

# 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

# 123

2026年3月発行  
(年4回発行)  
会創立1995年



点字ブロックを塞いでいるクルマ。目の不自由な人はどこを歩けばいいのですか!?  
(撮影と文／三田直水さん)

## 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 「交通事故削減のための運転免許制度等への要望」を警察庁等へ送りました(足立礼子) …… 2  
会員オンラインミーティング「クルマ社会をどうする？」第3回を開催しました！(小路泰広) …… 7  
国連制定「世界道路交通被害者の日」大阪キャンペーンを実施(青木 勝) …… 9
- 投稿 世界道路交通被害者の日(ワールドデイ)2025 「北海道フォーラム・交通死傷ゼロへの提言」に  
48人が集う 基調講演は 久保田 尚氏(前田敏章) …… 10  
東京で「世界道路交通被害者の日」キャンドル集会(小栗幸夫) …… 13  
報告文、クルマを利用して(木村孝子) …… 14  
川柳(直) …… 14
- 投稿(考察) 日本が「マイカー亡国」に至るまで～『マイカー亡国論』を振り返る(井坂洋士) …… 15
- 案内板 2026年度クルマ社会を問い直す会総会・講演会・懇親会のお知らせ …… 26  
会員オンラインミーティング「クルマ社会をどうする？」第5回 …… 28
- 世話人より 共同代表より…21/世話人会報告…22/会計より…23/会則他…24/原稿募集案内…28

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

## 「交通事故削減のための運転免許制度等への要望」を警察庁等へ送りました

足立礼子(世話人)

ドライバーの不注意や違法運転、体調不良などによる死傷事故が絶えません。その責任は当事者だけでなく、車の運転能力や適性を審査して許認可を与える国の運転免許制度にもあります。

これまでも会では、運転免許制度の見直しについての要望を折に触れて出していますが、今回あらためて会員のみなさんの声を聴いて、具体的な対策要望を、警察庁長官、国家公安委員長、内閣府交通安全対策担当宛に送りました。

運転に影響する病気のうち無自覚性低血糖の対策に関しては、会員で糖尿病専門医の飯野研三さんにご助言をいただき、飯野研三さん作成による「車の運転と低血糖」という注意啓発パンフレットを参考として添えました。

この要望に対して以下の返信がありました。

警察庁交通局運転免許課より「頂戴したご要望につきましては、今後の警察活動の参考といたします」。

国家公安委員会より「国家公安委員会は、警察庁を管理する行政委員会であり、お申し越しの件については、関係部局に回付いたしました」。

内閣府政策統括官(共生・共助担当)付交通安全対策担当より「個別の回答は差し控えさせていただきますが、頂いた要望書は関係省庁に共有し、今後の交通安全対策の御参考とさせていただきます」。

なお、懇談の申し入れを記しましたが、それについては3省庁とも無回答でした。

### 【おもな要望内容】

#### 1. 免許更新制度の厳格化

- ・免許更新時に、ゴールド免許以外の者に筆記・

実技試験の導入を。

- ・70歳以上の高齢者には1～2年ごとの筆記・実技試験および運動機能テストの導入を。
- ・国際免許保持者には日本の交通標識等の講習受講推奨を。

#### 2. 適性検査と健康管理の強化

- ・40歳以上対象に眼底検査、上下視野・動体視力・夜間視力・深視力の検査導入を。
- ・運転に影響する一定の病気等の申告漏れや虚偽申告への罰則強化、医師・家族による届け出義務化を。有病でも運転可の者には定期的な診断書提出、実技試験実施を。
- ・低血糖の恐れがある運転者にはパンフレット等での注意啓発、運転前と運転中1時間毎の血糖値測定義務づけ等を。

#### 3. 違反・事故歴のある者などへのペナルティ

- ・違反・事故歴、特定の疾患を持つ者にはドライブレコーダー、アルコールインターロック、ペダル踏み間違い防止装置、ISA(速度制限装置)などの装備義務づけを。
- ・違反・事故歴に応じた自賠責保険料の引き上げ、任意保険加入の義務づけを。

#### 4. 運転教習・試験内容の充実

- ・歩行者・自転車、小学低学年生、高齢者等への注意・配慮教育を。
- ・悪天候時、交差点右左折時等の注意、速度遵守教育を。
- ・事故被害者遺族や加害者の講話の視聴と感想文義務づけを。

\*3～6ページは警察庁長官宛の要望書です。国家公安委員長、内閣府交通安全対策担当宛も内容は同じです。

# 交通事故削減のための運転免許制度等への要望

2026年1月15日

警察庁長官 楠 芳伸 殿

クルマ社会を問い直す会

共同代表 青木 勝 足立礼子

私どもは、交通事故をはじめクルマ社会の問題を考え、交通弱者の安全が最優先に守られ、だれもが平等に移動できる交通社会の実現を願って活動をしている全国市民団体です。

交通事故は、関係省庁のご尽力により半世紀前と比べれば大きく減っていますが、令和6年も30日以内死者は3,221人、重傷者は2万7,285人にのぼり、第11次交通安全基本計画の数値目標（令和7年までに30日以内死者数を2,400人以下、重傷者数を22,000人以下にする）の達成も危ぶまれています。しかも、死者・重傷者の半数は歩行者・自転車利用者という力学的に圧倒的弱者であるという現実も長く続いており、人口の高齢化の進行とともに高齢歩行者の死傷被害も増えています。このような命と健康の著しい侵害が長年続いている現状は、憂慮すべき事態です。

第11次交通安全基本計画が掲げる「道路交通の安全についての対策」の8つの柱のうち、「2. 交通安全思想の普及徹底」「3. 安全運転の確保」「5. 道路交通秩序の維持」に密接に関わるのは運転者の資質と意識です。死傷事故の現状を当事者の原因で見ると、大半は安全運転義務違反などの道路交通法違反によるものです。不注意のみならず、速度超過やスマホ見ながら運転、飲酒運転などの利己的で確信的な違法運転、また、ペダル踏み間違いなどの基本的操作ミス、体調管理不備による事故等も頻発しています。

自動車は一瞬の不適切な操作が人を死傷させる危険に直結することから、国は安全対策として運転免許制度という国家資格制度を設けていますが、これほどずさんな運転による事故が多い現状は、今の制度に問題があると言わざるを得ず、その見直しは避けて通れません。警察庁自体も、20歳で普通免許を取得した者が70歳まで運転技能や知識のチェック体制もない現実を「空白の50年問題」として認識していると聞きます。

運転者に起因する事故を減らすには、「人間は間違いを起こす」「人間は自己中心的になりやすい」「心身状態は変化する」という現実をふまえた、繰り返しの対策強化が不可欠です。

その観点から、最低限必要と思われる対策を以下に要望いたします。前例はなくとも実施すれば全ての道路利用者の安全に寄与し、道路交通の円滑化、事故処理や医療等にかかる膨大な社会的費用の削減にもつながります。なにより人命尊重の理念と長期的展望に立ち、前向きにご検討いただきたく、お願い申し上げます。

## 【対策要望項目】

■要望1：運転免許更新時に、初回更新者講習対象者、違反運転者講習対象者、一般運転者講習対象者、および高齢者について、講習ではなく試験を実施してください。

1-1：運転歴が浅い者、10代～20代前半は事故を起こす者の割合が高い(\*1)ことが知られています。また、交通違反・事故を起こす回数が多い者ほど違反・事故を繰り返す率が高いことが指摘されています(\*2)。現在、運転免許の更新の際は、講習と視力等の適性検査を受けるだけで更新できますが、事故抑止の観点から、**初回更新者講習対象者・違反運転者講習対象者・一般運転者講習対象者については、試験(筆記および実技)を導入**してください。それにより、対象者だけでなくすべての運転者の遵法運転、安全運転意識が大きく向上することが期待できます。

(\*1) <https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00130002>

(\*2) [https://www.jsdc.or.jp/Portals/0/pdf/library/research/news/no\\_28.pdf](https://www.jsdc.or.jp/Portals/0/pdf/library/research/news/no_28.pdf)  
<https://www.itarda.or.jp/contents/465/info73.pdf>

1-2：現在70～74歳、および75歳以上で認知機能検査合格者には高齢者講習が義務づけられていますが、講習時に信号無視や深刻な操作ミスなど危険な運転が多くみられるにもかかわらず、試験ではないため注意に留まり、危険が野放し状態です。高齢になると身体機能全般の低下速度が速くなることも考慮し、「**70歳以上の高齢者には1年毎、少なくとも2年毎に筆記試験と実技試験と運動機能テストを導入**」を要望いたします。実技試験では駐車スペースへの駐車など高齢者に多い事故の場面も取り入れてください。運動機能テストでは、足の筋力や体の柔軟性、バランス能力などの測定を導入してください。これらは、内閣府が「運転に必要な能力」として維持増進のための体操を紹介しているものです(\*3)。

