

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

122

2025年12月発行
(年4回発行)
会創立1995年



秋の全国交通安全運動のさなか、群馬県高崎市に歩車分離式信号が一つ増えました。工事中的大八木町交差点は、大型車の左折巻込み事故により中学2年の自転車通学生が亡くなった交差点です。歩車分離式信号の設置は、信号交差点の対人事故を未然に防ぐ、効果的な交通安全対策であるため、国民の歩行者保護意識の高揚にもつながります。

今年は、警察庁の普及促進の通達も行われたことから、今後急速に増えていくことが期待されます。(写真と文 長谷智喜さん 関連記事が14ページにあります)

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？ 第2回」を開催しました！（小路泰広）…… 2
	自転車利用環境向上会議in名古屋に参加しました（里見岳男）…… 4
	名古屋で懇親会を開催しました（里見岳男）…… 6
■公共交通ルポ	富山地方鉄道の存廃問題～県民経済をつなぐ地方鉄道の現状～（井坂洋士）…… 7
■歩車分離信号ルポ	大八木町交差点の歩車分離信号を視察して（長谷智喜）…… 14
■投稿	公共交通賛歌（木村孝子）…… 20
	川柳（直）…… 20
■新入会員メッセージ（飯野研三さん、上岡直見さん、木村剛さん）	…… 21
■書籍の紹介	『移動と階級』『マイカー亡国論・再考』…… 22
■出版物情報	『日本のバス問題』…… 23
■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4回」…… 28
■世話人より	共同代表より…… 24／世話人会報告、会計より、会員連絡メールのご案内他…… 25
	原稿募集案内…… 28

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回を 開催しました！

小路泰広(世話人)

2025年9月27日に会員オンラインミーティング「クルマ社会をどうする？」の第2回を開催し、青木 勝さん(共同代表)の司会のもと、主に「運転教育・免許制度に関する要望書案」「自動車関連税制」「道路交通法の問題点」の3つのテーマについて、現状の課題認識から具体的な提言内容に至るまで、長時間にわたり密度の濃い議論が行われました。以下にその概要を報告します。

1. 運転教育・免許制度に関する要望書案の検討

足立さんより、交通事故削減を目的とした「運転教育・運転免許制度に関する要望書案」の修正版が提示されました。前回提案の要望書案については多くの賛同意見や補足の要望意見が出された一方、一部から反対意見が出された一方、「省庁側は前例がない・海外での事例もない・有識者の多くの意見がない等の内容については、極めて否定的」ということが推察されたため、その点も考慮して少し譲歩した内容で整理し直した案が提案されました。

主な論点と意見：

・運転者教育の実効性と「気の緩み」への対応

現行の教習課程では順法精神や歩行者優先意識の定着が十分でないこと、また教習所卒業後は社会環境に流され安全意識が低下する傾向があるとの指摘がありました。免許取得後一定期間の再教育や、更新時の再試験制度など、行動変容を促す仕組みの導入が必要ではないかとの意見が出されました。

・若年層教育と社会的コストへの理解

自動車の維持費や社会的コストへの理解が乏しい現状を踏まえ、高校や大学などでの交通・環境教育を通じ、自動車利用に伴う経済的・社会的影響を学ぶ機会を設けるべきとの提案があ

りました。

・救護教育の不足と改善の方向

海外と比べて日本では救護教育が十分でなく、救護義務を条例として明記している自治体が限られていることが指摘されました。人命尊重を基盤とした教育内容の拡充が求められる、という意見もありました。

・制度改革に向けた現実的課題

新たな制度導入には、国民の負担増への配慮や、効果を裏付けるエビデンスの確立が必要であるとの意見もあり、理想と実現可能性の両面から慎重な検討が必要という意見もありました。

2. 自動車関連税制についての議論

林さんより、ガソリン暫定税率廃止がもたらす「社会的外部費用の増大」や「気候変動対策への逆行」などの懸念が提示され、制度のあり方について幅広い観点から議論が行われました。

主な論点と意見：

・社会的費用の内部化と税制の簡素化

自動車利用に伴う外部不経済(事故、環境負荷、道路損傷など)は、受益者負担の原則に基づき税制で内部化すべきとの原則が共有されました。複雑な現行制度を見直し、わかりやすく公平な仕組みへの転換が必要との意見がありました。

・課金の新しい仕組みと技術活用

センサー技術を活用した危険運転への課金、走行距離や車重に応じた負担の調整など、より合理的な徴収方法の可能性が議論されました。近距離と長距離の移動を区別して課税する「近距離走行税」といった新しい発想も示されました。

・政治的・社会的制約

燃料価格高騰への不安や、増税への強い世論の反発を踏まえ、政策として実現するには相応の社会的合意形成が必要との認識が共有されました。

・行政資料から見える課題

総務省「自動車関連税制のあり方に関する検討会」資料に基づき、各業界が自らの利害で主張を行う現状が指摘されました。制度設計には政治的透明性と公平性が不可欠との意見がありました。

・高齢化社会との関係

高齢者の免許返納が進めば、ガソリン税見直しへの反対が弱まる可能性があるとの見方も示されました。シニアカーなど代替的な移動手段の整備が、税制の受容性を高める手段になりうるとの意見がありました。

3. 道路交通法の矛盾点と改正の方向性

榊原さんより、現行の道路交通法が抱える構造的課題や、時代の変化に合わなくなっている条文について解説があり、改善に向けた意見が交わされました。

主な論点と意見：

・法の目的と構造的課題

第1条に「他者への迷惑防止」や「絶対安全」の理念が欠けている点、第4条で公安委員会(警察)が規制権限を独占している点が問題として挙げられました。法体系全体の目的と執行構造を見直す必要性が示されました。

・形骸化した条文とその弊害

実態に合わない最高速度規制、第38条(横断歩道)の「歩行者等」の定義の曖昧さ、第37条の右折規定が「円滑」を優先し過ぎて事故を誘発している点など、具体的な条文の問題点が議論されました。

・教育・運用面での課題

警察教育で人道支援の視点が不足していること、高齢者の判断力低下が交通安全を脅かしていることが指摘されました。制度と人の両面からの見直しが必要との意見が出されました。

・安全を最優先する交通設計

人間の判断に依存する仕組みから脱却し、信号のない環状交差点(ラウンドアバウト)の普及や直進分離信号の導入など、物理的に事故を防ぐ設計への転換が求められました。また、自動運転技術の発展は、道路交通法を論理的に再定

義する契機になりうるとの指摘もありました。

・参考資料と知見の共有

道路交通法の運用上の曖昧さを扱った専門書『警察・司法／道路交通法解説』(東京法令出版)が紹介され、「横断歩道付近」とは具体的にどの範囲を指すのかといった実務上の解釈も議論されました。

4. まとめと今後の展望

今回の議論を通じて、各テーマに共通して「理想と現実のギャップをどう埋めるか」という課題が浮き彫りになりました。今後はメーリングリスト等を活用し、意見をさらに集約して具体的な行動につなげていく方針が確認されました。

また、道路建設などのプロジェクトでは、計画が固まった最終段階での市民参加では影響を及ぼしにくいという実情が共有されました。構想・計画段階(上流工程)から情報を把握し、早い段階で意見を届けることの重要性が指摘され、圏央道建設計画の事例も参考として紹介されました。

以上を踏まえ、今後も定期的なオンラインミーティングを開催し、実効性ある提言づくりに向けた検討と議論を継続していくことが確認されました。

担当：小路泰広、青木 勝

【会報121号訂正】

会報121号2ページで7月26日開催のミーティング報告を掲載しましたが、以下の部分を訂正いたします。

2ページ 2. 自動車税制について(話題提供：坂谷 暁夫さん)

(誤)

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。

(正)

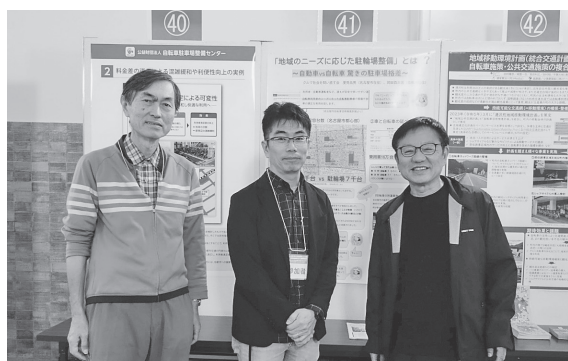
EV時代に向けた新税制：将来的に燃料税での差別化が難しくなるため、「加速性能税」などの新たな課税方法を検討する。「走行距離課税」には反対の立場である。

自転車利用環境向上会議 in 名古屋に 参加しました

里見岳男(世話人)



自転車利用環境向上会議は、日本の自転車利用環境をより良くするために、行政関係者や学識経験者、民間企業や市民団体などさまざまな立場の人々が集まって情報交換を行う、全国規模の会議です。2012年に始まり、今回で12回を数えるこの会議は、毎回全国各地の都市をめぐりつつ開催されており、今年は私が住む名古屋での開催となったため、前々回、前回に引き続きポスター展示企画への出展を決めました。会議は2025年10月31日(金)と11月1日(土)の2日間にわたって開催され、1日目には共同代表の青木勝さんと、愛知県にお住まいの会員である木村利雄さんも参加してくださいました。



会議と名がつくからには当然さまざまなテーマを扱う講演会、トークイベントが開かれるのですが、やはりこうしたイベントの醍醐味は、普段はなかなか知り合ったり話をしたりすることがない方々との交流にこそあるのだと感じた

2日間でした。とくに興味深かったのは現役のコンサルの方々のお話で、事と次第によってはそうした方々にもアプローチしてお互いを利用するような手法も有効かも、という発見がありました。また地元名古屋の自転車利用環境整備を担当する行政の方々のところにも押しかけて要望をお伝えしたりもしたのですが、さすがに少々ぶしつけで煙たがられてしまったなど反省しているところです。



