

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005-0001)
電話 (011)721-4578

コロナ制限や自粛緩和の影響も

国内交通事故死者、8年ぶり増加の可能性

国内の交通事故死者(24時間死者)が8年ぶりに増える可能性が出てきた。警察庁によると、今年1〜6月(6月は29日まで)の死者は1178人と、前年同期を24人、上回った。シートベルト装着率の向上や安全技術の普及で減り続ける国内の交通事故死者だが、近年は減り幅が緩やかだ。政府は2025年に交通事故死者を2千人以下にする目標を持つ。目標達成や「交通事故ゼロ社会」の実現には、先進技術の普及や高齢者対策などハード・ソフトの両面で一段と踏み込んだ対策が求められそうだ。

22年の交通事故死者数は2610人。前年より26人減り、6年連続で過去最少を更新した。外出や移動が制限されたコロナ禍の20年に初めて3千人を下回り(2839人)、21年(2636人)、22年も最少記録を更新し続けていた。23年が増加傾向にあるのは、コロナ禍の制限や自粛ムードが緩んだためとも考えられる。都道府県別では大阪、福岡、宮城、三重、茨城などで交通事故者が前年同期を10人以上、上回っている。過去5年平均の日別死者数をもとにした同庁の年間推計では2606人の見通しと前年(2610人)をわずかに下回るが、予断を許さない状況が続く。6月18日には北海道でトラックとバスが衝突し、5人が死亡する事故も起きた。

電動キックボード

改正道路「免許不要」解禁 交通法施行

新たなモビリティ社会へ一歩

電動キックボードの新たなルールを定めた改正道路交通法が7月1日に施行され、規制緩和によって16歳以上であれば、国が認めた電動キックボードを運転免許不要で公道や歩道で使えるようになった。一般的には海外と比べて安全に関する規制の緩和に慎重な日本だが、新しいモビリティ社会に向けて大きな一歩を踏み出す。ただ、課題は少なくない。欧州ではコロナ禍で普及した電動キックボードの相次ぐ事故で罰則や規制を強化する動きがあるほか、実際

に普及し始めると二輪車と同様、駐輪場不足などの課題も浮上するとみられる。モビリティの定着には官民で事故防止対策などの取り組みが求められる。道交法の改正で「特定小型原動機付自転車(特定原付)」の区分ができる。車体サイズ(長さ1・9メートル以下、幅0・6メートル以下)、最高時速(20キロ以下、歩道走行時6キロ以下)などとする構造基準や保安基準を満たす車両であれば免許なしで公道を走行できる。ヘルメットの着用

引き続き粘り強い交通事故防止の取り組みが求められる



戦後、交通事故死者が最も多かったのは「第1次交通戦争」と言われた70年の1万6765人。その後は減少に転じたが、88年には再び1万人を超え「第2次交通戦争」と言わ

も任意だ。

6月30日時点で国土交通省が保安基準の適合性を確認した車両は、長谷川工業、ストリーモ、スワロー、ループの4社の9型式。三輪タイプを採用するストリーモの「ストリーモ」や航続距離が60キロと長い長谷川工業「ヤディア」など独自の製品の製品を各社が展開する。シェアリングサービスとして提供するループを除く3社が一般販売し、最も安い価格の「スワロー」「ファルコン」の場合、約14万円で販売する。

電動アシスト自転車よりも小回りが利き、デザインもスタイリッシュな電動キックボードは今後の普及が見込まれる一方、安全性には課題が



などの対策に乗り出している。技術面では、体調の急変や意識喪失を検知し、自動で安全に停車させる機能が広がっている。さらに今後は、過密な混合交通下で電動キックボードや超小型モビリティなどによる事故が増えないか注視が必要だ。

現行の第1次「交通安全計画」(21〜25年)は「究極的には交通事故のない社会を目指す」を謳う。事故死者がピーク時の6分の1になったとはいえ、交通事故による損失額は約6兆7500億円(04年、内閣府)にもなる。

家族や友人が突然、亡くなったり、重い後遺障害を負ったりする悲しみは金額に換算できない。引き続き、産官学で粘り強い取り組みが求められる。

一方、交通事故の減り方が緩やかになっている理由は①高齢者の増加②シートベルト、エアバッグ、衝突被害軽減ブレーキなどの装着率頭打ち③飲酒運転事故の低下④歩行者の法令遵守などが挙げられる。

許が必要な電動キックボードだった。フランスでは事故やマナーの問題から8月末で電動キックボードのシェアリングサービスを禁止し、個人所有に関する規制も厳格化した。日本では警察庁やメーカーが安全講習などの対策を進めるものの、自動車教習所で数十時間をかけて学ぶ交通ルールを免許の非保有者に理解してもらうことは簡単ではない。

