

# 北海道自家用新聞

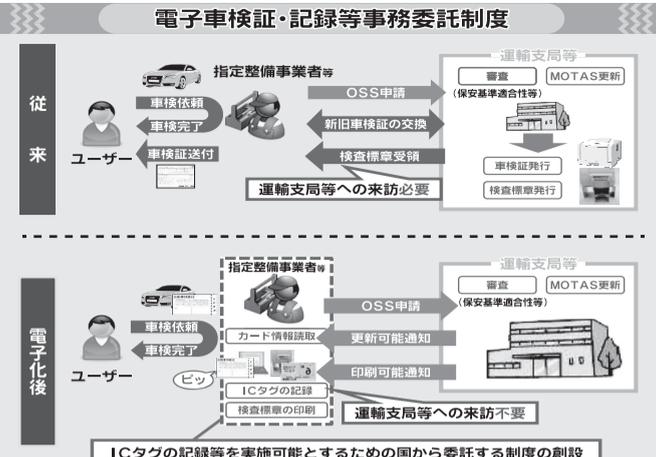
発行所

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060-0001)  
電話 (011)721-4578

## 電子車検証開始 手続き不慣れで混乱も

### 管理体制やアプリに改善の余地

自動車検査証の電子化(電子車検証)と「記録等事務委託制度」が開発された。同制度に基づいて国から認可を受けた指定整備事業者は「記録等事務代行者」として、車検時に電子車検証の記録更新などを事業所から運輸支局に電子申請できるようになった。認可を得た指定整備事業者や業界団体関係者の話をもとに、今後の期待や課題を探った。



記録等事務代行者になれば、電子車検証を用いた車検手続きを行う際、従来行っていた新旧の車検証交換や検査標準の受け取りなどのための運輸支局への来訪が不要となる。OSS(自動車保有関係手続きのワンストップサービス)申請を通じて、電子車検証に貼付されたICタグの記録事項の書き換えのみといった場合などに限られるが、指定整備事業者らにとっては負担の軽減が期待できそうだ。

電子車検証の導入は登録車と小型二輪車からスタートし、軽自動車は24年1月を予定する。国交省はOSSの普及促進に弾みをつけたい考えだ。ただ、電子車検証の記録更新や運輸支局への来訪不要など電子化のメリットを享受できるのは、早くとも来年から。しばらくは、従来の車検証から電子車検証への切り替

えなどで運輸支局に向く必要がある。記録等事務代行者の認可を受けた長野県内のある指定整備事業者の代表者は、1月4日に車検証の再発行で運輸支局を訪れた際、通常は約5分の待ち時間が電子車検証への切り替えのため約20分を要した。別の日には、運輸支局から電子車検証への更新可能通知を受けて出向いたが交付準備が整っておらず、数日後に再度来訪して受け取ったケースもあったという。

別の指定整備事業者の代表者は「われわれだけでなく、運輸支局の現場も電子車検証の開始直後で手続きなどに不慣れなため、多少の待ち時間や混乱はあるだろう」と理解を示す。「車検台数が増える3月の繁忙期も同じ状態だったら早めの行動が必要だ」と、業界団体関係者は指摘する。

全国自動車整備協業共同組合協議会(全整協)の塚本義人会長は、代表理事を務める長崎県壱岐市の協業組合を例に「(離島のため)今は新しい車検証が手元に届くまで郵送で3日はかかる」と実情を話す。「記録等事務委託制度によって運輸支局まで遠距離の指定整備事業者は利便性が格段に高まる」と期待を寄せ

ている。記録等事務代行者の対象となつている業界団体も対応を進めている。自販連は、全国52支部のうち28支部で認可を得た(各県内の事務所を含めて計42支部・事務所、1月26日現在)。残りの支部や事務所も準備がれにこたえて効率化と言えぬのか(あるディーラーの代表者)と指摘

自販連会員の中には、すでに個社で認可を得ているケースもある。ただ、現時点では「実務の状況や現場の負担、コストなどを見極めてから」と、申請を様子見しているディーラーも少なくないようだ。

各県で会員企業の考え方や市場規模、店舗数、支部の人員体制など地域事情が異なることもあり、どういった体制を整えることが会員企業と支部にとって最適なのかなどを各支部で協議しながら順次進めていくことになりそうだ。

日整連では今後、全国の支部で記録等事務代行サービスをできるように申請を行う予定だ。記録事務等代行者の会員事業者が事務機器の不具合などで一時的に業務の遂行が難しくなった場合に備えるものとし、「緊急避難的な対応としての体制(日整連)とする。

