

北海道運輸

違反事例の情報提供を

トラックGメン 2024年問題解決に向け

物流業界が抱える「2024年問題」の解決に向け、北海道運輸局は荷主企業らによる違法行為の情報収集を強化している。長時間の荷待ちや運賃の不当な据え置きなどを要求する荷主や元請けに是正を働き掛け、トラックドライバーの労働環境の改善につなげる。23年7月に国交省に創設された「トラックGメン」



多くのドライバーが立ち寄るサービスエリアなどで、違反行為の情報提供を呼び掛けている(輪厚PA)

自動車整備の障がい者就労支援

道内初「Dファクトリー」開設

札幌市で医療・介護事業などを手掛ける社会医療法人豊生会グループ(星野豊理事長)は、自動車整備事業に特化した道内で唯一の障がい者の就労支援施設「D Factor y (Dファクトリー)」を開設した。国家2級自動車整備士の資格を持つ2人の職業指導員が常駐し、車検整備にも対応する。施設の利用者は自動車業界で働くことを夢に見ながら、日々技術を磨いている。Dファクトリーは、2021年6月に開設。精神や身体に障がいがある人の就職を支援する「就労継続支

バードビュー

「家は自分が住む以外に、お盆や正月に皆が集まる場所だと気付く」。一般紙の一面コラムに書かれた。コラム自体は「能登半島地震」での避難と復興に関する内容だったが、故郷の実家と家族を巡り、同じような悩みを抱えている人は多い。高齢の叔父から一人で暮らしていた古い家の取り壊しを相談されたが、叔父は娘から「家は建て替えて、私もお金を出す」と言われそう。他家に嫁いだ娘にとって実家は「集まれる場所」という大切なものだ。家に加え、実家にはさまざまな思い出を乗せたクルマ(愛車)もある。

候時の運送(迂回)指示などが疑われる事例も散見されている。トラックGメンとして活動する自動車交通部貨物課は「継続的に監視を続け、運送業における適正運賃の收受と労働環境の改善を実現していきたい」と話している。

利用者の中には2級整備士の資格を持つ人や、一度は整備士の道を志したものの、心の病でその夢を断念した人などがある。Dファクトリーを運営する豊生会グループのNPO法人「ニルスの会」の小林誠理事長は「病気で夢をあきらめた人も体は



インパクトドライバーを器用に使いこなす利用者

「北海道から飲酒運転を根絶! 学生PR動画コンテスト」を実施

北海道交通安全推進委員会

北海道交通安全推進委員会は、北海道から飲酒運転を根絶する! その願いを道民みんなが実現していくため、道内の大学生や専門学校生を対象に実施した「学生PR動画コンテスト」の審査結果を発表しました。2月8日、最優秀賞を受賞した北海道教育大学岩見沢校アートプロジェクト研究室の皆さんの表彰式が同大学で実施され、同委員会から賞状と副賞が贈呈されました。写真。タイトルは「しるかんのお散歩」。羊毛フェルトを使った人形劇で、車や自転車の飲酒運転が違反であることを伝えています。



30秒以内で制作された応募作品は、アニメーションや実写版などを通じて若々しく柔軟な感覚にあふれており、受賞作品は、研修会や飲酒運転根絶の大会、行政機関や民間企業のデジタルサイネージ等での放映など、様々な場面で活用されます。最優秀賞 「しるかんのお散歩」 北海道教育大学岩見沢校アートプロジェクト研究室 優秀賞 「飲酒運転やめようアニメ」 北翔大学 Jグループ 佳作 「あの時、とまっていたら」 藤女子大学放送研究会

技術を感じている。この事業所でも一度自信を付けてもらい、就労へとつなげたい」と話す。ただ、実際の就職に向けては高いハードルが待ち受ける。障がい者雇用に対する理解が進んでいないことに加え、自動車関連企業の採用では「国家3級整備士」を資格要件に設けていることが一般的なためだ。小林理事長は「専門学校や職業訓練に行けなくても、車が純粋に好きで整備の仕事をした人がある。将来的にはこの事業所で(受験に必要な)3級整備士の実務経験を認めてもらいたい。障がい者が資格を取得できる新たな枠組みを作りたい」と話し、障がい者雇用の促進に向け、国にも働き掛けを行う方針を示した。

