

# 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 11 No.874

発行人 中島 哲 編集人 田村里志

購読料 1部50円 (購読料は年会費に含む)

## 平成28年度税制改正に向けて 本格的な議論が始まる

自動車議員連盟  
総会及び自動車政策懇談会

自民党自動車議連、公明党自動車議員懇話会などがヒアリング実施

自動車議連の政策懇談会で挨拶をする日本自動車会議所の小枝至会長 (写真左側)

**自** 民党自動車議員連盟による自動車関係団体との政策懇談会が11月6日、東京・千代田区の自民党本部で開催された。これに先立つ10月15日には公明党自動車議員懇話会による政策要望ヒアリング＝5ページ参照＝が行われた。引き続き、自民党国土交通部会が11月18日に、民主党経済産業・国土交通部門合同会議が11日にヒアリングを実施、12月の与党税制改正大綱決定に向けて本格的な議論が始まった。

平成28年度税制改正の焦点は、「環境性能課税」の取り扱い。自動車関係団体はワンボイスで「車体

課税全体の見直しとパッケージで検討すべき」としており、自動車議連の政策懇談会に出席した当会議所の小枝至会長も、出席団体を代表しての挨拶の中で「消費税率10%時に廃止される自動車取得税の付け替えとなるような『環境性能課税』の導入が検討されるなど、『自動車関係諸税の負担軽減・簡素化』に逆行しかねない議論が持ち上がっています。『環境性能課税』については、車体課税全体を見直すことなく、先行して制度設計の結論が出されることのないよう、強くお願いいたします」と述べた。

(政策懇談会の詳細は2～4ページに掲載)

### ◆◆ 主な内容 ◆◆

- 自民党自動車議員連盟と政策懇談会開催……………2
- 公明党自動車議員懇話会が政策要望ヒアリング開催……5
- ユーザー負担軽減を訴える「街頭活動」を全都道府県で展開……6
- 第218回会員研修会開催……………7
- 日本自動車会議所が高齢者交通安全チラシ・ポスターを制作……10
- 第93回全国自動車会議所専務理事会議を開催……10
- 第3回中央自動車道渋滞対策促進大会を開催 [東京都]……11
- 9都県市がディーゼル車を一斉検査 [東京都]……12

(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)

## 自民党自動車議員連盟と政策懇談会開催

自動車議員連盟  
総会及び自動車政策懇談会

自動車関係15団体が税制改正要望等を説明

自動車税制の抜本見直しや環境性能課税等について主張を訴える

政策懇談会で挨拶をする額賀議連会長(写真中央)

**自**民党自動車議員連盟と自動車関係15団体との政策懇談会が、来年度税制改正論議の本格的な局面を迎える中、11月6日に東京・千代田区の自民党本部で開催され、加盟国会議員約210名(代理含む)が出席した。額賀福志郎議連会長からの冒頭挨拶に続いて、日本自動車会議所を始め自動車関係15団体より来年度税制改正要望を中心とした説明があり、次に出席議員との意見交換が行われ、要望の実現に向け、議連と業界が結束して今後の党税調等の議論に対応していくことを確認した。

政策懇談会は、議連事務局長の佐藤信秋参議院議員の司会で開会し、額賀会長より冒頭の挨拶が行われた。挨拶の中で額賀会長は、税制改正論議について「現在、党税調は消費税の軽減税率の問題に集中しているが、間もなく車体課税も含めた来年度税制改正要望を取り上げていく予定」とした上で、「雇用や設備投資を始め日本経済を支えている自動車産業を引き続き成長の軌道に乗せていくためにも、消費税率の再引き上げを控える中、国内自動車販売市場の活性化が重要である。本日はそのためにも税制を始めとしたご要望をお伺いし、今後の党税調等の議論に臨んでいきたい。」と述べた。

引き続き当会議所の小枝至会長が出席団体を代表して挨拶した。冒頭、小枝会長は「まずTPP交渉が大筋合意に至ったことに心から感謝申し上げる。また、第三次安倍改造内閣のデフレ脱却と経済再生に向けた布陣に大いに期待申し上げたい」と述べ

た。懇談会のメインテーマである税制改正については、「消費税10%時に廃止される自動車取得税の付け替えとなるような『環境性能課税』の議論が持ち上がっている。『環境性能課税』については、車体課税の全体を見直しすることなく、先行して制度設計の結論を出されることのないよう、強く願います」との要望を行った。

続いて、日本自動車工業会の池史彦会長を始めとする各団体の代表者より、順次、業界の状況や税制改正要望等につき説明が行われた。(別表「重点要望項目総括表」ご参照)

次いで、本政策懇談会に招聘された経済産業省の糟谷敏秀製造産業局長より、「消費税10%への引き上げ時、消費税2%上昇分の約3,400億円が増税となる。車体課税の見直しはこの影響を考慮してマクロ経済対策として位置付ける必要がある。消費税引き上げによる経済へのマイナスの影響を最小限にするためには、直近の景気動向を見極めた上で、減税などの対策を考えなければならない。増税案である『環境性能課税』について、結論を今年中に出すのであれば、自動車税の引き下げ等のパッケージと一体でなければ認められない」等の経産省の考え方の説明が行われた。

意見交換では、残された時間は短かったものの、出席議員より意見が相次いだ。「国内自動車市場の復活がなければアベノミクスの成功もあり得ない。環境性能課税の問題を始めとして、業界と一致結束

額賀議連会長



した活動を行っていききたい」、「グリーン化特例の延長、環境性能課税の先行決着反対、これらの要望をしっかりと受け止めていききたい。自動車議連についても、税制のみならず、関係の各団体と頻繁に勉強する機会を作っていただければと考えている」、「日本経済を支える自動車産業を我々として全力で応援していかなければならない。広く国民から自動車関係諸税等への理解を得ていくためには、地方での生活の足としてより身近な軽自動車や中古自動車を使っているユーザーから理解を得られるものにしていく必要がある」、「国内市場活性化のためには、税制だけではなく東京一極集中の是正という観点も必要であり、業界からの協力も不可欠」等の意見が出された。

意見交換で出された「自動車議連において勉強会を開催してほしい」との要望については、額賀会長より前向きに対応していく旨の回答があった。

最後に細田博之議連幹事長より、「自動車は、日本経済全体や雇用のみならず、国・地方の税収等においても、正に日本の屋台骨を支えている産業である。来年度の税制改正論議もあと1か月余りという状況であるが、業界とユーザーにも納得のいくバラ

小枝会議所会長



ンスのとれた結論を得るべく、議連と業界で一致団結して対応していききたい」とのまとめの挨拶があり、政策懇談会は閉会となった。

【団体側出席者】(順不同) 15団体、合計33名

▷自工会=池史彦会長、川口均税制委員長、永塚誠一副会長・専務理事、▷自販連=櫻井誠己会長、古谷俊男法規・税制委員長、平井敏文副会長・専務理事、▷全ト協=星野良三会長、坂本克己副会長、福本秀爾理事長、▷全タク連=伊藤宏副会長、井出信男常務理事、▷日バス協=島倉副会長、梶原景博理事長、▷全軽自協=松村一会长、玉井政文税制・広報委員長、村上太助専務理事、▷中販連=澤田稔会長、木谷忠理事・税制委員長、武藤孝弘専務理事、▷部工会=高橋武秀副会長・専務理事、石川泰一業務部長、▷輸入組合=フリーデマン・ブリュール副理事長兼専務理事、小林健二常務理事、▷日整連=木場宣行専務理事、伊藤正信事務局長、▷車工会=古庄忠信副会長、吉田量年専務理事、▷通運連盟=飯塚裕理事長、小松崎義幸総務部長、▷全自協=斎木忠夫専務理事、▷全レ協=縄野克彦会長、▷会議所=小枝至会長、中島哲専務理事



