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（郵便番号〇〇〇―〇〇〇）
電話（〇一一）七二一―四五七八

過去5年「生活道路」で3.4万人死傷
法定速度引き下げ周知へ
警察庁

地域住民が利用する幅5・5㍍未満の「生活道路」で2021～25年に起きた交通事故で、計約3万4000人が死亡したり重傷を負ったりしていたことが9月10日、警察庁のまとめで分かった。高齢者や子供は、歩行中や自転車乗車中の被害が多かった。

生活道路の法定速度は9月1日から時速30㌔に引き下げられたが、周知が課題となっている。同庁は9月21日から30日までの「秋の全国交通安全運動」で広報啓発に取り組んだ。

同庁が全国の生活道路で過去5年間に起きた交通事故を集計したところ、3万3332件の重大事故があり、死者は2149人、重傷者は3万2113人に上った。

生活道路は幅5・5㍍以上の道路と比べて歩行者と自転車が事故に遭う割合が約2倍で、高齢者の3分の2、小学生の95%が歩行中か自転車乗車中だった。同庁は「『生活道路は人が優先』を徹底してほしい」としている。

同庁は、23年から努力義務となっている自転車ヘルメットの着用率の調査結果も公表。6月の平日に全国の駅前などで計約5万人を調べたところ、平均着用率は24・4%で、昨年同期より3・2㌽向上した。

都道府県別では福井、愛媛、大分が60%を超え、中でも福井は昨年比約35㌽の大幅増。全国的に改善しており、10%以下だったのは滋賀と大阪の2府県だった。

違反歴ある高齢ドライバーの「運転技能検査」を厳格化
警察庁

警察庁は、違反歴がある75歳以上のドライバーに義務付けている「運転技能検査」を、厳格化する方針を示した。高齢ドライバーのアクセル・ブレーキの踏み間違い事故が多い現状を踏まえ、検査の課題に「方向転換」を追加する。また、「一時不停止」に関しても、減点基準を大幅に引き上げる。検査内容を厳しくすることで、高齢者の交通事故の防止につなげる考えだ。

免許更新時に課せられる運転技能検査は2022年から施行されている。75歳以上の高齢者で、免許更新前の一定期間、信号無視や踏切不停止などの違反行為を行った者が検査の義務を負う。

警察庁が実施した追加調査によると、検査合格者の交通事故件数が、検査対象外の同世代の事故件数と比べて2倍以上となっており、検査のさらなる厳格化が必要な状況であるとした。

運転技能検査の項目に、新たにアクセル・ブレーキを正しく踏めているかを確認するための方向転換を追加する。また、追加調査で「一時停止」で減点されていたドライバーが多いことを踏まえ、交差点に進入するまで一時停止をしない一時不停止における減点基準を大幅に引き上げる。検査で一時停止に失敗したドライバーは、不合格とする。

警察庁は、27年度中の見直しを見込んでいる。

「北海道運輸局安全プラン2030」を策定
事業用自動車の事故削減へ

北海道運輸局（石塚智之局長）は、トラックやバスなど事業用自動車の事故削減に向け「北海道運輸局安全プラン2030」を策定した。積雪寒冷地の冬期事故対策など北海道特有の重点課題を掲げ、24時間死者数などで独自の事故削減目標を設定した。行政と事業者、利用者が一体となった「オール北海道」で安全対策を推進する。

同プランは、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2030」を踏まえつつ、北海道の地域特性や事故実態に対応する地域版行動計画として策定した。2026～30年度を計画期間とする。

北海道の重点課題として4点を掲げた。「積雪寒冷・凍結路面に対応した安全対策の徹底」では、車輪脱落事故を代表とする冬期事故対策の推進や冬道に配慮した運転者教育・運行管理などに取り組む。「長距離・過疎地域運行における疲労・健康起因事故対策」では、自動点呼などを活用した運転者の健康状態を踏まえた点呼や健康診断後のフォローアップなどを行う。「観光需要増大期における監査や車安全確保」では、観光シーズンにおける監査や車内事故防止対策の強化のほか、繁忙時期に対応した安全管理や運転者教育の徹底なども図る。「貨物軽自動車運送事業者の急増に伴う安全管理の底上げ」では、貨物軽自動車運送事業に対する新たな安全規制の周知徹底や安全管理者の講習受講と選任、適性診断受診の徹底などを推進する。

