

# 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  
札幌市東区北三ノ東一(郵便番号005-0001)  
電話 (011)721-4578

## 道交法の改正案が閣議決定

### クルマの自転車追い越し安全確保責任を明確化

道路交差法の改正案がこのほど閣議決定された。自転車の交通違反に対して反則金を科す「青切符(交通反則通告制度)」の導入が主な柱だが、四輪車のドライバーに対して、自転車を追いつきに「安全な速度」で進行することを罰則付きで義務付ける新たな規定が盛り込まれた。さまざまケースが想定されるため「間隔」や「安全な速度」は具体的に規定せず、警察庁が目安を定めて公表する見通し。四輪車ドライバー、自転車利用者とも、互いを思いやる気持ちで改めて求められる。

改正法の柱は「交通反則通告制度」の対象に自転車追加されたことだ。「自転車活用推進法」を契機に国土交通省や警察庁が専用の通行帯などを整備した結果、健康ブームも追い風に自転車利用者が増えた。一方で自転車に関する事故も増加傾向にあり、信号無視やスマートフォンを見ながらの運転など、悪質な違反も目立ってきた。

警察庁によると、車道での「自転車対自動車」の接触事故が多く発生している。両車が同一方向に進む際に起きた事故のうち、自転車の右側部分が追い越しをかけた自動車と接触する事故が半数以上を占める。自転車が転倒でもすれば重大事故につながる恐れがある。

#### 主な法改正項目

種別	内容	施行時期
自転車	① 交通反則通告制度(青切符)を自転車に適用	公布から2年以内
	② 車道走行する自転車の安全確保の義務化(罰則付き)	
	③ 携帯電話使用と酒気帯び運転の罰則を新設	公布から半年以内
原付	④ 「ペダル付き原付バイク」はエンジン停止時も原付扱いと明確化	公布から2年以内
	⑤ 普通仮免許の年齢要件を18歳から17歳6カ月に引き下げ	公布から1年以内
その他	⑥ 自動車保管場所標章を廃止(保管場所制度は存続)	公布から1年以内

このほか、普通仮免許の取得可能年齢を現在の18歳から17歳6カ月に引き下げる。早生まれ(1〜3月)の高校3年生が就職や進学までに普通免許を取得できるようにするのが狙いだ。また、ペダルが付いた原付バイク(モペット)について「エンジンやモーターを止めてペダルのみで走る場合も原付バイクの運転に該当する」と規定する。これまでも警察庁の通達で同じ扱いだったが、電動アシスト自転車と誤認して使う利用者も多いため、改めて法律に明記して適正な利用を促す。

### 交通安全情報

ストップ・ザ・交通事故

#### 職場における自転車ルール教育のお願い

QRコードの動画を職場教育で利用したり、個人での視聴を促すなど、是非、ご活用ください!

YouTubeに移動します。

職場における自転車の安全利用に関する教育については、管轄の警察署に御相談ください。

※過去5年(H30~R4)累計  
自転車乗車中の死傷者約3割が「通勤・退社」時に事故!

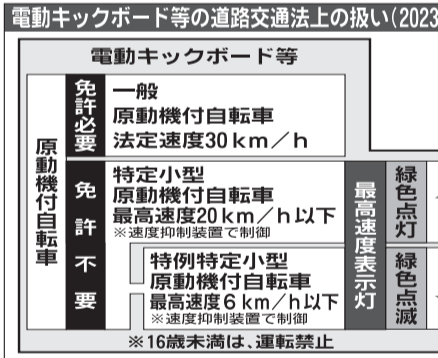
### 電子車検証明情報の印刷端末 国交省 運輸支局などに設置

国土交通省は、電子車検証のICタグに記録された情報を記載した「自動車検査記録印刷事項」の印刷端末を各運輸支局と自動車検査記録事務所の窓口(鳥取)に設置する。これにより、電子車検証のICタグに記録された検査記録の印刷が可能となり、紙の検査記録と照合しやすくなる。また、電子車検証の印刷が完了した際に、スマートフォンやパソコンで「車検証閲覧アプリ」から読み取りや出力が可能となる。印刷の完了は、電子車検証が普及するまでの間、補助的に提供するもので、少なくとも2025年末までは提供を続ける予定。

