

# 北海道自家用新聞

発行所

北海道自家用自動車協会連合会  
編集兼発行人 辻 澤 英 隆  
札幌市東区北三ノ東一(郵便番号 065-0800)  
電話 (011) 721-4578

## 「飲酒運転根絶の日」決起大会行われる

### 夏の交通安全運動期間中 交通安全対策七者連絡会議主催

7月13日(22日)まで「令和4年夏の交通安全運動」が行われた。運動期間中は、行政や自動車関係団体、民間企業が連携を強化しながら、ドライバーに交通ルールの順守を注意喚起した。同運動のスタートを前に開催された合同出動式では、道警とネクスコ東日本が安全運転を呼び掛けたほか、7月13日の「飲酒運転根絶の日」には札幌市で決起大会が開かれ、飲酒運転ゼロへの思いを新たにした。

7月12日にネクスコ東日本北海道支社で行われた出動式には、道警やネクスコ東日本が参加。冒頭、ネクスコ東日本北海道支社の渡邊敏史副社長は「ネクスコ東日本グループの大きな目標の一つは24時間365日、いつでも安心して快適な高速道路サービスを提供すること。利用されたお客さまが無事故で楽しい思い出をつくらせてほしい」と述べた。続いて、道警高速道路交通安全警察隊の吉成真吾副隊長は「この運動を通して、交通安全意識を高めてもらい、交通事故防止に努めてほしい」と強調した。

その後、「清豊学園認定こども園おやおち」の園児らに見送られながら、パトカー8台、白バイ2台、ネクスコ東日本のパトロールカー1台が巡回をスタートした。

また、7月13日の「令和4年飲酒運転根絶の日」決起大会は札幌市内で開かれ、約500人が出席した。道内交通安全対策七者連絡会議が主催で、専門家による基調講演、飲酒運転根絶に関する活動報告のほか、地元高校生による演劇などの新コンテンツなどで飲酒運転根絶の日にちなんだメッセージを発信した。

黙祷のあと、主催者代表の挨拶で鈴木直道北海道知事は「飲酒運転根絶の日」を広く道民に周知させるとともに北海道から飲酒運転をなくしていくという強い思いを共有することの意識、飲酒運転をしない、させない、許さない、そして見逃さないという強い気持ちを共有したい」と挨拶。



「飲酒運転根絶の日」決起大会

## 「ゼロカーボン北海道」を目指して

～脱炭素社会の実現に向けた道内の取り組み～

世界各地で異常気象による災害が発生し、その主な要因である地球温暖化は早期に解決しなくてはならない世界的課題。政府の掲げる2050年カーボンニュートラルに呼応し、北海道も「ゼロカーボン北海道」をテーマに、地域における脱炭素の展開を本格化してきた。自動車業界においては電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)、燃料電池車(FCEV)を活用したゼロカーボンドライブが求められている。

またカーボンニュートラルだけでなく、広くSDGs(持続可能な開発目標)の観点から使用済み自動車の適正処理と再資源化もさらに推進させたい。課題は多いが、すでに待たないの状態で進めたい。解決を目指して前進するのみだ。

道内でも地球温暖化は着実に進行している。道内7地区(札幌、旭川、網走、根室、帯広、寿都、函館)を平均した年間気温はこの10年で1.63度上昇し、このまま推移すると今世紀末には20世紀末と比べ平均気温がおよそ5.0度上昇すると予測されている。平均気温が上昇することで大雨の頻度が増え、災害の増加、農畜産物の品質低下など生活や産業に大きな影響があるとみられている。

地球温暖化対策として自動車分野で最も大きな推進力となっているのが次世代自動車の普及促進。身近な存在となったハイブリッド車(HV)を筆頭にクリーンディーゼル車、天然ガス車(NGV)、EV、PHEV、FCEVは、ユーザーが使用環境とそれぞれの特性を照らし合わせてチョイスされている。軽自動車のEVが復活し、選択肢がより充実した。

EVやFCEVの普及にはインフラ整備が欠かせない。EV用の充電設備は、カーディーラーほか、高速道路のサービスエリア、道の駅、ホテルなど宿泊施設などいたるところで目にするようになった。ただし本格的なEV普及には、さらに多くの充電設備を用意する必要があるだろう。

FCEVの水素ステーションについては今年、大きな進展があった。これまで道内の水素ステーションは、札幌と室蘭の移動式のみだったが、4月から鹿追町の「しかおい水素ファームステーション」が道内初の定置式で稼働をスタートした。

