

自動車会議所 ニュース

発行所



一般社団法人 **日本自動車会議所**
Automobile Business Association of Japan

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30
日本自動車会館

電話 03(3578)3880
FAX 03(3578)3883
URL <http://www.aba-j.or.jp>

2015 **4** No.867

発行人 新地秀一 編集人 田村里志
購読料 1部50円(購読料は年会費に含む)

交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2015」

5月16日(土)、17日(日)に東京・江東区青海の「メガウェブ」で開催
40の団体・企業が出展・協力

日 本自動車会議所は5月16日、17日の両日、東京・江東区青海の複合アミューズメント施設「パレットタウン」内の「メガウェブ」で、体験型交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2015」を開催する。両日とも午前11時～午後5時までの開催で、入場は無料。例年、春の全国交通安全運動期間にあわせて開催しており、内閣府、国土交通省、警察庁、江東区教育委員会が後援し、当会議所の交通安全委員会の構成団体を中心とする40の団体・企業が出展・協力する。

今年も「家族で広げよう 交通安全」をテーマに、家族と一緒に考え、ともに体験し、家族の絆を強めながら交通安全の大切さやルールを楽しく学ぶ体験型ブースを用意。また、交通安全ビンゴ大会や盲導犬ふれあい教室、交通安全の歌とアトラクションなど、趣向を凝らしたステージプログラムでイベントを盛り上げることにしている。高齢者でもトライできる体験型ゲームも多数あり、小さな子どもからお年寄りまで楽しめるような企画に努めた。

なお、同イベントについては、3月24日に開催された第2回交通安全委員会で企画案が審議され、原案通り承認されたことから正式に開催が決定した。

みんなで参加、体験・感動イベント!!
交通安全。アクション2015 開催

家族で広げよう交通安全

入場&参加 無料です!

ステージとブース イベントに家族で参加しよう!

今年のステージは何かな?

白バイに乗ろうかな?

＝プログラムに参加して景品をもらおう!＝
① スタンプラリーに参加し、5つ以上ブースを巡ろう!
② ステージ鑑賞とビンゴ大会に参加しよう!

●盲導犬ふれあい教室(5/17日)
●交通安全の歌とアトラクション
●MUSICOLOGY(ムジコロジー)研究所
●子供安全運転免許証、交通安全約束手形、その他多数用意

■主催：日本自動車会議所
■後援：内閣府、国土交通省、警察庁、江東区教育委員会
■協力：(略不記)

開催日：2015年
5/16(土) - 17(日)
11:00a.m. ~ 5:00p.m. (両日とも)
会場：江東区青海1丁目 パレットタウン
メガウェブ MEGA WEB

アクセス：新交通ゆりかもめ「青海駅」直結 または
りんかい線「東京テレポート駅」徒歩3分

※参加費：無料
※観覧：無料
※入場：無料
※駐車：無料
※飲食：無料
※トイレ：無料
※授乳室：無料
※おむつ交換所：無料
※お風呂：無料
※シャワー：無料
※コインランドリー：無料
※荷物預かり：無料
※お土産：無料
※お食事：無料
※お飲み物：無料
※お風呂：無料
※シャワー：無料
※コインランドリー：無料
※荷物預かり：無料
※お土産：無料
※お食事：無料
※お飲み物：無料

デザイン：「日本自動車会議所 交通安全キャンペーン」ポスター・展覧会(2014) 展覧会委員 竹本龍彦さんの作品

◆◆主な内容◆◆

- 第190回理事会開催 2
- 第2回交通安全委員会開催 5
- 平成26年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式 8
- 第212回会員研修会開催 10
- JAF、クルマの税金を解説したアニメーション動画を制作 15
- 第42回東京モーターサイクルショー開催 15

(主な記事はホームページ=<http://www.aba-j.or.jp>)にも掲載しています)

平成27年度事業計画、平成27年度予算、 顧問および評議員委嘱の件の3議案を審議



新たに顧問・評議員として5氏に委嘱

第190回 理事会開催

前

号で既報のとおり、日本自動車会議所は3月4日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第190回理事会を開催した。理事会では、定款により小枝至会長が議長を務め、小枝会長の議事進行の下、平成27年度事業計画、平成27年度予算、顧問および評議員委嘱の件の3議案が審議された。

審議の前に小枝会長が挨拶に立ち＝3ページ参照＝、その後、小枝会長の議事進行の下、審議に入った。まず、事務局から新地秀一専務理事が平成26年度事業活動の概要を説明した後、平成27年度事業計画、平成27年度予算について、また平成27年度予算に関連し、畠山太作常務理事から公益目的支出計画の進捗と今後の計画についてそれぞれ説明があり、

2議案はいずれも原案どおり了承された。

続いて、顧問および評議員委嘱の件について審議。代表者変更等に伴い、顧問として日本自動車整備振興会連合会の橋本一豊会長が、評議員としてマツダの金井誠太代表取締役会長、全国レンタカー協会の縄野克彦会長、日本損害保険協会の堀政良専務理事、UDトラックスの村上吉弘代表取締役社長の4氏の計5氏がそれぞれ候補として紹介された後、了承された。顧問、評議員については、定款により「会長が理事会の同意を得て委嘱する」ことになっている。

なお、理事会で審議された3議案については、2月24日開催の第72回運営委員会（委員長＝永塚誠一・日本自動車工業会副会長）で了承されている。

平成27年度事業計画

【事業方針】

一般社団法人日本自動車会議所は、クルマ社会の健全な発展のため自動車関連業界ならびに自動車ユーザーの立場に立ち、環境変化を的確に捉え諸課題の解決に努める。

そのため、当会議所は、「税制」、「環境」、「安全」を重点課題と位置付け、会員と連携した積極的な活動や、政策要望・提言を行う。

また、自動車関連業界がより一層一体感を持って連携を深め、その影響力を効果的に発揮するため、日本自動車会館の機能をさらに強化し、その活動を活性化させる。

【平成27年度の重点項目】

☆重点課題についての取組

- 「税制」：車体課税、燃料課税の抜本の見直しに向け、関係団体と連携し、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減に取り組む。
- 「環境」：エコドライブ普及に向けた広報啓発活動を継続展開する。
- 「安全」：「後席シートベルトの着用推進」、「飲酒運転の根絶」、「高齢者の交通安全啓発」に向けた活動を展開する。

【平成27年度の具体的な活動】

I. 委員会活動

<税制委員会関係>

(1) 活動方針

- ・自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現を目指し、「平成27年度税制改正大綱」を踏まえ、会員や関係団体と連携し組織的な活動を展開する。
- ・経済活性化のための税制について、国際的な調和

第190回理事会

小枝会長挨拶

本日、皆様におかれましては、大変お忙しい中にもかかわらず、私どもの理事会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。また、平素は私どもの事業につきまして、格別のご理解とご協力をいただいておりますことに、この場をお借りして、心より厚くお礼申し上げます。



さて、昨今のわが国の経済情勢は、基調的には緩やかな回復が続けておりますが、消費税アップによる個人消費への影響が想定以上に長引き、消費の勢いは、まだまだ弱い状況であります。

当業界も、円安により輸出環境は好転したものの、消費税増税後の影響が長引いており、特

に国内販売については連続の前年割れとなっております。また、運輸関係につきましても、円安の影響により燃料高騰が改善傾向にあるものの、人手不足の問題が出てくるなど引き続き厳しい状況にあります。