北海道独自の事故削減目標も設定した。全体目標では、24時間死者数は6人以下、重傷者数は95人以下、人身事故件数は590件以下、飲酒運転はゼロを目指す。各業態の個別目標では、バスは車内事故件数を11件以下、貸切バスは乗客の負傷事故件数をゼロ、タクシーは出会い頭衝突事故件数を41件以下、トラック（軽除く）は追突事故件数を55件以下、軽貨物は追突事故件数を25件以下に定めた。

運行管理者や運転者をはじめ、自動車運送に関わるすべての人の行動変容を促し、行政機関と関係団体、事業者、利用者が一体となって安全対策を推進する。

北海道運輸局は、安全プランの周知と定着を図りながら、さらなる事故削減と輸送の安全確保に取り組む。

北海道の事故削減目標

＜全体目標＞

指標	北海道	（参考）全国
24時間死者数	6人以下	225人以下(0.31人/億km以下)
重傷者数	95人以下	1,740人以下(2.39人/億km以下)
人身事故件数	590件以下	16,500件以下(22.68件/億km 以下)
飲酒運転	ゼロ	ゼロ

＜各業態の個別目標＞

業態	主な措置	北海道	（参考）全国
バス	車内事故件数	11件以下	85件以下(3.23 件/億km以下)
貸切バス	乗客の負傷事故件数	ゼロ	20件以下(2.16人/億km以下)
タクシー	出会い頭衝突事故件数	41件以下	950件以下(17.21件/億km以下)
トラック(軽除く)	追突事故件数	55件以下	2,380件以下(4.12件/億km以下)
軽貨物	追突事故件数	25件以下	970件以下(16.52件/億km以下)

出典：北海道運輸局安全プラン2030（https://wwwtb.mlit.go.jp/hokkaido/content/000380015.pdf）から一部抜粋して作成

ながら・居眠り運転、検知義務化へ
2031年新型車に適用、国交省方針

国土交通省は国産車と輸入車を対象として、ドライバーのスマートフォンを操作しながらの脇見運転や居眠り運転を検知し警告する「ドライバーモニタリングシステム（DMS）」の搭載を義務化する方針を固めた。9月に省令を改正し、2031年から新型車に適用し、33年には既存モデルの継続生産車にも搭載を義務付ける。


「ながら運転」による重大事故が増加傾向にある（イメージ）

欧州では既に販売車への搭載が義務化された。国内メーカーも実用化しており、国交省は一層の普及を目指す考え。

国交省によると、DMSは、車内カメラなどでドライバーの視線やまぶた、ハンドルの動きなどを検知し、異常があれば警報音やハンドルの振動で知らせるシステム。義務化の要件として、脇見運転の場合、時速20～50㌔で6秒間、時速50㌔以上で3・5秒間、前方から視線をそらすと作動し、居眠り運転は時速70～130㌔の一定の水準で検知すると定める。

DMSの新国際基準が3月、日本も参画する国連の自動車基準調和世界フォーラムで採択された。9月の発効に合わせ、国交省は道路運送車両法の保安基準を改正する。

国交省は20年に脇見運転や居眠り運転検知のDMSガイドラインを策定し、メーカー各社に開発、普及を促していた。トヨタ自動車やスバル、マツダなどが一部車種に搭載している。

警察庁によると、スマホ使用などの「ながら運転」が要因となり発生した死亡・重傷事故件数は25年に148件に上る。23年が129件、24年が138件で、近年は増加傾向にある。

今年3月には三重県内の新名神高速道路で、大型トラックが渋滞の車列に追突し、子ども3人を含む6人が死亡。自動車運転処罰法違反（過失運転致死）罪に問われた運転手は動画投稿アプリを見ながら運転し、約13秒間脇見していたことが公判で明らかになっている。

北海道交通安全推進委員会からのお知らせ
～夜光反射材等を身につけましょう～



これからの季節は、夕暮れが早くなり、ドライバーからは歩行者が見えにくくなりますので、普段から「ここにいるよ」の合図として、外出時は明るい服装を心がけるとともに、反射材用品（リフレクター）やLEDライト等を身につけるなど目立つ工夫をして、交通事故に遭わないようにしましょう。

交通安全DVDの貸出

社内等での交通安全研修に活用いただけるDVDを無料で貸し出しています。運転者、冬道、飲酒運転根絶など、各種テーマに対応しておりますので、お気軽にお問合せください。



