

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
札幌市東区北三〇東一(郵便番号065-0800)
電話 (011)721-4578



当別町高岡のみまわり畑



新年のご挨拶

北海道自家用自動車協会連合会
会長 松浦良一

新年、明けましておめでとうございます。2025年の新春を迎えるにあたり、一言ご挨拶を申し上げます。皆様におかれましては、輝かしい新年をご家族とともに迎えられること、心からお慶びを申し上げます。平素は、北海道自家用自動車協会連合会(以下、当連合会)に対しまして、深いご理解・ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。さて、昨年の日本経済は、新型コロナからの回復が進み、賃上げや公共投資による下支えの期待から経済活動が徐々に正常化してきたところですが、物価上昇や少子高齢化・労働力人口の減少が要因となって、経済成長は低水準なものとなりました。世界経済は、引き続き高インフレや地政学的なリスクに直面していることもあり、2025年は、国内外ともに経済構造の変化や政策対応が試される1年となりそうです。

自動車の保有台数については、令和6年10月末現在、全国で約8257万台、道内では約374万台を数えています。今や自動車は、経済・産業のみならず、日常生活において、あらゆるところで利用される必要不可欠なものとなっています。その反面、地球環境に大きな影響を与える排気ガスや騒音等の公害問題、さらには痛ましい交通事故の多発が大きな社会問題となっています。道内における令和6年10月末現在の交通事故発生状況ですが、関係機関・団体等の皆様の交通安全への取り組みや懸命な努力により、発生件数、死者数、負傷者数ともに減少しています。しかしながら、交通事故により、多くの尊い命が犠牲になっていることは、誠に痛ましいものがあります。

当連合会としましては、交通事故防止対策を最重要な使命ととらえ、道民・会員に対する安全啓発材の配布、優良運転者の表彰、街頭啓発、交通安全旗の配布、ラジオを通じての広報活動、北海道自家用新聞の刊行等、特に、冬期間の事故多発に対する「冬期交通事故防止キャンペーン」を実施する等、全力で取り組みを進め、本年も引き続き継続してまいります。

自家用自動車の健全な普及発展と輸送秩序の確立を図るため、事業の柱となるナンバープレートの交付、封印の取付け業務、無保険バイクの街頭指導、自動車登録の相談、自動車共済事業等の業務を本年も的確に行ってまいります。また、整備不良による自動車事故を防止するため、自動車ユーザーの皆様にご協力をお願いしております。知を啓発するとともに、「自動車点検整備推進運動」、「不正改造車の排除運動」について、積極的に推進してまいります。

観光振興や地方振興を目的とした「地方版図柄入りナンバープレート」は、平成30年10月に第1弾として、全国41地域毎に図柄設定されたナンバープレートが交付開始されました。北海道は、第2弾として令和2年5月に、新たに追加された17地域の中で、「苫小牧」・「知床」の2地域が交付開始されました。全国版図柄入りナンバープレートにつきまして、令和6年11月時点で、「花柄ナンバー」は、全国で約97万7千件、北海道では約3万7千件、「大阪」・「関西」ナンバーは、全国で約13万9千件、北海道では約3千5百件の申込状況となっています。また、本年は、新たな追加地域として「十勝」や「2027国際園芸博覧会記念ナンバープレート」の交付が予定されています。

このほか、全国的な課題として、税制改正に対する取り組みを行っています。(1)環境性能割額確認の簡素化、(2)自動車諸税重課措置の廃止、(3)自動車重量税の廃止、若しくは当分の間税率から本則税率の適用へ、(4)クリーンエネルギー自動車の取得・保有・走行段階車体課税の優遇等、(5)「当分の間税率」の廃止およびタックス・オン・タックスの解消、(6)営業用・自家用格差の撤廃、などの事項について、政府・国会等の関係機関に要望しています。

今後とも、当連合会の運営に對し、皆様のご支援・ご協力をお願いするとともに、新しい年が平和で希望の持てる良い年になりますよう、心から念願するものであります。終わりに、皆様のお喜びの健康とご多幸をお祈り申し上げます。新年のご挨拶といたします。





年頭の辞

北海道運輸局

局長 井上 健二

新年明けましておめでとうございます。令和7年の新春を迎えるにあたり、謹んでご挨拶を申し上げます。「北海道を元気に」、そして「北海道から日本を元気に」との想いで、本年も、全力で北海道の運輸・観光行政を推進してまいりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

新型コロナウイルスの5類移行から約一年半が経過し、コロナ禍からの脱却、経済社会活動の平常化に加え、訪日インバウンド客数も過去最高を記録するなど、「自動車」発の動きも見られます。「自動車」は、国民生活において欠かすことのできない移動・輸送手段であり、地域の暮らしや経済活動を支える自動車運送事業者をはじめとした関係者に求められる役割は、益々大きくな

ついでと認識しております。一方で、燃料費の高騰、「物流2024年問題」への対応、深刻化するドライバード不足や交通空白の解消といった諸課題に直面し、厳しい環境の中、皆様には、安全・安心の確保をはじめ、北海道運輸局が進める行政に対し、ご理解とご協力を頂いております。深く感謝を申し上げます。

運輸・交通・観光に関わる全ての事業において、安全・安心の確保は基本的かつ最重要事項であります。引き続き、「自動車」に関わる皆様とともに、安全・安心の確保に全力を挙げて取り組むとともに、自動車車検等の諸手続の一層の利便性向上にも努めてまいります。

