



特集 信号機のない交差点・ラウンドアバウト

一般社団法人 日本自動車工業会



時間に縛られない自由さが
クルマの心地よさ。

寄り道は クルマならではの 旅の楽しみ！

思わぬところで、
えっ、スゴイ！って感動や、
なにコレ？っていう驚きや、
ワ～っ！っていう楽しみに会える。

素敵なワクワクを
たくさんみつけよう！

さあクルマで、
Let's YORI-MICHI Drive!

安全運転で楽しいドライブ!!

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-unten.com>

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館

CONTENTS

特集 信号機のない交差点・ラウンドアバウト

交通システムとしてのラウンドアバウトの効果 2
／名古屋大学大学院環境学研究科 都市環境学専攻 教授 中村 英樹

ラウンドアバウトはどう走る 9
／交通ジャーナリスト・自動車評論家 清水 草一

連載 クルマの楽しさ、素晴らしさとは 第64回

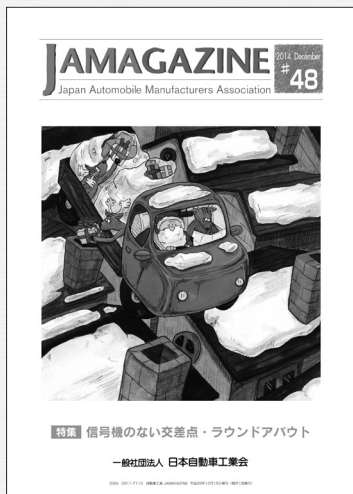
懐かしむだけじゃない、クルマの楽しさを次世代に伝える、
旧車イベント 15
／JAMAGAZINE編集室

記者の窓

「人生を豊かにするクルマ」 18
／共同通信社 高司 翔一郎

Topics

●第44回東京モーターショー2015 19
－「SMART MOBILITY CITY 2015」の開催概要決定－



表紙イラストレーション

クルマのある風景

ふじのりょうた
藤野 遼太

武蔵野美術大学 視覚伝達デザイン学科

車に乗るときのワクワク感や、何か楽しいことがおこる感じをイメージして描きました。車に乗って出かけたくなるような感じを出そうと思いました。

『JAMAGAZINE』では表紙に、美術を専攻している大学生などの皆さんの作品を掲載しています。

交通システムとしてのラウンドアバウトの効果

名古屋大学大学院環境学研究科 都市環境学専攻(交通工学) 教授 中村 英樹

1. はじめに

平成25年6月の道路交通法の一部改正において、ラウンドアバウトが「環状交差点」として規定され、今年9月1日には同法が施行となった。本法が整備されたことで、日本におけるラウンドアバウトの法的位置づけや通行方法が明確になり、今後の普及が大いに期待されている。ラウンドアバウトが環状交差点というひとつの交差点として位置づけられることにより、ラウンドアバウトにおける規制標識類の簡素化も可能となり、利用者にとってよりわかり易いものとなることも期待できる。

また、これに先駆けて平成25年3月、長野県飯田市東和町交差点において、信号交差点のラウンドアバウト化が実現した(図1)。これは、信号機を撤去して交差点の形状・運用をラウンドアバ

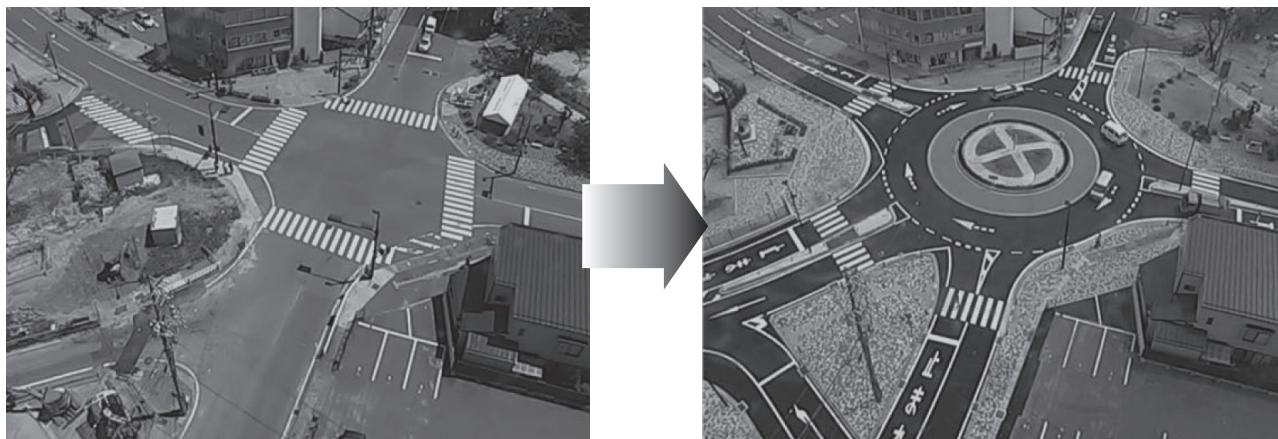
ウトに変更するという、日本初のまさに画期的な事例である。最近では、このほかにも各地でラウンドアバウトの社会実験や導入の事例が増え、日本においてもようやくラウンドアバウトの実用展開に向けての環境が整ってきた。

その一方で、ラウンドアバウトの定義や機能・特徴などについて、いまだに誤解がある場合も多く、ラウンドアバウトに関する正しい認知とその利用方法の理解が、今後の普及の鍵にもなると考えられる。そこで本稿では、ラウンドアバウトの定義、特徴や効果などについて概説する。

2. ラウンドアバウトの定義

ラウンドアバウト(Roundabout)とは、『環道交通流に優先権があり、かつ環道交通流は信号機

図1●日本初の信号交差点のラウンドアバウト化改良(平成25年3月供用開始)
(長野県飯田市東和町交差点, 写真: (株)飯田ケーブルテレビ)



注) 右側のラウンドアバウトの写真では「止まれ」の路面標示がされているが、平成26年9月の改正道路交通法施行以降は「ゆずれ」となっている。

や一時停止などにより中断されない、円形の平面交差点の一方通行制御方式¹⁾のことを指す(図2)。このため、「円形の平面交差点(ロータリー)」イコール「ラウンドアバウト」ということではない。流入車両が環道交通流より優先されるもの、環道交通流が信号機により制御されるものや、駅前ロータリーなど交差点でないもの、駐停車機能を備えているものは、ラウンドアバウトではないので注意が必要である(図3)。

仮にこの優先・非優先の関係が逆転し、流入交通が優先であると、図4に示すように環道部の交通流がロックしてしまうのである。このような流入交通が優先であったり、優先・非優先の関係が明確でない円形の「トラフィック・サークル」や「ロータリー」などと、上記の近代的ラウンドアバウトが混同される誤解がいまだに多い。19世紀から、欧州都市の中心部などではシンボルとしてサークルやスクエアといった広場が設けられ、その周囲を人馬が行きかっていた。当時は、広場に入る方と広場の中にいる方のどちらが優先かなどといったことは、特に決める必要がなかったことは言うまでもない。その後20世紀になって自動車が利用するようになり、交通量が増えてくると、このような優先ルールが不明確な状態、あるいは流入側優先では、著しい混乱が生じることとなったのである。日本を含む各国で、かつての流入側優先のロータリーが駆逐されていったひとつの大きな理由がまさにこれである。

ラウンドアバウトにおける環道側車両優先ルールは、英国の off-side priority rule に始まる。off-side priority rule とは、日本と同様の左側通行である英国の道路における中央側優先、すなわち流入車両から見て環道側優先を意味する。これは、英国道路研究所(Road Research Laboratory; 現TRL)で大規模な実証実験を行ったところ、環道側優先とすることでラウンドアバウトの交通容量の増大、遅れの減少、安全性の向上が認められ

