

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

降雪シーズンを迎えスリップ事故増加、常に危険を意識した運転を

昨年度冬期間(2021年11月5日～22年3月)のスリップによる交通事故発生状況は、前年同期比19件増の580件が発生し、傷者数同15人増の70人、死者数同3人増の11人といずれも増加した。事故類型別では車両相互が57件で、スリップ事故の9割以上を占める。このうち、追突が30件(構成比54・9%)と最も多く、正面衝突94件(同17・2%)、出会い頭44件(同8・0%)などといった。

区分	発生件数(件)			傷者数(人)			死者数(人)		
	当年度	前年度	増減	当年度	前年度	増減	当年度	前年度	増減
道内	580	461	119	720	567	153	11	8	3
札幌市	302	218	84	347	249	98	1	1	0
道庁方面	37	31	6	60	40	20	1	1	0
旭川方面	45	47	-2	64	65	-1	2	1	1
釧路方面	26	28	-2	29	31	-2	2	2	0
北見方面	19	14	5	22	17	5	1	2	-1
人対車両	9	6	3	10	8	2			
自動車対車	571	455	116	710	559	151	9	6	3
正面衝突	94	74	20	135	100	35	9	1	8
追突	300	244	56	364	288	76			
出会い頭	44	54	-10	50	62	-12			
その他	109	62	47	133	81	52	1	1	0
小計	547	434	113	682	531	151	9	2	7
車両対歩行者	24	21	3	28	28	0	2	2	-4
踏切									
40km以下	467	360	107	563	420	143			
50km以下	63	47	16	89	61	28	4	3	1
60km以下	33	34	-1	49	50	-1	4	1	3
70km以下	13	8	5	14	11	3	2	2	0
80km以下	4	7	-3	5	16	-11	1	1	0
90km以下	2	2	0	4	4	0	1	1	-1
100km以下	2	2	0	3	3	0			
120km以下	1	1	0	2	2	0	1	1	-1
乾燥	1	1	0	2	2	0			
凍結									
凍結	490	385	105	609	469	140	7	5	2
積雪	89	76	13	109	98	11	4	3	1
非舗装									
交差点	218	220	-2	274	258	16	1	1	0
直線	225	123	102	259	146	113			
カーブ	22	26	-4	32	36	-4			
小計	465	369	96	565	440	125	1	1	0
交差点	26	19	7	27	21	6	1	1	0
直線	49	50	-1	63	74	-11	6	6	0
カーブ	40	23	17	65	32	33	4	1	3
小計	115	92	23	155	127	28	11	7	4

12月は天候の変化によって路面状況が変わり、雪と乾燥による湿潤路面と乾燥路面が交互に現れる。雪道運転に不慣れた時期は、一瞬の油断が冬型事故の発生につながる。スリップによる正面衝突事故が発生する要因として、対向車線から侵入してくる車両(特に大型車)から受ける心理的な圧迫から、間隔を取ろうとしたり、減速しようとするなどの不意なハンドル操作やブレーキ操作によりスリップが発生、車両の制御ができないまま対向車線にはみ出し、正面衝突事故となるケースがあるという。

政府、今冬も節電要請

12月から3月末まで 自動車産業も対応不可避

政府は、12月から来年3月末までの4カ月間、企業や家庭に節電を要請することを決めた。冬季の全国規模での節電要請は2015年度以来、7年ぶりだ。現時点では、安定供給に最低限必要な準備率3%を下回ることはない見通しだが、「予断を許さない状況」(経済産業省)として節電を要請する。今夏に続く節電要請に自動車産業も一定の準備を求められそうだ。

経産省によると、10年に1度の厳冬を想定した場合、1月には東京・東北地域で準備率が4・1%になる見込み。3%は下回らないが、ロシアによるウクライナ侵攻の影響でLNG(液化天然ガス)の供給が滞ることが懸念されるほか、老朽化した発電設備のトラブルも頻発しており、電力需給の動向が見通せない状況にある。

このため政府は、12月1日から来年3月31日までの4カ月間、無理のない範囲での節電や省エネを全国規模で要請することにした。目標数値などは特に設けず、自動車を含む業種にも協力を要請する方針。