## 国交省 電動キックボードなど特定原付 6割が保安基準不適合で改善指導

規制緩和で普及し始めた電動キックボードなど「特定小型原動機付自転車(特定原付)」で、保安基準に適合しない製品が相次ぎ見つかった。国土交通省が19車種を現車確認したところ、約6割(12車種)が保安基準に適合していなかった。国交省は、製造事業者に改善を指導するとともに、利用者に対しては保安基準適合性を示す「性能等確認シール」が車体に貼付されている車両を選ぶよう呼びかけている。

国交省は、インターネットや店頭販売、シェアリングサービスなど、国内で流通している81車種の特定原付を確認し、保安基準の適合性をすでに確認した22車種(2023年10月末時点)を除いた59車種の現車確認を順次、進めている。これまでに把握した保安基準不適合箇所は「灯火器類」が多いが「速度抑制装置」や「バッテリー」もあった。利用者の不安を払拭しようと、国交省は「性能等確認制度」を22年12月に創設した。保安基準への適合性を確認した特定原付の型式をホームページで公表しているほか、車体には性能等確認シールが貼付されている。製品を購入する際、このシールの有無を確認したり、商品説明欄に「公道走行不可」などの記載がないかをよく確かめるよう注意喚起している。



### 飲酒運転根絶! 高校生メッセージ

(令和5年度コンクール入賞作品から/北海道交通安全推進委員会)

(札幌市長賞)

ちょっとまって。「少し運転するだけだから。」その「少し」で取り返しのつかない事になるかもしれない。誰かの笑顔を奪うかもしれない。絶対やめよう、飲酒運転。(北海道札幌北高等学校(定時制)1年 宮下 聖来 さん)

新規登録された道の駅や地域防災計画の改定などを踏まえ、新たに12カ所を指定した。このうち北海道では「道の駅 なるいろ・ななえ(七飯町)」「道の駅 ライスランドふかがわ(深川市)」「道の駅 しらたき(遠軽町)」の3カ所が新規に選ばれた。国交省は、2021年9月に施行された改正道路法などに基づき、防災拠点自動車駐車場制度を創設した。地域防災計画などに位置づけられた道の駅や高速道路のサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)を対象とする。

これまで道の駅366カ所、SA・PA146カ所が防災拠点自動車駐車場に指定されている。この区分が新設された。しかし、同じような外観の電動キックボードでも、一定の基準を満たした特定原付と、従来の「一般原動機付自転車(原付)」に分かれ、守るべきルールも異なる。また、「電動アシスト自転車」として売られている複数の製品にも、保安基準不適合が確認されているという。国交省は現車確認に基づく製造事業者への指導を続ける一方、関係官庁や関連事業者と連携し、特定原付の安全確保や事故防止に向けた広報活動に取り組む考えだ。

## 国交省 防災拠点駐車場に 道の駅12カ所追加 道内は新たに3カ所

国土交通省は、広域災害の応急対策拠点「防災拠点自動車駐車場」として、新たに「道の駅」12カ所の駐車場を追加指定すると発表した。全国の防災拠点自動車駐車場はこれで512カ所となる。災害発生時には、防災拠点としての利用以外を禁止・制限できるほか、被災者支援などに活用できるような施設の活用基準を緩和できる。

# 北海道から考える「2024年問題」

## 国交／経産省 物流効率化でシンポジウム

物流の停滞が懸念される「2024年問題」の要因の一つとされるトラックドライバーへの残業規制が4月1日から適用される。国土交通省と経済産業省は、物流の効率化対策を考えるシンポジウムを札幌市内で開催した。写真は、都市間の距離が長い北海道特有の物流課題を解決するため、全道127カ所の「道の駅」を活用した中継輸送の導入や、業種の枠を超えた共同配送の在り方などを議論。全国に先駆けて新たな「共同輸送システム」を構築していく方向性を確認した。

