

群馬県における外国人移住者が直面するモビリティの検討

後藤亜由水（お茶の水女子大学 4 年）

GOTO Ayumi (Ochanomizu University)

はじめに

日本における在留外国人数は年々増加し続け、2024 年には過去最高の 358 万人を記録した。これらの外国人は、特に少子高齢化の影響が顕著な地方において、重要な労働力となっている。その一方で、増加した外国人と地域住民の間の摩擦はより問題とみなされるようになり、外国人に対する政策は政治において目をひく争点となりつつある。

都市部に比べて人口が少ない地方では、その交通手段を自動車に依存することが多い。一方で、高齢者の免許返納や公共交通機関の減少、渋滞、そして自動車による空気汚染、道路建築による環境破壊など、モビリティに関する様々な問題は常に“便利で快適な車社会”のそばにあり、そこから目を逸らすことを許さない。さらに、交通ルールが異なる国から来た移民をどのように日本の車社会に包摂していくかも取りかかってゆくべき課題である。

群馬県は、一人当たり自動車保有台数が 0.728 台（2023 年時点）と全国のうちで最も多いこと、大泉町などの外国人・外国の文化を擁し多文化共生に取り組む地域があることから、交通と外国人という二つの交点を考えるのに適した県である。

本発表は、群馬県に移住してきた外国人がどのようなモビリティの障壁に直面するのかを考察し、この二つがどのように絡み合っているのか、そしてどこに明日への構想をひらく可能性のある糸口があるのかをときほぐしてゆくことを目的とする。

群馬県における移民

まず、群馬県にやってくる外国人にどのような流れがあるかを確認したい。

一つは、株式会社 SUBARU を筆頭とする北

関東工業地帯の車産業に関わる流れである。戦後日本の工業は、外国からの移民ではなく農村からの移民、いわゆる「金の卵」や「二三男」を労働力の源泉とする形で高度経済成長をスタートした。しかし集団就職の減少や減反政策などによって農村からの労働力は減少し、さらに高度経済成長のさなかで人手はますます必要となった。ここで日本の工業は外国人を労働力として迎えることにしたのである。アジア諸国からの外国人労働者に加えて、1990 年の入管法改正で「定住者」資格が創設された以後はブラジルやペルーなどからの日系移民が、主に製造業や自動車関連工場の労働力として定着していった。このような経緯によって自動車関連工場の多い太田市や大泉町は人口に占める外国人の割合が大きい。さらに、商才に優れたとあるパキスタン人が日本から自国へと中古車を輸出するビジネスをはじめ財を成したことをきっかけに、北関東ではパキスタン人の中古車ビジネスも盛んである。

2024 年時点で外国人の 36.2% が製造業で働いており（群馬経済研究所 2025）、この多くが自動車産業に関わっていると考えられる。

もう一つの流れとしては、技能実習制度や特定技能の制度に関わる流れである。2000 年代以降、日本政府は労働力不足を補うために技能実習制度を積極的に推進した。技能実習生制度は、発展途上国の人材育成を目的としつつも、実際には日本の製造業や農業、建設業などに労働力を確保している。これを通じてベトナム、フィリピン、中国などからの労働者が増加し、群馬県に在住する外国人の国籍と職種は多様になっている。現在では「技能実習」「特定技能 1 号」の在留資格では 3 万人弱、彼らを合わせて 2024 年 12 月末時点で約 8 万人の外国人が群馬県で暮らしている。

群馬県での調査

前節の二つの流れを踏まえた上で、3人の群馬県在住の外国人とモビリティについて会話し、彼らが群馬県においてモビリティとどのように関わっているのかを調査した。この3人は、大泉町日本語教室でのボランティアによって知り合った方々である。

