しています。今後も交流を深めることを約束して散会しました。

クルマ依存がここまで進んだ中でクルマ社会への疑問の声を発していくのは容易ではありませんが、「還路於民」の活動を拝見して、これからは国を越えて世界全体で問題を共有していく必要があると感じました。「還路於民」のみなさん、ありがとうございました！

上岡直見さんよりのコメント

報告のとおり台湾の「還路於民（Vision Zero Taiwan）」という歩行者権利運動の活発な団体の若い方々と交流の機会があり大変刺激を受けました。その様子は他のメンバーの方から報告されていますが、気づいたことを書き添えます。

団体の資料の中に「IFP」に加盟しているとの言葉がありました。それに関しての直接の説明はなかったのですが、IFPは「International Federation of Pedestrians（国際歩行者連盟）」という国際的な歩行者権利運動のネットワークです（※1）。目的として「歩くことは単なる権利ではありません。公共空間の正当な利用であり、人々が歩くことを選択するよう支援し、奨励されるべきです。持続可能な移動手段として不可欠な歩行は、地域社会の健康と住みやすさを向上させます」とあります。

メンバー（※2）は世界中から参加しており規模や活動は様々なようですが、日本からは参加がありません。しかし歩行者の権利運動やその問題意識は、日本での特殊事情に起因するのではなく、国際的に普遍的なテーマなのだと感じました。

（※1）<https://ifpedestrians.org/>

（※2）<https://ifpedestrians.org/ifp-members/>

当会の参加者の感想

岡田百合香

日本の交通問題の現状に不満・問題意識を感じ中、先進的な取り組みをしている欧州にばかり注目しがちでした。今回台湾の皆さんから「日本がうらやましい」という発言が聞かれ、「そうか、日本より悲惨な交通環境の中で闘っている人たちもいるのだ」と気付かされました。

日本と共通の問題に加えて、交通取り締まりに消極的な警察、歩道拡張に反対運動をする店主たち、小学生の子どもを送迎にバイクを使う状況、ところかまわず違反駐車しまくる人々…日本には存在しない数々の問題を聞くだけで途

方に暮れそうになりましたが、台湾の皆さんの熱意、行動力に大きな希望を感じました。

驚いたのは、台湾メンバーの語学力です。一部の方は日本への留学経験があるとのことで、日本語でのプレゼンテーションや質疑応答に対応して頂いたおかげでスムーズかつ深みのある議論ができ、こちらにとって非常に有難いことでした。英語力を生かして各国の同様団体とも交流も行っているそうで、我々も国内だけでなく国外へも情報発信・交流していきたいと感じました。

熱くて、優秀で、気さくな台湾の皆さんと交流できたことは私にとって大きな刺激となり、今後の活動へのパワーをもらいました。

井坂洋士

台湾ではオートバイの問題が深刻な様子が伝わってきましたが、台湾の「バイク」を「クルマ」に置き換えると多くの問題が日本にも当てはまるほど、似たような問題に直面していると思いました。

今回訪日されたのは上岡直見さんの著書の翻訳出版を担当された方々とのことですが、皆さん若手で、しかも道路交通分野の幅広い知識もお持ちで驚かされました。日本側には上岡直見さんなど日本の統計に強い方も居られ、ときに突っ込んだ質問も出ていましたが、我々から投げかけた質問にも皆さん協力して調べて回答されている様子が印象深く残っています。

気候変動など一部の分野では、日本でも若い方々が立ち上がって運動を盛り上げておられますが、こと自動車・道路問題になると業界団体とマスコミ、政府の三位一体で問題をひた隠しにしていることもあり、私たち日本人は自動車・道路問題に無頓着な人ばかり。

台湾は今でこそ大変な状況ですが、道路問題に関心の高い若手の皆さんが活躍されている様子を拝見し、頼もしく思えるとともに、問題を認識すらしていなさそうな人ばかりの日本の状況に危機感を強くしました。

佐藤清志

先日体験した台湾の交通安全、特に歩行者の

安全なクルマ社会を実現させようと活動を進める団体との意見交換会は私にとっても大変刺激的な経験となりました。

まず活動に携わる方々のお若さです。私たちの会も高齢化が大きな問題の一つとなっているところですが、台湾のみなさまは学生を含むすべて20～30歳代のお若い方々であったこと、そしてそこに産官学のメンバーもともに活動されているということに、何よりも運動に対するパワーを感じたところです。

内容については台湾が異常なまでのバイク交通社会であるということで一見、日本の自動車社会とは異なると感じられるところではありますが、私の地元東京都内では二輪車による交通死が他県に比べ突出していることを考えるとともに検証していく価値はあると考えました(同じくバイク社会といわれるベトナムなどと比べれば信号機などのインフラは整備されているとは思われます)。

先方のプレゼンを聞いていて一番驚いたのが交通死者の数字でした。年間死者数は日本の数字をやや上回るものなのですが、総人口は日本の約1/6ということなので人口比で考えるとクルマ先進国の中でも突出して交通死者の多いアメリカをも上回る数字となることを考えると問題の緊急性も感じるころでした。

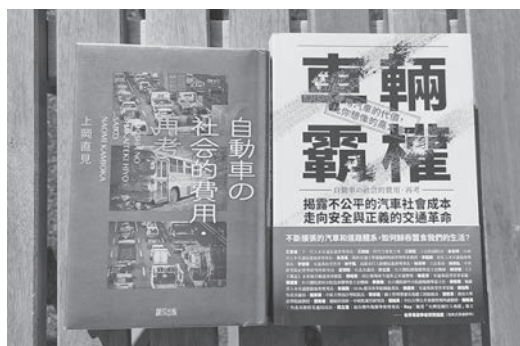
またその被害が歩行者など交通弱者に向けられるようであればなおさら、危機感を持っておられると考えます。

活動メンバーの中には私と同じ交通ご遺族もおられたこともあり、ともに進めていきたい思いを深く感じたところです。

小路泰広

会議室に入ってきた団体の皆さんが若くて驚きました。元気いっぱい大学サークルのようでしたが、プレゼンや意見交換もしっかりしていて、日本から学びたいという意欲が旺盛で感心しました。何よりも行動力が素晴らしく、ぜひとも見習いたい点です。このような貴重な機会を頂いた上岡さんに感謝するとともに、団体とは今後も交流を深めていきたいと思いました。

上岡直見さんの著書『自動車の社会的費用・再考』（緑風出版、2022年5月刊）の台湾版（繁体字中国語版）が2024年10月に出版された（本誌3ページ参照）。そこには大きく『車輛霸權』という書名が付いているが、まさにそんな感じの事態が日本で起きている。



上岡直見著『自動車の社会的費用・再考』とその台湾版『車輛霸權』

「ガソリン値下げ」を声高に叫ぶ人たち

2025年7月の参議院議員選挙が終わった直後の臨時国会が召集された初日の2025年8月1日に、野党7党（立憲民主党、日本維新の会、国民民主党、日本共産党、参政党、日本保守党、社会民主党）が足並みを揃えて「ガソリン値下げ」法案を衆議院に共同提出した^[1]。

参院選ではろくに選挙協力もできず、国民的テーマである消費税減税などでも足並みが揃わずに混戦を繰り広げた野党だが、「ガソリン値下げ」ではきれいに足並みが揃った様子をアピールしていた。

野党が「ガソリン値下げ」を声高に叫ぶ一方で、これまで道路利権にどっぷり浸かってきた与党も決して「ガソリン値下げ」には反対しておらず、「財源」の問題だと言う^[2]。しかも環境政策やモーダルシフトに取り組む欧州などとは異なり、日本の政府与党が云う「財源」とはクルマのための道路を増やすための「財源」だ。

欧州などの先進都市では自動車に課税して歩

行者や自転車の通行空間や、公共交通の拡充に使うことで、交通事故や公害、気候変動や渋滞を引き起こすクルマを削減しつつ都市の持続可能性を高める取り組みが盛んに行われているところだが、日本では与野党が揃ってクルマのための「値下げ」や「財源」確保を画策し、マスクも同じ穴の貉で、公共交通への影響などは言及すらしない^[3]。歩行者や自転車・公共交通を利用する人は蚊帳の外に追いやられているのが実情だ。

自動車の社会的費用

宇沢弘文氏の著書『自動車の社会的費用』（岩波書店、1974年刊）から50年経った今、自動車の濫用がもたらす諸問題^[4]は改善するどころか、むしろ悪くなってしまっている。

宇沢氏の『自動車の社会的費用』に対しても、当時より自動車工業会は強く反発し、当時の運輸省も環境影響などを度外視した試算を披露していたようだが、いずれも過少評価であることは明らかで、以降も度々、自動車の諸問題を指摘する論考が発表された。その様子は『自動車の社会的費用・再考』の第2章「社会的費用半世紀」で紹介されているので参照されたい。

ところで、自動車の社会的費用には交通犯罪（交通事故）の被害といった極めて深刻な問題も含まれるが、外部不経済（歩行者、自転車利用者などクルマの受益者でない人の被害）とそうでないもの（自損・同乗者などクルマ利用の受益者に関するもの）とを切り分けて論じる必要が生じる、自賠責や任意保険が絡んでくるなど、話が複雑化して紙幅に収まらないため、本稿では割愛させていただくことを予めご了承ください。