鹿追町の水素ステーションは、家畜のふん尿から水素を製造して供給する国内で唯一のスタイル。環境省の「家畜ふん尿由来水素を活用した水素サプライチェーン実証事業」を取り組んでいる。PHEVやFCEVの普及には、水素ステーションの活用が不可欠だ。道内では、水素ステーションの活用が、水素を製造する工場に産業用水素として販売することを予定している。販売エリアは十勝地域を中心とする道内で、水素の地産地消を推進する。

一方、自動車リサイクル分野では循環資源の高度化が進んできた。北海道自動車処理協同組合がホンダ、三菱ケミカルと共に取り組んでいる「ポリメチルメタクリレート(PMMA)樹脂の再資源化実証実験」を取り組んでいる。テールライトなどのPMMA部品を使用済み車から回収し、樹脂原料として再生するもの。今年度は再生原料でテールライトをメーカーに製造してもらい、品質確認を行い、次年度以降の実装を目指したいと考えた。

発生件数は前年同期比4.0%増の3402件だった。5月単月では前年同月比33.3%増の83件と2桁の増加。その背景には、交通ルールに不慣れた小学校入学直後の児童による事故に加えて、新型コロナウイルス感染症縮小に伴う行動規制緩和による人流の活発化などがあるようだ。同運動では、重点項目に飲酒運転の根絶をはじめ、スピードダウンと全席シートベルト着用や子どもと高齢者の交通事故防止などを掲げ、安全で安心な交通社会の実現に一層力を入れる。

## 現場探信

あらゆるモノの値上げが相次いでいる。さらに国税庁が発表した1月1日時点の路線価では、北海道の標準宅地の平均が前年と比べて4.0%上昇し、都道府県別で1位になった。建築資材も高騰し、とくに札幌圏の不動産価格は、ひと昔前と比べて大幅に高くなった。

生活コストの上昇は、新車販売にも影響を及ぼす可能性が小さくない。とくにこれからマイホームを手に入れようとしている若年ファミリーにとっては、ランニングコストを少しでも切り詰めたいため、考えるのが、自然の流れ。一部の国内自動車メーカーは車両価格の値上げを決めた。生活に自動車がかかせない北海道だが、影響はいかほどか。

「しかおい水素ファームステーション」の水素製造装置



道警とネクスコ東日本による合同出動式

### 飲酒運転根絶のために

#### 心当たりありませんか?

1日ビール500mlを2回以上飲んでいませんか?  
あつめを飲まないで食べたいことはありませんか?  
休日は2日以上ありますか?  
飲酒時に、お酒と一緒に飲んでいますか?

こうした飲み方を続けると、あなたの健康に何らかの影響を与え、**アルコール健康障害になるかも**

#### 飲酒運転の危険性が

「アルコール健康障害」には、飲酒運転等の重大な社会問題を生じさせる危険性があります。

#### 人生の崩壊・・・

飲酒運転をしてしまった場合、懲役又は罰金のほか、失職等、社会的地位を失い、自分の人生のみならず、多くの方の人生を崩壊させます。

#### そうなる前に 保健所に相談を!

飲酒運転によって人生を台無しにする前に、早期に「アルコール健康障害」に対処することが重要です。道では、「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」により、アルコール健康障害に関する「相談支援」や、飲酒運転をした方に対する「保健指導」を実施しています。

北海道はアルコール健康障害に関する相談支援や保健指導を実施している

「しかおい水素ファームステーション」の水素製造装置



「しかおい水素ファームステーション」の水素製造装置

# デジタル庁 デジタル交通社会推進戦略

## 今夏とりまとめ

デジタル庁は、モビリティにおけるデジタル基盤の活用を目指す「デジタル交通社会推進戦略(仮称)」を今夏にも取りまとめ、利用者のニーズを反映したMaas(サービースとしてのモビリティ)の導入に向け、携帯電話のビッグデータを必要の把握に用いることなどを検討するほか、導入の成果を測る指標として「ウェルビーイング(幸福な状態)指標導入の可能性も探っていく。デジタルを用いてモビリティ社会の最適化を目指す。

内閣府が毎年まとめてきた「官民ITS構想・ロードマップ」を、デジタル庁がデジタル交通社会推進戦略として今夏に新たに取りまとめ、新戦略では「需要サイドから本



茨城県境町の自動運転バス

需要者目線のMaasの導入に向けては、国内外の成功事例を参考に、例えば、携帯電話のビッグデータを用いて利用者目線のニーズをサービスに取り入れるほか、高齢者や子育て世代などMaasのコアユーザーの試乗機会を設け、事業内容に反映させていくことも検討する。また、Maas事業の評価指標として、人の幸福度を指数化するウェルビーイング指標を用いることも検討する。同指標は、岸田文雄首相が

