

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060-0003)
電話 (011)721-4578

「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」義務付け

28年9月からまずは国産新型乗用車

国交省

国土交通省は、2028年9月から国産の新型乗用車を対象に「ペダル踏み間違い時加速抑制装置(ACPPE)」の搭載を義務付ける。国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)でACPPEが国際基準化されて6月にも発効することを踏まえ、日本でも道路運送車両法に基づく省令を改正して反映させる。

28年9月1日以降の自動変速機(AT)を備えた国産の新型乗用車(乗車定員10人未満)で、輸入車は29年9月1日から適用する。ACPPEの急発進抑制に関する要件は「障害物の手前1.5メートル以上5メートル以内でアクセルをフルストロークまで踏み込んだ場合に①障害物に衝突しないこと②障害物との衝突時の速度が時速8キロを超えず、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③いずれかを求める。このほか、ドライバーへの警報に関する要件として「視覚情報が必要」などとした。日本では、ACPPEなど先進安全

技術の搭載を条件とする「安全運転サポート車(サポカー)」の定義を官民で定め、65歳以上のドライバーを対象とした補助金や、市販品を含むACPPEの性能認定制度などを整備し、装置の普及に努めてきた。この結果、11年までゼロだったACPPEの新車搭載率は現在、90%超にまで高まった。これにより、ペダル踏み間違いによる年間の事故件数と負傷者数は10年間でほぼ半減した。

「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の義務付けは、幅30センチ、世界最大の木造建築物としてギネス世界記録に認定された。全周は約2.5メートルで、リング上のスカイウォークからは会場全景や大阪湾などの風景を眺められる。今回の万博では「未来社会ショーケース事業」が展開される。会場を未来社会の実験場に見立て、協賛企業・団体が最先端技術の社会実装や次世代技術・サービスの実証に取り組み。同事業で設定する6領域のうち、「スマートモビリティ万博」には多くの自動車関連企業が参画する。目玉の一つが空飛ぶクルマだ。当初予定していた万博での商用運航は見送られたが、4月9日のメディアデーでは、スカイドライブ(福澤知浩CEO、愛知県豊田市)が会場内

ポット(離着陸場)でデモ飛行を公開した。パイロットは搭乗せず、自動制御と遠隔操縦により高度約5メートルで約4分間飛行した。14日には開幕後初めて来場客の前でデモ飛行を行った。

スカイドライブ、ANAホールディングスと米ジョービー・アビエーション、丸紅の3陣営は会期中にそれぞれデモ飛行の実施を予定している。スカイドライブは大阪メトロとともに、万博閉幕後の空飛ぶクルマの社会実装に向けて「大阪ダイヤモンドルート構想」を発表している。各陣営とも万博でのデモ飛行を通じて普及に弾みをつける構えだ。会場への来場者輸送では所定の駐車場に自家用車を置き、シャトルバスに乗り換えるパークアンドライド(P&R)も実施する。夢洲の北側の舞洲に設けたP&R駐車場から会場までの一部区間では、大阪メトロが大型電気自動車(EV)バスを自動運転レベル4(特定条件下における完全自動運転)で運行する。会期中に区間を伸ばし、最終的に駐車場と会場間の往復路をレベル4で運行する計画だ。

「きたで万博」未来社会の実験場

移動の進化 アピール 目玉は空飛ぶクルマ

大阪・関西万博が4月13日に開幕した。「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマに、万博史上最多の158カ国・地域と7国際機関が参加する。国内外パビリオンと並び、「未来社会の実験場」というコンセプトの下で行われる次世代技術や社会システムの実証は見どころの一つだ。

大阪・関西万博は、夢洲(大阪市此花区)を会場に、10月13日まで開催される。会場最寄りの大坂メトロ・夢洲駅から地上に出て、すぐ目に飛び込んでくるのが万博のシンボル「大屋根リング」だ。

内径61.5メートル、高さ12メートル(外側20



圧倒的なスケールの大屋根リング

内径61.5メートル、高さ12メートル(外側20



いすゞ「エルガEV」シャトルバスとして来場者を輸送する

会場内では来場者を輸送するEVバスが周回する。ダイヘンは関西電力と大林組、大阪メトロと連携し、EVバスへのワイヤレス給電を実証する。バス停や道路の一部に埋設した送電コイルから車両側の受電コイルに電力を非接触で供給するもので、技術力のアピールとともに実用化に向けた課題を洗い出す。