こうした中、私どもは、皆さま方とともに、税制委員会、道路・環境委員会、交通安全委員会などの委員会活動を通じまして、自動車業界が抱える共通の諸課題に積極的に取り組む所存であります。

特にユーザーと業界の長年の悲願であります税制改正に関しましては、消費税率10%への引き上げが延期され、自動車関係諸税の抜本的見直しも先送りとなりましたが、国内市場活性化のためにも、「関係諸税の簡素化・負担の軽減」が実現するまで、業界一丸となった活動が引き続き必要であると思っております。

日本自動車会議所は、来年度も税制・環境・安全を3本の柱といたしまして、関係業界の発展のために、微力を尽くしてまいりますので、引き続きのご指導・ご鞭撻をよろしくお願い申し上げます。

の観点から研究し、税制改正要望などの事業活動に反映する。

(2) 取り組むべき課題・訴求内容

○自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現に向けた取り組み

1. 車体課税の抜本的見直し

- ①消費税10%時点での自動車取得税の確実な廃止と廃止の代替財源としての自動車関係諸税の増税反対
- ②廃止される自動車取得税の付け替えとなる「環境性能課税」は反対
- ③課税根拠を喪失した自動車重量税の廃止（まずは「当分の間税率」（旧暫定税率）の速やかな廃止）

2. 燃料課税の抜本的見直し

- ①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされた「当分の間税率」（旧暫定税率）の廃止
- ②ガソリン税等に消費税を課するTax on Taxの解消

○経済活性化のための税制の拡充・新設

<道路・環境委員関係>

(1) 道路

- ・本年度の重点取組項目として、道路・橋梁の老朽化対策、ミッシングリンクの解消等ネットワークの整備、高速道路料金のあり方について研究し、必要な要望・提言を行う。

(2) 環境

- ・アイドリング・ストップ等エコドライブの普及・促進・定着を図るため、広報・啓発活動を積極的に展開する。
- ・地球温暖化、大気環境、エネルギー、リサイクルなどの環境にかかわる課題、COP21に向けた対応等について研究し、必要な要望・提言を行う。

<法制委員会関係>

- ・成長戦略等の経済政策の他、交通政策に関する法改正・行政施策のフォロー及び必要に応じ関係方面へ提言を行う。
- ・行政手続の電子申請化（自動車保有関係手続のワ

ンストップサービス)の現状と自動車登録手続きの簡略化に向けた課題についての情報収集に努め、必要に応じ要望・提言を行う。

<交通安全委員会関係>

- ・「後席シートベルトの着用推進」、「飲酒運転の根絶」、「高齢者の交通安全啓発」を『交通安全3本柱』とし、広報活動やキャンペーン・イベントを積極的に実施する。
- ・会員団体等との連携により開催する参加体験型イベント「交通安全。アクション」の充実を図る。
- ・全国交通安全運動協賛団体として、「シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会」、「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン推進委員会」、「SDDプロジェクト」等の交通安全啓発活動に協賛・協力する。

<保険委員会関係>

- ・「自賠責審議会」(金融庁所管)や「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」(国土交通省所管)において、自動車ユーザー及び自動車関連業界の意見が反映されるよう、提言を行う。
- ・特に、自動車安全特会から一般会計へ繰入れられている6,000億円を超える資金の早期返済を強く求める。
- ・自賠責保険診療報酬基準案の実施率向上及び、車両盗難問題の動向を注視し、必要な活動を展開する。

<特別委員会関係>

- ・上記の委員会の何れにも属さず、かつ、自動車業界共通の新たな案件・問題に関し情報収集に努め、関係会員団体と審議の上、関係各方面に対して、必要に応じ要望を行う。

II. 会員サービス

1. 会員研修会については、会員のニーズの把握に努め自動車関連を中心に、交通安全、環境・エネルギー、経済・国際情勢等、タイムリーなテーマで年10回程度開催。
2. 国内施設視察会については、先進性や独自性等から注目を集める施設・現場の視察会を企画・実施。

III. 組織運営(基盤強化)

1. 「定時総会」「理事会」「運営委員会」の開催を通じ、より一層、会員団体・企業との意思疎通を深めるための諸活動を実践。

2. 経費節減策・事業の効率化を実施。あわせて会員拡大に向けて積極的な勧誘活動を展開。
3. 最終年となる公益目的支出計画を完遂する。
4. 創立70周年(平成28年6月)を迎えるにあたり、記念事業のあり方について検討を進める。

IV. 出版事業

1. 国土交通省自動車局監修の「数字でみる自動車」については、内容などを一層充実させて提供する。
2. 「自動車運送事業経営指標」などの刊行物については、継続して会員及び関係方面に提供する。

V. 広報活動

1. イベントや各種媒体を通じて、税制、環境、安全などについて広く理解を深める活動を積極的に展開する。
 - ・会報「自動車会議所ニュース」の発行
 - ・ホームページを活用した関連情報の提供
 - ・ニュースリリースの発行
 - ・報道説明会等の開催
 - ・メディアと連携した情報発信

VI. 渉外活動

1. 自動車議員連盟との「自動車政策懇談会」や政府・政党のヒアリング等の機会を有効に活用し、意見・要望の陳述を行う。
2. 日本自動車連盟(JAF)など自動車関係21団体から成る自動車税制改革フォーラムの事務局として、自動車ユーザーの負担軽減に向け、フォーラム構成団体との連携の下、その実現に向けた要望活動等を行う。
3. 関係省庁との連携を密にしつつ、審議会傍聴も含めた必要な情報収集・交換を実施。

VII. その他の事業活動

1. 「日本自動車会館」関係
 - ・「日本自動車会館運営委員会」(事務局：日本自動車会議所)の活動を通じて、「日本自動車会館」をさらなる交流の場、情報受発信の場へと発展させるよう努める。
 - ・近隣の小学生を招待した会館フォーラムや、交通安全キャンペーンなど従来のイベントの定着と充実を図る。
2. 全国情報網の充実
 - ・特に会議所未組織道県に対して、自動車関連諸制度に関する地方独自の新たな動きなど、情報把握を行う。



「平成26年における交通事故の発生状況」について

警察庁交通局交通企画課の下村警視が講話

交通事故の発生状況

「交通安全。アクション2015」の企画も提案

第2回 交通安全委員会開催

日 本自動車会議所は3月24日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で平成26年度第2回交通安全委員会（委員長＝下平隆・日本自動車整備振興会連合会専務理事）を開催し、警察庁交通局交通企画課課長補佐の下村謙二警視より、「平成26年における交通事故の発生状況」についての講話が行われた。また、5月に開催する「交通安全。アクション2015」の企画提案を行い、原案どおり承認された。

講話の概要は、次のとおり。

□平成26年の交通事故発生状況について

平成26年の交通事故死者数が4,113人で前年比260人減（5.9%減）で、平成12年から14年連続マイナス、また、交通事故発生件数が57万3,842件（前年比5万5,179件減、8.8%減）、負傷者数が71万1,374人（前年比6万4,120人減、9.0%減）で、ともに10年連続して減少していると説明があった。

平成23年に政府の中央交通安全会議（会長：内閣総理大臣）が決定した「第9次交通安全基本計画」において、平成27年までに交通事故死者数を3,000人以下にするという高い目標を掲げているが、現状では達成が非常に厳しいとの見通しを示した。