政策懇談会で車体課税の抜本的見直しを要望する池自工会会長(写真左側)



細田議連幹事長の「議連と業界で一致団結して対応していききたい」とのまとめの挨拶で閉会

## 【別表】

## 自動車関係 15 団体重点要望項目総括表

(順不同)

団体名	重点要望項目
自動車工業会	<p>【消費税率10%時(平成29年4月)における見直し】</p> <p>1. 複雑・過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車税の税率引き下げ</li> <li>・自動車重量税の「当分の間税率」廃止</li> <li>・自動車取得税廃止の確実な実施</li> </ul> <p>2. 環境性能課税は、新たな負担増であり、車体課税全体の簡素化・負担軽減の観点から、自動車税の引き下げなど、消費税率10%時の見直しとパッケージで、来年度決定すべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・来年度の経済・自動車市場動向、消費税率引き上げに伴う駆け込み・反動減の見通し等を踏まえ、来年度の税制改正で検討・決定すべき。</li> <li>・今年、環境性能課税だけを先行決着させることには絶対反対。</li> <li>・課税対象となる車を限定する等、ユーザーに過度な負担とならない制度設計とすべき。</li> <li>・自動車取得税廃止の代替財源を、自動車ユーザーだけに求めるようでは、自動車取得税の廃止を無意味にしかねない。</li> <li>・自動車取得税の税率が2%の軽自動車及び営業用自動車については、環境性能課税の税率も2%を上限とすべき。</li> </ul> <p>【平成28年度税制改正における見直し】</p> <p>3. 適用期限が到来する自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、現行制度のまま、一年間延長すべき。</p> <p>【自動車税制のあるべき姿への改革】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録車・軽自動車のそれぞれで一税目にして簡素な税体系を実現。</li> <li>・税負担を欧米諸国並みに引き下げるため、自動車重量税廃止などを含めた議論を早急に開始すべき。</li> <li>・インセンティブ税制も、簡素化された一税目の中で措置することでユーザーにも分かりやすい制度とすべき</li> </ul>
自動車販売協会連合会	<p>○自動車税の税率引き下げ及び自動車重量税の廃止・抜本見直し</p> <p>○自動車取得税の廃止及び環境性能課税は車体課税全体見直しと併せ検討</p>
トラック協会	<p>○高速道路料金における大口・多頻度割引の最大50%の継続</p> <p>○一般財源化により課税根拠を失った軽油引取税について旧暫定税率の廃止</p>
ハイヤー・タクシー連合会	<p>○自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充</p> <p>○営業格差の見直しに名を借りたタクシー車両の自動車税増税に断固反対</p>
バス協会	<p>○バス事業の厳しい経営状況と、バスが環境に優しい輸送手段であることをご理解いただき、今年度で期限の切れる現行特例措置の延長</p> <p>○営業用自動車について、自動車税、自動車取得税、自動車重量税に関して軽減措置としての営業格差の堅持と、29年度に予定されている環境性能課税において同様の措置を要望</p>
軽自動車協会連合会	<p>○軽自動車ユーザーへの更なる税負担増に反対</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成27年度から軽自動車税が大幅に引き上げられており、更なる税負担増に反対</li> </ul> <p>○軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の延長</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車税のグリーン化を進める観点から、平成28年度も引き続き現行の軽課を実施</li> </ul> <p>○軽自動車に対する環境性能課税を税率の上限は2%とすべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・軽自動車に環境性能課税の導入を検討せざるを得ない場合には、現行の軽自動車にかかる自動車取得税の税率を考慮し税率の上限を2%とすべき</li> </ul>
中古自動車販売協会連合会	<p>○中古車に対する環境性能課税の特別措置に関する要望</p> <p>○中古車(中古品)に対する消費税の特別措置に関する要望</p>
自動車部品工業会	<p>○自動車関係諸税の簡素化・負担軽減</p>
自動車輸入組合	<p>○負担軽減と公平性の確保のための要望</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録車への自動車税の排気量割：軽自動車税程度の水準を起点として一律引き下げ</li> <li>・自動車重量税：廃止を含めた抜本的な見直し(少なくとも「当分の間税率」は廃止)</li> </ul> <p>○負担軽減と簡素化・整合化のための要望</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車税のグリーン化特例：現行通り1年間の延長(平成29年度にエコカー減税とともに簡素化・整合化)</li> <li>・環境性能課税(案)：自動車取得税の付け替え、燃費値を持たない車への課税(案)は不合理・不公平</li> </ul>
自動車整備振興会連合会	<p>○複雑・過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減のため、自動車税制の抜本的な見直しの早急な実現</p> <p>○単純に自動車取得税廃止の付け替えとなるような環境性能課税の導入はせず、車体課税全体の見直しと併せた慎重な検討</p> <p>○経年車に対する自動車関係諸税を重課する制度の廃止</p>
自動車車体工業会	<p>○自動車関連税制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化/軽減を要望</li> <li>・自動車取得税廃止に伴う財源確保のための自動車関係諸税の増税に反対</li> </ul> <p>○中小企業法人税の軽減税率の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中小企業法人税 軽減税率の拡大</li> <li>・税法上の中小企業定義の見直し</li> </ul>
通運連盟	<p>○鉄道へのモーダルシフト推進のための特例措置の創設</p>
自家用自動車協会	<p>○自家用自動車に係る税負担の不公平等の是正</p> <p>○自賠責保険・任意保険の所得税控除の取扱い(要望書より)</p>
レンタカー協会	<p>○消費税と二重課税になっている自動車取得税を直ちに廃止すること</p> <p>○道路特定財源の一般財源化によって課税根拠を失った自動車関係諸税(自動車取得税・重量税)は直ちに廃止すること</p>
自動車会議所	<p>○車体課税の抜本的な見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止される自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税には反対</li> <li>・自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の現行制度の1年延長</li> </ul> <p>○燃料課税の抜本的な見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止</li> <li>・ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消</li> </ul>



## 政策要望ヒアリング開催 当会議所など自動車関係4団体が出席

### 公明党自動車議員懇話会

ヒアリングを前に挨拶をする自動車議員懇話会の井上会長(写真左側)

**公** 明党自動車議員懇話会による政策要望ヒアリングが10月15日、衆議院第二議員会館で開催され、同懇話会会長を務める、党幹事長で衆議院議員の井上義久氏はじめ20名の国会議員が出席した。自動車関係団体側からは、日本自動車会議所、日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会の4団体が出席し、各団体を取り巻く経済環境などに言及しながら要望内容を説明した。