会場は敷地が広く、長距離歩行が困難な来場者も想定される。ダイハツ工業はパーソナルモビリティとし

「金利のある世界」で、どのように収益性を改善していくかが課題だ」と話すのは、オリエントコーポレーションの梅宮真社長。日本銀行がマイナス金利政策を解除してから1年。資金調達のコストは上昇し、預金を持たないノンバンクの経営に大きな影響を与え始めた。事業環境の変化を背景に業界再編も活発になりつつある。



「挑戦を楽しむ。挑戦は不安ではなく、ワクワクするもの」。自身も社長就任初日となった4月1日の入社式で、新入社員に掛けた言葉だが、自身の決意表明でもある。車両価格の高騰で「割賦を必要とされる顧客の比率は高まっている」とはいえ、今後、国内市場は縮小に向かっていると見られる。新社長としての挑戦が始まった。

て開発した電動カート「eスニーカー」を150台提供し、快適な周遊を支援する。来場者サービスとしての社会実装と歩車混合交通システムの実証を進める。

飲酒運転根絶！高校生メッセージ

(令和6年コンクール入賞作品から/北海道交通安全推進委員会)

(北海道交通安全推進委員会会長賞)

「私は運転しないから関係ない。」
その考えは間違っています。
横で運転をしている人が
誰かの命を奪ってしまうかもしれません。
あなたが命を落としてしまうこともあります。
飲酒運転を甘く見ないでください。

(稚内大谷高校 2年(当時) 吉田優心 さん)



昨今の物価上昇や人件費の高騰等に対し、番号標の原材料等にあっても原価上昇が見られていることから、自動車登録番号標の交付及び車輛番号標の頒布手数料の改定を令和7年6月1日より実施いたします。改定状況は以下の表のとおりです。

自動車番号標及び車輛番号標の交付・頒布手数料改定について

【自動車車輛番号標】

種類	札幌協会	北海道陸連協会 (本部・帯広・北見 旭川支部)		函館協会	旭川協会	室蘭協会	釧根協会	帯広協会	北見協会
		頒布価格	頒布価格						
一連番号	中板	ペイント式	2,140 (2,140)	2,140		2,160	2,140	2,140	2,140
		字光式	7,800 (7,800)	7,800		7,800	7,800	7,800	7,800
	小板	ペイント式	1,600 (1,600)	1,660		1,660	1,700	1,700	1,700
		字光式	9,680 (9,680)	9,680		9,680	9,680	9,680	9,680
希望番号	ペイント式	5,780 (5,780)	4,540		5,800	5,800	5,800	5,800	
	字光式	9,680 (9,680)	9,680		9,680	9,680	9,680	9,680	
地方版	中板	シート式				10,200	11,360	10,100	11,360
全国版図柄	中板	シート式	9,700 (11,360)	10,500		10,200	11,360	10,100	11,360
大阪万博	中板	シート式	9,700 (11,360)	10,500		10,200	11,360	10,100	11,360

【自動車登録番号標】

種類	札幌協会	北海道陸連協会		函館協会	旭川協会	室蘭協会	釧根協会	帯広協会	北見協会	
		交付価格	交付価格							
一連番号	大板	ペイント式	2,980	2,980	2,780	2,980	2,780	2,980	2,980	
		字光式	7,040	7,400	7,040	8,040	7,720	8,240	7,700	8,100
	中板	ペイント式	2,080	2,080	2,080	2,080	2,080	2,080	2,080	2,080
		字光式	5,760	6,120	5,760	6,760	6,440	6,940	6,420	6,800
希望番号	大板	ペイント式	5,520	6,520	5,640	6,520	6,520	6,520	6,520	
		字光式	9,260	9,740	9,300	10,340	10,020	10,500	10,000	10,300
	中板	ペイント式	4,400	5,500	4,360	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500
		字光式	8,240	8,740	8,280	9,340	9,020	9,480	8,980	9,280
地方版	大板	シート式		14,540			14,900	16,260	15,000	
	中板			10,920			9,860	10,920	9,800	
全国版図柄	大板	シート式	14,020	14,540	15,180	16,600	14,900	16,260	15,000	
	中板		9,160	10,920	10,140	11,040	9,860	10,920	9,800	
大阪万博	大板	シート式	14,020	14,540	15,180	16,600	14,900	16,260	15,000	
	中板		9,160	10,920	10,140	11,040	9,860	10,920	9,800	

