

# 北海道自家用新聞

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005-0001)  
電話 (011)721-4578

## 函館で東日本研究会開催

### 全国自動車標板協議会

全国自動車標板協議会は、10月6日に「東日本研究会」を函館市内のホテルで開催した。北海道自動車標板協議会、東北自動車標板協議会、北信越自動車標板協議会などの会長ら38人が出席。函館入りナンバーシートや希望番号などについて議論



開催に先立ち、北海道自動車標板協議会松原正和会長は「函館入りナンバーについての課題など、いずれも業界の将来を考えると重要なテーマとなっている。活発な意見交換で美りの多い会としたい」とあいさつ。続いて、来賓の全国自動車標板協議会岡安雅幸専務理事は「貴重な意見をもとに、国土交通省や関係団体との調整を通じて、業務が円滑に進むよう情報収集に努めていきたい」と述べた。

## 車検などの検査手続き手数料引き上げ

### 国交省、23年1月施行

国土交通省は、車検など検査手続きに関する手数料を引き上げる。2023年1月に導入を予定する自動車検査証の電子化などの対応に伴う経費が増加することから手数料を改定する必要があるとした。「道路運送車両法関係手数料令の一部を改正する政令案」を閣議決定して公布し、23年1月1日に施行する予定だ。

新規検査で、完成検査修了証の提出がある登録車と軽自動車は、窓口申請が1500円、電子申請が1300円とそれぞれ300円値上げする。継続検査で、保安基準適合証の提出がある登録車と軽自動車は、窓口申請が1400円、電子申請が1200円とそれぞれ200円値上げする。自動車検査証の再交付は、1件当たり350円と50円値上げする。自動車技術総合機構が基準適合性審査を行う検査手続きを受ける場合、自動車検査証交付の手料は100円値上げし、1台当たり50円とする。

## 政府、登録・保有関係手続きのOSSでマイナンバー活用

### 2023年中に法改正

政府は、車両の「変更登録」時のワンストップサービス(OSS)にマイナンバーを用いることでオンライン上で手続きを完了できるよう来年中に法改正を行う。政府は今年度中に全国民にマイナンバーカードを普及させることを目指しており、自動車の登録制度と紐付けることでOSSの拡大と利便性向上につなげていく。

現在、変更登録のOSSに限った最薄化や12・24V兼用仕様などの製品づくりについて講話した。来年度の同研究会は、北信越自動車標板協議会が担当。長野県軽井沢町での開催を予定する。

改正の概要

	登録車	軽自動車	
新規検査	完成検査終了証の提出がある自動車	窓口：1,500円 電子申請：1,300円 (小型二輪自動車は1,400円)	窓口：1,500円 電子申請：1,300円
	保安基準適合証の提出がある自動車*	1,300円	1,300円
	限定自動車検査証の提出がある自動車	1,400円	1,400円
	その他の自動車	普通自動車等 <sup>※2</sup> ：2,200円 小型自動車：2,100円	1,900円
継続検査	保安基準適合証の提出がある自動車	窓口：1,400円 電子申請：1,200円 (小型二輪自動車は1,200円)	窓口：1,400円 電子申請：1,200円
	限定自動車検査証及び限定保安基準適合証の提出がある自動車	1,200円	1,200円
	限定自動車検査証の提出がある自動車	1,400円	1,400円
	その他の自動車	普通自動車等 <sup>※2</sup> ：1,900円 小型自動車：1,800円	1,800円
構造等変更検査	保安基準適合証の提出がある自動車*	1,300円	1,300円
	限定自動車検査証の提出がある自動車	1,400円	1,400円
予備検査	普通自動車等 <sup>※2</sup> ：2,200円 小型自動車：2,100円	1,900円	1,900円
	その他の自動車 <sup>※2</sup>		

\*1 限定自動車検査証及び限定保安基準適合証の提出がある自動車を含む  
\*2 普通自動車及び大型特殊自動車

マイナンバーは、社会保障や税、災害時において個人を識別したり、情報を管理することに用いられる。自動車の領域では、優良運転者の免許更新のオンライン化や高速道路料金の割引申請などでマイナンバーの活用を検討している。行政手続きを簡素化し、コストの削減にもつなげたい考え。

