

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005-0003)
電話 (011)721-4578

2022年上期 警察庁 全国交通事故発生状況まとめ

2022年上期(1~6月)の全国の交通事故発生状況がまとまった。交通事故件数(速報値)は、前年同期比1.9%減の14万2987件だった。死者数も同3.3%減の1158人で減少した。負傷者数(速報値)も同2.0%減の16万8643人で前年を下回った。

警察庁が上期の交通死亡事故の発生状況などを7月下旬に公表した。概況では、1~4月と6月の月別死者数が過去最少だったとし、一方、交通事故死者数の状態別では歩行中の割合が増加したことや、75歳以上の高齢運転者による死亡事故が増加傾向にあることなどを指摘した。

地域別の事故件数のワースト1は東京都(1万4612件)で、以下、大阪府(1万2101件)、愛知県(1万1292件)の順だった。地域別の死者数のワースト1は大阪府(70人)。愛知県(69人)がワースト2で、神奈川県(58人)がワースト3だった。

自動車技術総合機構、OBD検査システム登録 9月から周知活動 利用法など理解促進

自動車技術総合機構(自技総、木村隆秀理事長)は、車載式故障診断装置(OBD)検査システム登録に関する自動車整備事業者向けの周知活動を9月から実施する。来年4月から登録受け付けが開始されることを受けて、日本自動車整備振興会連合会(日整連)などと連携して整備主任者研修を通じて、同システムの利用方法などの理解を深めてもらうのが狙い。2024年10月から本格運用を予定するOBD検査を円滑に実施できるよう支援する。

高齢ドライバーの事故防止へ サポカー普及を後押し

高齢ドライバーによる事故を減らすこと、北海道や北海道警察がサポカーの普及に向けた取り組みに力を入れている。札幌管内では、行政と新車ディーラーが連携してサポカーの性能を周知する取り組みを相次いで実施している。

視線

「読書三昧」という見出しに惹かれた。小学館が所有する「ブックホテル神保町」(東京・千代田区)。客室に加え、廊下にも文芸書が置かれ、蔵書は2千冊。宿泊者は読み放題という。昨年12月に開業し、リピート率は3割で、固



小樽警察署とホンダカーズ北海道が連携して行った啓発活動

定客が多い。本屋の街である神保町らしく、本好きにはたまらない。ただ、これは出版不況対策で、紙媒体に頼らない、新しい事業と位置付けている。コンセプトは空間とコンテンツの組み合わせ。週末に「休日読書三昧」と宣言して数冊の本を買い込むが、雑用と雑念に負け、いつも1冊程度しか読めない。ホテルならば...



OBD検査を円滑に実施できるよう支援

OBD検査を実施に必要な機能を備えた同ドライバーや特定DTCアプリの開発を進めており、来年4月にリリースする予定だ。その後、OBD検査システムのプレ運用を10月から24年9月まで実施し、翌10月からOBD検査の本格運用を開始する。同機構は、昨年10月から全国の整備振興会(67会場、2265人参加)や検査場(93カ所など)、OBD検査システムの試作版によるプレテストを行った。参加者から寄せられた要望への対応方針を整理し、今後のシステム開発・運用に反映する。

試作版では対応OSはウインドウズのみだったが、アンドロイドなどにも対応できるように仕様を変更する。また、複数の事業場を一括して管理できる機能も追加する。OBD検査の開始時期は、国産車が21年10月以降の新型車を対象に24年10月から、輸入車は22年10月以降の新型車を対象に25年10月からとなっている。



軽自動車に軽油は入れない下さい

衝突被害軽減ブレーキの性能を体感してもらおうなど、最新安全技術の必要性を訴求した。こうした取り組みは新型コロナウイルス感染症拡大の影響などで、この数年少なくなっており、道警ではディーラーなど地元企業と連携した活動を増やしていきたい考え。小樽警察署の井上智雪交通第一課係長は「サポカーの普及は事故の減少につながる。より多くの高齢者に知ってもらいたい」と取り組みの狙いを話す。