シンポジウムは、国交省北海道開発局と北海道運輸局、経産省北海道経済産業局の共催。道内の物流事業者や荷主らと今後の対策を考える「北海道物流WEEK(ウィーク)」(2月19～22日開催)の一環として行われた。

共同配送は異業種・他地域との連携がカギ

野村総合研究所の調査によると、このまま何も対策を講じない場合、北海道では2030年に27%の荷物が運べなくなるとの試算がある。その一方で、企業や業種の垣根を越えた共同輸送・中継輸送の輪が広がり、積載率が改善されれば、輸送量不足はほぼ解消できるとの見通しも出された。

同研究所アーバンインベシジョン



### 中・大型トラック 高速道の制限速度 90キロメートルに引き上げ

政府

政府は、中・大型トラック(車両総重量8トン以上)の高速道路の最高速度を時速80キロメートルから90キロメートルに引き上げる政令案を閣議決定した。4月1日から施行する。トラック運転手不足が懸念される物流業界の「2024年問題」対策として、政府がまとめた施策の一つ。警察庁の有識者検討会は23年末、時速90キロメートルまでの安全性能が保証されるため、法定速度を上げて交通の安全に大きな影響はないとの結論を出した。

労働基準法の改正で今年4月から運転手の時間外労働が年間960時間までに制限されるため、物流の停

**毎月15日は**  
**道民**  
**交通安全の日**

滞り懸念されている。政府は速度アップにより、輸送の効率化を図る考え。

1月から実施したパブリックコメントでは賛同意見のほか「時速100キロメートルまで引き上げるべきだ」「事故被害が重大化するのを引き上げるべきではない」など36件の声が寄せられた。

コンサルティング部の小林一幸グループマネージャーは「北海道では同業種同士の共同配送が着実に進んでいる。今後は発着地点の異なる異業種や他地域と連携していくことが重要で、物流の大幅な効率化が実現できる」と説明した。

道内では道の駅などを活用した中継輸送の実証試験も進んでいる。北海道開発局道路計画課の担当者、全道に127カ所ある道の駅に加え、広い場所を確保できる除雪ステーション(全道134カ所)や非常駐車帯・チェーン着脱場(同211カ所)などにも中継ポイントを置き、通行止めなどが発生した場合も円滑に中継輸送が行えると説明。物流の効率化に向け、インフラ整備の重要性を強調した。

さらに、札幌市と稚内市のほぼ中間に位置する名寄市の加藤剛市市長は、名寄インターチェンジ(IC)周辺に道の駅と似た機能を備える新しい物流中継拠点施設を整備する構想を明らかにした。加藤市長は「官民一体で新たな取り組みを共創し、具現化していきたい」と意欲を述べた。

「スーツアクター」という仕事をご存じだろうか。特撮ドラマなどで着ぐるみを着てヒーローや怪獣を演じる役者さんのことだ。この代表作の一つである「ウルトラマン」のスーツを着ていた方が特撮の魅力を語っていた。

彼の素顔は子供の夢を壊さないように、ドラマでは登場しない。ただ、放送から50年以上が経過し、特撮イベントを開くと、彼のサインを求めると列が長かった。当時の子供は60歳を超え、スーツアクターの素顔に感激と感謝。彼は81歳で、特撮の「伝道師」と呼ばれている。ウルトラマンでは科特隊車の「コルベア」も好きだった。

「ひびき」

交通遺児育英会(石橋健一会長)は、4月1日から新たな学業支援を開始する。「英語検定(英検)試験費用補助」(全額補助・給付)と浪人生が対象の「進学支援金」(貸与)の2件で、これらを通じて交通遺児らの社会での活躍を後押しする。

英検の試験補助は、保護者の強い要望を受け追加した。英検は認定された技能(級)によって、受験先の大学の調査書や英語の試験が加点されたり、入学後の科目単位が認定されるほか、就職にも役立つことから、支援を行う。対象の英語検定は、国公立、私立大学424校が採用する①実用英語機能検定②TOEIC③TOEFL④GTEC⑤IELTS⑥TEAP⑦Cambridge Englishの7種とする。