図2●ラウンドアバウトにおける優先・非優先

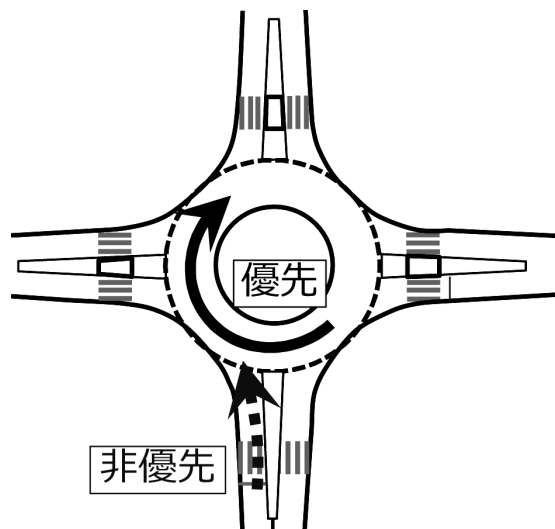


図3●ラウンドアバウトの位置づけ

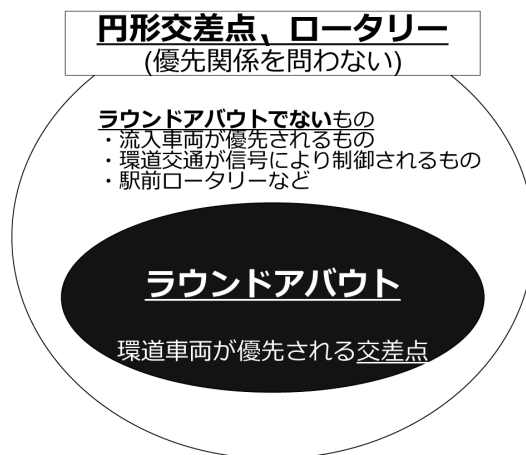
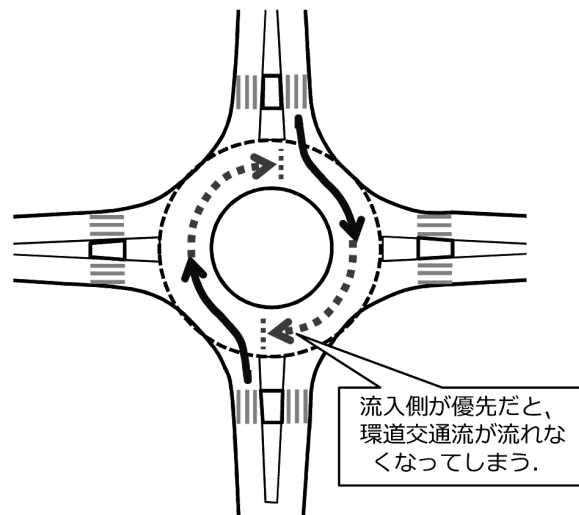


図4●流入車優先による環道交通流のロック



たことから、1966年に道路交通法（Road Traffic Act）で定められたものである。

3. ラウンドアバウトの種類

ラウンドアバウトは、流出入部や環道の車線数の違い、設置箇所の違い、中央島への乗り上げの可否などにより、コンパクトラウンドアバウト、多車線ラウンドアバウト、ミニラウンドアバウト、などに分類される。最近では、オランダで開発されたターボラウンドアバウトという形式も欧州で増えてきている。日本では、車両の速度抑制による安全性向上効果、スペース制約、右折方法などの観点から、流出入部、環道とも1車線で、車両が中央島へ物理的に乗り上げることができない構造を持つ、コンパクトラウンドアバウトが、少なくとも初動期には望ましいと考えられる。

4. ラウンドアバウトの構成要素

図5に、ラウンドアバウトの基本的な構成要素を示す。これらのうちの主要なものの機能について、次に説明する。

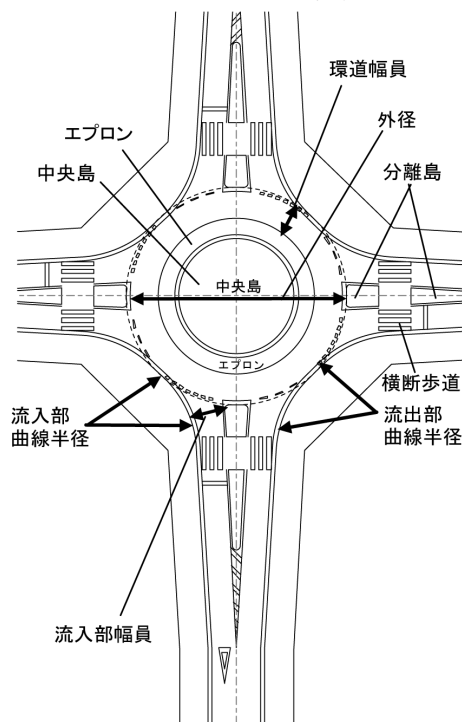
(1) 外径 (diameter)

ラウンドアバウト交差部（円形部）の外側の直径を指す。外径が大きくなれば、必要な用地も大きくなることは言うまでもないが、このとき円の内部の曲線が緩くなるため、走行速度が上昇することとなる。

(2) 中央島 (central island)

ラウンドアバウト中央部に、環状にマウントアップされ（段差が設けられ）ている部分。中央島が小さすぎると、この交差点を直進する車両が直線的にショートカットをすることを招き危険である。大きすぎると、環道部分が狭くなり走行しに

図5●ラウンドアバウトの構成要素¹⁾



くくなる。

(3) 環道 (circulatory roadway)

中央島周囲の車道で、車両が（左側通行の場合）時計周りに一方通行で走行する部分。この幅員を環道幅員という。環道幅員が広すぎると、環道での併走や車両動線の乱れや駐停車を招くため好ましくない。逆に狭すぎると、大型車が走行しにくくなる。

(4) エプロン (apron)

環道と中央島間に設置される、縁石・敷石等により段差がつけられた部分。大型車が環道部のみでは内輪差のため狭くて走行できないため、大型車はこの部分も利用して走行するためのスペース。仮にこの部分の幅も環道としてしまうと、小型車の走行の自由度が必要以上に上がってしまい、速度上昇や併走、動線の乱れを生ずるため好ましくない。図1の飯田市東和町ラウンドアバウトでは、日本で初めて2cmの段差付きエプロンを

採用した。その後、平成26年9月1日に開通した長野県須坂市野辺ラウンドアバウトでは、エプロンをより効果的なものとするため、テーパ部2cm、高さ5cmの段差を設け、大きな効果を発揮している(図6)。ゼブラ状の路面標示をペイントすることだけでエプロンの代用を狙った例もあるが、ドライバーが通行に慣れるにしたがって次第にゼブラ上をショートカットすることとなり、段差付きエプロンのような速度抑制・動線誘導の効果はさほど期待できないという結果が得られている。

図6●高さ5cmのエプロン(須坂市野辺町)



(5) 分離島 (splitter island)

ラウンドアバウト流入部／流出部に設置される、ラウンドアバウトへ流入する車両と、流出する車両とを分離するための交通島(図7)。特に大型の流入車と流出車が鉢合わせした際に、オーバーハング部が接触することを防ぐことができる。また、流入部での分離島形状を、流入車両が左側に向くように設計することで、流入部での右折、すなわち逆走を防ぐことができる。また、分離島を設置することで、後に述べる歩行者の二段階横断が可能となる。このように、分離島には多くの効用があるので、可能な限り分離島を構造物として設置することが望ましい。但し、分離島を設置することにより、一般には外径を大きくせねば大型車が転回できないことが多いため、分離島のない場合よりも大きな用地が必要となるのが一

般的である。

(6) 流入部と流出部 (entry/exit)

単路部から環道へ流入する流入部には、ある一定の流入部幅員を取って曲線を配置する。ラウンドアバウトの流入／流出の形態は、基本的に合流／分流であるので、これらがスムーズにできるよう設計する一方で、速度が上昇しないように配慮することも必要である。

(7) 横断歩道 (crosswalk)

ラウンドアバウトの流出部に横断歩道を設置する場合、流出部については横断歩道に歩行者がおり停止する場合に環道上の交通流を妨害しないよう、車両1台が待機できる程度のスペースを取る必要がある。但し、横断歩道の位置が流出部から下流になればなるほど、流出車両の速度が上昇しがちであるので、注意が必要である。流出車両や横断歩行者が少ない場合には、このスペースは短縮あるいは省略をしても良いと考えられる。

一方、流入部については、流入車が横断歩道手前と環道外縁の「譲れ線」手前の2ヵ所で進路を譲ることになることを防ぐため、横断歩道をできるだけ環道側に寄せることで、これを一度で済むようにすることが一般に好ましい。

これらのことから、現場での車両・横断歩行者の交通量に応じて、設置位置を注意深く決定することが必要である。

分離島が設置されていれば、これを安全地帯として横断歩道を二段階に分割し、「二段階横断歩道」とすることができる(図7)。日本の横断歩道では、分離島が設置されていないために道路の上下線を一気に渡りきらねばならない箇所がほとんどであるが、図7のように二段階横断歩道とすることで、まず右を確認して分離島まで渡り、その後左を確認して渡りきる事が可能となる。これより横断機会が増すだけでなく、それぞれの横