▽お問い合わせ
北海道交通安全推進委員会
電話（011）221―6666
https://www.slowly.or.jp

「制作協力 日刊自動車新聞」

「2026年度交通政策白書」を公表

交通空白地域は家族送迎という負担増

政府

政府が公表した「2026年度交通政策白書」によると、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）実施団体数は、25年度が865件と過去最多となった。公共交通機関が乏しいエリアや観光客向けの需要が高い地域で導入が進んだ。一方、「交通空白」地域では、家族送迎による負担増といった「見えない壁」によって機会損失が生まれており、早期の解消が必要であるとした。

25年の運転免許保有者数は8151万人となり、ここ数年、減少傾向にある。乗用車の保有台数が横ばいで推移していることと、高齢者の免許返納が増加していることなどが要因とみられる。

自動車運送事業者数は、トラック6・2万者、タクシー1・8万者、貸し切りバス0・3万者、乗り合いバス0・2万者で、このうち95％超が中小事業者だった。全て前年から減少に転じており、特に地方の事業者は、乗客の確保と事業の効率化双方で対応が必要な状況だ。

少子高齢化による需要減や運転者不足などで地域の生活交通の維持が困難となる中、公共交通システムの一つとして、市町村などが主体的に計画し運行する「コミュニティーバス」や、利用者の要望に応じて、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー「デマンド交通」の導入が進んでいる。24年度末時点で、全国1440市区町村でコミュニティーバスが、666市町村で乗合タクシーが導入されている。また、交通が不便な地域で、住民、観光客などを運送する公共ライドシェアは、25年度末で865団体で実施されている。

交通空白は「家族送迎負担による時間や就業機会の逸失、移動手段の制約による地方誘客、観光消費の逸失など多岐にわたる『機会損失』や『国民負担』を招く『見えない壁』」であるとし、早期に解消する必要があるとした。

交通空白の解消に向け、今年6月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」を成立させた。スクールバスや病院、観光施設の送迎車で地域住民を輸送できるよう改正した。地域が持つ既存設備も活用し、全国に約2000カ所ある交通空白地域を27年にはゼロを目指す政府目標達成を目指す。

インバウンド需要の拡大で、交通の在り方も見直しが必要になってきている。25年の訪日外国人旅行者数は前年比16％増の4268万人となった。訪日客の移動手段をみると、6割以上が「鉄道」を選択しており、次いで「バス」を選択する人が2割強となった。関東や近畿といった大都市圏では鉄道移動を選ぶ人が大半だったが、東北や四国などではバス移動が最多で、沖縄では「レンタカー」を選択する人が最も多かった。外国人利用者に対応するため、電車・バス車内で英語や中国語などの主要言語を併記したり、支払いの電子決済導入などを早期に進める必要があるとした。

被災者の「足」確保に奔走

支援団体が自動車業界に協力呼び掛け

「貸し出す車両が圧倒的に足りない」―。被災者に車両を無料で貸し出す活動を15年続ける団体が窮地に陥っている。今年は災害が多発し、貸し出す車両や活動資金が足りないのだ。団体の代表は「車を仕事にされている業界だからこそ、自動車ユーザーが困っている時に手を差し伸べる取り組みにぜひ、参加して欲しい」と呼び掛けている。

この団体は、日本カーシェアリング協会（宮城県石巻市）。東日本大震災をきっかけに活動を始めた。「日本」と名乗りながら石巻市に本部があるのはこのためだ。代表の吉澤武彦さんは兵庫から宮城へ移住し、現地で結婚もした。普段はボランティアドライバーが寄付車両で地域の移動制約者を運んだり、寄付車両を福祉関係者や生活困窮世帯へ貸し出す活動などをしている。

「災害サポート・レンタカー」は協会の〝祖業〟とも言えるもので、被災地へ駆けつけ、寄付車両を被災者へ無料で貸し出す。熊本地震（2016年）や九州北部豪雨（17年）など数多くの出動実績を重ね、ノウハウを積み上げてきた。24年の能登半島地震では約500台の車両をかき集め、延べ5000件以上の貸し出しを行った。

今年は熊本地震のほか、鹿児島や栃木、群馬、千葉、北陸で水害が相次ぐ。千葉豪雨では柏市や大網白里市の協力を得て市役所などに貸し出し拠点を設け、600件以上の申し込みを受け付けたが、まだ80台ほどしか車両を用意できていないという。