## この人に聞く

公共財団法人  
交通遺児育英会  
石橋 健一 理事長



交通遺児育英会(菅谷定彦会長)は、交通遺児の奨学金の支援と交通安全運動に取り組んでいる。北海道での「飲酒運転根絶の日」決起大会出席に合わせて来札した、交通遺児育英会の石橋健一理事長に写真に現状や今後の取り組みについて話を聞いた。

「交通死亡事故の近況について」  
「昨今、交通死亡事故は社会インフラの整備、自動車安全対策の

「奈良や福岡など色々な取り組みがあるが、北海道では高校生の演劇があり、または医療相談の場からアルコールに関する知識の説明する機会を設けるなど、皆さんに交通安全の意識浸透するのを考えながら、新鮮なアプローチが印象に残った」

「交通事故により、保護者がなくなるあるいは重度の後遺障害を負うことで、経済的に修学が困難になった子どもたちへの学費貸与など修学、生活支援を行っている。設立以来、高校生への奨学金貸与を皮切りに大学、大学院、専修・各種学校まで修学支援対象を拡大し、これまで交通遺児約5万8千人に総額58億円を無利子貸与。2021年度まで1億1600万円を給付した」

「こうした交通事故で修学が困難になった子どもたちへの学費貸与など修学・生活支援の強化を図りたい。これまで貸与が主流で無利子とはいえ20年かけて返還しなければならぬため、負担は少なくない。交通遺児の方への返還負担軽減、あるいは給付の額を増やすことの充実に力を入れたい」

## 水素エンジン着実に進化

### レース参戦通じ課題克服 トヨタ

トヨタ自動車はレース参戦を通じて開発を進める水素エンジンが着実な進化を遂げている。水素エンジンを搭載した「GRカローラ」は、7月に宮城県村田町のスポーツランドSUGOで開かれたスーパー耐久シリーズ第3戦に参戦。6月初旬に開催された第2戦時比べ、水素エンジンの技術的課題の一つとなっていたプレイグニッション(早期着火)を5分の1程度に抑え込むことに成功した。水素エンジンをめぐっては、燃料を現在の気体から体積密度が高い液体水素とすることへの挑戦や、いすゞ自動車などと共同で大型商用車向けの基礎研究を進めており、実用化に向けた開発範囲も広がりをみせている。

トヨタは2021年5月から、開発中の車両でエントリーが可能なら「スーパー耐久」の「ST1-Qクラス」に水素エンジンを搭載したカローラで参戦している。開発中の車両であるレースに参戦するのは、水素エンジンの課題を過酷なレース競技で洗い出し、次のレースまでに解決することを繰り返すことで、開発スピードを速める狙いがある。

1年以上レースに参戦し、改善を重ねてきた水素エンジンだが、モータースポーツ担当役員は佐藤恒治執行役員は市販化に向けては「富士登山に例える」と4合目と前回の段階で述べている。エンジン燃焼や燃費、排気開発にめどをつけ、5合目以降の課題として機能信頼性、さらにタンクの小型化などを挙げている。タンクの小型化については、すでに車載用液体水素システムを開発済み。現在は燃料電池車(FCEV)「ミライ」の高圧タンクを利用することが、液体水素システムを搭載することで航続距離を延ばすことができ

燃のばらつきを大幅に抑えることに成功した。

レースで培った知見を生かし、トヨタはいすゞと日野自動車の大型メーカー2社と、水素燃料を供給するインジェクターを手がけるデンソー、商用車向けの技術企画会社「コマシヤル・ジャパン・パートナーシップ・テクノロジーズ(CJPT)」の5社で大型商用車向け水素エンジンの研究にも乗り出す。

まずは試験的に大型商用車サイズの単気筒エンジンで主に水素と空気の混合と燃焼についての基礎研究に着手する。その後、各社が持つ大型向けディーゼルエンジンでテストを行う。一定の速度で長距離、重量物を運ぶ大型商用車と、レース車両の水素エンジンカローラとは使用用途が大きく異なるが、「水素エンジンはガソリン車に比べて熱を持ちやすい特性がある。大型車の場合、燃焼室の体積が大きいので冷却損失が少なくなる点が有利に働く可能性がある」と(技術担当者)という。

CJPTでは、水素エンジンの実用化に向けて共通化していく部分の検討を進める。大型車ではFCEVの実証がすでに進められているが、CJPTの中嶋裕樹社長は「水素利用を進めていくために、選択肢を広げていく必要がある」と述べる。



## 「しんらい」と「あんしん」をお届けします。

北自共の総合自動車共済・自賠責共済

### 全道に安心のサービス拠点

#### 1事故1担当者制

1つの事故に対して1人の専任担当者が担当

#### 充実のロードサービス

24時間365日対応・等級に影響なし

#### 安心の事故対応力

事故解決の専門家が素早く対応



あんしん・ゆとり・たすけあい みなさまのカーライフをサポートします!!