交通事故死者数の減少幅が縮小している背景として、①高齢者人口が増加していること、②シートベルト、エアバッグ等の装着率が頭打ちとなっていること、③飲酒運転による交通事故の減少が緩やかに推移していること——の3点を挙げた。

①については、平成25年に初めて、全人口に占める高齢者の割合が4人に1人を突破し、高齢化の進展も相まって、交通事故死者数全体に占める割合は、

過去最高の53.3%となり、また、致死率が他の年齢層に比べ6.5倍となっていることから、交通事故死者数の減少に向け、高齢者対策が重要であると強調した。

②については、シートベルトやエアバッグなど安全装備が進んだが、シートベルト着用率が90%台前半で、依然として横ばい傾向となっていること、また、シートベルトの非着用者の致死率は着用者の14倍にも上ることや、シートベルトの着用有無別死者数を座席別にみると、後部座席では、非着用者が69.5%と他の座席に比べ高くなっていることを説明し、今後も継続して後部座席を含めた全席でのシートベルト着用の啓発活動が必要であると述べた。

③は、飲酒運転に対する厳罰化の効果もあり、飲酒運転による交通事故件数は減少しているものの、近年、その減少幅は小さくなっており、また、飲酒運転による死亡事故率は、飲酒なしの8.67倍にも上っており、飲酒運転による事故は依然として深刻であると述べた。

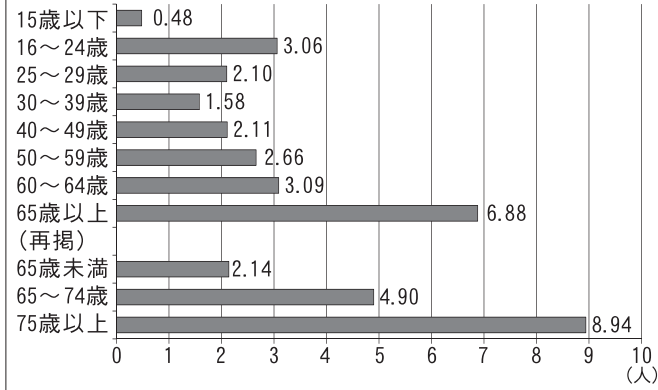
高齢者の交通事故の状況について、さらに説明を加え、年齢層別人口10万人当たり死者数をみると、65歳以上の高齢者（6.88人）が最も多く、次いで60～64歳（3.09人）、16～24歳の若者（3.06人）の順に多い状況にあることを示した。＝グラフ1参照＝

一方、原付以上運転者（第1当事者）の年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数をみると、16～19歳（13.75件）に続き、75歳以上の高齢者（10.53件）が高くなっていると説明があった。＝グラフ2参照＝

また、高齢者の自転車乗用中・歩行中における免

グラフ1 年齢層別人口10万人当たり死者数

● 人口10万人当たり死者数を年齢層別にみると、65歳以上の高齢者(6.88人)が最も多く、次いで60～64歳(3.09人)、若者(3.06人)の順に多い。



許有無別死者数を比較すると、免許なしが自転車乗用中、歩行中ともに、死者数が多くなっており、免許を持たない高齢者に対する安全教育が課題であると述べた。

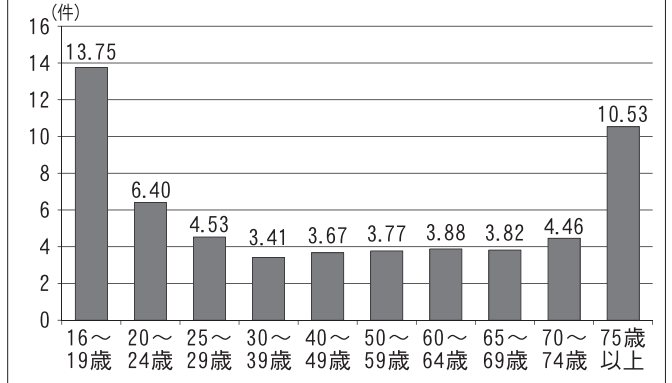
続いて、警察庁の交通安全対策の主な取組について紹介があった。

◇「ゾーン30」について

幹線道路に比べ、生活道路と考えられる車道幅員5.5m以下の道路では交通事故の減少率が小さく、生活道路では交通事故死傷者全体に占める歩行中や自転車乗車中の死傷者の割合が高くなっていることを踏まえ、幹線道路で囲まれ、生活道路が集積している区域を対象にゾーン指定し、最高速度が時速30kmの速度規制や路側帯の設置、ゾーン周辺の信号制御の見直し等を行い、歩行者や自転車利用者の安全確保や周辺道路の交通流円滑化を図っている。

グラフ2 原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数

● 16～19歳(13.75件)の年齢層が一番高く、次いで75歳以上(10.53件)が高い。



◇シートベルトとチャイルドシートの着用推進について

昨年、警察庁と日本自動車連盟(JAF)が合同で行った全国調査によると、シートベルトの後部座席での着用率については、一般道路で35.1%、高速道路で70.3%にとどまっており、また、チャイルドシートの着用率も5歳児は低いことから、全国で後部座席を含めた全席でのシートベルトの着用やチャイルドシートの適正使用の指導、広報啓発等を実施している。

平成27年 6月1日 から 改正道路交通法の施行に伴い

自転車運転中に 危険なルール違反 をくり返すと

自転車運転者講習 を受けること になります。

私はいつも「ルール」と「マナー」を守っている

講習の対象となる危険行為とは…

- 信号無視
- 一時不停止
- 酒酔い運転
- ブレーキ不良自転車運転

●講習制度のながれ

危険行為を反復 → 受検命令 → 講習の受講

■受検命令違反…5万円以下の罰金

警察庁・都道府県警察

自転車運転者講習の対象となる危険行為

信号無視	遮断踏切立入り	指定場所一時不停止等
歩道通行時の通行方法違反	制動装置(ブレーキ)不良自転車運転	酒酔い運転

その他の危険行為

- 通行禁止違反
- 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)
- 通行区分違反
- 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- 交差点安全進行義務違反等
- 交差点優先妨害等
- 環状交差点安全進行義務違反等
- 安全運転義務違反

自転車運転者講習制度のながれ

- 1 自転車運転者が危険行為をくり返す ●3年以内に2回以上
- 2 交通の危険を防止するため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を受けようとして命令
- 3 講習の受講 ●講習時間:3時間 ●講習手数料:5,700円(標準額)

自転車安全利用五則

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を進行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る ●飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 ●夜間はライトを点灯 ●交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

自転車による交通事故でも、自転車の運転者に多数の損害賠償責任が生じることがありますので、生じた損害を賠償するための保険等に加入するようにしましょう。

警察庁が制作したリーフレット

◇自転車の安全利用の推進について

自転車事故の主な特徴として、自転車乗用中（第1・2当事者）死傷者数に法令違反有りが6割以上も占めており、また、自転車関連事故の相手当事者別交通事故の件数の推移をみると、対歩行者の件数は、10年前と同水準で高い状況にある。自転車の安全利用を進めるため、本年6月1日から導入される自転車の運転に関し、一定の違反行為をした者に対する講習の受講を義務付ける制度が開始される。＝リーフレット参照＝

◇道路交通法の改正案について

高齢運転者対策や貨物自動車に係る事故対策を進める観点から、認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした高齢運転者に対する臨時認知機能検査制度の導入や、準中型自動車免許の新設等を内容とする「道路交通法の一部を改正する法律案」を3月10日に国会に提出した。