(\*3) [https://www8.cao.go.jp/koutu/kyouiku/pdf/elderly\\_drivers-p.pdf](https://www8.cao.go.jp/koutu/kyouiku/pdf/elderly_drivers-p.pdf)

1-3：外国人の運転免許切り替え者に対しても1-1、1-2を適用してください。また、ジュネーブ条約等による国際運転免許証保持者に対しては、自動車教習所で日本の交通標識やルールを学ぶ特別講習制度を設け、受講を強く推奨してください。

■要望2：身体機能や健康状態に関する適性検査を強化してください。

2-1：自動車の運転は90%が視覚情報に基づくとされ、安全運転に正常な視覚機能は欠かせません。人は加齢とともに緑内障、糖尿病網膜症、加齢黄斑変性症など、視覚異常症状(視野欠損など)を伴う病気の発症率が高くなり、病気がなくても動体視力や夜間視力が低下しやすくなります。また、緑内障は40歳以上の5%が罹患しているとみられ、この病気で視覚障害のある運転者の6割は運転中に症状の自覚がないと報告されており、事故リスクの高さが指摘されています(\*4)。その点をふまえ、**40歳以上から、運転免許取得時および更新時には、視力・水平視野・色彩識別検査のほか、眼底検査・上下視野・動体視力・夜間視力・深視力の検査を、医療機関で受けることを義務づけ、各検査の運転可能な基準値を専門家の協議で定めてください。**

眼の動きから運転能力を測定する装置(\*5)も開発され、有効と聞きますが、どの検査であれ、対象者全員に義務づけしなければ真の事故抑止にはなりません。その点をご理解いただきご検討ください。

(\*4) <https://www.inouye-eye.or.jp/news/20250120/>

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/seminar2022\\_002.pdf](https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/seminar2022_002.pdf)

(\*5) <https://prt-times.jp/main/html/rd/p/000000001.000145113.html>

2-2: 免許の取得・更新申請時には、一定の病気等の症状に関する「質問票」の提出が義務付けられていますが、病気への自覚不足による申告漏れや虚偽申告もあります。病気による事故は重大な結果を招きやすいことから次の対策を講じてください。

a) 申告漏れや虚偽申告に対する罰則をより強化する。

b) 免許取得者の症状を知る医療関係者、家族、同居者が運転に危険、不安を感じた場合、公安委員会へのすみやかな届け出を義務づける（現在は医師の届け出制度があるが任意で義務ではない）。

c) 該当する病気があるが運転可能と判断した者については、運転免許証にその印を入れ、本人、家族、警察官が認識しやすいようにする。

d) 該当する病気があるが運転可能と判断した者については、病態により半年～2年ごとに専門医の診断書提出を義務づけ、その都度運転の実技試験を実施して、許認可を判断する制度を導入する。

2-3: 病気の中でも患者数の多い糖尿病で、「インスリンや低血糖をおこす恐れのある薬剤を服用している者」に運転を許可する場合、重大事故を防ぐため、次の対策も講じることを強く要望します。

a) 低血糖が運転に及ぼす危険や運転中の低血糖予防策を説明した啓発用のパンフレットや動画(\*6)を作成し、免許取得時、上記(2-2-d)の実技試験実施時に視聴を義務づける。

b) 運転の前および運転中1時間毎の血糖値測定を義務づけ（断続的に運転する場合も同様）、測定数値が100mg/dl未満の場合は運転を禁止させることを義務づけ、違反した場合の罰則を設ける。

(\*6) 啓発用パンフレットや動画は、警察庁と薬剤メーカー、日本糖尿病学会などによる協議で作成してください。パンフレットの参考として本会の糖尿病専門医が患者用に配布している物を添付します。なお、てんかんや睡眠時無呼吸症候群、緑内障などについても啓発用パンフレットや動画を作成し、活用してください。

■要望3：違反歴、事故歴のある者などに対して、自動車への事故未然防止装置取り付けや、保険料のペナルティーを課してください。

3-1: 違反歴・事故歴のある者、運転に影響する病気を持つ者は、運転免許証をタッチしないとエンジンのかからない装置、および、ドライブレコーダーを装備した車両のみ運転可能とする制度を設けてください。

3-2：さらに、飲酒運転歴のある者には**アルコールインターロック装置**を、ペダル踏み間違い事故を起こした者には**ペダル踏み間違い防止装置**を、速度違反歴や一時停止違反歴のある者には**ISA(制限速度を超えると警告を発する装置)**を装備した車両のみ運転可能とする制度を設けてください。

3-3：違反歴、事故歴のある者は**自賠責保険の保険料を違反歴・事故歴に応じて高くし、任意保険の加入を義務づける制度**を設けてください。

**■要望4：自動車教習所での教習・試験（第一種運転免許、第二種運転免許、仮運転免許の各希望者対象）に、安全運転の重要性をより具体的に認識させる内容を盛り込んでください。**

4-1：頻発する対歩行者・自転車事故を防ぐため、以下の学習を取り入れてください。

- a) 歩行者・自転車と衝突時の、走行速度の違いによる相手への**衝撃度(死傷被害度)**の違いをシミュレータで学ぶ。
- b) 子どもの行動特性を理解させるため、**小学低学年児が一人または複数で道路を歩く・横断する際の視野の状況、行動の特徴をシミュレータで学ぶ**。子どもは予測できない行動をしやすいこと、運転者が細心の注意を払う責任があることを徹底指導する。
- c) **高齢歩行者や身体機能に障害のある人の立場を理解するため、介護・医療講習等で用いる疑似体験装具をつけての歩行体験**を導入する。横断歩道のない場所でも歩行者の横断は状況により禁止されていないこと(道路交通法第12条、13条、14条、38条の2、71条の2)、一般道路では常に歩行者の存在を意識して走行する義務があることを徹底指導する。

4-2：事故の起きやすい以下の場面の学習を強化するよう指導してください。

- a) **夜間、雨天(濡れた路面)、積雪、霧、強風の場合の運転技能実習**(シミュレータ使用。可能なら路上または教習所内で実施)。夜間のハイビーム使用の必要性の指導。
- b) **交差点右左折時、自転車の横を走る時、駐車場からの出入り時など事故が起きやすい状況について、運転技能実習の複数回実施を義務づけ、注意点を徹底指導する**。
- c) **速度遵守意識を高めるため、速度違反による衝突事故の実態を学び、速度の目隠しテスト(スピードメータを塞ぎ、指示した速度で走行させる)を導入する**。
- d) **車間距離遵守、一時停止遵守の重要性**(人身事故の7割は「車間時間4秒以上」と「一時停止2度以上」で防止できる)、**先急ぎのリスク**を徹底指導する(参考/『交通事故防止の人間科学』)。

4-3：交通事故で人を死傷させることの重大性を認識させるため、「**交通事故被害者遺族・交通事故で重度障害を負った人またはその家族・交通事故加害者**」三者それぞれの講話(ビデオ)を聴き、その概要および感想文を書かせることを義務づけてください。

以上

# 会員オンラインミーティング 「クルマ社会をどうする？」第3回を 開催しました！

小路泰広(世話人)

2025年11月22日に今年度3回目となる会員オンラインミーティングを開催しました。今回は、今年度新たに入会された上岡直見さん(環境・交通問題専門家)と小栗幸夫さん(都市計画研究者・ソフトカー提唱者)という、この分野の重鎮お二人に話題提供をいただき、予定時間をオーバーするほど活発な意見交換が行われました。以下にその概要を報告します。

## 1. データで考えるクルマ社会

上岡さんより「交通死傷は疫学である」という視点から、個人の意識改革だけでは防げない事故の構造的要因について、多数のデータを基にお話いただきました。

### <具体的なトピック>

#### ●地方都市の象徴的な風景：

冒頭、地方都市の境界で見られる「歩道終わり」「車両(自転車含む)は歩道を通行しないこと」という標識の写真が紹介されました。歩道が突然途切れ、逃げ場のない車道を



自転車や歩行者が通らざるを得ない状況は、まさに交通弱者軽視の象徴であるとの指摘がありました。

●データで見る相関関係：都道府県別のデータを用いた分析では、「1人あたり乗用車利用距離」が長いほど、「循環器系疾患や糖尿病による死亡率」が高い(車に乗るほど健康レベルが下がる)という相関や、道路整備率が高く「走りやすい」地域ほど、事故件数に対する死亡率が高い(速度が出やすいためと推測される)という傾向が示されました。