今回展示したポスターは、ご覧いただけるとわかるように、名古屋市の駐輪施策を批判するという、他とは毛色の違う内容となっていて、人だかりができるような事態にはあいにくとなりませんでした。この会議を主催する全国委員会の会長でもあり、国の自転車関連の各種専門会議のメンバーも務める三国成子氏がいらしてくださいました。氏は市民と行政の強力な連携関係を構築して金沢の自転車利用環境整備を進めたことで知られており、ポスターについても「地方自治体に訴えかけるときには、なにをどうしてほしいのか、目標と具体的な案を提示しなくては」とアドバイスをいただきました。

当会ではこれまで、国の機関に対して交通安全、自動車・道路政策、公共交通政策といったことがらについての要望・意見を提出することが多かったのですが、この会議において全国各地のさまざまな取り組みを目にしたことで、今後は各会員の居住地の問題についても会として

「地域のニーズに応じた駐輪場整備」とは？

～自動車vs自転車 驚きの駐車場格差～

クルマ社会を問い直す会 里見岳男（名古屋市在住）、岡田百合香（豊橋市在住）



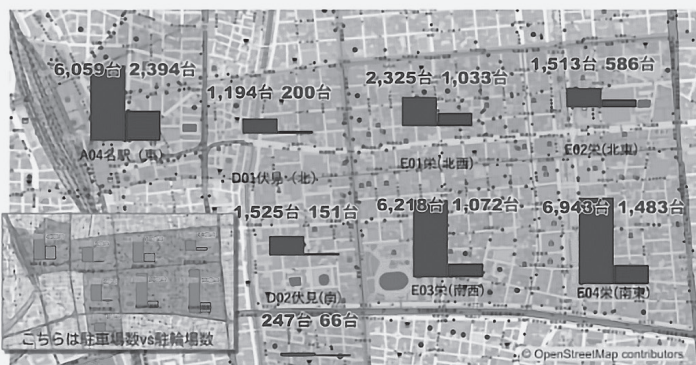
利用者・自動車運転者など、誰もが安全で使いやすい道
自転車利用者のニーズに合った自転車駐車場の整備や放
車の適正な利用を促します。

（名古屋市自転車活用推進計画より）

でも「ニーズ」ってどうやったら
わかるんだろう。
なにが他のものと比べてみる？



①駐車場と駐輪場の収容台数（名古屋市都心部）



駐車場2万6千台 vs 駐輪場7千台

駐車場データは名古屋市作成「駐車場整備地区等需要供給量調査委託報告書」（令和6年1月）より



たしかに、 $26 \div 7 = 3.7$ 、 $16 \div 7 = 2.3$ ですから不均衡といえますね。
でも「述べ来訪台数」は10年以上まえのデータです。

ほかにこんな
問題が…

《駐輪場の附置義務が守られていない件》

名古屋市の条例では、各種商業施設に駐輪場の設置を義務付けているのですが、とくに都心部で守られていない例が数多くみられます。



会報118号にて詳しく報じています！

Q. 第二工場の駐輪場不足及び精製機の新規増設について（令和7年6月）

A. ご意見・ご回答

●ご意見

第二工場に駐輪場が不足していますが、精製機は供出用施設にしかなく出庫する時間(4-6時)には乗客でなく自分の自転車を駐輪場に停泊しています。乗客の駐輪場に自転車を停泊してはダメでしょうか。また、精製機を新規増設にしたいです。

●回答

第二工場の駐輪場不足についてご意見をいただきましてありがとうございます。
施設上の駐輪場整備については、歩道に十分な幅員があり、かつ地味や地味の色が施された駐輪場について整備を行っております。周囲環境と調和のとれた駐輪場の整備は関係機関と連携をしながら進めたいと考えています。設置できる場所には限りがあるため、ご意見の御用件に駐輪場整備が可能な場所を調査いたします。ご意見をいただいたことにより、駐輪場の整備に努めてまいりますようよろしくお願いいたします。

…そういうもの？

ところで有料化で自転車を使う人が減ったってことは放置自転車が増えたりはしてないということ？



R5の年間撤去台数は
+1万台でした。

ちよっ…

駅ごとの違いを無視してどこも「6割まで減らす」のは「ニーズに合った」とは
とても言えないよね。撤去された人もした人も気の毒。それに自転車活用推進で
ほんとうは「ニーズが高まるようにする」ことを目指すべきじゃないかなあ。



《クルマ社会を問い直す会》

1995年に設立された全国的な市民団体。クルマが優先される社会に疑問を投げかけ、歩行者・自転車が尊重される「人優先」の交通社会の実現を目指しています。

当会では学習会や講演会の開催、国や自治体への政策提言、会報の発行などを行っています。会報はホームページにて公開中です。



なんらかのサポートを提供していければとの思いを新たにいたしました。

なお、会議への参加にあたっては、全国委員

会の幹事を務めておられ、当会の世話人でもある小路泰広さんにも助言をいただきました。ありがとうございました。



名古屋で懇親会を開催しました 里見岳男(世話人)

「自転車利用環境向上会議 in 名古屋」に参加予定の会員が数名いたため、せっかくなのでこの機会にということで会議の1日目の夜に名古屋駅周辺で懇親会を開くことにしました。たいへんありがたいことに9名もの参加者が集まり、当初予約していたお店では入れなくなったため急遽別のお店を探すことに(幹事の岡田さん、なにからなにまでお世話になりました、ありがとうございます)

年齢も職業も経歴もバラバラの9人ですが、そこは同じ旗のもとに集った者同士、初対面の方もいらっしゃいましたがあっという間に打ち解けてしまいました。「ウーブン・シティが示す道路の未来は?」「AIの活用はいいが依存しないよう気をつけないと」「自動運転は法令遵守と両立できるのか」といった真面目な話題も多少はありましたが、基本的には「いままでの万博でどれが一番か」で侃々諤々している横でZOOM会

議のやり方を一から実演するような、ただのカオスな飲み会でした。私が思うに、きっとこのような場を通じて醸成された信頼感が、会における今後の議論で大いに役立つであろう心理的安全性の担保材料となってくれるのではないのでしょうか(早口)。ぜひまたやりましょう!



富山地方鉄道の存廃問題 ～県民経済をつなぐ地方鉄道の現状～

井坂洋士



2025年5月、富山県東部の広範囲に鉄軌道およびバス路線を持つ富山地方鉄道(地鉄)が、鉄道路線の広範囲の廃止意向を表明した^[1]。とりわけ本線の滑川^{なめりかわ}～新魚津間と、立山線の岩崎寺^{いわくらじ}～立山間では、地域から必要な支援を得られなければ2026年11月で廃線にすると表明。マスコミや地元議員が騒ぎ立て^[2]、会社が弁明に追われる^[3]一幕もあったようだ。



地元では「地鉄(ちてつ)」の略称で親しまれている

同社は富山市とその近隣の射水市などで路線バスも運営しているが、2025年10月には「運転手不足」を理由に一般路線バス16路線および都市間バス1路線が一斉に廃止され、他の路線でも減便された^[4]。突然足を奪われた区間の利用者は「まるで見捨てられているよう」と困惑する場面が報じられていた^[5]。

地鉄バスでは2025年6月末時点のダイヤでの運行に必要な乗務員(198名)に対し、25名が欠員となっていたという^[6]。ところがバス路線の一斉廃止、鉄道路線の廃止予告などで会社自体に経営難のイメージを持たれたのか、2026年度の新卒採用に応募した高校生は10月9日時点で過去最悪の0人だったそうだ^[7]。「運転手不足」を理由に路線バスを減便・廃止したら人手不足が悪化するという負のスパイラルに陥っているように見える。

地鉄は「一県一市街化構想」を掲げて富山県の広範囲で公共交通を一手に担ってきた。県民生活と観光客の足を支え、雇用の場でもある、富山県を代表する地鉄の「経営難」は、富山県の経済に影を落としている。

(掲載写真・図表は特記無い限り筆者撮影・作成)

一県一市街化構想

富山地方鉄道(地鉄)は太平洋戦争まっただ中の1943年(昭和18年)に発足した。

当時は国鉄(北陸本線、高山本線、城端線、氷見線)のほか、富山鉄道、富山市営軌道、立山鉄道、富山県営鉄道、黒部鉄道、富岩鉄道および越中鉄道が別個に鉄軌道を建設・運営していた。

地鉄の前身となる富山電気鉄道を創業した佐伯宗義氏は「一県一市街化」構想を掲げ、国鉄以外のバラバラに延びていた鉄道をつなぐ路線を建設して、黒部鉄道や県営鉄道と連絡するとともに、立山鉄道(1931年合併)や沿線の自動車(路線バス)事業を傘下に収めてゆく。

そして富山県も陸上交通事業調整法(1938年施行)の対象となり、富山電気軌道を中心としていわゆる戦時統合されることとなって、1943年に現在の「富山地方鉄道」が発足した。

県営鉄道や富山市営軌道(市電)も合併した経緯から、富山県や富山市も地鉄の株主になっているが、いわゆる第三セクター^[8]ではなく私鉄として運営されている。

富山地方鉄道株式会社の定款第一条には、「富山地方交通圏の健全なる有機的発展を期することを経営の本義とする。」と明記されている。社名に「地方鉄道」を冠したのも、「一県一市街化」実現に向けた創業者の決意を表したものだそうだ^[9]。

戦時統合を経て「一県一市街化」を実現したものの、国を挙げて推進されたモータリゼーシ

ョン政策により激増した自家用車の煽りを受ける。同社鉄道線の乗客はピークの1964年には3780万9千人が利用したそうだが、1984年には1280万7千人となり^[10]、20年間で1/3に減少。当時は収益事業であった路線バスも落ち込んでゆく。