◇飲酒運転の根絶に向けた主な取組について

シミュレーターを使った飲酒運転体験等を実施しているほか、全日本交通安全協会等が推進し警察も協力しているハンドルキーパー運動を推進している。また、飲酒運転を絶対にしないためにも、飲酒習慣を自分で確認することも大切であると説き、飲酒習慣スクリーニングテストを紹介した。

このほか、「春の全国交通安全運動」について説明があり、本年は、5月11日(月)～20日(水)に実施され、

また、「交通事故死ゼロの日」が5月20日(水)に設定されたこと、「子供と高齢者の交通事故防止」を運動の基本に据え、

- (1) 自転車の安全運転利用の推進（特に自転車安全利用五則の周知徹底）
 - (2) 全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底
 - (3) 飲酒運転の根絶
- が重点であると説明し、運動への協力を呼びかけた。

最後に、出席各委員・関連団体に対し、安全で快適な交通社会の実現に向け、引き続き、交通安全対策の推進への協力と支援を呼び掛け、講話を締めくくった。

□「交通安全。アクション2015」について

続いて、今回15回目を迎える「交通安全。アクション2015」について、事務局より企画提案が行われた。平成27年度の開催の基本的な考え方やテーマ「家族で広げよう 交通安全」（継続）、実施内容の提案を行い、審議の結果、原案通り承認された。引き続き担当者会議では、各団体・企業への協力要請、日程等の説明を行った。

開催日程は、春の全国交通安全運動期間に合わせて、5月16日(土)、17日(日)の両日、東京・江東区青海の複合アミューズメント施設パレットタウン内「メガウェブ」の会場で実施される。

「交通安全。アクション2015」後援および参画団体・企業一覧

【主催】 日本自動車会議所

【後援】 内閣府、国土交通省、警察庁、江東区教育委員会

【協力】 警視庁、東京湾岸警察署、東京都青少年・治安対策本部交通安全課、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車車体工業会、日本自動車タイヤ協会、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会、日本自動車輸入組合、日本中古自動車販売協会連合会、日本自動車整備振興会連合会、全日本トラック協会、全国通運連盟、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、全国自家用自動車協会、日本損害保険協会、全日本指定自動車教習所協会連合会、全国レンタカー協会、日本自動車リース協会連合会、東京都自動車会議所、全日本交通安全協会、日本自動車教育振興財団、日本二輪車普及安全協会、日本自動車運行管理協会、自動車用品小売業協会、日本自動車研究所、日本自動車連盟、自動車事故対策機構、首都高速道路、日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会、広報企画、道路交通情報通信システムセンター、全国盲導犬施設連合会、日本盲導犬協会、イーティエフ、エフエム大阪、三井ダイレクト損害保険、アムラックストヨタ（順不同）



日 本自動車会議所は3月4日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、全国の自動車会議所職員を対象とした「平成26年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式」を行った。同表彰式は、全国の自動車会議所に勤務する職員で、推薦のあった永年勤続者（原則として勤続20年以上）を対象にしており、今年度で20回目を迎えた。今回は全国6会議所から合計7名が受彰し、同日の表彰式には6名が出席した。

表彰式では、小枝至会長が表彰状を授与。続いて同じく小枝会長が祝辞として「(受彰者の皆さんは)20年以上にわたり、自動車会議所と自動車業界のために尽力された方々です。これまでのご労苦に心より敬意を表します」との感謝の意を述べるとともに、「自動車関連産業はいろいろな課題を乗り越えながら発展してきましたが、それを支えてこられたのは、本日表彰を受けられた皆さま方の地道な努力であり、そのことを決して忘れてはならないと思っています」と挨拶した。

引き続き、受彰者を代表して小山愛美さん（愛知県自動車会議所）が、「このたびは永年勤続表彰を賜り、誠にありがとうございます。私が勤務しております西三河事務所は、昭和39年4月に開設されました。地理的には、愛知県の『おへそ』にあたる豊田市南部に位置しております。地域的には、当然クルマに携わる人が多く、私たちの業務に対しても、日頃から格段のご理解をいただき、全職員が感謝しております。私は、このような西三河事務所に25年間勤務させていただき、『三河』『豊田』『岡崎』の3種類のナンバーを取り扱う標板係を担当しております。愛知県自動車会議所が、主たる業務である自



小枝会長（前列中央）を囲んで記念撮影

動車登録番号の、交付代行業務を開始しましたが、ちょうど私が生まれた昭和43年からであり、その業務を今、私が担当していることに、何か不思議な縁を感じます。私がここまでこられましたのも、関係団体の方々や良き先輩、良き仲間のお力添えがあればこそであり、それが本日の受彰につながったものと、心より感謝申し上げます」と、これまでを振り返りながらお礼の言葉を述べた。

このあと、来賓として参加した各会議所代表者も交えて記念撮影を行った。また、表彰式終了後、東京湾をクルージングしながら懇親会を開催、和やかな懇親の輪が広がった。

◇平成26年度全国自動車会議所永年勤続表彰受彰者は次の通り（順不同）。

- ・高橋 幸江さん（岩手県自動車会議所）
- ・加藤 利晴さん（神奈川県自動車会議所）
- ・小山 愛美さん（愛知県自動車会議所）
- ・鈴木 弘美さん（愛知県自動車会議所）
- ・長井 由紀子さん（三重県自動車会議所）
- ・林 裕美子さん（石川県自動車会議所）
- ・渡辺 留美さん（福井県自動車会議所）



小枝会長から挨拶



愛知県自動車会議所の小山愛美さんから謝辞



懇親会場のクルーズ船「シンフォニー」前で記念撮影



東京湾をクルージングしながら和やかに懇談

日本自動車会館フォーラム 「ハイブリッドカー工作教室」

御成門小学校の児童を招待し
4月17日に開催

日本自動車会館運営委員会（委員長＝永塚誠一日本自動車工業会副会長・専務理事、事務局＝日本自動車会議所）は4月17日、日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で日本自動車会館フォーラム「ハイブリッドカー工作教室」を開催する。工作教室には近隣の御成門小学校の5年生約50人を招待し、子どもたちにハイブリッドカーの模型を実際に作ってもらうことで、環境に優しいハイブリッド自動車に対する知識を深めながら、クルマの魅力やモノづくりの面白さを体験してもらうことにしている。

ハイブリッドカー工作教室は一昨年2月、自動車に関する情報発信の場である「くるまプラザ」の活性化を図る狙いで、当会議所が“トライアル”として実施。招待した御成門小学校の子どもたちや学校関係者に好評だったこともあり、昨年は会館開設10周年の記念事業の一環として企画され、今回も昨年に引き続き、「日本自動車会館フォーラム」として開催することとなった。

工作キットはパナソニック㈱より提供いただくことになっており、同社の協力の下、開催される。同社では、「世界中で子どもたちの夢や未来の可能性を応援する」として、「次世代育成支援活動」に取り組んでおり、特に小中学生を対象にした環境教育の推進に力を入れている。その一環として、55以上の国と地域でハイブリッドカー工作教室などの「キッズスクール」を実施しているという。

「日本自動車会館フォーラム」は会館開設1周年を記念して行われたシンポジウムに端を発し、以来、毎年春に開催されている。2011年は東日本大震災に見舞われ開催できなかったため、今回の開催で10回目を数える。