また、「自動車点検整備推進運動」や「不正改造車排除運動」を通じて、自動車の安全性や環境性能の維持に資する点検整備の必要性の啓発と不正改造車排除の働きかけを強化するとともに、「可搬式ナンバー自動読取装置」を使用した街頭検査により、引き続き、無車検車の排除に努めてまいります。また、利便性の向上に向けては、自動車検査証の電子化や特定記録等事務委託制度により一部の手続で運輸支局への出頭が不要となっております。このような機能を最大限にご活用いただくため、「自動車保有関連手続のワンストップサービス(OSS)」の普及の促進に努めてまいります。

また、走る広告塔として地域の魅力を発信する地方版図柄入りナンバープレートについては「知床」と「苫小牧」に加え、新たに「十勝」の交付を予定しており、令和7年5月頃の交付開始を目指して準備を進めてまいります。観光をはじめ地域の振興につながるよう、関係自治体と協力し、その普及促進に取り組んでまいります。

また、「自動車点検整備推進運動」や「不正改造車排除運動」を通じて、自動車の安全性や環境性能の維持に資する点検整備の必要性の啓発と不正改造車排除の働きかけを強化するとともに、「可搬式ナンバー自動読取装置」を使用した街頭検査により、引き続き、無車検車の排除に努めてまいります。また、利便性の向上に向けては、自動車検査証の電子化や特定記録等事務委託制度により一部の手続で運輸支局への出頭が不要となっております。このような機能を最大限にご活用いただくため、「自動車保有関連手続のワンストップサービス(OSS)」の普及の促進に努めてまいります。

また、走る広告塔として地域の魅力を発信する地方版図柄入りナンバープレートについては「知床」と「苫小牧」に加え、新たに「十勝」の交付を予定しており、令和7年5月頃の交付開始を目指して準備を進めてまいります。観光をはじめ地域の振興につながるよう、関係自治体と協力し、その普及促進に取り組んでまいります。

これからも、北海道運輸局職員一丸となって、安全・安心の運輸・観光行政の徹底とその推進に努めてまいります。北海道の益々の発展と皆様のご多幸をお祈り申し上げます。新年のご挨拶とさせていただきます。



年頭の辞

北海道環境生活部

部長 加納 孝之

新年明けましておめでとうございます。令和7年の新春を迎え、謹んでご挨拶を申し上げます。

松浦会長をはじめ、北海道自家用自動車協会連合会会員の皆様には、日頃から交通安全対策の推進に多大なるご理解とご協力をいただいております。ことに、厚く御礼申し上げます。

さて、貴連合会をはじめ関係機関や団体の皆様、道民の皆様方の長年にわたる交通安全の取組により、交通事故死者数は昭和46年の889人をピークに、平成25年以降100人台で推移しておりますが、昨年は通

学途中の児童が被害に遭う交通事故死亡事故が発生するなど、依然として多くの方が痛ましい交通事故の犠牲となっており、改めて交通安全運動にしっかりと取り組んでいく必要があると考えています。

また、昨年は、平成26年に小樽市において発生した飲酒運転によるひき逃げ事故から10年となる年であり、関係機関、団体とともに、飲酒運転根絶に向け、各種啓発活動などを推進してまいりましたが、9月に小樽市において飲酒運転による交通死亡事故が発生するなど、飲酒運転による悲惨な交通事故は未だに後を絶たない状況です。

交通安全の推進に一層のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。結びに、貴連合会並びに会員の皆様方の益々の発展とご活躍を祈念し、新年のご挨拶とさせていただきます。

交通安全の推進に一層のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。結びに、貴連合会並びに会員の皆様方の益々の発展とご活躍を祈念し、新年のご挨拶とさせていただきます。



令和七年 謹賀新年

北海道自動車共済協同組合

理事長 松浦良一
副理事長 吉田裕昭
副理事長 徳井裕隆
専務理事 辻澤英隆

☎065-0030 札幌市東区北30条東1丁目3-2 (721)5233

北海道自動車標板協議会

会長 松浦良一
副会長 吉田裕彦
副会長 小藤田良彦
専務理事 辻澤英隆

☎065-0030 札幌市東区北30条東1丁目1-1 (721)4578

北海道自家用自動車協会連合会

会長 松浦良一
副会長 吉田裕昭
副会長 徳井裕隆
専務理事 辻澤英隆

☎065-0030 札幌市東区北30条東1丁目1-1 (721)4578

(一社) ☎070-0902
旭川市春光町一〇
電話(〇一六六)五一二二二一
旭川地方自家用自動車協会
会長 吉田優裕
専務理事 山田

(一社) ☎090-0836
北見市東三輪三二二五二一六
電話(〇一五七)二四一六二七一
北見地区自家用自動車協会
会長 小柳亨信
専務理事 阿知良雄二

(一社) ☎084-0906
釧路市鳥取大通六一一三二五四
電話(〇一五四)五一三二五四
釧根自動車協会
会長 近藤伸也
専務理事 池本裕祥

(一社) ☎080-2459
帯広市西十九北一八〇三
電話(〇一五五)三三三三四〇〇
帯広地方自家用自動車協会
会長 徳井裕昭
専務理事 柴田信幸

☎050-0081
室蘭市日の出町三一四一
電話(〇一四三)四四一五六六二
室蘭地区自家用自動車協会
会長 岩崎剛忠
専務理事 千葉

(一社) ☎041-0824
函館市西桔梗町五五五二一三三
電話(〇一三八)四九一六三七八
函館地区自家用自動車協会
会長 瀬尾昌宏
専務理事 齋藤利雄

(一社) ☎065-0030
札幌市東区北三十条東一八二〇三
電話(〇一一)七二一一八二〇三
札幌地区自家用自動車協会
会長 松浦良一
専務理事 辻澤英隆

ペダル踏み間違い時 加速抑制装置 国連基準化

25年6月義務化へ

国土交通省は、国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)で「ペダル踏み間違い時加速抑制装置(ACPE)」が国連基準化されたことを発表した。2022年から日本が基準策定に向けた議論を主導しており、日本発の技術が世界標準として認められた格好だ。今回のWP29では、2025年の役員選挙も行われ、23年から本会議の副議長を務めている国土交通省の猶野喬物流・自動車局車両基準・国際課安全基準室長が再選された。