断歩道部の長さが短くなることで、安全性が向上するといった効果があり、信号機に頼らなくても安全な横断をすることが可能になる。このため、欧米のラウンドアバウトでは標準的な構造となっている。横断歩行者の安全対策をさらに効果的とするために、押しボタン式の歩行者注意喚起信号を設置したり、横断歩道路面の端に発光鉄を設置するなどの対策も考えられる。

図7●流出入部の分離島と二段階横断歩道



5. ラウンドアバウトの効果

次に、ラウンドアバウトのもたらす各種の効果のうち、主なものについて述べる。

(1) 交差点部における安全性向上

ラウンドアバウトは、中央島の存在により交差点通過速度の抑制が可能であり、進行方向を問わず環道内走行速度がほぼ一定となる。これらにより事故損失の軽減が可能である。いわゆる出合い頭や右折対直進といったダメージの大きい衝突事故は生じ得ない。また、環道が一方通行であるため、流入時の安全確認が容易である。このほか、Uターン機能による連続的中央分離構造の実現などをはじめ、安全性向上に寄与する多くの長所を持つ。海外各国では、信号交差点及び無信号交差点をラウンドアバウトに改良した場合において、改良前と比較して事故件数、特に人身事故件数が

5~9割減少したという多数の報告がある。日本で最近ラウンドアバウト化された交差点における重大事故はこれまでのところ報告されておらず、事故の頻発していた改良前の状況に比較して大幅に安全性が向上している例が多い。

(2) 遅れの削減による交差点の円滑性向上

ラウンドアバウトでは、環道を走行する車両が存在しなければ、利用者が随時交差点に進入することが可能であるため、特に閑散交通需要時における遅れ、ひいては区間旅行時間の大幅な削減が期待できる。

(3) 特殊交差点処理能力（効率）の向上

五差路以上の多枝交差点は、通常の四枝（十字）交差点に比べ利用者動線の交錯点が格段に多くなるが、ラウンドアバウトの導入により、交錯点の数を大幅に削減することが可能である。また、多枝交差点や変形交差点で信号制御する場合には、一般に複雑な信号表示設定を行なう必要があるため、1流入部あたりの青時間の比率が必然的に小さくなり、待ち時間も大きくなり易い。これに対してラウンドアバウトでは、交差点の流入枝数によらず、交通需要が少ない場合には大幅に待ち時間を削減することが可能である。

(4) 少ないライフサイクルコスト・環境負荷

ラウンドアバウトは、道路照明以外に電力を使わずに交差点を運用できる。これはコスト節減につながるだけでなく、停電時にもマンパワーに頼ることなく交差点を安全かつ自律的に機能することを可能とする。また、赤信号時のような長い時間車両を停止させることがないためアイドリング時間を少なくでき、環境負荷の観点からも優れている。

(5) 右左折車線不要

交差点における右左折・直進の全方向の交通が同一の流入部から流入すれば良いので、流入部に右折車線が不要になる。節約されたこのスペースは、二段階横断における横断歩行者滞留スペースとするなど、他の用途への利用が可能となる。

6. ラウンドアバウト 適用上の留意点

ラウンドアバウトには以上のようにさまざまなメリットが認められるが、多くの場合、渋滞対策とはなりえないことに留意が必要である。通常の一般的な十字の平面交差点においては、ラウンドアバウトの交通容量は信号交差点に比べて低い場合が多いため、交通需要の多い交差点にラウンドアバウトを適用すること、及び交通渋滞対策を目的としてラウンドアバウトの導入を図ることは不適切である。但し、多枝交差点や折れ足・食い違い交差など特殊な交差点であるために、信号制御を行うと十分な交通容量が確保できないような場合において、ラウンドアバウトとすることで処理能力を増大できる可能性もある。

ラウンドアバウトの交通容量（処理能力）は、環道部への流入機会の多寡によって、流入部交通容量として決定される。このため、枝数や各流入部からの方向別交通量の組み合わせや、横断歩行者交通量にもよるが、ひとつの流入部の時間交通容量で800 [台/時] 程度であると推定される。交差点合計日交通量で10,000 [台/日] 以下であれば問題なく機能するし、15,000 [台/日] であっても可能な場合が多い。このような交通条件を満足する交差点は、日本でも地方部をはじめとして無数に存在する。

処理能力を向上させるためには、ラウンドアバウトの流入部・環道・流出部の車線数をそれぞれ増やすことが考えられ、海外に多くの事例がある。しかしながら、車線数を増やすためには外径を大

きくする必要があり、大きな用地が必要となるだけでなく、これに伴って走行速度上昇を招くこと、環道内での車線変更等の動線の交錯機会が増えること、環道の内側車線はラウンドアバウトから流出しにくくなるために利用されにくいこと、などといった側面もあるため、その適用には慎重な判断が求められる。

7. ラウンドアバウトの 適用場面

ラウンドアバウトは、用地条件と交通量条件さえ満たせば、地方部/都市部を問わず、あらゆる箇所に適用可能である。たとえ都心部であったとしても、交通量が少ない細街路どうしの交差点などでは適用することが可能であり、海外では数多くの事例がある。逆に、大都市の幹線道路のように、交通量が多く車線数が多い道路の交差点には向いておらず、これらの交差点では信号交差点や立体交差が適している。

特にラウンドアバウトの設置が効果的な場面としては、道路の種類や地区の性格が変化する場所である。例えば、地方部におけるバイパスや観光道路など往復2車線道路の起終点部、バイパスの出入口と旧道との連結部、道の駅や防災拠点の出入口、スマートインターチェンジと一般道路の接続部、住宅地や市街地の境界部などが、コンパクトラウンドアバウトの効果的な適用場面として挙げられる。

8. 災害に強い ラウンドアバウト

未曾有の東日本大震災後の数多くの信号機の機能不全による各種の経験は、ラウンドアバウトの導入意義を、災害に強い交差点形式としても一層強調することとなった。ラウンドアバウトであれば、仮に津波の被害に遭ったとしても、道路構造自身が大きく損壊していなければ、路上の障害物

を取り除くことにより、電力に頼らず「自律的」に機能するのである。平時から利用者がラウンドアバウトに慣れ親しんでいれば、災害時に警察官の交通整理がなくとも、平時とほぼ同様に安全に機能するはずである。

世界的に見ても宿命的に自然災害の多い国土を持つ日本においては、ラウンドアバウトの導入を目下盛んに進めている欧米諸国以上に、その意義があると考えられる。

9. おわりに

日本のラウンドアバウトは、まだ緒に就いたばかりの状況である。まずはラウンドアバウトの定義や利用方法に関する正しい認知促進を図るとともに、環道交通優先や方向指示器の出し方といった交通ルールの一層の周知徹底が必要であり、これには学校や地域社会で交通教育の機会を設けていく必要があると考えられる。

また本稿では、ラウンドアバウトの構成要素に関わる細かな設計技術についても紙面を割いて述べたが、これはラウンドアバウトでは交通運用を信号制御に頼らないぶん、利用者を自然と導くようなラウンドアバウトの設計技術の果たす役割が極めて重要であるからにほかならない。これらの技術の普及・高度化も図っていかねばならない。

今後の本格的な普及に向けて、特に初動期は、失敗例を作らないことが何より重要であることは言うまでもない。そのためには、適切な箇所へ導入せねばならないが、その際にはラウンドアバウトをそのもの単体ではなく、街づくり、道路ネットワーク計画全体の中で、欠かせない部品（装置）のひとつとして捉えることが必要であろう。

今後日本は本格的な人口減少、超高齢化社会を迎えるが、その際には生活拠点のコンパクト化やそれらを効率的にネットワークで結ぶ効率的な国土、都市計画が必要となっている。コンパクトに

集約した生活拠点では歩行者も多く、速度を抑制する必要があるが、ラウンドアバウトを集落や市街地中心部、商店街出入口などにシンボルとして設置したり、生活道路などに速度抑制デバイスとして設置することで、安全・安心で魅力的な街づくりに役立つことができよう。また、都市や拠点間の連絡道路では、比較的短時間で効率的移動を担保する必要があるが、このような場面においてもラウンドアバウトは安全で信頼性が高く快適な道路交通システムのために大きく寄与するはずである。

(なかむら ひでき)

参考文献

- 1) (社) 交通工学研究会：ラウンドアバウトの計画・設計ガイド Ver.1.1、2009.