交通事故をゼロに

ルール順守と正しいマナーを広く浸透

ストロップ・ザ・交通事故をめざせ 安全で安心な北海道へ

交通事故による幼児・児童(小学生)の死者及び重傷者は、歩行中や自転車乗用中の割合が高く、新学期が始まる4月から6月にかけて増える傾向にある。加えて、歩行中の児童の死者及び重傷者は「登下校中」が全体の約4割を占めるなど、政府の対策にもかかわらず、依然として通学路で子どもが事故の危険にさらされている。



交通ルールを遵守し、正しい交通マナーの実践を

子どもが安全に通行できる道路交差点の確保に向け「ゾーン30」プログラムの整備など生活道路の交通安全対策や、通学路交通安全プログラムに基づく点検・対策を進める。保護者や地域住民らによる通学路の見守り活動の推進も重要だ。ドライバーに対しては通学ルールの順守と歩行者優先意識の徹底を図る。運転中のスマートフォン(スマホ)などでの通話や動画視聴などといった「ながら運転」や飲酒運転の根絶に向けた啓発活動に力を入れる。後部座席を含む全座席でのシートベルト着用と、チャイルドシートの正しい使用方法についても、その必要性や効果の理解を促し、ドライバーや同乗者の実践につなげていく。

また、社会問題化している高齢運転者の交通事故防止対策には「安全運転サポート車(サポカー)」の普及と「サポカー限定免許制度」に関する広報に取り組み。免許証の自主返納や自主返納者に対する各種支援

モペットは「一般原付」

横行するルールの周知徹底へ 誤った認識

ペダルとモーターがある外観は電動アシスト自転車とほぼ変わらないが、昨年11月1日施行の改正道路交通法で、モーターを使わずにペダルだけで走る場合も一般原付自転車(一般原付)に分類されることが明確になった。

2023年7月施行の改正道交法でできた「特定小型原付機付自転車(特定原付)」は、車体構造などの一定要件を満たせば16歳以上は免許なしで運転できる。電動キックボードの多くは特定原付、モペットの多くは一般原付に区分される。

こうした法整備やインターネット販売を追い風に電動モビリティの普及が進み始めているが「モペットは電動アシスト自転車と同じ」など誤った認識に基づく違法な走行が後を絶たない。

スピードが出るため危険でもある。警察庁によると、モペットによる交通事故は2022年が27件、23年が57件、24年が68件と増え、24年は2件の死亡事故も起きた。交通違反の摘発件数も急増している。「ナンバーの表示義務違反」「無免許運転」「ヘルメット着用義務違反」が

策に関する情報発信など、自主返納を促す取り組みも引き続き進める。

改正道交法の施行に伴う自転車と電動モビリティに対する新たな規制や通学ルールの周知活動も強化

する。自転車には「ながらスマホ」の禁止と酒気帯び運転に対する罰則が創設されたことを改めて発信し、ルール順守を呼びかける。自転車と電動キックボードなどの特定小型原付はヘルメット着用が努力義務だが、被害軽減のために着用を促していく。

交通事故の発生理由として、自動車側だけでなく、歩行者や自転車、特定小型原付でも多くの法令違反が認められるのが実情だ。

交通事故死ゼロを目指すには、先進安全技術の高度化など自動車に果たす役割も大きい。ドライバーを含む国民一人ひとりによる交通安全に対する意識の向上と、通学ルールの順守が何よりも重要となる。

北海道では「令和7年における交通安全運動の推進方針」において、「ストロップ・ザ・交通事故をめざせ 安全で安心な北海道」を年間スローガンとし、さまざまな交通安全運動に取り組んでいく。

目立つという。

今年1月31日には、モペットを免許不要の特定原付と偽って販売したとして、大阪府警が自転車製造会社の会社役員らを詐欺と不正競争防止法違反(誤認惹起表示)の疑いで書類送検した。モペット販売業者の摘発は全国で初めて。