年3月31日までの4カ月間、無理のない範囲での節電や省エネを全国規模で要請することにした。目標数値などは特に設けず、自動車を含む業種にも協力を要請する方針。

政府・与党が水面下で検討している「走行距離課税」について、日本自動車工業会の後藤収税制部会長(日産自動車理事兼海外担当役員)は「東京では良いかもしれないが、地方では燎原(りょうげん)の火のごとく反対が広がるだろう」と語り、「(税収が)足りないからといってつまみ食いするのはなく、長期を見据えた大きな議論をしてほしい」と語った。

11月初めに日刊自動車新聞の取材に応じた。走行距離課税は簡素な手法が海外の一部で導入されているが、後藤部会長は、「うまくやれている事例は世界にない」と指摘し

北海道警察の統計では、死亡事故・負傷事故共に12月が最も多く、次いで1月が多い。時間帯としては、通勤・通学時間の朝と夕方が多くなり、死亡事故だけでもみると全体の約6割を占めている。

冬道運転では、乾燥路面以上に急ブレーキ・急ハンドル・急加速を控え、ドライバーは気持ちと時間に余裕をもった運転を心掛ける必要がある。

「走行距離課税」地方の反発は必至
長期見据えた大きな議論を
自工会の後藤税制部会長

政府・与党が水面下で検討している「走行距離課税」について、日本自動車工業会の後藤収税制部会長(日産自動車理事兼海外担当役員)は「東京では良いかもしれないが、地方では燎原(りょうげん)の火のごとく反対が広がるだろう」と語り、「(税収が)足りないからといってつまみ食いするのはなく、長期を見据えた大きな議論をしてほしい」と語った。

後藤部会長は一方、カーボンニュートラル時代に即した自動車の税金として「カーボンの量に応じて税金を決めるのも一つ」と例示し

あることを周囲の車両や歩行者に知らせるため、車両の前方または後方の見やすい位置に、「自動運行中」の文字を自動運行装置の作動状態と連動して見やすく表示する装置を取り付けることも求める。

関係法令案ではこのほか、自動配送ロボットなどが該当する「遠隔操作型小型車」や、立ち乗り型モビリティの「移動用小型モビリティ」の関連規定も整備した。

自動車の税制に関する提言が議論を呼んでいる。10月に行われた内閣府の税制調査会で、将来的な電気自動車(EV)の普及を踏まえた「走行距離税」が提案された。さて、これを導入するべきだろうか。

走行距離税が浮上した背景には、ガソリン税などの減収が挙げられる。ハイブリッド車の普及に加え、完全にガソリンを使わないEVユーザーが増加することで、将来的に道路整備に使う財源が不足する恐れがあるという。日本の財政状況は厳しく、提言がなされるのも仕方ないのかもれない。だが、今はまだ議論するべきではないと思う。

走行距離税が導入された場合、車に必要な地方のユーザーの負担が増す。また、物流業のコストが増加し、物価高を招く恐れもある。だがそれ以外でも、提言の前提であるEV普及に影響が及ぶのではないかと、日本自動車販売協会連合会(自販連、金子直幹会長)によれば2021年に販売された新車のうち、EVの割合はわずか0・9%と依然低い。補助金制度などで盛り上げる一方で、走行距離税が冷や水を浴びせられることにもなりかねないのではないか。さて、冷や水と言っているのはサウナの水風呂だ。水風呂は冷たいが、火照ったあとに入るからこそ意味がある。まずは熱すること大切なのではないだろうか。

「レベル4」の実証実験風景

「走行距離課税」地方の反発は必至
長期見据えた大きな議論を
自工会の後藤税制部会長

政府・与党が水面下で検討している「走行距離課税」について、日本自動車工業会の後藤収税制部会長(日産自動車理事兼海外担当役員)は「東京では良いかもしれないが、地方では燎原(りょうげん)の火のごとく反対が広がるだろう」と語り、「(税収が)足りないからといってつまみ食いするのはなく、長期を見据えた大きな議論をしてほしい」と語った。

後藤部会長は一方、カーボンニュートラル時代に即した自動車の税金として「カーボンの量に応じて税金を決めるのも一つ」と例示し

あることを周囲の車両や歩行者に知らせるため、車両の前方または後方の見やすい位置に、「自動運行中」の文字を自動運行装置の作動状態と連動して見やすく表示する装置を取り付けることも求める。