札幌市内では、高齢者が安全に運転できる「運転寿命」を延伸しようという取り組みも行われた。損害保険ジャパンは、北海道と「シニアドライバー向け安全運転講習会」を札幌運転免許試験場で開催した。2018年に損保ジャパンと道が締結した「包括連携協定」の一環として実施するもので、道警をはじめ、札幌地区のトヨタ系ディーラー5社(札幌トヨタ、札幌トヨペット、トヨタ



駐車支援システムやICSなど最新的安全機能への理解を深めた

小樽警察署は、ホンダ四輪販売北海道(HC北海道)と協力し、小樽市桂岡町のスーパーマーケットで高齢者向けの啓発活動を実施。ドライバーシミュレーターで運転時の危険な状況などを疑似体験した後、実車で

カローラ札幌、ネットトヨタ札幌、ネットトヨタ道都)が後援した。講習会では、座学でシニアドライバー関連の交通事故についてレクチャーしたほか、参加者は運転免許更新時に75歳以上が実施する認知機能検査などを体験し、運転に必要な能力を確認した。同乗試乗会では、駐車支援システム「アドバンストパーキ、静止物」の効果を感じた。道の箱崎和道民生活課長は「交通事故を防止するには、自身の現在の状態を認識することはもちろん、法令を順守した運転の在り方が非常に大事」と参加者に呼び掛けた。

道警によると、北海道の運転免許保有者数は減少が続く一方、65歳以上の高齢ドライバーの数は右肩上がりであり続けている。21年末の実績では、総保有者数31万2859人のうち、25.2%、4人に1人が高齢ドライバー。道警交通部で高齢運転者支援を担う前田和仁管理官は「北海道内は生活に自動車がかかせないエリアが少なくない。高齢ドライバーは自分の運転能力を理解した上で、サポカーなども活用して事故を防いでほしい」とし、高齢ドライバーの事故防止対策に力を入れていく構えだ。

バードビュー

先日、セルフ式のガソリンスタンドに立ち寄った際、給油中のドライバーが店員と口論になっていた。他の店員に事情を聞くと、その客が軽油を入れたらしく、エンジンがかからなくなったという。車は軽自動車。「軽」と付いているので、軽油を入れたのではないか。最近、給油の入れ間違いのトラブルが多くなっている」と嘆いていた。

国交省 自動車損害賠償補償制度 改めて広報活動強化

国土交通省は、自動車事故被害者や自動車ユーザーに向けて自動車損害賠償補償制度の広報活動を強化する。同省による交通事故被害者への支援制度と自動車事故対策機構(NASVA)の活動内容をはじめ、被害者とその家族らの現状や被害者支援などをめぐる財源の状況を紹介するポータルサイトを今秋にも運用開始する。交通事故被害者らに必要な支援を漏れなく享受してもらうことにも、来年度に予定する自動車損害賠償責任保険(自賠責保険)の保険料上乘せについて自動車ユーザーの理解を得ることを目的とする。

自動車事故の被害者支援や事故防止対策が自賠責の枠組みで行われていること、理解促進やNASVAとその活動内容の認知度が非常に低いことが、同制度の広報活動を改めて強化する背景にある。

自動車事故被害者らに各種支援を活用してもらうとともに、自動車ユーザーが負担する自賠責保険料を原資とした運用益収入や賦課金の活用方法を周知するためにも必要な取り組みであると判断した。

広報基盤となるポータルサイトでは、被害者支援と事故防止対策をクルマ社会の安全・安心確保に向けた「両輪」として取り組んでいることや、NASVAの取り組みなどを分かりやすく紹介する予定。

自動車事故被害者らに向けた情報提供の手段では、ポータルサイトなどインターネットを通じたものだけでなく、被害者支援を説明したり一フレットなどを保険会社や病院を通じて配布することも行う。