進学支援金は、現役受験で結果を残せなかった大学や専門学校を目指す浪人生が対象。予備校通学などで多額の出費が伴う半面

「2024年問題」の影響、秋から冬にかけて表面化か

北海道開発局の小島吉量次長は、主催者あいさつで「物流の問題はまったなしの状況。効率的な配送を実現するために、輸送業者や荷主、消費者がそれぞれの立場を越えて協業していかなければならない」と述べ、製造・卸売・小売業など業種の枠を超えた連携強化に期待を込めた。北海道経産局の岩永正嗣局長は、インターネットを活用した協業型の輸送手段「フィジカルインターネット」の重要性を強調し、「北海道は物流改革のモデルになり得る」とあいさつした。

登壇した北見工業大学地域未来デザイン工学科の高橋清教授は、全国の約2分の1のトラック事業者が残業時間の上限を超えるドライバーを抱えていると指摘。「2024年問題の影響で、早ければ今年の秋から冬にかけて、物流の状況が厳しくなる」と予想されている。北海道は特にその影響が懸念されるが、中継輸送・共同輸送を推進することが課題解決の糸口となる」と打開策を説明した。2日間にわたるシンポジウムには、オンラインを含め総勢750人の関係者が参加した。

交通遺児育英会、英検受験と浪人生の進学支援

4月から給付・貸与制度拡充

「頼れる支援がない」との事情に合わせて新設する。貸与は同支援の対象となった初年度1回に限る。金額は40万～80万円の間で選択できる。

「2024年問題」の影響、秋から冬にかけて表面化か

北海道開発局の小島吉量次長は、主催者あいさつで「物流の問題はまったなしの状況。効率的な配送を実現するために、輸送業者や荷主、消費者がそれぞれの立場を越えて協業していかなければならない」と述べ、製造・卸売・小売業など業種の枠を超えた連携強化に期待を込めた。北海道経産局の岩永正嗣局長は、インターネットを活用した協業型の輸送手段「フィジカルインターネット」の重要性を強調し、「北海道は物流改革のモデルになり得る」とあいさつした。

**交通遺児給付金・見舞金等の募集(お知らせ)**

北海道交通安全推進委員会

北海道交通安全推進委員会では、交通事故により父母等を失った方または重度後遺障害となった父母等が就労できない家庭にある方のうち、乳幼児から中学生・中等教育学校生(前期)までの方を応援するための給付金を支給するほか、父母等を失った日から1年以内で、かつ父母等を失った日において18歳未満の方に、お見舞金をお渡ししています。

詳細や必要書類等は必ずホームページ等(<https://www.slowly.or.jp>)でご確認願います。

**「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

旭川 北見 札幌 帯広 室蘭 函館

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)



札幌

室蘭

第724号

# 道内次世代公共交通への挑戦

## 冬季自動運転の課題

路線バスなど従来型の公共交通が危機に瀕する中、新たなモビリティ技術に活路を見出すとする動きが道内で活発化している。その一つが地域の限られたエリアを無人で走行する自動運転バスだ。現在はマクニカ(横浜市)やソフトバンク子会社のポードリー(東京都)が実証試験に加わり、自治体の事業を支援。国も2023年4月に道路交通法の一部を改正し、遠隔監視のみで公道を無人走行する「レベル4」の拡大を目指している。

札幌近郊の当別町(後藤正洋町長)は、23年11月にマクニカと包括連携協定を締結。将来予想される公共交通部門の人手不足を見据え、自動運転バスの通年運行を早期に目指す方針で一歩前進した。

当別町では、マクニカが実証試験に加わり、自治体の事業を支援。国も2023年4月に道路交通法の一部を改正し、遠隔監視のみで公道を無人走行する「レベル4」の拡大を目指している。

冬季自動運転の課題は、道路の凍結や積雪によるセンサーの誤作動や、急凍による路面凍結によるブレーキの効き目不足などがある。また、道路の凍結や積雪によるセンサーの誤作動や、急凍による路面凍結によるブレーキの効き目不足などがある。