●千代田区のパラドックス：日本一鉄道利便性が高いとされる東京都千代田区において、3ナンバー車(特にアルファード等の大型SUV)の登録比率が極めて高いという「奇妙な現象」につ

いて解説がありました。実用性とは異なる動機で大型車が選ばれている現状が浮き彫りになりました。

●「隠された」重要データ：現在公開されている警察庁のオープンデータには、事故分析に不可欠な「具体的な車種(車名)」「衝突時の速度」「衝突角度」が欠落しています。米国では車種ごとの死亡率(例：ある車種は平均の約5倍の死亡率がある等)や、メーカー別の事故リスクが公開されているのに対し、日本ではメーカーへの配慮(忖度)からか、これらのデータが伏せられています。上岡さんは「ITARDA(交通事故総合分析センター)のレポート等では車種別傾向に触れているため、元データは確実に存在するはずだ」とし、これらを市民が検証できる形で公開させる必要性を訴えました。

### <質疑・ディスカッション>

参加者からは、過去のNHK番組で「高馬力の車と若者の事故率」の相関が報じられた事例や、情報公開請求を行っても「捜査情報」として非開示になる現状への歯がゆさが語られました。解決策として、「警察行政を管轄する内閣委員会や国会議員等を通じ、国会質問や質問主意書によってデータ開示を求めていくべきではないか」といった具体的な政治的アプローチについても議論が深まりました。

## 2. 半地下駅などをコアとしたソフトモビリティゾーン

小栗さんより、長年のフィールドワークに基づいた「駅と街の一体化」および、車を主役にした「ソフトモビリティゾーン」の構想についてご提案いただきました。

### <具体的なトピック>

●駅による「街の分断」を解消する：地上駅は、街に「駅裏」という寂れたエリアを作ってしまう傾向があります。これに対し、駅を「半地下

(または地下)」にすることで、駅の表裏をなくし、街全体を回遊性のある空間に変えることができるとの提言がありました。具体的な成功例として、谷地形をうまく利用して南北自由通路と商業施設を一体化させた「金山駅(名古屋)」や、地下化により駅上部が賑わい空間となった「下北沢駅」、地方都市ながら地下化により善光寺への参道を再生させた「長野電鉄」の事例が紹介されました。

●ソフトモビリティゾーン構想：自動車の進入を排除または極端に低速化(ソフトカー)させ、歩行者を中心とした「ソフトモビリティゾーン」とする構想です。

●コストは「投資」である：地下化には莫大なコストがかかり、国の連続立体交差事業の採択基準(人口規模等)も壁となります。しかし、大阪の「うめきた(グラングリーン大阪)」のように、貨物線を地下化し巨大な緑地を創出するような動きは、都市の価値を高める「投資」として捉えるべきであり、地方都市再生の切り札になり得ると語られました。

#### 〈質疑・ディスカッション〉

議論では、「鉄道の構造以前に、駅前の一等地を『巨大な道路とロータリー』が占拠し、車が人を分断していることこそが問題だ」という意見が出されました。これに対し、オランダ・ロッテルダムの道路地下化の事例や、大阪・なん

ば駅前広場の歩行者空間化(広場化)の事例などが挙げられました。また、「地方財政を考慮すると地下化はハードルが高い」という指摘に対しては、小栗さんより「地下化が唯一の解ではない。LRT(路面電車)のように地上(サーフィス)であっても、車を抑制し、人間中心の速度感で共存できるならそれで良い。重要なのは『車を主役にしない』ことだ」との回答があり、参加者の共感を呼びました。

### 3. まとめ

今回のミーティングでは、統計データという「客観的視点」と、空間デザインという「都市計画的視点」の双方から、クルマ社会を問い直すための具体的な材料を得ることができました。終了後のフリートークでも、上岡さんより「国土数値情報(国交省)」を用いた廃止バス路線の追跡方法などが共有されるなど、最後まで密度の濃い情報交換が行われました。

話題提供いただいた上岡さん、小栗さん、そして遅い時間まで熱心にご議論いただいた会員の皆さま、ありがとうございました。

なお、今回は1月31日(開催済み)、次々会は3月27日の開催を予定していますので(28ページ参照)、奮ってご参加ください。

担当：小路泰広、青木 勝

## 国連制定「世界道路交通被害者の日」 大阪キャンペーンを実施

青木 勝

2025年11月16日（日）、国連が定める「世界道路交通被害者の日（World Day of Remembrance for Road Traffic Victims）」に合わせ、大阪港から道頓堀川にかけて周遊啓発活動を実施いたしました。本会と「大阪交通遺児を励ます会」が共催した今回のキャンペーンでは、以下の3点を中心に広く社会へ訴えかけました。

人優先社会への転換：クルマ中心の考え方を見直し、歩行者や子どもたちの命を守る社会の実現。

飲酒運転の根絶：アルコールインターロック設

置などの具体的対策の推進。

グローバルな視点：インドをはじめ、世界規模で発生している交通被害の現状報告。

道頓堀川では、ハリウッドダンスによる力強い応援もあり、海外からの旅行者の方々からも多くの共感と声援をいただきました。交通事故で亡くなられた方々を悼むとともに、これ以上の犠牲者を出さないための活動に、引き続き皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

（大阪府大阪市在住）



# 世界道路交通被害者の日(ワールドデイ)2025 「北海道フォーラム・交通死傷ゼロへの提言」に 48人が集う 基調講演は 久保田 尚氏

前田敏章(北海道交通事故被害者の会)

## 11月15日(土)、札幌で ワールドデイ・フォーラム

11月第3日曜日は、国連が2005年に定めたWorld Day of Remembrance for Road Traffic Victims(世界道路交通被害者の日)です。

北海道交通事故被害者の会は、2009年より、世界のこの取り組みに連帯し、「交通死傷ゼロへの提言」をテーマにフォーラムの主催を続けてきました。

14回目(コロナ禍で2020~22年は開催不可でした)となるワールドデイ・フォーラムは、11月15日(土)、札幌市中央区の「かでる2・7」を会場に、被害者の会会員(20人)、関係機関・団体(12人)、一般市民の方(16人)、計48人が集い、交通死傷ゼロへの誓いを新たにしました。

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

以下、概要報告です。詳細については、「北海道交通事故被害者の会」の会報73号に特集しています。会のサイト(<https://hk-higaisha.net/>)からご覧下さい。

## 第1部「ゼロへの願い」：被害者の訴え 「ある日突然“犯罪被害者遺族”になって “息子の思いを生きる”私たちの人生」 真島勝彦

第1部の「被害者の訴え」では、札幌市の真島勝彦さんが、15年前、交差点の横断歩道で、赤信号無視の加害トラックによって警察官への夢を絶たれた23歳の息子さんの無念を切々と訴えられました。



参加者からは、「真島さんのお話にとっても心を打たれました」、「真島さんの息子さんのお話は、自分にも息子がいるので、生きていることが親孝行という気持、わかります。」

など、共感の感想が寄せられました。

## 第2部「ゼロへの提言」：基調講演 「歩行者・自転車の被害ゼロへの 確かな一歩を」

埼玉大学名誉教授 久保田 尚氏

第2部基調講演の講師に迎えたのは、問い直



す会が2025年4月19日に開催された講演会の講師、埼玉大学名誉教授、久保田 尚氏です。



### 【講師プロフィール】

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  
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  
交通安全の分野では特に生活道路の安全対策に取り組まれています

久保田氏は、「歩行者・自転車の被害『ゼロ』への確かな一歩を」と題し、「ハンプやソフトライジングボラード等が通常の実践になり、わが国の生活道路の安全対策が根本的変革を遂げつつあります。通学路や生活道路の重大事故ゼロに向けて、今こそ動き出しましょう」と熱く講演。

日本の交通安全の課題として、生活圏内の子どもや高齢者、歩行者・自転車の安全確保が第一に挙げられること、そのためにハンプやボラードなど物理的デバイスの有効性を実証事例とともに具体的に教示され、被害者の会の会員はじめ、参加者に深い感銘と指針を与えました。

### 参加者からの感謝の言葉

参加者からは、

- ◆「実験的調査のお話、説得力がありました」
- ◆「子どもと高齢者の事故の多さにはびっくりしました。全国的にハンプがこれほど進んでいるとは思いませんでした。日本には抜け道が多