自動車ユーザーには、自賠責保険

国交省 堀内丈太郎自動車局長 就任会見

自動車税制「大きな課題」

国土交通省の堀内丈太郎自動車局長は、就任後初の記者会見で、2023年度の自動車局税制改正要望事項について「各種特例措置の適用期限が今年度末に到来するなど、多くの要望事項が重要となる。中でもエコカー減税(自動車重量税)と自動車関連税制の見直しは大きな課題」との認識を示した。また、地域交通における電動車の普及促進に向け



堀内丈太郎自動車局長

て、事業者や自治体などを対象とした電気バス(EVバス)など電動車の導入支援についても積極的に取り組む考えを示した。

喫緊の政策課題の一つに自動車関連税制を挙げた。23年度の自動車局税制改正要望事項では、エコカー減税が23年4月末、グリーン化特例が23年3月末に期限を迎えるなど、各種特例措置の適用期限が到来する。こうしたことから多くの事項が要望対象となる見通しで、「関係団体などの要望と与党税制改正大綱を踏まえて適切に対応していく」と述べた。

国交省はこれまで、国内市場における環境対応車のさらなる普及促進につなげるためには、エコカー減税延長は欠かせないと訴えてきた。引き続きグリーン化特例なども合わせ

の加入促進と合わせた自動車事故被害者支援・事故防止対策、財源への理解促進に努める。今秋からイン스타그램やYouTubeなどのSNSも活用し、世代やメディアの特性を踏まえた広報活動を展開。関係団体の協力を仰ぐことも検討する。

有識者や関係団体の関係者らで自動車事故被害者救済対策などを話し合う「今後の自動車事故対策検討あり方に関する検討会」で、国交省やNASVAによる既存の被害者支援・事故防止の効果検証や新規施策が検討されてきた。広報活動の取り組み強化は新規施策の一環。

委員からは「(賦課金増額の)制度導入に向け新たな負担をユーザーに強いる前に、最優先で行うべき事業」との意見のほかにも、「必ず自動車ユーザーの目に触れ、あまねく(広報ツールを)渡せる仕組みが必要」「賦課金を導入するに当たりわかりやすく説明をする必要がある」などの指摘も挙がった。今冬にパブリックコメントの実施も予定する。

記者手帳

政府が50年カーボンニュートラル(温室効果ガス実質排出ゼロ)の実現や、35年までに乗用車の新車販売をすべて電動車とすることを目標に掲げる中、国交省としても電動車の普及促進に向けて乗用車はもろろんEVバスなど商用車にも一層注力する考えだ。現在展開する施策の一例では、地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業として、運送事業者や自治体などを対象にEVバスや電気トラック(EVTトラック)などの電動車や充電設備の導入補助を行っている。

国交省自動車局としては運輸部門における抜本的な脱炭素化を推進するためにも、電動車の普及促進に向けて「今以上の予算を獲得するためにどうするか検討を進めている」とし、さらなる予算積み増しを狙う。

以前、往年の名車6台を77分ほど走るイベントを取材した。参加した名車は、JZA70型「スーブラ」やAW11型「MR-2」のほか、かT A27型「セリカ」リフトバック、KE10型「カローラ」、R10型「スタウト」、UP15型「スポーツ800」といった「大先輩」。ご厚意で私も運転をさせてもらった。スーブラ、MR-2、カローラ、スタウトの順で試乗した。どの車両も丁寧にレストアされ、エンジンは軽快。ハンドルの遊びも少なく、絶好調なコンディションだ。スーブラとMR-2は車両のクセをつかめば、普段乗っている車と違和感ない操作感。半面、カローラやスタウトは初めて。板バネの乗り心地、マスターバック(倍力装置なし)のブレーキ、キャブ特有の吹き上がりなど、現在の車両では味わえない感触だ。

この2台を運転し、改めて安全運転の大切さを実感した。板バネ

は車両がふわふわしてハンドル操作がぶれやすい。マスターバックのないブレーキは、踏力だけで利かせるため急ブレーキはできない。早めにアクセルオフする余裕を持ったブレーキ操作など、貴重な体験ができた。旧車の運転は、ドライブینگに集中する要素が詰まっている。車間距離の保持や周りの車の動きにも一層の気を張る必要がある。旧車は安全な運転を学べる良い教材とも言える。