ヒアリングの前に、まず井上会長が挨拶し、「自動車関連産業は、日本経済(活性化)のトリガーとして最大の産業であり、雇用面でも最大のプレーヤー。自動車産業の動向は、そのまま日本経済の動向につながり、極めて大事な産業であると認識している。本日は、改めて率直なご意見を伺い、税制改正、予算編成にしっかりと反映していきたい」と述べた。

この後、ヒアリングに入り、出席4団体を代表する形で自工会の永塚誠一副会長が日本の自動車産業の概況について説明し、車体課税の抜本の見直しを強く訴えた。永塚副会長は、「自動車産業は日本経済や雇用確保に大きく貢献する基幹産業。その自動車産業に対し、『非常に好調じゃないか』とのご指摘もあるが、国内販売は苦戦している。研究開発をするマザー工場は国内にあり、国内生産を維持し雇用を確保するには、国内市場の活性化が大変重要である」と強調し、危機感を訴えた。

自工会の資料では、1996年度に729万台だった新車販売台数は、1997年4月に消費税が3%から5%に引き上げられた影響で、1997年度には101万台減り628万台まで落ち込んだ。以来、国内市場の縮

小傾向が続いている。昨年4月に消費税率が8%へ引き上げられた反動減も長引いており、今年1月以降、9カ月連続で前年割れという事態に陥っている。今年度は、一部で500万台を割り込むのではないかとの見通しも挙げられている。

そうした上で永塚副会長は、「平成29年4月に消費税率が10%に引き上げられる際、当然、落ち込むであろう自動車需要を下支えする対策を是非ともっていただきたい」として、特に3つの要望事項＝別表参照＝を挙げた。これらの要望は出席4団体とも共通しており、議論の焦点となっている環境性能課税についても「車体課税全体の見直しとパッケージで検討していただきたい」(永塚副会長)と要望。消費税率10%時における車体課税の抜本の見直しが平成29年度税制改正で議論される見直しとなることから、来年度に具体的な導入を検討するよう強く求めた。

続く自販連の平井敏文副会長は新車販売台数の減少基調が続いていることに加え、「会員企業の従業員が、ピーク時の38万人から現在24万人と6割の水準になっている」と話し、地方経済へ大きな影響を及ぼしていることに懸念を示した。市場活性化のためには、取得時だけでなく、保有時の税負担の軽減も重要であることから、平井副会長は「(国際標準である)軽自動車税を基準に自動車税を見直していただきたい」と要望。特に、軽自動車と比べて「極めて重い」としている排気量1,000cc以下のコンパクトカーの税率引き下げを求めた。

全軽自協の村上太助専務理事は、「軽自動車ユーザーにこれ以上の税負担がかからないよう、是非、

ご対応いただきたい」と訴えた。新規取得する軽自動車に対しては、自家用は1.5倍、貨物・営業用は1.25倍と、今年度より軽自動車税が増税されたが、軽自動車の新車販売台数は今年に入って以降、9カ月連続で前年を下回っている。軽自動車は地方・女性・高齢者・世帯年収400万円未満のユーザーが多く、「軽自動車購入者は補助金政策や税制に敏感に反応する」傾向があることが影響していると説明した。

最後に、当会議所の中島哲専務理事が「自動車関係35団体の名前が並んでいる会議所の要望書は、これらの団体の総意をまとめたもの」と説明。「車体課税の抜本の見直し」に加えて、「燃料課税の抜本の見直し」も要望し、①ガソリン税、軽油引取税に上乘せされたままの「当分の間税率」の廃止、②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消を求めた。

団体からの説明・要望の後、懇話会顧問で党副代表の衆議院議員、北川一雄氏が挨拶。北川氏は「環境性能課税は平成29年度税制改正で議論し、平成28

#### 要望事項(車体課税)

1. 複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現
  - ・自動車税の税率引き下げ
  - ・自動車重量税の「当分の間税率」廃止
  - ・自動車取得税廃止の確実な実施
2. 廃止される自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税には反対
  - ・ユーザーへの負担軽減措置のない制度設計には反対
  - ・環境性能課税だけが先行して結論が出されることは絶対反対
  - ・軽自動車・営業用自動車の税率は2%を上限とすべき
3. 今年度末で適用期限が到来する自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、現行制度のまま、一年間延長すべき

年度税制改正では自動車税・軽自動車税のグリーン化特例を1年間延長すべきとの4団体の要望は承知している。ご指摘のあった論点は極めて重要であると認識しており、今後ともしっかりと皆様と連携をとらせていただき、自動車ユーザーの負担増とならないよう取り組んでいきたい」と述べて、ヒアリングを終えた。



**日** 本自動車連盟(JAF)はじめ自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」は、10月初旬から自動車ユーザーの税負担軽減を訴える街頭活動＝写真は10月23日、東京・JR田町駅前＝を展開している。街頭活動は、大勢の人が集まる駅前をはじめ商業施設やイベント会場などでも行われ、今年は北海道から九州・沖縄まで全都道府県で実施。JAFを中心としたフォーラム団体のスタッフらがチラシ＝15ページ参照＝やポケットティッシュなどを配布しながら、ドライバーや道行く人たちにユーザー負担軽減を訴えた。

同フォーラムでは、生活必需品であるクルマに過重で不公平・不合理な税金が課せられているとして、「複雑で過重な自動車関係諸税は簡素化・軽減すべき」と、かねてから政府などに要望してきた。しかし、抜本的な見直しには至っていないうえ、昨年4月の消費税率引き上げや、今年4月からのエコカー減税見直しによるユーザー負担増に加え、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」の創設が検討されているため、税制改正論議が本格始動する10月から国民に向けて直接訴えることにした。

# 渋滞と急がば回れの科学～渋滞学とは何か～



東京大学教授 西成活裕氏が講演

第218回 会員研修会開催

**日** 本自動車会議所は10月19日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第218回会員研修会を開催し、東京大学教授の西成活裕氏が、「渋滞と急がば回れの科学～渋滞学とは何か～」と題して講演した。参加者は約80名。

## 【講演要旨】

### 1. 渋滞研究の広がり

渋滞の研究について、私の根底にあるものは「急がば回れ」。渋滞は車だけではなく、駅での混雑渋滞や企業の中にもある。例えば、工場では製作途中の仕掛品や、またサプライチェーンの在庫をいかに減らせるか。現在、研究は「車」「人」「物」の3つの渋滞をいかに科学的に解決していくかに取り組んでいる。最近、物事を忘れっぽいと思われる方、これは神経の渋滞。神経の道路にタンパク質が渋滞すると忘れっぽくなる。完全にタンパク質が止まってしまうとアルツハイマー病になる。

実は「渋滞」と一言で言っても、ありとあらゆる渋滞が世の中にある。もちろん全体の約30%は車の渋滞の研究だが、他の渋滞も研究することにより実は別の渋滞解決方法が見えてくることもある。これまで対象にしてきたのは車、人、アリ、神経細胞であり、渋滞に何か共通点はあるのかを考えてきた。

### 2. 従来の渋滞理論

渋滞の理論では、「待ち行列理論」があり、これが渋滞の理論の始まり。スーパーのレジでお金を払うことを想像してもらえばよいが、どういう時に人が並んでしまうか。来る人より、出る人が少ない場