電子化に伴う業務負担の軽減や業務効率化を行政側は強調するが、「そもそも事業者自らが電子車検証の書き換えなどを行うことがわづらわれないように効率化と言えぬのか(あるディーラーの代表者)と指摘

せぬ。事業者・業界団体と行政がそれぞれ電子化のメリットを享受し、円滑で効率的な業務を遂行できるようにするには、まだまだ改善や見直しが必要とされる。自動車ユーザーの利便性向上に向けた取り組みも欠かせない。

金融庁は、自動車損害賠償責任(自賠責)保険の保険料を4月から全車種・全地域平均で11.4%引き下げる。値下げは2021年4月以来、2年ぶり。自家用乗用車が2360円下がって1万7650円、軽自動車も2190円下がりが1万7540円(いずれも2年契約、沖縄・離島を除く)となる。

先進技術などで自動車の安全性が高まり、交通事故件数と損害保険会社の保険金支払額が減っていることを反映した。自動車損害賠償責任保険審議会(自賠審)の会合で正式に決定した。金融庁によると、23年度の収入純保険料は前年度比14億円の増の5349億円、支払保険金は同101億円減の5771億円を見込む。

電子車検証の記録変更を行う際、誰を責任担当者とするべきなのか悩む声も聞かれる。電子車検証の記録事項を個人情報の一つとして位置付けている場合、簡単にアクセスできることはコンプライアンス上で問題があると考えられるからだ。管理体制を厳格化することも手だが、現場の負担となつては本末転倒だ。

指定整備事業者やユーザーがパソコンやスマートフォンで電子車検証の情報などを確認できる「車検証閲覧アプリ」は、機種変更するとアプリの再インストールとICタグの再読み込みが必要で、使い勝手の改善を求める声も上がっている。

事業者・業界団体と行政がそれぞれ電子化のメリットを享受し、円滑で効率的な業務を遂行できるようにするには、まだまだ改善や見直しが必要とされる。自動車ユーザーの利便性向上に向けた取り組みも欠かせない。

最大積載量2トンの営業用普通自動車は8460円下がりが4万2610円、小型二輪車は510円下がりが8760円、原動機付自転車は290円下がりが8560円になる(いずれも2年契約、沖縄・離島を除く)。

一方、22年6月成立の改正自動車損害賠償保障法などを踏まえ、被害者支援と事故防止対策の財源に充てるために設けた「新たな賦課金」を、4月から適用する自賠責保険の一部に新設したもので、現行の賦課金と性格が異なる。

また、2022年4月に成立した改正道路交通法に基づいて、一定の車体構造要件を満たした電動キックボードなどは新たに設けられた「特定小型原動機付自転車」(特定原付)として区分され、自賠責・共済の加入も必須だ。

改正法では、自賠責を備え付けることが構造上困難であると認められる自動車に対しては、電子化した自賠証で対応できるようにする。

特定原付の運転は16歳以上であれば免許は要らない。車道や自転車道だけでなく、速度制限すれば歩道も走行できる。こうした新ルールは、7月1日から適用される予定。

警察庁によると、22年の交通事故発生件数(速報値)は前年比1.3%減の30万1193件と、05年から17年連続で減少した。死者数は2610人(同1.0%減)、負傷者数は35万6419人(同1.6%減)だった。

また、2022年4月に成立した改正道路交通法に基づいて、一定の車体構造要件を満たした電動キックボードなどは新たに設けられた「特定小型原動機付自転車」(特定原付)として区分され、自賠責・共済の加入も必須だ。

改正法では、自賠責を備え付けることが構造上困難であると認められる自動車に対しては、電子化した自賠証で対応できるようにする。

特定原付の運転は16歳以上であれば免許は要らない。車道や自転車道だけでなく、速度制限すれば歩道も走行できる。こうした新ルールは、7月1日から適用される予定。

特定原付の運転は16歳以上であれば免許は要らない。車道や自転車道だけでなく、速度制限すれば歩道も走行できる。こうした新ルールは、7月1日から適用される予定。





# 介護業界 電動車への関心高まる

## 千歳市で 停電時も安全・安心の給電 試乗会

介護業界で電動車への関心が高まっている。2024年4月から災害などを想定した事業継続計画（BCP）の策定が義務づけられる中、停電時に電動車のバッテリーを活用できるためだ。一般的な充電機と違って排ガスを排出せず、一酸化炭素中毒の心配がない。介護業界を所管する厚生労働省も電動車の活用を例示しており、介護事業者からの引き合いが増えつつある。