Aさんはベトナム出身で2020年に来日し、現在は大泉町で外国人サポートの仕事をされている。来日当初は愛知県に住んでおり、2021年に同県で自動車免許を取得した。Aさんの生まれ故郷はカンボジアとの国境付近の郊外である。Googleのストリートビューで確認すると、バイクがやっとすれ違える程度の道路によって家々はつながっている。Aさんが子どもの頃は故郷のほとんどの道路は舗装されておらず、雨季には道路に穴が空いたようだ。その頃は自動車やバイクは高額であったため20kmまでであれば徒歩で移動していた。長距離の移動は、Aさんの父が買ったホンダのバイクに15-20人が乗れる台車をつなげていた。

Bさんはパキスタン出身で2024年に来日し、群馬県で中古車ビジネスに従事している。Bさんの親族が社長として経営する会社の社員として、太田市からBさんの故郷まで中古車を輸出している。Bさんの故郷はパキスタンの大都市であり、美しく歴史ある建造物に加えて、何車線もある広い道路とたくさんの車とバイクを擁している。Bさんはパキスタンで取得した自動車免許を日本で切り替えた。外免を切り替えるにあたり7ヶ月ほどかかったという。まず申し込み人数が多いため、申し込みから受験までに4ヶ月、技能試験に落ちた後は次の受験までに1ヶ月空けなければいけなかった。Bさんに試験で一番難しかった点を聞くと言語と答えた。学科試験を英語で受けることができて、技能試験の試験官は日本語で話すため、当時日本語ができなかったBさんは試験官とコミュニケーションをとることが難しく、3回目の試験で合格した。

Cさんは永住者資格を持つ日系ブラジル人である。定住者資格を持つものは5年以上の継続在留の条件を満たせば、永住者資格への切り替

え審査を受けることができる。Cさんは2002年に16歳で来日した。来日して最初の数年はほとんど日本語の勉強をしなかったが、18歳になり会社の友人から免許試験のテキストを貰ったことをきっかけに、自動車免許取得のために日本語の勉強を始めた。ブラジルの大都市出身のCさんにとって、左側走行か右側走行か、道路の幅や車線の数、スピードの感覚など色々と違いはあった。しかしCさんは運転を日本で覚えたため、交通の違いに慣れず困るということはほとんどなかったと話していた。

3人が話してくれた内容からはいずれも、外国人が日本で経験するモビリティ関連の不便さが読み取れた。以下にいくつかの項目に分けて聞き取った内容を整理していく。

まず、自動車免許取得前の期間に感じる不便さについてまとめる。

自動車免許取得前、Aさんはスクーター、Bさんは知人の運転、Cさんは自転車によって移動していた。Aさんは片道2.5km、Cさんは片道5kmほどの距離を通勤し、天気の影響を受けやすい自転車やスクーターでの移動は、雨の日や冬などには困ったという。特に冬の群馬県は「からっ風」や「赤城風（あかぎおろし）」と呼ばれる赤城山からの強い風が吹く。自動車免許のない外国人に限らず、自転車で通学する中学生や高校生もこのような強い風に立ち向かいながら通学する。Cさんの場合は、近所に住んでいて出勤先の会社自体も近いパキスタン人の車に乗せてもらい出勤していたそうだ。

3人全員とも、公共交通機関はほとんど使わなかったという。Aさんは免許取得以前愛知県に住んでいたが、家も事務所も最寄りの駅から1km以上離れていたもので、電車よりも自転車やスクーターでの移動が便利だったという。Bさん、Cさんは、第2章で述べたように愛知県よりも公共交通機関の便が悪い群馬で、また自動車交通が発展している母国でもほとんど公共交通機関を使わなかったこともあって、公共交通機関での移動は最初から視野になかったのではないだろうか。

また、自動車免許取得前の期間に感じる不便さは、移動の不便にとどまらない。Aさんは業

務の一環として、コロナにかかってしまった外国人、主に技能実習生などを病院に連れて行く仕事をしていた。しかし、自動車免許を持っておらず徒歩での付き添いになるため、診察待機中に自動車で待つことを前提とする病院では、寒い屋外で待機しなければいけなかった。コロナが流行していた時期は病院へ連れて行く仕事が連日あったため、風邪をよく引いていたという。長い時間待っているとだんだん腕が紫色になってきて辛かったと A さんは振り返っている。