関係法令案ではこのほか、自動配送ロボットなどが該当する「遠隔操作型小型車」や、立ち乗り型モビリティの「移動用小型モビリティ」の関連規定も整備した。

自動車の税制に関する提言が議論を呼んでいる。10月に行われた内閣府の税制調査会で、将来的な電気自動車(EV)の普及を踏まえた「走行距離税」が提案された。さて、これを導入するべきだろうか。

改正道交法、レベル4相当「特定自動運行」

許可制度盛り込み
2023年4月1日施行

特定条件下でシステムが運転を行う自動運転「レベル4」の許可制度などを盛り込んだ改正道交法が施行日(2023年4月1日)になる見込みであることが分かった。警察庁が、遠隔監視装置で走行車両の監視などを行う責任者(特定自動運行主任者)に求める要件などを盛り込んだ関係法令案の詳細を公表した。

改正道交法は今年4月に成立。レベル4相当の自動運転を「特定自動運行」とし、「運転」の定義から除いた上で特定自動運行の許可制度を創設した。企業が特定自動運行を通じて移動サービスなどを行う際には「特定自動運行計画」を都道府県の公安委員会に提出して許可を得る必要がある。

今回、特定自動運行主任者に求める要件について「両目の視力や両耳の聴力を喪失しておらず、遠隔監視装置などの設備を適切に使用でき

た。ただ、「それを単に自動車や燃料だけで議論するのではなく、産業界全体、国民も含めて議論する必要がある」と語り、半世紀ぶりの刷新となる自動車税制については、政府・与党による年末の議論にとどまらず、時間をかけて国民的議論を尽くすべきだとの考えを示した。

政府・与党の一部では、電動化で減税燃料税収を穴埋めしようと走行距離に合わせた新たな車体課税を検討している。鈴木俊一財務相は10月20日の参議院予算委員会で「走行距離課税は一つの考え方である」と語った。ただ、走行距離が課税ベースになれば都市と地方、自家用と事業用などで負担が偏ったり、移動が抑制されることで経済活動が萎縮しかねない。また、不正防止策などを含め、課税技術にも課題が多いとされる。

あることを周囲の車両や歩行者に知らせるため、車両の前方または後方の見やすい位置に、「自動運行中」の文字を自動運行装置の作動状態と連動して見やすく表示する装置を取り付けることも求める。

関係法令案ではこのほか、自動配送ロボットなどが該当する「遠隔操作型小型車」や、立ち乗り型モビリティの「移動用小型モビリティ」の関連規定も整備した。

自動車の税制に関する提言が議論を呼んでいる。10月に行われた内閣府の税制調査会で、将来的な電気自動車(EV)の普及を踏まえた「走行距離税」が提案された。さて、これを導入するべきだろうか。

走行距離税が浮上した背景には、ガソリン税などの減収が挙げられる。ハイブリッド車の普及に加え、完全にガソリンを使わないEVユーザーが増加することで、将来的に道路整備に使う財源が不足する恐れがあるという。日本の財政状況は厳しく、提言がなされるのも仕方ないのかもれない。だが、今はまだ議論するべきではないと思う。

走行距離税が導入された場合、車に必要な地方のユーザーの負担が増す。また、物流業のコストが増加し、物価高を招く恐れもある。だがそれ以外でも、提言の前提であるEV普及に影響が及ぶのではないかと、日本自動車販売協会連合会(自販連、金子直幹会長)によれば2021年に販売された新車のうち、EVの割合はわずか0・9%と依然低い。補助金制度などで盛り上げる一方で、走行距離税が冷や水を浴びせられることにもなりかねないのではないか。さて、冷や水と言っているのはサウナの水風呂だ。水風呂は冷たいが、火照ったあとに入るからこそ意味がある。まずは熱すること大切なのではないだろうか。

「制作協力 日刊自動車新聞」

電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見

2023年1月のオンライン申請スタートで申請数増加に期待

国が行う「電子車検証」への記録などを代行できる「特定記録等事務」について、国土交通省は、申請受け付けを始めた5月から9月末までの累計で申請件数が17件あったことを明らかにした。このうち整備事業者は15件。全体の整備事業場数(約9万件)と比べると低い割合だが、12月末までは申請方法が紙ベースに限られていることや、実質的な記録等事務代行業務が制度開始の1年後のため、様子見の整備事業者も多いと見られる。