## 通園バス子ども置き去り防止装置

### 来年4月に義務化

#### 国交省、年内にガイドライン策定

政府は、幼稚園や保育所などの送迎バスで置き去りを防止するための安全装置設置を義務づける緊急対策をまとめた。2023年4月から義務化し、1年間の経過措置を設ける。国土交通省が児童の置き去り防止を支援する安全装置のガイドラインを年内に策定する。官民によるワーキンググループ(WG)で、安全装置を販売済みまたは今後商品化を計画する装置メーカーなどを対象に商品のヒアリングを順次実施し、調査結果などを踏まえてガイドラインの素案を示す。安全装置の開発・早期普及と子どもの安全対策の強化に役立てる。

9月に静岡県牧之原市内の幼稚園で園児が送迎バスに取り残されて熱中症で死亡したことを受け、政府は関係府省に具体的な緊急対応策を取りまとめることを指示。関係府省会議で、置き去り防止を支援する安全装置の設置について児童福祉法や学校保健安全法などにに基づき義務化する方針を固めた。

国交省が立ち上げたWGは車両安全対策検討会の下に設置。自動車関連団体からは自動車技術総合機構、日本自動車工業会、日本自動車車体工業会、日本自動車部品工業会、全国自動車用品工業会が参画。座長は芝浦工業大学工学部機械機能工学科の廣瀬敏也准教授が務める。オブザーバーとして幼稚園や認定こども園などの関連団体と、内閣府など関係府省の関係者が出席した。

国交省は、置き去り防止を支援する安全装置を「ヒューマンエラーを補完するもの」と位置付ける。押しボタン式や児童検知方式を中心に、現在開発・市販中の安全装置の精度などを踏まえると、車内への置き去りを完全に防ぐことを保証する安全装置は存在しないためだ。安全装置を設置する対象車両は送迎バスに限定する。幼稚園などの事業者は過度な負担とならないよう、新車への搭載だけでなく既販車に後付けできる安全装置も想定したガイドラインとする。電波法など各種法令順守をはじめ、一定の耐久要件や故障時などのフェールセーフ要件を満たすなどの具体的な要件についてはWGで議論する。

安全装置を販売している企業や今年度内に商品化を計画している企業を中心に、商品のヒアリングを順次実施しガイドライン策定に活用する。不具合の対応や保証期間についても調査し、ガイドラインの記載項目に盛り込む。来年度以降の商品化を検討する企業も想定できることや、より高度化した安全装置が今後商品化されることなどを踏まえて、来夏をめどにガイドラインの見直しを行う予定。

同装置は、レーダーやWiFiで子どもの置き去りを検知し、親のスマートフォンに通知するなどアラートを出す。ヴァレオやほかの海外サプライヤーが先行して開発してきたが、国内サプライヤーも東海理化や村田製作所などが開発を進めている。ボルボ・カースは、11月に発表する電気自動車(EV)の「EX90」に同装置を世界で初めて搭載すると発表した。

車内への子ども置き去りをめぐる送迎バスのほかにも2023年6月に自家用車に子どもを乗せたまま保育所に預け忘れ、2歳の子どもの死亡する事故も起きている。JNCAPは幅広い乗用車を前提にしたアセスメントのため、「バスと一般の乗用車で事故の原因が異なるケースもあるため、どのような形が効果的かを検討していく」(国交省)という。



三洋貿易が来年にも発売を予定しているルクセンブルク・I E E社の車内用幼児置き去り検知センサー。バス用と乗用車用がある

育園などの送迎バスは登録ベースで約2万台。ほとんどが児童の置き去りを防止する安全装置を装備していないのが現状という。政府は、今年中に安全管理マニュアルの整備や送迎バスの安全装置改修支援など再発防止に向けた具体的な緊急対応策を取りまとめる。安全装置の設置に関する財政的支援は、内閣府、文部科学省、厚生労働省で議論して決定する。