いですね。札幌でもがんばってハンプを沢山作ってほしいです」

- ◆「通学路Vision Zeroの取組がとても参考になった」
  - ◆「ハンプやライジングボラードなど初めて知って、大変効果的だと感じ、今後沢山の場所に拡がって欲しいと強く思いました」
  - ◆「ハンプの速度制御効果が初めてわかりました」
  - ◆「ハンプ、ボラードを実際に設置するための具体的道すじ～行政と住民のワークショップの例など～が分かった」
  - ◆「ハンプやボラードなどの日本国内での設置例、効果などが具体的に分かってよかった。法の整備も進み国内の設置例も多く、道内のハンプの設置例もあるので、さらに増やしていけると感じた。ビジョンゼロをまず通学路に絞って実現して、さらに範囲を拡げていくという流れは、合意を作りやすい良いやり方と思った」
  - ◆「業務でソフト面の対策を行ってきましたが、ここまでハード面の対策が有効なものだとは知りませんでした。引き続きソフト面での対策は実施しなければなりません、ハード対策(関係機関と連携が必要)も重点に置かなくてはならないと感じました。そして交通事故死ゼロを目指していかなければなりません。そのためには、先ず交通弱者といわれる歩行者対クルマの必要性を改めて認識しました。」
- など、感謝の言葉が多数寄せられました。

### 第3部「ゼロへの誓い」： 関係機関より挨拶・発言

第3部では、フォーラムのまとめとして、後援いただいている関係機関より「ゼロへの誓い」としてご発言いただきました。(発言順)

- ・北海道くらし安全局道民生活課  
交通安全対策課長 二瓶 友和 氏
- ・札幌市市民文化局地域振興部  
交通安全担当課長 早坂 大介 氏
- ・北海道警察本部 交通部  
管理官 藤原 学 氏

## 「交通死傷ゼロへの提言」を採択

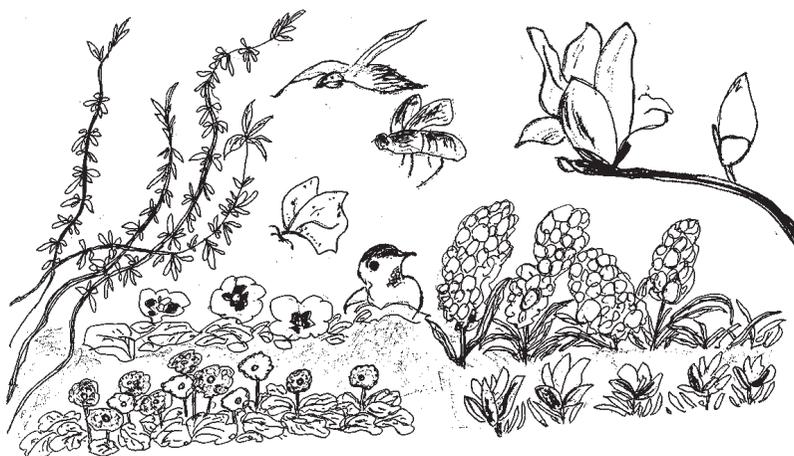
終わりに、今回も、下記3項目からなる「交通死傷ゼロへの提言」が提案・採択され、閉会しました。

### 交通死傷ゼロへの提言

- 第1 交通死傷被害「ゼロ」のための施策推進を
- 第2 クルマの抜本的な速度抑制と規制を基本とすること
- 第3 歩行者保護と居住地の交通静穏化を徹底すること

私たちは、ワールドデイに連帯した本フォーラムの成功を糧に、尊い犠牲を無にしないための交通死傷ゼロを求める諸活動をさらに前へ進めたいと考えています。

(北海道札幌市在住)



春の野原(会員K・Tさんの絵)

春の野原  
K・T

東京タワーを背景とした世界道路交通被害者のキャンドル集会。これを3人だけで開いてから、14年が経ちます。

2025年は11月16日(日)に開催。

思う・支える・行動する、を合言葉に、世界とつながって。

北海道、大阪、そして全国各地の人たちと一緒に、次世代の人たちにも声をかけて、これからも続けなければなりません。

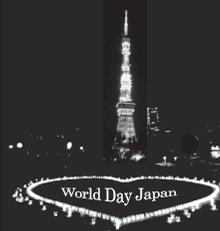
よろしくお祈りします！

(東京都豊島区在住)



## 世界道路交通被害者の日

World Day of Remembrance for Road Traffic Victims  
毎年11月 第3日曜日  
Remember・Support・Act 想う・ささえる・行動する



世界道路交通被害者の日(ワールドデイ)は、交通災害の死者を想い、被害ゼロのための行動を決意する日です。  
2005年に国連総会で承認され、世界各地で催しが開かれます。

### 世界道路交通被害者の日・東京集会

**2025年11月16日(日) 会場 港区芝公園 平和の灯前**

都営三田線芝公園駅A4から3分

**17:30 芝公園集合**

**18:00~19:00**  
**World Day Candle**

後援 港区



東京タワーを背景に祈りを捧げます。

▶ わが国では、戦後76年で、96万人を超える死者、4751万人を超える負傷者が生まれました(1946~2021累計。『犯罪白書』より)。  
▶ 世界の2016年の死者135万人、負傷者2000~5000万人と推計されています(WHO報告より)。

札幌(北海道交通被害者の会主催)、大阪(クルマ社会を問い直す会主催) 他にも集まりが開かれています。これからもさらに連携を！








東京集会実行委員会・連絡先  
〒171-0021 東京都豊島区西池袋2-36-1-908 090-8744-7511 [oguri@cuc.ac.jp](mailto:oguri@cuc.ac.jp) 小栗

クルマに乗らないことにより排気ガスを出さず、日本の大気を守り、歩くことにより私の足をもっともっと強くし(80代)、この“会”を誇りに思っている私ですが、クルマに乗ってしまいました。その報告文です。

連れ合いを亡くし、一人住まいの私、大みそかを都内に住む娘一家のところで過ごしました。娘の連れ合いは、大みそかのお仕事で留守。娘と中学3年生の孫娘と。私は軽い咳が出て、少々風邪気味。一週間位お風呂に入っていない。

「近くの銭湯に行こう」と娘。「お母さん風邪気味だから、クルマ出すね」と、800メートルほど離れた銭湯までクルマで。大みそかの800メー

トル、静かです。

銭湯ってすごいよね。大きいお風呂が3つもあって、ブクブクブクブク泡のようなものが湧いてきて、すっかりあたたまり、満足してしまいました。夜、ゆっくり休みました。幸せな大みそかでした。

茨城に帰ったら、クルマを持たない私はクルマに乗りません。市役所に行くときは100円のコミュニティバス、大荷物のあるときはタクシーを利用。あとは歩きます。

大みそかにクルマに乗りました。たまにはいいよね。

(茨城県龍ヶ崎市在住)

投稿

川柳

人間の

時間を削る

信号機

渡りたい

でも立ちすくむ

ランドセル

左右見て

また左右見る

横断歩道

クルマが先と

歩く人間

追いやられ

道遊び

知らぬままに

子は育ち

アスファルト

僅かな隙間に

花が咲き

(直)

## 日本が「マイカー亡国」に至るまで ～『マイカー亡国論』を振り返る～

井坂洋士

2025年12月、上岡直見氏の著書『マイカー亡国論・再考』（緑風出版、ISBN 978-4-8461-2512-7）が発刊された。

本書では、58年前の1968年に発刊された『マイカー亡国論』をはじめ、様々な文献を引用しながら、その後に国内がどうなったのか、国内の豊富な事例を紹介している。クルマがもたらす諸問題を具体的かつ広範囲に扱っており、また上岡氏が得意とするデータに基づいて物事を浮き彫りにする著述は大変勉強になる。本稿ではあえてネタバレはしないので、ぜひ本書を読んでいただきたい。



そして、今回の原典となる『マイカー亡国論』（湯川利和著、1968年、三一書房）は、魔性の道具「マイカー」がいかにして街を壊し、人を壊していくのかを、欧米の先行事例を引きながら、叙事的な語り口で読者に訴えかける。60年近く前の本なので少々現代では違和感を抱かせる表現は散見されるものの、新書判の読みやすい分量ながら、まるで今の日本を予言するかのような内容に度肝を抜かれることと思うので、こちらもぜひ読んでほしい…と言いたいところだが、残念ながら絶版となって久しく、入手困難。比較的大規模な図書館で蔵書していることがあるので<sup>[1]</sup>、探して読んでほしい。

本書のカバー背面には推薦の辞があるが、「…その幻想にひそむマイカーの魔性を、これほど

鋭くえぐりだした本は、世界広しといえどもこの本が最初である。」と紹介されている。本当に「世界初」かは未確認だが、実際、本書が刊行された1960年代はまだ欧米の一部都市が「マイカーの魔性」に気づいて舵を切り直し始めたくらいのもので、マイカー讃美論が世界中を侵食していた頃だ。