## 北海道自動車共済協同組合

〒065-0030 札幌市東区北30条東1丁目3-2

☎011-721-5233

電話の受付時間 平日9:00~17:15

FAX:011-721-0801

https://www.hokujikyo.jp



新しい技術と信用のトップメーカー

## 自動車ナンバープレート

# 小松自動車工業株式会社

札幌営業所  
及工場

札幌市東区北30条東1丁目1-1  
〒065-0030 電話 011-752-8592(代表)

本社  
及工場

東京都品川区東品川4丁目8番12号  
〒140-0002 電話 03-3474-0211(大代表)



# 販売も整備も「長納期化」

## 半導体不足やコロナ禍の混乱で供給遅延

半導体不足やコロナ禍のサプライチェーン（供給網）の混乱が、新車販売や整備業界にも影響を与えている。新車販売の現場では、納車を待ち続けてきたユーザーの中に注文をキャンセルする動きが出ている。また、整備業界でも純正部品など補修部品の一部に供給の遅れが発生し、修理期間が長期化しているケースが見られる。リサイクル部品で対応できることもあるが、使用済み自動車の引取台数の減少で在庫が少なくなっており、関係者を悩ませている。

この供給問題はしばらく続くことが予想されており、早期の生産正常化を望む声が大きくなっている。

新車生産では、車種によっては新車の納期が伸びており、人気モデルはさらに厳しい状況となっている。



アフター業界では部品の納期遅れで対応に苦勞している

昨年、全面改良したトヨタ「ランドクルーザー」はすでに、受注停止をホームページで公表。これ以外の車種でも納期を明確に示せないモデルが目立っている。トヨタをはじめ、メーカー各社は情報提供を強化するなど対策を打つが、最前線で顧客対応に当たる販売店の営業スタッフの確かな対応がユーザーのつなぎ止めに繋がっているのが実情だ。

しかし、こうした事態が長引いていることで、ユーザーの不満も高まっている。あるトヨタ系ディーラーでは「1年以上待つ顧客などで、環境変化や納期が早い車種を購入することを理由にキャンセルが出ている」という。また、新車が間に合わずに、ユーザーが「つなぎ」で中古車を購入するケースも増えている。

## 夏の車内熱中症対策呼びかけ JAF札幌

気温が上昇する中、JAF札幌支部（横井隆支部長）が車内熱中症事故の予防対策を呼び掛けている。とくに子供やペットを車内に残したままキー閉じこみに見舞われるケースが毎年発生しており、乳幼児などを車内に残して車から離れる行為の危険性を訴えている。

炎天下での車内は、短時間で温度が急上昇することから、密閉された状態で過熱中症になる危険性がある。とくに体温調節機能が未発達な乳幼児は、注意が必要だ。

同支部の発表によると、昨年6〜8月の3カ月間にJAFが救助した「キー閉じこみ」救援のうち、子供やペットが車内に残されたままだったケースは北海道内で46件（子供22件、ペット24件）発生。うち半数の25件（子供13件、ペット12件）は札幌で起こっていたという。

現場での聞き取り調査によると、キー閉じこみとなった原因は「子供にリモコンキーを持たせていたら口ッボタンを押してしまった」「飼いの主の戻りを待つペットが車内の集



中ロックスイッチを踏んで押ししまつた」「用事を済ます数分の間に閉まっていた」など様々な原因が、気温や救援まで掛かる時間によっては、熱中症となる危険性が高まる。同支部では「子供だけでなくペットも車内に残して車を離れることは決してないよう、強く呼びかけている」としている。

## デジタル化を支援するポータルサイト

整備業界では今年に入り、補修用部品の供給遅れを指摘する声が増えるようになった。該当部品はパンパーやヘッドライト、ハーネス類などで、納期に1カ月から数カ月かかっているという。また、先進運転支援システム（ADAS）の進化で、電子制御装置（ECU）の搭載数が増えているが、これも入手しにくい車種が発生している。