合、レジで人が溜まる。つまりインとアウトのバランスが崩壊し渋滞する。これが約100年前にできた「待ち行列理論」の基本。しかし、これが意外に現実には合わない。

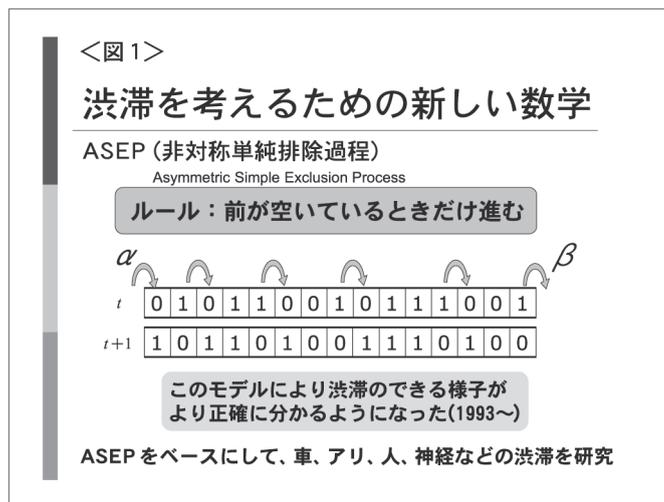
待ち行列で並んでいて、先頭の人が出ていくと、次の人が一つ前に詰め、同時に3、4、5番目の人が同時に前に詰める。ところが、3番目の人が前が空いたのを気づかずに前に詰めない場合、理論とずれてくる。待ち行列理論ではところ天のように一斉に前へ詰める。車はどうか。先頭の車が赤信号で止まり、青信号に変わっても並んでいた車は一斉に走れない。これを走れるとしているのが待ち行列理論。

### 3. 渋滞を考えるための新しい数学

小学生でもわかる数学がある。例えば、横一行に並ぶマスの中に、人がいるマスには1、いないマスには0、と書き、右に向かい進んでいると仮定する。前が空いていないと進めないで、前が0の所だけ一斉に進む。前が1の所は前に進めない。

これは数学では「Asymmetric Simple Exclusion Process」(ASEP) と言い、Asymmetric (非対称＝一方向のみに進む)、Simple (単純な)、Exclusion Process (排除過程＝同じ場所に2人いられない) という意味の確率モデル (次ページ図1参照)。前が空いていないと進めないで、ぞろぞろと進む感じをこれだと表現できる。

待ち行列理論では、例えば3人並んでいる時でも同時に前に進むが、車にはそんなことはできない。しかし「ASEP」でやれば、渋滞の様子がより正確



にわかるのではないかとひらめいた。0と1で考えているので、1は人でも、車でも、アリでも、何でもよいので全てを統一的に渋滞を研究してみようと考えた。

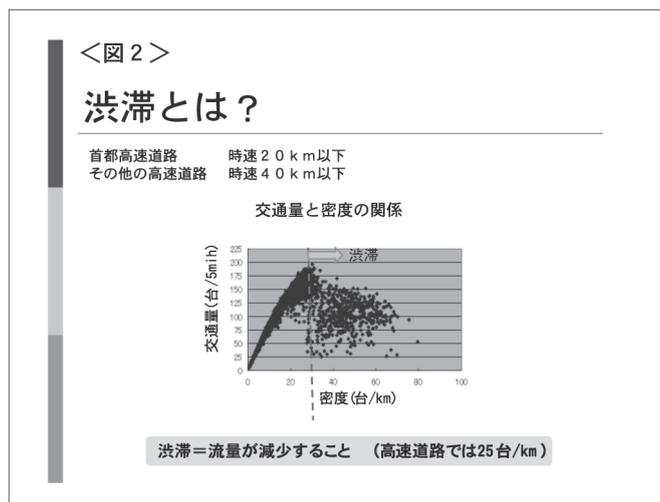
#### 4. 車の渋滞

非常に簡単に言うと、首都高速道路では時速20km以下、その他の高速道路では時速40km以下が渋滞。東名高速道路の焼津市付近で交通量の計測を実施した際、5分あたり200台を超えるとすぐに渋滞することが分かった。この他の高速道路での情報も含めて、縦軸に交通量(速さ)、横軸に密度をグラフに表したところ、ほとんど同じ形となっていた(図2参照)。車や運転手も違うのにほぼ同じ形となり、科学者の直感が騒いで、これはサイエンスであり面白いと考えた。

1kmあたり5台くらいしかいない状態は誰でも普通に走れる。逆に、1kmに100台いたら誰も動けない。交通量は目の前を通過した数なので0台となる。つまり交通量と密度のグラフは全て山形に書ける。初めは渋滞していないので交通量はどんどん増え山の頂上へ向かい、しかしあるところで頭打ちになり下り始め、ついには交通量は0台になる。右上がり渋滞していない状態、右下がりになった所から渋滞と定義すれば、科学的に一番正しく渋滞を定義できる。

#### 5. アリは渋滞を起こさない

インドで3カ月間アリの観察し、アリの交通量を調べたことがある。1枚の葉っぱの上を1分間に何匹横切るかひたすら数えた。3カ月かけて得られたデータを図式化すると、右上がりの図しか得られなかった。これを見て我々はしびれた。右上がりしか



ないということは、アリは渋滞をしないということ。アリは渋滞させない簡単な方法を知っている。アリの密度は70%以上には絶対にならない。アリは混んでいても詰めないメカニズムを持っており、動きを確保できている。

人間は混んでくるとどんどん詰めて動けなくなる。アリはわざとゆっくり行く。その方がトータルで効率が良い。アリの中にも昔は詰めていたアリもいたが、進化の過程で絶滅している。「我々人間は詰めている場合ではない」というのがこの研究の結論。アリからは、いろいろなことを教わった。

#### 6. メタ安定状態

首都高速の三郷線上りの1日のデータを分析したところ、2車線の左側車線と右側車線で、車線ごとにグラフを作成してみた。左車線は、通常通り上がって頂点で下がるグラフであった。ところが右側車線は、山の頂点が左車線より高く、何か様子違う。右側車線は早く走っているし、車間も詰まっている。合流や分岐も頻繁にある。渋滞も事故も起きやすい状態であり、物理学の用語で「メタ安定状態」と言える。

例えば時速100kmで車間を20m位で走行していて、前の車がブレーキを踏んだらどうだろうか。前の車がブレーキを踏まないだろうという根拠のない信頼関係の下で、車は流れているが、何かあれば一瞬で大事故・大渋滞につながる恐れがある、これを「メタ安定状態」と言う。簡単に言えば安定のように見せかけている状態で、見た目は安定なのだが実は不安定の状態である。

これがわかると、なぜ高速道路で渋滞起きるのが正しく理解できる。場所で言うと登り坂。運転手

が気づかないとアクセルがそのままなので速度が少しずつ遅くなる。後ろの車は詰めて走行しているので、前の車が遅いと軽くブレーキを踏む、その次の車もブレーキランプを見てブレーキを踏む。この結果10数台で車を止めてしまう。