吉澤さんは、団体活動の傍ら、日本自動車販売協会連合会や日本中古自動車販売協会連合会、日本自動車連盟などの団体支部、自動車関連企業などに車両の提供や活動資金の寄付を依頼してまわる。「街のクルマ屋さんで下取りした車や、代車として使っている車を1台でも寄付してくれれば、車をなくして困っているユーザーが本当に助かる。費用面から車検を通そうか迷いながら保管している車両もあり、タイヤやバッテリーなどのパーツや活動資金でもありがたい」という。

特に地方部などでは、被災直後から災害ゴミの運搬や役所・病院への往復などに車が欠かせず、車を失って途方に暮れる被災者も少なくない。災害が多頻度化・激甚化する中、「災害サポート・レンタカー」を持続可能な形で全国へ広げていくのが吉澤さんや職員の目標だ。



ガソリンスタンド経営多角化のワークショップを開催

北海道経産局など

北海道経済産業局と北海道国立大学機構は、旭川市国際会議場でガソリンスタンド（SS）の経営多角化をテーマにワークショップを開催した＝写真。SS13社から経営者ら20人が参加し、次の一手を考えた。

初めに、北海道石油業協同組合連合会副会長を務める五東石油（旭川市）の後藤諭一社長が「SSが地域からなくなれば、その地域の衰退につながる。地域全体でSSのネットワークの維持を考えていければと思う。本日は皆さまが抱えている課題を考え、それぞれの企業に合った改善の手法を見つけ出す一つの出発点にしていただきたい」とあいさつした。

引き続き、小樽商科大学ビジネススクールの泉貴嗣准教授が「北海道のSS課題と地域コングロマリットの可能性」をテーマに基調講演し、北海道経産局の担当者が中小企業者油外収益確保等取組支援事業の活用ポイントについて紹介した。

ワークショップでは参加者が4班に分かれ、SSの油外収益事業を支援する補助金を申請するためのビジネスコンセプトを議論した。1班ずつアイデアを発表し、金融機関の担当者からアドバイスを受けた。

GX戦略地域の第1弾を認定

北海道では石狩市と苫小牧市

経産省

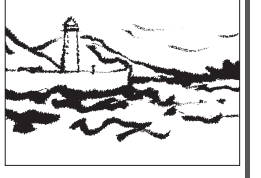
経済産業省は9月11日、「GX（グリーントランスフォーメーション）戦略地域」の第1弾を認定したと発表した。4月24日に選定した38の「有望地域」から計18地域を選んだ。今回認定されなかった有望地域についても計画の具体性を高めるなどの伴走支援を続け、2026年度内をめどに第2弾を認定する予定。

経産省は、コンビナートや地域に偏在する脱炭素電源などを核とした新たな「産業クラスター」の創出に向け、25年8月に「GX戦略地域制度」を創設。①コンビナート等再生型②データセンター集積型③脱炭素電源活用型、の3類型で地域を選定し、GX経済移行債などによる支援と規制・制度改革を行うとしている。有識者による審査委員会を経て、①は川崎市の1地域、②は北海道（石狩市、苫小牧市）などの9地域、③は秋田県（秋田市）などの8地域が第1弾に選ばれた。

「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
示談交渉サービス
相手方との示談交渉や書類作成など一貫して対応
充実のロードサービス
24時間365日対応・等級に影響なし
顧問弁護士
訴訟対応への協力体制で事故解決へ
旭川 北見 札幌 釧路 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
電話の受付時間　平日 9:00～17:15
FAX:011-721-0801
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754号

面方
札幌中央警察署

停電時の信号機復旧訓練を実施

大規模災害を想定

札幌方面中央警察署は9月3日、札幌市中央区北1条西5丁目の同署前交差点で、大規模災害を想定した停電時の信号機復旧訓練を実施した。訓練では、札幌トヨタ（相茶省三会長兼社長）が信号機に給電する電気自動車（EV）「bZ4X」を提供した。

大規模災害の発生に伴う停電を想定し、信号機を稼働させる「信号機電源ボックス」とbZ4Xに搭載するアクセサリーコンセントを接続し、信号機を復旧させる手順を確認した。