観光事業

富山県は黒部川をはじめとする急流での豊富な水を使った水力発電と、その電力を使うアルミ等の非鉄金属、そして「富山の葉売り」で知られる製薬・化学工業が盛んだが、一方でその地形を活かした「立山黒部アルペンルート」や「黒部峡谷鉄道」などの観光地も知られている。

このうち「黒部峡谷鉄道」は黒部川の水利権を持つ関西電力が発電所建設のために敷設し、現在も関西電力グループだが、宇奈月温泉の源泉である黒部川支流黒薙川沿いの黒薙温泉から約7kmにわたって引湯管を敷設し、麓の宇奈月に温泉を供給する事業を、地鉄グループの黒部観光開発が担っている。宇奈月温泉の開湯と宇奈月駅（現在の宇奈月温泉駅）の開業は同い年。地鉄と宇奈月温泉はともに発展してきたと言えるだろう。



宇奈月温泉駅にある温泉噴水

もうひとつの「立山黒部アルペンルート」として知られる山岳観光ルートの大半（立山駅～黒部湖）を運営する立山黒部貫光は、地鉄創業者の佐伯宗義氏が創業した。富山県や北陸電力なども出資しているが、現在も発行株式の1/4近くを地鉄が保有している関連会社で、いわゆる第三セクターとは異なり民間事業者として運営されている。

観光以外でも、今で言うクラウドコンピュー

ティングに近い計算インフラの共同利用やVAN（付加価値通信網）事業を営む「富山計算センター」（1964年創業、1970年に「インテック」に社名変更）の設立に係わるなど、地鉄は昭和以降の富山県の様々な産業発展に貢献してきた側面がある。

地鉄鉄道線の経営状況

地鉄では、図1の実線区間は「経営の範囲」（≒黒字）、破線の範囲は「経営の範囲外」（≒赤字）であるとし^[11]、実線区間は同社単独で鉄道施設を維持するが、破線区間は地域が必要と考えるのであれば自治体が鉄道施設の維持費を負担する「みなし上下分離」をするよう求めている。

また、あいの風とやま鉄道（旧北陸本線）と並走する滑川～新魚津間8.4kmは「未定」としている。仮に「みなし上下分離」がされても、この区間は存続したくないという意向の表れだろうか。

2025年10月時点で、平日日中の運行頻度は概ね以下になっている。

➤ 電鉄富山～上市 毎時2本

➤ 電鉄富山～五百石～岩峯寺～立山（立山線）毎

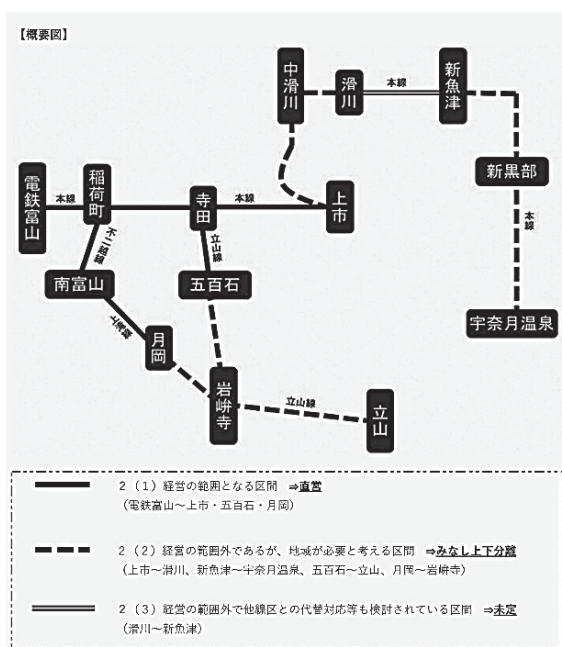


図1 地鉄が提示した「経営の範囲となる区間」路線略図 富山地方鉄道資料^[11]より抜粋引用

- 時1本
- 上市～新魚津 2時間毎
 - 新魚津～宇奈月温泉 毎時1本
 - 電鉄富山～南富山～岩峯寺(不二越・上滝線) 毎時1本

「経営の範囲外」の区間であっても概ね毎時1本は確保している(あいの風とやま鉄道と並行する区間を除く)。「赤字」だからと安易に減便しようものならますます乗客離れを引き起こすだろうから、「赤字」であっても少なくとも毎時1本確保するのは妥当な判断だろう。

新魚津～宇奈月温泉間の区間運転電車は、あいの風とやま鉄道の魚津駅(新魚津駅と隣接)へ乗り換えて富山駅方面へ行くことができるし、新黒部駅で北陸新幹線(黒部宇奈月温泉駅)と連絡しており、魚津・黒部市街から北陸新幹線を利用する地元住民や、県外から宇奈月温泉や黒部峡谷鉄道を訪ねる観光客をつないでいる。

なお、岩峯寺～立山間は立山黒部アルペンルートが冬季休業になる時期には減便される。

鉄道利用者からは高額な運賃を徴収

日本ではいまだに公共交通は事業者の独立採算を原則としているため、鉄軌道があることによる公共の便益が評価されることはあまりなく、事業者が独立採算で「赤字」とされた路線は度々廃止されてきた。存続した路線でも鉄道の便益が乗客の「受益者負担」のみに矮小化され、他の便益は考慮されず、乗客の運賃負担が過大になっている例がある。

富山地铁はその典型例で、運賃水準が極めて高い。地铁が「経営の範囲」(≒黒字)としている区間であっても、鉄道利用者の割高な運賃負担で辛うじて支えられている状況にあり、健全とは言えない。

図2は、富山県東部を走る地铁と「あいの風とやま鉄道」(旧JR北陸本線)の運賃(一部区間抜粋)を比べてみたものだが、ほぼ同じ距離の滑川～魚津(新魚津)間では1.8倍(IC運賃で比較)になっている。「あいの風」もJRから切り離された際に値上げをしているが、地铁の運賃水準は一時的に利用する観光客はまだしも、日常的に利用する地元の人の負担は大きい。

なお、地铁ではICカード「えこまいか」「パスカ」を使うと1割引になるので^[12]、ICカード運賃で比べている(「あいの風」はICOCAでも現金でも普通運賃)。

第三セクター^[8]でも運賃が高い会津鉄道(福島県)と比べても、なお地铁の方が高い。関東地方で運賃が高いと言われて訴訟まで起きた^[13]北総鉄道(千葉県)と比べてもなお5割高い。(図3)

富山の家庭は裕福^[14]と言われるが、それでも2倍裕福とは考えにくく、日常的に公共交通を使っている人の負担は過大だろう。富山では人口減少、特に若年日本人女性の転出超過が課題になっているが^[15]、クルマ依存と公共交通の高額な運賃は人口減少の一因になっているのではなかろうか。

区 間	営業キロ	普通運賃	IC運賃
電 鉄 富 山 ～ 上 市	13.3	700	630
電 鉄 富 山 ～ 五 百 石	13.5	700	630
電 鉄 富 山 ～ 立 山	34.0	1,420	1,280
電 鉄 富 山 ～ 滑 川	21.8	720	650
滑 川 ～ 新 魚 津	8.4	480	430
電 鉄 富 山 ～ 宇奈月温泉	53.3	2,160	1,940
電 鉄 富 山 ～ 南 富 山	4.9	360	320

区 間	営業キロ	普通運賃
富 山 ～ 滑 川	17.0	390
滑 川 ～ 魚 津	8.5	240
富 山 ～ 黒 部	31.8	700
富 山 ～ 越 中 宮 崎	53.8	1,180

図2 地铁と「あいの風」の運賃例(2025年10月現在)

区 間	営業キロ	普通運賃
会津高原尾瀬口 ～ 会 津 田 島	15.4	630
会津高原尾瀬口 ～ 湯野上温泉	34.7	1,280
会津高原尾瀬口 ～ 南 若 松	54.4	1,830

印 旛 日 本 医 大 ～ 京 成 高 砂	32.3	820
-----------------------	------	-----

図3 他地域の運賃が高い鉄道の例(2025年10月現在)

なお、富山市が一部区間で上下分離などの施策を入れている市内電車はIC運賃220円（普通運賃240円）均一で、1日乗車券は650円（富山駅前から280円区間内のバスと電鉄富山～南富山間の鉄道線にも乗れる）。首都圏の路線バス（例えば東京都営バスは210円均一、1日乗車券が500円。川崎市交通局は220円均一、1日乗車券が550円）並みに抑えられている。

クルマには駐車場をタダで提供

富山県民は裕福だから公共交通が高いが、クルマ利用にかかる費用も高い…のであればまだ納得感があるのだが、実際にはそうっていない。鉄道利用者は高い運賃負担で鉄道を支えているのに対し、クルマ利用者は他県と同様、税金で整備した安い道路と無料駐車場を享受している^[16]ありさまだ。

今回存廃が取り沙汰されている地鉄立山線は、立山黒部アルペンルートに向かう観光客に支えられていると言っても過言ではない。筆者も度々乗車しているが、アルペンルート営業中の立山線は朝夕に混み合い、とりわけ休日には車内がごった返している。

そしてもちろん、アルペンルートの観光業にも立山線が大きく貢献している。アルペンルートを運営する立山黒部観光および旅館・山荘組合は連名で、立山線全線存続の要望書を県知事へ提出した^[17]。2024年シーズンは約10万人が立山線に乗ってアルペンルートを訪れており、鉄道が廃止されれば観光客の利便性は著しく低下し、来訪客が減少すると警鐘を鳴らしている。

ところが、鉄道を利用する観光客がしっかり運賃を支払って地域交通に貢献しているのに対し、自家用車で立山駅に行く観光客にはなんと県が無料(!)で駐車場を提供している。

