

NEWS 25th 線

新聞でもテレビでもわからないクルマ社会の背景を解説するページ。

november



エルグランドの「チェアキャブ」モデルでは、車イスは油圧と電動で昇降する。車イスが車内に乗り込んだ後は、ワンタッチで固定される。

まだまだ車両価格は高いけど
これからは増えていくかもしれない

足が不自由な人向けの

足が不自由で車イス生活を送る人
たち向けのクルマには、じつはけっ
こつ種類がある。例をあげれば、電
動リフトで車イスごと乗り降りでき
るモデルや、内部のシートが回転し
て外にせり出し、乗り込みやすくな

る装置がついたモデル。そしてもち
ろん、両手のみで足を使わなくても
運転できるモデルもある。
こつしたいいわゆる福祉車両を見
学できる試乗会があり、9月5日に
山梨県の河口湖ハイランドリゾート

ホテルへと行
つてみた。
当日は、日
産のエルグ
ランドをベ
ースにした福祉車
両のうち、「チ
ェアキャブ」
と「アンシャ
ンテ」の2種
類が展示され
ていた。これ
はどちらも
車イス生活を
便利にした
り、あるいは
乗り降りに負
担を感じない
ようにつくら
れたモデル
だ。
本誌アドバ
イサーの秋谷
幸彦氏も、さ
っそく「チ
ェアキャブ」モ

Gazooの展開を始めた トヨタが今、考えていること

「ガズー・ドットコム」と、ラップを歌うトヨタのテレビCMをご覧になったことはないだろうか。これは、トヨタがインターネット上に開設しているEコマースサイト「Gazoo」をPRするためのCMだ。Eコマースとはインターネットを使った電子商取引（略してEC）のことで、個人商店から企業間取引まで様々だ。Gazooが開かれたのは約2年前のことで、昨年末にリニューアルされて新たに総合ショッピングサイトに变身した。ちなみにGazooには、自動車やバイクのほか、ショップ、メディア、ブック、トラベル、ハウス、クラブの7つのサブサイトが用意されている。ショップサイトでは家庭用品や食品、おもちゃに雑貨などまで売られている。そのほか音楽CDやゲーム、旅行に家まで、多種多様な商品が販売されている。

トヨタがネット通販を始めた理由には、IT（情報技術）がもたらす情報化社会に向けた戦略と取り組みがある。世界の各自動車メーカーでは競ってIT化を進めているし、トヨタは早くから情報通信やマルチメディアを事業の柱にすえてIT化を推進してきた。

現在Gazooは、インターネットのEコマースサイトのほか、各ディーラーの店頭やコンビニなどに設置されているGazoo端末でも利用することができる。それはもともと、ディーラーを結んだネットワークを利用して中古車販売や整備サービスなどを支援するシステムとして生まれてきたからだ。

クルマ関連情報としては、新車や中古車のクルマ選

びをはじめ、カタログ請求や見積もり、商談予約、アフターサービスなどの情報システムが構築されている。昨年あたりからクルマのネット販売が登場してきたが、そこには従来の販売形態を大きく変えてしまう可能性がある。いまのところ、クルマのネット販売は仲介業務が中心で、Gazooでも役割は販売支援となっている。

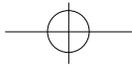
しかし、すでにEコマースでネット通販が普及しているように、クルマもネットで注文できれば便利、と思われる方もいるだろう。実際、米GMは直系のe-GMがネット販売を展開しようとしている。いずれGazooでクルマを買うようになるかもしれないのだ。

ただし、もしネット販売で直接クルマが購入できるようになったときには、ディーラーは無用になるとまではいかないにしても、役割が大きく変わることになるだろう。系列に赤字ディーラーを抱えて維持に四苦八苦しているメーカーにとっては、ネット販売に置き換えることができるならば負担を軽減できることになる。Gazooが今後どういう方向に進んでいくのか、他メーカーも行方を注視していることは間違いない。

ところで、Gazooを利用するには、会員登録が必要だ。会員になるとショッピングやトヨタからのインフォメーションなど、さまざまなサービスを受けることができる。つまり、トヨタはGazoo会員によって、消費者のニーズや意見などをマーケティングに役立てることができるのだ。（永岡龍彦）