北海道で「レベル4」の通年走行を実現するためには、雪道の「除排雪」も大きな課題の一つだ。実証に関わるマクニカ官公庁ソリューション推進室の田中義一氏は「冬の運行には自治体側の除雪、排雪の協力が欠かせない」と強調する。町企画部事業推進課は「マクニカに全面的に協力し、通年運行を早期に実現したい」と話し、民間企業とともに次世代の公共交通事業を確立していく強い意志を示す。



除排雪が行き届いた路面。当別町は現在の無料シャトルバス(手前)から自動運転EVバス(奥)への転換を模索する。JRRロイスタウン 駅で1月撮影

## 自動車保険「過度な便宜供与」制限へ議論スタート

# 代理店兼業の是非も

金融庁

金融庁は、一部の自動車販売会社と損害保険会社の間で横行する「過度な便宜供与」といった商慣習を見直す議論を始める。「保険代理店の兼業の是非」も話し合う方針だ。金融審議会(事実上金融担当相の諮問機関)か、有識者会議を新設して議論に入る方向で最終調整に入った。

ビッグモーター(東京都多摩市)の自動車保険金の不正請求問題では、修理車を多く紹介してくれた損保に一定数の自動車損害賠償責任(自賠責)保険を割り振るパターン

この背景には、大手自動車販売会社の大半が保険代理店を兼ねていることがある。過大な保険金請求があるにもかかわらず、損保側が疑義を目をつ

「過度な便宜供与」の一つだ。

制度が浮き彫りになった。これ自体は違法ではないが、ビッグモーターの工場の整備品質に問題があることを知りながら、損害保険ジャパンが修理車の紹介を続けたことが、保険契約者保護の観点から保険業法上、問題があるとされた。「過度な便宜供与」の一つだ。

兼業制度を維持したまま、公正な保険制度を維持するには「過度な便宜供与」を制限する必要があると金融庁は考えている。

また、保険業法の第294条では、代理店に対して「体制整備義務」などを課している。この中で「不適切なことを明確にすることも選択肢の一つ」とする専門家もいる。

輪駆動)を使用。オペレーターが車内に取り付けられたタッチパネルで車両を操作し、緊急時は手動運転に切り替える「レベル2」をテストした。ガマ社製の運行管理システムは、地球測位航法衛星システム(GNSS)の位置情報からルート把握し、車体に取り付けられたセンサーで、雪などの障害物や車、歩行者を検知して走る。センサーラインなどによって車道の位置が特定できるため、雪道の走行や停止の問題は生じない。マクニカなどによると、動線の誤差は「わずか数センチ程度」と高い精度を誇る。

同社が積雪寒冷地の公道で冬季に実証試験を行うのは22年の岩見沢市に続く2回目。通年運行の実現に向け、センサーが道路上の雪を「障害物」と認識し急停車してしまうことや、暖房を使用した際に低下するバッテリー性能などのデータ収集を急いでいる。今冬の実証試験では、夏場の試験よりも4.5倍遅い時速15km/hで公道を走行。圧接アイスバーンの雪上を走りながら、道路脇に積み上げられた雪山を検知するセンサー

は、保険の募集人(代理店など)が契約者に対して保険料の割引など「特別な利益の提供」を禁じている。例えば、ここで「代理店」という言葉を明記し、代理店に対して「特別な利益の提供」を禁止する法改正につながる可能性もある。この場合は「特別な利益の提供(＝過度な便宜供与)」が具体的にどういうものかの議論も重要になる。保険料の割引、割戻が該当することは保険業法には書かれているが、それ以外に明確にはなっていない。

また、保険業法の第294条では、代理店に対して「体制整備義務」などを課している。この中で「不適切なことを明確にすることも選択肢の一つ」とする専門家もいる。

## 内部通報制度見直し 2割が「後悔」 認知は半数の実効性向上へ検討会

消費者庁

消費者庁は、公益通報者保護法に基づく「内部通報制度」を見直す。同庁の調査によると、回答者の半数が制度を「知らない」と答え、通報者の2割弱が「後悔している」と答えた。同庁は検討会を設け、内部通報制度の認知度や実効性を高めるための具体策を議論する考えだ。