その上さらに、地鉄の維持のために観光客から追加運賃を徴収しようというアイディアが出ている

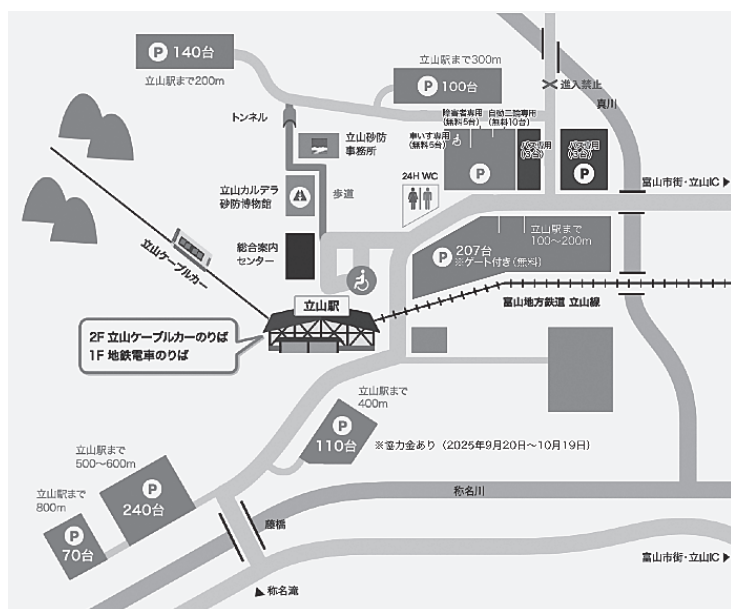
ようだが^[18]、そもそも競合しているクルマと鉄道を分けて考えていることが非合理だし、電車利用が減って自家用車利用が増えては本末転倒だ。

仮に観光客から追加料金を徴収するのなら、鉄道利用者を狙い撃ちするのではなく、自家用車利用者も含めたアルペンルート立山駅利用者から徴収すべきだろう。そして、ただでさえ割高な地鉄の運賃を値下げする、運賃補助を出す、増便するなど、地元の鉄道利用者に還元して地元の鉄道利用者も増やすべきだ。

2024年のアルペンルート来訪者82.4万人の12%が地鉄を利用したという^[19]。82.4万人のうち富山入込は39.7万人なので^[20]、単純計算で富山入込客の1/4が地鉄を利用しているのだろう。



立山駅で改札を待つアルペンルート帰りの観光客



立山駅付近の駐車場案内図(2025年10月現在)
立山黒部アルペンルートWebサイトより引用

言い替えれば、富山入込客の3/4が立山駅付近の駐車場をタダで使っているのだから、このフリーライダーから真っ当に駐車料金を徴収するだけでも、事態は大きく好転しそうだ。

今は無料で提供されている立山駅周辺の観光客向けの駐車場に、電鉄富山～立山間の片道運賃(1,420円)と同額の駐車税を1日1台あたりで課せば、あっという間に立山線の維持財源を捻出できるし^[21]、マイカー観光客1台あたりに負担させる駐車料金としてはむしろ安いくらいだろう。

そして、駐車場にも費用がかかるなら…と電車に乗り換える観光客が幾らかでも出れば、道路の渋滞緩和や公害・交通事故等の削減にと、地域住民にとっても極めて有意義だ。

ちなみに山岳観光地の尾瀬や谷川岳では1日あたり1,000円～1,200円の駐車料金を徴収しているし、富士山(富士スバルライン)は往復2,800円の通行料金を徴収しているが、それでも駐車場は混雑しているようなので、観光客にとって1日1,500円くらいの駐車料金は妥当と考えられる。

富山県に限らず全国の問題だが、国も都道府県も市町村も、道路や駐車場にはせつせと税金を注ぎ込んで、無料または廉価に使わせておきながら、マスコミもそれを批判することなく、一方で公共交通は事業者に丸投げし、公共交通の乗客からはキッチリ運賃を徴収し、マスコミは道路の問題に目を向けず公共交通だけを批判してきた。こうした国・自治体およびマスコミのダブルスタンダードが公共交通の減便や高額な運賃となって跳ね返り、公共交通の衰退に加担してきたことを反省すべきだ。

自治体の参画が求められている

地方鉄道の運営はこれまで鉄道事業者が丸抱えしてきたが、道路改良が進みクルマ依存が深刻化した昨今、鉄軌道の維持活性化には自治体の参画が欠かせない。

富山県でも手をこまぬいて見ているわけではなく、例えば高岡駅を起点とするJR城端線・氷見線は、鉄道施設等を県と沿線4市およびJR西日本の負担で改修し、第三セクター^[8]の「あいの風とやま鉄道」が引き継ぐことになった。地

域公共交通活性化再生法(2023年10月改正)に基づく「城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画」が2024年2月に認定され^[22]、自治体が参画することで国の社会資本整備総合交付金などを活用できる。

城端線の輸送密度は2,481人／日、氷見線は2,157人／日であり(いずれもコロナ禍の2022年度)、通勤通学時間帯には混み合う。日中は毎時1本程度しかないが、増便と車両および軌道の更新、交通系ICカード(ICOCA)対応などにより利便性を向上させて乗客を増やす計画となっている。

今の国の公共交通支援制度では、国が主体的に動くことはなく、実質的に自治体の参画が前提になっている。その是非はともかくとして、地鉄もそれを解っているからこそ、まずは自治体に支援を求めているのだろう。

富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会

2025年5月に鉄道路線の広範囲の廃止をほのめかし^[23]、物議を醸した富山地方鉄道(地鉄)だが、廃止ありきと考えているわけではなく、自治体の参画を得て国の補助制度を活用して再生を図りたい考えなのだろう。

富山県での鉄軌道の廃線は1984年が最後で^[24]、以降はJRや地鉄の手からは離れても、富山県や沿線自治体が参画して存続させてきた。富山県は鉄道の存続に前向きであり、鉄道に冷酷な北海道などとは状況が異なるが^[25]、しかし地鉄周りのごたごたぶりを見ると、予断を許さなさそうだ。

地鉄の鉄道線については、富山県の「富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会」が2024年11月に設置され、2025年より「本線分科会」「立山線分科会」「不二越上滝線分科会」に分かれて沿線自治体と地鉄が協議してきた。

大部分が富山市内を走る不二越上滝線の分科会においては、富山市が迅速に利用状況を調査し、今後の展望を示して、地域公共交通活性化再生法に基づき「みなし上下分離」される方向で固まった。

かつて廃止が取り沙汰された旧JR富山港線は富山市が引き受けて投資し、富山ライトレール



富山市が富山港線に投入したLRV「ポートラム」

(現在の地鉄富山港線)として蘇った。その実績を近隣市町も間近に見ているはずだ。

ところが、他の沿線市町は富山市ほど迅速な行動をしておらず、富山市以外の市町と県は責任の押し付け合いのような構図になっている。そこで、地鉄は富山市の迅速な行動を歓迎するとともに、他の不採算線区では廃線手続きを進めることで沿線市町の行動を促しているものと思われる。

鉄道は道路と同じくインフラ、公共の資産である

地鉄の事態を受けて立山町の舟橋貴之町長は、昨年6月の町議会にて「**鉄道は道路と同じくインフラ、公共の資産である**」と表明した。「普段、私たちは、県道や町道を利用する際に、料金を払っているのでしょうか？ 繰り返しますが、鉄道は県道と同じく、インフラです。町道にくぼみがあれば、アスファルト補修材で穴埋めし、全体の劣化が激しければ、アスファルトをはがし、最初から舗装し直すように、**鉄道も、町道や県道と同じように、修繕や改良を行っていく責務が自治体にある**と思います。」と訴えている^[26]。

地鉄は沿線住民の生活に欠かせないことはもちろん、立山黒部アルペンルートや宇奈月温泉・黒部峡谷鉄道といった、富山県を代表する知名度の高い観光地へのアクセスを提供している。地方鉄道は国道並みではないかもしれないが、県の経済を支えるインフラとして、主要地方道と同様に県と国がしっかり投資して活用すべきインフラだ。

ところが日本ではいまだに公共交通は事業者の独立採算を原則としているが故に、せっかくの鉄道インフラが十分に活用されず、全国で弱

い所から切り捨てられる事態に陥っている。残った線区でも運賃が値上げされ、一方で道路や駐車場の維持負担も満足にしていないクルマ利用者には国策によりガソリン等の燃油に莫大な補助金が出て、さらに国会ではクルマだけを減税する議論が蔓延っている^[16]。いい大人が自分さえ良ければ、今さえ良ければいいという態度は相当に目に余る。

鉄道は原則運賃負担で整備し、道路は原則税金で整備するというデュアルスタンダードがまかり通ってきた国策が、鉄軌道や路線バスを廃線に追い込み、残った所でも減便と運賃値上げで利用者は苦しめられている。

公共交通は事業者の独立採算、赤字不採算なら切り捨てか基礎自治体に転嫁という現在の国策は転換し、鉄道も道路と同様に国民経済を支えるインフラとして国や都道府県が責任をもって維持活性化させる必要があるのではなかろうか。

富山県で起きている事態は他人事ではなく、他の都道府県にも当てはまることだろう。

【脚注・出典】

1. 富山地方鉄道「支援なければ廃線検討」 鉄道事業赤字8億円(日本経済新聞、2025年5月29日)
2. 県議会から批判噴出 富山地鉄2路線廃止方針 「脅迫のよう」「被害者は県民」(北國新聞、2025年9月6日)
3. 弊社鉄道線における関係自治体との協議状況等について(ご報告)(富山地方鉄道)
4. 【お知らせ】令和7年10月1日の路線バスダイヤ改正について(富山地方鉄道、2025年9月12日)
5. 「まるで見捨てられているよう」富山地方鉄道、運転手不足で17路線バス廃止 住民から嘆きと困惑の声(FNNプライムオンライン、2025年10月1日)
6. 富山県生活路線バス協議会 令和7年7月4日 第1回協議会資料
7. 経営悪化の「富山地方鉄道」新卒4職種採用、高校生からの応募ゼロ…選考の期限は設けず(読売新聞、2025年10月11日)
8. 第三セクター鉄道。旧国鉄から切り離され、自治体が出資等関与している鉄道会社を指す通称。あいの風とやま鉄道もこれに該当する。
9. 『富山地方鉄道70年史 この20年のあゆみ』(富山地方鉄道、2000年発行)
なお、「地方鉄道」とは当時の準拠法である地方鉄道法(国鉄分割民営化に伴い鉄道事業法に改組されて1987年に廃止)を意識したものと思われる。