日 本自動車会議所は3月13日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第212回会員研修会を開催し、東北大学教授の長谷川史彦氏が「震災復興を加速！新産業創出へ～東北大学 次世代移動体システム研究会について～」をテーマに講演した。参加者は約70名。

【講演要旨】

本日は、震災後の4年間、私どもが「みやぎ復興パーク」という大規模なインキュベーションセンターを中心に行ってきた、地域交通システム開発研究による地域の新産業創出を目指した活動についてお話をさせていただきます。

1. 東北大学における次世代移動体システム研究開発の取り組み

1. 概要

私どもの活動拠点である「みやぎ復興パーク」は、2011年3.11の大震災の1カ月後にソニーの提案を受け、大学と地域が協力して半年という短期間で立ち上げることができた大型のインキュベーション施設である。

私は、この組織立ち上げの企画立案の中心の1人としてこの4年を過ごしてきた。欧米の類似施設としては、米国ロチェスター市のコダック社のインフラを活用した「イーストマン・ビジネスパーク」が先行する成功事例として挙げられる。

2. 特徴

ソニーという大企業の優れたインフラ設備をいち早く活用できたこのみやぎ復興パークでは、津波で流された工場や福祉施設が中古の設備を導入して、仮事業所として使うことで、いくつかの被災企業の早期操業再開に成功し、100名単位の地域雇用維持

に貢献している。我々の研究プロジェクトでは、東北大学の多数の先端技術を融合させることによって、電気自動車（EV）を用いた新しい地域交通システム開発に取り組んでいる。特にトヨタ自動車東日本を軸とする地域中小企業との産学連携に力を入れており、次世代移動体とそのシステム開発に向けた地域新産業と雇用の創出を目指している。

この開発チームの中小企業の皆さんは、自分たちの特徴ある技術を活かし、各々①先端的なモーター②ワイヤレス給電技術③電気自動車という車両の設計・製作を担当している。この活動の成果を、大学のキャンパスの中で一部使い始めているが、今年12月に予定されている仙台市営地下鉄東西線開通後の広大な青葉山キャンパスにおける新しい交通システムの1つとして期待しているところである。またこの技術システムは、安全性と使い勝手を確認した上で、沿岸を中心とした地域自治体に提供する予定である。電気自動車を利用した「災害時のエネルギー分配機能」、交通シミュレーション技術と大型のドライビングシミュレーター技術から生まれる「津波からの避難誘導機能」など、減災につながる交通システムとして新しい街づくり、そして地域産業の早期復興に貢献すると考えている。

3. 東北大学未来科学技術共同センター（NICHe）

※New Industry Creation Hatchery Centerの略（以下、ニッチェと称す）

研究活動について説明する前に、我々が所属するニッチェについてご紹介させていただく。ニッチェは、東北大学の学術研究成果を社会に顕在化させる、つまりは実用化するために活動している組織である。現在20の研究プロジェクトで250名ほどの教職

員・研究者が外部資金を獲得することで、経済的に自立した研究活動を行うという、我が国ではかなり珍しい組織運営を行っている。

我々の活動目標を新産業分野及び地域雇用の創出、そして大学発ベンチャーの簇生としている。15年ほどの活動の中で、川島教授による「脳トレ産業の創出」、さらには大見教授による大企業の宮城工場誘致による1,000名規模の雇用創出、32社のベンチャー企業の起業化などの実績を挙げている。また、この組織自体でも200名以上の雇用創出を行っている。これも私の考えるビジネスモデルの1つと言えるであろう。

4. 次世代移動体システム研究会の経緯

さて、このようなニッチェの戦略的・融合研究組織としてこの研究会を立ち上げたのは、平成20年であるが、当時の工学部工学研究科内田研究科長と協力して工学研究科の10数名の教授をメンバーとしてスタートした。大学は先端的な論文を書くために、針のような非常に細い領域の研究を行っているが、その研究を先端部分、つまりは頂上で束ねることによって、複雑化・高度化した産業分野に対して大学が少しでもリーダーシップがとれるようになるか？というチャレンジでもある。

私たちが自動車分野を選んだ理由としては、次のようなものが挙げられる。

まず、自動車が非常に裾野の広い技術分野を持っていること、またそれは総合大学に向いていること、そして当時トヨタ自動車の東北拠点化の動きが、セントラル自動車の宮城移転から始まる気配が感じられ、地域産業支援の準備として適当なタイミングでもあったという理由であった。

また、その当時から「学生参加型の実証フィールドを設置すること」と「従来の自動車の既成概念に囚われずロボットの概念を導入した自動車=移動体を開発していくこと」を決めていた。

研究会の最初のターゲットは、このキャンパス内に自前の交通システムを提案するという事に決定した。その理由は、数年後の平成27年3月(当初予定)に地下鉄東西線が開通すると、160haという広大な青葉山キャンパスに公共交通機関が「地下鉄青葉山駅」1つだけになってしまうためである。

(多賀城拠点「みやぎ復興パーク」設置について)

当時その活動をするために、大学本部から約2億

円の研究費をいただき、それを基に本格的な学内での移動体研究活動がスタートしたのは、実際には平成22年11月であった。平成23年3月11日、私はその研究会活動の一環として、地域の自動車産業関係者250名ほどに仙台市内のホテルに集まってもらい、研究報告会を行っていた。午後2時46分に発生した地震の揺れは、凄まじいもので、会場のホテルが倒壊するのでは？と思ったほどである。その約1時間後、東北の沿岸部に大津波が押し寄せ、多くの人々が被災された。ちょうどその時、多賀城にあるソニーの仙台工場にも2mの大津波が80数台の車と共に押し寄せ、10万㎡の建物の1階部分が全て浸水し、ソニーは研究者の厚木移転を含む事業の縮小を決定した。

その結果、遊休施設となった7つの建物計4万㎡を地域に提供していただけることになり、地域の経済団体である東北経済連合会を事務局とし、地域の様々な議論を経て「みやぎ復興パーク」という大型のインキュベーション施設設立に至ったわけである。

私は、この移動体システム研究会の活動目標に、キャンパスの中の交通システムに加えて、「被災地域の街づくりに貢献する地域交通システムの構築」を新たに設定することを学内で提案し、決定となった。それと共に、この多賀城研究拠点設立に必要な協力企業・活動資金確保のために、経産省・文科省の皆さんと多数の協議を行った。そしてみやぎ復興パークの設置から半年遅れの平成24年5月、2つの建物5,000㎡をお借りし、「次世代移動体システム研究会多賀城研究拠点」として開設することができ現在に至っている。

5. 次世代移動体システム研究会の成果

当研究会の研究成果をご説明したい。

(1) 交通シミュレーション

大震災発生後の1年半後に、大きな地震発生があったが、その時の石巻市内での車の渋滞を示す交通シミュレーションを行った。大震災の時より、早く、大規模な渋滞が沿岸各地で発生した。その理由は、多数の人が「大地震が起きたので、津波が来るぞ」と予想して、ようやく手に入れた車を避難させることを優先させてしまったことにある。3.11の大震災時と違い、この時は津波の発生がなかったから良かったものの、この渋滞データに時間軸を合わせて、大震災時の津波のデータを重ね合わせてみると、非

常に危ない状況だったとはっきりと判った。災害時は徒歩で避難するのが原則であるが、我々大震災を経験した者でも、やはり車に頼らざるを得ない現実があることもまた事実である。