複数の車体整備事業者は「部品の入手に1カ月かかると言われたものの、2週間程度で届くこともあるため顧客に正確な納期を伝えることができない」と口をそろえる。事故で大破した車両など通常1カ月程度で納車できる修理が、2〜3カ月かかるケースも出てきているという。こうなると「代車特約（任意保険）は30日までしか対応できない」と問題も起き、無料の代車でも対応せざるを得ない」と余計なコスト負担も発生している。

今年1月から2月にかけての豪雪や6月のひょう雪などで、バンパーや車体が損傷した車両が多数発生した。修理を望むユーザーは多いものの、「走行に支障が無いユーザーにはそのまま乗ってもらい、部品が届いてから対応している」と、顧客を待たせている状況にため息をつく。

リサイクル部品事業者には、ディーラーからの問い合わせが増えているという。大手リサイクル部品事業者は「パワーウィンドウのレギュレーターやLEDヘッドライトなど、納期短縮のためにリサイクル部品を購入しよう」と語る。一方、使用済み車の減少でリサイクル部品を生産できる車両が少なく、在庫点数にも限りが出てきている。このため、ある整備事業者は「リサイクル部品を探しても、取り合いになり購入できなかった」と明かす。

さらに、大型車整備の現場は深刻だ。部品が届かずに「数カ月も整備工場の車両置き場に保管している車両がある」（整備事業者）というケースもあるという。こうした中でも「半導体不足の報道が過熱する影響で、顧客から納車が遅いなどのクレームはない」とし、ユーザー側にも補修部品の供給遅れへの理解が広まっているようだ。

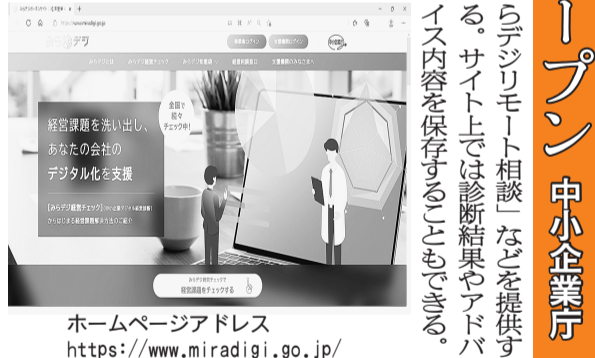
積み上がる受注残は、根強い需要の裏付けとも言える。足元の難局を何とか乗り越えられれば、新車の登録・届け出、中古車、サービスなどの流通が一気に好転する可能性がある。

## 「みらでジ」オープン 中小企業庁

中小企業庁は、中小企業のデジタル化を支援するポータルサイト「みらでジ」をオープンしたと発表した。利用者は「みらでジ」上で自社のデジタル化の進捗度の確認ができるほか、専門家による無料オンライン相談なども提供する。中小企業のデジタル化を、サイトを通じて支援する。

スマートフォン上で質問に回答すると同じ業種の企業と比べた自社のデジタル化の進捗具合が分かる「みらでジ経営チェック」や、専門家にデジタル化の悩みを相談できる「み

らデジタルモート相談」などを提供する。サイト上では診断結果やアドバイザー内容を保存することもできる。



ホームページアドレス <https://www.miradigi.go.jp/>

## 夜間街頭検査を実施

札幌運輸支局

札幌運輸支局は7月8日夜、北海道警察などと合同で不正改造車などを取り締まる夜間街頭検査を同運輸支局敷地内で実施した。22台を検査し、灯火不点灯車など10台に整備命令を交付した。ナンバー灯のちらつき改善など6件の口頭指導も行った。

当日は、道警や自動車技術総合機構北海道検査部から28人が集まった。検査・取り締まり事項を確認した後、午後7時半頃からパトカーが周辺の巡回を開始。不正改造の疑いがある車両を敷地内に誘導し、北海道検査部の担当者が灯火類や騒音レベルなどを厳しくチェックした。

検査は午後9時半まで行い、灯火不点灯車5台や最低地上高9センチ以上を満たさない車両2台などの不適合車が見つかった。このほか、タイヤ・ホイールなど回転部の突出3

車も珍しいのですが、北海道札幌市中央区の南1条通で、片側2車線の道路を1車線に規制し、キッチンカーなどが出店する「さっぽろわさわざわわストリート」が行われた。交通機能の低下を招く長時間の路上駐車や自転車の歩道走行が常態化する中、路上駐車などの解消と街のにぎわいつくりを図る狙い。