ラウンドアバウトはどう走る

交通ジャーナリスト・自動車評論家 清水 草一

1. 「これは一時停止ですか？」

日本人がヨーロッパでクルマを運転する際、気をつけるべき点として、ガイドブックなどで真っ先に取り上げられるのが、「ラウンドアバウト」の存在だ。

日本でも、2013年の法改正によって「環状交差点」の設置が認められたが、まだほんの少数であり、実際に通過したことのあるドライバーは少ない。慣れない日本人ドライバーにとっては、ヨーロッパの道路にこれでもかとはばかりに登場するラウンドアバウトは、確かに注意すべきポイントだ。

先日私は、ヨーロッパでのドライブが初体験の2名とともに、主にイタリアをドライブ旅行した。彼ら2名は、初めてラウンドアバウトに差し掛かったとき、判で押したようにこう尋ねた。

「これは手前で一時停止ですか？」

片方のドライバーは、すでに旅行中、何度もラウンドアバウトの通過を同乗経験していたのに、いざ自分がハンドルを握るや、最初のラウンドアバウトでまったく同じ質問を發した。日本人の感覚では、「これはたぶん一時停止だろう」と感じるのである。

しかしヨーロッパのラウンドアバウトでは、一時停止の義務はない。あるのは「道を譲れ」という義務だけだ。つまり、ロータリー部を走っているクルマが優先。場合によっては停止する必要があるが、ロータリー部にクルマがいなければ、

速度を落とすだけで進入してかまわない。

どれくらい速度を落とせばいいのかは、その時々状況や、ラウンドアバウトの形状（主にロータリーの半径）による。つまり、

その1) ラウンドアバウトではハンドルを切る必要があるので、最低限、曲がり切れるくらいまでは、速度を落とさなければならない。

その2) ロータリー部を進行してくる優先車両と鉢合わせになったら、停止して待たなければならないので、停止できるくらいまで落とさなければならない。

このあたりは阿吽の呼吸なので、実際に走って慣れるしかないし、実際に走っていれば、個人差はあるだろうが、それほど苦勞せず慣れることができる。

つまり、日本人が初めてヨーロッパを走る際にアドバイスするとすれば、「ラウンドアバウトは手前で一時停止しなくてもいい。むやみに一時停止するとホーンを鳴らされ、追突される恐れもある。但し、ロータリー内が優先なので、クルマが来たら道を譲ること。あとは周囲のクルマに合わせればそれでいい」ということになる。

2. 高い利便性と安全性

さて、このヨーロッパのラウンドアバウト、実際に走るとどうか。

基本的には、実に素晴らしいシステムだ。特に郊外部では、まったくもって合理的。この合理性に

は、利便性や安全性などさまざまな面が含まれる。

利便性は主に、信号待ちをする必要がないという点にある。交通量が少なく、流れがスムーズな郊外部の道路では、信号が無駄に感じる事が少なくない。ヨーロッパでは、そういう交差点は99%以上ラウンドアバウトになっている。停止も信号待ちの必要もない。もちろん設置や維持に費用のかかる信号そのものがいない。ドライバーは速度を落として通行すればそれでいいので、快適かつ省エネにもなる。

安全性は主に、「片側だけに注意すればいい」という点と、「相互の速度が比較的低い」点、加えて「互いのクルマの進行角度が浅くなるので、衝突しても衝撃が小さい」という点にある。

ラウンドアバウトでは、すべてのクルマが、実態として20~40km/h程度まで減速して進入している。しかも、右側通行の場合なら左側、左側通行なら右側から来るクルマだけに注意すればいい。これが高い安全性のポイントだ。

対歩行者の安全性はというと、郊外の場合、歩行者そのものがいないので、横断歩道もない場所が多いが、都市部のラウンドアバウトでは、横断歩道はロータリー手前の直線部に設置される。基本的にロータリー内には横断歩道はない。欧米では歩行者絶対優先なので、信号のない横断歩道に歩行者が待っていたら、クルマは絶対的に停止の義務がある（日本でも法規上はそうだが、まったく守られていない）。いや、欧米の歩行者は横断

歩道で待つことはなく、「クルマは止まるもの」と決めてかかってどんどん渡ってくるので、クルマは止まらざるを得ないとも言える。これが、信号なしでクルマを流す前提となっている。

よって、ラウンドアバウトを日本に導入するにあたっては、この交通実態の差が壁になる。ラウンドアバウトの利点は信号がいないことだが、日本では、交通量の多い道路では、信号がないと歩行者が横断しづらい。

3. 通常の交差点が怖くなる

クルマ対クルマのみを考えると、ラウンドアバウトでは、優先車両が来るのは右が左のどちらかだけ。日本と同じ左側通行のイギリスなら右側だけだ。どちらかだけに注意を集中すればいいので、安全性が高まる。

たとえば今回の旅行では、イタリア・スイス・フランスの田舎道を延々走り、無数のラウンドアバウトを通過したが、田舎にもごくまれに、通常の信号のない交差点があり、そこでは高いリスクを感じた。

それは、ごく普通のT字路だった。こちら側の道路が優先道路に突き当たり、一時停止で右左折するタイプの、日本ならどこにでもある交差点だ。この平凡な交差点が、ラウンドアバウトと比較して、非常に危険に思えたのだ。

なぜなら、T字路では左右両方向を確認する必



ヨーロッパ郊外部の一般的なラウンドアバウトの例（スイス）。手前から道路案内標識がある。郊外部のため横断歩道はない



要があるし、どちらに曲がるにしても、仮に衝突事故が起きたら、いわゆるTボーンクラッシュになるリスクがある。ヨーロッパの田舎は、一般道でも制限速度が最高100km/hと高い。即、死亡事故につながる。

日本では制限速度も実態速度もそれほど高くはないので、そのぶんリスクは減少するが、しかし自分は母国で、いつもこんなに神経を使う作業をしていたのかと思ひ知らされた。つまり、それほどラウンドアバウトは「いい」ものなのである。

実際、ラウンドアバウトの安全性はデータで実証されており、交通事故件数で見ると、おおむね半減するという調査結果もある。

ただイタリアでは、ロータリー部でウィンカーを出さないクルマが8割以上で、そこには気を使う必要があった。ラウンドアバウトのロータリー部から退出する際は、本来ウィンカーを出して合図するのだが、イタリア人はもともと交通法規にズボラで、これを怠るドライバーが大部分なのである。ウィンカーを出してくれないので、ロータリーを回ってくる優先車両が、自分の手前でロータリーから出るのか、そのまま回って来るのか、直前まで判断できず、相手がハンドルを切るか切らないかに全神経を集中することになる。

これは逆説的に言えば、「相手の運転に敏感になる」という利点もなくはないが、ドイツなら99%のクルマはウィンカーで合図してくれるので、断然判断がスムーズだ。

なお、退出の際のウィンカーは、ロータリー部を出る直前に出さなければ意味がない。早くからウィンカーを出しすぎると、どこで退出するのか周囲に判断できなくなるからである。

4. パリ凱旋門の12差路

このように素晴らしい利点を持つラウンドアバウトだが、決して万能ではない。

ラウンドアバウトは、交通量が少ない交差点では極めて有効だが、交通量が多く、車線数が多くなるにつれ、弊害が目立ってくる。

例えば、片側3車線の道路がラウンドアバウトに突き当たるとする。ラウンドアバウト手前ではクルマは基本的に外側車線（日本なら左側）に寄ることになっているが、すべてのクルマが左車線に寄ったら、それだけで渋滞が起きる。

交通量が増えるにつれ、内側車線からもラウンドアバウトにアプローチするクルマが増えることになるが、内側車線のクルマは、ロータリー内でも内側を走ることになる（太い道路に接するラウンドアバウトでは、ロータリー内もそれに見合った幅が持たされる）。進入時、優先車両がロータリーの内側を走っていれば、空いている外側に入っただけタイミングが難しくなり、流れが滞る。

そのため、ラウンドアバウトに信号が設けられるケースもある。しかしこれでは本末転倒で、ラウンドアバウトの意味がない。

その代表例が、パリ・凱旋門の周囲を取り巻く巨大ラウンドアバウト（シャルル・ド・ゴール広場）だろう。

ここは12差路の中心に凱旋門がある。凱旋門ができたのは19世紀前半、12本の放射道路は、19世紀後半のナポレオン三世によるパリ大改造計画による。計画当時はまだ自動車も発明されておらず、この広場は、凱旋門の栄光を讃えるのが目的だった。その後20世紀に入って間もなく、馬車や自動車の増加に合わせ、ラウンドアバウト運用されるようになった。