警察庁は、今後も車両区分に応じた交通ルールやマナーの周知や取り締まりに努めていく方針だ。国交省は、保安基準に適合したモペットの型式や外観などの情報を同省ウェブサイトで公表するための準備を進めている。

低い自賠責加入率

また、モペットの自動車損害賠償責任(自賠責)保険加入率が割に

アンテナ

今年「昭和100年」に当たる。平成、令和と元号が移る中でも、「昭和」の記憶はなお人々の心に色濃く残る。ただ、多くの方に「昭和100年」という節目の方が、より印象に残りかねない。年初に襲った阪神淡路大震災。当時、横浜勤務の駆け出し記者だったが、本社とのやりとりや応援派遣の相談で騒然とする支局で、諸事情から中止できない「戦後50年企画」の出張準備をしていた。後ろ髪ひかれる思いだった。

そして、3月の地下鉄サリン事件。当日は都内で朝からの取材を終え、ビルから出た途端に上空を飛ぶ何機ものヘリで異変に気付いた。「ウィンドウズ95」が発売されたインターネットの創成期で、スマートフォンもまだなく、速報といえばテレビだった。

高速道路やビルが倒れ、都市のものを露呈した震災。日常の中に突如、死が忍び寄るサリン事件。「安全神話」への過信が崩れた。災害と事件の違いこそあれ、いずれも社会の基盤を揺るがすもので、防災や危機管理の意識は大きく変わった。

この春、社会人になった多くの若者には、この95年すら歴史的な出来事だろう。記憶の風化は避けられないが、昭和100年と同様、30年前に思いを馳せることも将来世代のための義務なのかもしれない。

一般 原動機付自転車(モペット含む) 法定速度30km/h	原動機付自転車	免許必要
特定小型 原動機付自転車 最高速度20km/h以下 ※速度抑制装置で制御	原動機付自転車	免許不要
特例特定小型 原動機付自転車 最高速度6km/h以下 ※速度抑制装置で制御	原動機付自転車	免許不要

(注)16歳未満は、運転禁止

パーの取得、(2)ヘルメット着用、(3)歩道走行不可などの順守が求められるようになった。自賠責保険(及び共済)の加入義務もある。

自賠責に加入せずモペットで走らせた場合、1年以下の懲役または50万円以下の罰金が課せられる。違反点数は6点(免許停止)だ。無免許の場合はさらに罪が重く、何より事故を起こした場合、賠償負担のしかかる。

国交省は今年1月、ウェブアンケート形式で自賠責保険の加入状況を調べた。モペット所有者で「加入している」と回答したのは46.7%と半数に満たず「おそろしく加入している」(20.4%)を合わせて67.1%にとどまった。同じく加入義務のある電動キックボードも「加入している」の回答は42.7%と半数に満たなかった。

国交省と警察庁などは昨年11月、電動モビリティ関係事業者向けにガイドラインを作成。この中で、モペットなどの購入者に対し、交通ルールなどの周知や自賠責保険の加入義務を説明することなどを販売事業者に求め、利用者への街頭指導も行うとしている。

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)

「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
電話の受付時間 平日9:00~17:15

FAX:011-721-0801
https://www.hokujikyo.jp



札幌市内の新小学1年生に交通安全ノートを送る

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、札幌市内の新小学1年生1万3000人に、交通安全ノートを寄贈した。4月9日に市内西区の発寒南小学校(大山健一校長)で寄贈式を開催。同校の中池徳幸教頭は「学校での交通安全教育などに活用させていくことを期待している」と述べた。



寄贈する辻澤専務(左)と中池教頭

今回は人気キャラクターの「ジンギスカンのジンくん」が交通安全ルールを紹介する動画を新たに制作。ノートの表紙にあるQRコードから視聴できるようにした。同協会の辻澤英隆専務は「痛ましい交通事故の報道が絶えない。ノートを活用して、少しでも早く交通安全ルールを身に付けて欲しい」と述べた。