内部通報制度は、社員などから勤務先の法令違反に関する相談や通報を受け付け、調査の上で是正する制度。2022年6月の改正公益通報者保護法により、従業員301人以上の企業に体制整備が義務づけられている(300人以下が努力義務)。

消費者庁が就業者1万人(有効回答)に調査したところ、制度について「よく知っている」「ある程度知っている」との回答は全体の約4割にとどまった。大手企業ほど「よく知っている」の回答割合は上昇する

登録申請手順をYouTubeで公開

北海道運輸局は、来庁者の多い札幌運輸支局の混雑緩和を図るため、登録申請の手順を紹介する映像を動画共有サービス「YouTube」の公式チャンネルで配信している。支局内の実際の動線をたどりながら、手続き完了までの流れをわかりやすく解説。年度替わりの繁忙期であることから、利用者に動画の事前視聴を呼びかけている。

動画では、申請書の書き方や窓口での提出方法、ナンバープレートの返納・変更の仕方など、新しい自動車検査証を受け取るまでの手順を解説。書類提出後の処理状況の確認は、待合室のモニター以外にスマートフォンでも確認できることを紹介している。

自動車技術安全部は「動画の配信を通じて、申請者の負担軽減と窓口の混雑緩和につなげたい」としている。

札幌運輸支局

伝言板

F1(フォーミュラ・ワン)の2024年シーズンが開幕し、3月にバーレーンで行われた開幕戦では、ホンダが技術支援するオラクルレッドブルレーシングのマックス・フェルスタッペン選手が優勝。昨シーズンの強さを維持する状況を見せつけた。

今年のF1は過去最多の全24戦が予定されている。バーレーンを後にしたF1サーカスは、サウジアラビア、オーストラリアを経て、4月第1週は日本での開催。これまで秋に行われてきたが、初の春開催。3月30日には東京でEVレース「フォーミュラE」が開催されたこともあり、ファンにはたまらない春のレースウィークとなる。

「を受けた」などだった。

消費者庁は1月19日、ダイハツ工業の認証不正問題を受け、同社に対して公益通報者保護法に基づく行政指導を行った。内部通報体制の見直しや6カ月をめぐり運用状況の報告を求めた。同社の第三者委員会によると、同社の内部通報制度は一定程度機能しているものの「会社の対応を見える化するなど、同制度の信頼性を向上させる取り組みが必要」と指摘した。消費者庁はこうした不正事例や調査結果を踏まえ、内部通報制度の見直しを進めることにした。

【用語解説】公益通報者保護法 従業員が勤務先の不正行為を通報したことを理由とする、解雇や降格、不自然な異動などの不利益な取り扱いは保護されるための条件を定めたもの。2022年6月施行の改正法で、従業員が301人以上の事業者が内部通報窓口の設置と内部規定の策定などを義務づけた。同法上、保護対象となる通報者の範囲は、従業員(派遣社員やアルバイトなども含む)、役員、退職者(退職して1年以内の従業員)。公益通報の対象となる通報先は、勤務先、行政機関、報道機関とする。

# 国土交通省が自家用有償旅客運送制度改革案

国土交通省は、自家用有償旅客運送制度改革案をこのほど公表した。ダイナミックプライシング(変動料金制)を導入するとともに、タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送の登録車両を配車サービスに活用できるようにすることなどを盛り込んだ。パブリックコメント(意見募集)、関連通達の改正などを経て4月に公布・施行する予定だ。

自家用有償旅客運送の実施主体である自治体やNPO(非営利組織)法人などは、利用者から收受する対価について「5割増を上限、5割引を下限」として柔軟に設定できるようにする。

ダイナミックプライシングを導入する際は①対価の額をリアルタイムに変動させる②対価の額が変動する時間帯や要件をあらかじめ決定する③のいずれの手法でも可能だ。国土交通省は、自家用有償旅客運送の対価の目安を「タクシー運賃の約8割」と提示している。一定期間における対価の総額は「実費」の総額の範囲内でなければならず、3カ月ごとに確認する。