が、12本の道路がひとつのロータリーに集中したら、ロータリー部の交通容量が不足するのはある意味当然で、現在ここはパリの交通の難所になっている。信号も設置されているが、それでも渋滞時には、ラウンドアバウト内のクルマが詰まっ

て、ブロッキング現象寸前になる。ロータリー内は非常に幅が広く、何重にもクルマが並ぶが、一番内側の車線から退出するのは、パリでの運転に熟練していなければ難しい。パリ在住の知人はそれを「もうメチャクチャ！」と形容する。

シャルル・ド・ゴール広場ほどではなくても、交通量の多い大都市内のラウンドアバウトは、必ずしも信号交差点より優れているとは言えない。

5. ラウンドアバウト渋滞とは

今回の旅行で私は、宿泊したモデナ市内のホテルの部屋が、たまたまラウンドアバウトに面していたため、じっくり観察することができた。

早朝、交通量が少ない時間帯は、郊外部同様、まったくスムーズに機能する。しかし通勤時間帯になるにつれ、小さな渋滞が頻発するようになった。

そのきっかけは、横断歩道だった。信号のないラウンドアバウトでは、常に横断歩道の歩行者が絶対優先。歩行者が途切れなければ、クルマは進行できない。つまり、ひとつの横断歩道を渡る歩行者が多いだけで、そこをネックに、ロータリー内すべての交通がストップしてしまうこともありうる。

よって最終的には、信号を設置せざるを得なくなる。歩行者用の押ボタン式信号が適しているが、さらに混雑すると、シャルル・ド・ゴール広場のように、進入交通を信号でコントロールすることになる。こうなると、クルマが常時通過可能とい

うラウンドアバウトの利点が消滅する。信号のあるラウンドアバウトは、ラウンドアバウトの廃墟だと言ってもいい。

弱点はもうひとつある。ラウンドアバウトは、通常の交差点と違って、交差点内を空けておく義務がない。と言うより、空けておいたらいつまでも進行できない。よって、全方向のクルマがどんどんロータリー内に入ってくる。この状態で、ロータリー部を出た先に渋滞があると、そこをネックに渋滞が延び、ロータリー内がブロックされてしまう。結果、ひとつの渋滞が、時計回り（左側通行の場合）で、全方向に波及していく。

6. 一時停止させるべきか

こうしたことを考えると、日本でラウンドアバウトを導入すべきなのは、用地の余地がある、あるいはすでにロータリー部が存在する、交通量が比較的少ない交差点ということになる。現在の数少ない導入例は、すべてそういう交差点だ。

東京都では、多摩市桜ヶ丘に実例があるので、足を運んでみた。

この交差点は、昭和30年代から京王帝都電鉄によって開発が始まった桜ヶ丘住宅にある。桜ヶ丘住宅は、多摩の田園調布とも呼ばれる高級住宅地だ。そんな一角の五差路にモダンなロータリーが設けられ、今回の法改正に従って、環状交差点すなわちラウンドアバウトに改装された。



ヨーロッパ都市部の一般的なラウンドアバウトの例（イタリア）。右はロータリー内での小さな渋滞。原因はロータリー反対側の横断歩道だった

形状は、ヨーロッパのものと同様。中心に植栽を持つロータリー部があり、時計回りの一方通行になっている。

ロータリー入口の手前には、それぞれ横断歩道があり、そこで一時停止となっている。但しロータリー部入口は、高速道路の合流路同様の「点線」で、2段階の一時停止義務はない。

日本の環状交差点で、法規上義務づけられたのは、「進入時の徐行」及び、「ロータリーを進行するクルマの進行妨害をしてはならない」（ロータリー内優先）の2点で、一時停止の義務はない。

しかしこの交差点では、ロータリー部の直前にある横断歩道前で、一時停止を義務づけている。横断歩道での一時停止は、ロータリー部から退出する側には課せられていないので、横断歩道に対するものというより、ロータリー部進入に際して、と解釈すべきだろう。日本初のラウンドアバウトである長野県飯田市の吾妻町及び東和町交差点でも、同様の運用になっている。

ラウンドアバウト進入前に一時停止を義務づけると、クルマ側の利便性や快適性が損なわれる。しかし日本の交通実態を考えると、現状致し方ないだろう。日本人の感覚にもマッチしている。

確かに一時停止はわずらわしいが、それでもこの桜ヶ丘交差点を通過すると、どこかヨーロッパの風を感じ、エレガントな気分になった。この交差点は交通量が少ないこともあって、これで問題

なしと思われた。

7. 信号の方が楽!?

しかし、今後日本でラウンドアバウトの設置を広げていくにあたっては、いろいろと課題がある。

まず何より、今後もロータリー部手前で一時停止をさせるなら、交通容量上、幹線道路への設置は難しい。

ヨーロッパでもラウンドアバウトがあるのは、日本で言う「2級国道」以下の道路。ヨーロッパの場合、1級国道は準高速扱いで、交差点のない立体交差が基本なので、自然とこうなる。その立体交差にしても、コンクリート構造物が目立たないように、周囲の景観に溶け込むように造作されている。ヨーロッパの中では比較的貧しく、巨額の債務に苦しんでいるイタリアやスペインですらそうなのだから、彼等の道路インフラの格差は、依然として極めて巨大だ。

もともと道路インフラが貧しく、交通容量に対する交通量が非常に多い日本では、ラウンドアバウト手前で一時停止をさせるとすると、1級国道はもちろん、2級国道でも導入はハードルが高いだろう。

実はヨーロッパでも、ある程度の幹線道路だと、ラウンドアバウトがわずらわしく感じることもある。何も無い田園地帯を走る道路なのに、1キロ



東京都多摩市桜ヶ丘に設置された環状交差点。横断歩道手前で一時停止が義務づけられている。その他はヨーロッパのラウンドアバウトとほぼ同じ



おきにラウンドアバウトが出現すると、そのたびに減速し、注意し、ハンドルを切らなくてはならないからだ。

観光バスの乗客の立場だとなおさらだ。バスは加速も減速も緩慢だし、ロータリー部を通過するたびに横Gがかかって不快なのである。これならいっそ信号の方がありがたい、と感じることすらある。信号ならたまたま青のケースだって多いし、ハンドルは切らなくていい。

一般ドライバーとしても、信号なら自律判断が必要ない。ドライバー自らは何も考えず、信号に従えばいい。これはある意味楽なのである。日本のドライバーは長年そういう環境に慣れているから、仮に幹線道路に、一時停止義務のないラウンドアバウトが多数導入されたら、「疲れる」とか「怖い」という声も、一部から出るだろう。

8. ダンスを踊るように

ヨーロッパのラウンドアバウトは、慣れればなんということはないが、ある意味シビアでもある。

通過するたびに、ドライバーには一瞬の判断力が要求され、クルマとクルマの隙間に飛び込むような面がある。交通量が多めのラウンドアバウトでは、行き先の違うクルマとクルマが、斜めにかすめつつ運行している。まるでダンスのようだ。ダンスを踊るにはそれなりの技量がいる。

ラウンドアバウト内では、交通の滞りは許されない空気が満ちている。「あれ、どっちだっけ？」みたいな行動を見せるドライバーは皆無だ。ラウンドアバウトはロータリーなので、退出する方向を見失った場合、そのまま何周でもグルグル回っていていいのだが、日本人の感覚にはそれはないので、「しまった！」と思った瞬間、その場で停止してしまうこともあるだろう。しかしヨーロッパでは、そういうクルマを1台も見ることがない。

そこには、「慣れ」だけでは済まされない何か

がある。何かに従って生きるか、自ら道を切り開いて生きるか、そういう人生観にまで重なる部分を感じる。

しかしまだ日本では、ラウンドアバウトの導入が始まったばかりだ。まず導入されるのは、交通量が少なめの交差点からだろうし、それだけでも数えきれないほど候補地はある。人口密度が高く、地形も険しい日本では、ロータリー部の用地確保も大きな壁になる。今からあまり取り越し苦労をする必要はないのだろう。

私が最も導入すべきと感じるのは、北海道の地方部だ。交通量は少なめだし、用地確保も容易だ。何より環境がヨーロッパの郊外部に似ている。

北海道では、信号のない交差点での出会い頭の衝突事故が多い。全般に速度が高いので、大きな事故になるケースもある。そういう場所でこそ、ラウンドアバウトは合理的だ。そのような適地から導入していき、数十年かけて、全国に普及させていけばいい。