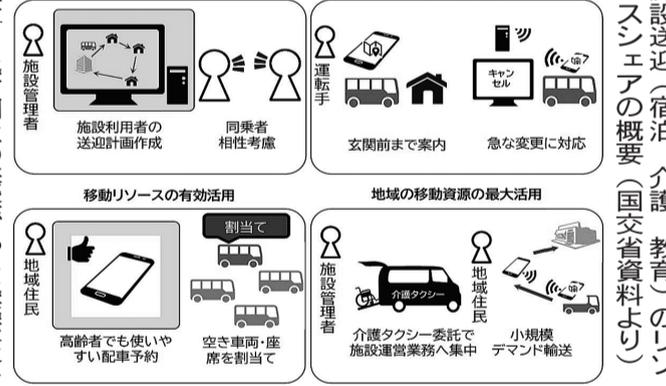
写真ニュース

トヨタ自動車北海道(高橋慎弥社長)は、幼稚園を対象とした交通安全教室「トヨタ自動車北海道わくわく交通安全くらぶ」を札幌市生涯学習センターちえりあ(札幌市西区)で開催した。59人が参加し、交通安全ルールを楽しく学んだ。小学校への就学前に交通安全ルールを学んで欲しいと企画し、2014年から苫小牧市を中心に開催している。札幌市内の開催は今回が初めて。オリジナルヒーローのトマモルライダーや、苫小牧市の公式キャラクターとまちょップと共に、交通安全に関するO×クイズや会場に設置した模擬交差点を使って、安全な道路の横断方法などを学んだ。

地域の交通課題解決へ実証成果を全国展開

自動車各社も参画

国土交通省は、日常生活や観光の移動手段確保・維持が難しい「交通空白」の解消に向けて、官民連携のパイロットプロジェクト(先行的実証事業)を全国展開する。2025年度には20件程度の実証事業を予定しており、第一弾として選定した8件の実証事業には、自動車メーカーやディーラーの関連会社も参画する。各実証の成果や課題の共有を進めながらノウハウを蓄積し、地域の交通課題解決を目指す。



先端半導体の試作品が形に

7月中旬にも北海道千歳工場

国産の先端半導体の量産を目指しているラピダスの小池淳義社長兼CEO(最高経営責任者)は、北海道千歳市の工場でパイロット生産の準備が整い、7月中旬にも先端半導体の試作品が完成するとの見通しを明らかにした。目標とする2027年の量産に向け、スケジューリングは順調に進んでいる。民間企業からの資金調達についても「ある程度の目途が立ちつつある」と(小池社長)という。トヨタ自動車などが追加出資に応じる見込みだ。

ラピダスはIBMの技術を使って、自動運転「レベル4」(特定条件下における完全自動運転)以上の自動運転車などへの搭載が見込まれる2ナジ(ナノは10億分の1)級の国産の先端半導体の量産を目指し、北海道に工場を建設している。3月末までに先端半導体の製造に必要なEUV(極端紫外線)露光装置を含む製造設備の導入が完了した。今後、200台超の設備を調整しながらパイロット生産に向けて準備を進める。7月中旬から下旬にかけて最初の試作品が完成する見通し。小池社長は「(先端半導体の)量産は難しいので、歩留まりを確認し、信頼性を確保していく。一歩ずつ検

「訪問特定整備制度」

6月30日施行 国土交通省

国土交通省は、自動車特定整備事業の認証を取得した整備工場が事業場の外で特定整備を行える「訪問特定整備制度」を新設した。一定条件を満たした上で、自社の整備士を企業や顧客の自宅に派遣して整備を行うことができる。6月30日から施行する。

道路運送車両法施行規則の一部を改正し、公布した。一定期間に限って特定整備事業の認証基準を満たした顧客の事業場で特定整備を行う「訪問特定整備」と、顧客の事業場や自宅などで特定整備の一部を行う「限定訪問特定整備」の2制度を設けた。訪問特定整備が実施できる場所として、例えば運送事業者の整備工場などを想定する。作業範囲は全ての「顧客の自宅駐車場などで①プレ