# FCVで日本縦断 本土踏破へ

## 北海道からスタート

### 水素のメリット、走りを実証

脱炭素化社会の実現に向けて技術革新を進めている自動車業界では、バッテリーで駆動する電気自動車(EV)に加えて、水素で発電しながら走行する燃料電池車(FCV)の普及が期待されている。こうした中、「自動車環境探求家」の横田紀一郎氏は、トヨタ自動車のFCV「ミライ」で日本列島縦断にチャレンジ中だ。全国の自然エネルギーを活用した水素ステーションを巡りながら、ソーシャルネットワークキングサービス(SNS)上や、列島縦断の協力企業などで報告会を開催。FCVの性能やメリット、水素に関わる企業の取り組みについて最新動向を発信し、その普及を支援している。

「水素の長所をもっと広めていきたい」。横田氏は日本本土四極(沖縄本島および離島を除く日本の国土の東西南北最端)の踏破を目指す。今回の企画は、北海道での水素社会の実現に向けた取り組みがきっかけになった。産業ガスやLPガスを販売するエア・ウォーター北海道(札幌市中央区)と鹿島建設が出資するしかお水素ファーム(北海道鹿追町)が家畜の排泄物から水素を生成し、一般に販売していることに注目。その仕組みは水素生成と同時に発生する二酸化炭素を家畜用牧草の光合成で吸収し、カーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)を達成するというものだ。

北海道を走行した際の水素充填はすべて同ファームで行った。化石燃料に頼らない、グリーン水素の有用性を実証することで、FCVが環境負荷の軽減に役立つことをアピールした。

環境対策以外にもFCVの特徴は多数ある。例えば防災対策では、コロンビエンスストアと水素ステーションの一体化による相乗効果だ。災害時には、水素ステーションにFCVを常駐させて発電に利用し、コンビニ側へ電気を供給するほか、そこで



日本の水素ロード 日本本土四極踏破 6,500km

被災者に食料を無償配給するアイデアも検討されている。東日本大震災で甚大な被害を受けた宮城県では、一体化に加え従業員が水素ステーションの利活用を学んだことで、現場の意識が高まった事例があるという。

また、水素燃料が内燃機関に携わる人々の雇用機会につながる利点をにらみ、注目している部品関連企業がある。新車販売の中心が内燃機関を搭載しないEVに移行していくと、事業体制の見直しに迫られる部品メーカーや部品商が出てくる。しかし、温暖化対策に効果を持つ水素を燃料とする水素エンジン車が実現すれば、従来体制を生かしたビジネスに道が開ける。

今回の企画に協力した丸徳商会

### 国交省、駐車場施策を見直し

#### 「まちづくり」の視点で質・量ともに最適化

国土交通省は、駐車場台数が増加を続ける中、過剰供給により都市空間の魅力減退や市街地の空洞化が加速しているため、駐車場施策の見直しを始める。電気自動車(EV)、自動運転車、超小型モビリティの普及など駐車場を取り巻く環境も大きく変化する。関連制度の見直しや地域特性に応じた整備を通じて供給量の適正化を図るとともに、有用性が少ない駐車場の土地利用転換・利活用の促進を図る。駐車場施策は転換期との認識で、今後は量的・質的な観点からまちづくりの一環として駐車場施策に取り組む考えだ。

国交省によると、駐車面積50平方メートル未満の駐車場(コインパーキングなど)や特定の者が利用する駐車場(車庫など)を除いた駐車場総共用台数は、2020年度末で約54万台を数える。近年は、自動車保有台数の伸びを上回る勢いで駐車場の量的整備が進められてきたが、過剰供給であるのが実態だ。

地方都市部では、駐車場の乱立でまちの魅力低下や市街地への投資減退を招き、さらに低未利用地の発生と駐車場の転用につながる「負のスパイラル」が発生。大都市中心部でも、一定規模以上の建築物などに整