10. 富山地方鉄道70年史 p18「レールからバスへの転換」
11. 富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会 第1回本線分科会(令和7年7月1日開催) 資料2-1「鉄道線の維持・存続に関する自治体との協議における考え方」
12. IC運賃は地鉄独自の「えこまいか」「パスカ」を使うと自動適用される。ICOCA、Suica等のいわゆる交通系ICカードは使えない。
13. 「運賃高すぎ」北総線、ついに株主代表訴訟か 業を煮やした印西市長「運賃値下げへ」の秘策(東洋経済オンライン、2018年7月12日)
14. 富山の豊かさー大きな所得と小さな格差ー 富山地域学研究所 所長 浜松誠二
「富山県では地域で生まれ育った中堅企業が中心となって地域の雇用を支え、地域の所得水準を引き上げるとともに世帯間の所得格差を小さなものとしている」ためと分析している。
15. 富山市人口減少・少子化対策庁内検討会議
16. 本誌121号(2025年9月号)『「ガソリン値下げ」と自動車の社会的費用』を参照
17. 富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会 第2回立山線分科会(令和7年9月1日開催) 資料
18. 「町の背骨」富山地方鉄道立山線、廃線危機から救えるか? 観光客から宿泊税まで複数の財源確保策(富山テレビ、2025年10月19日)
19. 富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会 第2回立山線分科会(令和7年9月1日開催) 当日配布資料「地鉄立山線(岩峯寺駅～立山駅間)の今後の方向性について」
20. 令和6年度 立山黒部アルペンルート営業概況について(立山黒部貫光)

21. 実際には室堂直通高速バスの利用者がいたり、複数日滞在もいるが、仮にアルペンルート来訪者のうち30万人が立山駅付近の駐車場を1日だけ利用しているとし、国交省の統計で採用されている休日の乗用車1台あたりの平均乗車人員1.72で割って、17.4万台が無料駐車場を利用していると考えられる。ここから年間2億5千万円ほどの駐車料金収入が期待できる。立山線にかかる営業赤字は2億617万円(2025年度予算)※とされているので、立山線の営業赤字は全額回収できる。
※富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会 第1回本線分科会(令和7年7月1日開催) 料2-2 みなし上下分離モデルによる試算(令和7年度予算ベース)
22. 城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画の認定について(あいの風とやま鉄道)
23. 富山地方鉄道「支援なければ廃線検討」 鉄道事業赤字8億円(日本経済新聞、2025年5月29日)
24. 鉄道線では1980年に廃止された地鉄射水線の新富山～新港東口間が、市内軌道線では1984年に廃止された西町～不二越駅前間が最後。以降に廃線が取り沙汰された旧JR富山港線は富山市が引き受けて投資し、富山ライトレール(現在の地鉄富山港線)として復活した。なお、2006年に神岡鉄道が廃止されているが、JR高山本線と連絡する猪谷駅以外は岐阜県のため、除外している。
25. 三セク移管検討のJR西日本、「城端線・氷見線」富山県は資金面で主導の方針(鉄道乗蔵、2023年8月6日)
26. 鉄道は県道と同じくインフラ(2024年9月24日掲載)

(神奈川県川崎市在住)



ジュズダマ
(会員K・Tさんの絵)



本年9月29日、群馬県高崎市にある大八木町交差点が、歩車分離式信号（以下歩車分離信号）に改善されました。この交差点は、今から10年前、当時中学2年生だった自転車通学の男子生徒が青信号を横断中、同じ青信号で左折してきた大型トラックに巻き込まれ死亡した交差点です。

この交差点が歩車分離信号の改善にいたるまでには、ご遺族の強い申し出や多くの方々の後押しがありました。また、今年は、23年ぶりに歩車分離信号の設置基準が緩和され、警察庁から全国の警察に歩車分離信号の普及促進が通達されたことも、大きく影響したと思います。

この交差点で息子さんを亡くされた当会のご遺族とともに、歩車分離信号要望の活動に関わらせていただいた一員として、万感の思いがいたしました。

■大八木町交差点の概要

大八木町交差点は、北高崎駅から2.7kmのところに位置する幅員約9mの県道と、約8mの市道が交差する十字路で、どこにでもある中規模交差点です。この交差点は、大型車の混入率も高く多くの車が行きかいます。一方交差点を利用する横断者は、通勤通学時間帯を除きそれほど多くありません。

主道路の県道両側には、5m幅の自転車も通行可の歩道が整備されていますが、交差する従道路、市道のガソリンスタンド側には歩道が設置されていません。そのため県道から市道に向けて左折する大型貨物車両は、あおりハンドルをしなければ曲がりきれず、右折においては路側帯にはみ出す状況で、人の往来はとても危険です(写真1)。しかし、その先に大八木工業団地があるため、ここで右左折する大型車が多く、巻き込み事故の再発が懸念されていた交差点でした。写真の横断歩道は、10年前に左折事故が発生した現場の横断歩道です。



写真1

■交差点視察1日目

大八木町交差点の視察は、2日に分けて実施しました。

1日目の9月29日は、歩車分離信号運用の初日です。秋の交通安全運動期間中に、実質的な安全対策である信号切り替えを実施した群馬県警に好感がもてました。

この日は、改善に伴う歩車分離信号プレートの取り付け工事が一部残っていたため、その様子を見ることが出来ました。通常は目にすることができない有意義な視察でした。

初めて目にしたこの作業は、クレーンで一旦信号機をおろしてから歩車分離式のプレートを装着し、再びクレーンでつり上げ元の信号柱に取り付けていました。工事中は、車線規制をしたため、車が渋滞しましたが、作業の安全性や確実性を重視するためのやむ得ない渋滞です。つり下ろされた信号機の大きさにも驚かされました。

大八木町交差点のプレート文字は、歩車分離式が大きくその下に押しボタン式が小さめに書かれています(写真2)。

私の地元八王子では、歩車分離と押しボタン式の文字が、全体的に小さく書かれています(写真3)。



写真2

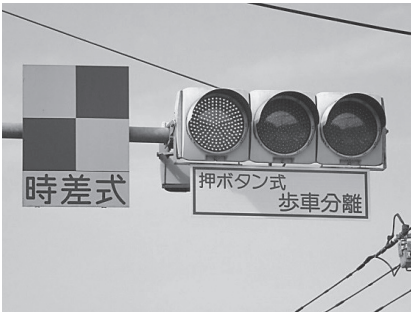


写真3

押しボタン式は、大八木町交差点のプレートデザインを全国統一にしたほうが見やすくて良いのではと感じました。

その後、信号の切り替え試験が開始されました。この試験では、切り替え担当者が信号専用のものと思われるPCで一度全ての信号灯を消し、再び灯火します。確認担当者が、目視で切り替わった信号の灯火色を見て「車アカ！歩行青！」と大きな声で切替え担当者に伝えていました。人の目によるアナログの確認作業になぜか安心感を覚えました。

大八木町交差点の歩車分離信号の切り替えでは、セレモニー的な点灯式は行われず、午後1時30分頃からそのまま歩車分離信号の運用が開始されました。信

号柱には「押しボタンを押してから渡ってください」との看板が立てかけてあるものの、それが目に入らず、戸惑っている人や見きり発車の車も一部見受けられました。信号の切り替えにあたっては、事前に十分な告知の重要性を感じさせられました。

■交差点視察2日目

2日目の視察は、10月2日です。午前7時10分頃から10時にかけて行いました。

目的は、この交差点でもっとも利用者の多いと思われる通勤時間帯の横断者の数や車の渋滞状況、そして改善された時間配分の確認です。

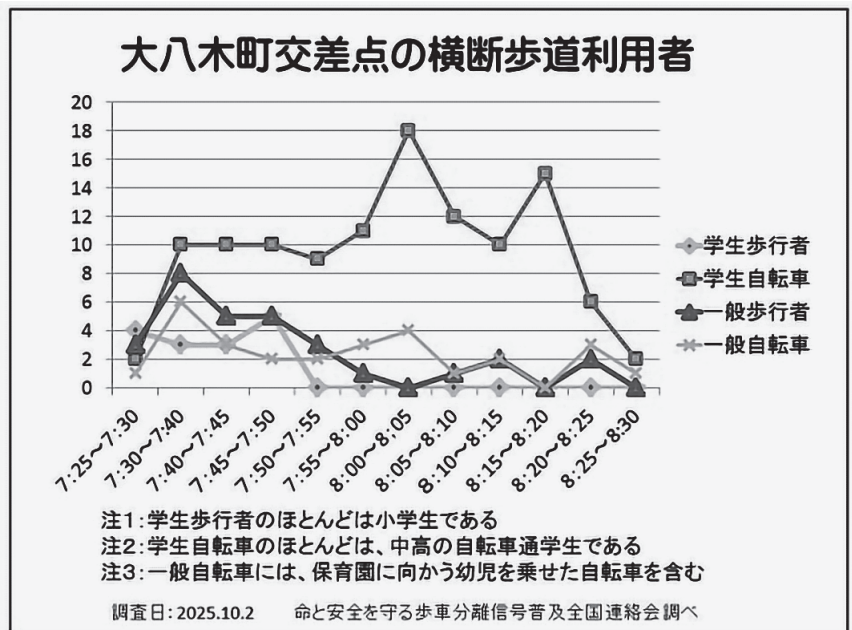
横断者の利用者別状況

はじめに、横断者の利用者別状況を見てみます。調査時間は7:25～8:30の約1時間です。

図表1は、交差点を渡る人の時間帯別、横断者別数を計測しグラフにしたものです。横断者別は、学生の歩行者と自転車別、一般の歩行者と自転車別です。

一般自転車の中には、保育園に向かう父兄の自転車も数台ありました。

交差点の利用者がもっとも集中する時間帯は、



図表1

やはり通勤通学の時間帯です。この時間帯に交差点の横断者を数えてみると、小学生15人、中高生の通学自転車が113人です。一般の人は、歩行者30人、自転車27人、全合計185人です。結果、この交差点の利用者で最も多いのは、自転車通学生で、徒歩の小学生を加えるとこの時間帯の利用者は73%が学生たちでした。この交差点は、郊外に位置する小中高生の通学路交差点であるといえます。