これが日本の渋滞原因の第1位。アリのように車間距離を開けておけば渋滞は起きない。詰めているからブレーキを踏み、ブレーキのバトンを後ろへ伝えてしまう。

### 7. 高速道路の渋滞をなくすには

アリから教わったことは、「スローイン・ファストアウト」。これこそが究極の自然に学ぶ、自然な解消方法。渋滞も、事故も減る。渋滞を早くなくすには、答えは1つ。先頭から早く車を取ればいい。そして後ろから1台も来なければいい。そうなれば渋滞は一気になくなる。でも、それはできないので、先頭から早く、後ろからはゆっくり入れる。しかし我々は逆に、渋滞になったら、早く行きたいので、早く走って渋滞にぶつかり、渋滞に巻き込まれたら、もうだめだとゆっくり走る。

では、どのようなシステムが良いのか。私が今注目しているのが「VSL」。日本にはまだないが、「バリエブル・スピード・リミット」の略で、速度制限の表示を、時間と共に変える。例えば下流側でその先渋滞が激しくなったら、その5km上流の制限速度を90kmから70kmに下げてしまう。そうするとゆっくり走る（もちろん守ってくれればだが）。そうすればスローインしてくれる。

このシステムは、オランダ、イタリアには導入済だが、日本にはまだない。オランダの研究者と先日話したところ、VSLは私の論文を見てひらめいたと言われ、悔しい思いをした。日本でもやりたいので、誰かと一緒にできればうれしいと考えている。

### 8. バケツリレーの理論

川があり離れたところのタンクに何人かでバケツリレーをして、なるべく早く水を貯めるにはどうしたらよいか。人数を変えずにどうしたらタンクに早く水を貯められるか、我々にできることはバケツの水の量を変えることだけ。バケツにいっぱい水を入れれば早く貯まると思うが、どうであろうか。

バケツに水をいっぱい入れると重い。重いと運ぶのに時間が掛かる。一方、バケツの水を少なく入れた場合、確かに早く運べるが最後の人がタンクに入

## 「秋の叙勲・褒章」

### 当会議所関係者多数が受章

豊田 鐵郎氏（元豊田自動織機社長）、  
岡部 正彦氏（元日本通運会長）

### 2氏が旭日重光章に輝く

平成27年秋の叙勲ならびに褒章で、日本自動車会議所の会員団体・企業関係から多くの方々が受章し、晴れの栄誉に輝かれた。

叙勲では、元豊田自動織機社長の豊田鐵郎氏と元日本通運会長の岡部正彦氏が旭日重光章を受章された。また、元日本発条社長の天木武彦氏が旭日中綬章を、元近畿運輸局次長で元全日本トラック協会専務理事の豊田榮次氏が瑞宝小綬章を、元東北運輸局鉄道部長で元青森県自動車団体連合会専務理事の駒場輝征氏が瑞宝双光章をそれぞれ受章された。豊田榮次氏は当会議所の道路・環境委員会の委員長も務められた。

褒章では、元トヨタ自動車副社長の笹津恭士氏が藍綬褒章を受章された。

れる量は少しだけ。では、バケツにどのくらいの量を入れるのが一番早いか。数学を使えば微分積分ですぐに答えが出る。

結論は、1番早く終わるには、バケツに7割だけ水を入れる。しかし、もしも皆さんがこの作業の現場監督であればどうするか。7割しか水をバケツに入れていないバケツを見たら、「なにサボっているんだ、もっと水を入れろ」と言うと思う。しかし残りの3割は無駄ではなく、「ゆとり」である。これが全体最適なのにもかかわらず、部分最適に走ってしまう。

### 9. 三つの戒め

渋滞問題では、①自分さえ良ければ、②ここさえ良ければ、③今さえ良ければ、この三つが状況を悪くしているのではないか。この三つの戒めをみんなが守れば、実はほとんどの交通問題は解決すると思う。ここが肝だと考え、いろいろなアイデアを練って渋滞緩和に貢献しようと考えている。

## 高齢者交通安全 チラシ・ポスターを制作

全国の会議所や関係団体など41団体に配布

日本自動車会議所

**日** 本自動車会議所は、昨年に引き続き、高齢者の交通安全を啓発するチラシ=当ページ右側参照(上が表面、下が裏面)=とポスターを制作し、全国の会議所や関係団体など41団体にチラシ23万1,100枚、ポスター1,030枚を配布した。デザインや啓発内容は昨年と同じで、各団体では交通安全啓発活動に活用することになっている。当会議所でも12月3日に開催する「飲酒運転根絶 新宿キャンペーン」といったイベントや街頭活動などで配布する予定。

昨年は、交通事故死者数に占める高齢者の構成率が53.3%と過去最大となった。また、年齢層別・状態別死者の状況でも、高齢者の歩行中事故が全体の4分の1以上と最も多くを占めている。今年度に入っても交通事故死者数は高齢者を中心に増加傾向にある。

こうした状況を踏まえ、当会議所では「後席シートベルト着用推進」、「飲酒運転根絶」に加え、「高齢者の交通安全」を交通安全活動の3つ目の柱として展開しており、その取り組みの一環として、高齢者の交通安全を啓発するチラシ・ポスターを今年も制作することとした。



### 第93回全国自動車会議所 専務理事会を開催

最近の事業活動や主要課題について意見交換

**日** 本自動車会議所は10月23日、24日の両日、静岡県焼津市で第93回全国自動車会議所専務理事会を開催した。会合には、各都府県自動車会議所から21名が出席。日本自動車会議所より最近の事業活動を報告するとともに、各会議所が当面する主要

# 油断大敵。

# 近所こそ、

いつも通る道路だから、  
ちょっとそこまでだから、  
普段は車が通らないから、  
と油断しないでください。

高齢者の死亡事故の多くは、  
自宅から500m圏内で  
発生しています。

日本自動車会議所  
Automobile Business Association of Japan

Day Time

## 昼は

慣れた道こそ、危険!  
横断歩道のあるところを  
堂々と渡りましょう。

「いつも車が少なくて安心」という  
油断は禁物。道路を横断するときは、必ず一度  
止まって、右、左、右を確認してください。

Night Time

## 夜は

夜は、目立つように  
派手な服装を心がけましょう。

夜の外出は、とくにご用心。  
明るい色、派手な服装で出かけましょう。  
反射材の着用もいいですね。

自転車は、堂々と  
ゆったりと乗りましょう。

自転車に乗る時は、  
無灯火や斜め横断をしていませんか?  
忍者みたいな服装や乗り方をしないで、  
明るい色の服装で堂々と乗ってください。

## 課題等について意見交換が行われた。

会議では、開催県の静岡県自動車会議所の山下正晴専務理事、日本自動車会議所の中島哲専務理事が挨拶。その後議事に入り、日本自動車会議所の上期事業概況について畠山太作常務理事より総括的に報告した。