地方創生の基盤である地域交通を守るため、国土交通省は昨年9月に国交省が本部長を務める「『交通空白』解消本部」を設立。関係省庁と連携して、伴走型支援に取り組んでいる。そして今年5月にも、今後3年間の取り組み方針を策定・公表する予定だ。同本部は24年11月に「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」を立ち上げた。ラピダスは資金面で国が全面支援しており、経済産業省は3月31日に最大8025億円の追加支援を決定。これで国による支援総額は1兆7千億円を超える。先端半導体の量産にはさらに3兆円の資金が必要とされる。政府はラピダスを資金面で支援するため、法整備を進めており、1千億円近くの出資される見通し。これ以外にも民間企業に合計1千億円規模の出資を要請している。小池社長は「社名や時期は開示できないが、確実な手応えを感じている」としている。トヨタやデンソー、NTT、ソフトバンクなどが出資要請に応じるとみられる。

ラピダスは顧客として30〜40社と交渉を進めてきたが、量産では顧客との緊密な連携が求められることや工場規模の制約などで「(顧客数は)1桁になる」と(小池社長)としている。顧客が設計した2ナジ級の先端半導体を受託生産する計画で、本格的な量産は27年後半から28年初頭になる見通し。2ナジ級の先端半導体は世界最大の台湾積層体回路製造(TSMC)や韓国のサムスン電子が25年に量産する計画を打ち出しており、ラピダスは出遅れるリスクもある。

先日、某行政機関から連絡を受けた。関係資料の発表の頻度を月1回から年1回に減らしたいとの意向だった。先方の担当者によると、働き方改革の一環として現場の業務負担の軽減を図るのが目的という。現場の人たちの負担を考えるとやむを得ないと思える。しかし、これまで発表してきた資料は業界の動向を探る上で、重要な情報の一つだったのは事実。今後、情報量が減らないよう、他の業界団体から同じ資料を入手することを考えている。職場改善が進む一方で、こうした影響も表れていると実感した出来事だった。



6月にも民間防災組織立ち上げ

ドローンの災害支援高度化狙う 人材育成も視野

ドローン振興団体・JUUDA

国内最大級のドローン振興団体、日本UAS産業振興協議会（JUUDA、鈴木真一理事長、東京都文京区）は、2025年中にも民間防災組織を設立することを明らかにした。新組織を通じて、ドローンによる災害発生時の被災状況調査、物資輸送の本格展開を目指す。すでに埼玉県八潮市で1月末に発生した道路陥没事故の支援活動に参加するなど、災害時におけるドローンの有用性の確認を進めている。その成果を広く発信しながら、新組織の立ち上げを軌道に乗せる。

JUUDAの鈴木理事長は、日刊自動車新聞のインタビューでドローン民間防災組織「ジューダ・ドローン」の設立時期について「総会の決議などを経て、早ければ6月にも正式決定する見通し」と述べた。

全国各地でドローンによる災害支援活動の準備が進んでいる。しかし、JUUDAは防災対応の高度化に向けて、より機能的に活動できる体制が必要と判断し、新組織の構想を打ち出した。具体的には、災害発生時に被災自治体などの要請を踏まえて、JUUDAの専門委員会の下で対応チームを発足し被災地へ派遣する考えだ。当初の会員数は30者ほどを見込む。

災害時のドローン活用では、操縦技術を持つ人や災害知識に長けた人

特定小型原付の安全対策を強化GPSで悪質ユーザー特定 交通ルール試験も見直し Luup

電動キックボードなどの特定小型原動機付自転車（特定小型）は、16歳以上であれば運転免許が不要など利便性の高さが支持され、利用者が広がっている。一方、警察庁によると、2024年7～12月の交通違反の検挙数が前年同期の3倍超となる2万3128件に急増。事故も約2・4倍の204件発生するなど、交通社会に悪影響も生じ始めている。

23年7月に施行した改正道路交通法で、電動キックボードは新設された特定小型に定義された。従来は原動機付自転車（原付）に位置付けられていたが、特定小型になったことで交通ルールなどが緩和。利用しやすくなったことで、需要が拡大した。ただ、厳しい目線も向けられている。例えば、特定小型になって歩道での走行も可能になったが、この場合は時速6キロに抑えるなど歩行者の安全確保に配慮する必要がある。こうしたルールを守らない一部のユーザーによる危険な行為があるのも事実だからだ。



都内を中心に貸し出し拠点が増加している

こうした事態を受け、特定小型のシェアリングサービスを手掛けるLuup（ループ、東京都千代田区）は、危険な運転を行うユーザーの排除も視野に入れた安全対策の強化に乗り出している。