札幌市と地元企業などで組織する「札幌都心交通研究会」が、国土交通省の補助を受けて行っている。「わさわざわわ」は、新型コナウイルス禍の中で「わさわざわわ街中に出る」と、にぎわいの「さわさわ」を掛け合わせたもの。規制



で空けたスペースは、日中はフライドポテト、スイーツなどを扱う複数のキッチンカーや屋台が日ごとに交代で出店。百貨店の前にテールというスペースを置いた食事や休憩をするスペースもあり、連日多くの若者などでにぎわっている。

## バードビュー

先日、富良野市で開かれたクラシックカーミーティングを訪ねた。オーナーがハンドルを握って自走してきた昭和の名車たちの姿は何とも懐かしく、さまざまな思い出がよみがえった。フリーマーケットでは、パーツなどと共に古いクルマのカタログが販売され、人気だった。

カタログは眺めるだけでその時代の流行や時代背景さえ伝わってくるタイムマシンのようなもの。自分も少年時代にもった初代セリカのカタログを還暦間近の今でも大切にしている。それだけにトヨタが紙力やロゴ廃止の方針を明らかにしたことは、時代の流れとはいえず寂しい限り。

台、灯火色の規定違反2台、方向指示器不連動2台など不適合箇所は多岐にわたった。また、ナンバー灯のちらつきや車検証の不携帯などに対し、口頭による指導も行った。

日本交通科学学会(JCTS)

「第58回学術講演会」開催

自動運転技術の効果最大化へ

日本交通科学学会(JCTS)が、有賀徹会長は6月に「第58回日本交通科学学会・学術講演会」をオンラインで開催した。今回のテーマは「より高度な自動車の安全性確保のために自動運転車の正しい理解に基づく安全性の向上」。開発・普及の途上にある自動運転技術が、今後の交通事故の撲滅に向けてどのように発展していくべきかを、医療、理工学、自動車メーカー、行政など自動車にかかわるさまざまな分野の研究者、専門家が集うJCTSならではの視点で活発に議論し、提言を発信した。

今回の大会長を務めた榎徹理事(東京都立大学理工学部教授)は講演会の冒頭、「運転支援技術や自動運転車には各レベルに対応して特定の作動条件が設定されており、ドライバーが各レベルでの運転支援・自動運転技術の使用方法を正しく認識することが極めて重要だ」と述べ、自動運転の実情について理解を広め、その有効活用に向けて理工学の連携を深めていきたいとした。

さらに有賀会長は「国の豊かさを維持しようとするなら高齢者の社会参加も求められる。自動運転も当然そこ含まれ、高齢者にとって安全な運転がかなうように道路の安全を高め、工学技術による一層の支援・強化があれば、高齢者の就労にどう寄り添うかが重要だ」と述べ、安全な自動運転は、高齢者の活躍に大いに寄与する」と、自動運転が高齢化社会を迎えた日本の成長に欠かせない技術であるとし、期待を示した。

初日は益子邦洋理事(南多摩病院院長)の特別講演「交通事故傷害において医学から工学に期待すること」でスタートした。



「交通事故傷害において医学から工学に期待すること」益子邦洋氏(南多摩病院)



「死亡事故における胸部外傷と予防対策の提案」一杉正仁氏(滋賀医科大学)



「歩行者が自動車衝突時における歩行者の頭部傷害値に関する研究」渡辺拓巳氏(東京都立大学大学院)

シムボジウムでは胸部外傷、脳障害、医工連携をテーマに衝突時の人的被害や衝突安全技術の進化、妊婦の心身変化に伴う事故リスク、事故緊急自動通報システムの傷害予測アルゴリズムなどの最新成果が報告された。

2日目は特別講演で国土交通省安全基準室の野野橋室長が車両安全対策の最新状況を紹介。大学、専門機関の研究者らは先進運転支援システム(ADAS)の交通事故実態をテーマに、システムによる事故低減効果や高齢ドライバーの実車運転パフォーマンスの調査を講演。事故分析の現状と今後のあり方の提言も行われた。

特別セッションのパネルディスカッションでは「自動運転の技術進化とこれからの今後」をテーマに産学官の専門家が討議。自動運転について、医学者からはドライバーの姿勢変化によって身体の異常を検知して安全に車を停車させる技術の期待する声が上がった。その一方、心身変化のセンシングには医療機器の領域まで車載システム側が踏み込む必要が考えられるため、さらなる医工連携が必要とした。