引き続き、同常務理事より平成28年度税制改正に関する動向について、日本自動車会議所の税制改正要望の他、経済産業省、国土交通省、環境省や与野党の国会議員への陳情の状況をはじめとした説明が行われた。続いて交通安全活動について、体験型啓発イベント「交通安全。アクション2015」や後席シートベルト着用推進の街頭キャンペーンなどの上期活動実績、高齢者交通安全啓発チラシ・ポスター・飲酒運転の根絶を重点取り組みとする下期の活動計画について報告。エコドライブ啓発活動、自動車保有手続のワンストップサービスの現在の利用実績や今後の展開等についても説明が行われた。

最後に、小島正弘事業部長より、来年以降の秋季専務理事会について、平成28年度の開催時期や候補地について提案を行い、提案どおり平成28年度は10月20日・21日の両日、石川県において開催することが決定した。また、平成29年度に東京モーターショーと絡めて東京で開催する提案については、次回決定の予定。

会議終了後の懇親会では、静岡県自動車会議所の酒井公夫会長に歓迎のご挨拶をいただき、参加者は和やかな雰囲気の中で相互の懇親を深め合った。



**山** 梨県や東京都など中央自動車道沿線の5都県市で構成する「中央自動車道渋滞対策促進協議会」(会長=後藤齋山梨県知事)は10月30日、東

京・平河町の砂防会館別館で第3回中央自動車道渋滞対策促進大会=写真=を開催した。大会では「調布付近、小仏トンネル付近の渋滞解消に向け、上り線の渋滞対策事業の早期完成に加え、下り線の対策も強く要望する」など3項目を決議した。

同協議会は東京都、神奈川県、山梨県、長野県、相模原市で構成するもので、促進大会には各都県市、自治体の関係者、関係国会議員、都県市議会議員、国土交通省、道路会社関係者など約120人が参加した。

中央自動車道は首都圏の大動脈だが、交通容量超過等による渋滞が発生しており、調布付近が全国渋滞ワーストランキング第5位、小仏トンネル付近は全国休日集中ワーストランキング第5位と深刻な状況になっている。

さらに富士山の世界文化遺産登録をはじめ、2020年のオリンピック・パラリンピック開催に加え、次回のラグビーワールドカップ2019の会場が調布市の東京スタジアムに決定したことなどから、一段と交通量が増加する見通しになっている。

このため協議会では各方面に働きかけ、小仏トンネル付近では、上り2車線に付加車線(トンネル)の建設が事業許可となり、また調布付近では既存幅員の中で車線運用を見直し、現況上り2車線のところを3車線とすることが決定した。

これらを受けて第3回促進大会では、①中央自動車道の調布付近及び小仏トンネル付近の渋滞解消に向け、上り線の渋滞対策事業の早期完成に加え、下り線についても渋滞対策の検討を進めること、②具体的な対策の実施にあたり、高速道路会社は、関係自治体への計画の説明を適宜行うこと、③必要とする我が国の道路整備が着実に実施できるよう、平成28年度予算編成において、必要な道路整備予算を確保すること—を決議した。

## 舛添東京都知事が渋滞対策でコメント スピード感持った対策に感謝

舛添要一東京都知事は同日発表になった中央自動車道の渋滞対策についてコメントを発表した。全文は次の通り。

本日、国土交通大臣から、中央自動車道・調布付近上り線において、年内を目標に既存の道路幅員の中で、3車線の運用を開始することについて発表されました。

調布付近の上り線については日常的に渋滞が発生しており、かねてより、中央自動車道渋滞対策促進協議会をはじめ、様々な機会を通して、国土交通省や中日本高速道路株式会社にその対策を要請してきたところです。

今回発表された内容は、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会やラグビーワールドカップ2019の開催の面からも、東京都として大変喜ばしいことであり、スピード感を持って対策が具体化されたことに対して、国土交通省や中日本高速道路株式会社などの関係機関の皆様へ感謝申し上げます。

今後は小仏トンネル付近についても早期に工事着手されるよう、引き続き、国並びに高速道路会社等に要望してまいります。〔東京都自動車会議所〕



**東** 京都など首都圏の9都県市は10月5日、圏内4カ所でディーゼル車対策に基づく一斉取り組み＝写真＝を実施した。この結果、全体でトラックなど合計450台を検査し、不適合な車両4台を見つけ、改善を指導した。

この日の取り組みは、10月が強化月間に当たることから9都県市が大気環境の改善を目的に一斉検査を実施したもので、埼玉県とさいたま市が関越自動車道の高坂SA（上下線）、千葉県と千葉市が京葉道路の幕張PA（上下線）、東京都が中央自動車道の石川PA（上下線）、神奈川県と横浜市、川崎市、相模原市が東名高速道路の海老名SA（上下線）でそれぞれ実施した。

このうち八王子市にある中央自動車道の石川PAでは、午前10時から東京都の自動車公害監察員（自動車Gメン）12名が2班に分かれて行動。Gメンらは昇り旗を手に上下線のPA2カ所でトラックなど

のディーゼル車を対象に、車両検査とリーフレットの配布などによる周知活動を行った。とくに検査活動では、トラックのナンバープレートを1台ごと記録した上で車検証などのデータと照合し、規制に合致しているかどうか調べた。

ただ、ドライバーが休憩や仮眠しているトラックの中には、空調のためかエンジンを駆ければなしにしている車両が数多くみられ、アイドリング・ストップのルールが必ずしも守られていない現状を浮き彫りにした。

この日は、首都圏の9都県市から自動車Gメン50名が出動し、リーフレット2,614枚を配布し、450台の車両を調査した。このうち1都3県に属する車両は284台だったが、この中に不適合車は1台もなく、不適合車4台はいずれも圏外の車両だった。

〔東京都自動車会議所〕



**愛** 知県自動車会議所は10月16日、17日の2日間、名古屋市中区の金山総合駅コンコースにおいて、今年度で10回目となる「自動車なんでも無料相談所」を開設した。会場では愛知運輸支局等の行政機関や自動車関係16団体から派遣された相談員が62件の相談を受けた。相談内容は検査登録手続き、点検整備、自動車事故や保険に関するものが上位を占め、来場した約1,000名の方にアンケート調査へのご協力もいただいた。

会場には、日本自動車会議所の協力を得て設置した敏捷性を測定する「クイックアーム」や、運転適性診断に使用する、自動車事故対策機構の「動体視力計」、電動で回転する円筒形の展示パネル「世界のナンバープレート」等を設置し、幅広い層の来場者から人気を集めて大盛況となった。

また、中部運輸局が推進する観光プロジェクト「昇龍道」ブースを設置し広報活動に協力した。愛知県からも交通安全啓発用リーフレット等の配布が行われた。

## 「とやま環境フェア2015」へ参加出展

「豊かで・安全で・環境に優しい  
『くるま社会』の実現を」を  
キャッチフレーズに啓発活動

### 富山県自動車会議所



日は5,900人の来場客があり、多くの家族連れなどで賑わった。

**富** 山県自動車会議所は10月17日、18日の両日、高岡市の富山産業展示館（テクノホール）で開催された「とやま環境フェア2015」に参画し、富山県自動車関係団体等を会員として構成されている「富山県低公害車導入促進協議会」と連名で屋内外展示場にブースを設け、「豊かで・安全で・環境に優しい『くるま社会』の実現を」をキャッチフレーズに総合的な啓発活動を行った。4日は3,400人、5