多岐にわたり深刻な被害も多い自動車の社会的費用は、本稿で到底語りきれものではない。宇沢氏の指摘から48年経って発刊された上岡直見氏の著書『自動車の社会的費用・再考』ではグラフを多用しながら最近のデータを紐解き、今

起きている(改善されていない)ことを詳らかにしている。また筆者も出版に係わせていただいた『クルマよ、お世話になりました』^[4]でも1/4以上を自動車の社会的費用各論に充てている。こうした本をぜひ読んでいただきたい。

「ガソリン値下げ」と「財源」

昨今、野党が騒ぐ「ガソリン値下げ」と与党が腐心する「財源」とは何だろうか。

日本では律令時代(およそ7～10世紀)に整備された五畿七道が、記録のあるもので最も古い道路整備にあたるだろう。当時はまだ地方行政機関も未整備だったが、通信や人流の中継地となる「駅」が主要街道沿いに設置されて、人馬の休息や宿泊、通信文(手紙)の中継を受け持った。

それから長らく江戸時代までは旅客は歩き、貨物輸送には船と馬や荷車が使われていたが、明治になると自転車と鉄道が輸入されるようになった。明治末期から大正にかけて自動車も使われるようになるが、今のように濫用されるのではなく、旅客は路線バスを利用していた。

今のような「道路整備」が始まるのは、太平洋戦争後に日本を占領していたGHQが撤退した後まもなくの1956年、米国のワトキンス調査団が日本の建設省に提出した報告書がきっかけとなる。「日本の道路は信じ難い程悪い。工業国にしてこれ程完全にその道路網を無視してきた国は日本の他にない。」^[5]といった脅し文句から始まる報告書をきっかけに、政府は高速自動車道路の整備に邁進するとともに、一般国道や主要地方道などの幹線道路も全国で計画・整備された。

自動車メーカーはクルマを売って儲ける商売だが、自動車は道路がないと使えない道具なので、商品売るために道路が不可欠だ。今でこそ米国の産業構造は金融や情報等のサービス業がGDPの過半を占めるが、当時の米国はフォードが量産で軌道に乗った頃であり、まだ基幹産業が自動車と石油だったので、占領した日本でもクルマを売りたいのに道路が未整備で売れないという背景があったことは想像に難くない。

しかし道路整備には莫大な費用がかかる。高速道路は当初は世界銀行などから融資を受けて

建設し、通行料収入で返済する枠組みとなったが、一般道の整備は後に「日本列島改造論」で知られる田中角栄氏が一議員時代に主導して自動車および燃油の税制を整備し、これらを「道路特定財源」としていた。さらに1966年からは建設国債も発行して、自動車諸税に限らず広く国民負担により自動車のための道路が建設されるようになった。

詳細は『自動車の社会的費用・再考』第4章「道路に関する動き」を参照されたいが、つまり自動車諸税は元々道路の利用料のようなもので、しかし受益者負担だけでは足りずに非受益者も(一般財源から)負担しているし、その傍らで発生する**自動車が引き起こす公害等の負担を自動車ユーザーはほとんど負担していない状況**にある。このような受益者以外に転嫁されている費用を「外部費用」や「外部不経済」と呼び、「自動車の社会的費用」問題につながる。

生活道路は誰のもの？

ところで、ひとくちに「道路」と言っても様々な形態があるが、かつて「道路特定財源」と呼ばれた自動車諸税(現在は一般財源化されている)を原資に行われる道路整備は「バイパス」「高規格道路」などと呼ばれる主に自動車を円滑に通すための道路や、自動車を円滑に通すための踏切の除去など、クルマを通すことを主眼に置いた道路にほぼ限られている。

自動車が輸入される以前から整備されていた街道や農道などはもちろん、今でも住宅地内の細街路等は主に近隣住民や宅地開発業者(→将来宅地を購入する住民)の負担により整備されている。戸建て持ち家に住んでいる人は、建て直しに際し敷地の一部を道路に取られた経験をした人も少なくないだろう。細かい話は割愛するが、細街路等は今も昔も主に民間が土地を拠出して整備されてきたものだ。

また、都市部においては固定資産税に加えて都市計画税が課税されることが多いが、これも主に都市計画道路の整備に使われてきた^[6]。

かつては鉄道でも地元の盟主が土地を寄付して線路や駅を誘致したといった事例はよく聞かれたが、道路は地域に住む人や経済活動をする

人が中心となって整備してきたものだ。固定資産税や都市計画税は、かつての地主による自主的な都市整備負担を税制化して広く薄く負担する形にしたものと捉えることもできるだろう。



生活道路を抜け道にする自動車は
社会問題のひとつ

よって、住宅地等のいわゆる「生活道路」は自動車諸税で整備されたものではない。「私道」であっても特に制限なく誰でも通れることが多いが、それを悪用して住宅地内を抜け道に使う自動車や、歩行者等を蹴散らしながら我が物顔に走る自動車は完全なるフリーライダーであり、自動車の外部不経済のひとつである。

度外視されてきた道路の維持費用

田中角栄氏らが「道路特定財源」（＝現在に通じる自動車諸税）を創設した頃は、道路は造ることしか考えられていなかった。有料道路(高速自動車道路)にしても、建設費を償還した後は無料化することを前提にしており、当時は道路の維持費を度外視していたわけだ。

歩行者や自転車を通るくらいならば道路はほとんど傷まない。自動車もごく少数であれば負担は少ない。しかし1970年代以降国策として「モータリゼーション」が進められ、自動車が激増したことで状況は一変した。

物理法則として衝撃力は速度×速度×重量で決まる。重量物である自動車が高速で走ると道路は激しく傷むので、生活道路や歩道ではめったに舗装替えはされない(生活道路では工事等で地面を度々掘り返すことで傷んで修繕されることが多そうだ)のに対し、自動車の通行量が多い道路では定期的に舗装替えが行われている。

また、南北に長い日本は気候の変化に富み、北

海道、東北、北陸を中心に豪雪地帯が多い。冬は除雪に、さらに寒冷地では舗装面にクラック(ひび割れ)が発生して補修費用も嵩む。気候変動が深刻化する近年は道路のひび割れがさらに増えているようだ^[7]。



「雪国」では除雪負担も重くのしかかる

自動車が普及する前は、雪国では積雪期には2階などから出入りし、雪の上を歩いていたこともあった。しかし自動車を通すためには除雪が不可欠。ところが鉄道の除雪や保線が原則運賃負担で行われているのに対し、道路では除雪や路面補修費用すら自動車利用者は満足に負担していない。

そして、前述したように日本では1960年代以降に築造された道路インフラが多いが、半世紀経って老朽化が顕著になっている。

2012年に中央自動車道の笹子トンネルで天井板のコンクリートが崩落する事故が起き、それを契機として国交省は全国のトンネルや橋などの道路インフラに5年毎の点検を義務づけた^[8]。

今年は道路下に埋め込まれている埼玉県の幹線下水道管が崩落した事故が記憶に新しいが、国交省では2012年の事故をきっかけに従来の後追いの対策(事後保全)から「予防保全」に切り替えることとし^[9]、これで大幅にコストを削減できる(今後30年間の累計で約3割の費用削減効果)と見込んでいる。ところが、現在の過少な自動車諸税ではこうした維持管理費用を賄うことができず、自治体によっては点検や予防保全(老朽化対策)の費用捻出に苦慮し、橋等が撤去される事例も出始めている^[10]。

これらは自動車利用に直接係わる費用であり、自動車諸税は道路整備費用の捻出を念頭に創設された税制であることは前述した。しかし現在

の自動車諸税では道路の維持管理にかかる費用すら賄っていない状況を見れば、むしろ「ガソリン値上げ」が必要な状況であることは明白だが、こうした現実に触れずに「ガソリン値下げ」を謳う政治家やそれを批判しないマスコミの態度は今さえ・自分さえ良ければいいという利己的な態度であり、極めて無責任と言わざるを得ない。

駐車場の費用すら負担していない 自動車利用者

もうひとつ、自動車の利用に不可欠なものが駐車場だ。自動車は出発地と目的地を直接結ぶ便利な移動手段だと喧伝されるが、利用するには道路が必要であることに加え、出発地と目的地の両方に駐車場を整備する必要がある。道路(渋滞)と駐車場の問題は電気自動車(EV)になったところで何も解決せず、公共交通や自転車など他の交通手段への転換でしか解決し得ない。