国土交通省は、道路運送車両法を改正し、電子車検証への記録や検査標準の交付などの事務を整備事業者などが行える「記録等事務委託制度」を創設。事務手続きなどのオンライン化も進め、自動車保有関係手続きのワンストップサービス(OSS)の普及を目指している。

記録等事務代行になると、オンラインで電子車検証に搭載されたICタグへの記録などを行える。OSS Cタグへの記録などを行える。2023年1月にスタートするが、これまでの主として都市部で開いてきたが、今年度は東・中・西日本の3地域で予選を開催し、参加者を前回実績(約100件)から倍増させたい考え。来年度からは全国規模のイベントにしていく。参加対象も広げたい意向だ。これまではすでに経営を引き継いでいる人の参加が大半だったが、今後は「経営者予備軍」の参加も促す。上位の受賞者には「持続化補助金」の上限額を引き上げるなどの特典もあり、地域の金融機関とも連携して参加者を増やしていく。

後継者同士で意見交換できる「アトツギ支援ネットワーク」も新設し、来年度からの本格稼働を目指す。

まず、企業の若手後継者が新規領域の事業計画を競う「アトツギ甲子園」の開催地域を段階的に広げる。

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」



OSS申請と電子車検証を組み合わせれば運輸支局へ出向く必要がなくなる

記録等事務委託を事実的に担えるのは、電子車検証を書き換える24年1月からだ。時間的な余裕があることや「実務の詳細が判明してから申請を考える」(整備事業者)などの声もあり、様子見の事業者が大半とみられる。国土交通省は、新制度の普及に向けて全国で説明会を開いている。堀内丈太郎自動車局長は会見で「出席した整備事業者からは『生産性向上を期待する』などの声を聞いた」と語った。国土交通省は、オンラインで委託申請を行える「記録等事務代行ポータル」を23年1月から開設する予定で、整備事業者らの利便性向上を図ることから、その後、申請が本格化する見通しだ。

経産省、事業承継支援を拡充

中小・小規模企業、後継者育成へ 自動車産業の今後見据え

経済産業省は、中小・小規模(零細)企業の事業承継支援策を拡充する。新規事業計画を後継者が競うイベントを来年度から全国に広げるほか、後継者同士が意見交換できるネットワーク基盤を整備する。中小企業庁が来年度予算として要望する新規事業費4億円を充てる考え。部品製造や整備など、自動車産業にとっても後継者不足は深刻な課題だ。政府としては、支援や育成策を充実させ、円滑な事業承継や事業拡大を後押しする。

まず、企業の若手後継者が新規領域の事業計画を競う「アトツギ甲子園」の開催地域を段階的に広げる。

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

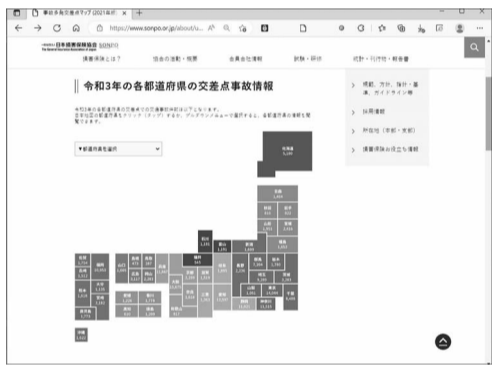
「電子車検証への記録代行、整備事業者は様子見」

「全国交通事故多発交差点マップ」の2021年データを公表

日本損害保険協会 確認不足など要因で人身事故が増加

日本損害保険協会は、最新の「全国交通事故多発交差点マップ」を公表した。同マップは人身事故の半数以上が発生している交差点での交通事故の防止を目的に、損保協が毎年作成している。今回明らかになった2021年のデータでは、前年と比べて人身事故の件数が増加傾向にあることが分かった。損保協では、ホームページで都道府県別のデータを掲載するとともに、交通事故の防止に関する情報も掲載して注意を呼び掛けている。