高齢ドライバーらによる誤操作事故の頻発を踏まえ、日本は22年にACPEの国連基準策定をWP29加盟国に提案し、技術要件や評価方法、各種データなどの提供とともに、基準策定を主導してきた。

ACPE基準案は、例えば、急発進抑制に関する要件を「障害物の手前1メートルおよび1.5メートルに停止状態でアクセルをフルストロークまで踏み込んだ場合に障害物に衝突しないこと」や「障害物との衝突時の速度が時速8キロメートルを超えず、障害物がない状態に比べて30%以上、速度が低下していること」と規定した。自動変速機(AT)を備えた乗用車(乗車定員9人以下)が対象だ。

日本は、25年6月に予定される国連基準の発効に合わせ、道路運送車両法に基づく省令を改正し、ACPEを義務化する方針。適用時期などの詳細は今後詰める。

国交省 交通空白の解消へ プラットフォーム立ち上げ

国土交通省は、移動手段の確保が難しい「交通空白」の課題解決を目指す「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを立ち上げた。自治体、交通事業者をはじめ商業・農業・教育・介護などさまざまな分野の企業・団体に携わって連携・協働を促し、実証事業を後押しするのが狙い。同時にモビリティを通じた全国各地の「共同モデル」を展開し、産学官一体で公共交通と地域経済の活性化につなげることを目指す。

同プラットフォームには、11月25日時点で自治体や交通事業者など計167者が参加。自動車関連以外ではIT(情報技術)・デジタル、エネルギー、商業・農業・金融・保険・福祉・教育・観光などの企業・団体が名を連ねる。地域交通問題に詳しい有識者や複数の関連省庁も参加する。国交省

で行われた初会合で中野洋昌国交相は「地域の足の確保は非常に切実な課題。一過性ではなく、持続的な取り組みを後押ししたい」と新組織の狙いを述べた。

同プラットフォームでは、交通空白の課題解決に向けて①自治体・交通事業者・企業・団体のマッチングを推進の実証事業の展開②好事例の情報共有やセミナー開催③本柱に活動を進める方針。これらを通して、人口減少や少子高齢化を背景に運転手などの担い手不足に悩む自治体や交通事業者と、課題解決を支援する技術・サービス・人材を持つ企業などとの連携・協働および実証事業の展開を後押しする。

幅広い分野の企業・団体の参加によって、異業種連携による付加価値創出も期待している。過疎地域の実



ペダル踏み間違い時加速抑制装置は各地で体験会が行われており、普及活動が行われている。

日本は、欧州以外の国で初となるWP29の副議長を23年から務めている。今回の再選により、猶野氏は3期連続で副議長を務めることになる。WP29ではこのほか、地球温暖化対策などの環境対策を担当する会議体(GRPE)の副議長を交通安全環境研究所の国野哲也環境研究部長が務めることも合意された。

プラットフォーム会員は2025年1月24日まで公募し、さらなる参加者拡大を目指す。同年2月もしくは3月に予定する第2回総会では、交通空白解消に向けたマッチング商談会や活動事例発表を行う考え。実証事業は同年4月から展開を計画する。

「移動の足」や「観光の足」の不足といった公共交通の課題は、過疎地域の地方だけではなく都市部でも深刻化しつつある。抱える課題や事情も地域によって異なる。国交省は今夏、陸海空の各局や地方運輸局で構成する「交通空白解消本部」を設置するなど取り組みを進めている。地域交通は地方創生の基盤としての考えのもと、関係省庁と連携して交通空白の解消に伴走型で支援する。

令和6年飲酒運転根絶！高校生メッセージコンクール受賞作品決定

道内各地の高校生から寄せられた658通のメッセージから、厳選された審査の結果、最優秀賞(北海道知事賞)1作品、優秀賞(北海道教育委員会教育長賞、北海道警察本部長賞、札幌市長賞)3作品などが決定しました。

同コンクールを毎年実施している北海道交通安全推進委員会では、高校生の願いを受け止め、このメッセージを活用しながら、「北海道からみんなで飲酒運転を根絶しましょう」と呼びかけています。

北海道知事賞

その1杯を飲む前に、思い出して 大切な人の笑顔を。
その1杯が人生を変えてしまうかもしれない。
その1杯が1つの命を奪うかもしれない。
変えてはいけぬ大事な人生。守らなくてはならない大切な笑顔。
絶対にやってはいけない飲酒運転
(北海道日高高等学校1年 吉村紗和さん)



除雪車を自動追従する標識車の走行デモ公開

NEXC O東日本と、いすゞ自動車は、除雪車の後方を自動追従する標識車の走行デモを公開した。今後は高速道路上での試験走行を計画しており、数年後の実用化を目指して開発を進める。除雪作業の省人化や効率化を図り、将来的な労働人口の減少に対応していく狙いだ。