駐車場の供給過剰が問題となっている(写真はイメージ)

備が義務付けられている附置義務駐車場に供給過剰の傾向が見られる。また、駐車場施設に関する問題において、二輪車、観光バス、荷さばき駐車施設、バリアフリー化された特定路外駐車場などへの対応も課題に挙がる。

駐車場の届出の対象外となるコインパーキング式駐車場は、07年の約3万2千カ所から18年には約7万9600カ所と約2.4倍に増加した。今後は超小型モビリティや電動キックボードといった新たなモビリティに対応した駐車場の整備も求められる。

国交省は、駐車場の需要に見合った量的なコントロールが必要で、総量だけでなく、荷さばきや二輪車など用途別の適正化、都市空間の魅力減退や市街地の空洞化などに対して、駐車場の位置・配置など「質」的コントロールが重要としている。



なかなか目にする機会のない水素の充填口

**「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)



## 札幌ドームでの防災イベント

### 自動車関連も参画

防災・安全イベント「東月寒童夢セーフィフェスタ2022」が札幌ドームで行われた。写真、自動車関連では、札幌トヨペット(沖田俊弥社長)、協栄車輛(佐藤文彦社長)、日本自動車連盟(JAF)札幌支部(横井隆支部長)が参画。豊



平エリアの小中学生が訪れ、次世代自動車への理解を深めるとともに、衝突体験によるシートベルト着用の重要性などを学んだ。参加したのは、しらかば台小学校、東月寒小学校、福住小学校、東月寒中学校の4校。今回は、新型コロナウイルス感染症防止の観点から時間差による来場とした。札幌トヨペットはプラグインハイブリッド車(PHV)、「プリウスPHV」から電力を供給し、電動工具の使う方法をレクチャーするなど、災害時の非常用電源としての役割を紹介。協栄車輛とJAF札幌は、時速約50km/hでの衝突を体験できるシートベルトコンベインサーを用意した。このほか、陸上自衛隊、北海道警察、札幌市消防局、日本公衆電話会、札幌しらかば台病院、J:COM(ジェイコム)に加えて、豊平区にキャンパスを移転新築した日本医療大学も初めてブースを出展した。

## 買い物などでの利用を想定

2024年度導入にも

環境省は、電気自動車(EV)などの利用者にポイント還元する仕組みづくりを始める。再生可能エネルギーとの同時導入を前提とし、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)削減量に応じて

買い物などで使えるポイントとして付帯する。2023年度までに制度設計を行い、24年度以降の導入を目指す。CO<sub>2</sub>の削減量を見える化する

## 道内導入控え寒冷地で貨物EV実用性を検証

札幌通運などを傘下に持つロジネットジャパンは、寒冷地における電気自動車(EV)の実用性を検証する。新興EVファブレスメーカーのEVバンをグループ会社に導入し、

気温低下や荒天に伴う駆動用バッテリーの性能や降雪期における充電設備の運用方法などを確かめる。積雪寒冷地ならではの課題をいち早く洗い出すことで、EV普及台数が少ない道内でのEVトラックの導入につなげていく狙いだ。



導入したEVバンは、京都市のフオロライ(小間裕康CEO)が中国で委託生産した「EV\_F1バン」。この貨物EVを営業運行するのは、ロジネットジャパンが全国で初めてだ。グループ会社が宅配事業で活用する。積雪寒冷地の北海道にとってEVの導入はハードルが高い。気温低下や荒天によるバッテリー性能の低下、暖房の使用などで航続可能距離が温暖な地域よりも短くなるなど見られ、導入に慎重になる事業者は少なくない。こうした中、ロジネットジ

ヤパンでは、実際にEVを運行することで、EV導入の拡大に向けたノウハウを蓄積していく。物流事業者は、2050年のカーボンニュートラルに向けた対応を迫られている。メーカーや小売企業などでは、大企業を中心に自社製品の配送でも脱炭素を目指す動きが出始めている。同社もEV導入の背景について「総合物流企業として二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)削減は重要な課題で