その推薦の辞では続けて、「この本は、道路中心主義の現代都市計画と、無責任なモータリゼーション讃美論に対する本質的な批判の書である。」と紹介している。

この『マイカー亡国論』は、かつて湯川利和氏が海外（主に米国）の先行事例から学び、日本をマイカー依存社会にはいけないと私たちに警鐘を鳴らす形で提起された著書だ。

当時すでに、この「マイカー」というパーソナル・モータリゼーションの道をまっさきにと進んだ国アメリカは、その道程においてすでに、その地獄の罠に完全に落ちこんでしまっていた<sup>[2]</sup>。（p36）

言い替えれば、当時の日本はまだ「マイカー亡国」になっていなかったわけだが、本書が刊行された1968年1月から丸58年経ったいま読むと、残念ながら今の日本はすっかり「マイカー亡国」へと落ちてしまった感がある。

そこで本稿では、『マイカー亡国論』を抜粋引用しながら、本書が発刊された1968年から今日まで、日本のマイカー問題がどのように悪化してきたのか、つまり『マイカー亡国論』が現実になるまでの道程を、簡単に振り返ってみたい。

なお、「マイカー」の定義は様々あるが、『マイカー亡国論』では「非営利目的のために、個人的に所有され個人運転されている乗用車」（p52）としている。

『マイカー亡国論』ではこの順番に話が進んでゆく。順を追って見てゆこう。

1章 「マイカー文明」へのスタート

2章 マイカー“生活必需品化”への道

- 3章 マイカー“必需品化”の完成
- 4章 マイカー“必需品化”による浪費
- 5章 激化するマイカー災害
- 6章 マイカー地獄からの脱出
- 7章 ふかまりゆくマイカー地獄
- 8章 マイカー増大阻止計画

## 「マイカー文明」へのスタート

本書では「マイカー文明」出発の四条件として、

1. マイカー所有欲求の強さ
  2. 運転免許取得者の数
  3. 経済力
  4. 道路とパーキング空間的条件
- を挙げている (p10)。

1960年台は「高度経済成長」と呼ばれる時期にあたり、「クルマ (Car)」「クーラー (Cooler)」「カラーテレビ (Color TV)」が「新・三種の神器」であると大いに喧伝され、広告宣伝によりマイカー所有欲が惹起された。

1960年に道路交通法が施行され、指定自動車教習所の設置基準が再整備されて、全国展開されるようになった。

大都市圏整備法が整備された。1956年に首都圏整備法が、1963年に近畿圏整備法が、1965年に中部圏開発整備法が制定され、大学等の大規模公共施設を郊外へと移転させるなど、三大都市圏が政策的に拡張された。

1968年に都市計画法が再制定され、今なお整備が続けられている都市計画道路計画の多くは60年近く前に描かれたものだ。

そして1957年に駐車場法が制定され、以降、クルマのための道路と駐車場が急ピッチで整備されるようになった。

このように、「マイカー文明」出発の諸条件が1960年前後に政策的に満たされていった。

ちなみに駐車場については、本書が著された1960年台のマイカー利用者はまだ「収入がひじょうに高い」人が中心だったので、空地を一時利用した有料パーキングが比較的栄えていたようだ。しかし「本格的モータリゼーションの時期には、無料パーキングこそが、普及の前提とされている」と指摘している。(p16)

今では大規模商業施設などがこぞって無料の駐車場を提供し、地価が高い都市部でも戸建ての建売住宅にはほぼ漏れなく車庫が付いてくる<sup>[3]</sup>。さらに道路上には違法駐車が溢れているのに警察すらまともに取り締まっていない様子は、皆さんも近所の道路で嫌と言うほど見ていることだろう。

## マイカー“生活必需品化”への道

本書が比較検討している米国では、マイカーが“生活必需品”になる素地があった。自動車産業発祥の地であるとともに、国民所得が高く、かつ広大な農村に裕福な農家が点在しており、都市では公共交通機関が未発達であった。しかも馬車等が使われていたので、道路インフラを引き継ぐことができた。

一方で、欧州や日本の都市では鉄軌道や路線バスが発達していたのだが、“先進国”の米国でクルマが普及したのだからそれが必然なのだと鵜呑みにしてしまう。そして、例えば当時の東京では都電が網の目のように走り、最盛期の1955年頃には約213kmの営業キロを誇ったが、クルマを走らせるのにジャマだとして1967年頃から続々と撤去されてしまう<sup>[4]</sup>。1974年には荒川線のみ12.2kmにまで減ってしまった。

対して道路には出血大サービスだ。自治体は生活福祉的支出を削って道路整備費用を捻出し、マイカー公害(交通事故、渋滞、大気汚染、騒音、美観の破壊)を防ぐ費用も出すことができない。道路の拡大はマイカーの増大を刺激し、“出血”が拡大する。湯川氏はこの様子を“ダンピングされた道路”と呼び、マイカーが不当に安く道路を利用していることを警告している。

そして、マイカー増大の結果が郊外化の原因となり、その郊外化がマイカー増大の原因となって…という因果な悪循環になる、と指摘している。

低密度地域ではバスなどがサービス水準を低下してゆき、マイカーを持たない人は無理をしてもやむを得ずマイカーを買って、公共交通の劣化に力を貸す人が増えてゆく。「マイカー文明」スタート時点では「経済力のある人」が「自由な選択」で乗っていたものだったが、この「必

需品化」の過程で、倒錯してしまう。

マイカーの選択は、もはや「真に自由な個人の意志」に委ねられたものではなく、他者の「自由」の結果に強制されたものとなる。

今でも「マイカーはすぐれた乗り物だ、そしてそれを選択するのは自由だ」といった主張をする人が散見されるが、「必需品化」の過程では「強制」になっているのだ。

## マイカー“必需品化”の完成

このようにマイカーの“必需品化”が完成することで、まずは公共交通体系が破壊されてゆく。本書では米国国民の例を示し、マイカーなる魔性のものにいれあげてきたお金がいかにか巨額かを図表で示している。そして、魔性のマイカーに乗る人数と、鉄道やバスに乗る人数の移り変わりも示している。

公共交通が衰退する主な原因は、公共交通は低密度に拡散した郊外で客を集められないこと、鉄道運賃よりマイカー支出が安く見えることによる。

値が張るマイカーは一度持たれると、「吝嗇的」<sup>5)</sup>に多面に利用されることになる。ひとたびマイカーを手に入れると、本体購入費や車庫などを含めた全費用を考慮しなくなり、乗車ごとに支払うガソリン代や有料道路、有料駐車場などに支払う限界費用<sup>6)</sup>しか見えなくなってしまう。それを鉄道運賃(日本では運行にかかる費用のみならず線路や駅施設、車両の維持にかかる費用も原則として乗客の運賃で負担する制度になっている)と比較するのだから理不尽だ。その結果、「交通砂漠」へと至り、「交通弱者」が生み出される。

このように、鉄道、バス、タクシーが潰れてゆく過程を活写している。繰り返すが、本書は日本の公共交通がまだ元気だった1960年台に書かれた本だ。著者の慧眼に恐れ入ると言うほかない。

それから50年あまり経って今の日本がどうなってしまったかは、『マイカー亡国論・再考』で解説されている通りだ。

しかも現代日本では政治が主導して「ガソリン値下げ」を推し進めている<sup>7)</sup>。つまり彼らは

懲りていなければ現実が見えてすらいない。マイカーなる魔性のものは人の感覚をこれほどまでに狂わせてしまうのだろう。

## マイカー“必需品化”による浪費

マイカー“必需品化”により自動車市場は飽和し、寡占と値上がりが進む。

自動車産業の肥大化により、浪費が生み出される。「販売努力」と称して人々の潜在意識をとらえるような心理学的成果を駆使した誇大広告が展開される。ふつうの道路では出せもしないスピードを誇示するとか、ありそうもない風景に憩う一家のだんらん風景とか…あるいは、このクルマを使ったらあなたははじめて人間になれるんだとか、そういった広告で充満する。

自動車産業を支えるために鉱物等資源を浪費して製造されたクルマを、庶民は化石燃料を浪費しながら走らせる。

マイカーを「必要」だと思っている、もしくは思わせられている一般庶民以上に、産業界の利潤追求=企業拡大の至上命令にあやつられて、それが国民各層に普及されることを必要としているのである。(p132、一部文言は現代風に言い替えている)

本書では、当時世界最大の自動車メーカー、ゼネラルモーターズ(GM)の増長ぶりを伝えている。「GMにとってよいことは、アメリカにとってよいことだ！」—「たとえ、それが史上最悪のことだとしても」(p131)

