

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
札幌市東区北三ノ条一丁目(郵便番号060-0000)
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～2022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。

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。

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
車両単独	24	21	3	28	28	0	2	6	-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	0
100km以下	2	2	0	3	3	0			
120km以下	1	1	0	2	2	0	1	1	0
乾燥	1	1	0	2	2	0			
湿潤									
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

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、自動車を含む産業界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、自動車を含む産業界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、地方では燃費の悪いクルマ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よくない。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

「カーボンニュートラルの選択肢を増やす一環で始めた水素エンジンの挑戦も、そんな思いで取り組んでいる。モータースポーツの現場で真剣に楽しんでやることで、かつてないスピードで改善が進んでいる」(グループ創始者の豊田佐吉氏をしのぶ顕彰祭で)

「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、地方では燃費の悪いクルマ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よくない。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

「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。

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を進め、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。OSS

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流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。

S申請と組み合わせれば運輸支局へ行き来する必要がなくなり、業務の効率化が期待できる。

同制度の対象手続きは、車検時の「特定記録等事務」と、変更登録または移転登録の「特定変更記録等事務」の2つ。委託対象は、特定記録等事務が整備事業者のほか日本自動車販売協会連合会(自販連)、日本自動車整備振興会連合会(日整備)、全国軽自動車協会連合会(全軽自協)、行政書士または行政書士法人。一方の特定変更記録等事務は行政書士または行政書士法人となる。

国土交通省によると、特定記録等事務の委託申請受付件数17件の内訳は、整備事業者15件、行政書士23件、行政書士法人19件だった。自動車関連団体からの申請はまだないが、日連や自販連では全国の支部で会員事業者に代わり業務を担う方向で検討を進めている。

制度は電子車検証の運用とともに2023年1月にスタートするが、これまでは主に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。

これまでには主に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。



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。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。

す。販路の開拓や提携などの機会を創出することが狙いだ。オンラインで金融機関や法律の専門家などにも相談できるようにする。将来的には、ネットワークを細分化し、より地域に根ざした運営形態にしていく考え。

帝国データバンクが約27万社を対象に調べたところ、後継者が「いない」「未定」と答えた企業は全体の6割に当たる約16万社だった。少子化のほか、足元ではウクライナ危機による原料高やコロナ禍で経営が悪化している企業もあり、事業承継問題の深刻化が懸念される。

自動車産業でも全体の9割以上を中小・零細企業が占めており、次世代を担う経営者層の育成が自動車サプライチェーン(供給網)や整備網の今後を左右しかねない。中企庁と

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

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、ワイスト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。

「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

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、ワイスト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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。



都道府県毎に内訳をみることが出来る

「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・自賠償共済

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)



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参加。トヨタが開発中のアプリを使い、複数のメーカー系ディーラーから電動車を派遣する実証で、電動車から人工呼吸器へ確実に給電できるかも試す。

沖縄県那覇市で開かれる総合防災訓練では、電動車による避難所での給電実証も行う。長時間の停電に備え、複数台のプラグインハイブリッド車（PHV）を使用し、エンジンによる給電と発電のローテーションによる継続的な給電が可能かどうかなどを実証する。

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

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」

北海道技術本部
自動車技術会
北海道支部

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。自技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

（EC）市場の拡大など宅配需要が急増する中、少子高齢化や人口減少などで配送の担い手不足が課題となっている。無人自動配送ロボットの社会実装に向けた技術、運用、事業面の検証を行い、ラストワンマイル配送などの活用につなげる。

バッテリー駆動の無人自動配送ロボットを活用した実証実験は、石狩



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、自動車のスピードや力強さを変化させるシステムをプリーと輪ゴムを使って学べるコンテンツに低学年の小学生と保護者が数多く参加。変速の原理と仕組みについて学び、実際に走らせてプリーの大きさに応じた速度の違いなどを学んだ。会場を提供したトヨタ自動車北海道

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II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一環として実施された。

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「コスタ」(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

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あわせ、系列ディーラーで既販車向

バードビュー

ウクライナからの避難民を取材した際、言語の違いの難しさを痛感した。大型車ディーラーで洗車業務に従事する取材対象と、携帯型翻訳機で会話した。筆者が「洗車は慣れましたか」と翻訳機を通して伝えると、彼の表情が曇った。

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。



トヨタ「コスタ」の幼児専用車

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に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

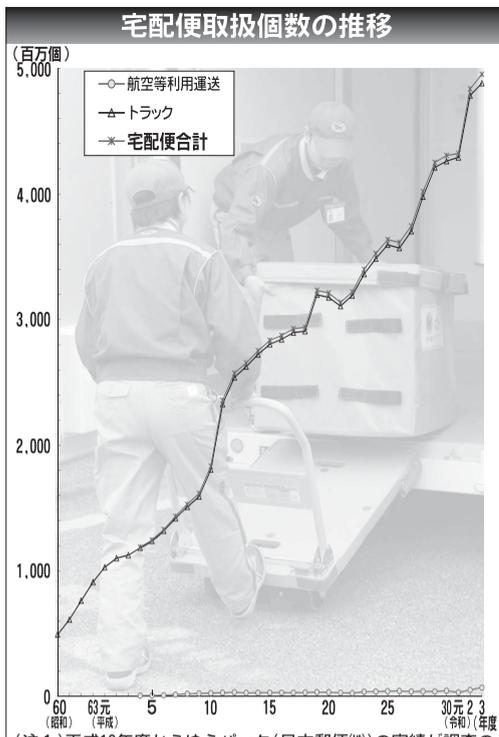
軽乗用車の貨物運送解禁

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の懸念をほらむ。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。



(注1) 平成19年度からゆうパック(日本郵便株)の実績が調査の対象となっている
 (注2) 日本郵便株については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している
 (注3) 「ゆうパケット」は平成28年9月まではメール便として、10月からは宅配便として集計している
 (注4) 佐川急便株においては決算期の変更があったため、平成29年度は平成29年3月21日~同30年3月31日(376日分)で集計している

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。

ただ、軽乗用車の使用届け出が今後どれだけ見込まれるのかは「未知数」(自動車局関係者)という。そもそも、乗用車は大量の荷物を積むことを想定しておらず、配送用として使うには効率が悪いからだ。貨物軽自動車運送事業として軽乗用車が積める重量は、乗車定員数から乗車

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

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500万台を販売し、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

指し、ステレオカメラだけのシステムの開発に着手。レーダーなしで高速域から低速域までカバーし、自乗車も歩行者も検知する新システム、初代アイサイトを開発した。

10年に投入したアイサイトの第2世代ではプリクラッシュブレーキを完全に停車できるように進化させている。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。

スバル「アイサイト」の進化

明日起こる事故を防ぐために



● 2025年以降には、AI・コネクテッドでさらに進化 ●

<p>AI(人工知能)</p> <p>AIで白線を読めない状況にも対応</p>	<p>コネクテッド</p> <p>コネクテッドで遮蔽物やカーブの先の情報も取得</p>
------------------------------------------------	----------------------------------------------------

一般道事故への対応強化 & 自動駐車、自動パーキング機能追加

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。

毎月15日は
道民
交通安全の日