「とやま環境フェア2015」は、「水と緑に恵まれた富山県の豊かな環境を守るとともに、よりよい環境を創造するため、環境と経済が調和した低炭素社会の実現に向けた取り組み事例を含めた、エコライフの実践事例を楽しみながら見聞・体感し、エコライフの実践拡大」を目的として開催されている。当会議所は富山県において展開されている「エコドライブ推進大運動」事業に協賛すべく、今回の出展目的

## 第220回 会員研修会のご案内

超円高時に進めた新たな製品開発手法とモノづくり革新を原動力に、日本の自動車業界の収益力が回復してきました。しかし、情報通信と一体化した自動走行、炭素繊維などの新素材や新世代電池の実用化、水素社会の実現の中での燃料電池車の量産など、自動車の未来を左右する新たな非連続イノベーションに備える必要に迫られています。これらのイノベーションは、現在のパワーバランスを一気に覆す可能性を秘めており、日本の自動車業界は従来の枠を大きく超える技術革新の波にも乗らなければなりません。

一方、世界に目を向けると、アジアや南米だけではなく、アフリカなどでも自動車の普及が拡大し、これらの地域の収益化が重要になると見られています。しかし、新興国の収益化はグローバル戦略だけでは難しく、各地域のローカル戦略を加えた「グローバル力」が生き残りのカギを握っています。

こうした“地殻変動”の真ただ中にある日本の自動車業界は、果たして今後も世界をリードしていくことができるのでしょうか？ 自動車業界の1年を総括していただく12月恒例の会員研修会は、シティグループ証券在籍時は自動車担当のトップアナリストとしてご活躍さ

れ、現在は三菱UFJモルガン・スタンレー証券でアナリストのコーチ役を務められている松島憲之氏に再度、ご登壇いただくことになりました。アナリストとしての分析力に加え、経営トップへのインタビューや現場取材などに基づく経営・業界リサーチに定評がある松島氏に、2015年の日本の自動車産業を振り返っていただき、今後を展望いただきます。

記

日 時	平成27年12月8日（火）15時00分～17時00分
場 所	日本自動車会館1階「くるまプラザ」会議室
テ ー マ	「画期的な収益構造革新で稼ぐ力を取り戻す日本の自動車業界」 ～将来の非連続イノベーションに備える必要がある～
講 師	三菱UFJモルガン・スタンレー証券(株) エクイティリサーチ部エクイティリサーチ課 チーフリサーチアドバイザー 松島 憲之 氏
参 加 費	無料
締め切り	12月1日（火）
申し込み	FAX (03-3578-3883) まで

である、「環境にやさしい自動車（次世代自動車）の普及」、「自動車から排出されるCO2の削減に寄与するエコドライブの推進」等を図るための啓発活動を展開した。

屋外会場では、トヨタの燃料電池自動車「ミライ」(FCV)、三菱の「アウトランダー」(PHEV)、日産の「リーフ」(EV)の試乗・展示会を開催し、来場者の人気・関心を集めた。屋内会場では、当会議所が継続して行っている「エコドライブ」意識調査、「よい子のエコロジー約束手形」発行、日本自動車連盟(JAF)の「よい子のECOカード」発行、日本自動車会議所の協力を得て配置した状況判断・敏捷性を測定する「クイックアーム」の実施、「エコドライブに関するリーフレット、ステッカー、ティッシュ等の配布による啓発」などを行い、子どもから大人まで幅広い年齢層に人気を集め、大盛況のうちに啓発活動を終えた。

今後も当会議所は、「豊かで・安全で・環境に優しい『くるま社会』の実現を」をキャッチコピーとして、諸々の啓発活動をより一層展開していくことにしている。



**【第44回東京モーターショー2015】**が10月29日～11月8日までの11日間、東京・江東区の東京ビッグサイトで開催された。一般公開初日の22日には、東京モーターショー総裁の瑤子女王殿下のご臨席の下、開会式が行われ、主催者を代表し日本自動車工業会の池史彦会長が挨拶し、「東京モーターショーを最先端技術との心躍る出会いと感動をお届けする、世界一のテクノロジーショーとしたいとの思いで準備を進めてきました。環境や安全、自動運転など先進技術の競争は世界で激化していますが、東京モーターショーを先進テクノロジーや、クルマ

の新しい価値をお見せする日本のモノづくりのショーケースとしたいと思っています。今回のショーのテーマである『きっと、あなたのココロが走り出す』東京モーターショーになるものと期待しています」と述べた。その後、西川廣人副会長の開会宣言と瑤子女王殿下のテープカット＝写真＝で開幕し、世界11カ国の160社が技術力やデザインなどの斬新な発想を競い合いながら、クルマやバイクの楽しさと魅力を世界に向けて披露した。

今回のショーでは、最先端のクルマやバイクが多数出展されたことや、自動運転など最新技術に関心が集まっていたことなどに加え、さまざまなイベントを開催したことにより、今回も大勢の来場者でにぎわい、主催者によると81万2,500人が来場した。

開幕前の10月24日には「東京モーターショー60周年記念パレード」を東京モーターショー発祥の地、東京・日比谷で開催。各メーカートップ自らもハンドルを握り、クラシックカーから先進自動車まで約70台が日比谷・日本橋・銀座・芝公園のコースをパレードして開幕に向けた高揚感に一役買った。また、プレスデーの10月29日には、「日本ブランド」を世界に発信することを目的としたメディア向けイベント「Mobilityscape Tokyo 2015」を実施し、主催者の自工会正副会長5氏がインタラクティブなトークセッションを繰り広げ、各国のメディアに注目された。

ほかにも、プロジェクションマッピングや、東京モーターショーと連動して開催された体験型イベント「東京モーターフェス2015」などショーを盛り上げるイベントが行われ、今年もビッグサイトは連日大変な数の来場者でにぎわった。

## 訃 報

いすゞ自動車元社長  
日本自動車会議所元理事

### 飛山 一男氏

いすゞ自動車で社長、会長を務められた飛山一男氏が10月23日、逝去された。90歳だった。

飛山氏は社長在任中、昭和59年6月から平成元年6月まで当会議所理事を務められた。また、会長に就任後も再び当会議所理事に就かれ、平成4年6月から平成6年6月まで務められた。

# クルマは生活必需品! 過重で不公平・不合理な税金は 納得できません!

消費税10%時点で  
**自動車取得税**  
確実に廃止

自動車税  
・軽自動車税の  
**環境性能課税**  
反対!

廃止される  
自動車取得税の  
付け替えとなる

せっかく  
「自動車取得税」廃止で  
負担が軽くなると思ったのに  
新しく「環境性能課税」ができると  
また、負担が増えるの?

自動車重量税等の  
**当分の間税率**  
廃止

自動車税の  
**税率引下げ**

当分の間税率?  
「当分の間」って  
いつまでの税率?