現状のモニタリング能力は人間の脳には及ばないので、自動運転はまだあくまで「支援技術」にどこ

まるといふ認識が必要との意見もあった。

さらに、自転車と車の衝突事故の事例が多く、車両の自転車検知技術の進化も交通事故の減少のためには効果的とされた。

榎大会長は2日間のプログラムについて「活発な議論、討議をいたただいた。複数の自動車メーカーの方々から交通事故死者ゼロというキーワードが聞かれるなど、25年の事故死者数2千人の目標はなんとか達成できると思う。しかし、改めてわれわれ全員が努力していかなければならないと実感した」と手ごたえを述べるとともに、医理工連携を通じてさらなる交通安全の実現に取り組んでいくとの意欲を語った。

旅の大きな楽しみの一つに駅弁がある。昔は、いろいろな弁当が入った大きな木箱を首からタスキでぶら下げ、「弁当」と大きな声で売り歩く売り子さんがいて旅情を演出した。いかめしや味の釜めし、ますのすし、ひっぱりだこ飯など、全国的に名の知られた駅弁はあまたあるが、多くのバラエティーに富んだ新たな人気駅弁も続々と誕生している。

◆諸説あるようだが、日本で最初の駅弁が発売されたのが1885年7月16日。同日開業した日本鉄道の宇都宮駅で、日本初の駅弁が発売された。宇都宮で旅館・白木屋を営んでいた斎藤藤平さんが、その旅館に泊っていた日本鉄道の重役に薦められて販売したと聞く。当時の駅弁は握り飯2個とたくあんを竹の皮に包んだものだった。◆これ以来、駅弁は旅の楽しみの一つとして日本人に定着してきたといえよう。その証しに旅行手段の多様化とともに、2000年代に入ると空港で売られる「空弁」が注目されるようになった。さらに自動車旅行でもNEXCO中日本が06年にサービスエリアなどで売られる「速弁」を発売。◆久しぶりに行動制限のない夏休み。旅の楽しみを満喫しようと思うが、第7波の影が忍び寄る。

自動運転は、社会を大きく変える力を持っている。「交通事故の97%はドライバーの運転ミス」といわれるが、自動運転社会になれば、事故が大幅に減少し、渋滞が緩和し、エネルギーや環境問題の解決や、高齢者の自立が進むと期待されている。

また、CASE(コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化)と連動して、社会にデジタルトランスフォーメーション(DX)を引き起こし、私たちの生活は革命的に変わるだろう。一方で、克服すべき課題もわかってきた。それは自動運転(人工知能、AI)と人間との関係だ。自動運転のレベルは5つに分類される。レベル1は、自動車の縦方向と横方向の動きの一つを自動化したもの(自動追尾など)、レベル2は2つを自動化したもの(車線変更後の追い越しなど)だ。これらは、むしろ「運転支援技術」と呼ぶべきだが、もし運転主体のドライバーが事故を起こせば、責任はドライバーがとることになる。しかし、レベル3以降は、運転主体が基本的にシステム(AI)なので、さまざまな課題が現れてくる。

その一つが「法律上の問題」だ。例えば、システムが操縦中の事故責任はどなるのだろうか? 自動車を製造したメーカーの責任か、車を所有しているドライバーの責任なのだろうか? さらに複雑な状況を想像してみよう。

自動運転車が、ナビゲーションに導かれて場所を認識し、道路の白線などをトレースしながら走行している場合、白線が消えたり、捨てられたゴミで白線が見えなかったり、ナビの更新が不備で、変化した道路状況に対応できず起きた事故の場合はどうなるのだろうか? 責任の所在をめぐると、主体が、メーカー、所有者、道路の管理者、ナビの更新責任者、ゴミを捨てた人など、と、どんどん増加し状況が複雑化していく。残念なこと、これらに対応する法律は、まだ整備されていない。

私はこれらの事例を考えると、「AIと人間の関係」という問題を、あらかじめ考える必要があると思う。当然のことながら、自動運転車のシステム(AI)は、法律を守るように設計されているので、法定速度をオーバーすることは、ない。

しかし人間はそうではない。法定速度40km/hの道路でも、(よくないことではあるが)全体の道路事情によってはスピードを増減させ、柔軟かつ、臨機応変な走行をしているのが現状だ。

以前、こんな興味深いニュースがあった。アメリカのある町の道路で、あまりにも渋滞がひどいので、警察官が先頭を走る車を捕まえたところ、法定速度(のろのろ)で走るグーグルカーだったというのだ。