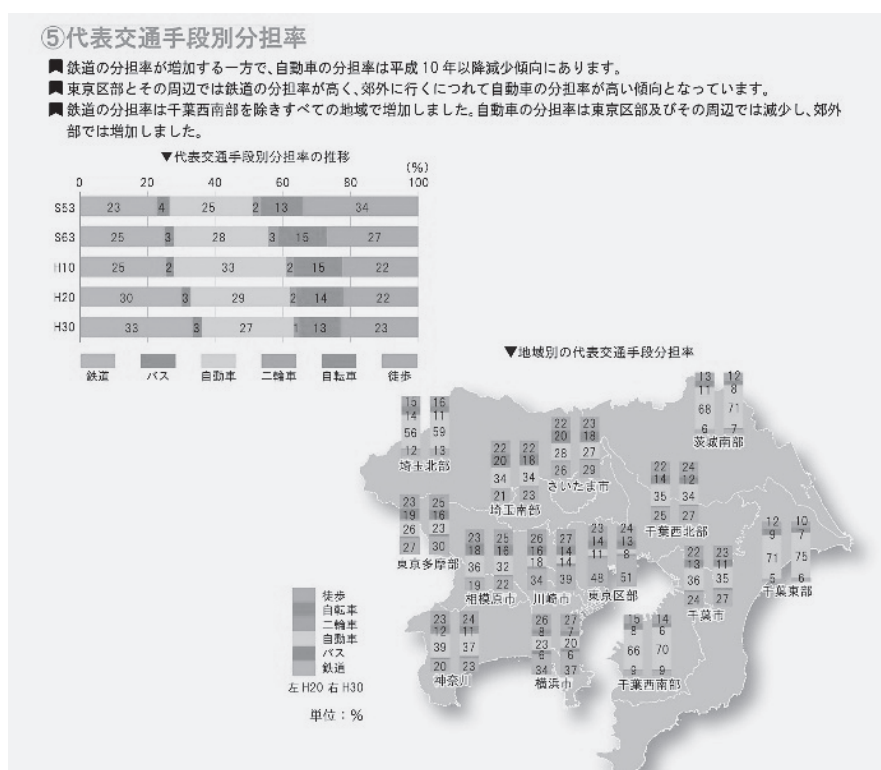
とりわけ地価が高い都市部においては道路用

地の確保に加え、駐車場の確保には費用が高むし、供用するには機械の導入や警備員の配置といった維持負担も生じる。

ところが商業施設等では駐車場にかかる費用を徴収せずに無料で提供する例も多く、自動車ユーザーの費用負担を過少化し、不要不急の自家用車利用を増大させる一因となっている。

日本交通計画協会の会報誌『都市と交通』136号では、田中伸治氏が「駐車マネジメントを論じた海外文献」を紹介していた^[11]。その冒頭で米国カリフォルニア大学ロサンゼルス校(UCLA)のドナルド・シャープ名誉教授が2005年に出版した著書『The High Cost of Free Parking』^[12]が紹介されていたが、自動車分担率が極めて高い米国ですら駐車場提供にかかる費用は大きく、しかし受益者の費用負担が極めて過少(無料など)であることを指摘しているという。

日本の都市部では公共交通や自転車の分担率も高く、例えば東京都23区では自動車の旅客分担率はわずか8%だが、そのために商業施設や公



東京都市圏パーソントリップ調査より代表交通手段分担率^[13]

共施設等は多額の費用負担をして駐車場を整備し、それを自動車利用者にだけ無料で提供している施設も多い。一方で鉄道やバスで来店した客は運賃を自腹で負担せねばならず、酷い店ではクルマはタダで駐車させ、自転車での来店客には有料駐輪場へ誘導していたりもする。

鉄道では新設から維持管理までを原則乗客の運賃で負担しているのに対し、道路は初期整備費用を自動車諸税で負担しているものの、維持管理費や駐車場はタダで利用している(=クルマを利用しない人にも負担させている)のは不均衡と言わざるを得ない。

そして都市部においても鉄道運賃が値上げされているが、政治家やマスコミはこの問題に触れることなく、自動車ユーザー(の背後にいる自動車メーカー)にのみ擦り寄って「ガソリン値下げ」が声高に叫ばれ、マスコミもそうした矛盾を論ずることすらしない。まさに「車輛覇権」を地で行っているのが今の日本なのだろう。

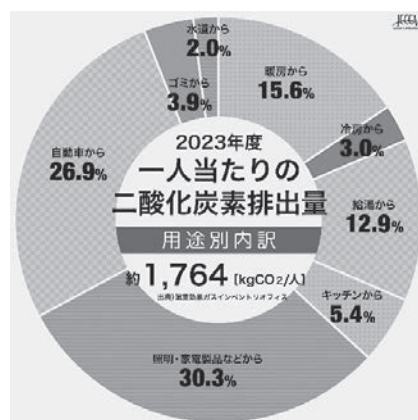
社会的費用を負担してこなかった 自動車利用者

ここまでは自動車利用に直接係わる道路や駐車場を見てきたが、自動車は他にも様々な悪影響を及ぼすことが知られている^[4]。

本誌でも表紙に掲げられているように、本会でも自動車の濫用により引き起こされる様々な社会問題をスローガンに掲げているのはご存じの通りだ。

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。

例えば鉄道で言えば新幹線等の騒音問題に対し防音工事を施すなどして、それらは鉄道会社が負担(つまり乗客が支払う運賃等で負担)しているが、自動車は様々な問題を引き起こしながら、その費用はほとんど支払っていない。例えば喘息公害の被害者は医療費すら自腹で負担さ



一人当たりの二酸化炭素排出量(2023年度、家庭部門)
出典: 全国地球温暖化防止活動推進センター(JCCCA)

せられている^[14]。

気候変動(地球温暖化)も年々深刻さを増している。欧州のNGOが試算した『世界気候リスク指標2021』^[15]では、日本は世界で4番目に気候リスクが高い国とされた。その前の2018年には1位とされていた。

年々悪化する夏の酷暑と気象災害を見るにつけ、気候変動によるリスクが他人事ではなく自分事になっていると感じている人も多いだろう。

気候変動により気象災害が激甚化・頻発化しており^[16]、しかし道路は税金を使って速やかに修復されるので自動車利用者への影響は軽微に留まっているのに対し、鉄道は災害復旧も原則として事業者負担(→鉄道利用者の運賃負担)で実施する制度になっているため、鉄道利用者の負担が過重(ないし自動車利用者の負担が過少)となっている。

このため、2025年7月末時点で、2020年の豪雨災害で不通となってしまったJR肥薩線(八代～吉松)、2022年のJR米坂線(坂町～今泉)、2023年のJR美祢線および山陰本線(人丸～滝部)、2024年のJR陸羽東線(鳴子温泉～新庄)などがいまだ復旧できずにいる。そして2025年8月初旬にも九州や北陸で線状降水帯による豪雨災害が起きてしまった。

そして、日本の家庭では気候変動の主因であるCO₂排出量の1/4は自動車から出ている。言い換えれば、クルマに頼らない生活をしている人はそれだけで平均的な人の1.3倍もの貢献をして

いることになる。

環境省では「デコ活」(脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動)というキャンペーンを実施しているが、5 km以上の通勤は月にわずか1日だけ公共交通に切り替えるだけで、CO₂換算で1人年間35.1kgもの削減効果があるそうだ。つまり毎日電車やバスで通勤している人は単純計算で年間702kg相当もの削減に貢献していると見ることもできる。

自動車メーカーの広告宣伝費で支えられている日本のマスコミがこうした事実に触れることはほほないし、日本では自動車諸税が環境賦課金として機能してもいない。言い換えれば自動車ユーザーは他人に環境負荷を押し付ける形で自分だけ自動車の「利便性」を享受している格好だ。それであまつさえ「ガソリン値下げ」を要求するなど、自分さえ・今さえよければという利己的な態度に他ならない。

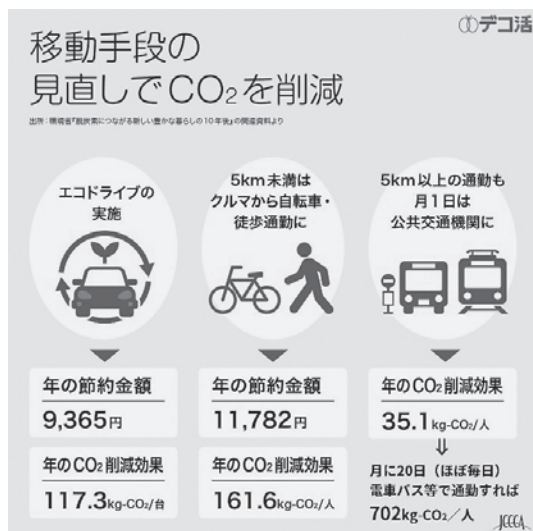
自動車には減税ではなく増税こそ必要

これまで自動車はその利用に不可欠な道路や駐車場の整備・維持管理にかかる費用すら負担しきれていなかった。少なくとも道路の整備・維持管理にかかる費用は全て自動車諸税で賄えるようにすべきだろう。

除雪や災害等の例外はあるものの、通常の道路の損傷は大まかに車両の速度・重量・台数に連動する。走行量に応じた燃油課税や、かつての重量に応じた自動車重量税は、道路の維持管理費用の応分負担に適した税制と言える。

もっとも、電気自動車も登場している昨今、燃油だけの課税では不足もあるだろう。ガソリン等の燃油課税は喘息公害や気候変動等の補償に充てる環境課徴金に切り替えた上で、新たに自動車の走行量に応じた税制を創設することもあるって良いのではなかろうか。

自家用車への課税強化はもちろんだが、貨物輸送においてもトラックなどから鉄道などへのモーダルシフトが求められている。ところが実態としては鉄道利用の負担は過大(整備・維持管理費用を原則運賃で負担する)、道路の利用に関する負担は過少(道路の維持管理費用すら賄えきれない程度の税金しかかかっていない)となって