我々の研究グループでは、早急に車での避難誘導システムが必要であることを訴えている。また、多賀城のドライビングシミュレーターを使った研究では、災害発生時には、避難誘導方向に向けて、例えば既存の道路を一方通行化する、もしくは中央車線を変更することで、車両の通行キャパシティを一時的に増やすことが、迅速な避難に効果的であることを確認している。

自治体の方々には、そういう提案を続けている。

(2) 自律走行車

2つ目は、我々が開発している自律走行車である。福島原発内部の調査に使われたロボット技術を自動車に転用したことが、その特徴である。各メーカーで自動運転技術を開発中であるが、安全性を高めるためにも自律走行技術の開発は世の中から求められていると思われる。

(3) ロボットヘリ

3つ目は、ロボットヘリの研究である。老朽化した橋桁をヘリが撮影することにより、損傷度合いを診断することが可能となる。多賀城の拠点には、ロボットヘリなどの動きを3次元のデジタル化処理ができる“モーションキャプチャー”という設備があり、様々な動きを解析することにより、効率的な移動方法を研究している。

今1つ加えたいことは、多賀城研究拠点における学生指導についてである。

12年ほど前から、全国の大学生が手作りのフォミュラーカーを持ち寄って大会を行っている。昨年は96チームが参加した。わが東北大学でも機械系学部の1・2年生が中心となって、2年前から電気自動車の部に参戦している。我々は、研究の傍ら、自動車好きの学生たちに設計などの研究指導を行っている。自動車業界の企業からは、多くのご支援をいただいていると聞いており、この場をお借りしてお礼を申し上げたい。できれば、引き続きのご支援を願いたい。

6. 多賀城拠点の視察者

このような活動を行っている多賀城の拠点には、開設以来2年半で、170団体・2,000名を超える視察

団がお見えになった。みやぎ復興パーク開設時、ソニーと協議をした中で、ソニーそして東北大学というブランドにより復興活動を世界に発信するという活動目標を考えていたが、この目標については、ある程度達成できていると思っている。なお、最近の視察者の傾向としては、以前来訪されたVIPのご推薦と思われる、我々との共同研究を目的に来訪されるケースが増えており、大変うれしく感じている。来訪者の代表的な例は下記の通りである。

①安倍晋三総理(13年12月) ②根元匠復興大臣、谷公一復興副大臣(当時、13年9月) ③小泉進次郎復興大臣政務官(14年8月) ④榊原定征経団連会長(14年7月) ⑤豊田章一郎トヨタ自動車名誉会長(14年11月) ⑥マリ共和国閣僚(14年5月) ⑦ソマリア連邦共和国閣僚(13年11月)——等々であり、また14年4月には、宮城県市長会議として13全市長をお迎えした。この時は、私から青葉山キャンパスの交通システムモデルを是非各市でご検討いただきたい旨お願いしている。

7. 多賀城拠点への支援について

さて、ここで多賀城拠点の活動を行うに当たり、経産省や文科省の大型事業のご支援をいただいております。ここにご紹介させていただく

(1) 経産省

まず、経産省の事業では、トヨタ自動車東日本を中心に中小企業との共同研究体制を組むことができた。ここで生まれたのが後述する、工場内建屋間の部品無人搬送車(全天候型)である。また、中小企業が持つ各々の特徴ある技術を基に、汎用性のあるモーター制御技術や非接触給電ステーションを情報拠点とする交通管理システムも開発している。この事業では、実物大のドライビングシミュレーターや3Dプリンターを地域企業との共用設備として整備することができた。

(2) 文科省

文科省の事業は2つある。1つ目は、地域イノベーション戦略支援事業で、ここでは人材育成と大学の研究設備を地域企業と共有化していくことが進められている。この事業では、特に大学と地域企業がお互いのラボツアーを行うことができ、現場サイドでの信頼関係が構築されつつある。大学の研究者は、地域企業と一緒に新産業作りをしていくことが、今私たちの非常に重要なミッションだと理解し

ているところである。

もう1つは、東北復興次世代エネルギー研究開発事業である。地域の再生可能エネルギーの開発と我々の生活に不可欠な移動体を組み合わせた地域エネルギー管理システムを開発している。ここでは、特に交通シミュレーションとドライビングシミュレーターの技術を組み合わせることにより、津波からの避難誘導システムの研究開発が(たぶん、世界初と思われる)行われている。また、この交通シミュレーションでは、電気自動車の充電行動の分析も行われている。大まかに言えば、充電行動パターンは3つに分かれるが、特に急速充電には非常に大きな電力設備が必要であり、この時に電力の平準化を如何に図るか?これが今後大きな課題となっていくと感じている。

II. 青葉山キャンパス次世代移動体システム実証フィールドの構築

次に当研究会の今後の活動として、標記の実証フィールドの構築について述べさせていただく。

1. 全体像

これまでの要素技術の開発を含む活動を基に、青葉山キャンパスにおいて内外の研究者・企業に対してオープンに参加を呼び掛けるとともに、市民が日常的に体験できる環境を整備した実証フィールドを我々は、構築したいと思っている。多賀城でのシミュレーション結果を基に、まず新キャンパス部分(私有地、公道なし)での自動走行等の実証実験→特区(規制緩和、制度改定)支援を受けつつ、従来キャンパス部分(一部公道有り)での自動運転等の安全性の確認→学外に出て周辺地域から徐々に沿岸部・内陸部への展開を進めていきたいと思っている。

2. 実証フィールドの特徴

大学の中で行うことで、2つの特徴を示すことができると考えている。1つ目は、大学は永続的・持続的に学生教育を行っており、そして日々の研究開発成果を発信するところである。したがって、我々は永続的に交通システムの改善に取り組んでいくことを特徴とさせていただく。つまり、これから地域活用が期待されるモデルのメンテナンスについて、大学が存続する限り地域と一緒に設備や不具合の解決を行なっていくことを進めていきたいと思っている。もう1つは、大学のキャンパスを使用することで、先述の通り国内外の研究者と企業に対し

てフィールドを解放した連携活動が行えることである。

3. 個別内容

次に個別の内容紹介として、目下のホットイシューである「自動走行」と「自動飛行」に絞って、産業と雇用の創出可能性を含めてお話をしたい。

(1) 自動走行機能を有する電気自動車の実証

①高度な知能化技術による物流の自動化

先述の工場内建屋間の部品搬送車である。全天候型として凍結路面も走行可能なこの無人搬送車は、屋外はもちろん、屋内(例えば病院)での薬品やカルテ、食事の運搬にも応用可能と思われる。そして移動補助として、患者や老人が安心して運転できる自動車の実現につながるものと思っている。地域が、物流の自動化技術をあらゆる産業の基盤技術として使いこなし、新産業創出への活用を期待している。

②消防ロボットプロジェクト

総務省のプロジェクトとして始まっており、石油化学コンビナートの火災を消火し延焼を抑制するロボットを開発中である。燃えるタンクの近くに自走して放水砲やホースを設置し、消防隊員の安全の確保と迅速な消火を支援するものである。特に中山間地・離島など高齢化過疎地における安全・安心な防災環境作りに使っていくとともに、生活情報収集と設備の管理を地域で行うことで、雇用創出とロボットメンテナンス産業を地域で育成する狙いがある。

③小型EVを用いた連結型モビリティによる新交通システム

さらには、小型EVを用いた連結型モビリティによる新交通システムも開発している。これは、カルガモ親子の移動形態と同様なスタイルでEVを連なって動かすという技術である。これは、乗り捨て車両を事業者が連結して回収するという半自動化を想定しており、適度に合理化されたサービス産業として、地域交通を自らの手で運営するという雇用の創出も期待している。