23年7月に施行した改正道路交通法で、電動キックボードは新設された特定小型に定義された。従来は原動機付自転車（原付）に位置付けられていたが、特定小型になったことで交通ルールなどが緩和。利用しやすくなったことで、需要が拡大した。ただ、厳しい目線も向けられている。例えば、特定小型になって歩道での走行も可能になったが、この場合は時速6キロに抑えるなど歩行者の安全確保に配慮する必要がある。こうしたルールを守らない一部のユーザーによる危険な行為があるのも事実だからだ。

ドローンによる災害対応の高度化を目指し新組織発足へ（能登豪雨災害支援の様子）



八潮市道路陥没の支援では、小型ドローンメーカーのリベラウェア、点検・測量サービスのブルーイン・パシオンと共に、下水道管内を調査した。正式発足前ながら、新組織のデビューになった。

JUUDAは2024年の能登半島地震では、会員企業ら約30者とドローンによる薬品配送や被害確認、行方不明者捜索などを実施。同年9月の能登豪雨災害でも物資輸送などにドローンを供した。さらに千葉市や仙台市、陸上自衛隊第3師団などと災害時の協力協定を締結して、活動可能範囲を広げている。

鈴木理事長は「ドローンは災害時の情報収集、物資輸送、被災者救助支援に大きな役割を果たす。特に迅速な現場把握や人が入れない危険区域で有効性は高い」と、その有用性を強調した。

ループはこれを重く受け止め、新たな安全対策を4月下旬に導入する。その一つが、全球測位システム（GPS）を用いて、利用者の危険な運転を検知する仕組みだ。例えば、特定小型が走行できない道路への進入や、大通りでの逆走などを認めた場合、利用者に警告やアプリの利用停止措置を科す。悪質なユーザーをふるい出すことで、交通安全に貢献する。また対応可能なエリアは限られているが、順次増やしていく方針だ。

加えて、利用の際に必要な「交通ルールテスト」の難易度を5月から引き上げる。従来は出題の順番が固定され、内容も比較的簡単なものだった。5月以降は順番をランダムにし、設問数も増やす。難易度についても「明確に向上させる」（岡井社長）という。既にテストにパスしているユーザーの再受験も義務化し、サービス利用者全体の交通安全への意識を底上げする考えだ。

警察庁の発表によると、24年の特

ズな運用につながることを期待している。

八潮市道路陥没の支援では、小型ドローンメーカーのリベラウェア、点検・測量サービスのブルーイン・パシオンと共に、下水道管内を調査した。正式発足前ながら、新組織のデビューになった。

JUUDAは2024年の能登半島地震では、会員企業ら約30者とドローンによる薬品配送や被害確認、行方不明者捜索などを実施。同年9月の能登豪雨災害でも物資輸送などにドローンを供した。さらに千葉市や仙台市、陸上自衛隊第3師団などと災害時の協力協定を締結して、活動可能範囲を広げている。

鈴木理事長は「ドローンは災害時の情報収集、物資輸送、被災者救助支援に大きな役割を果たす。特に迅速な現場把握や人が入れない危険区域で有効性は高い」と、その有用性を強調した。

特定小型による交通違反の検挙件数は4万1246件だった。交通事故は338件で、利用者が増えていくのに応じて拡大していく傾向にある。これらすべてがループの利用者ではないものの、ループの岡井社長は「（ループでも）違反走行や交通事故が増えているのは事実」とし、率先して対策を打つ。

この背景には、電動キックボードをはじめとする新たなモビリティの普及を目指す、国に働きかけていた事業者の一つが同社であることも大きい。特定小型化されたことによる需要拡大の波に乗り、25年3月時点で約1万2千拠点の貸し出し拠点があり、ユーザー向けのアプリのダウンロード数も400万を超えるなど、業界トップクラスに成長した。安全対策でも先手を打つことで、特定小型のシェア事業者としての責任を果たす狙いがある。正しく利用するユーザーを増やすことで、国内に特定小型を根付かせたい考えだ。