次に、自動車免許取得に際しての困難さをまとめる。

日本人の場合高校 3 年時や大学時代に免許を取ることが多いが、働きながら免許を取る外国人の場合は、時間的都合がより難しくなってくる。A さんは仕事終わりの夜に教習所に通っていた。しかし高校生の生徒が多い時期であり、技能の授業は A さんと同じように放課後と土日しか通えない高校生を優先で受けさせるという教習所の方針があったため、授業の枠がなかなか取れず進まなかった。A さんは、入学して 3～4 ヶ月間周りを観察し、教習所にいたままキャンセル待ちをし続ければ時折キャンセルが出て授業が受けられることを知った。土日であればほとんどキャンセルが出るため、土日は一日中教習所にいるようにしてキャンセルが出るのを待っていた。朝から夜の 6 時まで待つ日もあったという。その待ち時間に学科の勉強を熱心にし、自信を持って学科試験を受けられたと A さんは振り返る。

また、A さんは他の人と比べて、自動車の運転そのものにも慣れるのが遅かったという。その理由として、家に車がなかったためシートに座ってのイメージトレーニングなどができず、車に慣れる機会が教習所での練習しかなかったと A さんは話した。A さんの故郷は徒歩や自転車、バイクでの移動が一般的である。赤ちゃんの頃から自動車で移動し、家族が自動車を運転するのを見ながら育って自動車の運転を学ぶ人々とは異なり、A さんは自動車での移動そのものに慣れるところからスタートを切らねばならなかった。

一方で外国の免許を日本で切り替えた B さんの話からは、外免切り替えが簡単に行えるわけではないことがわかる。B さんは、切り替えの申し込み人数が多かったため試験の申し込みから受験までに 4 ヶ月かかり、技能試験に落ちた後の再試も 1 ヶ月先になったと話した。B さんの知り合いのパキスタン人はサウジアラビアでドライバーとして働いていた経験を持つが、日本での運転には安全確認が必要であることを知らず外免切り替えの技能試験に合格するまで 13 回受けたそうだ。

また、B さんは外免切り替えにあたり一番の壁となったのは言語の違いであると話す。学科試験は英語で受けたが技能試験の試験官は日本語で話すため、コミュニケーションを取るのが難しかったという。A さんの場合、大学時代から 10 年以上日本語を勉強し、教習所では日本語の教科書を使い試験も日本語で受けた。しかし英語の教科書を使っていた A さんの外国人の友達は、日本語で行われる授業になかなかついていけず、先生からの線引きの指示に対応する箇所を見つけるのに時間がかかるなど大変そうだったという。C さんの場合、自動車免許を取るまでは日本語をほとんど勉強していなかった。18 歳になり、会社の同世代の友達が自動車免許を取り始めたことをきっかけに、自動車免許のテキストなどを貰い受けて自動車免許試験の勉強とともに日本語の勉強をしたという。

次に、母国との違いから生まれる運転についての戸惑いをまとめる。

前述したように、A さんの故郷であるベトナムの田舎では、A さんが子どもの頃は徒歩、現在はバイクや自転車での移動が一般的であった。ベトナムの都市部は自動車の利用が多いが右側走行であるため、ベトナムでの自動車運転に慣れると日本の左側走行にすぐに対応できない場合がある。A さんのベトナム人の友達も日本で逆走してしまい、危機一髪の経験をしたそうだ。ベトナムの道路には対向車線との間に花壇や植木などでの仕切りがあるが、日本はないため逆走してしまいやすいのではないかと A さんは感じている。また、ベトナムでは歩行者優先のルールがないが、日本では歩行者に道を