旧車から学ぶ安全運転

技術が発達し安全装置の標準化が進む自動車だが、事故は無くなっていない。ニューズでは、無理な追い越しや急加速、急減速など、いつ事故が起きてもおかしくない映像も多数見られる。60年代頃の「素のクルマ」の運転体験のない人は多いはず。自動車学校や免許更新などのタイミングで、こういった車の運転を体験する機会を設けることができればと考える。一人ひとりの安全運転への意識が向上し、交通事故防止と運転マナー向上につながると思う。

道内空港におけるレンタカー貸出しの約6割を新千歳空港が占めており、地方空港でレンタカー不足が常態化。観光ピーク時に地方空港で断られるケースがみられ、機会損失が大きくなる悪循環も発生している。

これを受けて、道運輸局は北海道地区レンタカー協会連合会、日本陸

「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 FAX:011-721-0801
電話の受付時間 平日9:00~17:15 <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 札幌市東区北30条東1丁目1-1
及工場 〒065-0030 電話 011-752-8592(代表)

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

録 語

ソフトバンク 宮川潤一 社長執行役員兼CEO
社会課題を解決する次世代のインフラに進化するため、先端技術研究所を発足させた。チームの1つが自動車運転車。公道での実証実験では人と遜色のない運転ができており、社会実装の準備に入っていく。

「恐らく数年先には『レベル5』の自動車運転車が走る。物流業界から普及すると思う。さまざまなメーカーの車両が混在する中、事故が起きない、調和が取れたプラットフォームを提供することが務めだと思っている」(自動車運転事業について)

送協会北海道支部、観光業向けソフトウェアの開発などを手掛けるRoboBosと連携。IT活用によりレンタカー利用の要請とキャリアカーの空き状況に応じて、効率的に配車できるスキームを構築する。



自動車 自メーカー 挽回生産ペースアップ 当初計画据え置き

自動車メーカーの生産台数が7、8月以降、増加しそうだ。4、5月期の連結売上台数は上海市のロックダウン（都市封鎖）による影響などで計画を下回ったメーカーが多かった。一方、通期の計画は全社が当初計画を据え置いており、7、8月以降の生産は当初計画以上のペースに引き上げることになる。半導体不足や物流混乱などのリスクは依然として読みにくいものの、各社は在庫の持ち方の見直しや仕向け地の振り替えなどさまざまな取り組みで生産台数の確保を図る。

上場自動車メーカー9社の4、5月期の連結売上台数の合計は、前年同期比4・3%減の48万3千台だった。トヨタ自動車、日産自動車、ホンダ、マツダの4社が前年実績を下回った。同期は中国・上海市のロックダウンや半導体不足の長期化などがあり、「想定外の範囲内だが、4、5

自動車点検整備推進運動

コストも、いのちも、地球環境も。こまめに愛車のメンテナンスも

安全と環境保全には、点検・整備が必要です

自動車点検整備推進運動に関する情報や各種チラシのダウンロードはこちら
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t3/t3-1/>

自動車点検整備推進運動のポスターがダウンロードできます
www.tenken-seibi.com/

国交省北海道局と道開発局 水素活用地域づくり 2022年度会合を開催

国土交通省北海道局と北海道開発局は、産学官が連携して水素を活用した地域づくりに取り組み「北海道水素地域づくりプラットフォーム」の2022年度会合を、札幌第一合同庁舎（札幌市北区）とオンラインのハイブリッド方式で開催した。政府が目標に掲げる2050年のカーボンニュートラル（温室効果ガス実質排出ゼロ）実現に向けた国内外の先進的な取り組みについて講演を行った。

基調講演では、三井物産会長や日本経済団体連合会（経団連）副会長などを務める安永竜夫氏が、ロシアなどによるウクライナ侵襲とそれに伴う各国・地域によるエネルギー安全保障