このセリフもGMをトヨタに置き換えれば、まさに今の日本に当てはまりそうだ。長く続く円安による物価高で国民生活の疲弊が懸案となっている2026年、予算を審議する通常国会の冒頭で衆議院を解散して総選挙に突入した首相は臆面もなく円安誘導と捉えられる発言を繰り返して物議を醸した<sup>8)</sup>。政治は物価高に困る国民の方を向いてはおらず、円安で空前の利益を挙げている自動車業界の方を向いている態度が浮き彫りとなった。

## 激化するマイカー災害

本誌の読者の皆さんはよくご存じだろう。釈迦に説法となるので各論は割愛するが、本書で

は、大気汚染と公害被害者の疎外、交通事故は自損と第三者被害、規制と責任のなすりつけ合い、さらにはレクリエーションと称して運転を強要されるバカらしさ、そして家族に「無賃の運転手稼業」を強要し、子どもたちは遊び場である住宅地の道を奪われる<sup>[9]</sup>…と、様々な指摘がされている。そのことごとくが見事に的中してしまったのは残念でならない。

## マイカー地獄からの脱出

日本でもマイカーの激増によって、諸厄災を惹起し、バスも鉄道も、新幹線などの有力な路線を除けば、ほとんど潰滅してしまう。そこではじめて、鉄道を潰したことが過ちであったと気づかれて、鉄道の再興が図られたとしても、必ずしも成功しないだろう。(p182より抜粋要約)

実際、米国でも鉄道が壊滅し、矛盾に気づいた当時のケネディ大統領が、鉄道に補助金を付けて今ある鉄道路線を維持させるとともに、その後を引き継いだジョンソン大統領は、1964年に「都市大量交通法」(Urban Mass Transportation Act of 1964)を制定して連邦補助制度を創設した事例が紹介される。(p183)

しかしこの米国での鉄道再興の試みは、特殊な地域を除いて、成功していない。第3章に示したマイカーを増大させ、鉄道を潰滅させてきた下記の諸条件が、鉄道の「再興」をも阻むからだ。

1. 鉄道に不利な、道路との不平等競争
2. 鉄道なき低密度郊外の肥大化
3. “吝嗇的”マイカー多面利用傾向

生活空間の構造ばかりか、経済・産業構造も、生活意識も、マイカーなしには考えられなくなってしまった後になってから、マイカーを否定するように見える政策を実施しようとしても、頑強な抵抗にあって、遅れてしまう。

そして、遅れば遅れるほどマイカー単一交通体系に組み込まれてゆき、その過程が進行すればするほど、よりいっそう公共交通体系への再編成は困難になってゆく。(p185より抜粋要約)と著者は指摘している。今の日本で起きていることを思えば<sup>[10]</sup>、湯川氏はまさに予言者のようだが、これは当時の米国で実際に起きていたこ

となのだ。私たち日本人が米国の「モータリゼーション」ばかりを猿真似して、その悪影響には見向きもしなかったことが悔やまれてならない。

## ふかまりゆくマイカー地獄

巷で語られるマイカーのある生活の楽しさなどは全くの幻想にすぎない。魔性のマイカーに惹き寄せられた人々の運命を語ってゆく。

都市は低密化と郊外の自己拡大が進み、マイカーが当たり前の時代に育った若者には「鉄道再興」は響かず反対勢力になるかもしれない。

マイカーを望んだか否かにかかわらず、「クルマは必需品」になってしまい、これにかかる出費は「必要経費」となって、「無賃の運転手稼業」は逃れることのできない苦役となった。そして事故の恐怖感は日常化し、避けられぬ「運命」となった。マイカーを使って騒音をまきちらし、有毒な排気ガスを出して、自分の健康をそこね、同胞の命を縮め、花々や樹木の命を奪い、鳥たちを追いたてる下手人になってしまった。

筆者(湯川氏)は、人生で一番悲しいことは、自分の過ちで最愛のものを死なせることだと思っているが、このドライバーたちは、その家族ドライブにそのような恐怖感をいただいているのだろうか？もうすでにその恐怖感、あきらめの感情によって意識の底へと押しこめられているのだろうか？(p222より抜粋要約)

そしてセカンド・カー、サード・カーへと突き進む。

このマイカー“必需品化”を避ける試みがイギリスで計画された。都市設計上の工夫をこらせば、マイカーなしでも、都市の魅力を公共交通体系のみの生活空間に与えることを示唆している。そして交通安全対策以上の存在にまで高めた自動車道路と完全に分離された歩行者専用プロムナードを導入している<sup>[11]</sup>。(p237より抜粋要約)

## マイカー増大阻止計画

本書は最終章にて、様々な矛盾を抱えて突き走るマイカー増大を阻止する方策を提言している。具体的には、下記7項目を挙げている。(p268-

269より要約)

1. 公共交通体系の強化
2. 自動車産業への民主的介入により、その姿勢を社会全体の利益を守る方向へ転換させる
3. 都市政策の転換
4. 渋滞対策として道路建設ではなく、都市施設の再配置、自動車増大の抑制、公共交通への転換その他の代案によって、交通空間需要を減少させる対策
5. 社会的弱者の移動を妨害しない、高い質の交通安全施設
6. 一般自動車交通の安全を害する低質の道路建設ではなく、量は少なくとも質の高い道路の建設
7. 都市公害・社会的消費の貧困・社会的諸価値の破壊などの矛盾そのものをなくすることを要求し、国・自治体の道路偏重政策を打ち破る

そして最後に、「本書は、今後このような市民組織がぞくぞくと誕生し、大きく成長してゆくことに期待を寄せるとともに、この書がそういった人たちの側に立って書かれたものであることを再度確認したい。

また、本書は、この人たちに連帯感を表明するとともに、そのような組織が積みあげてゆく経験と知恵によって、個人に発したこの書のごとき発想が、練り返され、書き直されてゆくことを願うものである。」とまとめている。

## 日本が「マイカー亡国」に至るまで

本稿では、『マイカー亡国論』を順に辿ることによって、奇しくも日本が「マイカー亡国」に至るまでの道程を辿ってきた。

と言っても、筆者は本稿で新しいことはほとんど述べていない。『マイカー亡国論』を要約し、実際に起きたことを少し書き添え、言い回しを少しばかり現代風に書き換えた程度だ。

まだ日本で「モータリゼーション」が始まったばかりの1960年代に、ここまで見通していた湯川氏の慧眼に敬服するが、湯川氏も米国で起きたことを辿って『マイカー亡国論』を著しているのです、つまり日本は愚かしくも米国の失敗

を追いかけてしまったということだ。

さらに残念なことに今なお「ガソリン値下げ」を振りかざす勢力が優勢であり<sup>[7]</sup>、この期に及んでもなお歴史から謙虚に反省する姿勢は見られない。

マイカー族には道路と駐車場を安価に使わせ、燃油補助金と減税の大盤振る舞いを繰り返しながら、鉄道は原則運賃負担で維持する国策が継続しており、減便や路線廃止が全国に拡大。地方鉄道では減便と値上げの嵐が吹きすさび<sup>[12]</sup>、2026年3月にはJR東日本も運賃を値上げする。

そして人口減少と税収減が直撃する自治体では、税金を注ぎ込んで整備してきた県道の廃止を検討する自治体も出てきている<sup>[13]</sup>。

かつて源平合戦が繰り返された平安時代末期、平清盛の権勢下で隆盛を極めた平家の者が唱えたと伝わる「平家にあらずんば人にあらず」という慣用句はあまりに有名だが、それを伝えた平家物語の冒頭句もまた有名だ。

「祇園精舎の鐘の声、諸行無常の響きあり。沙羅双樹の花の色、盛者必衰の理をあらわす」。

矛盾を抱えたまま我が物顔に尽き走ってきたマイカー偏重の交通政策は、いずれ諸々の自己矛盾が露呈して行き詰まるだろう。しかしその時に都市がスプロール化していたり、公共交通が破滅してはいけぬ。

今こそ『マイカー亡国論』と、その現代版と言える『マイカー亡国論・再考』から謙虚に学び、私たちの生活がマイカー族の暴走と心中することのないよう、国および自治体の都市・交通政策を問い直さなければならない。

## 【脚注・出典】

1. 2026年1月末時点で、国立国会図書館、札幌市中央図書館、福島県立図書館、栃木県立図書館、埼玉県立久喜図書館、さいたま市立中央図書館、東京都立多摩図書館、神奈川県立図書館（横浜）、神奈川県立川崎図書館、横浜市立図書館、富山県立図書館、名古屋市図書館、京都府立図書館、大阪府立中央図書館、宮崎県立図書館に所蔵があるようだ。都道府県立図書館の蔵書は、同一都道府県内の各市町村の図書館でも取り寄せて閲覧できる場合がある。