公開した車両は、従来の標識車にライダー、リーダー、GPSなどの各種センサーやカメラを搭載したもので、車両の周辺に落下した雪塊などを検知できるようにするとともに、前方を走行する除雪車とも通信を行い、位置情報や車間距離などを測定しながら走行する。

走行デモでは、先行する除雪車との車間距離を計測しながら、走行と停止を繰り返す自動追従を披露した。自動走行の実現により、標識車の作業員数を2人から1人にすることを目指している。

人材不足や熟練作業者の高齢化、長時間労働の規制などによる除雪作業員の減少が懸念される中、同社では「雪水対策高度化システム(AS NOS)」の研究開発を進めている。2023年にはロータリー除雪車の自動運転化に成功し、運用を開始。さらなる作業効率化を目指し、21年から標識車の自動走行の開発に着手した。



「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



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)



令和6年度 優良運転者表彰式を開催 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、無事故無違反を続けるドライバーを表彰する「優良運転者表彰式」を11月26日、札幌市内のホテルで開催し、交通安全に尽力した会員計208人を顕彰した。



税制見直し求め街頭活動

日本自動車連盟(JAF)札幌支部(横井隆支部長)は、JR札幌駅周辺で自動車税制の見直しを求める街頭活動を実施した。駅利用者ら400人にチラシやベルティを配布し、過重な税負担の軽減などを訴えた。



自動速度制御装置、実用化探る自動車メーカー 有用性は理解も課題山積

車載システムが自車の走行スピードを制限速度に自動で合わせることで、死傷事故の発生リスクを下げる。自動速度制御装置「インテリジエントスピードアシスタンス(ISA)」の導入に向けた議論が、欧州や米カリフォルニア州などで展開されている。自動車メーカーも自車が絡む「死亡交通事故ゼロ」の実現に向けて実用化を検討しているもの。

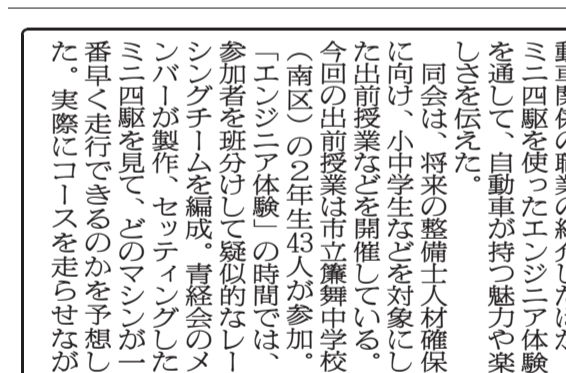
無違反を続けられたことは、交通安全に対する深い認識と安全運転の努力の賜物。心から敬意を表したい」と称えた。受賞者を代表して無事故無違反25年以上を達成した石井秀樹さんが「交通死傷事故が絶えない中、自家用自動車の運転者の模範となり、交通事故の抑止にまい進したい」と謝辞を述べた。

表彰者の内訳は、40年以上3人、30年以上5人、25年以上8人、20年以上10人、15年以上35人、10年以上69人、5年以上51人、3年以上26人、若年初運転者1人。

「みんなの終活フェア」でADAS周知活動 自販連札幌・JAF札幌など

自販連札幌支部(沖田俊弥支部長)と日本自動車連盟(JAF)札幌支部(横井隆支部長)は、高齢者を対象に札幌市内のホテルで開催された「みんなの終活フェア」に出展し、自動車に装備された先進運転支援システム(ADAS)や後付けの踏み間違い防止装置などの周知活動を実施した。

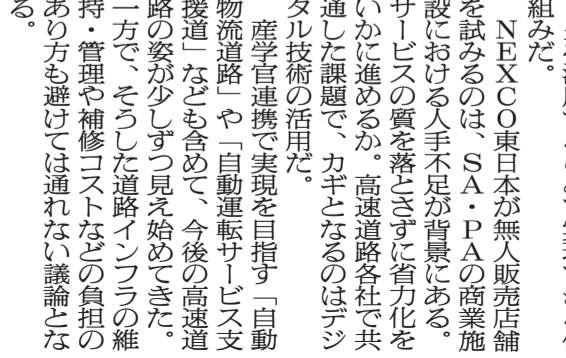
自動車事故対策機構とデンソーリユージョンも協力した。会場では11月30日からの2日間にわたって相続や資産運用、健康などに関するセミナーが開かれ、多くの高齢者が来場。JAF札幌支部が安全運転に関



中学校で出前授業開催 自動車魅力伝える 札幌振青年経営研究会

札幌振自動車事業協同組合青年経営研究会(小川信明会長)は、札幌市内の中学校で出前授業を開催した。整備士をはじめとする自動車関係の職業の紹介したほか、ミニ四駆を使ったエンジンニア体験を通して、自動車が持つ魅力や楽しさを伝えた。

同会は、将来の整備士人材確保に向け、小中学生などを対象にした出前授業などを開催している。今回の出前授業は市立舞鶴中学校(南区)の2年生43人が参加。「エンジンニア体験」の時間では、参加者を班分けして疑似的なレーシングチームを編成。青経会のメンバーが製作、セッティングしたミニ四駆を見て、どのマシンが一番早く走行できるのかを予想した。実際にコースを走らせながら



中、制限速度に合わせて走行速度を調整)など、一部車種はすでに制限速度に合わせて走行する機能を実用化している。一方、悪天候や障害物によりカメラで標識を認識できないケースもある。衛星と通信して高精度地図データを参照する技術もあるが、「継続的な地図情報の更新が必要になり、ユーザー負担となる可能性がある」と(三菱自動車)など、幅広い車種への展開は容易ではない。