視線

直近では増加傾向にあるが、コロナ禍がいったん終息したことも背景にディーラーの設備投資意欲が回復傾向にある。空白エリアへの新規出店は少ないものの、移転新築やリニューアルなどが目につくほか、サービス工場を一新するなどの地道な投資が増加する傾向にあるようだ。厳しい経営環境を踏まえると設備投資は抑制したいのではと想像したくもなる。ところが、採用するための取り組みの一つだと指摘され、腑に落ちた。働きやすい職場環境づくりは企業経営においては必須であり、ひいては労働意欲の向上につながる大事な取り組みでもある。



「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)



車検証明情報をオンラインで

4P1を顧客管理システムなどと連携

国土交通省

国土交通省は、自動車整備事業者向けに電子車検証明情報をインターネット経由で取得できるAPI（アプリケーション・プログラミング・インターフェース）を4月から提供する。異なるソフトウェア同士をつなぐAPI連携を図ることで、国土交通省の「車検証明閲覧アプリ」と整備事業者が利用する顧客管理システムなどの連携や、機能拡張が容易となり業務の効率化が期待できる。まずは登録車と小型二輪車を対象とする。APIは、異なるソフトやアプリ間の機能を共有する「窓口」の役割を果たすもので、双方の使い勝手を向上させるインターフェースを指す。

国土交通省は、4月から始めるAPI連携サービスに先駆けて、整備事業者・団体など向けにAPIの概要や利用申請方法などを公開した。

国土交通省は、個人事業主が大半を占める貨物軽自動車運送事業者に対する安全対策を強化する方向で検討に入った。運行管理者の選任を義務付けるなど、一般貨物自動車運送事業者と同様の運行管理体制を求める。電子商取引（EC）市場の拡大を背景に新規参入が増えた一方で、交通事故や法令違反が急増している。このため貨物自動車運送事業法改正などの準備を進め、次期通常国会への提出を目指す。

一般貨物同様の運行管理体制に

国土交通省

国土交通省は、個人事業主が大半を占める貨物軽自動車運送事業者に対する安全対策を強化する方向で検討に入った。運行管理者の選任を義務付けるなど、一般貨物自動車運送事業者と同様の運行管理体制を求める。電子商取引（EC）市場の拡大を背景に新規参入が増えた一方で、交通事故や法令違反が急増している。このため貨物自動車運送事業法改正などの準備を進め、次期通常国会への提出を目指す。

このほど開いた「貨物軽自動車運送事業適正化協議会」で検討中の安全対策を明らかにした。営業所ごとに「貨物軽自動車安全

社内システムとの連携ができるようになる



整備事業者は、管理ページで自社のシステム開発や機能拡張などに必要なAPI仕様書などをダウンロードできる。APIにサービスや情報

の提供を依頼するために必要なアクセスIDとアクセスキーも発行されるので、準備が整いしだい、国土交通省にサービス開始の連絡を行うことで利用を開始できる。

一度に大量の電子車検証明を扱う整備事業者などの処理フローを想定したもので、API連携を活用すれば業務の効率化を図れる。このほかにも、保険のオンライン申込などの際、自動車の所有者が電子車検証明を遠隔送信する場合にも利用でき

取得できる情報は、車検証明閲覧アプリを使用してダウンロードできる取り込みファイルと同様にすべての車検証明情報が対象となる。国土交通省は「円滑な業務やサービス工場のためぜひ活用してほしい」と整備事業者・団体などに呼びかけている。

国土交通省が検討中の安全対策
貨物軽自動車運送事業と一般貨物自動車運送事業の制度の主な比較

	貨物軽自動車運送事業	(参考)一般貨物自動車運送事業
事業の開始	届出制	許可制
運行管理者の選任	義務なし※	義務あり
事故の報告	義務なし※	義務あり
運行記録計による記録	義務なし※	義務あり
乗務などの記録	義務なし※	義務あり (総重量7t、または最大積載量4t以上の車両)
適正診断の受診、初任運転者などに対する特別な指導	義務なし※	義務あり
点呼		義務あり
従業員に対する指導及び監督		義務あり
運転者が順守すべき事項		酒気を帯びて乗務しないことなど順守義務あり
運転者の勤務時間などの順守		義務あり
異常気象時などにおける措置		義務あり
点検整備		義務あり
監査		監査対象

国土交通省によると、貨物軽自動車運送事業者の数は全国20万社超（2022年3月末時点）で、事業用軽貨物車の保有台数は約32万台（23年3月末時点）。10年前と比べると、事業者数は3割以上、保有台数は約4割も増加した。

この一方、事業用軽貨物車による死亡・重傷事故16年以降、増加傾向にある。22年は403件と、16年比で103%増だった。保有台数1万台当たりの法令別違反は「安全不確認」が最多だ。「優先通行妨害」「一時不停止」なども多い。