ある。警察庁によると、2020〜22年までの3年間に電動キックボード関連の交通事故は74件。7月7日には、東川町で特定原付ではない電動キックボードの扱いが管理事業者の判断によるもの、国交省によると基本的には通常の「原動機付自転車」と同等の扱いとしている。ただ、そもそも原付を含む二輪車の駐輪場の数が足りていないのが現状だ。手軽さが売りの電動キックボードだけに、駐輪場探しにストレスになればユーザーにとっての魅力が薄れる。

課題は少なくないといえ、新しいモビリティとして期待される電動キックボード。安全性と利便性のバランスを見極めながら普及の道を探っていくことになりそうだ。

大型トラック最高速度引き上げへ検討会

リミッター改定の可能性 事故増加の懸念も

警察庁は、大型トラック(車両総重量8ト以上、最大積載量5ト以上)の規制速度を引き上げる検討を始める。有識者検討会を設置し、年内をめどに提言をまとめる。人手不足が深刻なトラックドライバーの労働環境改善などにつなげる狙いだ。重大事故が増えるなどの懸念も根強く、議論は曲折も想定される。

中・大型トラックなどの高速道路における最高速度は、1963年に道路交通法施行令で時速80キロと定められた。その後、国土交通省は道路運送車両法に基づく保安基準を改正し、2003年9月から「速度抑制装置(スピードリミッター)」の装着を義務づけた。

スピードリミッター義務化の背景には、98年当時、高速道路での死亡事故原因の2割強を大型トラックが占めていたことがある。このうち、約半数が追突事故で、85%で法定速度を超過していた。車重の重い大型トラックの衝突は重大事故につながりやすい。このため、国交省は欧州の事例なども参考に検討会で議論を重ね、大型トラックなどにスピードリミッターの装着を義務づけることにした。

スピードリミッターは規制速度に「余裕速度分」を加え、時速90キロを超えると作動するよう、国交省の



「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」(働き方改革関連法)に基づき、来年4月からはトラックドライバーなどに対する時間外労働の上限規制と改正・改善基準告示が適用される。これらによる輸送力不足が「2024年問題」として懸念され、政府は6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」をまとめた。この中で、交通事故の発生状況や車両安全対策に関する新技術の普及状況などを踏まえ、高速道路での規制速度を「引き上げる方向で調整する」ことを盛り込んでいる。

ただ、トラックドライバーの労働環境は、理不尽な「荷待ち時間」や、重層的な産業構造による長時間労働、駐車場や待機場の不足などによるところが大きく、規制速度の引き上げがどの程度の改善につながるかは未知数だ。労働組合などからは、安全性の観点などから懸念する声もあがっている。

未認証行為への対策や今回の無車検・無保険車対策は、業界団体が根強く改善を要望してきたことも見直しに結び付いた。車社会のさらなる発展と業界の健全化に、本気で取り組む関係者らの努力には頭が下がります。ユーザーの保守管理意識をさらに高める契機とすべく、業界側は変更の理由を含めて丁寧に周知することが大切だろう。

10月から中古車価格「支払総額」義務付け

道内ディーラー担当者向け説明会も

10月から自動車公正競争規約で、中古車小売りの価格表示に「支払総額」が義務付けられるのを前に、道内の新車ディーラーなど、道内早く取り組む動きが出てきた。ダイハツ北海道(藤原昌彦社長)が2022年10月から切り替えたほか、函館トヨペット(河村賢治社長)も5月から全面移行した。中古車小売市場の健全化に向けた取り組みが道内でも本格化する。



いち早く移行する動きも出てきた

経産省 検討会が初会合

充電インフラの議論スタート

経済産業省による「充電インフラ整備促進に関する検討会」がこのほど初会合を開き、充電インフラのあり方について議論を始めた。政府は

充電インフラ整備の主な論点	
設置場所ごとの課題	・高速道路、コンビニ、サービスステーション、集合住宅、商業施設など
多様な利用形態を実現するための課題	・商用車の電動化への対応 ・バリアフリーへの対応
規制・制度面の課題	・充電インフラ補助金 ・普通充電の出力 ・超高速充電・高電圧化への対応 ・通信などの充電器の規格 ・充電規格と相互利用の動き ・データ基盤の整備