ある点に加え、クライアントの要望に対応するため」としている。国内の物流業界では、EV導入に向けた動きが加速している。大手事業者でもフオロライのEVの導入を1万台規模で決めた事業者があるほか、宅配大手も独自の軽EVを導入するため、ファブレスメーカーと連携し、軽自動車規格EVの導入計画を進める。ただ、冬場の気温や走行距離など使用環境がシビアな北海道の場合、どの程度活用できるのか、不透明な部分が多いのが実情だ。こうした中、ロジネットジャパンでは「国内、海外メーカーともに寒冷地での実証実験データが乏しい状況」と現状を指摘するとともに、「北海道に本社を置く当社にとっては、寒冷地の導入は必要不可欠。実用性に向けたデータ収集を兼ねて導入を決定した」と、今回の運行開始を足掛かりに、本格的なEV導入に備える考えだ。

同社ではすでに軽トヨタバンの導入を順次進めている。今後は「実用性を勘案したうえで、中型・大型車の導入も検討していきたい」としており、積雪寒冷地における貨物用EVの導入拡大に向けた動きを進めて行く構えだ。

## 路上燃料油抜き

### 取り調査を実施

札幌道税事務所

札幌道税事務所は、路上燃料油抜き取り調査を札幌市南区の豊滝除雪ステーションで実施した。トラック4台の軽油を抜き取り検査し、不正軽油は見つからなかった。

場所は、札幌市南区豊滝1-1の国道20号沿い。同事務所のほか、北海道警察や石狩振興局から職員ら19人が参加した。走行中の車両に停止を求め、燃料タンク内を検査。調査には、識別剤「クマリン」の検出を確認する蛍光比色分析を用いた。

## 地域モビリティの刷新へ財政支援策を見直し 鉄道や船舶含めた連携を

### 国土交通省

国土交通省は、鉄道、バス、タクシーなどの交通事業者と自治体などが地域全体で取り組む交通サービスに、事業改善インセンティブや複数年の予算補助を行う制度を2023年度に設ける。自動車やMaas(サービス)としてのモビリティなど、デジタル技術を活用し、地域の課題解決や活性化にもつなげる。オ

ンデマンド型送迎バスの運行をはじめとする移動支援サービスやカーシェアリング、レンタカーなどを展開する自動車販売会社でも、参画を通じて新規事業の創出や顧客サービスの拡充が期待できそうだ。

国土交通省は、交通政策審議会交通体系分科会の第20回地域公共交通部会を開いた。有識者のほか鉄道、船舶、バス、タクシーなどの交通事業者関係者も出席。地域公共交通網の再構築に向けて、官民による新たな取り組みを喚起する仕組みづくりを乗り出した。

自治体が交通事業者運行委託する際、サービス水準の検討などに当たり、地域公共交通活性化再生法に基づき協議会(法定協議会)の場を積極的に活用してもらう。地域交通に関して包括的に議論する官民共創を図るための場として環境整備を進めていく。



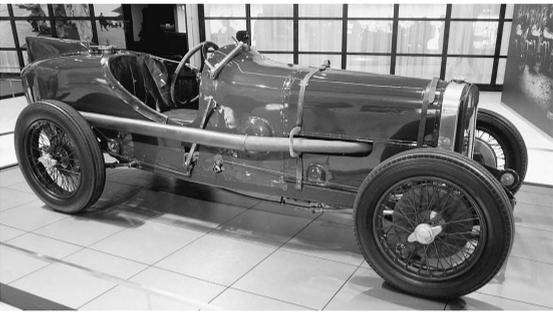
人口減少や高齢化に加えて、感染症拡大の影響でテレワークなど新しい生活様式が定着し、今後も交通需要の回復は見込みづらい。交通サービスが運賃収入のみによる独立採算を前提に存続することは、これまでも増して困難な状況だ。持続可能な地域公共交通の再構築に向けて、交通事業者と地域の協働による地域モビリティ刷新を図る。