デルのリフトで車イスを昇降させたが、ひじょうにスムーズなのに驚いていた。
こつした福祉車両は、ベースのクルマを改造して製作される。今回のエルグランドでの改造作業にあたったのは、日産の子会社オーテックシヤパンだ。もともと、日産車ベースのレーシングマシンやホットバードのレーシングクルマを得意としていたオーテックだが、近年は福祉車両にかなり力を入れるようになってきた。同社では、将来的には現在の倍は福祉車両を売りたいですね」と意欲をみせているくらいだ。

が量産されるようになれば、改造費が急速に下がることもありうるだろう。ほんとうのバリアフリー社会の実現にむけ、いつそこの努力を期待したい。もっとも、オーテックのようなメーカーだけが努力してもその社会の実現はおぼつかない。社会全体でこの問題を真剣に考えていくことがぜひとも必要であろう。
ちなみにこの試乗会は、MCしたスカイラインと同じ会場で開かれていた。スカイラインのほうにはたくさんの方々が詰めかけ、試乗の予約も写真撮影もさかんにされていたが、エルグランドに注目していたのは本誌のみだった。



バックカフェの店内にはレーシングマシンが展示され、レース的な雰囲気はかなり演出されている。

オートボックス六本木 レストラン経営の苦悩

カー用品専門店としては
めずらしく外食産業に進出した

オートボックスが後押しして誕生したイタリアン・レストラン「グリグリ」バックカフェ（以下バックカフェ）が、東京・六本木にオープンしたのは昨年の12月。コンセ

プトは、モータースポーツと食の融合だった。オートボックスとしては、カーライフ文化の創造を企業理念として掲げていることもあって、食に関するサービスも、広い意味での力

ライフ、と考えたわけだ。このバックカフェ、オープンからまだ1年に満たないが、経営的にはなかなか苦しい状態が続いているらしい。バックカフェでは、もともと顧客としてモータースポーツ好きの20〜30歳代を集めるのを目標としていた。モータースポーツ競技が開かれるのは日曜日が多いが、同店は日曜日や祝日は定休日となっている。だから、レース開催日に同店にやって来て、レース中継を見ながらひいきのレーサーを応援する……といった利用をすることは不可能なのだ。実際、バックカフェがモータースポーツにちなんだ店であることを意識して訪れる客は、3〜4割程度にとどまっている、と同店員はみている。

要するに、モータースポーツを特色としたレストランとして、まだまだ認知されているとは言えない現状なのだ。バックカフェとしては、今後は「ファンを集めよう」といったイベントを開催することなどを通じて、世の中にアピー

某月某日 X編集部が バックカフェに潜入！

話題(?)のバックカフェの実態はどうなのだろうか？ まずは行ってみから語ろう、というわけで、本誌編集部の数人(含：編集長)は、取材という名の宴会をすべく、六本木にあるくだんのバックカフェに堂々と潜入を試みたのである。しかしその実態は??

広い！ なんて広い店なんだ、とまずはじめに驚かされてしまった。なにしろ、席がほとんど埋まっていないのだ。潜入したのは週末の夜。六本木という土地柄を考えれば、派手な衣裳を身にまとった若いカップルであふれていてもおかしくないはずなのだが……。

編集部のオーダーのひとつ「ペンネ」。超スーパーアルデンテにひと口目でみんな無言に……。麺が硬過ぎとクリームをつけたら、シェフ自ら程よいの出し直してくれました。マル。



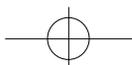
「バックカフェ」は六本木交差点からすぐ。「芋洗坂」途中にある。

結論から言ってしまうと、かんじんの料理も酒もまだまだ改善の余地アリ。メニューには、六本木としては、かなりリーズナブルな料理がいっぱい並んでいるが、どれもこれも味はイマイチ。マズいとは言わないが、料理のやり方と素材については、一考を要するといったところか。もともとこのコンセプトが居酒屋系らしいけど、安い料理と手抜きの料理は違いますからね、オートボックスさん。まあ、店員さんの愛想のよさがわずかな救いではありましたが。