ヨーロッパで、現在のルール of ラウンドアバウトが導入され始めたのは、約半世紀前。それはヨーロッパの風土に合った合理的な交差点のあり方だった。

アメリカでは一時廃れていたが、ヨーロッパでの成功を見て、90年代から復活しつつあるという。ただ私はアメリカでは、たった一度しかラウンドアバウトに出会ったことがない。日本にラウンドアバウトの発想がなかったのは、戦前は道路建設を後回しにし、戦後、すべてをアメリカに倣ってリスタートしたからなのだろう。

そのアメリカから遅れること約20年。ラウンドアバウトの波は、とうとう日本にまで到達した。到達したばかりなのだから、まだ焦ることはない。ドライバー間のコンセンサスを育てつつ、皆がダンスを踊れるようになるまで、じっくり進むのがいいだろう。

(しみず そういち)

クルマの 楽しさ、 素晴らしさ とは

連載



懐かしのクルマがずらりと並んだ「お台場旧車天国2014」

懐かしむだけじゃない、クルマの楽しみを次世代に伝える、旧車イベント

[JAMAGAZINE編集室]

[第64回]

2014年11月23日（祝）、東京・臨海副都心において、旧車が集うイベント「お台場旧車天国2014」が開催された。旧車の専門誌が主催するこのイベントは、全国から集まった旧車オーナーたちが自慢のクルマを展示し、同好の志との交流を図る絶好の機会でもある。また、旧車ファンだけでなく一般来場客も、普段あまり目にすることのない希少なクルマを見るだけで楽しめる。

まるで昭和の時代にタイムスリップしたかのような気分になる、懐かしいけどそれだけではない、そんなイベント取材した。

●旧車と旧車好きが大集結

イベント開場30分前には、すでに500人近くの来場客が、入場待ちの列を作っていた。その横の道路を、イベントに参加する旧車たちが次々と通過していく。そのたびに「おっ、あれは〇〇だよ」「〇〇年式だね」と声があがる。やはり、参加する人たちも詳しい。みんな旧車が好きなのだ。

「旧車」とは、ただ古いクルマを指す言葉ではない。どこか懐かしさや郷愁を感じさせる、過ぎてしまった時代を思い起こさせるクルマやバイク…という表現が当たっているだろうか。そこで、今回のイベントを主催した、お台場旧車天国・実行委員会事務局の天谷岳雅（あまや たかまさ）さんに、旧車の魅力を伺った。

●旧車の魅力ってなんだろう

「今回のイベントのキャッチフレーズは『今日だけお台場が昭和に戻る』です。そのフレーズの通り、懐かしい記憶を思い起こせるというのが、旧車に関わることの魅力のひとつではないかと思います。今回、い

わゆる旧車が中心となる『天国エリア』のエントリー対象は、1985年（昭和60年）までに生産された『味のある貴重なクルマ』としました」

懐かしい、味のある、貴重…そんな、どこか温かみのある感情を沸き起こすことが、旧車の魅力なのだろう。

この「お台場旧車天国」、今年の第1回は、参加車両数470台、来場者数10,550人をかぞえた。第2回となる今年は、参加車両数は700台となり、会場規模を約1.5倍に拡大した。もともと、こうした旧車が集まるイベントは全国各地で開催されているが、旧車オーナーたちの交流や情報交換、クルマやパーツの売買などを行うスワップミートが中心であるという。

「『お台場旧車天国』では、旧車の展示やスワップミートはもちろんですが、他にもさまざまなゾーンを設けました。特に、他の旧車イベントと違う点として、いわゆる旧車とはちょっと違った“マニアックすぎる”“これは珍しい”“おもしろい”車両を集めたエリアを設けました」

旧車だけでなく、いろいろな楽し

さを見つけれそうなこのイベント。早速、会場内を回ってみた。

●珍しい、楽しい、懐かしい

入場口を入ってすぐの「マニアック天国」ゾーンでは、機関銃を積んだ軍用車両、懐かしのスーパーカー、痛車…と、珍しいクルマがずらり。クルマには興味のない人でも、見ているだけで楽しめそう。

ショッピングゾーンでは、旧車関連ショップなどがパーツやアクセサリ、関連書籍などを販売。企業だけでなく、個人による出店も多い。地面に敷いたシートの上に、クルマのパーツやグッズだけでなく、文房具や玩具、レコード、衣類なども並び、オートショップとフリーマーケットが一体となったような雰囲気だ。プラモデルやミニカーのコーナーでは、大人も子どもも目を輝かせていた。このほか会場内では、ステージでのトークショーや音楽ライブ、クルマ&バイクのエンジン音色鑑賞会、ボンネットバスで公道を走行できる体験乗車など、さまざまな催しが行



旧車オーナーたちが自慢の愛車を展示

われていた。

そして、イベントのメインである「天国エリア」には、懐かしの名車・旧車たちが揃っていた。1950~70年代のクルマを中心に、スポーツ車、ファミリーカー、小型車、三輪トラック、バイクなどがずらりと並んで、「今年は昭和何年だったっけ？」という気分になってしまう。クルマたちの多くは、レストアを繰り返しながらも現役である。修理のようすをパネルにして展示し、愛車への情熱をアピールしている参加者も見られる。まさに旧車好き、クルマ好きの祭典といった感じだ。

●旧車はニンジン

個人マーケットで、クルマのシートやハンドル、車体のエンブレムなどを販売していたのは、栃木県から参加された前原豊(まえはら ゆたか)さん。愛車は25歳から34年間乗り続けている、プリンススカイライン2000GT-B S54-BⅢ(1967年式)。普段はこのクルマでイベントに参加しているが、今日は残念ながら修理中だという。

「20年くらい前から、今日のようなスワップミートがあちこちで開かれるようになって、そこでパーツを売り始めたんです。その後は友達から、不要なパーツやダブった部品を買い取ってほしい、という話がかかるようになって。商売というより、友達を助ける気持ちで買い取っていました。そしてスワップミートに参加しているうち、常連のお客さんや友達が増えてきたんですよ」

今日参加している、スカイライン



エンジンルームを開けると、みんな覗き込む

のオーナーさんたちも、多くは友達だという。お話の最中も、通りかかった常連さんが「○○さんも来てたよ」と声をかけてくる。

「商品の仕入れも、知り合いのパーツ屋さんと日ごろからのつき合いの中で、安く分けてもらったり、時には高めに買い取ったり…利益、商売というより、やっぱりコミュニケーションだから」と語る前原さん。お話の最中にも、商品を見ていたお客さんに「それ半額でいいよ!」と気前よくまけてしまう。売買そのものより、そこから生まれる会話や交流が大切なようだ。

最後に、前原さんにとって旧車とは?と尋ねてみた。「青春からの延長。若いころからずっと、クルマがあったから仕事も頑張ってきた。馬の目の前にニンジンをつぶら下げるでしょう、あんな感じですよ(笑)」

●50年以上のつきあい

会場でもひときわ目を引く、年季の入った1台のクルマがあった。あちこち剥げかけている塗装が“いい味”を出しており、多くの人が足を止めて車体を眺めていく。1959年式のダットサントラック(ダットサン1000)、現役で走行可能だそうである。オーナーの三枝辰巳(さえぐさ たつみ)さんは、御年81歳でまだまだお元気そう。

「仕事で50年間以上使ってきたクルマなので、一緒にやってきた愛着がある。エンジンも修理・交換しているが、基本的に昔のまま。それでも走れば60km/hは出ます。中古でなく、ワンオーナーでずっと乗っているのは、



さまざまなものが並ぶスワップミート

日本でも自分だけじゃないかな」

確かに、見るからに時代を感じさせるこのクルマ、昭和30年代を舞台にした映画やドラマへの出演依頼もあったそうだ。

フロントを開けてエンジンルームを見せてもらうと、何人ものお客さんが覗き込んでくる。「このフォグランプは、当時の純正品のオプションですよ」「54年間、毎年車検を通してのがすごいですよ」「この塗装の具合は、お金では買えない味がありますよ」…と、周囲で会話が弾んでいく。

他の場所でもそうだったが、いったん話に花が咲くと、知り合いでないお客さんも加わって、年式が、エンジンが、パーツが、と会話が止まらなくなってしまう。旧車ファンの一体感はすごいものを感じる。

一緒に参加されている奥様によると、息子さんもやはりクルマ好きとのこと。奥様自身はクルマの趣味はないが、旦那様の趣味については「他に趣味もないし、まあいいかなって」と、笑って答えていただいた。今日のようなイベントにも一緒に参加されており、最近のご夫婦でドライブに出かけるのが楽しみだそうである。