出典：全国地球温暖化防止活動推進センター (JCCCA)に筆者追記

いることから、これまで鉄道貨物輸送をしてきた荷主においても自動車に転換する逆モーダルシフトが起きている^[17]のが実情だ。物流を支えるトラックに対しても応分の負担(ひいては荷主の運賃負担)をしてもらうことで、自動車から鉄道や船舶へのモーダルシフトを適切に進める一助となるだろう。

【脚注・出典】

1. ガソリン減税法案、野党7党が共同提出 秋の国会で成立図の方針(朝日新聞、2025年8月1日) <https://www.asahi.com/articles/AST810RNTT81UTFK00VM.html>
2. 財源確保や流通混乱の回避課題 暫定税率廃止で(時事通信、2025年8月2日) <https://news.yahoo.co.jp/articles/dd239e8a38ce4431ba218e6e01fc62b866979883>
3. (社説)ガソリン減税 脱炭素と財源忘れるな(朝日新聞、2025年8月3日) <https://www.asahi.com/articles/DA3S16273853.html>
4. 数多ある自動車の外部不経済については、ケイティ・アルヴォード著、堀添由紀訳『クルマよ、お世話になりましたー米モータリゼーションの歴史と未来』(白水社刊、2013年) 第2部「別れる理由」にまともっているので、そちらを参照されたい。
5. 武部健一『道路の日本史 古代駅路から高速道路へ』(中公新書、2015年)
6. 都市計画道路や駅前等再開発(による道路用地捻出)に加え、公園や駅前広場、駐車場、下水道などの都市基盤整備にも使われているが、都市公園は生活道

路で遊ぶことを禁じられた子どもたちの滞留場所としての役割があって自動車の社会的費用の一部と見ることでもでき、自動車が関係しないのは下水道などの一部に留まる。

7. 道路のひび割れ、穴が雪国で増加…原因は温暖化「災害復旧と捉えて」新潟県知事が国に初の支援要望（新潟日報、2024年11月20日）<https://www.niigata-nippo.co.jp/articles/-/512410>
8. 道路の老朽化対策の本格実施について（国土交通省）<https://www.mlit.go.jp/common/001046640.pdf>
9. 予防保全によるメンテナンスへの転換について（国土交通省）<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001375673.pdf>
10. 道路橋等の集約・撤去事例集（国土交通省）<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/tekkyo-jirei.pdf>
11. 日本交通計画協会刊『都市と交通』通巻136号 <https://www.jtpa.or.jp/contents2/CityandTransportationBackNumber131-140.html>
12. 原著は英語であることに加え、600ページ以上もの大作で、価格も152ドル（約22,800円）もしてハードルが高い。
13. 2018年（平成30年）実施の第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果より地域別代表交通手段分担率（ニューズレター vol.35 より抜粋引用）<https://www.tokyo-pt.jp/publicity/03>
14. 東京都の「大気汚染医療費助成制度」https://www.hokeniryo.metro.tokyo.lg.jp/kankyo/kankyo_eisei/taiki/iryouhi/t_gaiyou など、一部の自治体では独自に補助制度が設けられたが、自動車メーカ

一等の受益者は負担を拒否していた。東京大気汚染公害訴訟 <https://www.erca.go.jp/yobou/saiban/tokyo/> を受けて和解し、自動車メーカー7社は33億円、首都高速道路株式会社が5億円を拠出したものの、他の地域では負担を拒否し、さらに東京都でも追加の費用負担を拒否したことで、悲痛な訴えが続いている。

排気ガスでぜんそく発症…「死ぬほどつらい」日常 医療費助成制度を求める患者が審問で語った苦しみと不安（東京新聞、2024年12月19日）<https://www.tokyo-np.co.jp/article/374688>

15. 日本は世界で4番目に気候変動のリスクが高い国に 台風・豪雨影響（Newsweek Japan、2021年9月10日）https://www.newsweekjapan.jp/stories/world/2021/09/4-152_1.php

16. 国土交通白書2022「第1部 気候変動とわたしたちの暮らし」序章「気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化」<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r03/hakusho/r04/html/nj010000.html>

17. 例えば岐阜県の神岡鉄道は神岡鉱山からの硫酸輸送が2004年にトラックに切り替えられたことによって2006年に廃止された。2023年の豪雨災害より不通が続いているJR美祢線もかつては石灰石輸送で支えられていたが1998年までにトラックに切り替えられた。JR青梅線でも1998年までに石灰石輸送がトラックに切り替えられた。今も石灰石輸送が行われている秩父鉄道でもセメントや石炭などの輸送がトラックに切り替えられたことで減収となっている。

（神奈川県川崎市在住）



のうぜんかずら K.T

のうぜんかずら
（会員K・Tさんの絵）

『突然「被害者遺族」となって…
～9歳で生涯を終えた息子と共に歩む道～』

西田 圭

1. ご挨拶

初めての投稿となります。私は北海道札幌市に居住しております西田圭と申します。

本年6月より入会させていただきました。

よろしくお願いいたします。

まさか自分がこの会に入会し、このような投稿をするとは過去夢にも思っておりませんでした。ただ、むしろ今でも悪い夢であって欲しいと思っている自分があります。

私たち家族は昨年5月16日より、突然被害者遺族と呼ばれるようになりました。私たち家族の中で最も明るく太陽のような存在であった三男の倅（こう：享年9歳8ヶ月）が、一人の身勝手な無謀な運転手によって命を奪われ、たった九年という短い生涯を終えてしまったのです。

息子を失い早1年が過ぎました。おかげさまで周囲の方々が本当に親身に接してくださり、私たち家族（妻、長男、次男）は事件前と変わらぬ日常を過ごしております。

周りの方々は私たちを気遣ってくださり「どう、少しは落ち着いた？」と声をかけてくださいます。しかし今、心情が落ち着くことなど何もなく、日々過ごす毎に息子倅を守ってあげられなかった自責の念は深まり、現世を生きることの辛さは日々増し癒える日など来ないことをようやく自覚してきたところです。交通犯罪に限らず、犯罪被害で大事な家族を傷つけられた家族は皆同じ心情になっているのだと思います。

それでもなぜ私が現世を生きているかという、とにかく周りを楽しませるのが大好きで多くの友達に恵まれた息子倅が「友達に同じ思いをさせないでほしい」と遺影から訴えているように思えてならないためです。私は残りの人生を息子の声なき声を代弁するために捧げることが決意しました。会社も退職し、生活の中心を交通犯罪撲滅活動の推進に変えて日々活動しています。

この投稿は私たちの悲劇を知るのではなく、これから生きとし生ける人々がより安全で健やか

に、そして明るい未来を過ごせるためにどのように社会を変えていかなくてはいけないのか、そう考えるきっかけとして受け止めていただければと思います。

2. 倅について

息子倅についてご紹介します。

倅は2014年8月23日に私たち夫婦の三男としてこの世に生を受けました。

六歳離れている長男、そして四歳離れている次男の良いところも悪いところもしっかり真似をしながらすくすくと成長し、いつも明るさを絶やさずに周囲を楽しませようとする愛嬌を持ちながら育ってくれました。

今でも家の周りをたくさん友達と走り回っている姿や、家族の前でふざけている姿が目につかびます。

私たち家族にとって倅はまさに希望そして太陽のような存在であったと思っています。

3. 事件概要(その1)

倅を突然失ってしまった状況についてお話します。

昨年5月16日、朝9時頃、妻より職場に向かって私の携帯に一本の電話が入りました。電話の内容は倅が交通事故に遭ったこと、学校より連絡を受けて現場に妻が駆けつけた時にはもうすでに倅は救急車で搬送されていたこと、これから妻が搬送先の病院に向かうことといった報告を受けました。当時私は単身赴任で東京に住んでおり、私自身がすぐ現場に向かうことはできませんでしたので、倅はきっと大丈夫だから落ち着いて行動するようにと伝えて電話をいったん切りました。妻からの第一報によると倅は泣きながら救急車に搬送されたというような話も聞いておりましたので、私は怪我をしているかもしれないが命に関わるような事故ではないと思っていたのです。

しかし、その約一時間後に再度妻から電話が

あったときの第一声は「倅、ダメだった」という一言でした。妻はそれから言葉を発することができなくなり、治療に当たっていただいた医師の方が代わりに状況を話してくださいました。医師によると事故により内臓が大きな損傷を受け、延命措置を図っても助からない状況であったことです。

私は、頭の中が真っ白で何も考えられなくなりながら、これは何か悪い夢を見ているに違いないと東京から札幌に帰る道中、眠れるはずもないのに何度も目を閉じ眠ろうと試み、悪夢から目を覚まそうとひたすら思い続けました。

しかし、搬送されている病院で出会った倅は冷たく、顔や手などのいたるところに大きな擦り傷を負っていました。

私は何度も何度も倅を抱きしめながら、「こんな思いをさせて本当にごめんな、痛かったな、苦しかったな、怖かったな」とずっと謝り続けました。

今この瞬間も、悪い夢であってほしいと思っていますし、倅に対する思いを全てお伝えすることはできませんが、今この瞬間も本当に愛おしくてたまらない、抱きしめたい、そう思っをやみません。

4. 事件概要(その2)