「FF（前輪駆動）でも思っていた以上に安心感がありますね」。北海道千歳市の泉沢向陽台で開かれた電気自動車（EV）の試乗会。参加したのは、近隣で介護施設などを

# 深夜割引 時間内走行のみ対応へ

## 2024年度中に見直し 高速道路料金

国土交通省は、高速道路料金の深夜割引を2024年度中をめどに見直す。割引の適用時間帯を現行の午前0時～4時から午後10時～午前5時に広げ、同時刻内に走行した分のみ3割引とする方針に改める。深夜割引をめぐっては、長距離トラックが料金所手前で時間調整の渋滞をつくるなどの問題があった。国交省は、トラック運転手の時間外労働規制が強化される「2024年問題」も踏まえて是正を急ぐ。

04年に始まった現行の深夜割引制度は、ETCを装着した車両を対象に、午前0時～4時の間、高速道路料金を3割安くするものだ。短時間で



試乗会ではEVの電力を取り出すデモンストレーションも行われた

未までの経過措置を経て同年4月から義務化がスタートする。厚労省が示したガイドラインには、停電時の対策として「自動車のバッテリーや電気自動車の電源を活用することも有用である」と記載された。介護施設は空調や事務機器などに加え、痰の吸引器や人工呼吸器などの医療機器もあり、電力確保は大きな課題だ。

給電機能のある電動車は、発電用燃料を別に保管する必要もなく、電

# 物流の事業者の順法意識向上へ

## 2024年問題 厚労省、労働環境の改善 喫緊の課題

厚生労働省は、物流の「2024年問題」を目前にした追い込みの対策に入る。輸送事業者や荷主向けに専用の相談センターを開設して労務管理などの問い合わせに対応する。案件によっては実態を調査して改善を促す。また、改正法を周知するセミナーを4月から開催する。輸送業界では、荷主都合で発生する「手待ち時間」など、長年にわたる構造的

負担軽減措置を拡充する。現在の割引率は200キロ以上で最大30%だが、400キロ以上で40%、600キロ以上で45%、800キロ以上で50%の割引率を新設する。24年度中に新制度の導入を目指す。

# 現場探信

今年冬になってもエゾシカと遭遇する機会が多い。生息数が毎年増加しているそうなので当然の話だろう。郊外のアイスバーン路面で、いきなり出くわすときた心地がしない。凍結路でグリップしないのはタイヤだけでなく、エゾシカの蹄（ひづめ）も同じで素早く逃げてくれない。

昨年一年間に道内で発生したエゾシカに関係した交通事故の発生件数は4480件と、前年に比べて471件も増え、6年連続で過去最高となった。エゾシカの飛び出しに起因する死亡事故も件数起きている。増えすぎた野生動物との共存は、解決まで時間がかかる難問だ。

「サクラ」が発売されたことで、関心は一層高まっているようだ。

「サクラ」が発売されたことで、関心は一層高まっているようだ。

厚労省の「賃金構造基本統計調査」によると、全産業の平均労働時間に対して、トラック運転手は月32～36時間ほど労働時間が長い。「業務の過重負担で脳や心臓疾患の労災支給が最も多い職種」（厚労省）であり労働環境の改善が喫緊の課題だ。新たに設置する相談センターでは、輸送事業者だけでなく、荷主にも改正内容や上限規制の認識を共有できるようにする。電話などでの相談を基本とするが、状況に応じて現地訪問も行い、手待ち時間の解消につなげる。また、ウェブセミナーも開催し、ドライバーの拘束時間や休憩時間を規定する「改善基準告示」への理解を促していく考え。

# 大型車の車輪脱落防止で指導強化

## 保守管理意識啓発と特別研修検討

大型車などの車輪脱落事故防止のために、日常点検が極めて重要であることが国土交通省の調査で改めて浮き彫りになった。劣化・損傷したボルトやナット類の継続使用や、不適切な脱着作業が事故要因の大半を占める。国交省は関係団体や自動車メーカーと連携し、啓発や指導などの事故防止対策を強化する。