というわけで、「今後に期待」して編集部員たちは帰途についたのでした。

ルしていきたくてというが、とくに具体的なプランが決まっているわけではない。これまでの状況をみる限り、モータースポーツと食の融合を目指すというオートボックスの、大きな構想は、「やはりむずかしかったのでは」と思われても仕方がない。そもそも、レースやレーシングマシンといえば、オイルやエンジンのにおいが漂う男性社会のニユアンスが濃くなりがちであり、外食産業における消費の中心となっている女性客にとって、近寄りやすいイメ

ージを持たれてしまつ。これがウィークポイントとなっている感はある。もともと、バックカフェによる、事業として大きな利益は出せなくても、新しい分野へトライしたことをアピールするのが重要なのだという。母体のオートボックスとしても、いずれは外食産業の事業は子会社として独立させ、新店舗を増やしていきたい意向のようだが、そんなりうまくいくかどうかは、まだまだ未知数といえそうだ。(S)



ムリなりストラのためか 整備の規制緩和の影響なのか

危険なタクシーが 今後ますます増えていく？

もしも、タクシー会社でムリなコスト削減や人員整理といったリストラ策が進行されたらどうなるだろうか？。

整備不良のタクシーが増え、それはとうぜん、乗客の生命を危険にさらすことにつながるだろう。現実にはこんなケースが起きているのだ。

Aさん(仮名)は、大阪府のあるタクシー会社の本社にある指定工場です。整備士として勤務していた。1998年はじめごろ、Aさんは上司より「ストラの対象になって欲しい」といきなり言われた。にわかには受け入れられず話し合った結果、退職はのがれることとなったが、本

社とは別の営業所に異動となることを受け入れざるを得なくなった。

不本意ではあるが、営業所でふたたび整備の仕事にあたることとなったAさんが見たものは、どのタクシーも、ろくに整備されていないという驚くべき実態だった。

不特定多数の乗客の命を預かるタクシーは、普通のクルマに比べ、はるかにきびしい整備点検が法律で義務づけられている。道路運送車両法の旅客自動車等運輸規則によれば、毎月の定期点検はもちろんだが、ブレーキなど整備を怠ればたちちに危険となる部品(重要保安部品)に関しては、3カ月ごとに、運輸局の認証を

受けた指定工場で分解整備をすることが定められている。

しかし、Aさんが配属された営業所は当時、認証を受けていなかった。毎月の整備点検は実施されず、さらにヒドいことに、ブレーキパッドの厚さが1しか残っていないタクシーが何台もあったという。法律に定められた整備をしていれば、あり得ないハズの状態だったのだ。

あまりの状態に危険を感じたAさんは、所轄の陸運支局に相談した。その結果、陸運支局からは、口頭によるかんたんな指導がタクシー会社側にあっただけで、危険な状況はまったく改善されなかったという。しかもAさんは、会社側の意向で自宅待機を命じられるという結果になってしまったのだ。これを不服として、Aさんは民事訴訟を起こした。現在も会社側と係争中だ。

一方、訴えられた会社側は、訴状のなかでAさんに自宅待機を命じた理由について、「安全な運行に問題がない整備も過剰に行い、運行ローテーションに支障が出た」などと主張し、両者の言い分はまっことつから対立している。このタクシー会社は本誌の取材に対しては、係争中であり、くわしくはコメントできない」と述べている。

張し、両者の言い分はまっことつから対立している。このタクシー会社は本誌の取材に対しては、係争中であり、くわしくはコメントできない」と述べている。

一般にタクシー会社では、1台のタクシーをふたり以上の運転手がローテーションで使用するので、点検整備が不十分になりがちではある。しかも最近になって、整備に関する規制が緩和され、ここに述べたタクシー会社のような状態でも、法律上は違法ではなく、なってしまっている。

だからといって、タクシー会社には、乗客の生命と安全を守るといふ義務があることに変わりはない。不況が長引く現



たしかに最近、客待ちの時間が長いタクシーをよく見かける。だが、経営の合理化を乗客の生命よりも優先させることは許されない。

在、企業としてコスト削減、リストラに努めるのはある意味で理解できなくもないが、そのために乗客の生命を危険にさらすことは断じて許されないのだ。

この件に関しては、本誌として注目し、次号以降も報告していく予定だ。(西河良明)