譲るルールがあったり、車同士でもありがたいの合図があったりするので、日本は運転しやすいと A さんは感じている。

車社会であるパキスタンの大都市出身の B さんは、日本とパキスタンの自動車運転について、大きな点での違いはないが日本の方が交通標識やロードミラーが多いと話した。パキスタンも日本と同じ左側走行の国であり、その点においては戸惑うことはなかったそうだ。

ブラジル大都市出身の C さんは、ブラジルと日本の自動車運転は、スピード感覚や道路のつくりにおいてかなり違いがあると話した。ブラジルでは自動車の運転が日本と比べてかなり早く、高速道路では 200km/h 近いスピードを出す人もいるという。また、基本的に道幅が広く、車線の数も幹線道路では 4～5 本あるという。ちなみにブラジルは右側通行だが、C さんは日本にきて運転を覚えたのであまり支障はなかったそうだ。

群馬県の車社会

この節では、群馬県がいかに関車社会であるかを説明したい。

まず、車社会とはどのようなものかについて、先行研究の理論を参照したい。アーリ (2010) は自動車移動のシステムを「並外れて強大な複合体」であり、自動車産業や商業、建設業などの他の産業との「技術的・社会的な相互連関を通じて形成される」とし、自動車を主要な移動手段とする社会では、道路ネットワーク、土地利用、施設配置、住宅立地といった空間的要素が自動車でのアクセスを前提に再編成される傾向がある、と述べている。具体的には、高速道路や幹線道路への接続の良い場所には工場や大型ショッピングセンターが作られる。また、自動車による移動距離の拡大によって、住居や施設が分散化される。さらに、それぞれの施設は道路からの便の良い出入り口と広い駐車場を備えるようになる。このように、徒歩や公共交通を前提とした密集した空間から、自動車での移動を前提とした分散した空間への過程をたどり、これが車社会であると言える。

前述したように群馬県は一人当たり自動車保

有台数が 47 都道府県中トップである。2 位、3 位は茨城県、栃木県が占め、北関東の人々が車とともに生きていることが窺える。

それでは、群馬県において車を持たない人々はどのような不便を経験するのだろうか。例えば、群馬県庁から大泉町役場までを車で移動した場合と、公共交通機関で移動した場合の時間や料金を計算する。Google マップでの試算によると、群馬県庁から大泉町役場まで車を利用して移動した場合、有料道路を使うことなく 1 時間 1 分 (50.2km) で到着する。1km あたりのガソリン代を 15 円と設定すると 750 円ほどのガソリン代がかかる計算となる。一方で公共交通機関を利用した場合、970 円の交通費と 4 回の乗り換えを伴う 2 時間 35 分の移動となる。続けて、前橋中心部での移動を考えてみる。前橋中心部は、大型ショッピングモールであるけやきウォークから、成人式などに使われる多目的施設日本トーターグリーンドーム、JR 前橋駅、群馬県庁、群馬中央病院、商店街までが約 2km 四方の正方形に収まっている。ここで前橋駅から群馬県庁で公的手続きを行い、商店街で買い物をして、群馬中央病院に家族のお見舞いに行きけやきウォークで夕食を食べるという例を車と公共交通機関の利用、それぞれについて考えてみる。車で移動した場合、前橋駅から群馬県庁まで 10 分 (2.5km)、群馬県庁から前橋中央商店街の駐車場 (前橋中央駐車場) まで 4 分 (900m)、前橋中央駐車場から群馬中央病院まで 6 分 (1.3km)、群馬中央病院からけやきウォークまで 8 分 (2.3km) であり、移動時間の合計は 28 分である。前述の設定で計算するとガソリン代は 105 円である。一方で公共交通機関を利用した場合、前橋駅から群馬県庁まで 11 分、群馬県庁から前橋中央駐車場まで 10 分、前橋中央駐車場から群馬中央病院まで 9 分、群馬中央病院からけやきウォークまで 18 分であり、移動時間の合計は 48 分、交通費の合計は 740 円となる。これに加えてバスの待ち時間や、それぞれの施設に設けられた広大な駐車場のためにバス停から施設入口までの距離を歩く時間が含まれたりすることによって、公共交通機関を利用した場合はさらに多く