さらに、交差点を利用する横断者の動向を観察してみました。

歩行者も自転車も皆きちんと押しボタンを押して信号待ちをしています。まだ信号の切り替えから4日目であるにも関わらずに順応が速いことに驚かされました。

生徒たちが信号待ちをする奥には歩行者の赤信号が点灯しています。大型車がエンジン音をうならせ右左折する横断歩道に人や自転車はいません(写真4)。



写真 4

背後から迫る大型車の死角に身を委ねることなく、全ての車が停止する安全な時間帯に渡りきる学生たちの後ろ姿が印象的でした。同時に歩車分離信号は、お互いが信号を守る限り事故が発生しないシステムであることを、改めて実感しました。大型ドライバーの方々にとっても、安全で安心して右左折できる信号交差点として喜ばれているのではないかと思います。

しかし、横断者の中には押しボタンも押さずに赤信号を突っ切っていく学生がいたのも事実です。このような困り者は、歩車分離信号でなくとも危険な行為を行っているのではと思われる。とは言え危険感覚の乏しい若い命を散らせないためにも、信号遵守という最低限のルー

ルを守らせる、効果的な教育方法を模索していく必要性を実感しました。

車両に目を転じてみると、車の渋滞は、これまでと大きくかわらないように感じました。実際ここを通過するバスは、通勤通学時間にはいつも10分程度遅れ気味とのこと。ともに調査していたご遺族が「時刻表を見たらバスの遅れは、いつもとほとんどかわらなかった」ということから、多少渋滞が伸びたにせよ、やはり歩車分離信号による大きな渋滞は発生していなかったと考えられます。

交差点の混雑は、人も車も集中していた7：30～8：30頃までで、その後はまったく車の混雑は感じられず、信号待ちの車は、一回で全て渡り切ります。

このことは、歩車分離信号にするに当たり、事前に交差点の通行量を調査して各現示の適切な配分調整を行った、信号担当者の技量によるところが大きいと思いました。

■交差点の歩車分離形式

さて、今回改善された歩車分離方式は、前記の通り押しボタンでの歩行者専用現示式です。くわしく見ていきたいと思います。

交差点改善後の制御時間

図表2は、大八木交差点の現示をわかりやすく図にしたものです。

注)現示：ある交通の流れに通行権を与える表示時間
凡例：太矢印は車両の流れ、破線矢印は横断者の流れ

これまでの大八木町交差点は、主道路と従道路で人と車を同時に流す2現示式で、3年前に計った1サイクルは約1分40秒でした。

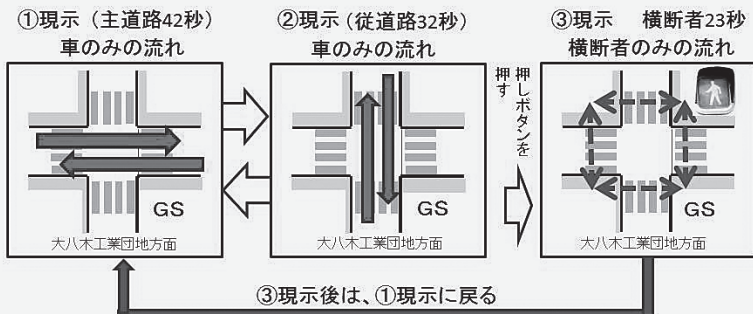
歩車分離信号にしてからは、主道路で42秒、従道路で32秒を流したのちに、歩行者専用現示を23秒で流す3現示です。黄色灯火や全赤を含めた3現示までの1サイクルは、約1分50秒に調整されていました。

横断者が押しボタンを押した時は、常に②現示目の従道路の流れが終った後に歩行者専用現示となります。

今後も警察で、各現示の微調整があるものと

大八木町交差点の歩車分離信号

歩行者専用現示式信号(押しボタン式運用)



- ・押しボタンが押されないときは、1現示と2現示の緑りかえして歩行者信号は全赤
- ・押しボタンが押されると、必ず2現示終了後に歩行者専用は全青の3現示となる
- ・3現示目含む交差点の1サイクルは、信号切り替え時の黄、全赤を加え 1分50秒

※(改善前、2021.5.18の信号運用は、1サイクル、1分40秒)

調査日: 2025.10.2

命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会調べ

図表 2

思いますが大きな変更はないと考えます。

横断者の待ち時間を見ると、最も長いときで1分27秒です。先人が先にボタンを押していればその分待ち時間が短くなり、これまでどおり待たずに横断できることもあります。加えて横断者用の信号時間は23秒あるため、健常者や自転車の場合斜め横断せずとも1回で斜めの目的地に到達できます。一方車側は、横断者が多いピーク時に最大待ち時間が多少長くなりますが、押しボタンの押されないときは、2現示と

なるため、車の待ち時間はこれまでより短くなります。

なじんでしまえば、ドライバーも横断者も気にならない程度の待ち時間と言えましょう。

■大八木町交差点の改善意義

レポートの冒頭に大八木町交差点の改善に立会い、万感の思いを感じたと記させていただきました。

これは、単に私たちの願いがかなったというだけでなく、この交差点の

歩車分離信号化の持つ意味は、つぎに示す群馬県の自転車通学生命を守る事故防止対策の一助として大きな影響を及ぼすと感じていたからです。

群馬県の事故の特徴

ここで群馬県の交通事故の特徴を見てみます。群馬県の特徴は、交差点での事故が全国で最も多いことです。全国の交差点事故の平均は(58.2%)ですが、群馬県は県別で最も高く74.8%です。また、そのことを反映するかのよう、中高生

中学生の通学時1万人当たり事故件数ランキング(2024年)

順位	前年順位	都道府県	事故件数	1万人当たりの事故件数	
				2024年	前年
1	1	群馬	167	33.94	34.63
2	3	香川	46	18.33	18.88
3	7	栃木	83	16.71	10.42
4	4	岡山	80	15.89	15.96
5	5	高知	22	13.72	12.07
6	2	徳島	24	13.66	19.70
7	9	佐賀	22	9.14	8.64
8	6	茨城	62	8.28	10.65
9	11	山形	21	8.11	8.31
10	17	愛知	153	7.34	6.21

高校生の通学時1万人当たり事故件数ランキング(2024年)

順位	前年順位	都道府県	事故件数	1万人当たりの事故件数	
				2024年	前年
1	1	群馬	457	96.31	108.92
2	2	静岡	524	57.80	64.80
3	4	愛知	869	46.87	44.24
4	3	徳島	61	35.78	45.64
5	6	香川	86	35.18	30.00
6	13	栃木	155	32.22	26.21
7	9	山梨	66	30.80	28.86
8	8	岡山	149	30.20	29.45
9	7	兵庫	385	30.02	29.68
10	11	埼玉	446	27.30	27.92

(自転車の安全利用促進委員会、一般社団法人自転車協会)

図 3

の自転車通学時の1万人当たりの事故件数も例年ダントツの全国一位となっています(前ページ図3)。

交差点の自転車事故の特徴

自転車がからむ交通事故では、スマホ運転や歩道を利用する自転車のマナーの悪さや一時停止を怠る自転車など、自転車乗員への批判が多く見受けられます。確かにそれは放置できない重大な問題です。それらについては、自転車乗員への効果的な法令遵守教育の模索、規制や広報の必要性を強く感じます。

しかし、一方で、自転車乗員の死亡事故ニュースを見ると、行政主導の交通ルールを守り危険な車道を走行中に、車からの接触や追突を受け殺傷される理不尽な事故が多く目につきます。また、交差点では、青信号の横断歩道を渡っているにも拘わらず、右左折車に巻き込まれ殺傷される悲惨な事故が後をたちません。中でも憂慮すべきは、交差点における左折巻き込み事故です。これは、大型車などトラック系の車両によるものが多く、犠牲者のほとんどが自転車乗員であるという事実です。

図表4は、全日本トラック協会の対人事故の

データで、2024年の交差点事故の死亡・重傷件数です。協会内の車両における事故件数ですが、車種別や歩行者・自転車別の事故の特徴が反映されています。

これによると交差点事故の件数が歩行者103件、自転車132件で自転車の方が件数の多いことがわかります。

特に左折事故では、歩行者10件、自転車78件であり、自転車が巻き込まれる確率が88%に達し歩行者と比べ大きく偏っていることに驚かされます。この数値は、例年大きく変わることがないため、これまで行ってきた双方への注意喚起だけでは解消できない問題として認識する必要があります。