「もう長いこと乗っているから、このまま百歳まで、このクルマと一



三枝さんご夫婦。愛車ダットサンの前で

緒に現役でいられたらいいな、と思います」と、三枝さんは笑顔で語ってくれた。

●クルマの趣味を次世代に

さて、旧車ファンたちとともに、昭和を懐かしむ気分浸ってきたが、実は今回のイベントには、もうひとつのテーマがある。

「今回の『お台場旧車天国2014』は、旧車業界の活性化はもとより、『クルマの趣味を次世代に伝える』ためのイベントに育てていく、というのが狙いです」と、実行委員会の天谷さん。

「昔、スーパーカーブームで育った世代の子どもが、現在のクルマ好きの大人につながったように、『クルマの趣味』を子どもや孫といった次なる世代につないでいきたいと考えています。今回、テーマパークのようにファミリーで楽しめるイベントをめざして、ミニSLや電動式キッズカーの試乗コーナーなども用意しました。マニアだけに向けたものではなく、老若男女幅広い世代が、丸一日楽しめるイベントにしたいと思っています」

大人が昔を振り返り、懐かしむだけでなく、クルマ文化を未来へとつなぐことも考えているという。これは大切な取り組みだ。

会場内には親子連れの来場客も多く見られたが、実際、子どもさんたちもみんなクルマ好きなのだろうか？ 何組かのご家族に、お話を伺ってみた。

●親子のお客さんに聞いてみた

栃木県から来られた大出弘晃（おおいで ひろあき）さん・遥（よう）くん親子は、もともと弘晃さんが旧車好きとのこと。「子どものころ、家にあったクルマに愛着がわいてきたのが、クルマ好きになったきっかけです。クルマを買い替えたとき、古いクルマを見送るのが、すごく悲しかったのを覚えています」と弘晃さん。その後、家のクルマを親から譲り受け、“自分のクルマ”にした

ときは感動したという。クルマは家族の思い出と結びついている。

そんなお父さんの影響か、遥くんも「最近のクルマより、旧車のほうがかっこいい」と語る。弘晃さん、「親子で同じ趣味をもてるのは、いいですよ」と笑顔を見せてくれた。

神奈川県の小川さん親子は、ご夫婦揃ってクルマ好きとのこと。まだ1歳8ヵ月の息子さんも、クルマの近くに歩いていたり、手を振ったりと楽しそうにしていた。会場で購入したミニカーを大事そうに持って、早くもクルマ好きに目覚めている？

「息子はクルマ好きというか、車輪のついたものが好きですね。親としては、やっぱりうれしいですよ。いつかは旧車のオーナーになってみたいので、子どもと一緒に乗れたらいいなと思います」

他にも、何組かのご家族にお話を伺うことができた。やはり旧車のイベントに来ているだけあって、お父さんが以前からクルマ好きで、それが自然とお子さんにも伝わって…という“クルマ好き親子”が多かった印象だ。

ただ中には、そうともいえないご家族もあった。ご夫婦と娘さんの三人家族で、小学生の娘さんにクルマについてたずねたところ「あんまり好きじゃない」と言われてしまった。これではお父さんも寂しいかな、と思ったが、「同じ趣味をわかってもらえなくてもいい。旧車が並ぶこうしたイベントで、独特の雰囲気や、センスみたいなものを感じてほしい。例えば古いものを大切に作る気持ちとか、何かをつかんでくれればいいと思います」と、お父さんは語ってくれた。



親子でクルマに熱中する大出さん

●子どもたちとともに楽しむ

この言葉には考えさせられた。子どもと、家族と同じ趣味を持つことは幸せだが、趣味を押しつけてしまってはいけない。それでも同じ時間、同じ場所で一緒に楽しむことができ、何かを感じる事ができれば、それは家族の大切な思い出になるだろう。

会場内の別の場所で見かけた、印象的な4人連れのご家族があった。お父さんと息子さんは、旧車の写真を取りながら熱く語り合っていたが、お母さんと娘さんは、小型車や三輪トラックを見て「これ可愛い!」「あっちにもあるよ!」と、こちらにも楽しそうにしていた。家族揃って、こういった楽しみ方ができるのはいいな、と感じた。

今回、「お台場旧車天国2014」の来場者数は、昨年を大きく上回る17,434人となった。2015年11月29日(日)には、第3回の開催が予定されている。「敷居の高いクラシックカーイベントではなく、『クルマを楽しむ、好きになる、しかもマニアックな車両を楽しむ、ファミリーで遊べる休日』といった切り口で考えています」と天谷さん。今後も、ただ昔を懐かしむだけでなく、新しい世代とともに楽しむことができる、そんなイベントになることを願いたい。

●お台場旧車天国実行委員会事務局
TEL : 03-3552-8088

●公式ウェブサイト
URL : <http://www.oldtimer.jp/tengoku/>

(JAMAGAZINE編集室)



小川さんご一家。息子さんは“車輪好き”

人生を豊かにするクルマ

高司 翔一郎
共同通信社

◇正直に告白すると、クルマへの関心はそれほど高くなかった。愛車はもらいものの日産のセダン「プレセア」。「初心者はずぐぶつけるから、ひとまず練習用に」と言われて、ありがたく無料で頂戴したものだ。当時すでに10年選手で、さらに10年乗り続けて今に至る。譲り主にも「まだ乗ってるの!？」とあきれられる始末だ。記者生活のなかで夜討ち朝駆けをともにするうち、「战友」のような存在になり、手放せなくなってしまう。そういうわけで「お金を払ってクルマを買う」という経験がないまま、これまで過ごしてきた。

◇自動車業界を取材するようになってからは、仕事抜きに、クルマへの興味が格段に高くなった。メーカーの広報や開発に携わる方々、自動車ジャーナリストの諸先輩方からクルマに対する熱い思いや、日本の自動車産業の歴史の話などを聞かせてもらったことが何よりも影響している。熱く語ってくれた人たちはなぜか、格好が良くて、とても良い顔をしていたのにも心ひかれた。

◇メーカー各社のご厚意でいろいろなクルマに実際に乗る機会を得ていることも大きい。先日も、日産の専用コースで「GT-R」や「フェアレディZ」に試乗させてもらい、運転の楽しさに思わず歓声をあげた。クルマ自体の楽しさと、クルマにまつわる良い出会い。自動車業界に携わる機会を得て、ひとつ人生を豊かにしてもらったと感謝している。最近では、クルマにまるで無関心だった妻まで、BSで放

送中の英BBCの自動車情報番組「トップギア」を好んで視聴するようになった。我ながらずいぶん変わったと思う。

◇11月7日、自動車ジャーナリストの巨星・徳大寺有恒さんがお亡くなりになった。私などが語るには恐れ多いが、縁あって訃報を書かせていただいた。日本の自動車産業の発展とともに生き、開発メーカーと一緒に日本自動車の歴史と文化をつくった偉大な先駆者だった。残念ながら直接お会いして話を伺う機会はなかったが、少しでも近づきたいと思っている。私のような一般紙の記者は担当があつという間に変わってしまうのが常だが、いつの日か担当を離れることになっても、自動車ジャーナリスト(の端くれ)として関わり続けようと思う。私の場合は(ヒンディー語が得意技のため)インド駐在の可能性もある。そこでも経験は生かせるだろうと目論んでいる。

◇インドと言えば驚異的な安さが話題となったタタ自動車の「ナノ」。残念ながら販売は振るわなかった。高度成長が続くインドでは、「安さ」ではなく、華やかな「夢」が求められていたのだろう。でも「これまで手が届かなかった人にもクルマを」という熱い思いを何よりも評価したい。ひとつの商品が例え売れなくても、その思いはユーザーがクルマへの情熱を燃やす何よりの燃料になると思う。日本のメーカーがこれから何を見せてくれるのか、大変期待している。

(たかじ しょういちろう)

第44回東京モーターショー2015 - 「SMART MOBILITY CITY 2015」の開催概要決定 -

2014年11月12日

一般社団法人日本自動車工業会（会長：池史彦）は、第44回東京モーターショー2015（会期：2015年10月29日（木）から11月8日（日））において、主催者が実施するテーマ事業「SMART MOBILITY CITY 2015」の開催概要を決定しました。

SMART MOBILITY CITYは、「世界一のテクノロジーモーターショー」のスローガンのもと、情報発信力で“存在感”のある国際モーターショーを目指すべく、住宅・通信・エネルギー・素材など多種多様な企業とともに、クルマを核にした「スマートコミュニティ」および「ITS」における日本の技術の先進性を国内外に発信する企画として、第42回ショー（2011年）にて初めて開催。今回で3回目を迎えます。