え、広島工場や防府工場への部品出荷時期を前倒しして、物流リスクの最小化を図る。記者懇談会で向井武司専務執行役員は「日本も自然災害の影響はあるが、ゼロコロナでは部品が、突然死、するため、当社の手に置くことが重要」と言及。汎用半導体への設計変更や半導体サプライヤーとの連携強化など既存の取り組みと合わせて、リスクヘッジを徹底し、下期にかけて生産ペースを引き上げていく考えだ。

生産台数は7、8月以降、段階的に増加していく見通しだが、これまで積みあがったバックオーダーを解消するにはなお時間を要する。こうした中、マツダは生産と販売で分離していたデータベースの連携に着手。生産、物流、販売での状況を貫いて見えるようにすることで、より精度が高い納期情報を伝えたり、短納期で供給できる車種のオーダーを優先的に取得したりできるようにする。

安全確保と環境保全は、クルマの点検・整備から。

点検・整備で燃費改善！CO₂排出削減にもつながる！

自動車点検整備推進運動のポスターがダウンロードできます
www.tenken-seibi.com/

項目	説明	チェックボックス
ブレーキ	ブレーキパッドの摩耗状況を確認し、必要に応じて交換を行います。	<input type="checkbox"/>
エンジン	エンジンオイルのレベルを確認し、必要に応じて交換を行います。	<input type="checkbox"/>
タイヤ	タイヤの空気圧を確認し、必要に応じて調整を行います。	<input type="checkbox"/>
照明	ヘッドライトの点検を行い、必要に応じて調整を行います。	<input type="checkbox"/>
安全装置	エアバッグの点検を行い、必要に応じて調整を行います。	<input type="checkbox"/>
その他	その他、必要に応じて点検を行います。	<input type="checkbox"/>

自動車の点検整備はユーザーの義務です

体、経済界、金融界が地域規模で連携してエネルギー構造や産業構造の変革の視点が必要と述べた。

自動車メーカーなどが参画する日本水素ステーションネットワーク合同会社（JHYM）からは松岡美治担当部長が、水素ステーションの現状と課題などについて説明した。

同プラットフォームは、北海道に潜在的に豊富に存在するとされる再生可能エネルギーを水素利用で促進させ、水素を活用した地域づくりを検討することを目的に15年に設立。設立以降、会合は12回行っている。

走行中のタイヤの状態を数分間隔で把握できる新サービス「リアルタイムモニタリング」を9月20日から、国内の複数の輸送事業者へ提供すると発表した。

ロードサービスタとの連携が可能な、タイヤ起因の運行トラブルの未然防止や異常発生時の早期復旧につながるサービスだという。今後は物流を足元から支えることを訴求し、社会価値と顧客価値の創出を目指す。

同社はタイヤの空気圧や温度情報を遠隔で確認できるツール「タイヤマテイクス」を使ったサービスを2020年から提供しており、これを活用する。タイヤ空気圧監視システム（TPMS）で取得したデータを、通信型デジタルタコグラフを介してサーバーに送信する。従来のサービスは車両が駐車場に戻った際にデータがアップロードされたが、デジタルタコグラフを活用することで、数分の通信間隔でリアルタイムの状況確認を可能とした。情報は管理ツール「ツールボックス」上で確認できる。

走行中にタイヤの異常を検知した

ハイパ

「航続距離への不安など、顧客が購入を見送る理由を解消していくことが電気自動車（EV）の普及につながる」と話すのは、メルセデス・ベンツ日本の上野金太郎社長。新型EV「EQB」では、国内の量産EVとして初めて3列シートを備えた商品性を武器に、拡販に意欲を見せる。年内にはより航続距離を確保したセダンタイプの「EQE」「EQS」も追加する計画だ。

新商品を次々と投入する一方、納期遅延は引き続き課題となっている。「半導体不足の影響は徐々に解消に向かっているのでは」と見通しつつ、「通常であれば1カ月半〜2カ月分以上の在庫を確保するが、足元では1カ月を下回っている。在庫状況を全国で共有しながら、1台1台大事に販売している」と現状を語る。