④先端医療とロボット技術の融合による、重度疾患患者(と大量の予備軍)が安心して運転できる移動体

重度疾患患者による交通事故は、大きな社会問題になっている。このような事故の防止は、患者とその家族だけでなく、共に生きる社会にとっても重要である。てんかんや心筋梗塞などを起因とした交通

事故を防止するため、生体情報を計測し、運転手の意識レベルや症状に応じて自動停車させる技術を開発中である。ヒトの活動を過度に制限しないシステムが本来の自動化技術である。

⑤北国仕様の小型EVによる仕事作り

地域のモノづくり中小企業のオーナー10名の連携でベンチャー企業を立ち上げていただいた。自分たちでEV移動体システムを開発していこうとするもの。特にLi電池については、適当な電池が入手困難であり、安全でメンテナンスが容易な北国でも使いやすいものを、大学から供給していきたいと思っている。

⑥公道上における停車中非接触給電

標記の実用化実証を進めている。私はこの給電ステーションにおいて少し工夫をしたいと思っている。高齢化・過疎化の進む、特に中山間地・離島において地域の生活を見守る情報システムとして活用できないか、ということである。給電ステーションを情報拠点とした地域管理システム産業の創出可能性について、地域の皆さんと検討を進めている。

(2) インフラ点検監視・災害対応等に活用される飛行ロボットの検証実験

これからは、飛行ロボットについて2つお話しをしたい。

①橋梁の打音検査並びに近接目視を代替する飛行ロボットシステムの研究開発

橋梁の点検は、現在、熟練者による打音検査で行っている。これを飛行ロボットで代替できないかという研究開発である。概要は、外側を竹籠のような外殻で守られたロボットヘリによる、橋梁桁や床板をカメラによって近接目視するものである。地域として期待されるのが、従来技術の熟練者（高齢者が多い）の適切な指導の下で、若い専門技術者（ロボット操縦の）を育成し、ハイテク産業を地域に創出することである。

②飛行ロボットによる被災建物検査

2つ目は、建物の中の検査を行うロボである。福島第一原発建屋内をクローラと飛行ロボで協調調査する技術を開発中である。クローラでは入れない瓦礫の散乱した部屋を飛行ロボで探査。さらには、クローラで飛行体を運搬し、運搬中に飛行体を充電することで広範囲の探査が可能となるものである。福島と宮城の企業が連携し、操作技術者の育成とロボット産業を創出することが重要なことだと思っている。

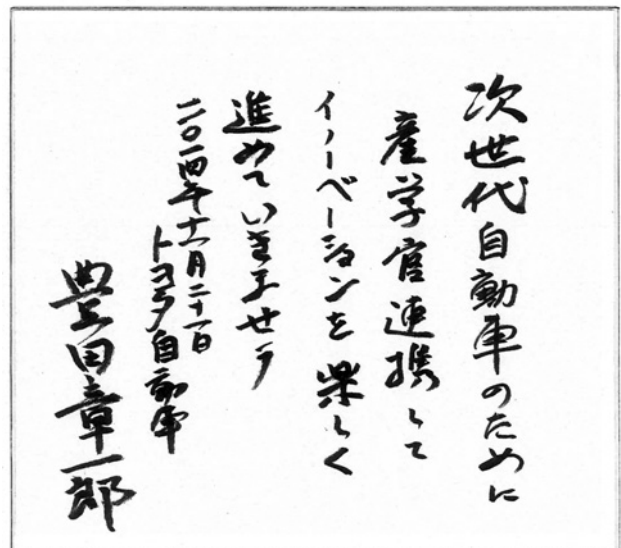
Ⅲ. まとめ

さて、今までの要素技術について、まとめさせていただく。要素技術を融合させるとともに、地域の産学官・自治体との連携による交通を中心とした社会システムモデルを、私は構築したいと考えている。

まず、交通システムの将来像をイメージしつつ、地下鉄開通時に間に合う現実的な計画を実行する。次に地下鉄駅を起点に、自動運転巡回バス、超小型EV等を活用したキャンパスモデルを構築した上で、各要素技術による新たな産業創出とともに、安全と機能性を確認した交通システムを地域に提案していきたいと思っている。このような社会実装を行うには、地域自治体との連携が非常に大事である。我々は、いくつかの大型の分野融合研究事業を行うに当たり、築き上げてきた地域自治体とのネットワークをさらに充実させ、各地の中小企業連携により、具体的に地域新産業を創出したいと考えている。

そのためには、国家戦略特区による支援もいただきながら、大学発先端技術を持続的に社会に提供していくことが必要である。将来的には、自治体と企業との連携による地域エネルギー・移動体産業を育成していきたいと思っている。また、大事なこととして、私たちが震災の経験から得た地域の生活に有用な交通システムの概念を付加価値として、産業界と協力して実現するとともに、東北モデルとして世界へ発信したいと思っている。

最後に、氏は活動支援としていただいた、安倍総理と豊田章一郎氏の2つのメッセージを紹介し、講演を締めくくった。



豊田章一郎氏が長谷川教授に贈った色紙

アニメーション動画 「知ってる？クルマの税金」 JAFが制作しホームページで公開

複雑なクルマの税金を分かりやすく解説

日 本自動車連盟（JAF）は自動車に関する税金の複雑さや負担の重さを分かりやすく解説したアニメーション動画「知ってる？クルマの税金」を制作し、3月27日にホームページで公開した。JAFは、当会議所など自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」の中核団体であり、「ユーザーにもっと税金に関心を持っていただき、公平・公正な自動車税制のあり方について考えていただくため」に、アニメーション動画を制作したという。再生時間は約1分15秒で、アニメも音楽も感性に訴えるキャッチーなものになっている。

動画ではまず、自動車に係る税金が全部で9種類あり、複雑な上に海外に比べて高いことを紹介し、乗用車を購入してから5年間に税金だけで約80万円※



も支出している現状を分かりやすく解説している。また、電車やバスが少ない地方では、1世帯で複数台のクルマを所有していることは珍しくないとして、地方ユーザーの負担の重さにも言及。動画では、「JAFは、もっと分かりやすく、負担の少ない税制にするべきだと訴えています。自動車の税金について、もっとみんなで考えよう」と呼び掛け、より詳しいサイトへ誘導するよう構成されている。

※算出条件は車両価格180万円、排気量1,800cc、重量1.5t以下、ガソリン使用料（年間）1,000ℓ、ガソリン価格1ℓ当たり＝160円（税込み）

第42回東京モーターサイクルショー開催

東京ビッグサイトに内外121者が出展

来場者は過去最多の13万人突破

国 内最大級の二輪の祭典「第42回東京モーターサイクルショー」（主催：東京モーターサイクルショー協会）が3月27日から29日まで、東京・台場の東京ビッグサイト西1・2ホール、アトリウム、屋外展示場で開催＝写真＝された。今回は内外121者が参加、ニューモデルの試乗会やカスタムマシンの展示などバイクファン向けの企画のほか、女性層やキッズを意識した出展も目立った。

モーターサイクル産業の振興と健全なモーターサイクル文化の育成・普及を狙いとした東京モーターサイクルショーは、1971年に第1回が開催され、今回が42回目（2011年の第38回は東日本大震災の影響で中止）。モーターサイクルショー協会の井田博雄会長は、「モーターファンの期待に応えるのはもち