こうした問題から、国土交通省はまずは制限速度をドライバーに伝える速度支援装置(SAS)の技術指針をまとめており、メーカー各社もこれに沿って車載ディスプレイ上で速度超過を示す技術などの開発を進める。ただ、速度超過をどのように警告し、ドライバーに減速を促すかについては議論の余地がある。

スバルは2030年にスバル車が関係する「死亡交通事故ゼロ」を目指しているが、「ドライバーによって感じ方が異なる。表示の点滅や音の警報、振動など、効果を検証する必要がある」とする。マツダはドライバーに選択肢を与えた上で、触覚や音声も使って注意喚起することにも検討しているが、「煩わしさが増して機能をオフにする可能性が高まり、期待する効果が得られなくなる懸念がある」と指摘する。

さらに根深い問題が社会受容性だ。特に郊外の道路や高速道路の合流地点など、制限速度に対して周辺車面の走行速度が速い環境では、制限速度での走行が逆に危険な状況も招く場合もある。ドライバーの操作よりもシステム側を優先する速度制御機能に対しては、十分に理解が浸透しているとは言い難い。

走行速度を制御するISAの場合、そのハードルは一段と高くなる。例えば走行時間や車種、車線ごとに制限速度が異なるケースも考えられる。複雑に変化する実際の交通環境に合わせ、どれだけシステム側が臨機応変に対応できるか、課題は多い。メーカー各社からは、減速時や制限速度が切り替わる際の車両の動

作など、より詳細なガイドラインの検討が必要との意見もあった。

欧州で先行して導入が進むISAだが、交通環境も交通違反に対する考え方も異なり、導入には日本の実情に合わせた検証と、警察など関連団体を含めた制度設計への議論が必要となる。将来の高度自動運転の実用化にも関連する技術であり、今後、社会全体で考えていく課題の一つと言える。

アンテナ

高速道路のサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)に構える商業施設で、新たな運営形態の店舗が登場した。上信越自動車道の東部湯の丸SA(下り線)にSA・PAで全国初となる24時間営業の無人販売店舗が11月にオープンした。東日本高速道路(NEXCO東日本)グループとスタートアップ企業のタッチ・トゥ・ゴー(TTG)が業務提携し、TTGの無人店舗決済システムを活用した物販の実証店舗である。

棚から商品を手にとると、レジで商品読み込みをすることなく非対面決済端末の表示内容を確認して会計ができる。店舗内に設置したカメラによる人物補足データと、センシングによるリアルタイムの商品取得データを活用することで実現できる仕組みだ。

NEXCO東日本が無人販売店舗を試みるのは、SA・PAの商業施設における人手不足が背景にある。サービスの質を落とさずに省力化をいかに進めるか。高速道路各社で共通した課題で、カギとなるのはデジタル技術の活用だ。

産学官連携で実現を目指す「自動物流道」や「自動運転サービス支援道」なども含めて、今後の高速道路の姿が少しずつ見え始めてきた。一方で、そうした道路インフラの維持・管理や補修コストなどの負担のあり方も避けては通れない議論となる。



ワールドオートプレート株式会社
WORLD AUTO PLATE Co., Ltd.

光るナンバープレート®のパイオニア
ワールドオートプレート

ホームページは
こちらから

営業品目 各種自動車ナンバープレート、道路標識
ネームプレート、その他各種標識類

株式会社 札幌標板製作所

代表取締役 小藤田 良彦

〒065-0028 札幌市東区北 28 条東 1 丁目 3-13
TEL 011-721-5148 FAX 011-711-6839

旅客・貨物運送事業・索道事業・倉庫業等許認可看板

額縁付看板
主板サイズ 300×400mm 額縁サイズ 322×422mm
カラー シルバー・ゴールド
◎不銹製豪華仕上げ・ガラス張り
◎簡易取付けタイプ (室内、屋外、吊下げ、壁面取付可)

北海道運輸局長許可
許可番号 北自旅二第2345号
一般乗用旅客自動車運送事業
(個人)
北 海 太 郎

北自共であんしん
ゆとりのカーライフを！！

北海道自動車共済（任意保険・自賠責）代理所

一般社団法人 札幌地区自家用自動車協会 保険課へ

札幌市東区北 30 条東 1 丁目 1 番 1 号
電話 011-748-6201
FAX 011-748-6203

軽自動車専用LED字光式照明器具

ダイヤモンド 4.5K AsahiKASEI
ASAHI KASEI TECHNOPLUS

薄さへの挑戦！

当社従来品の半分、4.5mmにスリム化

ラインアップ

- NEW 旭化成LED字光式照明器具 **ダイヤモンド 4.5K**
- 旭化成LED字光式照明器具 **ダイヤモンド スリムK**
- 旭化成LED字光式照明器具 **ダイヤモンド ライトK**

旭化成580
ろ11-78

LEDハイグレードモデル
業界最薄クラス
厚さ4.5mm (メック枠設置時8.5mm)

旭化成580
ろ11-78

LEDハイグレードモデル
特殊ジェルで後部照明に
厚さ9mm (メック枠設置時13mm)

旭化成580
ろ11-78

LEDスタンダードモデル
軽量でお求めやすい価格
厚さ13mm (メック枠設置時17mm)

旭化成テクノプラス株式会社
〒104-0033 東京都中央区新川2丁目26番3号 住友不動産茅場町ビル2号館 TEL.03-3552-5350 FAX.03-3552-5210 20.12