リアルタイムモニタリングのイメージ図

tirematics リアルタイムモニタリング

リアルタイムモニタリングのイメージ図

アンテナ

気象庁と環境省は8月2日に全国37都府県に対して、熱中症アラートを発令した。東京都内では午前8時に30度を超えたほか、埼玉県熊谷市と山梨県甲府市では39・5度を記録した。毎年のことながら今年も厳しい夏であった。

こんな暑い夏を肌で感じると、以前に取材で訪れた東アフリカの小国ジブチを思い出す。世界一暑い国と言われており、最高気温はなんと71・5度に達したことがあるという。2019年10月にジブチを訪れた時も39・5度だった。そんな暑い国、ジブチには、自衛隊がアデン湾での海賊対策のため

進化続けるヘッドランプ

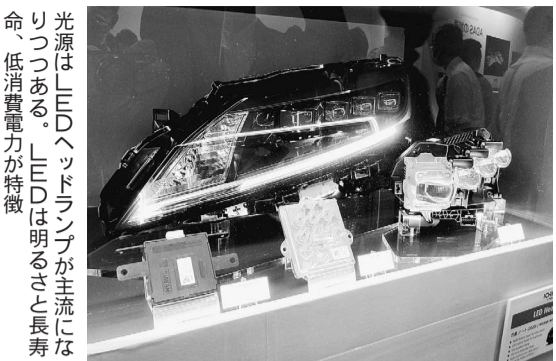
ADASや自動運転に対応 コミュニケーション機能も

これまで道を明るく照らしドライバーだけでなく、歩行者や自転車利用者などの安全確保に寄与してきたヘッドランプ。先進運転支援システム(ADAS)や自動運転技術が進展する中では従来の役割も求められており、高度化する自動車に合わせてヘッドランプの進化は今後も続く。

ヘッドランプが登場したのは1909年のこと。それから100年以上もかけて進化を続けてきた。ヘッドランプの進化の歴史は光源開発の歴史でもあり、自動車初期のヘッドランプにはアセチレンガスなどが採用されていた。

その後39年に米国で登場したのがシールドビーム。光源には白熱球を使っていた。シールドビーム自体が発光体、いわゆる電球となっているため、現在のようにバルブが切れたらバルブのみを交換することができず、ユニットをまるごと交換する必要があった。

80年代以降に使われ始めたのがハロゲンヘッドランプとなる。それまで主流だったシールドビームや白熱



光源はLEDヘッドランプが主流になりつつある。LEDは明るさと長寿命、低消費電力が特徴。最近のヘッドランプは薄型デザインが流行り、前照灯自体はより薄く、より小型化が進む。

バルブと比べ、より明るく長寿命になっているのが特徴だ。ハロゲンランプは糸状のタングステンで作られる「フィラメント」に電気を流し、発熱する際に発せられる光を光源として利用する原理。発光管内部で起こる化学的な反応であるハロゲンサイクルによって明るさが維持され、電球内にハロゲンガスを高圧封入することで長寿命化を実現している。必要十分な光量が得られ、かつコスト競争力も持つことから現在も使われている。

ハロゲンバルブの2倍の明るさ、2〜3倍の寿命を持つのが、95年に登場したディスチャージヘッドランプ(HID)だ。キセノンヘッドランプとも呼ばれるこの光源はフィラメントを持たないのが特徴。アーク放電によって光源を得る構造のヘッドランプで、消費電力も約3分の2で済む。

そして現在、主流となりつつあるのがLEDヘッドランプ。LEDは明るさと長寿命、低消費電力、低発熱を兼ね備えた光源で、2007年に小糸製作所が世界で初めて生産、販売がLEDヘッドランプとともに搭載の拡大を進めている。

配光パターンを決める手法はランプメーカーが独自技術を展開しており、小糸製作所はディスク型のミラーを高速回転させる「ブレードスキャン」で照射エリアの数や位置、幅をきめ細かく制御。スタンレー電気は液晶ディスプレイ(LCD)を利用して、細かく分割した高解像度な光を作り出している。