2021年度に発生した大型車の車輪脱落事故件数のうち、約6割がタイヤ脱着作業後の1カ月以内に集中していた。タイヤ脱着時の不適切な作業や、タイヤ脱着作業後の「増し締め」を怠っているなどの保守管理不足が関連していると考えられる。また、初度登録年から4年前後を超えると車輪脱落事故件数が増えることも分かった。事故車両の脱落箇所は約9割が左後輪だが、今回の調査で明確な理由がわからなかったことから、引き続き原因追究を行う。

大型車の場合、タイヤ脱着作業は、運送事業者やタイヤ専門店、自動車整備事業者など作業者が多様だ。そのため、ボルト・ナットなどの点検や清掃、潤滑剤の塗布など保守

日本自動車連盟（JAF）北海道本部（原田彦工門本部長）は、新千歳モーターランドで「ロードサービス

RS隊員、指定工場の担当者ら23人が参加。凍結路面での急制動と緊急回避訓練をはじめ、RS技術マニュアルと巻き上げ機の運転に関わる特別教育に準じた基本作業方法の説明、乗り上げや落ち込みなどの応用技術を学んだ。



# 写真ニュース

# 2023年の自動車業界 制度改正や新技術へ対応必要

2023年の整備業界は法制度の改正や新技術への対応など、さまざまな環境変化への対応に追われそう。行政手続きでは、デジタル変革が一層進む。自動車検査証の電子化(電子車検証)に加え、軽自動車の新規届け出時における自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)が1月にスタート。運輸支局の窓口やOSS申請時の自動車重量税と検査登録手数料の支払い方法にクレジットカードも追加された。特に、ICタグ上の有効期限などの情報を書き換え可能な電子車検証は、整備事業者やユーザーの利便性向上につながるものとして期待が高まっている。

電子車検証の導入に合わせ、ユーザーや自動車関連事業者向けの情報発信サイトを開設。制度や手続きを紹介し、円滑に対応できるようにしていく。

また、整備業界では24年10月に、車検時の車載式故障診断装置(OBD)検査の開始が控えている。これに向け、23年度中には関連システムのリリースや試験的な運用が始まる見込み。整備事業者はこれからの1~2年、それらの制度変更に伴う対応が慌たたくなくなるだろう。

整備にかかわるデジタル施策の中でも、電子車検証は目玉となっている。「A4」判だった従来の紙の車検証に比べ、「A6」判相当のサイズ

ICタグの記録更新や検査標準の印刷など、電子車検証で新たに発生する事務手続きは、国が一定の要件を備えた自動車販売会社や整備事業者などに委託する。今年度は各運輸支局で電子車検証への切り替え作業が中心となるとみられ、整備の現場での書き換え作業は来年度以降、本格化する見通し。車検証の取り扱いが大きく変わることから、国土交通省で

## 政府主導で自動運転普及へ 好事例やノウハウ横展開 全都道府県で「レベル4」実証実験

経済産業省は、2025年度をめどに自動運転「レベル4(特定条件下における完全自動運転)」の実証事業を全都道府県で実施する。各地の「レベル2(高度な運転支援)」や「レベル3(条件付き自動運転)」

の実証を来年度からレベル4に順次、移行させるほか、これらの実証事例をモデル化し、運営ノウハウなどを全国で共有できるようにする。自動運転の実証は自治体間で温度差もあるため、政府主導で実証を促し、新技術を普及させていく考えだ。



トラック隊列走行実証実験の様子

政府は、25年度までに全国40カ所以上でレベル4の自動運転サービスを導入する目標をすでに掲げているが、岸田文雄首相が1月の施政方針演説で、導入地域を全都道府県に広げる意向を示したことを踏まえて新政策を打ち出す。

レベル4をめぐるっては、経産省主導の「ROAD to the L4(ロード・トゥー・ザ・レベル

4)により、全国4地域で実証が行われている。レベル4の将来的な社会実装を見据えたものだが、現在は道路交通法上、電磁誘導線や遠隔で車両を操作するレベル2~3の実証にとどまっている。今年4月に改正道交法が施行され、レベル4が解禁されるのに合わせて、これらの実証事業をレベル4に移行させる。

また、未導入地域向けに実証事例をまとめたマニュアルも今年度内に作成する。自動運転の技術的なノウハウに加え、探算確保や社会受容性の醸成手法、法的手続きなどソフト面のノウハウも盛り込む。成功事例を横展開することで、実用化の前倒しにつなげる。



永平寺町の自動運転車

が、足元の取得ペースは鈍化しており、「このままの推移で落ち着くのでは」(整備団体役員)との見方も出ている。特定整備の認証を取得しても、エーミング(機能調整)作業など電子制御装置整備への対応は、筋縄ではいかないことから、この足を踏む事業者があると想定される。