今回の私たちが受けた被害についてですが、今日まで私は「事故」という表現ではなく「事件」、そして「交通事故」ではなく「交通犯罪」という表現で伝え続けています。それは私たちの被害が運転手の突発的な運転ミスにより引き起こされた「事故」ではなく、自己中心的な判断・行動を自ら選択し続け、偶然ではなく必然性を持って発生させた犯罪であることが明らかになっているためです。

現場は片側一車線の横断歩道のある道路となります(写真1)。息子が通っていた小学校のすぐ近くであり、登校時間でもありますので多くの子供達の他に、横断歩道には旗を振って誘導してくださるボランティアの方もいらっしたと聞いています。見通しの良い道路であり、ボランティアの方が誘導してくださっている状況から見ても、通常運転手が信号や息子を見落と



写真1：現場状況

すことはない状況であったと思います。

しかし息子は横断歩道が青信号になり、ボランティアの方が旗を振って横断を促していただいたにもかかわらず、減速もしない加害者に跳ね飛ばされてしまったわけです。

またこの事件が発生する前に、加害者は二つの事故を起こしていることも捜査の中で明らかになりました。一つは息子をはねる前日の5月15日、加害者は停車中の前方車両に衝突する物損事故を起こしています。そしてもう一つは5月16日の事件当日、息子をはねる直前の300mほど手前の現場でカーブを曲がりきれず、歩道の支柱2本をなぎ倒すほどの強い衝撃で接触する物損事故を起こしていました(図1)。

しかし加害者は、支柱に接触したことも息子をはねたことも記憶が無く、はねた直後も息子を救護するわけでもなくその場に立ちすくんでいたそうです。そして事情聴取で事件発生時に正常な運転ができない意識レベルであったことが明らかになりました。しかしこの健康状態(意識レベル)の悪化は突発的に発生したのではなく、加害者が自身の健康状態が悪化する可能性を認識しておきながら自らハンドルを握るという選択をしていたことがさらに判明したのです。

5. 事件の要因・背景

事件の背景について説明します。

加害者は十年来糖尿病を患っており、医師から血糖降下作用の強いインスリンを注射して血糖値をコントロールする必要がある治療を長きにわたり受けていました(図2)。

インスリン注射は、飲み薬よりも短時間で急激に血糖を下げる作用がありますので、必ず食事を摂取した上で投与するよう、処方時に医師・薬剤師等より説明・指示を受ける薬剤です。

食事を摂取せずにインスリンを投与すると、急激に血糖値が低下し、脳に血液が行き届かない状態になり意識障害を引き起こすと言われています。

しかし加害者はかねてから朝食をとらない食習慣を続けており、息子をはねた当日も運転15分ほど前にインスリンを注射し食事を取ることなくハンドルを握り、運転を開始して間も無く意識を失い、鉄製の支柱二本をなぎ倒したことに気づかず、赤信号を確認することも減速することもなく息子に衝突したのです。

息子は九歳、小学校四年生です。相手方の車両は大きなワンボックスカーでした。私も横断歩道を渡っている際に時々フラッシュバックするのですが、自分の背丈よりもずっと大きな鉄の塊が自分に向かってくること。その恐怖ははかり知ることができませんし、そんな思いをさせてしまったことを悔やんでも悔やみきれません。

私が声を大にして伝えたいのは糖尿病が悪い、病気になるのが悪い、インスリンが悪いということではなく、正しい治療を受けようと定期的に受診することを自ら拒み、かつ医師の指示通りの服薬を行わない、その結果意識障害を引き起こす可能性が高いことを知っておきながら平

私声が声大にして伝えたいのは糖尿病が悪い、病気になるのが悪い、インスリンが悪いということではなく、正しい治療を受けようと定期的に受診することを自ら拒み、かつ医師の指示通りの服薬を行わない、その結果意識障害を引き起こす可能性が高いことを知っておきながら平

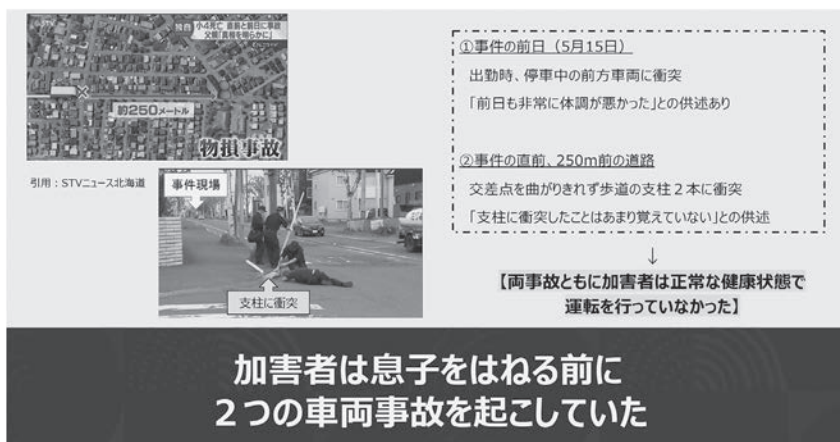


図 1：事件の発生状況

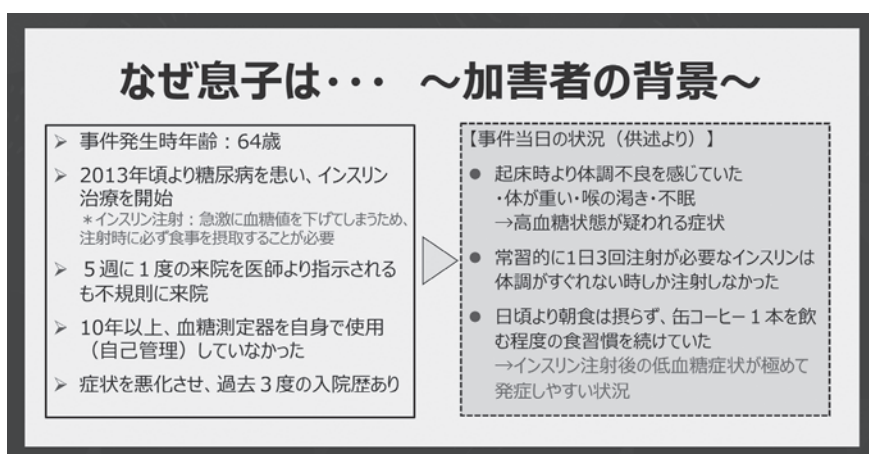


図 2：加害者の背景

然とハンドルを握ってしまった。その行為が悪質極まりないものということです。

息子を殺してしまった加害者を擁護するつもりはもちろん一切ありませんが、人間には間違った判断を選択してしまう動機やその機会・タイミング、そして正当化してしまう心理があるのだと思います。

6. 被害者参加制度で法廷に立つ

息子を亡くしてから私たちは当然ながらこの先どう生きていけばよいのか、その希望を見失ってしまいました。生きる意味を見つけれない私は毎日「パパどうしたらいい？」と偉に話しかけておりました。そこで偉から帰ってきた言葉が「パパどうして僕は死んじゃったの？」ということと、「友達が同じ目に遭わないように

なってほしいな」という二つのメッセージでした。この二つのメッセージを行動に変えていくことが私の使命だと考え、日々生きて行くことにしたのです。

まず「パパどうして僕は死んじゃったの?」という倅の声に応えることは事件の真相を明らかにすることであると考え、加害者の声を聞き、加害者に倅と私たち家族の魂の叫びを伝えるために被害者参加制度を用いて、裁判の中で加害者に直接質問・意見陳述を行いました。

被害者参加制度というのは一定の訴訟活動を被害者や遺族が公判時に直接行うことができる制度であり、法廷に出席し被告人に質問や意見陳述を行うことができます。私は裁判への参加を申し出、実際に被告人に対して質問並びに意見陳述を行いました。

法廷で私は加害者に対して「なぜ医師の指導や服薬の指示を守らなかったのか?」「このような行動・判断を行った自身の性格をどう思っているのか?」など加害者が自身の犯した罪を自らの誤った判断・選択の積み重ねにより、「偶然」ではなく「必然」として引き起こした事件であることを明らかにするための質問・意見陳述を行いました。

意見陳述を行う際、私は検察官席で胸ポケットに納めていた倅の写真に触れて「パパに力を貸してね」と伝えて証言台に立ちました。証言台の中では自身の想像以上に大きな声を出し感情を表現している自分がいました。「倅の声をしっかり届けるのだ!」という私の想いに加えて、発することのできない息子 倅の声が重なり加わって表現されたのだと思います。

当初は私が法廷で発言するよりも、検事や弁護士の専門的観点から追及することが判決に良い影響をもたらすのでは、と思っていましたが、担当弁護士の方から「お父さんが直

接被告人や裁判長に声を届けることに大きな意義があります」と背中を押していただきました。加害者と直接対峙した際に自分をコントロールできるのか不安もありましたが、倅が私の後ろでしっかり支えてくれたと思いますし、私たちの声なき声を直接加害者にぶつけることは大きな意味があったと今は思っています。

7. 判決を受けて

判決は求刑禁錮4年に対して「禁錮2年6ヶ月」という実刑判決が下されました。この刑期は他の罪状と比較してみると「数百万円規模の横領罪」や「複数回の窃盗罪」と同等の期間です。被害者感情や一般世論から見ると何て短いのだと思われる方が多いかと思いますが、今回の罪状である「過失運転致死傷」の判決の中では極めて重い判決であるというのが法曹界での評価のようです。