明治33年、日本初の自動車事故現場を巡り 三宅坂vs.紀之國坂

幻の「献納電気自動車」

自動車にまつわる、日本最初の論争を紹介したい。明治33年、皇太子御成婚を記念して献納されたという電気自動車は、戦前まで日本初の自動車と言われてきた。加えて、この献納車は日本の自動車事故第一号とも呼ばれている。ただ、不思議なことに、事故現場が各資料で「三宅坂」と「紀之國坂」に分かれる。

この解明に向け、昭和35年、自動車工業会が調査を実施。なんと



紀之國坂付近（弁慶橋から撮影）

米国から日本に輸入し、日本で走らせることに尽力した元高田商会の存命者を見つけた。話を聞いたというのだ。86歳の証言者は、試運転でお濠に落ちた場所に関して「弁慶橋に間違った」と断言。走行コースと弁慶橋陥没の説。明から、事故現場は紀之國坂と見られる。著書「自動車日本史」にも、「明治33年6月中旬の試運転に際し紀ノ國坂のお濠に陥落」（原文重視）とあり、紀之國坂の方に信びよう性があるようだ。

しかし、「当時の資料は何も残っていない。車の写真もない」という記憶だけでは特定が難しい。初走行でお濠に落ちるといふ事故発生は間違いないようだが、同じ皇居のお濠でも、内堀（三宅坂）と外堀（紀之國坂）では離れている。

では、三宅坂は…。明治35年頃、日本に入ってきた自動車を調

べると、皇族の伏見宮博恭殿下に在英日本人会が自動車を献納している。戦後、宮内庁の関係者は「二重橋外で試運転をやった」桜田門あたりで馬車がお濠に落ちた」という噂を覚えており、これが事実なら三宅坂付近でも走行会と事故が発生した。当時の輸入車に詳しい宮崎峰太郎は皇太子御成婚と伏見宮への献納車が混同したのではなからうかと推測していた。

高田商会の証言は重要だ。日本の商社として米国での電気自動車購入から輸入、運転、走行にまで関わっていたからだ。初充電に成功して走らせたが、不慎な初運転で操作を誤り、お濠に落ちた。事故後、同車の行方はよく分からない。一説には、お濠から引き上げられ、東宮御所内で保管し、「宮内省馬車係から有馬純篤（有栖川宮威仁親王の家従と思われる）にお下渡しになり、更に有馬より、麻布在住の小柴某に譲ったが、その後のことは否として判明しない」（「自動車日本史」）からの記述がある。

視線

4月から自動車学校の教習はAT（自動変速機）車が主流になる。道路交通法施行規則の改正が理由だ。昔は「AT限定はカッコ悪い」との風潮があったが、現在は免許取得者の約7割がAT限定。これからはAT限定免許を取得した後「AT限定解除」の講習と試験を受け、MT車の運転が可能となる。

国内時計メーカーが発売した2021年のゼンマイ式腕時計が、創業以来最も売れたという。クルマに置き換えるとMT車は多少不便かもしれない。ただ若者の興味・関心を引くヒントは、この不便さにもあるのではないか。



大阪・関西万博で4月14日、「空飛ぶクルマ」のデモ飛行が初公開された。離着陸場の上空を7分ほど旋回したことで、短時間ながら新しいモビリティの可能性を披露した。空飛ぶクルマは、経産省が2022年のロードマップで「万博での有人飛行」という高い目標を掲げたことを機に一段と注目が集まるようになった。そして商用運行も目指すことになったが、今回の万博では見送られた。機体の安全審査に時間がかかるためだった。新技術の実用化が一筋縄ではいかない様子が改めて示された。◆自動車

をはじめとするモビリティの技術開発では、日々の成果の積み重ねが欠かせない。信頼性・安全性・耐久性・コストなど、さまざまな厳しい要件が設定されており、一足飛びの進化はあり得ない。このため技術的な難易度が高まるほど、長い目で脱炭素化で有望技術の一つとされる燃料電池車。本格普及には至っていないものの、初期の試作車公開から数えて30年近くにもわたり脈々と開発が続けられている。◆空飛ぶクルマは商用運行の見送りによって、実用化にはまだまだ数時間かかることが明らかにされた。開発各社では、技術を熟成するまで開発の情熱と資金を含む体力を維持できるのかが、成否の分かれ目になる。