<https://ndlsearch.ndl.go.jp/books/R100000002-I000001106535>

<https://ndlsearch.ndl.go.jp/books/>

R100000001-I16111008912060609

<https://ndlsearch.ndl.go.jp/books/>

R100000001-I23211009610129747

2. 具体例は『クルマよ、お世話になりました—米モーターゼーションの歴史と未来』(ケイティ・アルヴォード著、堀添由紀訳、白水社、2013年刊、ISBN 978-4-560-08326-0) で詳説しているので、併せてご覧いただきたい。

3. 駐車場(自動車車庫および自転車駐輪場)は建築基準法における容積率から除外される(自治体により条件が異なる)ことから、都市部では建売業者が小分けした狭い土地に建物をびっしり建てるために駐車場(カーポート)が設置されている側面がある。裏返せば、政策的に戸建て住宅には車庫を設けるよう誘導しているようなものである。

4. 東京都品川区「しながわデジタルアーカイブ」より『品川区史 通史編 下巻』「都電の撤去」

<https://adeac.jp/shinagawa-city/text-list/d000020/ht004570>

5. 吝嗇=ケチという意味。公共交通の運賃をケチってマイカーを使い、ガソリンを燃やして公害や事故を引き起こして…といった意味で使われているのだろう。

6. 限界費用=自動車のような設備は、所持するためにかかる費用はほぼ一定で、別途、使った分だけかかる費用がある。その使った分だけ追加でかかる費用を指す経済用語。

7. 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

8. 円安進み、一時155円台半ば 高市首相の発言「円安容認」との見方(朝日新聞、2026年2月2日)

<https://www.asahi.com/articles/ASV2204LHV22ULFA004M.html>

外為特会「ほくほく」は本当か 高市首相発言、火消し追われる政府内(毎日新聞、2026年2月2日)

<https://mainichi.jp/articles/20260202/k00/00m/020/267000c>

9. 具体例は『子どもが道草できるまちづくり 通学路の交通問題を考える』(仙田満+上岡直見編、学芸出版社、2009年刊、ISBN 978-4-7615-2463-0) をご覧いただきたい。

10. 例えば、過度にマイカー依存が進んだ栃木県宇都宮市で完全新設のLRTを敷設した際にも、頑なな抵抗勢力が現れている。→本誌92号(2018年6月号)「森本章倫さん講演『宇都宮LRT導入の経緯と課題』報告」(杉田正明さん執筆)、本誌99号(2020年3月号)「地域の未来を描くライトレール」、本誌114号(2023年12月号)「ついに走り出した芳賀・宇都宮LRT」を参照

11. 日本でも本書発刊後の1970年前後に造成された多摩ニュータウン(東京都多摩市)などでその片鱗が見られるが、オイルショックと「交通戦争」が喉元を過ぎて熱さを忘れたのか、歩車分離型の都市計画は影を潜めてしまう。

12. 一例として、本誌122号(2025年12月号)「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~」を参照

13. 秋田県道の一部路線、存廃検討へ 老朽化、全て維持は困難(秋田魁新報、2025年2月8日)

<https://www.sakigake.jp/news/article/20250208AK0002/>



(会員K・Tさんの絵)

早くも2025年度の活動が終わりに近づいています。

昨年4月の総会後には、生活道路の安全対策に長年取り組まれている久保田尚さん(埼玉大学名誉教授)に、日本の歩行環境の問題やゾーン30プラスなどの安全対策についてお話いただきました(会報120号に報告)。その中で、安全な道路環境づくりは住民全体で考えることが大事、という課題が示されました。

7月には、台湾の歩行者権利擁護団体「Vision Zero Taiwan」のみなさんと意見交換をする機会を得ました(会報121号に報告)。そこでは、台湾の歩行環境がバイクの違法駐車などによりかなり危険な状態であること、そうした危険な歩行環境の改善を求めて彼らを中心に多くの人が抗議の声を挙げ、社会を動かしていることを知りました。大規模なデモ行進をし、国の関係機関や議員に働きかけ、「道路交通安全基本法」を作らせるなど、その思いの強さと行動力に圧倒されました。

日本の歩行環境は台湾よりはよさそうですが、歩道は未だ少なく(歩道設置率は一般道路の約15%)、生活道路のような狭い道でもクルマが走り回り、運転者の法遵守意識の低さもあって歩行者の事故被害は絶えません。交通事故死者の約

36%は歩行者という現状です。しかし、そんな現状に怒る声や改善を求める声はめったに聞かれず、メディアも大きな事故が起きた時に少し騒ぐだけです。

私たち日本人は、経済発展とともに自動車の走行量が増え続ける中で、道路はクルマ優先で仕方ないと思いつまされ、狭い道では端に身を縮めて疾走するクルマを避け、横断歩道はそそくさと急ぎ足で渡るなど、自衛の習性を否応なく身につけさせられてきました。

「信号が黄になれば急ぐ日本人、ゆうゆうと渡るニューヨーカーは」

これは、以前新聞で目にした短歌です(2022年8月21日付朝日歌壇。大竹 博氏作)。このような日常を当たり前を受け入れているうちに、日本人の多くが歩行者の権利を忘れかけているようにも思います。

「Vision Zero Taiwan」が加盟している国際歩行者連盟(IFP)のサイトを見ると、50以上の国や地域に歩行者の問題を考える団体があります。歩行は人間の最も基本的で不可欠な移動手段であり、権利です。日本国内の事情だけで歩行者はこうあるべきと考えるのではなく、広く世界に目を向けて、歩行や移動交通のあり方を考えていく必要があるのではないかと思います。

前号の発行以降、2025年11月～2026年1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122号の発行

世話人会で毎回進行状況を確認し、冊子版、PDF版ともに無事に発行することができました。また個別記事のWeb版も早期に掲載することができました。発行に際しては各種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。

### ・第12回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」 in 広島への参加

人と環境にやさしい交通をめざす協議会(交通まちづくりの広場)より、2026年3月15日に広島工業大学五日市キャンパスにて開催される上記イベントのご案内をいただき、参加の可否を世話人会で検討しました。市民団体会どうしの横のつながりができるとよいのでは、広島周辺の会員が親睦を深める機会ともなる、ということで、参加して会の活動内容について発表することにしました。また会員メーリングリストで個人としての参加を呼びかけたこともあり、最終的には会から4名が大会に参加し発表することになりました。

### ・オンラインミーティングの企画、開催

2025年11月22日(土)に第3回を、2026年1月31日(土)に第4回を開催しました。

第3回は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。第4回では、「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」に参加予定のみなさまに、予行演習を兼ねて発表予定の内容を紹介していただきました。

第5回は、3月27日(金)19:30～を予定しております。内容については後日ご連絡差し上げます。みなさまのご参加を心よりお待ちしております。⇒7ページに第3回開催報告。28ページに第5回開催案内。

### ・総会と同時開催の講演会の講師の決定と講演依頼

2026年4月の総会と同時開催となる講演会の講師の候補をみなさまから挙げていただきましたので、世話人会で話し合い、NPO法人公共の交通

ラクダ(RACDA)の理事長と全国路面電車ネットワークの運営委員長を務める岡 将男(おかまさお)さんをお願いすることになりました。世話人の小路さんを通じて講演の依頼をし、快諾していただきました。

⇒26ページに総会・講演会案内。

### ・運転免許制度に関する要望書

会員のみなさまからも世話人会でも多くのご意見をいただき、内容についてなんども検討と推敲を重ね、ようやく形にすることができました。ご協力ありがとうございました。省庁が多忙であろう年末年始を避け、2026年1月15日に提出しました。

⇒2ページに報告。

### ・第12次交通安全基本計画(中間案)に対する意見募集

10月31日から11月20日にかけて、内閣府が意見募集をしており、会としての対応を検討しました。全体の意見をまとめるには期間が短いこと、また会として一通の意見を送るよりは会員のみなさんにそれぞれ送っていただいたほうが効果的かもしれないといったことから、会員メーリングリストにて意見の送付を呼びかけました。

### ・国際歩行者連盟(International Federation of Pedestrians)への加入について検討

2025年7月にお会いした台湾の市民団体「還路於民(Vision Zero Taiwan)」が加入しているという国際歩行者連盟(IFP)に、当会も加入してはどうかとの声があり、加入条件等について確認しました。投票権のない会員としてであれば、市民団体は無料で加入できることが確認できましたので、IFP会員となることでどのようなメリットが得られるのか、引き続き検討します。