私も実際に当事者となって驚愕しましたが、R5年度の犯罪白書では過失運転致死罪で立件された罪の96%は第一審では執行猶予付きの判決となっています(図3)。人を殺めても多くの加害者は服役することなく社会復帰できている現実があります。

私は正直なところ、裁判前は「倅が戻ってこないのであれば早く裁判を終結させて、家族の日常生活を少しでも落ち着かせたい」との思いがありました。ただ、倅のメッセージでもある「同じ思いをする子が出てこない世の中」を実現

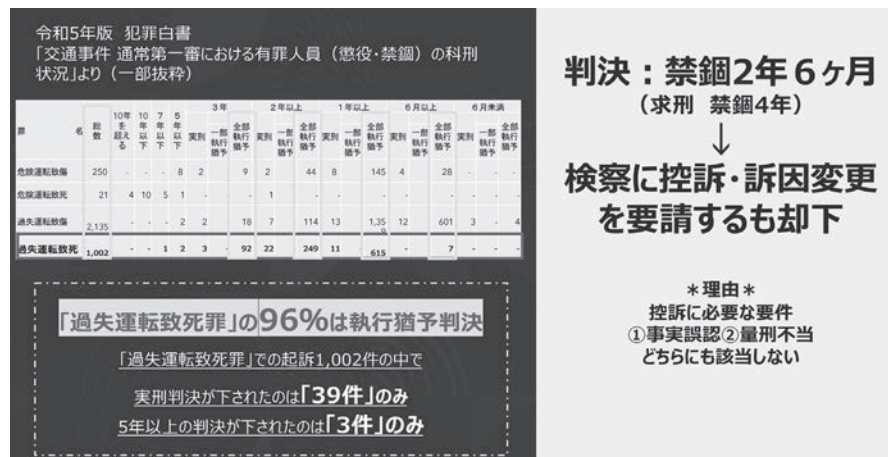


図3：過失運転致死罪の96%は執行猶予付き判決

していくためには、ここで裁判を終わらせてはいけないと思い、検察に控訴していただくよう要請を行いました。

しかし、検察の判断としては、控訴に必要な要件¹を満たしていないとの判断により、受け入れられませんでした。

また、今回の起訴罪状は「過失運転致死傷罪」であり、それよりも重い量刑である「危険運転致死傷罪²」は適用されませんでした。その理由を検察に確認したところ、「意識障害を引き起こした要因を薬物の影響と裏付ける客観的(定量的)事実³がなく、その点を追求されると裁判が不利になる可能性がある」との理由でした。

理屈はわかるのですが、検察には起訴した案件が無罪になることを嫌う組織の建前、プライドが働くことも含め、現在の法制度には条文と実情との間に落とし穴・抜け道が存在していることを痛感させられました。

犯罪被害者にとって本来罰せられるべき罪状で裁かれないことは二次被害と言っても過言ではない苦しみとなります。現在適用要件の見直し(基準の明確化≡数値基準の設定)が法務省内で検討されていますが、数値基準が設定されたとしても、アルコール検査以外の検査値を初動捜査段階でどれだけ確認できるのか、懸念は残っています。

8. 「クルマ社会を問い直す」ことの意義について

この度、本会に入会した動機も含めてクルマ社会に対する私見を述べさせていただきます。

息子を失った現実に向き合う中で以前と大きく変わった私の意識として「ドライバー／クルマ優先の日本社会・ヒトの価値観が根強く存在している」という点があります。

そう意識させた背景の一つに「本来ハンドルを握る資格のない人間が今日も存在し運転している」という点があります。「病気」「年齢」「国籍」などカテゴリーは様々だとして、リスクの高い人間に運転免許を与えない、もしくは更新

を許可しないという判断を下す機能が整備されていないのではという疑問、不適切な運転リスクのあるドライバーにハンドルを握らないよう注意指導する社会・組織(会社組織含め)の仕組みが欠けているのではという疑問を強く感じます。

私たちの被害だけ見ても、なぜ公安委員会は息子の命を奪った加害者に意識障害を起こすリスクが高いにも関わらず運転免許を与えたのか、食事を取らずにインスリンを投与し続けた加害者になぜ医療機関はインスリンを処方し続けたのか、職場の同僚・上司は前日にも意識障害が影響を与えたと推察される事故を起こしている加害者に対して、医療機関の受診や運転中止を指示できなかったのか(職場は事故を起こした加害者の自家用車の代車として会社名義のレンタカーを与えていた)など、悲劇を回避する機会、ターニングポイントは何箇所もあったと考えます。

その中で誤った判断を選択する動機の中には「免許を保持していれば運転することができる」という権利ばかり保護されている、いわゆる「ドライバー／クルマ優先の日本社会・ヒトの価値観、意識」が社会全体を通して蔓延している。それが交通社会における弱者である歩行者を保護できていない背景にあるのではと強い懸念を感じています。

併せてこの「ドライバー／クルマ優先の日本社会・ヒトの価値観」が大前提にあることで、被害者を生まない、被害に遭わないための方策・指針ばかり検討されているという本質のすり替えが生じているように思えてなりません。

誰しも加害者にも被害者にもなりうる社会であるのは紛れもない事実と考えますが、原理原則から見て「加害者が生まれなければ被害者は生まれない」のです。そう考えた時、クルマ社会において圧倒的強者はクルマ、圧倒的弱者は歩行者であるわけですから、クルマとそれに関わる人間・社会は車の強力な殺傷能力を限りな

1 控訴要件は①事実誤認②量刑不当のどちらかである

2 危険運転致死罪(正しくは「自動車運転致死傷行為処罰法」)における危険運転行為の中に「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る行為」が含まれている

3 例えば「事故発生直後の血糖値がXmg/dl」のような検査値指標が必要

くゼロに近づける対策に永続的に取り組むこと、これが最優先で実行される社会であるべきです。あくまで私見ではありますが、弱者の対策強化や意識向上ばかりフォーカスが当たるような風潮、世の中になっているように思えてなりません。

このような背景・思いも含め、本会に入会いたしました。

まだ入会したてではありますが、会員の皆様の入会動機や社会に対する思いは様々ですので、今後は私自身気づけていない価値や切り口、知見を吸収していきたいと考えています。

9. 9歳で生涯を終えた息子と共に歩む道

最後になりますが、全ての希望を失った私の

存在意義は「友達に同じ思いをさせないでほしい」という息子 倅の声無き声を実現することほかありません。そのために会社を退職し交通犯罪撲滅に向けた活動に注力することとし、現在は本会会員でもある前田敏章さんが代表を務める「北海道交通事故被害者の会」に所属し、各種啓蒙啓発活動を行っております。

クルマ社会における事故の発生件数や死傷者を減らすことではなく、「悲しみの数をゼロにする」ことが本来あるべきクルマ社会の一つのあり方であると考え活動してまいりますので、お力添えいただけますと幸いです。

今後ともよろしくお願いいたします。

(北海道札幌市在住)

投稿

川柳

道なかを

歩けば警笛

鳴らせられ

走り去る

鉄の器に

ただ一人

アイドリング

駐車場に

霧かかり

立ち話

走るクルマが

邪魔をして

どしや降りに

クルマが跳ねる

水を浴び

あちこちの

道には花が

たむけられ

(直)

会報の表紙に「会のめざすもの」という私たちの“会”のスローガンが掲げられています。大事です。私はときどき目を通し、満足しています。最近公共交通を利用し、感じたことを記します。

1) 6月初め、所用のため、東京駅朝8時30分発の下り東海道新幹線を利用することに。東京駅まで利用する常磐線は、ときどき遅れます。新幹線に間に合わなかったら大変。初めて東京行き特急「ときわ」の指定席を利用することにしました。

初めての乗車。恐る恐る乗った車両はほぼ満員。そしてブラインドが降りていて、乗客のほとんどが居眠りをしているのです。スマホも新聞も読まず熟睡。これから企業で働く戦士たち、力を養っているのでしょうか。私が新聞を広げたら、そのサラサラという音がうるさかったのか、隣の席のおじさんに「静かにしてください」と注意されてしまいました。私は東京駅まで、「ときわ」の中でじっと耐えていました。社会の一部を垣間見ることができました。

東京駅に着きました。おのぼりさんの私は荷物を下げてウロウロ。新幹線の改札口で乗車券と指定席特急券とを持った私に、係のお姉さんは親切にしてくださいました。新幹線に乗り込みました。新横浜を過ぎると、次は名古屋。途中静岡駅とか新富士駅とかに停まらないので、富士山を見つけるのにヤキモキ。天候が悪くて見えませんでしたけど。

岡山駅でローカル線の指定席に乗り換えの私。「新幹線が少し遅れています」との放送があったようでもよく聞こえない。車内を巡回してきた車掌さんに質問する私。でもなにか不親切。みなさん、スマホを携帯しているので、私のような乗客はいないのでしょうか。無事、接続列車に乗り込みましたけど。