仏ヴァレオグループの市光工業は、数万ピクセルに分割された照射範囲一つ一つを個別に制御する「HDライティング」を開発。ハイビーム



売を開始。トヨタ自動車の「レクサスLS600h」に採用された。

LEDヘッドランプの次の一手と期待されているのがレーザーヘッドランプとなる。より遠方を照射する特性に優れており、HIDでは100メートル先、LEDでは300メートル先を照射することが可能になる。

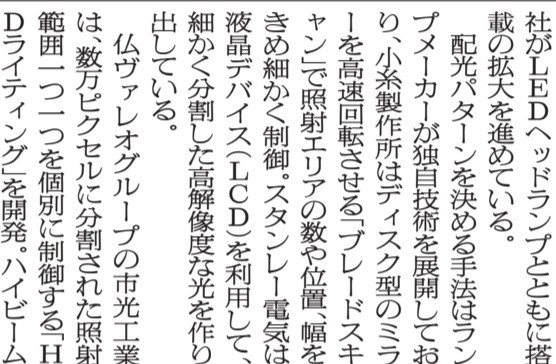
コストは高くなるものの、すでに欧州メーカーが実用化。BMWは7、8シリーズや「i8」などに設定。アウディは14年のル・マン24時間レースを制したレーシングマシン「Audi R18 e-tron quattro」での実証実験を経て、同年に99台限定で発売した「R8 LMX」に採用した。レーザーヘッドランプについては、日本のランプメーカーも開発を続けている状況だ。

ヘッドランプの進化は明るさの追求だけにとまらず、さらなる視認性の向上、ADASや自動運転にも対応した技術開発が続けられている。

視認性向上では、「ADB(アダプティブドライビングビーム)」の採用が進んでいる。より遠方を照らせるハイビーム走行用前照灯の配光パターンを自動制御し、先行車や対向車、歩行者にまぶしさを与えることなく、常にハイビームでの走行を可能にする機能で、ランプメーカー各社がLEDヘッドランプとともに搭載

の拡大を進めている。配光パターンを決める手法はランプメーカーが独自技術を展開しており、小糸製作所はディスク型のミラーを高速回転させる「ブレードスキャン」で照射エリアの数や位置、幅をきめ細かく制御。スタンレー電気は液晶ディスプレイ(LCD)を利用して、細かく分割した高解像度な光を作り出している。

仏ヴァレオグループの市光工業は、数万ピクセルに分割された照射範囲一つ一つを個別に制御する「HDライティング」を開発。ハイビーム

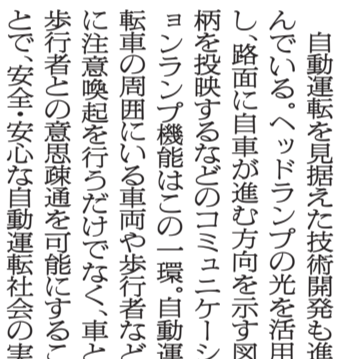


毎月15日は 道民 交通安全の日

では、対向車や先行車を照らす範囲を必要最低限に遮光することで、幻惑を防ぎながら、従来のハイビーム時と同等の光量を保持することが可能となる。一方、ロービームでは路面に線や記号を照射してドライバーにレーンガイドやナビゲーションといった情報を表示、運転を支援する。

自動運転を見据えた技術開発も進んでいる。ヘッドランプの光を活用し、路面に自車が進む方向を示す図柄を投射するなどのコミュニケーション機能はこの一環。自動運転車の周囲にいる車両や歩行者などに注意喚起を行うだけでなく、車と歩行者との意思疎通を可能にするなど、安全安心な自動運転社会の実現に「光」で貢献する。

市光工業の「ニアフィールドプロジェクション」。ヘッドランプではないものの、車両周辺の歩行者やバイク、自転車などに車の動きを伝えるプロジェクション技術としての開発も続いている。



市光工業の「ニアフィールドプロジェクション」。ヘッドランプではないものの、車両周辺の歩行者やバイク、自転車などに車の動きを伝えるプロジェクション技術としての開発も続いている。