今回の開催テーマは、「自由」をキーワードに「もっと自由に…クルマが変わる、暮らしが変わる、社会が変わる。」としました。エネルギーを選べる自由、情報やサービスを簡単・便利に利用できる自由、海外の方も母国語で、またお身体に不自由のある方も、安全、安心、そして簡単、快適に移動できる自由など、様々な「自由」がもたらすこれからのクルマ、暮らし、社会を提案します。

そして、2020年を目標とした東京の新たな進化と、その先を展望した先進の都市システムをイメージさせるよう展示の概念も大きく進化・変貌し、展示会形式では初めてクルマと人と都市との関わりをリアルに体験できる「明日の街」を、様々な分野の出展者と共に創出します。その街の中を散策しながら、次世代自動車の体験や新たな暮らし、社会の変化、価値、そして楽しさや喜びを体験いただくことができます。

なお、2014年11月19日（水）に、SMART MOBILITY CITY 2015の出展募集説明会を開催します。



【会場イメージ】

【SMART MOBILITY CITY 2015 開催概要】

名 称	SMART MOBILITY CITY 2015
テ ー マ	もっと自由に … クルマが変わる、くらしが変わる、社会が変わる。
主 催	一般社団法人 日本自動車工業会
開催期間	会期：2015年10月29日（木）～11月8日（日）
	10月28日（水）、10月29日（木）：プレスデー
	10月29日（木）14：30～：プレビューデー／障がい者手帳をお持ちの方の特別見学日
	10月30日（金）：オフィシャルデー（開会式等招待者） 10月30日（金）12：30～：一般公開
会 場	第44回東京モーターショー2015会場内 （東京ビッグサイト 西4ホール＜6,840㎡＞及び屋上展示場＜6,000㎡＞）
入 場 料	無料。但し、東京モーターショーの入場券が必要。
構 成	<ul style="list-style-type: none"> ・エキシビション：主催者が行うテーマ展示と、民間企業・関係諸団体等の出展による先進技術・製品のプレゼンテーション。 ・テストライド：国内外の次世代自動車モデル（パーソナルモビリティ／超小型モビリティ等）や自動運転の試乗やデモンストレーション。 ・カンファレンス：最先端の技術開発動向や新しい文化・ライフスタイルを、専門技術者から子供たちが理解できるレベルまで、多様なプログラムを展開。

【SMART MOBILITY CITY 2015 出展募集説明会】

日 時	2014年11月19日（水） 14時00分～（受付開始13時30分）
場 所	東京都港区芝大門一丁目1番30号 日本自動車会館1F くるまプラザ 第1・2・3会議室
次 第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業概要説明 <ol style="list-style-type: none"> ①エキシビション（民間企業出展／主催者展示等） ②テストライド（パーソナルモビリティ／超小型モビリティ／自動運転等） ③カンファレンス（シンポジウム／ビジネスセミナー／キッズワークショップ等） 2. 出展規程 3. 質疑応答 他

SMART MOBILITY CITY 2015の出展申込の締め切りは、2015年1月16日（金）までとなっております。

【お問い合わせ先】

SMART MOBILITY CITY 2015事務局

〒104-8161 東京都中央区銀座2-16-7 恒産第3ビル5F

Tel: 03-5565-4337 Fax: 03-5565-4383

E-mail: smc-support@dmc.dentsu.co.jp

ホームページ Homepageのご案内

自工会インターネットホームページ [info DRIVE]

<http://www.jama.or.jp/>



●自工会会員各社のホームページアドレス

いすゞ自動車(株)	http://www.isuzu.co.jp/	富士重工業(株)	http://www.fhi.co.jp/
川崎重工業(株)	http://www.khi.co.jp/	本田技研工業(株)	http://www.honda.co.jp/
スズキ(株)	http://www.suzuki.co.jp/	マツダ(株)	http://www.mazda.co.jp/
ダイハツ工業(株)	http://www.daihatsu.co.jp/	三菱自動車工業(株)	http://www.mitsubishi-motors.co.jp/
トヨタ自動車(株)	http://www.toyota.co.jp/	三菱ふそうトラック・バス(株)	http://www.mitsubishi-fuso.com/
日産自動車(株)	http://www.nissan.co.jp/	ヤマハ発動機(株)	http://global.yamaha-motor.com/jp/
日野自動車(株)	http://www.hino.co.jp/	UDトラックス(株)	http://www.udtrucks.co.jp/

●自工会会友のホームページアドレス

ゼネラルモーターズ・ジャパン(株) <http://www.gmjapan.co.jp/>

●主な自動車関係団体のホームページアドレス

一般社団法人 日本自動車部品工業会	http://www.japia.or.jp/	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	http://www.jarp.org/
一般社団法人 日本自動車車体工業会	http://www.jabia.or.jp/	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	http://www.jaspa.or.jp/
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会	http://www.jamta.com	一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	http://www.mfj.or.jp/
公益社団法人 自動車技術会	http://www.jsae.or.jp/	一般社団法人 全国レンタカー協会	http://www.rentacar.or.jp/
一般財団法人 日本自動車研究所	http://www.jari.or.jp/	自動車基準認証国際化研究センター	http://www.jasic.org/
一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター	http://www.jnx.ne.jp/	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	http://www.jucda.or.jp/
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	http://www.jada.or.jp/	公益社団法人 全日本トラック協会	http://www.jta.or.jp/
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	http://www.zenkeijikyoo.or.jp/	一般社団法人 全国自家用自動車協会	http://www.disclo-koeki.org/O2b/O0479/index.html
一般社団法人 日本自動車会議所	http://www.aba-j.or.jp/	一般社団法人 日本自動車リース協会連合会	http://jаланet.jp/
一般社団法人 日本自動車連盟	http://www.jaf.or.jp	公益社団法人 日本バス協会	http://www.bus.or.jp/
日本自動車輸入組合	http://www.jaia-jp.org/	公益社団法人 全国通運連盟	http://www.t-renmei.or.jp/
一般社団法人 自動車公正取引協議会	http://www.aftc.or.jp/	一般社団法人 日本自動車タイヤ協会	http://www.jatma.or.jp/
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会	http://www.jmpsa.or.jp/	一般社団法人 自動車用品小売業協会	http://apara.jp/
公益財団法人 日本自動車教育振興財団	http://www.jaef.or.jp/	自動車税制改革フォーラム	http://www.motorlife.jp/
公益財団法人 自動車製造物責任相談センター	http://www.adr.or.jp/		
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	http://www.jarc.or.jp/		

編集後記 Editor's Notes

◇最近、紅葉を見にいった。最初は、栃木や群馬の紅葉スポットに、ドライブを兼ねて行くことを考えていたのだが、なかなか時間を取ることができず、結果、近場の公園で済ますことにした。

◇近場ということで、どうせたいしたことはないだろうとあまり期待していなかったのだが、栃木や群馬のそれと比べると見劣るにしても、紅葉を楽しむには十分なスポットで、大満足だった。

◇「灯台下暗し」ということわざがあるが、意外に身近で感動を与えてくれる場所があるのかもしれない。

◇私はウォーキングが趣味で、週末は必ず近所を歩いている。これ

からは、単なる運動としてでなく、実は身近にある魅力的なスポットを見逃していないか、意識しながら歩いてみたい。

(K)

JAMAGAZINE編集委員 (会報分科会)

分科会長：日産自動車(株)/志水純之

分科会委員：いすゞ自動車(株)/金子恭子、川崎重工業(株)/森 卓也、スズキ(株)/望月 英、

ダイハツ工業(株)/中大路康太、トヨタ自動車(株)/三好幸子、日野自動車(株)/柳澤昌詩、

富士重工業(株)/川原麻美、本田技研工業(株)/阿部友香、マツダ(株)/矢野圭子、

三菱自動車工業(株)/稲田 開、三菱ふそうトラック・バス(株)/品田善之、ヤマハ発動機(株)/鎌田陽子、

UDトラックス(株)/栗橋恵都子

自工会事務局委員：大上 工・藤巻篤史・岡田 徹・林 公子・木村真帆

JAMAGAZINE12月号 vol.48

発行日 平成26年12月15日

発行人 一般社団法人 日本自動車工業会

発行所 一般社団法人 日本自動車工業会

東京都港区芝大門1丁目1番30号

日本自動車会館

郵便番号 105-0012

電話 03(5405)6119 (広報室直通)

印刷 こだま印刷 株式会社

©禁断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

自工会インターネットホームページ「info DRIVE」URL <http://www.jama.or.jp/> 自動車図書館 TEL 03-5405-6139