21年の全国の交通事故発生件数は30万5196件で、このうち交差点の事故件数は17万2656件と全体の56.6%を占



しても、後継者育成に焦点を当てたイベントや、連携の機会を増やすことで、国内の自動車産業を側面支援する考えだ。



都道府県毎に内訳をみることが出来る

めた。都道府県別の交差点事故件数で最も多いのは、大阪府の1万5675件。次いで、東京都1万4044件、愛知県1万2597件、兵庫県1万1667件、神奈川県1万1515件、静岡県1万1021件、福岡県1万953件で、1都1府5県が1万件を超えた。一方、事故件数が最も少ないのは、鳥取県の287件。続いて、島根県47件、福井県54件、高知県60件、秋田県86件、和歌山県87件、岩手県82件となり、7県が1千件未満となっている。

北海道は5180件で、道内全交差点事故件数8304件のうち62.4%が交差点および交差点付近での事故だった。死者数は55人で、全交通事故死者数120人の45.8%を占めた。損保協のホームページで公開している都道府県別のページでは、ウェブサイト5の交差点ごとに交差点の特徴や件数の多い事故類型の主な要因と予防策を紹介している。今年度の公表分からトップページの日本地図を大きくして見やすくしたほか、交差点での事故割合や全国で事故が多発している交差点トップ10を掲載し、ユーザーに分かりやすく伝えるように改良した。

損保協の全国交通事故多発交差点マップの情報は、地図メーカーのカーナビゲーションデータに反映され、交差点通行時の注意喚起の表示やアナウンスにも活用されている。

「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



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)



自治体・メーカー・ディーラーの連携で災害時の電動車活用推進

各地で実証実験し課題洗い出し

国土交通省は、自然災害時における電動車の活用を促す。自治体と自動車メーカー、ディーラーなどの協力を得て、避難所などへの電動車の災害時派遣の実証を2022年度は3カ所で行った。課題などを洗い出し、来春にも「災害時における電動車の活用促進マニュアル」の改訂や自治体への好事例展開に役立てていく考えだ。

国交省は、電動車の災害時派遣の実証を川崎市川崎区の「川崎市総合リハビリテーション推進センター」で実施する。県内で営業するトヨタ自動車と三菱自動車の系列ディーラー

ものづくりへの興味喚起

体験型学習イベント「キッズエンジニア」

自動車技術会北海道支部は、体験型学習イベント「キッズエンジニア」を、苫小牧市のトヨタ自動車北海道構内で実施した。市内な



どの小学1〜6年生約70人が参加。プログラミング体験、プリーカーの製作実演のほか、保護者同乗による燃料電池自動車「ミライ」試乗会で会場はにぎわった。

苫小牧市、苫小牧市教育委員会、北海道機械工業会、むかわ町教育委員会、厚真町教育委員会の後援で開催した。自協会北海道支部の中島支部長(いすゞ北海道試験場取締役)は「小学生のころから考えながらものを作る楽しさを体験することで、ものづくり分野への関心を高めたい。今回の体験教室でもものづくりに興味を持ってもらい、将来を担う人材になつてもらえれば」と開催の趣旨を述べた。キッズプログラミング体験

無人配送ロボットで宅配サービス

北海道石狩市で実証実験

北海道石狩市は、ヤマト運輸、京セラコミュニケーションシステムと無人自動配送ロボットによる個人向け配送サービスの実証実験を同市の一部の公道で行った。電子商取引

北海道石狩市は、ヤマト運輸、京セラコミュニケーションシステムと無人自動配送ロボットによる個人向け配送サービスの実証実験を同市の一部の公道で行った。電子商取引



は、小学5、6年生が対象。例題でプログラミングの基礎を学んだ後、ミニカーとETCゲートの模型を使って、通過時にゲートが開閉するプログラムを作成。参加した小学生は真剣な表情でプログラミングを楽しんでいた。

また、新潟県田上町の総合防災訓練の一環として、三菱自と県内の系

は、小学5、6年生が対象。例題でプログラミングの基礎を学んだ後、ミニカーとETCゲートの模型を使って、通過時にゲートが開閉するプログラムを作成。参加した小学生は真剣な表情でプログラミングを楽しんでいた。