繰り返すが、自動運転車は速度オーバーをしない。完全な自動運転社会となれば、おそらく道路上の車は整然と流れ、渋滞のトラブルもなくなるのかもしれない。しかし、そのような社会になる前に「自動運転車と人間が混在する」という長い期間が続く。ゆるゆると走る自動運転車にいらしたドライバーが、突然割り込みをしたり、追い抜きをしようと



室山哲也氏

どう実現? 自動運転社会

日本科学技術ジャーナリスト会議(JASTI) 室山 哲也会長

自動運転は、社会を大きく変える力を持っている。「交通事故の97%はドライバーの運転ミス」といわれるが、自動運転社会になれば、事故が大幅に減少し、渋滞が緩和し、エネルギーや環境問題の解決や、高齢者の自立が進むと期待されている。

また、CASE(コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化)と連動して、社会にデジタルトランスフォーメーション(DX)を引き起こし、私たちの生活は革命的に変わるだろう。一方で、克服すべき課題もわかってきた。それは自動運転(人工知能、AI)と人間との関係だ。自動運転のレベルは5つに分類される。レベル1は、自動車の縦方向と横方向の動きの一つを自動化したもの(自動追尾など)、レベル2は2つを自動化したもの(車線変更後の追い越しなど)だ。これらは、むしろ「運転支援技術」と呼ぶべきだが、もし運転主体のドライバーが事故を起こせば、責任はドライバーがとることになる。しかし、レベル3以降は、運転主体が基本的にシステム(AI)なので、さまざまな課題が現れてくる。

その一つが「法律上の問題」だ。例えば、システムが操縦中の事故責任はどなるのだろうか? 自動車を製造したメーカーの責任か、車を所有しているドライバーの責任なのだろうか? さらに複雑な状況を想像してみよう。

自動運転車が、ナビゲーションに導かれて場所を認識し、道路の白線などをトレースしながら走行している場合、白線が消えたり、捨てられたゴミで白線が見えなかったり、ナビの更新が不備で、変化した道路状況に対応できず起きた事故の場合はどうなるのだろうか? 責任の所在をめぐると、主体が、メーカー、所有者、道路の管理者、ナビの更新責任者、ゴミを捨てた人など、と、どんどん増加し状況が複雑化していく。残念なこと、これらに対応する法律は、まだ整備されていない。

私はこれらの事例を考えると、「AIと人間の関係」という問題を、あらかじめ考える必要があると思う。当然のことながら、自動運転車のシステム(AI)は、法律を守るように設計されているので、法定速度をオーバーすることは、ない。

しかし人間はそうではない。法定速度40km/hの道路でも、(よくないことではあるが)全体の道路事情によってはスピードを増減させ、柔軟かつ、臨機応変な走行をしているのが現状だ。

以前、こんな興味深いニュースがあった。アメリカのある町の道路で、あまりにも渋滞がひどいので、警察官が先頭を走る車を捕まえたところ、法定速度(のろのろ)で走るグーグルカーだったというのだ。

繰り返すが、自動運転車は速度オーバーをしない。完全な自動運転社会となれば、おそらく道路上の車は整然と流れ、渋滞のトラブルもなくなるのかもしれない。しかし、そのような社会になる前に「自動運転車と人間が混在する」という長い期間が続く。ゆるゆると走る自動運転車にいらしたドライバーが、突然割り込みをしたり、追い抜きをしようと



専用道路では問題ないが

こんなアンケートがある(インタリクス総研2016)。「公道実験中の自動運転車に出会ったらあなたはどうしますか?」という問いに、「近づかない」という答えが41.9%と多かったが、「追走してみる」「接近して観察」「ちょっとかき出す」という答えが、なんと合わせて38.7%にも上った。

これらは、どれも人間の好奇心から出たものだが、AIから見たら不謹慎きまる答えだろう。AIに言わせると、「事故の原因になるからやめろ」と言ってくるかもしれない。

しかし、このアンケートの答えは、本当に不謹慎なのだろうか? 私はそうは思わない。この好奇心こそ、人間の最も重要な特性であり、科学や文明を進めてきた源泉だからだ。

人間とは、好奇心に満ちた、予測不能な、愛すべき生き物なのだ。まじめな読者からは、お叱りがあるかもしれないが、私は、自動運転社会を真に豊かなものにするためには、この人間の特性を認め、人間中心のシステムを目指す必要があると考える。

今後の自動運転の技術開発が、単に技術のみでなく、人間の心理や行動を深く理解し、融合しながら、本当の意味で人間が幸せに暮らせる社会につながるものであることを望みたい。