ろん、さらに次世代のユーザーに訴求する場にした」と語った。具体的には、「今現在のユーザーではないキッズ、原付に乗れる免許を持つがバイクに触れていない潜在ユーザーらに、バイクの楽しさを伝える場にした。幸い、前売り券が前年比18%増の売れ行きを示しており、確かな手応えを感じる」と意気込む。

このため、子供たちがバイクについて楽しく遊んで学べるキッズコーナー、仮面ライダー特別展、レディースサポートスクエア、初心者から熟年層まで気軽に二輪車に触れることができるレディース&ビギナーズスクーター試乗会を実施。また5月公開のロボットアクション映画「パトレイバー 首都決戦」に連動した企画を揃えるなど、来場者拡大のための工夫を凝らした。

定番となった「憧れの白バイが集合！」では、白バイ隊のワンポイントレッスンや女性白バイ隊クイーンスターズによる模範走行などが人気を集めていた。

出展者は昨年と比べほぼ横ばいの121者（前年実績：122者）であったが、展示車両は573台（同529台）と増加、来場者も過去最多の13万2,249人（同11万3,830人）で、前年比16%増と盛況裏に終了した。

〔東京都自動車会議所〕

あい しゃ どう 愛 車 道 ②

♪ザンギリ頭を

少年の頃は一休さんのような坊主頭であった。高校生になると、女学生の目を意識し始めたクラスメイトたちが髪型にこだわるようになり、当方も同様の趣旨で髪を伸ばすようになった。

だが、毎朝髪に櫛を入れるという行為が面倒なことから、極めてシンプルな短髪スタイルを採用することとした。以来、連綿とそれを続けていた。洗髪も楽で、乱れを整える際には何時でも利用可能な5本指の櫛で間に合うという簡便さが、性に合っていたのである。

だが、ここへ来て宗旨が変わった。人生の残り時間に限りがあるのなら、違う髪形も経験しておこうと思ったのである。それからは、床屋へ行っても後ろの裾の部分をカットしてもらうだけにした。数ヵ月したら結構伸びて来て、朝方ベッドを出て鏡の前に立つと、それまでとは少々異なる自分がこちらを見つめていて、妙な心持ちになる。だが、当初の予想通り、毎日の髪との付き合いは何とも煩わしい。女性であれば“髪のはきは七難隠す”と言われるが、男性の場合はどうなのだろうか？ いずれにしても、そろそろ我慢が限界を迎えつつある。

自宅のある横浜市には多くの人たちに愛される山下公園があるが、ここは大正12年(1923年)の関東大震災の復興事業として、震災で発生した瓦礫

を埋め立てて造られたものである。NHKの大河ドラマ「花燃ゆ」で活躍している伊藤博文など5人の長州藩士が、かつてこの地に構築されていたフランス波止場から文久3年(1863年)にロンドンへ渡航している。



山下公園の一角に「西洋理髪発祥の地」という記念碑がある<写真>。明治4年(1871年)に断髮令が出されたが、ここではその2年前の明治2年に西洋理髪店が開業している。おそらく、当時はもっぱら外国人を顧客としていたのだろう。

ともあれ、ちょん髷を結ったり月代を剃ったりという面倒がないわけだから、当方のような無精者たちは、イソイソとザンギリ(散切り)ヘアにチェンジしたのではなかろうか？

わが国で最初に自動車が走ったのは、それから暫らく後の明治31年(1898年)というから、ザンギリ頭のドライバーがハンドルを握ったに違いない。

今日に至るまでヘアスタイルは著しい変化を見せたが、自動車も技術進歩による安全性と快適性を存分に開花させて行ったのは記すまでもない。「♪ザンギリ頭をたたいてみれば 文明開化の音がする」

(モーターコラムニスト 牧 博明)

日本自動車会議所会員(平成27年4月1日現在)=順不同=

- 一般社団法人 日本自動車工業会
- 一般社団法人 日本自動車部品工業会
- 一般社団法人 日本自動車車体工業会
- 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
- 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
- いすゞ自動車販売店協会
- トヨタ自動車販売店協会
- 日産自動車販売協会
- UDトラック販売協会
- 日野自動車販売店協会
- 三菱自動車販売協会
- 三菱ふそうトラック・バス販売協会
- 全国スバル自動車販売協会
- ダイハツ自動車販売協会
- 全国マツダ販売店協会
- 全国フォード販売店協会
- スズキ自動車販売店協会
- ホンダ自動車販売店協会
- 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
- 日本自動車輸入組合
- 一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
- 一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
- 一般社団法人 日本自動車機械工具協会
- 公益社団法人 全日本トラック協会

- 公益社団法人 全国通運連盟
- 公益社団法人 日本バス協会
- 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
- 一般社団法人 全国家用自動車協会
- 一般社団法人 日本損害保険協会
- 石油連盟
- 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
- 一般社団法人 全国自動車標板協議会
- 一般財団法人 自動車検査登録情報協会
- 一般社団法人 全国レンタカー協会
- 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
- 一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
- 一般社団法人 自動車公正取引協議会
- 全国自動車検査登録印紙売捌人協議会
- 一般財団法人 関東陸運振興センター
- 一般社団法人 東京都トラック協会
- 一般社団法人 神奈川県トラック協会
- 一般社団法人 日本道路建設業協会
- 一般社団法人 日本ゴム工業会
- 一般社団法人 日本塗料工業会
- 板硝子協会
- 日本自動車車体整備協同組合連合会
- 一般社団法人 日本交通科学学会
- 一般社団法人 日本陸送協会

- 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
- 一般財団法人 日本自動車研究所
- 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
- 一般財団法人 日本自動車査定協会
- 一般財団法人 全日本交通安全協会
- 公益財団法人 日本自動車教育振興財団
- 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会
- 全日本自動車部品卸商協同組合
- アイ・ティ・エスジャパン
- 公益社団法人 自動車技術会
- 公益財団法人 自動車リサイクル促進センター
- 一般社団法人 自動車再資源化協力機構
- 一般社団法人 自動車用品小売業協会
- 一般社団法人 日本自動車運行管理協会
- 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
- 一般社団法人 自動車用品小売業協会
- 一般社団法人 日本オートオークション協議会
- 日本中古車輸出業協同組合
- 全国オートバイ協同組合連合会
- 日中投資促進機構
- 一般社団法人 青森県自動車団体連合会
- 一般社団法人 岩手県自動車会議所
- 一般社団法人 宮城県自動車会議所
- 一般財団法人 秋田県全自動車協会

- 山形県自動車団体連合会
- 一般財団法人 福島県自動車会議所
- 東京都自動車会議所
- 一般社団法人 神奈川県自動車会議所
- 一般社団法人 静岡県自動車会議所
- 一般社団法人 愛知県自動車会議所
- 一般社団法人 岐阜県自動車会議所
- 一般社団法人 三重県自動車会議所
- 一般社団法人 富山県自動車会議所
- 一般社団法人 石川県自動車会議所
- 一般社団法人 福井県自動車会議所
- 一般社団法人 大阪自動車会議所
- 一般社団法人 徳島県自動車会議所
- 一般社団法人 香川県自動車会議所
- 愛媛県自動車会議所
- 高知県自動車会議所
- 一般財団法人 大分県自動車会議所

(ほかに企業会員84、推薦会員3)