また、新潟県田上町の総合防災訓練の一環として、三菱自と県内の系

幼児置き去り防止装置の義務化に向け自動車メーカーの動き表面化

通園バスなど子どもの置き去りが問題化する中で、政府は幼稚園などの送迎バスについて置き去り防止装置の設置を来年4月に義務化する。これに対応する大手自動車メーカーの動きが表面化してきた。

トヨタ自動車は、幼児置き去り防止機能をつけた車両の開発を検討していることを明らかにした。トヨタでは「コースター」(改良のため一時生産停止、来年3月に一部車種を発売予定)や、「ハイエース」を設置対象として想定している。

国土交通省によると、米国では2021年に成立した法令により、一定重量以下の乗用車について、エンジン停止後に後部座席を確認するよう運転手に警告する装置の設置を義務付ける方針。トヨタでは、このような機能を新車につけることをイメージしているという。また、すでに販売済みのバスについても取り付けられる装置の開発も検討している。

幼稚園などの運営者の負担を減らすために、政府は装置設置に補助金を出す。合計で約5万5千台分を想定し、今年度の第2次補正予算に94億円を計上した。具体的な補助額についてはまだ決まっていないが、義務化されるバスについては装置1台につき18万円、義務化されていないバスについては半分(9万円)で仮定し、算出したという。9月に静岡県牧之原市の幼稚園で、バスの中に置き去りになった園児が死亡する事故があり、その直後から装置をつけ

市緑苑台東地区の一部エリアの住居者が対象で、実験は11月末まで行われた。

無人自動配送ロボットはヤマト運輸のスタッフが宅急便を格納し写真した後、受取人が事前に指定した受け渡し場所まで移動する。受取人には荷物の到着予定をLINE(ライン)で通知する。受取人は無人自動配送ロボットのタッチパネルを操作して荷物を引き取る。

無人自動配送ロボットの走行中は監視者が遠隔で監視し、状況に応じて遠隔操作を行う。走行ルートの総延長は約5キロ。公道実証のための許可は、北海道運輸局から保安基準緩和認定を受けて、北海道警察から道路使用許可を取得した。

実証実験は、新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)が公募し、昨年6月に京セラコミュニケーションシステムが採択された「革新的ロボット研究開発基盤構築事業」/自動配送ロボットによる配送サービスの実現」の取り組みの一環として実施された。



トヨタ「コースター」の幼児専用車

た事業者もいるため、9月ごろまでさかのぼって補助金を出す方向で調整している。

どのような装置が補助金の対象になるかについては年内に決まる。これを受けて、年明けから置き去り防止装置や、それをつけた新車の販売が始まるため、大手自動車メーカーや専門メーカーが準備を進めている。

日野自動車は「将来の商品計画上、回答を控えてもらおう」としている。日産自動車は、対象となるバスがほとんどないため、装置の自社開発は行っていないという。

三菱ふそうトラック・バスは、園児置き去り防止装置を自社開発し、年内にも販売を始める。新車の購入者の要望に応じ、完成車ラインで取り付けて納車する見通し。自社製の園児置き去り防止装置の市場投入に合わせて、系列ディーラーで既販車向

翻訳機が「洗車」を「戦車」と訳したことが原因だった。表情が曇るのも仕方ない、センチティブな単語だ。彼の上司がとっさに「洗うことには慣れましたか」と聞き直すと、誤解がとけた。10分程度の取材でもこの状況なのだから、避難民の苦勞は計り知れない。彼が一日でも早く故郷に帰れるように願いたい。

の取り付け体制を整える。販売済みのモデルは全国の直営と地場を合わせた2カ所の販売拠点で、対応できるようにする。また、一部の販売店では他社製の置き去り防止装置についても、購入者の希望があれば10月17日の受注分から新車に取り付けただ上で納車を行う取り組みを始めた。通園バスなどのユーザーと直接かかわる販売拠点で、さまざまな選択肢を提供することにより、置き去り防止機能を備えたバスの普及を後押しする。

三菱ふそうが開発を進めている装置は、マイクロバスから大型の観光・路線バスまで対応できる仕様となっている。既販車向けの取り付けを担うこととなる同社の販売拠点でも今後、需要拡大が見込めそうだ。