貨物軽自動車運送事業は届出制で、現行制度では運行管理者の選任や事故報告などの義務はなく、許可制の一般貨物自動車運送事業と比べて安全規制が緩い。運行管理や日常点検の未実施など、遵法意識が薄い事業者が一定数いることも国土交通省が調査で判明している。

個人事業主が多いことから、国土交通省は「まずは事業者の意識変革を促すのが第一歩だ」（物流・自動車局安全政策課）としている。

北海道・東北・新潟の企業が技術提案 トヨタ本社に2日間で1000人超

北海道・東北・新潟県の自動車関連企業が自社技術をもとにトヨタ自動車グループなどに提案する「とうほく・北海道 新技術・新工法展示商談会」が1月末にトヨタ本社（愛知県豊田市）で開かれ、2日間で1千人超の来場者が訪れた。

トヨタグループを筆頭とする中部地域のサプライヤーに対する新規取引や協力関係の構築を目指し、2006年から岩手県庁などの自治体主導で開催しているもので、トヨタ本社ではコロナ禍を経て4年ぶりの開催となった。

新規出展の17企業・団体を含む合計84の企業・団体が出展し「機械加工」や「表面処理」「鋳造・鍛造」などの新技術・新工法、生産管理などに用いられる「システム」「ソフトウェア」関連の製品やサービスをアピールした。

特別展示としてCASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）関連のコーナーが設けられ、大電流に対応した電動車用端子部品や先進運転支援システム（ADAS）カメラ用ヒーターなど、次世代モビリティに向けた技術を集めた。



「上司とのコミュニケーションに苦戦する新人は離職の意向が高まる傾向にある」と話すのは、人材育成・組織開発支援事業のオールディファレント（旧ラーニングエージェント）の根本博之氏だ。入社前の想定より上司が「厳しく話しかけたい」とネガティブに捉えられたり、4人に1人は「会社を辞めたい」と回答した。

社会人1年生は想像以上に会社になじむのに時間やストレスがかかり、理想と現実のはざままで悪戦苦闘している。上司や先輩は「手取り足取り」の指導と、適切な自立支援のバランスを取りながらのサポートが重要だという。そこを乗り越えることで「新入社員が2年以降に活躍する基盤となる自律性、適応力を磨くことができる」と話す。



トヨタグループを始め中部のサプライヤーに自社製品などをPRした

録

電子情報技術産業協会（JEITA） 小島啓二 会長

「生成AI（人工知能）」は大きな成長が期待される一方で、偽情報の拡散のほかに、著作権の問題なども不安視されている。このためG7（先進7カ国）サミットを受けた『広島AIプロセス』で議論が実施され、昨年12月に「利用者を含むすべてのAI関係者向けの国際指針」がG7デジタル技術大臣会合で合意された。

「生成AIの発展や利活用の国際的な環境整備も追い風になるもの」と期待している。

（電子情報産業の世界生産見通しの会見で）



野口さんは認定NPO法人「ピーク・エイド」（山梨県）の代表を務め、被災地のボランティアや山岳での清掃活動などの社会貢献活動を行っている。今年1月に発生した能登半島地震では、被災地に新品の寝袋を運ぶなどし、避難所に身を寄せる人の支援に努めている。

写真ニュース

野口さんは、三菱自のプラグインハイブリッド車（PHEV）について触れ、「電気は生きていく上で欠かせない。一般家庭12日分の電力を補える巨大な発電機を担ってくれ」と話した。また、テントを活用した避難所「テント村」をイメージしたディスプレイを用意し、快適性やプライバシー性の高さを伝えた。

良品計画

新型自動運転バスを初公開

さらば雪まつり 車体の大幅な小型化実現

「無印良品」を展開する良品計画は、「さらば雪まつり」(2月4日)の会場で、同社が企画・デザインした新型の自動運転バス「GACHA(ガチャ)」を初めて公開した。2代目となる車両は、先代モデルと比較し大幅なダウンサイジングを実現。16人乗りの従来車では走行が難しかった道幅の狭い道路や商店街など、さまざまなエリアでの運行を想定している。



小型化を実現した良品計画の自動運転バス「GACHA(ガチャ)」

新型車両は、2022年に千葉県「雪のまち」をテーマにした大通2丁目会場で、デモ走行を披露。スタートレスタイヤを履き、雪が積もるカーブを直流モーターで滑らかに走行する車両をPRした。