2030年までに15万基(うち急速充電器3万基)の整備を目指している。検討会の委員からは「適切な場所に、適切な台数を整備すべき」などの意見が出た。

検討会には、充電器関連事業者、高速道路会社、自動車関連団体をはじめ、商業施設、住宅関連業、観光・宿泊業の業界団体も参加。自治体からは東京都が出席した。

公共用の充電設備は今年3月末で国内に約3万基(うち急速充電器は約9千基)ある。ただ、10年前から設置が始まったため、旧世代の充電器の割合が高く、充電器の更新や利便性、稼働率の問題から設置場所ごとに設置をテコ入れする方策を検討



札幌で行われた「支払総額」に向けた説明会

中古車小売価格の「支払い総額」表示義務付けは、自動車公正取引協議会が運用する自動車公正競争規約に盛り込まれ、10月から運用が開始する。6月15日には、同協議会が開発した会員向けの「中古車プライスカード作成システム」が稼働。規約で定められた要件を満たす支払総額に対応したプライスカードを簡単に作成できるようになるなど、着々と準備が進んでいる状況だ。

こうした中、ダイハツ北海道は施行1年前という早い段階から移行に踏み切った。「総額表示になることで売り方や営業の仕方も変わる可能性がある」と、移行することで早めに準備を進めた(藤原社長)と狙いを話す。実際に総額表示にうまく対応できないスタッフも出るなど、販売現場で対応するには時間を要する可能性も出ており「支払総額」に最適な

必要性も生じている。また、規制や制度面での課題や、充電事業の自立を促す方策も今後は欠かせない。

初会合では、充電インフラ整備を進めるにあたって抱えるさまざまな課題を共有した。また、高出力化や複数口化など充電器の質的な進化に加え、電動車の車種拡大や車載バッテリーの容量拡大など自動車技術もにらみ、将来の整備目標を検討することも確認した。近年はメーカー専用など非公共充電器も増えており、社会インフラとしてコスト最適化を図る観点も欠かせない。商用車向け充電器への整備も含め、政府の整備目標が見直される可能性もある。

充電事業の持続可能性を高める上で、現在採用する単位の時間制課金から使用料に基づく従量制課金への移行も議論の一つとなりそう。電力系統への負荷も含めて議論する必

の移行に不安を示す声も出ている。「周りよりも先に移行すると、うちの価格だけ高くなる。10月までは様子見したい」(札幌の中古車専門店)など慎重な声もある。

支払総額の義務付けは、一部の大手中古車専門店が、表示する車両価格を市場価格よりも安価に設定して集客し、高額なメンテナンスパックの付帯などを販売の条件にしていることなどが問題となった事を受け、規約に盛り込まれた。違反した場合は最大500万円の違約金が課せられる。

「支払総額表示」に向けた説明会も始まった。7月13日には札幌市と名古屋市中区、14日には東京都中央区と金沢市で開催。札幌では新車ディーラーの中古車担当役員や担当者など約40人が出席し、自動車公正取引協議会の担当者が表示価格に含めるべき項目やプライスカードの表示方法などを丁寧に解説した。同協議会では順次、全国の主要都市で説明会

を開いていく。

新たなルールの説明を担当した同協議会の浅見尚久常務は、新たな規約の詳細を説明するとともに「ルールを守ることで消費者に安心して中古車を買っていただくための環境づくりにつながる」などと参加者に呼び掛けた。

10月以降は、新聞やチラシ、インターネットなどの広告、店頭展示車などに掲げる中古車販売価格をすべて「支払総額」にする必要がある。支払総額とは車両価格に諸費用を加えた金額で、新たなルールでは諸費用に含めるべき項目を明確に定めている。説明会後、参加者からは「車検のない車両の扱いはどうなるのか」「諸費用の明細は添付してよいか」などさまざまな質問が寄せられた。

同協議会による説明会は、横浜市、広島市、松山市、福岡市、大阪市、仙台市で開くほか、要望に応じて企業単位など個別での説明会にも対応して行く方針だ。

や「海外語学研修」などを4年ぶりに実施する計画を立てている。さらに22年度に試験的に実施した保護者対象の「語りかフェ」は、「同じ境遇の母親同士が集まる場として多くの方々にご利用していただきました。私達にとって活動改善していくために欠かせない行事」と定例化する方針だ。

一方、北海道内の交通事故死者数については「都道府県別の死者数で見ると、依然と比べずいぶん減っています。しかし人口100万人当たりの数で見ると、まだまだ少ないとは言えない状況です。自動車業界も含め、交通安全活動に一層力を入れていく必要があり」と、さらなる活動の強化を呼び掛けている。