# 「富士モータースポーツミュージアム」がオープン クルマを鍛え進化させた 熱い歴史をたどる

富士スピードウェイ(静岡県小山町)に、「富士モータースポーツミュージアム」が開館した。トヨタ博物館(愛知県長久手市)が監修し、国内外の自動車メーカー10社の連携により、約40台の車両を展示。中には本格公開が日本初となる貴重な車両も含まれている。「モータースポーツがクルマを鍛え、進化させた熱い歴史をたどる」というコンセプトのもと、クルマづくりのモータースポーツが果たしてきた役割を伝える内容で、10年に及ぶレースの歴史や自動車技術の進化を乗車やパーツを見ながら深く味わえる施設だ。



さまざまなアングルから楽しめる「トヨタ」



1920年代の「サンビーム・グランプリ」は4台製造されたうちの1台

ミュージアムは同日開業した「富士スピードウェイホテル」の1、2階にオープンした。1階では、床面に垂直に立てられた「トヨタ」(レプリカ)が目を引く。普段は見られないアングルから車両を眺められるだけでなく、タイヤに負荷がかかるという展示方法により、50年間倉庫に眠っていたタイヤを装着しての展示が可能となった。トヨタは、1969年の日本カンナム優勝車両も通常の展示エリアで確認できる。展示エリアは15テーマに分かれており、1番目のエリアの「モータースポーツのはじまり」から順を追って、車両やエンジン、タイヤなどのパーツ、関連資料をたどることができ、1800年代末には、自動車の動力源として蒸気機関、電気モーター、ガソリンエンジンの3種類が研究され、後発のガソリンエンジンの評価は高いものではなかったが、レースで好成績を収めることにより、優位性が知られるようになったという。第一次世界大戦の終結後には、航空機エンジンで培った技術が自動車として初のル・マン制覇を果たした「マツダ787B」(レプリカ)など、世界を席巻した日本車の数々も展示されている。



「ホンダRA272」(右)は、F1参戦2年目のホンダに初勝利をもたらした



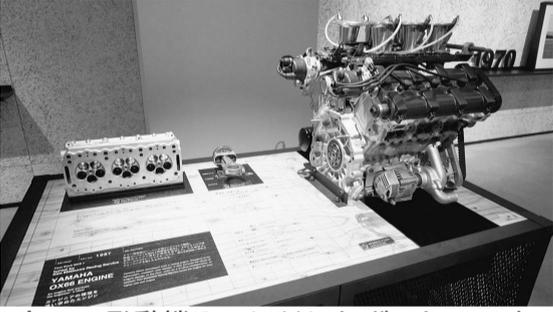
ル・マンで活躍した「マツダ787B」(左)と「トヨタGT-One」

布垣直昭館長は「ゆめゆめは展示車両をコースで実際に走らせるなど、この場所ならではのイベントも実施できれば」と語る。サーキットに隣接するミュージアムとして、独自の体験価値を生み出す展開が期待される。

2階はラリーやF1(フォーミュラ・ワン)、NASCARに参戦した車両など、より現代に近いラインアップとなっており、1974年の

## 「食い止める、インフラ老朽化」 自治体向けに AIで道路や橋梁の管理に貢献 大手損害保険会社の間で、インフラの維持管理や災害時の被害抑制につながるサービスを開発する動きが広がっている。道路や橋梁などの中には高度経済成長期に整備されたものも多く、老朽化対策が急務となっている。一方、これらを管理する自治体の財源には限りがあり、点検に必要な人手の確保などに頭を悩ませる自治体も多い。損害各社はドライバーの映像を活用して道路の損傷箇所を検知するサービスの提供など力を入れ、異常の早期発見に貢献している。損害が発生した場合の補償だけでなく、予防にも力を入れることで企業の社会的責任を果たす考えだ。

道路上の損傷を早期に発見するサービスの開発に力を入れるのは、MS&ADインシニアランスグループホールディングス。国内の道路の総延長は約128万キロメートルに上り、点検の負担は自治体に重くのしかかる。道路のひび割れや陥没を放置すれば、タイヤのパンクやバンパーの損傷などにつながる恐れもある。自治体の道路管理担当者は「過去に発生した交通事故の中には道路の損傷がきっかけだったケースもある」と指摘する。一方で、「早く修繕したいが、予算の制約もあり、なかなか難しい」と窮状を訴える。