市と幼稚園に交通安全グッズ寄贈

札幌地区自家用自動車協会



札幌地区自家用自動車協会(松浦良一会長)は2月13日、札幌市と近郊の幼稚園5カ所にぬいえと色鉛筆(880セット)を贈った。同会の

辻澤英隆専務らが札幌市清田区の学校法人長岡学園清田幼稚園を訪れ、古谷望教頭に手渡しした。写真。寄贈は同会の地域貢献活動の一環。同園のほか、石田学園美しが丘幼稚園、北修学園里塚幼稚園、北広島市の広島大谷学園大曲大谷幼稚園、北広島市立大谷幼稚園に贈られた。

ドライバーを運転から解放し、移動時間の活用や安全性の向上、人手不足対策などとして期待がかかる自動運転技術。ただ、かつて国内の自動運転メーカーが2020年を公言していた「レベル3」(条件付き自動運転)の実装は遅々として進まない。「レベル3は、われわれがハンドルを握ることになる」(自動車メーカーの開発者)。千変万化する道路環境。運転責任を背負うリスクは重い。

米アップルが開発を目指すEV(電気自動車)。当初の「レベル4」(特定条件下における完全自動運転)から

自動運転のレベル分け表

「レベル2(高度な運転支援)プラス」に改良。28年に発売する予定だと米アップルが1月下旬に報

らともかく、混合交通下の一般道では工事や路上障害物、飛び出しなど予期せぬ状況が次々と起こる。人に頼らず、スムーズにこうした状況を切り抜ける難しさを改めて知らしめた。

ホンダは、21年の「レジェンド」で量産車として世界初のレベル3を実現した。しかし、まずはその技術をレベル2の拡張に役立てる。20年代後半から一般道での「条件付きハ

クト最高経営責任者(CEO)ら多くの幹部が辞任に追い込まれた。テスラの運転支援機能「オートパイロット」をめぐる競争も、米高速道路交通安全局(NHTSA)が安全性向上策を同社に求め、200万台超のリコール(回収・無償修理)に発展した。

世界にはさまざまな気象や道路環境があり、突如として災害も起きる。どこまでメーカーがレベル3として製造物責任を負えるかはセンサーなどの技術進化にもよる。それだけに当局の審査や社会的受容性を高め、手探りが続く。とくに乗用車(オーナーカー)では、従来どおり運転者が責任を負う「レベル2」の高度化が進むが、レベル3との谷間は深い。

ハイブリッド車が世界で人気

欧米中心に 日本メーカーの追い風に

世界でハイブリッド車(HV)が見直されている。調査会社のマークライアンズによると、米国や中国、ドイツ、フランス、日本など主要14カ国の2023年のHV販売は約421万台と前年比で3割(29.6%)増え、増加率が電気自動車(EV)とプラグインハイブリッド車(PHEV)合計(28.3%)を上回った。

EV市場はこれまで、複数保有の富裕層や新製品に飛びつく「アーリアアダプター」、フリート(大口)需要などがけん引し、手厚い補助金もあって拡大してきた。ただ、こうした需要が一巡し、ドイツなど一部で補助金を縮小の動きもあって、足元では成長率が鈍化している。

EV再評価の動きが目立つのは欧米だ。欧州自動車工業会(ACEA)によると、23年のHV(マイルドHV含む)販売は339万7339台(前年比28.3%増)だった。EVも同程度(28.2%)の増加率

を保ったが、増加率は22年の6割以上から急速に鈍化した。新車販売に占めるHV比率は25.8%とガソリン車(35.3%)に肉薄する。米国も22年はHV販売が減少したが、23年は増加に転じた。新興国でもHVが売れ始めている。

富士経済は、HV(マイルドHV除く)の世界市場が35年頃までに175万台規模に拡大すると予測する。一気に多様化し、群雄割拠状態のパワートレイン。将来はEVやFCEVなどのゼロエミッション車(ZEV)に収束していくことは確かだが、多彩な用途や使用環境に 대응するため、移行までの期間は意外と長いとも考えられる。HVの勢いがこのまま続けば「マルチパスウェイ(全方位)」で開発を続ける日本の自動車メーカーにとって追い風になりそうだ。

自動運転レベル3の高い壁

運転責任を負うリスクは重く

毎月15日は 国民交通安全の日

アンテナ 「新聞紙だけでご飯が炊ける」という経済紙の見出しに、これもか...と思いついたことがある。実は、ここ数年、「また、ただだけませんか」と親戚や近所の方から声を掛けられる。欲しいモノは何か。何と新聞紙。新聞と言っても、記事に興味があるわけではない。正確には新聞の紙が欲しい。