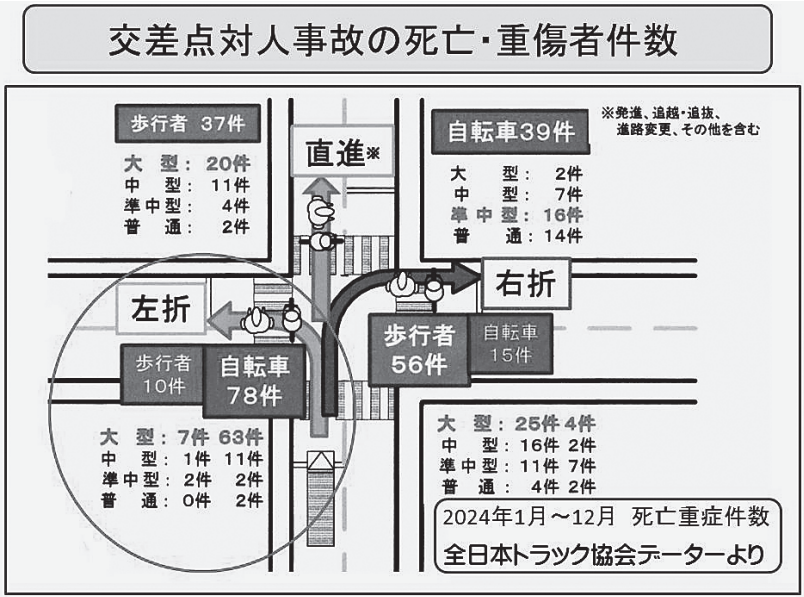
■歩車分離信号では対自転車事故も激減

歩車分離信号は、横断歩行者の安全を目的として、2002年9月警察庁が人と車を分けて流す信号を歩車分離式信号と呼称し、全国の警察に普及の通達を行ったことが始まりです。

通達のきっかけとなったのは、平成13年度に実施した全国100交差点で「歩車分離制御のモデル運用」を行い、人対車両事故が30件から8件

に73%減少し、渋滞については大きな変化が見られなかったなど、大変良い結果であったからです。試験運用では、車両相互の事故も148件から103件と30%減少していました。これは、対自転車の事故を車両相互として計上されているためです。そのため減少の多くには、対自転車の事故が含まれています。

従って、歩車分離信号は、歩行者の安全確保だけでなく、横断歩道を利用する自転車の安全確保にも大きく貢献していたといえます。



図表4

■視察を終えて

今回改善された大八木町交差点の周辺には、同じように青信号の巻き込み事故で亡くなった自転車通学生たちの事故現場が点在しています。

群馬県は、自転車通学生事故が全国1位と不名誉な記録を更新していますが、自転車が加害者となる割合は、県別で中学生が22位で高校生は36位と全国平均以下です。群馬県が他県の学生と比較して乱暴な走行をしているわけではありません(2024年度)。

我国は、これまで経験したことのない少子高齢人口減少社会に突入しています。

自転車通学生を含めた子どもの命は、親の大切な宝であり次の世代を支える国の宝物です。

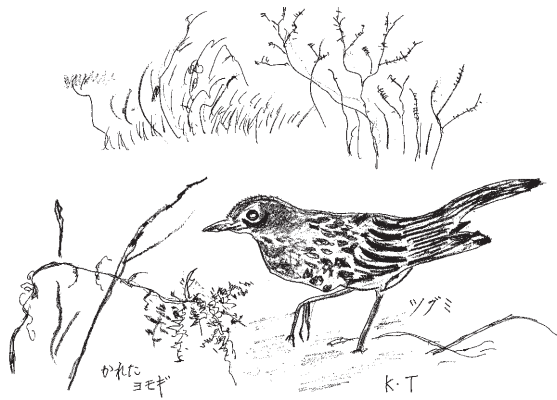
歩車分離信号で横断者を守ることは、ドライバーを守ることにつながり、ドライバー家族の



幸せを守ることにもつながります。

群馬県警には、大八木町交差点を、歩行者のみならず自転車通学生をも守る、押しボタン式歩車分離信号の良き例として、全国に先駆け新たな視点で歩車分離信号の普及に期待したいと思いました。

(東京都八王子市在住)



かれたヨモギとツグミ
(会員K・Tさんの絵)

賛歌その1

茨城県の私鉄、関東鉄道竜ヶ崎線は国内で特に短い鉄道路線(全長4.5km)の一つです。JR龍ヶ崎市駅と竜ヶ崎駅との間を走っています。さぬき、入地、竜ヶ崎と3つの駅があります。

入地駅の近くに小さな菜園を借りています。この線の電車に乗って畑に通います。線路のそばの菜園。気に入っている仲間と農作業中、電車が見えます。さぬき駅と入地駅は無人駅、駅員さんはいません。でも無賃乗車する人などいません。そしてね、夏には市内、竜ヶ崎駅近くの広場でお祭りが夕方から始まります。ふだんは1輛の電車(朝は通勤、通学の人のために、始発から8時まで2輛ですが)が2輛になります。浴衣を着たおねえさんたち、家族づれ、アベック、嬉しそうに乗っていきます。そしてね、駅員さんもウキウキと嬉しそう。楽しい眺めです。

賛歌その2

週に一度は東京までJR常磐線を利用します。車内の皆さん、下を向いてスマホ、スマホ。ところがある日、私のとなりの座席のおねえさんは、英会話の本に没頭していました。会社で英

会話が必要とのこと。嬉しくなりました。私は手を振って電車を降りました。帰りの電車、乗ってきた私にサッと席を譲って下さったのは、片手に「一級建築士」の本を持って勉強中だったすてきなおいさん。公共交通は嬉しい。

私はこの“会”の地域活動連絡係という役をになっています。世話人よりはゆるい役。何をしようかと考える日々。この原稿を書くにあたって、関東鉄道・竜ヶ崎駅に電話をして情報を得ました。“竜ヶ崎線”のことを書いたこの会報ができたならこれをもって駅を訪ねてみたいと思います。

P.S.

終わりにになりますが、会報121号について書かせていただきます。

大切な息子さんを交通事故で亡くされた北海道の西田さんの投稿を読みました。西田さん、言葉ありません。この“会”の役割は重大です。私たち会員は皆で協力しながら行動を続けてまいりましょう。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

投稿

川柳

道歩く

死のリスクに

覆われて

静寂の

平穏乱す

走行車

ドライバー

僅かなミスで

罪作り

子ども向け

テレビアニメに

クルマCM

子どもたち

道で自由に

遊ばせたい!

クルマCM

爆走する道に

人は居ず

(直)

新入会員からのメッセージ

飯野研三さん

私の住んでいる福岡県宗像は県内で一番涼しい沿岸部です。田園地帯が広がりヒートアイランドとは無関係の場所です。過去10年の9月15日の気温を調べると2015年に比べ2025年では最低気温が16℃から25℃、最高気温が25.9℃から33.6℃と約9℃の上昇。2030年には最低30℃、最高38℃になるでしょう。車は大きなCO₂の発生源です。

温暖化問題しかり車問題しかり日本国民は鈍感で無関心層が多いですが、関心を持っていても具体的にどうしたらいいかわからない人も多いでしょう。いつまで車に乗るのでしょうか。車に頼っていると足腰が弱って転倒したり肥満や糖尿病の原因になります。寝たきり防止には1日8000歩の歩行が必要です。社会保障費を減らすには自分の足で歩いて自転車を使って運動する事です。

移動手段を車→公共交通(バス、電車)、自転車、徒歩に変えることによって車の維持費を節約し、自宅で太陽光発電、ガス発電、内窓断熱を行えばCO₂削減が出来ます。

(福岡県古賀市在住)

上岡直見さん

このたび入会した上岡直見です。会の創立当初からメンバーの方々とお付き合いがあったのですが、なぜか入会していませんでした。私が中学生の頃に初代トヨタカローラが発売され、日本のモータリゼーションが本格化しました。当時は私も車にあこがれ、近所のディーラーを回ってカタログを集め「大人になったらこれに乗るんだ」と夢見ていました。しかし高校生になる頃から車の浪費性や暴力性が気になり、当時の「交通戦争」や排気ガス公害の激化もあって車に疑問を抱くようになりました。ただ当時は高度経済成長期で公共

交通も発展していたので、交通体系として車を考える機会はありませんでした。大学生になると「免許がなければ就職できない」と脅されて免許は取りましたが、結局一度も車を持たずに過ごしています。やがて1990年代から社会的にも環境問題が注目されるようになってともに公共交通の崩壊が深刻化し、その方面からも車問題を考えるようになりました。車がもたらす問題はきわめて多岐にわたりますが、車社会を多面的に捉えて活動しているグループは、私の知るかぎり当会が唯一だと思います。今後もよろしくお願いいたします。

(神奈川県横浜市在住)

木村剛(たけし)さん

定年後嘱託にて働いております。車社会について、といった事で勉強した事はありません。ニュースなどの報道に触れていますと今の車社会はおかしいと思うようになり、貴会の存在をネットで知り、まずは1口申し込んでみようと思いました。以下今思い浮かぶ事を簡単に

- ① 乗用車も速度リミッター装着を義務づけるべき(例えば一般道60km/h、高速道路では110km/h)
- ② たいがい1~2人しか運ばない入れ物の重量が1000~2000kgもある馬鹿バカしさ。自家用車は簡素で軽くスピードの出ないものにすべき。豪華装備には税負担を重く。

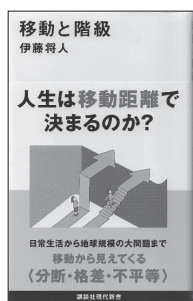
車の使用について社会はいまだに余りにも寛容、無防備と自分は思います。これだけ毎日のように犠牲者が出ている。どうにかならないのだろうか。という気持ちです。

(北海道石狩市在住 67歳)

書籍の紹介

『移動と階級』

伊藤将人 著
講談社
2025年5月刊
新書版・272ページ
1010円(税込)
ISBN-10:4065397340
ISBN-13:978-4065397343



都市計画や経済学でいうアクセシビリティの不等を、車のあるなし、高齢、身体障害、ジェンダー、人種、貧困、旅行経験の豊富さからくるスキルなど、さまざまな切り口から事例を上げて解説しており、体系的な思考に役立つと同時に読者の問題意識を高めてくれる良書だと思う。

表題に「階級」という言葉が使っていますが、扇動的な書き方ではなく、自分がモビリティの不平等の被害者なのか、無意識のうちに加害者になっているのか、さまざまな立場の人に考えてもらうようなやさしい文体である。