働きがい を求めて

新入社員の意識調査から

「電気自動車(EV)は怖い」と試乗を思い出してこぼれ出したのは、ある高齢ドライバー。その方は大型免許を保有するなど大ベテランで、70歳代になった今でもハンドルはさばきは達者だ。では、なぜ怖いのか。それはアクセルを踏んだ瞬間から力強く速度が上がるEVならではの加速感があった。「こんなに急にスピードが出る」とどこかにぶつかりそうで危ない。自分の感覚(動体視力)を超えた加速感にはもはや制御が難しい」と率直に思い、「運転するものではない」と見切ったそうだ。◆内燃機関の車では味わえない俊敏な加速感がEVの特徴である。しかし、それが仇となり、危険な車」というレッテルを貼られると、もちろんあくまでも個人の感想で、全てのEVに当てはまることではない。また電子制御によって加速感自在に調整可能なので、マイルドなEVはつくられる。◆

ただ、大ベテランが試乗したEVは、少なくともその方にとって加速制御の配慮が欠けていた。最近「中高年にも違和感なく乗れる」というEVの宣伝を見かけるが、高齢者に配慮し作り込んだEVは、現在どれだけあるのだろうか。まさか「免許を返納する人のことばさておき」という不埒(ふらち)なメーカーばかりではあるまい。高齢ドライバーへの配慮を一つの目安とし、EVの熟成度を量りたい。

「働きがい」を求めて、退職意向がある社員は33.9%にも高まる。社内での教育体制や上司との相談機会の充実を求めるの、どちらも共通だが、退職への思いがある新入社員は外部の声を積極的に求める姿勢が顕著に表れた。こうした意識の違いは仕事への向き合い方にも表れている。「仕事を通して成し遂げたいこと」を尋ねる設問では、退職意向のない社員は「安定した生活を送りたい」(66.1%)、「自分を成長させたい」(60.7%)、「家族に恩返しをしたい」(51.9%)の順で、退職意向

調査は新入社員を退職意向別に分け、キャリア形成に向けた考えなどを聞いた。「キャリア形成支援について会社に期待すること」では、退職の思いに関係なく「上司に相談できる機会をつくってほしい」がトップとなった。次いで多かったのが「キャリア形成についてのセミナーや勉強会などを開催してほしい」で、それぞれ3分の1以上の新入社員が期待していることが分かった。一方、退職意向の有無が大きく左右したのは「社外の人の意見を聞ける場を設けてほしい」だった。意向のない新入社員は24.0%だった

が、退職意向がある社員では33.9%にも高まる。社内での教育体制や上司との相談機会の充実を求めるの、どちらも共通だが、退職への思いがある新入社員は外部の声を積極的に求める姿勢が顕著に表れた。こうした意識の違いは仕事への向き合い方にも表れている。「仕事を通して成し遂げたいこと」を尋ねる設問では、退職意向のない社員は「安定した生活を送りたい」(66.1%)、「自分を成長させたい」(60.7%)、「家族に恩返しをしたい」(51.9%)の順で、退職意向

退職意向と収入の相関は、「働き続ける条件」を尋ねる設問にも見られ、退職意向のない人は「職場の間関係がいい」(70.8%)を第一に挙げた一方、退職意向のある人は「高い給与・賞与をもらえる」(66.7%)がトップとなり、給与や賞与面は退職意向のない人と17.3%も隔たりがあった。

同社では、新入社員が待遇などに意識が向かう背景について、「プライベートと仕事のバランスを見直す動きや、一つの会社だけでなくさまざまなキャリア形成を見聞きする機会が多くあったこと、新型コロナウイルスによるコミュニケーションの希薄化」などの要因を挙げている。こうした実態を踏まえ、「退職意向のある新入社員には早々に、仕事のやりがいや働きがいといった価値観を気付かせてあげることが重要」と、会社側の意識変革も促す。新入社員も多くから求められている相談機会の確保は、こうした意向を量る上でも重要になりそうだ。

調査期間は2022年3月31日から5月13日まで。回答者は4659人、このうち退職意向のない人は2707人、退職意向のある人は1010人、その他は492人。