**自動車ユーザーへの複雑で過重な税負担を簡素化・軽減すべきです。**

- 国際的にも重すぎる車体課税の軽減をすべきです。(欧米諸国と比べて約2～34倍の税負担)
- 軽自動車税(二輪車を含む)は、これ以上の負担にならないようにすべきです。
- ガソリン税・石油ガス税等に消費税がかけられている「Tax on Tax」は極めて不合理な仕組みであり、解消すべきです。
- ガソリン税、軽油引取税に上乗せされた「当分の間税率」は廃止すべきです。

JAF(日本自動車連盟) <http://www.jaf.or.jp>

自動車税制改革フォーラム

【自動車税制改革フォーラム】

日本自動車連盟(JAF) 日本自動車工業会 日本自動車販売協会連合会 全国軽自動車協会連合会 日本自動車部品工業会 日本自動車輸入組合 日本中古自動車販売協会連合会 全日本トラック協会 日本自動車会議所 全国自家用自動車協会 日本自動車整備振興会連合会 日本自動車リース協会連合会 日本バス協会 全国通運連盟 日本自動車車体工業会 全国ハイヤー・タクシー連合会 全国レンタカー協会 日本自動車タイヤ協会 日本二輪車普及安全協会 自動車用品小売業協会 全国自動車会議所連絡協議会 以上21団体 順不同

あい しゃ どう  
愛 車 道 (261)

東京モーターショーの楽しさ

会場へ一步入っただけで、身体中が華やかさに包まれてしまう。先端技術と流麗なスタイルを併せ持つ最新型車、それに寄り添う美しいコンパニオンなどが束になって視界に押し寄せ、嬉しさで頬が緩むのである。

各メーカーが英知の粋を結集した様々なクルマたちをワクワクしながら堪能し、広い会場を探検していると、ブルーに塗装された古式の大型トラックに出遭った。ガッチリした体格のレトロなスタイルからは頼もしい男らしさのようなものを感じる<写真>。説明板を見ると、『TX80型5トン積みトラック』日本の復興を支えた、いすゞ大型トラックの先駆け——とあり、ガソリンエンジン4サイクル水冷6気筒、総排気量4,390cc、全長6,655mm・全幅2,190mm・全高2,250mm、車両総重量8,095kg、木製平ボディなどといった諸元が記されていた。

係員に話を聞くと、昭和23年(1948年)製というから、終戦から3年が経ち、笠置シズ子の『東京ブギウギ』や岡晴夫の『憧れのハワイ航路』が大ヒットしていた頃だ。製造から約70年を迎える貴重なこの車両を丁寧にレストアし、当時の姿をよみがえらせている。いすゞ自動車では、こうした往年の名車を毎回ショーに展示し、今回で4回目になるが、2年後の2017年頃に藤沢工場の敷地内

に、現在倉庫に保存されている往年の車両やエンジンなどを展示するミュージアムを開館する予定であるという。



また一方で、SF映画に登場するような三菱ふそうの「つかむ」「すくう」「掘る」「砕く」のナックルブームクレーンを4基搭載した『スーパーグレートV スパイダー』(参考出品車)に感心するやら驚くやらで、その大きな赤いボディからはパワフル感と共に、機能を追及して製作されたものの特有のゾクゾクするような美しさが醸し出されていた。

映画と言えば、「007」のボンドカーをモチーフとした『アストン・マーチンDB9 GT』が展示されていて、映画ファンの筆者としては思わず目を皿にして見入ってしまったのであった。

このように、ショー会場では新型車だけではなく、思いがけないクルマなどに遭遇出来たりするので、誠に興味深くも面白い。筆者の感性を快く刺激し、覚醒させてくれる。

次回のショーにはどんなクルマが展示されるのだろうかと思うと、今からあれやこれやと思いを巡らせてしまう秋の一日であった。

(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11月1日現在) = 順不同 =

- |                       |                         |                        |                   |
|-----------------------|-------------------------|------------------------|-------------------|
| 一般社団法人 日本自動車工業会       | 公益社団法人 全国通運連盟           | 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会     | 山形県自動車団体連合会       |
| 一般社団法人 日本自動車部品工業会     | 公益社団法人 日本バス協会           | 一般財団法人 日本自動車研究所        | 一般財団法人 福島県自動車会議所  |
| 一般社団法人 日本自動車車体工業会     | 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 日本自動車機械器具工業会    | 東京都自動車会議所         |
| 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会     | 一般社団法人 全国家用自動車協会        | 一般財団法人 日本自動車査定協会       | 一般社団法人 神奈川県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会   | 一般社団法人 日本損害保険協会         | 一般財団法人 全日本交通安全協会       | 一般社団法人 静岡県自動車会議所  |
| いすゞ自動車販売店協会           | 石油連盟                    | 公益財団法人 日本自動車教育振興財団     | 一般社団法人 愛知県自動車会議所  |
| トヨタ自動車販売店協会           | 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 日本鉄リサイクル工業会     | 一般社団法人 岐阜県自動車会議所  |
| 日産自動車販売店協会            | 一般社団法人 全国自動車標板協議会       | 全日本自動車部品卸商協同組合         | 一般社団法人 三重県自動車会議所  |
| UDトラック販売協会            | 一般財団法人 自動車検査登録情報協会      | アイ・ティ・エスジャパン           | 一般社団法人 富山県自動車会議所  |
| 日野自動車販売店協会            | 一般社団法人 全国レンタカー協会        | 公益社団法人 自動車技術会          | 一般社団法人 石川県自動車会議所  |
| 三菱自動車販売協会             | 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会    | 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 福井県自動車会議所  |
| 三菱ふそうトラック・バス販売協会      | 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 自動車再資源化協力機構     | 一般社団法人 大阪自動車会議所   |
| 全国スバル自動車販売協会          | 一般社団法人 自動車公正取引協議会       | 一般財団法人 日本ガス協会          | 一般社団法人 徳島県自動車会議所  |
| ダイハツ自動車販売協会           | 全国自動車検査登録印紙売捌人協議会       | 一般社団法人 日本自動車運行管理協会     | 一般社団法人 香川県自動車会議所  |
| 全国マツダ販売店協会            | 一般財団法人 関東陸運振興センター       | 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会 | 愛媛県自動車会議所         |
| 全国フォード販売店協会           | 一般社団法人 東京都トラック協会        | 一般社団法人 自動車用品小売業協会      | 高知県自動車会議所         |
| スズキ自動車販売店協会           | 一般社団法人 神奈川県トラック協会       | 一般社団法人 日本オートオークション協議会  | 一般財団法人 大分県自動車会議所  |
| ホンダ自動車販売店協会           | 一般社団法人 日本道路建設業協会        | 日本中古車輸出業協同組合           |                   |
| 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会    | 一般社団法人 日本ゴム工業会          | 全国オートバイ協同組合連合会         | (ほかに企業会員84、推薦会員3) |
| 日本自動車輸入組合             | 一般社団法人 日本塗料工業会          | 日中投資促進機構               |                   |
| 一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会 | 板硝子協会                   | 一般社団法人 青森県自動車団体連合会     |                   |
| 一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会  | 日本自動車車体整備協同組合連合会        | 一般社団法人 岩手県自動車会議所       |                   |
| 一般社団法人 日本自動車機械工具協会    | 一般社団法人 日本交通科学学会         | 一般社団法人 宮城県自動車会議所       |                   |
| 公益社団法人 全日本トラック協会      | 一般社団法人 日本陸送協会           | 一般財団法人 秋田県全自動車協会       |                   |