ともあれ、公共交通のお世話になりました。

2) 別の日、地下鉄千代田線に乗りました。車内の行き先を示す掲示板に駅名が示されないのです。電車が停まってもどこの駅かわからない。電車が停まるたびに駅名をホームの表示で確認。大変困りました。帰りは同じ千代田線でも掲示板に駅名が示されていましたけれど。千代田線さん、よろしく願いいたします。

3) もう1つ記します。

日本に住む外国人が多い現状です。排外主義とか、外国人に冷たい政党も出てきています。私は車内で外国人に見とれるのが好きです。肌の色はさまざまでも、目元がとてもすてき。私のへたな英語で話しかけたくなくなってしまいます。公共交通の楽しさです。

このような投稿でも、みなさま、一生懸命書いています。今後ともよろしくお願いいたします。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

新入会員からのメッセージ

佐合範彦さん

皆様、はじめまして。愛知県在住の佐合と申します。

私は、80年代生まれで、現在小学生の子供2人の父親でもあります。大学入学に伴い家を出るまで、クルマを持たない家庭で育ちました。父親の全国転勤があり、地方都市でも暮らしましたが、一貫して家にはほぼクルマはなく、バス、鉄道、あるいはタクシーを利用する生活で育ちました。ただ、男子だからか自動車には人一倍興味関心があり、クルマを持つ家庭で育つ周囲の同級生や周囲の家に、強い憧れを持っていました。その関係で常日頃から公共交通との距離が近く、家のちゃぶ台にはいつも時刻表があり、鉄道・バスなど公共交通機関にも関心があります。

大学入学とともに、親もとを離れ免許を取得し、自動車部(同好会)に入り、クルマ漬けの生活を送りました。自動車部では、クルマ趣味やクルマを走らせるだけではなく、クルマと社会との関わり、どうすればクルマをよりよく使えるかということを考える機会を貰いました。大学卒業後は、縁あって乗合バス会社に入社し、経営企画や運行管理に2年ほど従事しました。(現在は異なる業種で勤務しております。)現在は日々子育てをしていますと、どうしてもクルマ利用に甘えてしまい、忸怩たる思いです。

私の思いは、クルマを使わなくてもできる外出に、積極的に公共交通を使ってもらえるようにするために、道路交通における公共交通、特に路線バスを今以上に優先交通として位置づけ、走行環境の改善を図りたいということです。現在の日本の道路交通法から一歩踏み込んで、路線バス優先を一般車への努力義務や配慮規定として、スムーズに走行させられるようにできたらと思っています。それが、ひいては現在の公共交通事業における人材不足の改善にも繋がると思っています。

今後、皆様のクルマ依存脱却への提言、取り組みから学ばせていただければと思っています。よろしく願いいたします。

(愛知県名古屋市中区在住)

西田 圭さん

初めまして、この度入会いたしました西田 圭と申します。どうぞよろしくお願いいたします。以下、簡単に自己紹介させていただきます。

・居住地：北海道札幌市に居住しています。

＊本年6月まで東京に単身赴任しておりましたが、会社を退職し自宅に戻ってまいりました。

・入会の動機

私の息子は昨年5月、登校時青信号の横断歩道を歩行中に意識障害を起こしたドライバーにはねられ、9年の短い生涯を閉じました。

ドライバーはかねてより糖尿病を患いインスリン治療を受けていましたが、食事を摂取せずにインスリンを投与する不適切な薬物使用を繰り返し、事件当日も低血糖による意識障害を引き起こしたまま運転し、減速することなく横断歩道上の息子に衝突しました。

ドライバーのいくつかの誤った自己判断により、罪のない人間が殺された交通犯罪でした。

息子の遺志である「友達に同じ思いをさせない世の中にして欲しい」との思いを実現すべく、会社を退職し啓蒙啓発・講演活動に重きを置いて人生を全うすることとしました。

現在、「北海道交通事故被害者の会」にも入会し、今後若い世代も対象にハンドルを握ることの重みを伝える活動を開始しています。

「クルマ社会を問い直す会」の活動を通じ運転に対する認識の見直しや交通教育に必要な見識を広く学びたく、入会させていただきました。

※事件概要やこれまでの活動は、本会報の18ページをご覧ください。また、宜しければ「X」にてご確認・フォローいただけますと幸いです。

【Xアカウント】

表示名：息子と共に歩む道～交通犯罪被害者遺族_西田圭～

ユーザー名：@Kei_Nishida2024

URL：https://x.com/Kei_Nishida2024

(北海道札幌市在住)

出版物の紹介

「都市と交通」通巻136号 (駐車場政策特集号)

公益社団法人 日本交通計画協会発行(広報誌)
2025(令和7)年7月31日発行
A4・14ページ



交通混雑の解消、安全に歩ける市街地づくりのためには、路上駐車や駐車待ち、駐車場探しのうろつき交通の防止など、車で来ることを前提とした対策はもちろん、できるだけ公共交通等が選択されるまちづくりも必要です。

これまで、日本の駐車政策は駐車場附置義務をはじめとして、必要なところに駐車場が供給され

る施策が中心でした。

しかし、このことが目的地に行くには車のほうが早くて安いという状況が生まれ、かえって公共交通の便数削減、拡散型の都市構造などの悪影響ももたらしています。車に頼らない都市を作るためには、車を保有することだけではなく、使うことに対する適正な負担や、あえて賑わいの場まで車を引きこまない駐車場配置などが必要です。

本書では、そうした駐車施策の内外の事例や、考え方がまとめられており、私としては特に最後の2ページ「駐車マネジメントを論じた海外文献」(横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授・田中伸治氏による)が私の考えをよく代弁していて感銘を受けました。

webで、無料で読めますので、ぜひ会員の方はお読みください。

https://www.jtpa.or.jp/custom_contents/cms/linkfile/toshi_low_136.pdf

(美濃部雄人/会員 富山市副市長)

*公益社団法人 日本交通計画協会発行の広報誌「都市と交通」はバックナンバーもwebで公開されています。(会報担当)

<https://www.jtpa.or.jp/contents2/PublicRelationsMagazineCitiesandTransportation.html>

お寄せください

クルマ社会に関連する本、雑誌記事等の情報をお寄せください。タイトル、著者、出版社、発行年月、ページ数、価格等の基本情報のほかは、書評は自由です。出版社の紹介文引用の場合はその旨を明記してください。ご紹介いただいた方の記名も自由です。

案内板

◆会員オンラインミーティング 「クルマ社会をどうする？ 第2回」 《9月27日(土) 19:30~21:30》

去年はフリートークで盛り上がった「クルマ社会に言いたい!」、今年は一歩進んで、具体的なテーマについて深掘りしていきます。

7月26日には第1回を開催し、「運転免許制度」「自動車税制」「自動運転」の3つのテーマについて話し合いました(2ページ参照)。

第2回でも、皆さんの「これ、どうにかしたい!」という声を元に、クルマ社会の課題を一緒に考えて、会の活動に繋げていきたいと思います。

議論するテーマは、第1回で議論したテーマの継続もありえますし、他にも皆さんの「こんなこと話し合いたい!」テーマを引き続き大募集しますので、ぜひともご提案ください。例えば…

- ・事故加害者の刑罰、軽すぎない?
- ・自転車への青切符、どう対応する?
- ・生活道路30キロ規制の次の一手は?
- ・自動車保険、もっと良い形は?
- ・公共交通、もっと便利にするには? etc.

他にも、「これは!」と思うことがあれば、会のメーリングリストで、または担当までお知らせください。

また、「このテーマなら語れる!」という方は、5~10分程度で「現状と課題」「こうなったらいいな」「具体的なアクション」「会で何ができるか」などを話してくれる話題提供者も大募集します! まずは気軽に参加してみて、一緒に有意義な時間にしていきましょう。皆さんのご参加、お待ちしております!

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

◆第12回自転車利用環境向上会議 in 名古屋 《10月31日(金)、11月1日(土)》 & 当会会員の懇親会へのお誘い 《10月31日(金)19:30~》

愛知県名古屋市で第12回自転車利用環境向上会議 in 名古屋 が開催されます。自転車利用環境向上会議は、全国各地の自転車関連の取組みを広く発信・共有すると共に、具体的な「自転車まちづくり」につなげていくための全国会議です(HPより)。

前回、前々回は当会でもポスター発表を行い、多くの繋がりや成果を得ています。

現時点で会としての発表は未定ですが、最近東海地方の会員が増えていることもあり、現地で当会メンバーの懇親会も予定しております。多くの会員さんのご参加をお待ちしております。

第12回自転車利用環境向上会議 in 名古屋

開催日時: 2025年10月31日(金)11:00~17:15
11月1日(土) 9:00~

会場: 岡谷鋼機名古屋公会堂
地下鉄・JR鶴舞駅より徒歩2分

主催: 名古屋市

協力: 自転車利用環境向上会議全国委員会(JCC)

※詳細は公式WEBサイトでご確認ください。

<https://www.jcc-nagoya.jp/>

当会会員の懇親会へのお誘い

開催日時: 2025年10月31日(金)19:30~
(2時間ほど)

会場: 鶴舞駅または名古屋駅周辺にて

※会員さんなら東海地方に限らずどなたでもご参加自由です。懇親会への参加希望、ご質問等は下記へお願いいたします。

問い合わせ先: 岡田(世話人)