関するロードマップ(工程表)案をまとめ、9月末にも正式決定する方針。その後、必要に応じて規制緩和や法改正に基づく新制度の創設なども視野に入れる。

要があり、検討会では、別途設けた「EVグリッドワーキンググループ(WG)」の議論も参考に検討を進めていく。



交通遺児育英会 石橋健一 会長

「新型コロナウイルスの影響で中止していた活動も徐々に再開してきました。より一層切れ目のないケアを続けていきたいです」と話すのは、交通遺児育英会の石橋健一会長。全国各地で人が集まるイベントなどが活発化する中、同会でも奨学生や保護者を対象にした取り組みを増やしていく方針だ。

2023年度は、コロナ禍で中止してきた「高校奨学生と保護者のつどい」

「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 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)

どうなる自動車関係諸税

EV普及と念頭の政府税調「中期答申」

税収と負担の議論に注目

岸田文雄首相へ6月末に提出された政府税制調査会(首相の諮問機関)の「中期答申」に「電気自動車(EV)等の普及を念頭に置いた自動車関係諸税の見直しを図る必要がある」との文言が盛り込まれた。現行税制のもとでEVが増えることは確実だからだ。ただ、中期答申は「日本の自動車関係諸税の負担水準は先進国と比較して低い」との前提認識に立っており、経済産業省や自動車業界とは認識が大きく異なる。「走行距離課税」なども取り沙汰される中、政府・与党内の議論がどう進むか注目されそうだ。

政府税調の中期答申は、中長期的な税制のあり方を示した。岸田首相が2021年11月、経済社会の構造変化に対応した税制の具体化を諮問したことを受けて、19年以来、4年ぶりにまとめた。「今後、中長

上げを契機とする攻防があったことは触れていない。自動車を取り巻く構造変化を説明する中で、道路インフラについて既存施設の補修・更新に加え、自動運転や電動化などに対応した新規設備投資も増加が見込まれると指摘し、自動車を取り巻く財政需要の増加が生じるとの見方を示す。

中期答申では、租税原則の「公平・中立・簡素」に加え、財政需要を満たすのに十分な租税収入を確保する「十分性」を重要な原則と位置づけるべきだと提言した。「増税」という言葉こそ使っていないが、減税要望などを強くけん制する財政当局の姿勢が伺える。

全261ページのうち、自動車関係諸税に関する部分は約5%。まず「近年における自動車関係諸税の改正の歩み」として、道路特定財源が一般財源化されてからの自動車関係諸税の改正について振り返っている。これまでの税制改正で実施した自動車重量税におけるエコカー減税の拡充、自動車取得税の税率引き下げ、自動車取得税の廃止などを説明しているが、いずれも消費税率の引き

上げを契機とする攻防があったことは触れていない。自動車を取り巻く構造変化を説明する中で、道路インフラについて既存施設の補修・更新に加え、自動運転や電動化などに対応した新規設備投資も増加が見込まれると指摘し、自動車を取り巻く財政需要の増加が生じるとの見方を示す。

900店舗全てで「新中サ」の店舗形態を維持し続けるのが難しくなってきたため。例えばEVの場合、充電器や専用整備機器などの初期投資や維持費がかかるが、普及のペースには地域差もある。全店舗で一気呵成(かせい)に対応するのは資金効率も悪い。このため、従来店よりも広域なエリアをカバーするEV専門店に投資を集中させ、初期投資や運営費を抑えながら電動化を進める。

トヨタは、すでに子会社のトヨタ車体が「ランドクルーザー」「ハイエース」の専門店を出店している。トヨタ全体の施策として、スポーツ

自動車メーカー

販売店舗形態が曲がり角

自動車メーカー各社が系列販売網の形態を見直す動きがジワリと広がっている。マツダは電気自動車(EV)や整備など、特定の車種や機能に特化した専門店の検討に着手した。トヨタ自動車も「クラウン専門店」の設置準備を進めている。ホンダは、通常より初期投資を抑えた「ローコスト店舗」を展開する。電動化や少子高齢化、デジタル化が同時に進む中、経済成長期に確立した「新中サ(新車、中古車、サブリース)」のフルスペック店舗網が曲がり角にさしかかった。

カー専売の「GRガレージ」に次ぐクラウン専門店を出店する方針だ。看板車種を活用し、ブランド力の強化につなげる。



マツダは新中サのフルスペック店舗に加え、EVや車検特化店を検討する(写真は既存店舗のイメージ)

現場探信

夏の街は明るい色彩に包まれ、活気にあふれている。夏のドライブは魅力的だ。山道や海岸線を走ることで自然の美しさを存分に堪能できるだけでなく、気分をリフレッシュさせてくれる。