園児置き去り防止装置をめぐっては、メーカーやサプライヤーなど40社程度が情報収集しているという。しかし、現在、実用化しているのは数社程度とみられる。三菱ふそうではユーザーの要望があれば、他社製の置き去り防止装置の取り付けを全国の販売拠点を通じて行うことも検討している。



園児置き去り防止装置の一例。後部にあるスイッチで警報音を止める

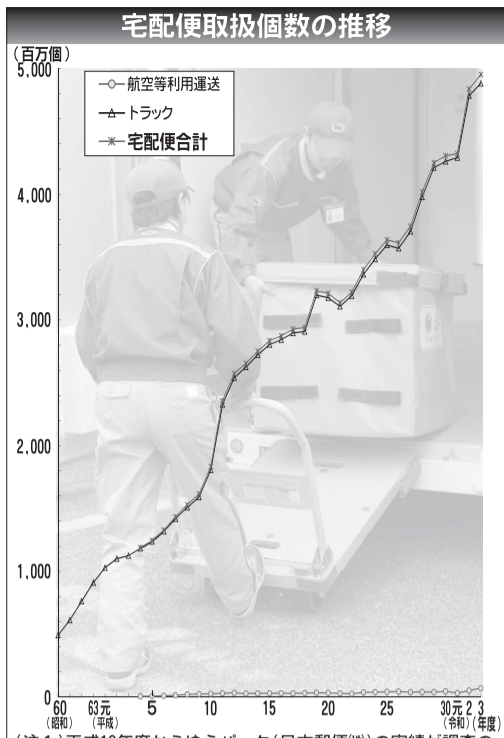
軽乗用車の貨物運送解禁

ドライバー不足の緩和狙うが

運賃水準下落や事故増加の懸念

宅配貨物などの急拡大を背景に解禁された軽乗用車による貨物運送は、運賃水準の下落や事故増加などの懸念をはらむ。副業として荷物を運ぶ「ギグワーカードライバー」の増加が予想されるためだ。運送事業を所管する国土交通省は、法令順守や安全管理の徹底を改めて貨物軽自動車運送事業者に求める方針だ。狙いどおりドライバー不足の緩和につながるか。

国土交通省は、貨物軽自動車運送事業に軽乗用車の使用を認める通達を10月24日に出し、27日から施行した。以前は、貨物軽自動車運送事業に使用できる車両は最大積載量の記載がある軽商用車しか認められていなかった。最大積載重量を確保するために必要だった後部座席の取り外しに伴う国への構造変更の申請と車両検査も不要になった。



人数を引いた数に55キロを乗じた重量が上限だ。ドライバー1人で使う場合は最大165キロ。道路交通法で定められた軽商用車の最大積載量(300キロ)の半分以上となる。このため、既存の貨物運送事業者が軽乗用車を新たに購入することは考えにくい。

主に想定されるのは、二輪車などを利用してフードデリバリーの配達員が軽乗用車も使うようになることだ。コロナ禍で本業の収入が減ったギグワーカーに加え、身近な起業手段として貨物軽自動車運送事業の個人事業主も急増している。宅配貨物を個人事業主に直接委託するマッチングシステムもこうした働き方を後押しする。

一方、車両やドライバーの需給とともに運賃が変動することは避けられず、地域によっては運賃水準が切り下がる懸念もある。また、長時間労働や事故時の保障問題など、物流業界が以前から抱える問題が広がる可能性もある。

自家用軽乗用車を使用する場合でも、使用の本拠地営業所の住所を管轄する運輸支局に貨物軽自動車運送事業の経営届けを出し、軽自動車検査協会で事業用ナンバープレートの発行を受ける必要がある。また、車両の側面などに事業者やサービスの名称、氏名を表示しなくてはならない。当然ながら、適切な車両の保守管理や安全運行も求められる。しかし、これらを軽視するドライバーが増えると、結果として貨物運送事業者が絡む事故が増えかねない。国土交通省は、貨物軽自動車運送事業者に関する法令を改めて周知することにも、過労運転や過積載の防止、点検整備による安全確保、運行管理の適正化などを指導していく方針だ。