こうした実情を受け、今後活発になるとみられるのが「地域連携」だ。同じエリア同士の事業者が、互いの得意分野で助け合う枠組みとして注目されている。具体的には一般整備や車検などは従来通り事業者間で競争するが、スキルや多くの設備が必要になる電子制御装置整備では協働して対処していく。すでに業界団体や民間企業などが垣根を越えた連携に動き出しており、経過措置終了後の24年4月以降には、さらに連携の輪が広がるとみられる。

は、特に中山間地などにおいて公共交通機関としての活用が期待されている。その一方で、探算確保などが課題になっており、自治体によって取り組みに差が出ている状況だ。政府主導で全国に実証事例をつくり、物流や地域交通の課題解決につなげる。

岸田文雄首相は石川、福井両県を訪問。福井県永平寺町では自動運転車に試乗した。永平寺町の実証実験は、国内で初めてレベル3の認可を受け、今年4月以降にはレベル4への引き上げも検討している。政府は、過疎地での高度自動運転の実用例として、レベル4の普及に生かしていく考えだ。

## 古くて新しい「ドライブインシアター」 コロナ禍機に再び脚光

国内で最初の新型コロナウイルス感染者が確認されたから3年が経過した。この間、3密(密閉・密集・密接)を回避するレジャーとしてドライブインシアターが注目され、上映イベントの開催や定期上映する劇場も誕生した。自動車業界も自動車の楽しみ方の一つとしてファミリー層や若者たちに広まることを期待している。

この状況下、広告代理店・イベント企画運営会社が、自治体などと協力したドライブインシアターのイベントを開催するケースが増加。また、映画館運営業界では業界大手のイオンエンターテイメントが定期上映するドライブインシアターの開設に力を入れた。



ドライブインシアターをイベントの目玉に(フランス映画祭2021横浜)

ドライブインシアターの劇場第1号は、1933年6月、米ニューヨーク州に開業した。子どもが騒いでも気にせずに映画を鑑賞できることがウリだった。その後、全米各地で農村部を中心に劇場が開業され、50年代末から60年代初頭をピークに、劇場数は減少へと転じたときから減少が続いている。

日本においては、61年に神奈川県小田原市でドライブインシアターのイベントが開催され、翌62年11月には東京都立川市に国内初の常設劇場「ウェスタン・ドライブ・イン・シアター」が開業。常設劇場数は90年代にピークを迎えた後、2010年10月に神奈川県中郡大磯町の「ドライブインシアターOISO」(大磯プリンスホテル内)が開業し、常設劇場や定期上映する場所はなくなっていた。

コロナ禍でのドライブインシアターの増加は、3密回避の安全性の高いイベントとして考えられたことによる。また、企画・運営側の中に米映画で見たドライブインシアターのワンシーンに憧れた若者がいたこともある。加えて自動車個室となることで、乳幼児連れの家族も周囲を気にせずに映画を鑑賞できるということが消費者に受け入れられ、ドライブインシアターの特徴の原点が再認識された形となった。

## 暑が

ある年賀会で業界団体トップが「今年はコロナ禍からの再生の年」と位置付け、組織活動を本来のあり方に戻したいと決意表明した。賀詞交歓会は一巡したが、着席式懇親会では挨拶まわりの席の移動を禁じる一方で、立食式では制約がないなど、感染対策でバラツキが見られた。一方で政府は、5月8日に新型コロナウイルスの感染症法上の分類を季節性インフルエンザと同等の扱いとなる「5類」に引き下げる方針を示した。

これにより、就業制限や外出自粛などの強い対策が大幅に緩和されることになる。◆身近なところで、やはり気になるのはマスク着用の可否だ。すでに屋外では着用不要とされたにも関わらず、これにならう人は国内では皆無に等しい。5類移行後は、屋内でも個人の判断で外せるようになるというが、マスク着用が長らく習慣化した現状で、マスクを外す勇気につながる「特効薬」が国内では見当たらない。一方で、あるIT企業がマスク着用を場所を問わず任意とし、職場のパーティーションも

撤去すると発表したほか、コンサート会場での「プラボー」も解禁される見通しという。◆5月8日以降は、一律でのコロナ感染対策がなくなるため、従来以上にバランスのとれた個別判断を求められる。それまでに、どのような「新ルール」を打ち出せるか、本腰を入れて試行錯誤すべき段階にある。