の時間がかかることが予想できる。

このことから群馬県は自動車利用者と公共交通機関利用者、前者にとって効率的で簡便なものとなる。公共交通機関が自動車の2倍ほどの時間がかかるのであれば、生活必要上のさまざまな用事における不便に加えて、そもそも最低限の必要以上に外へと出かけるモチベーションも下がるだろう。

このような事情から、警察庁によれば、群馬県における75歳以上の免許返納者の割合は他県と比べて低く、2023年時点で47都道府県中42位である。また、2020年以降の免許返納者数は減少し続けている。これらは群馬県における自動車を持たない生活の難しさを反映している。一方で、群馬県警察によると2024年度の群馬県内交通事故死者数に占める高齢者の割合は全国平均の56.8%を大きく上回る73.5%であり、高齢者に関連する事故の多さが問題となりつつある。

以上のように、群馬県における交通は自動車の利用を前提とした構造となっており、自動車を利用しない人々の生活はさまざまな不便が生じるようになるのだ。

おわりに

本稿では、群馬県在住の外国人がどのように自動車に関連しているのかと、群馬県がいかにより自動車の利用を前提とした交通設計をしているのかを考察した。

外国人へのインタビュー調査からは、日本での自動車免許の取得が外国人にとって難しいことが伺え、その背景には母国との運転や移動の概念がそもそも違うということや、日本の免許制度が外国人の受験に対応しきれていないことがある。日本人と外国人、双方が安心して日本の道路を運転できるようにするためには、運転や移動文化の違いについて理解し合うこと、そして日本のルールを言語の壁を超えて理解してもらうための努力が必要である。日本側の言語や申し込み人数への対応が不十分であることによって、外国人にとって自動車免許の取得が難

しい状況が続けば、彼らから自動車利用という車社会での生活者にとって保障されるべき権利を奪い続けることになってしまう。しかし彼らは自動車産業での就労を通して群馬の車社会を支えている人々でもある。

このような調査結果と問題提示をもって、新しい構想への小さな糸口になることを祈りつつ、本稿を終えたい。

参考文献

- 群馬県庁、2025年2月12日、「令和6年12月末時点の外国人住民数の状況」、[<https://www.pref.gunma.jp/site/tabunka/684317.html>] (2025/10/15 閲覧)
- 総務省統計局、2025年4月14日、「人口推計（2024年（令和6年）10月1日現在）」、[<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/2024np/index.html>] (2025/12/2 閲覧)
- 自動車検査登録情報協会、「自動車保有台数 令和6年8月末現在」、[<https://www.airia.or.jp/publish/statistics/number.html>] (2025/12/2 閲覧)
- 警察庁、2024、「運転免許統計（令和5年度版）」、[https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/r05/r05_main.pdf] (2025/7/21 閲覧)
- 群馬県警察、「令和6年中の交通事故発生状況」、[<https://www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/648630.pdf>] (2025/12/2 閲覧)
- 上毛新聞、2025年1月8日、「高齢者が7割超の過去最高 2024年群馬県内の交通事故死者49人 3年ぶり増加」、[<https://www.jomonews.co.jp/articles/-/590290>] (2025/7/21 閲覧)
- 群馬経済研究所、2025年11月1日、「群馬の1事業所当たりの外国人労働者数は全国2位」、[<https://www.gunma-eri.or.jp/monthly/pdf/gd202511.pdf>] (2025/12/2 閲覧)
- ジョン・アーリ、2010、「自動車移動の「システム」」、マイク・フェザーストン、ナイジェル・スリフト、ジョン・アーリ編著、2010、『自動車と移動の社会学』、法政大学出版局

2025年11月30日 受稿