### ・会の案内リーフレットを更新

ホームページに掲載されている会の案内リーフレット内にある、政府および自治体による、道路と公共交通それぞれに対する財政投資額を比較したグラフを、最新5年分のデータを参照して更新しました。リーフレットは会のホームページに公開しています。

## 2026年度 会費および「会報郵送協力金」納入のお願い

日頃より当会の活動に温かいご理解とご支援を賜り、心より感謝いたします。当会の運営は、会員の皆様からお寄せいただく会費によって支えられております。2026年度も引き続きのご協力をお願いいたします。

### 1. 2026年度 会費について

- 個人会員：1口 2,000円
- 団体会員：1口 5,000円

複数口での納入や、活動へのカンパ(ご寄付)も大歓迎です。

納入状況の確認方法：お手元の封筒ラベルに「202X年度会費払込済」と記載されています。記載されている年度までお支払い済みですので、ご確認ください。

### 2. 「会報郵送協力金」の新設について(重要)

昨今の送料値上げに伴い、昨年4月の総会にて、2026年4月1日より「会報郵送協力金」を新設することが決定いたしました。

次号・会報第124号(2026年6月発行予定)以降も「紙の会報」の郵送を希望される方は、会費とは別に下記のご協力をお願いいたします。

- 会報郵送協力金：年度ごとに 1,000円

#### 【会報はWebでもご覧いただけます】

会報は、当会ホームページにて無料で公開しております。 <https://kuruma-toinaosu.org>  
「郵送不要」という方は、振込用紙の通信欄にその旨をご記入ください。

**お問い合わせ先：**会費の納入状況や名簿登録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、2026年1月31日現在で参加者は89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)。

## 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。

## 会への写真提供のお願い



現在、会報にはクルマ社会の実態を伝える様々な写真が掲載され、クルマ社会の問題を伝えることに役立っています。さらに、昨今はインターネットやスマートフォン等の普及で写真の撮影や投稿が容易になり、社会運動の分野でも人々に問題を伝えるために写真が今まで以上に大きな役割を果たしています。

そこで、当会でも今まで以上にクルマ社会の問題を伝える写真の収集を強化しようと考えています。

つきましては、ご自身が撮影したクルマ社会に関連する写真（例えば道路の危険な現状や望ましい事例、公共交通の状況、等）で、会報やホームページ、ブログ、会のSNSアカウントなどで使用してもよいというものがありましたら、下記の方法でご送付ください。クルマ社会の課題を広めていくために活用させていただきたく、ご協力をお願いいたします。

※写真を使用する際には、写っている通行人の顔にぼかしを入れるなどの必要な対応を行います。

### 【送付方法】

該当する写真をメールに添付して下記にお送りください。

photo@kuruma-toinaosu.org

メール本文には以下の内容を記入して下さい（記憶が定かでない項目は空欄でも結構です）。

- ・ 撮影者の氏名、居住地(市区名まで) ・ 撮影場所 ・ 撮影日 ・ 状況
- ・ 撮影者名の表示の要・不要（ホームページやブログ記事などで参考例やイメージとして使う場合の表示です。会報の表紙に紹介する場合は原則として撮影者名を入れます。）  
(表示する場合の例 「撮影／山田太郎さん」)

#### (記入例)

撮影者：山田〇〇(〇〇県〇〇市在住)  
撮影場所：(例1)〇〇県〇〇市、県道交差点  
(例2)〇〇県〇〇市、廃線直前の  
〇〇線〇〇駅付近  
撮影日：〇〇年頃  
状況：(例1)通学路で右折車が多くて危険  
(例2)高校生の通学に利用されていた  
が廃線となった  
撮影者名表示：必要(または不要)

※ご送付いただいた場合、数日中に受理の返信があります。もしない場合は世話人〇〇(会報120号に同封の名簿参照)へお問い合わせください。

◆なお、会員の皆さんが各地域等で活動される際にも写真を利用できるようにしようと考えています。写真の利用を希望される方は photo@kuruma-toinaosu.org までメールでご連絡下さい。共有写真の閲覧方法や利用方法を折り返しご連絡致します。

## 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/>  
(※更新停止中)
- 5 YouTubeチャンネル「人にやさしい道&交通」

## 2026年度クルマ社会を問い直す会 総会・講演会のお知らせ

Zoomでも参加可能。講演会は非会員も参加できます。

クルマ社会を問い直す会は、第32回、2026年度総会・講演会を開催いたします。

今年も会場で開催するとともに、オンライン（Zoom）で全国からご参加いただけます。

総会では、2025年度の活動報告・決算、2026年度の活動計画・予算・世話人選任等を議事とします。会員の皆さまのご参加をお願いいたします。なお、総会を欠席される方は委任状をご提出ください。総会成立のためにご協力をお願いいたします。

《日程》 2026年4月18日（土）

〔総会〕 12:30～15:00

〔講演会〕 15:30～17:30

《講演テーマ》 公共交通中心の都市構造への再構築と市民の役割  
～RACDAの30年にわたる政策提言と実現への軌跡～

《講師》 おか まさお  
岡 将男さん

NPO法人公共の交通ラクダ（RACDA）会長

全国・路面電車ネットワーク 運営委員長

百鬼園倶楽部（内田百間）顕彰会会長

全国邪馬台国連絡協議会副会長

《講演概要》 現在、地方都市を中心に公共交通は深刻な危機に瀕しています。過度なクルマ依存による利用者の減少、運転手不足、路線の廃止が相次ぎ、高齢者や子どもを含む「移動の自由」が脅かされています。カーボンニュートラルの実現や持続可能な都市経営の観点からも、公共交通を軸とした都市構造への転換は全国的な喫緊の課題です。

本講演では、岡山を拠点に30年にわたり「人と環境にやさしい交通」を追求してこられた岡将男さんを講師に迎えます。その活動は一地域に留まらず、「全国・路面電車ネットワーク」の運営委員長として、あるいは国への政策提言を通じて「地域公共交通活性化再生法」の制定に尽力されるなど、全国の交通政策を牽引してこられました。

市民の立場からいかに専門的な政策を立案し、行政や国を動かして社会実装につなげてきたのか。その具体的な実践の軌跡を伺い、私たちの今後の活動への示唆を学びます。

《参加費》 無料(会員以外も参加自由)

《会場》(総会・講演会とも)

きゅりあん 第一特別講習室(4階)

(東京都品川区立総合区民会館)

(きゅりあんの看板は建物上部にあり目立たないのでご注意ください。正面の壁にLABIの赤い文字が見えます)

※JR京浜東北線・東急大井町線・

りんかい線「大井町駅」東口

徒歩約2分

東京都品川区東大井5-18-1

電話：03-5479-4100

<https://www.shinagawa-culture.or.jp/curian/access.html>



《参加申し込み方法》

会ホームページの「2026年度総会・講演会案内」の「参加申し込みフォーム」から、**4月15日(水)まで**にお申し込みください。

Zoom参加希望の方には後日案内メールをお送りいたします。

\*参加申し込みフォームは、会員用と非会員用(講演会のみ)がありますのでご注意ください。

\*会報を郵送で受け取った会員の方は、同封の総会出欠用ハガキに記してご投函いただいてもけっこうです。

《懇親会について》

講演会后、飲食店にての懇親会を予定しています。参加ご希望の方は**4月15日(水)まで**に青木までお知らせください。

《参加申し込み・お問い合わせ》

青木 勝(共同代表)

✉ [osakahorai551@yahoo.co.jp](mailto:osakahorai551@yahoo.co.jp)

(電話番号は会報120号会報に同封または添付でお送りした世話人連絡名簿をごらんください)



## ■ 会員オンラインミーティング 「クルマ社会をどうする？」第5回 《2026年3月27日(金)》

昨年度はフリートークで盛り上がった「クルマ社会に言いたい!」、今年度は一歩進んで「クルマ社会をどうする?」として、具体的なテーマについて深掘りしてきました。

本年度の最終回となる第5回は3月27日(金)の19:30~21:30に開催します。第5回は、4月の総会に向けて、久々にフリートークの時間になりたいと思います。会としての活動のあり方や、来年度に取り組みたいことなど、皆さんから出されたテーマで話し合いたいと思います。

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)

## ■ 2026年度クルマ社会を問い直す会 総会・講演会のお知らせ

26ページに総会・講演会のお知らせを掲載しています。多数のご参加をお待ちしています。

### ・ 「クルマ社会を問い直す」124号原稿募集のご案内 ・

●次号発行予定: 2026年6月

●原稿締切り: **4月30日(木)** (締切り厳守でお願いいたします)

●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ます。

◎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りますので、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