また、タクシー事業と自家用有償旅客運送の実施主体者が共同で配車サービスを行えるようにする。観光地や過疎地でのタクシーの補完として自家用有償旅客運送の登録車両とドライバーを活用する。

共同運営の配車サービスで收受する対価は「タクシー運賃と同額」とした上で、実費相当額の約8割を市町村やNPO法人などが收受し、約2割は地域公共交通の利便性向上などに充てる。

有識者や地域の公共交通事業者などで構成する「地域公共交通会議」の運営手法も見直す。自家用有償旅客運送の導入にあたり、同会議で約2カ月協議しても結論が出ない場合には、協議内容を踏まえて首長の責任で判断できるようにする。

医療の広域化などを踏まえ、運送導引が正式に決まった。しかし、伊藤忠がその狙いについては詳しく説明していないことから業界では憶測が広がっている。

区域も柔軟化し、発着地いずれかが運送区域内であればよいこととする。また、隣接する複数の自治体で共同で自家用有償旅客運送を行うことも認める。

国土交通省では、過疎地や観光地における移動手段の確保や利便性の向上などを目的に、同制度の見直しを進めている。昨年末には、自治体などからの受託で株式会社自家用有償旅客運送に参画できるよう制度を見直した。

## 軽商用EVの投入本格化

### 日本でのEV本格普及の足がかりとなるか

国内で軽商用電気自動車(EV)の投入が本格化する。2023年12月に三菱自動車から「ミニキャブEV」を発売、ホンダは今春「N-VOA Ne: (エヌバンイー)」を発売する。カーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)の達成に向け、配送事業者などが走行時に二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)を排出しないEVに切り替え始めている。軽商用EV(バンタイプ)市場は、30年度には現在の10倍以上となる年間10万台規模の需要が見込まれる。法人向けとして、まとまった台数を導入できる軽商用EV。日本のEV普及の足がかりとなるか。

配送事業者では、日本郵便が東京都を中心とした近距離輸送エリアで

「モバイルパワーバッテリー」を8個搭載

ヤマト運輸とバッテリー交換の有用性など検証

○バッテリー交換するだけのため充電時間不要

△航続距離は約75km。充電式EVに比べ、満充電での航続距離が短い

「モバイルパワーバッテリー」を8個搭載

ヤマト運輸とバッテリー交換の有用性など検証

○バッテリー交換するだけのため充電時間不要

△航続距離は約75km。充電式EVに比べ、満充電での航続距離が短い

「モバイルパワーバッテリー」を8個搭載

ヤマト運輸とバッテリー交換の有用性など検証

○バッテリー交換するだけのため充電時間不要

△航続距離は約75km。充電式EVに比べ、満充電での航続距離が短い

「モバイルパワーバッテリー」を8個搭載

ヤマト運輸とバッテリー交換の有用性など検証

○バッテリー交換するだけのため充電時間不要

△航続距離は約75km。充電式EVに比べ、満充電での航続距離が短い

「モバイルパワーバッテリー」を8個搭載

ヤマト運輸とバッテリー交換の有用性など検証

○バッテリー交換するだけのため充電時間不要

△航続距離は約75km。充電式EVに比べ、満充電での航続距離が短い

「モバイルパワーバッテリー」を8個搭載

ヤマト運輸とバッテリー交換の有用性など検証

○バッテリー交換するだけのため充電時間不要

△航続距離は約75km。充電式EVに比べ、満充電での航続距離が短い

「モバイルパワーバッテリー」を8個搭載

ヤマト運輸とバッテリー交換の有用性など検証

○バッテリー交換するだけのため充電時間不要

△航続距離は約75km。充電式EVに比べ、満充電での航続距離が短い

「モバイルパワーバッテリー」を8個搭載

ヤマト運輸とバッテリー交換の有用性など検証

○バッテリー交換するだけのため充電時間不要

△航続距離は約75km。充電式EVに比べ、満充電での航続距離が短い

「モバイルパワーバッテリー」を8個搭載

ヤマト運輸とバッテリー交換の有用性など検証

○バッテリー交換するだけのため充電時間不要

△航続距離は約75km。充電式EVに比べ、満充電での航続距離が短い

「モバイルパワーバッテリー」を8個搭載

## 「下請け」は時代遅れ

### 中小企業の価格転嫁徹底 求め提言書

自民党の中小企業・小規模事業者政策調査会と競争政策調査会は、中小企業の価格転嫁徹底を求める提言書を岸田文雄首相にこのほど提出した。この中で、下請法に基づく「下請け」の名称について、発注者に対して「下請け」の名称を「構造的な価格転嫁を実現していくことが必要」と強調した。