監事	監事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	専務理事	副会長	副会長	会長	札幌地区自家用自動車協会 一般社団法人	令和七年 元旦	謹賀新年 旧年中は格別お世話を賜り厚くお礼申し上げます 本年も相互に支え合い、協力を重ね、よりよい 新年を迎えたいと願っております。
真田 尚明	小野 修嗣	桑山 秀也	中野 潤	宮川 功	竹内 巖	小池 美彦	小藤田 良彦	佐藤 譲	鷲田 良二	細田 直樹	井坂 好伸	高田 靖久	藤倉 千秋	辻澤 英隆	松 下 克則	早坂 喜幸	松浦 良一			

「ロードプライシング」世界でじわり広がる

市民の反対で頓挫も

道路を走る際に料金を徴収する「ロードプライシング」が世界でじわりと広がりを始めた。英国やスウェーデン、シンガポールなどの一部地域では実施済み。米ニューヨーク州が2025年1月に「渋滞税」として導入を目指すほか、インドやタイ、ベトナムでも検討が進む。導入地域では一定の効果が上がるものの、「道路は無料」と考える市民や企業の反対で頓挫するケースも多い。課金技術も含め、まだ試行錯誤のようだ。

ロードプライシングは交通需要管理(TDM)の一形態で、特定の道路や地域、時間帯などに応じて課金する制度を指す。有料道路の料金を変動させることも「料金調整型」として広義のロードプライシングに含まれる。

国土が東京23区ほど狭くなく、野放図に車を走らせると渋滞が必至のシンガポールで1975年に都心部で導入されたほか、86年にノルウェー、2003年にロンドン、07年にスウェーデンの一部などで導入されてきた。ロンドンの場合、導入前に比べて交通量は15%減り、渋滞は30%緩和したとのデータがある。

米国でも25年1月からニューヨーク州で導入する構想が進む。ウォール街やタイムスクエアなどマンハッタン中心部が対象となり、通行料は一日一回、9ドル(約1400円)だ。トランプ次期大統領が廃止を公言するなど曲折も予想されるが、道路補修の財源不足もあり、同州は導入を急ぐ。

自動車の保有台数が増えるインドやタイでも、深刻化する渋滞の解決策としてロードプライシングが検討されている。インドはデリーの13カ所の中心部で導入する方針。タイでは政府がバンコクを走行する車両に対し、一日40〜50バーツ(約180〜220円)を課す方針を示した。ベトナムはハノイを対象エリアとして導入を検討中だ。

日本では、国土交通省が料金調整型のロードプライシングを高速道路で25年度以降、試行する方針で、詳細を詰めている。過去には大型車を郊外の有料道路へ誘導する「環境ロードプライシング」が首都高や阪神高速で実施されたこともある。

渋滞解消、道路財源の確保、電動車シフトに伴う燃料税収の補填狙いはさまざまだが、今後も導入を検討する都市は増えそうだ。路上カメラの高精度化やETCなどのDSRC(狭域無線通信技術)機器など課金技術も整ってきている。

ただ、生活や企業活動などに幅広く影響が出るため、曲折をたどるロードプライシング構想も多い。東京都は01年、独自のロードプライシング構想として、規制区域に入るには400〜1200円かかるなどの料金案を打ち出したが、運輸業界などから反対論が噴出し、実現には至らなかった。17年に神奈川県鎌倉市でロードプライシング構想が持ち上がったが、市民から賛否両論が寄せられ、鎌倉市は「市単独での検討が困難」としている。

有料道路の新設とは異なり、これまで無料だった道路を有料化する取り組みだけに、狙いや費用対効果などの議論を尽くし、社会的な合意を形成する取り組みや、ドライバーの行動変容を促しつつ、納得感や公平感がある料金水準の見極めなどが不可欠と言えそうだ。

「自動車保険はどれも一緒」最新保険商品の差別化事情 今後は「特約」整理の可能性も

損害保険業界の改革をめぐり、複数の損保会社の商品を取り扱う「大規模乗合保険代理店」が会員にいる日本自動車販売協会連合会自販連加藤敏彦会長の幹部が「商品の差別化ができていないのが問題」との主旨の指摘をした。乗合代理店には各

自動車保険市場をめぐる環境

赤字	コスト削減	販売厳正化	人口減少
東京海上日動	三井住友海上	あいおいニッセイ同和	損保ジャパン
<p>ドラレコ保険では、強い衝撃を検知した時に自動通報し必ず2人のオペレーターが対応する。1人は事故画像をみて運転手の様子を確認、声掛けを続ける。1人は救急や警察に連絡</p> <p>新車特約は対象が乗用車の場合が多いが、営業・貨物車への要望もあり、可能にした。新車特約等を使用する車両の買い換え時のレンタルカー費用の補償を30日から90日に拡大</p> <p>テレマ(適信型)保険でデータ取得し、安全運転だと最大8%保険料割引。すでにドラレコを持つ顧客など全ての顧客に対応できる4種類のテレマ保険の品揃え</p> <p>初めて保険に入る人を対象に、スマホアプリで安全運転診断し最大20%保険料割引に。25年1月からは保険期間の途中でも割引の条件を満たせば割引適用が可能になる</p>			

社の商品の違いなどを顧客に説明する「比較推奨販売」が求められるが、「細かな違いはあるが補償内容、保険料はほとんど変わらない。差別化された商品があつて初めて比較推奨販売の適正化が意味を持つ」との考えから、自動車保険の商品差別化の最新状況はどうなっているのか。