E-mail: yokada6102307@gmail.com

◆ — ◆ — ◆ — ◆ — ◆ — ◆ — ◆ — ◆ — ◆

◆ **世界道路交通被害者の日・
北海道フォーラム2025**
《11月15日(土)》

北海道交通事故被害者の会では、今年も、「世界道路交通被害者の日（ワールドデイ）」に合わせて、下記要項での北海道フォーラムを開催します。

道内にお住まいの会員の方、是非ご参加ください。

名 称：世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム 2025

テーマ：「生活道路30キロ規制の意義と課題Ⅱ
～歩行者・自転車の被害ゼロへの確かな一歩に～」

日 時：11月15日(土) 13:30～16:30
(開場13:00)

会 場：「かでる 2.7」520研修室 ※入場無料
札幌市中央区北2条西7丁目
(JR札幌駅南口、地下鉄さっぽろ駅から徒歩7分)

主 催：北海道交通事故被害者の会

後 援：北海道、北海道警察、札幌市

協 力：世界道路交通被害者の日・日本フォーラム
クルマ社会を問い直す会

内 容

第1部「ゼロへの願い」：被害者の訴え～こんな

悲しみ苦しみは私たちが終わりにして下さい～

第2部「ゼロへの提言」：講演

・テーマ：「歩行者・自転車の被害『ゼロ』への確かな一歩を」

・講師：久保田 尚氏（埼玉大学名誉教授 都市交通計画、交通工学）

第3部「ゼロへの誓い」：

・関係機関（道くらし安全局と道警交通部）挨拶と会場発言など

・「交通死傷ゼロへの提言」採択

問い合わせ：前田敏章

E-mail：tmaeda@asahi.email.ne.jp

◆ — ◆ — ◆ — ◆ — ◆ — ◆ — ◆ — ◆ — ◆

◆ **「世界道路交通被害者の日」
キャンペーン in 大阪**
《11月16日(日)》

毎年、11月第3日曜日は世界で交通事故被害者を悼むワールドデイです。

これ以上交通事故の被害者を増やさない。クルマ優先でなく、人優先の社会を訴えるキャンペーンを下記のとおり行います。

集合日時：2025年11月16日(日)12時45分

集合場所：大阪メトロ中央線大阪港駅
西改札口

参 加 費：無料

主 催：クルマ社会を問い直す会・大阪交通遺児を励ます会

内 容：集合場所近くの港から乗船、出航。周辺の川、港を周遊しながら船上や道路にてアピール。17時ごろ解散予定。

申込方法：青木 勝あてにハガキかE-mailにて氏名、携帯電話番号、メールアドレス（ハガキ申込者は不要）、キャンペーン参加希望と明記してお申込みください。（締切10月31日）

問い合わせ：青木 勝

E-mail：osakahorai551@yahoo.co.jp

住所は会報表紙をご覧ください。

※詳細は申込者に後日ご連絡をいたします。

前号の発行以降、2025年5月～7月にかけて世話人会で議論された話題をご紹介します。

・講演会の録画動画の取り扱い

公開方法について検討し、昨年と同様に「希望者は代表に問い合わせれば動画URLを返送する」方式となりました。

・会報120号の発行

世話人全員で原稿の内容について確認、講演会報告については講師の先生に確認していただくなどして、冊子版、Web版ともに無事に発行することができました。各種SNSおよびメールニュースでの告知を分担して行いました。

・会報掲載写真のプライバシー処理について

会のストック写真から選んだ写真を会報に掲載した際にプライバシー処理が不十分であるとの指摘をいただきました。ストック写真については会報の完成原稿を発行前に投稿者に最終確認していただくなど慎重な対応をすべきとの注意喚起が行われました。

・参議院議員選挙にあわせた政党公開アンケート

実施するのであればしっかりしたものを作りたいが、その体制づくりが難しいということで見送りとなりました。

・台湾の交通問題市民団体(還路於民 | Vision Zero Taiwan)との意見交換会

7月19日(土)に無事開催することができました。開催にあたっては、お膳立てをいただいた上岡直見さんと当日話し合う内容の検討や進行確認のために会場で打ち合わせをしたり、事前にいただいた質問事項への回答を用意したり(担当:小路さん)、逆にこちらからも質問を投げか

けたりするなどしました。

⇒3ページに開催報告。

・〈ビジョン・ゼロ〉冊子に対する問い合わせ対応

会のウェブサイトで公開しているPDF冊子『交通死者・重傷者をゼロにする海外の政策〈ビジョン・ゼロ〉のその後 —「クルマ社会と子どもたち」(そのIII) —』の内容について問い合わせをいただいたため、著者である今井博之さんに連絡して参考資料を送っていただきました。

<https://kuruma-toinaosu.org/kaihou/kaihou101-3/>

・会員オンラインミーティング

今後の方向性について話し合った結果、定期的な開催を重要視することにして、まずは隔月での開催を目指すことになりました。話題については都度MLにて募集するという一方で、本年度の第1回が7月26日(土)夜に開催されました。

⇒2ページに開催報告。

・運転免許制度についての意見書

足立さんが中心となって検討を続けています。協力者募集中です。

・会員連絡メールの導入

事務連絡用のメール配信システムをあらたに導入することとし、メールアドレスを通知してくださった会員を対象に招待メールを送信しました。

⇒31ページ「会員連絡メールのご案内」参照。

・案内リーフレットの更新

情報更新を兼ねて、足立さんが中心となって会の案内リーフレットを更新しました。おかげさまでとっても読みやすいリーフレットができました！

2025年度会費とご寄付のお願い

会員の皆さま、いつも当会の活動にご理解とご支援をいただき、誠にありがとうございます！
当会の運営は、皆さまからの会費に支えられています。引き続きのご協力をお願いいたします。

【会費について】

- 個人会員：1口 2,000円
- 団体会員：5,000円

複数口での会費や、活動へのカンパ(ご寄付)もいただけると大変助かります。

お手元の封筒に貼ってあるラベルシールに、「2024年度会費払込済」や「2025年度会費払込済」と記載されています。これは、それぞれの年度までの会費をお支払いいただいていることを示していますので、ご確認ください。

【会報郵送協力金について】

送料の値上げに伴い、今年4月の総会で、2026年4月1日から、紙の会報を希望される方には「会報郵送協力金」として1,000円をいただくことになりました。

今年度(2025年度)についても、紙の会報郵送をご希望される方は、ご支援として協力金をお支払いいただけますと幸いです。

皆さまにはご負担をおかけしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。

お問い合わせ：会費や会員名簿についてご不明な点がありましたら、お気軽に青木(表紙参照)までご連絡ください。

会員連絡メールのご案内 管理人 里見岳男、青木 勝

これまで、要望書の提出やミーティングの開催といった会の活動に関する即時性の高いお知らせについては、ホームページに掲載したり、上記の会員MLに投稿したりといった方法でお届けしていました。しかしホームページはそれほど頻繁に見られるものではなく、MLも任意加入であることから、全会員に迅速に情報を配信する仕組みが必要とされる状況でした。そこで今般、情報提供のみを目的とした「会員連絡メール」配信を開始することにいたしました。

この「会員連絡メール」ですが、より確実性を高めるために会員MLとは異なるシステムを利用しており、参加するためには管理人からお送りした招待メールを開いて、その中の「この招待を承諾」ボタンをクリックしていただく必要があります。4月総会の出欠ハガキにてメールアドレスをお知らせいただいた方々も含め、アドレスをお持ちのみなさまにはすでに「クルマ社会を問い直す会 会員連絡メール への招待状」という件名の招待メールを送信済みですが、この会報のお届け前に再度送信するようにいたしますので、迷惑メールフォルダーに振り分けられたりしていないかどうかご確認ください。

会員メーリングリストのご案内 管理人 里見岳男、青木 勝

会では、会員相互の情報交換やディスカッション、交流を目的として、会員限定のメーリングリスト(以下ML)を運営しています。参加は任意で、2025年7月30日現在の参加者は86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。登録済みメールアドレスを変更された際にも同様のご連絡をお願いいたします(MLへの投稿でもけっこうです)。

- ★会員オンラインミーティング「クルマ社会をどうする？ 第2回」《2025年9月27日(土)》
- ★第12回自転車利用環境向上会議 in 名古屋《10月31日(金)、11月1日(土)》
& 当会会員の懇親会へのお誘い《10月31日(金)19:30～》
- ★世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム2025《11月15日(土)》
- ★「世界道路交通被害者の日」キャンペーン in 大阪《11月16日(日)》
- ★2025世界道路交通被害者の日(World Day)東京集会《11月16日(日)》

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 | 4 ブログ https://kuruma-toinaosu.org/blog/ |
| 2 X(旧Twitter) @kuruma66311273 | 5 YouTubeチャンネル「人にやさしい道&交通」 |
| 3 Instagram kuruma.toinaosu | |

・「クルマ社会を問い直す」122号原稿募集のご案内・

●次号発行予定：2025年12月

●原稿締切り：2025年10月31日(金)(締切り厳守をお願いします)

●送付先：林 裕之 hayashi3120@kjf.biglobe.ne.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です。

◎投稿【意見や情報、提案、活動紹介、おすすめの本、調査研究文など】

- ・1つの号につき一人1点までとします(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。