「日本の顧客は細部のこだわりを持つ」と話すのは、英ロース・ロイス・モーター・カーズのアジア太平洋リージョナル・ディレクターであるアイリーン・ニッケン氏。電気自動車(EV)の新型車「スペクター」の国内発表会で、日本市場の特徴を語った。さらに、「非常に洗練された美学や美しさを好む」とも。

「日本の顧客は細部のこだわりを持つ」と話すのは、英ロース・ロイス・モーター・カーズのアジア太平洋リージョナル・ディレクターであるアイリーン・ニッケン氏。電気自動車(EV)の新型車「スペクター」の国内発表会で、日本市場の特徴を語った。さらに、「非常に洗練された美学や美しさを好む」とも。



日本のみならず世界中の富裕層が満足するEVを生み出すために、新型車は過酷な状況での走行テストを繰り返した。「初のEVだからこそ、さまざまな気候条件での状態を確認したかった。マイナス40度から50度までの条件でテストを実施した」という。テストでの走行距離は250万キロ以上に及んでおり、「顧客の皆様は品質を約束できる」と胸を張る。

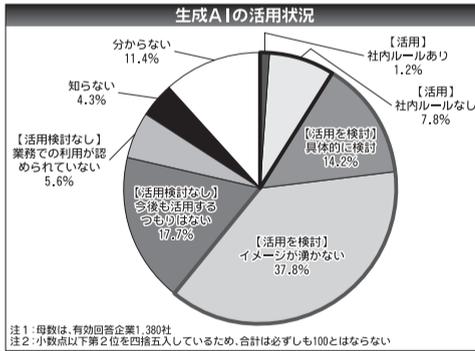
「日本の顧客は細部のこだわりを持つ」と話すのは、英ロース・ロイス・モーター・カーズのアジア太平洋リージョナル・ディレクターであるアイリーン・ニッケン氏。電気自動車(EV)の新型車「スペクター」の国内発表会で、日本市場の特徴を語った。さらに、「非常に洗練された美学や美しさを好む」とも。

生成AIの業務活用「すでに」6%、「前向き」52%

戸惑いの声も多数

「業務とのつながりがイメージできない」(機械器具販売)、「使い方がよく分からず、詳しい社員もいないのでしばらくは静観するしかない」(輸送用機械器具製造)と戸惑いも多かった。1380社の有効回答を集計したところ、「業務での活用を検討している」(52.0%)、「業務で活用している」(9.1%)を合わせ全体の61.1%を占めた。ただ、生成AIをすでに活用している企業のうち「利用に関する社内ルールがある」と回答した割合は全体の1.2%にとどまり、「社内ルール等はない」が7.8%だった。また、活用を検討している企業でも

「業務での活用を検討していない」(機械器具販売)、「使い方がよく分からず、詳しい社員もいないのでしばらくは静観するしかない」(輸送用機械器具製造)と戸惑いも多かった。1380社の有効回答を集計したところ、「業務での活用を検討している」(52.0%)、「業務で活用している」(9.1%)を合わせ全体の61.1%を占めた。ただ、生成AIをすでに活用している企業のうち「利用に関する社内ルールがある」と回答した割合は全体の1.2%にとどまり、「社内ルール等はない」が7.8%だった。また、活用を検討している企業でも



一方、業務で活用を検討していない企業でも大企業の割合が最も高く「情報漏洩リスクが懸念されており、グループ全体で使用を禁止している」(電気機械製造)との回答もあった。

「フォーミュラE」東京大会 2024年3月30日開催

電気自動車(EV)のフォーミュラカーレース「フォーミュラE」の運営団体、フォーミュラEオペレーターズ(FEOP)は来年3月30日、東京ビッグサイト(東京都江東区)周辺で東京大会を初開催すると発表した。国際自動車連盟(FIA)の世界モータースポーツ評議会が2024年のフォーミュラEの暫定開催日程を承認した。東京での開催をめぐっては22年10

「業務とのつながりがイメージできない」(機械器具販売)、「使い方がよく分からず、詳しい社員もいないのでしばらくは静観するしかない」(輸送用機械器具製造)と戸惑いも多かった。1380社の有効回答を集計したところ、「業務での活用を検討している」(52.0%)、「業務で活用している」(9.1%)を合わせ全体の61.1%を占めた。ただ、生成AIをすでに活用している企業のうち「利用に関する社内ルールがある」と回答した割合は全体の1.2%にとどまり、「社内ルール等はない」が7.8%だった。また、活用を検討している企業でも



日産のフォーミュラEマシン