自販連幹部の発言は保険業法等の改正を議論する金融審議会(首相の諮問機関)ワーキンググループ(WG)で出た。WGでは乗合代理店の規制強化に向けた議論が進んでいる。自動車流通の現場への影響が大きいことを懸念したものとみられる。

自動車保険料は事故歴や車種などによって異なるが、通常で年間6万〜7万円程度、車両保険を入れて10万円弱くらいが一

般的だ。対人や対物といった基本的な補償内容に、大手各社とも大きな違いはない。別表のとおり、各社は細かな特約やサービスを付加することで、差別化しているのが実情だ。

保険商品はこうした細かな部分で競っているのが実情だが、やむを得ない面もありそうだ。近年で言えば、「車両新価特約」「ドライブレコーダー特約」「安全運転度に応じた保険料の割引」「ワンデー保険など、差別化した商品が発売されたケースもあつたが、売れる商品だとすく他社が追随。思うように商品面で差が付かない実態がある。

保険システムは戦後同一商品同一価格が続いた。1998年に損害保険料率算定会(当時の)料率の使用義務が廃止され、保険料の自由化が始まった。しかし、現在も保険料コストを計算する損害保険料率算出機構(早川眞一郎理事長、東京都新宿区)が算出した「参考純率」を金融庁が認可し、それを参考に各社が保険料を決めるシステムになっているため、似たような料金になる。

「対応できる人材がいらない」(43.5%)、「必要なスキルやノウハウがない」(35.2%)で、「時間・人材・ノウハウ・費用などのリソース不足が大きな課題」(帝国データバンク)となっている。

リスクリングに積極的に取り組んでいる企業では、従業員のスキルを可視化して把握するほか、eラーニングなどの活用、就業時間内でのリスクリングの実地などを行っているものの、課題として「従業員のモチベーションの維持が難しい」ことを挙げた企業が42%あつた。企業からは「明確な目的と達成目標がないまま行ってもモチベーションは下がるだけで、成果が望めない」といった声が多数あつた。

課題解消策として帝国データは、「肝要となるのは経営層を中心としたリーダー層」とし、「モチベーシ

空気の透明度が高まる冬の季節は夜空を彩る星がきれいだ。街の明かりが絶えない都市部でも、少し郊外に離れば夏には見えなかった星空が広がる。聞けばこの時期の日本では、全天にある21個の一等星のうち、7個もの一等星を見ることができるといふ。

星座に詳しくない人向けには、スマホを夜空にかざすと星の名前がわかるアプリもある。お天気次第ではあるけれど、冬の休日の一晩くらい、澄んだ夜空に輝く星をのんびりと見上げてみるのも悪くない。

今後さらに「似たり寄ったり」が進む可能性がある。契約数も伸び悩み、部品や工賃の物価上昇で自動車保険は赤字になっている。経費削減のために、他社との差別化のポイントとなっている「特約」の整理が進む可能性もある。

視線

トヨタ自動車は、水素エンジンにモーターを組み合わせた世界初のハイブリッド車(HV)をこのほど公開した。写真、燃費性能を高め、HV化前に比べ航続距離を25%延ばし、加速性能も向上させた。2025年春にオーストラリアの公道で実証走行をスタートさせ、実用化を目指す。

水素エンジン車で参戦する「スーパー耐久シリーズ」の最終戦が開かれた富士スピードウェイ(静岡県小山市)で、試走車を報道公開した。トヨタは、23年10月からオーストラリアで水素エンジンを搭載した商用バン「ハイエース」(同国仕様)の公道実証を行っており、今回、この車両をHV化した。

「クラウンセタン」に用いる後輪駆動(FR)用のハイブリッド機構を組み合わせた。タンクに水素を満充電した際の航続距離は約250キロと、従来の約50キロを延ばした。モーターの最高出力は132キロワット(約180馬力)で、発進や合流時の加速性能を大幅に向上させた。

これまでの実証では、水素エンジン車の信頼性や耐久性などが確認できたという。中嶋裕樹副社長は「利用者からは振動や騒音がなく、非常にアクセパブル(容認できる)と評価されている」と手ごたえを語った。一方で水素エンジン車は航続距離の短さが課題だ。ハイエースの場合、駆動



世界初の水素HVを公開 25年春にオーストラリアで実証開始

トヨタ

昨年11月に行われた兵庫県知事選挙は、SNS(交流サイト)の情報が選挙結果に大きな影響を与えたとされている。昔からある新聞やテレビなど、いわゆる「オールドメディア」よりも、SNSなどインターネットの情報が影響力を持つようになったという声も少なくない。

一方で興味、関心のある情報は表示される「フィルターバブル」という現象で、得られる情報が偏る問題も表面化した。海外では子どものSNS利用を規制する動きもある。誰もが世界に情報を発信できる時代。自分に十分なりたらしは備わっているのか。スマホを手にする自分に問うてみた。



現場探信

2021年、制限時速60キロの道路を時速194キロで走行した車が交差点で対向車に衝突し、対向車の運転手を死亡させた大分市の事故で、危険運転致死傷罪に問われた被告の男性に同罪の適用が認められた。この裁判では同罪が成立するかが争点とされたが、時速194キロで一般道の交差点に進入する行為はハンドルやブレーキの操作ミスで車を進路から逸脱させた、事故を起こす実質的な危険性があるとして、危険運転の要件である「制御困難な高速度」に該当すると認められた。ただ、被害者遺族は量刑に不服を訴えている。◆普段、ハンドルを握る身からする