ヤマハ発動機のエンジンなど、レースを支えた各種のパーツも展示

同グループの三井住友海上火災保険は昨年12月、人工知能(AI)を活用して道路の損傷箇所を自動検出するサービスを開発し、発売した。同社のドライブレコーダーを付帯した自動車保険から得た映像や走行データを基にしており、今年7月には愛知県田原市が全国の自治体で初めて導入した。同市は職員2人による道路パトロールを週3回実施し、損傷の早期発見に努めてきたが、把握できる箇所には限界があった。同市では職員のパトロールを継続しつつ、これに同サービスを加えたことで損傷の検知数が大幅に増加。担当者は「ひび割れを中心に、月数千件に上る」としている。

あおいニッセイ同和損害保険も実施できればと語る。サーキットに隣接するミュージアムとして、独自の体験価値を生み出す展開が期待される。



道路の損傷箇所を画面上で確認できる三井住友海上のサービス。テレマティクス自動車保険を通じて蓄積した走行データを分析し、走行中の上下振動の程度から道路の損傷箇所を検出して地図上に表示するシステムを開発した。来年度までにはサービス化し、自治体や道路管理会社に提供する予定だ。災害時の被害抑制につながるサービスの開発に力を入れる動きもある。東京海上ホールディングスは、三菱電機などと協力し、情報通信技術(ICT)を活用して災害に強いインフラづくりを進めている。小宮暁社長は「防災、減災総合ソリューション事業として育て、10年後にはビジネスの柱の一つにしていきたい」と意気込む。

総務省が発表した統計によると、65歳以上の高齢者の人口は、9月15日時点で3627万人と過去最多となった。高齢者の就業率は右肩上がりであり、団塊の世代が多い70歳以上の増加率が伸びている。同じく高齢ドライバー比率も高まっている。モーターゼーションの発達とともに歩んできた高齢ドライバーは、運転することが楽しみという人も多いという。そのため、運転免許の返納ではなく、これからの安全に運転してもらえようという交通安全活動が各地で展開されている。安全運転で重要なのは、まず正

しい運転姿勢を取ることだ。ペダルがしっかり踏めて、適切なハンドル操作ができる姿勢を保つことが安全運転につながる。また、実際の運転で気をつけなければならぬのは、一時停止だ。交差点の一時停止線が必ず停止する。その後、前方や左右を自視で確認できる位置まで車を移動させて、再度停止後に安全を確認してから発進することで、出会い頭などの事故を防ぐことができる。

ハイブリッド車の品ぞろえが豊富な日本に電気自動車(EV)は不要だとの見方があるが、軽自動車には必ずしも当てはまらない。日産自動車と三菱自動車のEVの受注が好調で、今年度分のCEV補助金の受け付けが今月中にも終了する見通しだ。言うまでもなく、軽自動車は生活の足として利用されている。高齢者の移動手段でもあり、小型車や普通車に比べ、走行範囲は特定の地域に限定されることが多い。遠出しにくいと割り切れば、航続距離が短いEVでも十分に用が足せる。軽でEVが受け入れられているのは、給油所の減少とも無関係ではないだろう。給油所数は1994年をピークに減少が続いている。近所の給油所が次々に無くなり、わざわざ遠回りして給油に行く必要がある人は増えているはずだ。給油に不便を感じている人にとって、自宅での充電で車を走らせることができるなら、それに越したことはない。セルフ式の給油が苦手という人なら、なおさらだ。◆気になるのは、そうしたEVへのニーズをメーカーが正面からきちんと捉えられているのかという点だ。軽商用では中国製EVがベンチャー企業を介して日本に攻勢をかけている。開発で負けないためにも、利用者ニーズを今一度洗い直し、戦略を練る必要があるのではないかと。