スバル「アイサイト」の進化

明日起こる事故を防ぐために

2030年に交通死亡事故者数をゼロにする目標を掲げるスバル。その鍵となる技術が運転支援システム「アイサイト」だ。初代アイサイトを「レガシィ」に搭載してから14年。機能を向上させながら現在までに世界累計で50万台を販売し、事故の抑制や被害軽減に貢献してきた。

30年の「死亡事故ゼロ」を実現するためには、さらなる技術進化が求められる。アイサイトの歴史と今後の進化の方向性を追った。

スバルが初代アイサイトを発売したのは08年。前身の運転支援システム「ADA」(アクティブドライビングアシスト)がステレオカメラとレーダーで構成するシステムだったのに対し、アイサイトはステレオカメラのみでのプリクラッシュブレーキや全車速追従機能付きクルーズコントロールを実現した。性能を高めつつ、約70万円だったADAの価格を20万円台に抑えた。

前走車への衝突被害を軽減するプリクラッシュブレーキは当時、予防安全装備として自動車メーカーが開発競争を繰り広げていた。前方の車両を検知するセンサーには主にレーダーが使われていたが、価格が高く搭載可能な車種は高級車に限られていた。スバルはできるだけ多くのユーザーに低価格で提供することを目標として、ステレオカメラとレーダーの組み合わせを開発した。

●2025年以降には、AI・コネクテッドでさらに進化●

AI(人工知能)

AIで白線を読めない状況にも対応

コネクテッド

コネクテッドで遮蔽物やカーブの先の情報も取得

一般道事故への対応強化 & 自動駐車、自動パーレ-駐車機能追加

時にハンズオフ走行もできる機能「アイサイトX」を実現した。性能向上を進める一方、搭載車種数や販売地域も段階的に拡大してきた。世界累計販売台数は16年11月に100万台に達した後、販売ベ

スバルは30年にスバル車が関連する死亡事故をゼロにする目標を掲げている。アイサイトの進化で65%、衝突安全性の向上と事故時の自動通報装置の搭載で35%それぞれ低減する。その進化で重要な役割を担うのが人工知能(AI)だ。

AIの活用シーンの一例が、白線が見えないケースだ。アイサイトはステレオカメラで道路を検知し、それよりも上にある物体を全て障害物とみなす。ただ、スバルのシェアが高い降雪地などでは雪で白線を認識できない場合も少なくない。AIが道路の範囲を推論することで、運転支援機能の使用環境を拡大する。

自動車業界ではすでに「レベル3」(条件付き自動運転)以上の自動運転車も実用化されているが、「直近で起きている事故をいかに早く減らすか。2年後に100万台を買ってもらえる技術を開発するのが当社のアプロ-チ」とAI開発拠点であるスバルラボの柴田英司所長は言う。LiDAR(レーザー scanner)を使用せずに点群データも取得できるステレオカメラとAIやコネクテッド技術の組み合わせにより、さらなる事故の抑制を目指す。

毎月15日は
道民
交通安全の日

トヨタ自動車やデンソー、ソニーグループなど国内企業8社が半導体の新会社「ラピダス」を設立した。自動運転や人工知能(AI)などに使う次世代半導体を国内で量産する。

政府も10億円の補助金を出す。一時は世界を席巻した、日の丸半導体の復活なるか◆半導体は台湾が圧倒的なシェアを持つ。中国との緊張関係が続く台湾からの調達依存度を下

げることが地政学リスク回避の意味が必要だ。経済安全保障の観点から国内で安定供給体制を構築する重要性が増している◆自動車メーカーの2022年4~9月期決算は円安の効果もあり、7社が増収増益だった。ただ、依然半導体不足の影響は大きい。決算説明会では調達環境は改善傾向にあるというコメントも聞かれたが、先行きには不透明感が漂う。通期の販売見通しを下方修正する動きも目立った◆来週以降には復

数メーカーが新型車発表を予定している。いずれも量販が見込める車種だけに各社の期待は大きい。一方で生産制約を受ける中、いかに納期を短縮するかという問題にも直面している◆自動車メーカーでは設計変更による汎用化や複数発注など半導体確保のための懸命な努力が続く。下期は上期に比べ生産台数を増やすメーカーも多いが、早期に供給量を元の状態に戻すことが求められている。