提言では、日産自動車が取引先に支払う代金を不当に引き下げたとして公正取引委員会に報告されたことを念頭に、大企業による「下請けいじめ」を「到底看過できない」と指摘。雇用の7割を占める中小企業の賃上げに向け、「構造的な価格転嫁を実現していくことが必要」と強調した。

同様の考えだ。電欠になると業務に支障が出てしまうため、十分な航続距離を確保していく。

三菱自は、ユーザーを対象に調査を実施。1日の走行距離が「90キロ」と答えたユーザー数は8割以上になった。今回は車両価格を据え置くことも考慮して、航続距離は180キロとした。搭載バッテリーの容量は従来モデル比約1.2倍の20キロ時だ。

航続距離を延ばすにはバッテリーの容量、性能が重要となるが、バッテリー容量は充電時間にも大きく関わる。充電時間を不要とするバッテリー交換式軽商用EVも、実用化への検証が進む。ホンダでは、「N-VAN(エヌバン)」をベースに、「N-VAN」を用いたバッテリー交換式EVを開発。23年11月からヤマト運輸と実用性などの検証を続けている。バッテリー交換式は充電時間が不要なことが利点だが、同車両では航続距離が75キロにとどまる。ホンダは充電式とバッテリー交換式の2タイプの軽商用EVで「ユーザーの要望に応じた商品提供できるようにしたい」(担当者)と考える。

社会インフラの一つである軽商用車。EVシフトを背景に新興メーカーの参入もみられる。日本の自動車メーカーはこれまで培ってきたネットワークを生かし、軽商用EVの普及を進める。日本のEV本格普及の足がかりとなるか。

その上で、「下請け」の名称見直しとともに、政府が昨年まとめた労務費の転嫁に関する指針の徹底を産業界に要請するよう求めた。首相は面会で、下請法改正の可否を含めて検討すると応じたという。

米アカデミー賞で、宮崎駿監督の「君たちはどう生きるか」が長編アニメーション賞を、山崎貴監督の「ゴジラ-1.0(マイナースワン)」が視覚効果賞を獲得した。山崎監督の受賞はアジア映画で初の快挙になる。◆視覚効果(VFX)は、今の映画づくりに欠かせない。しかし、この分野は長年、予算も人も潤沢なハリウッド映画がけん引してきた。過去の受賞作も「スター・ウォーズ」「ロード・オブ・ザ・リング」など名高い大作が並ぶ。◆低予算かつ少人数の中で、いかにハリウッドをうならせる作品に仕上げられたのか。その秘密の一つが、ソフトウェアの製作スタイルのようだ。監督やスタッフの距離を近づけ、効率的に改良や修正を加え、こだわり抜いた映像を生み出した◆条件が限られる中で最良の作品を作ることは、日本のものづくりに通じると感じた。日本メーカーは逆境の中でも、一つひとつ改善を積み重ね、より良いものを目指してきた。◆これが世界で通じる「メイド・イン・ジャパン」のブランド力の源泉だ。日本車はそれを体現するものの一つだろう◆今の自動車産業は新興勢力の勢いが増し、日本が後れを取る場面も出ている。こうした逆境の中でも、本来の強みを磨き続けていけば、必ず勝ち残れるはず。そんなエネルギーをゴジラからもらった気がする。



その上で、「下請け」の名称見直しとともに、政府が昨年まとめた労務費の転嫁に関する指針の徹底を産業界に要請するよう求めた。首相は面会で、下請法改正の可否を含めて検討すると応じたという。