と、時速194キロで街中を走行する行為は常軌を逸している。だが、弁護側は被告が道路に沿って直進走行できていたことなどから危険運転は成立しないと主張していた。◆危険運転致死傷罪の適用要件は、かねてから速度超過や飲酒運転の要件の曖昧さが指摘され、適用にばらつきがあつた。◆こうしたことを背景に、危険運転致死傷罪のあり方を議論する法務省の識者検討会が要件に数値基準を新たに設けることを示した報告書をまとめた。これまでは処罰対象を進行制が困難な高速度、アルコールなどの影響で正常な運転が困難などとしていたが、一定の明確な適用要件が検討されることにな

「リスクリング」の意識調査「取り組んでいる」わずか9% 企業への浸透に課題山積 帝国データバンク調べ

人材不足に悩む自動車業界でも近年注目を集めているのが、新たな知識やスキルを学びなおす「リスクリング」だ。帝国データバンクが行った「リスクリングに関する企業の意識調査(2024)」によると、リスクリングに取り組んでいる企業の割合は8.9%にとどまることが分かった。「取り組んでいない」「意味を理解できない」などとした回答は6割を超え、浸透には課題も多いことが浮き彫りになった。

調査は全国の2万7008社を対象に10月18〜31日に実施し、1万1133社から回答を得た(回答率41.2%)。それによると、リスクリングに「取り組んでいる」と回答した企業は全体の8.9%、「今後取り組みたい」とした企業は17.2%で、合わせて26.1%がリスクリングに積極的な姿勢を示した。一方、46.1%の企業は「取り組んでいない」と回答。「意味を理解できない」が9.5%あつたほか、「言葉も知らない」が10.1%に上つた。またリスクリングに取り組んでいる企業の規模別では、大企業が15.1%と最も高く、中小企業は7.7%、小規模企業は6%と、企業規模で濃淡が表れた。

リスクリングに取り組めないと回答した企業が抱える課題で最も多かった回答(複数回答)は、「対応する時間が確保できない」(47%)、

「対応できる人材がいらない」(43.5%)、「必要なスキルやノウハウがない」(35.2%)で、「時間・人材・ノウハウ・費用などのリソース不足が大きな課題」(帝国データバンク)となっている。

リスクリングに積極的に取り組んでいる企業では、従業員のスキルを可視化して把握するほか、eラーニングなどの活用、就業時間内でのリスクリングの実地などを行っているものの、課題として「従業員のモチベーションの維持が難しい」ことを挙げた企業が42%あつた。企業からは「明確な目的と達成目標がないまま行ってもモチベーションは下がるだけで、成果が望めない」といった声が多数あつた。

課題解消策として帝国データは、「肝要となるのは経営層を中心としたリーダー層」とし、「モチベーシ

「対応できる人材がいらない」(43.5%)、「必要なスキルやノウハウがない」(35.2%)で、「時間・人材・ノウハウ・費用などのリソース不足が大きな課題」(帝国データバンク)となっている。

リスクリングに積極的に取り組んでいる企業では、従業員のスキルを可視化して把握するほか、eラーニングなどの活用、就業時間内でのリスクリングの実地などを行っているものの、課題として「従業員のモチベーションの維持が難しい」ことを挙げた企業が42%あつた。企業からは「明確な目的と達成目標がないまま行ってもモチベーションは下がるだけで、成果が望めない」といった声が多数あつた。

課題解消策として帝国データは、「肝要となるのは経営層を中心としたリーダー層」とし、「モチベーシ

人材を強化。2025年までにリスクリング教育の受講者を9千人に増やす目標を掲げている。ホンダは電動化やソフトウェア領域の基礎的な知見をまとめたeラーニングを提供している。23年度はソフトウェアリテラシー教育プログラムを実施し約3万人が受講した。24年度はリテラシー教育を電動化領域にも広げている。日産はソフトウェアと自動車開発の両方のスキルを持つ技術者を育成するため、17年に日産ソフトウェアアトリーニングセンターを設置。これまでの車づくりとは異なる新領域への教育体制を整えている。

デジタル化の進展により、企業は既存事業の延長線だけでは生き残りが難しい時代。リスクリングを含めた「人への投資」を強化することが、自動車業界にとっても欠かせない課題となっている。

2021年、制限時速60キロの道路を時速194キロで走行した車が交差点で対向車に衝突し、対向車の運転手を死亡させた大分市の事故で、危険運転致死傷罪に問われた被告の男性に同罪の適用が認められた。この裁判では同罪が成立するかが争点とされたが、時速194キロで一般道の交差点に進入する行為はハンドルやブレーキの操作ミスで車を進路から逸脱させた、事故を起こす実質的な危険性があるとして、危険運転の要件である「制御困難な高速度」に該当すると認められた。ただ、被害者遺族は量刑に不服を訴えている。◆普段、ハンドルを握る身からする

と、時速194キロで街中を走行する行為は常軌を逸している。だが、弁護側は被告が道路に沿って直進走行できていたことなどから危険運転は成立しないと主張していた。◆危険運転致死傷罪の適用要件は、かねてから速度超過や飲酒運転の要件の曖昧さが指摘され、適用にばらつきがあつた。◆こうしたことを背景に、危険運転致死傷罪のあり方を議論する法務省の識者検討会が要件に数値基準を新たに設けることを示した報告書をまとめた。これまでは処罰対象を進行制が困難な高速度、アルコールなどの影響で正常な運転が困難などとしていたが、一定の明確な適用要件が検討されることにな