生活保護でお金だけもらっても、幸福になれるかどうかは、どこに快適な環境や物があり、それにどうアクセスできるかのスキルと交通サービスの選択肢があるかどうかに大きく左右される。マスコミやネットの情報は、ある程度作り手に都合のいいように編集されたものを受けざるを得ず、何が本質化を見抜く力をつけ、世の中とつながっている実感をもつためには、モビリティがいかに大切か、そこに不平等があり、社会の仕組みがそれを助長するようになっている時、それはまさに階級分断と言えるのではないだろうか。

(美濃部雄人/会員 富山市副市長)

『マイカー亡国論・再考』

上岡直見 著
緑風出版
2025年11月刊
四六判上製, 324ページ
3,300円(税込)
ISBN978-4-8461-2512-7 C0036



[紹介文より]

1968年に湯川利和(長崎造船大学・当時)の『マイカー亡国論』が刊行された。湯川は、日本より半世紀先行してモータリゼーションが始まった米国の実情をもとにマイカー社会が何をもたらすか「地獄絵」を予想している。それから60年経ちそれは現実となった。「マイカーがなければ生活できない」社会が形成され、ときには90歳を過ぎてでもマイカーを運転し、死傷事故などの深刻な事態が発生している。一方で湯川がマイカー依存を押しとどめる主な役割を期待した公共交通機関は、現実には量的・質的に劣化が加速している。本書では、マイカー社会の経過と実態を改めて検証し、マイカー社会をどう方向転換すべきかを提案する。

[内容紹介]

<https://ryokufu.com/product/2512-7>

[著者より]

都道府県別に人口10万人あたりの交通事故死者数をみると、岡山県がトップで4.0人ですが、東京都は0.9人で、4倍以上の差があります(2022年)。それでは岡山県は悪質ドライバーの比率が東京都の4倍も高いのでしょうか。それでは説明しにくい差です。データでみると人口あたりの交通事故死傷者数は、同じく人口あたりの自動車走行距離と不気味なほど直線的に比例しています。すなわち個人の意識に呼びかけるだけで

は交通事故の抜本的な減少は期待できないと考えられます。一方で、地域別の公共交通分担率と人口あたりの交通事故死傷者数には逆の相関がみられ、公共交通の交通事故防止効果が確認

されます。こうした関係を多面的に検討しています。

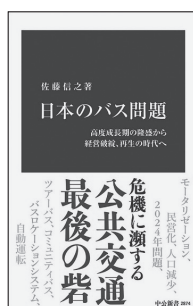
* 著者の上岡直見さんは当会に入会されました(21ページ参照)

出版物情報

会員の皆様からの情報や出版社の情報などを参考にした出版物の案内です。

『日本のバス問題』

佐藤信之 著
中央公論新社
2025年9月刊
新書判
320ページ
定価1375円(税込)
ISBNコード
ISBN978-4-12-102874-7



公共交通の最後の砦・バス。しかし現在、各地で減便や路線廃止、さらには会社の清算が相次いでいる。なぜ、このような事態になってしまったのか。本書は戦前日本におけるバスの誕生から、戦後のモータリゼーションによる乗客減とサービス向上のための様々な施策を解説。さらに既存事業者の保護から規制緩和へという潮流と、それを受けて新たに生まれた独創的な企業も紹介。揺れ動くバス事業の課題と将来を展望する。(出版社の紹介文より)

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。

共同代表より

青木 勝

当会は、「クルマ優先社会」から真の「人優先社会」を築きたいと願う有志が集まり、結成・運営されている団体です。

安全で安心な交通環境を実現するため、私たちは以下の活動を団体の柱としています。

1. **現場の声の収集**：会員の皆様が日々の暮らしの中で感じている、交通における**危険な実態**や、現在の行政施策・車両技術の**不十分な点**を具体的に示していただくこと。
2. **政策提言と要望**：集約された貴重なご意見や提言を、**政府、行政機関、その他関係機関**などへ**具体的な要望**として強く伝えていくこと。

■活発な意見交換の場

皆様の多様なご意見と知見は、社会を変えるための最も重要な原動力となります。当会では、会員の皆様が率直に意見を出し合えるよう、複数の交流の機会を設けています。

- ・**メーリングリスト・会報**：日常の気づきや具体的な危険事例などを、継続的に文書やメー

ルで収集・共有する場として活用しております。

- ・**会員オンラインミーティング**：今年度は2か月に一度開催し、地域を超えて特定のテーマについて深く議論し、内容によっては具体的な提言につなげています。
- ・**総会・地域懇親会**：毎年4月に開催されている総会の他にも、10月31日には東海地方の会員を中心に懇親会を開催いたしました(6ページをご覧ください)。対面での交流を通じて、より密接な意見交換と会員間の連携を図っています。

■皆様へのお願い

私たちは、引き続きこれらの活動を通じて、**すべての会員の皆様からの積極的なご意見**をお聞かせいただくことを心より願っております。

皆様の切実な声こそが、「人優先社会」を実現し、よりよいクルマ社会を創るための確かな力となります。引き続き、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

前号の発行以降、2025年8月～10月にかけて世話人会で議論された話題をご紹介します。

・会報121号の発行

掲載する記事とその内容について世話人会で毎回確認し、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。

・オンラインミーティングの企画、開催

9月27日(土)に第2回を開催しました。内容については、7月末に開催した第1回が盛り上がりを見せたため同じテーマで議論を続けてはという意見もありましたが、まずは話題を広げていこうということで第1回と同様に会員からテーマを募りました。

第3回については、これまでと同様に会員間の情報交換を重視しつつ、専門的な内容にも踏み込んでみてはどうかということで、小栗幸夫さんと上岡直見さんに話題提供をお願いすることになりました。開催日時は11月22日(土)19時30分～21時30分です。

第4回は1月の下旬に開催される予定です。第4回の案内は28ページにあります。

・運転免許制度に関する要望書について

オンラインミーティングや世話人会での議論を踏まえ、より実現性が高く受け入れられやすいものとするように案を改善し、メーリングリストで会員のみなさまからのご意見を募ることにしました。

・2026年度総会の準備

来年度の総会は、2026年4月18日(土)に、例年通り品川区立総合区民会館「きゅりあん」にて開催することになりました。また同日に講師

の方をお呼びして講演をお願いすることになりましたので、候補を会員のみなさまから募ることとし、世話人内でも数名が挙げられました。

・「自転車利用環境向上会議 in 名古屋」の対応検討

一昨年の仙台、昨年の敦賀に引き続き今年の名古屋にもポスターを出展することにしました。また会議にあわせて懇親会を企画し参加者を募りました。

⇒4ページの報告記事をご覧ください。

・ガソリン暫定税率廃止への対応を検討

暫定税率の正当性や必要性、廃止した場合の新たな税制のありかたなど、考慮すべき項目が多岐にわたり、現状では説得力のある提案をするのが難しいため、引き続き議論を重ねていこうということになりました。

・会の案内リーフレットの更新検討

7月にリニューアルした会の案内リーフレットを8月にホームページに掲載しました。その後、掲載されているグラフについて、見せ方を変えたほうがよいのでは、データを最新版にしてはどうかといった意見がありましたので対応を進めています。

・会員連絡メールへの登録を促進

あらたに導入した事務連絡用のメール配信システムの加入率が思わしくなかったため、メールでの案内に加えて、会報121号の送付時に案内チラシを同封して登録促進を図りました。

・SNSでの発信方法について検討

積極的な投稿をしていくのはやはり労力も大きく難しいということで、当面は会報の発行やイベントといった会の活動についてしっかり情報発信していこうということになりました。

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) 1. 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)に掲載され、施行されました。(その後の会報等掲載に誤記があり、2020年1月22日訂正しました。)

※2023年度総会で第5条が改正されました。

※2025年度総会で第7条が改正されました。

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10月31日現在で参加者は90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。登録済みの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します(MLへ投稿していただいても結構ですが、変更前のアドレスを使うようご注意ください)。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

●地方支部…会則に規定はなく、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするのに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。

●地域活動連絡係…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています(2000年度から設置)。世話人・地域活動連絡係のメーリングリストで情報交換を行うことができます。条件は、年度初めの会報に同封する名簿に連絡先を公開していただくことで、会の顔のひとり、という立場にもなります。希望される方は世話人にご連絡ください。

2025年度会費とご寄付のお願い

会員の皆様、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、皆様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。

皆様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。

お問い合わせ先：会費や会員名簿についてご不明な点がございましたら、お気軽に会計の青木(連絡先は表紙参照)までご連絡ください。

会員交流用Facebookグループのご案内

Facebookグループ「クルマ社会を問い直す会員交流ひろば」<https://www.facebook.com/groups/toinaosu/> を2024年2月4日に開設いたしました。参加するには、グループのページにある「グループに参加」ボタンをクリックして申請をお願いします。

実名以外で申請される際にはあわせてgroup@kuruma-toinaosu.org にもお知らせください。

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 | |

■会員オンラインミーティング 「クルマ社会をどうする？ 第4回」 《2026年1月24日(土)または31日(土)》

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。

9月27日に開催した第2回では、「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活発な議論がありました(2ページ参照)。11月22日に開催した第3回では、「データで考えるクルマ社会」「半地下駅などをコアとしたソフトモビリティゾーン」の2つのテーマで、非常に示唆に富み今後につながる深い議論ができたと思います(次号に掲載予定)。

第4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考え、活動に繋げ



ていきたいと思います。引き続き話し合いたいテーマや、話題提供したいという方を大募集します。

詳しくはメーリングリスト等でお知らせしますので、ぜひお気軽にご参加ください!

担当: 小路泰広

青木 勝(osakahorai551@yahoo.co.jp)

■「クルマ社会を問い直す」123号原稿募集のご案内■

●次号発行予定: 2026年3月

●原稿締切り: **1月31日(土)**(締切り厳守でお願いします)

●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