交差点の信号機を手動で消し、警察官が車両や歩行者を止めた後、再び信号機を作動させた。同署が用意した可搬式発動発電機でも同様の訓練を行った。

今回の訓練は2021年度に同署と札幌地区トヨタ販売店などとの間で締結した「災害時における車両等の提供に関する協定」に基づくもの。18年の北海道胆振東部地震では道内全域が停電する「ブラックアウト」が発生し、交通網に混乱が生じた。発生から8年を前に、防災週間に合わせて訓練を実施した。


bZ4Xを活用した接続訓練


停電を想定し、実際に信号機を滅灯

北海道マツダ
マツダ

北海道マラソンに環境対応車を

運営車両として提供

北海道マツダ（横井隆社長）は、札幌市の大通公園発着で行われた「北海道マラソン」に協賛した。北海道大学の学生がデザインした「CX−80」などを運営車両として提供したほか、大会前に開催された「北海道マラソンEXPO」でブースを出展した。

同社は8月30日の北海道マラソンで「オフィシャルビークルパートナー」を務めた。審判長車や計時車、監察車など12台を提供し、大会運営をサポートした。

審判長車（マラソン男子）のCX−80は次世代バイオディーゼル燃料を使用する環境対応車で、車体には北大のデザインサークル「＋Dtips」の学生が手がけた2種類のデザインのラッピングを施した。

右側は「車と生きる。地球を守る。」のキャッチコピーと北海道や環境保全をイメージしたイラストが入り、左側は北海道の作物とハマナスをモチーフにした。大会当日は先導車として走行するとともに、北海道マツダの環境への取り組みを広く発信した。

大通公園で開催された北海道マラソンEXPOではブースを構え、北大生デザインのCX−80を展示した。2万人以上の参加ランナーらが会場に立ち寄るイベントとあり、同社が運営する動画共有サービス「ユーチューブ」のチャンネル登録か会員制交流サイト「インスタグラム」のフォローを行った来場者には抽選で景品を贈呈するなどの企画を用意し、人気を博した。



「ドライバーズセミナー　シニアコース」を開催

全日本交通安全協会、JAF札幌支部

全日本交通安全協会（宗岡正二会長）と日本自動車連盟（JAF）札幌支部（西川友晴支部長）は、9月12日、札幌運転免許試験場で「ドライバーズセミナー　シニアコース」を共同で開催した。50～80歳の男女16人が参加し、急制動体験などの講習を受けた。

参加者は、座ってできる体操や日常点検、運転姿勢や車の死角の確認などに取り組んだり、実際にマイカーを運転するカリキュラムもこなした。見通しの悪い交差点を通過する際は多段階で停止し、歩行者や自転車に車の存在を知らせることの重要性を学んだ。

急制動体験では、合図に応じて急ブレーキをかけると何メートルで停止するかを確認した。最初に時速40キロメートル、次に30キロメートルで走行し、速度が遅くなれば短い距離で停止できる体験をした。


急制動体験で停止位置を確認する参加者

小牧市内で小学生向けに体験イベントを開催

HVの仕組みやSDGsを学ぶ

夏休みに合わせて、苫小牧市内で小学生向けの体験イベントが開催された。市内に本社を置く自動車関連企業が主催や協賛の形で、子どもたちの学びの機会を創出した。

トヨタ自動車北海道（今井光明社長）は、苫小牧市科学センターで「科学のびっくり箱！なぜなにレクチャー」を実施した。苫小牧工業高等専門学校創造工学科電気電子系准教授の奥山由氏が講師となり、4～6年生21人にハイブリッド車（HV）の仕組みなどを解説した。参加者は手作りハイブリッドカー「ピカッとブレーキ号」を組み立て、完成後は試走させた。

同社は社会貢献活動の一環として2006年から同イベントを開催しており、今回が19回目。

トヨタカローラ苫小牧（髙野正勝社長）は、SDGs（持続可能な開発目標）などを学べるイベント「第5回楽しく学ぼうSDGs」に協賛した。同社とまこまい店で実施し、3～6年生20人が参加した。

ぜんまいで動くミニカーの工作や、かるたをしながら環境問題も学べる「ゼロカーボンかるた」、二酸化炭素（CO2）を分離・回収し地中深くに貯留する技術「CCS」の学習など多様なプログラムを体験した。屋外に展示した電気自動車（EV）「bZ4X」や燃料電池車（FCV）「ミライ」などの車両も見学した。



第5回楽しく学ぼうSDGsの様子

信号

ドイツ、オーストリア、スイスを結ぶ高速道路「アウトバーン」は一部区間を除いて法定速度が無制限なことで有名だ。その大部分を占めるドイツの市街地で狭い道路を走行すると、ほとんどの車両が時速20～30キロメートル程度に減速する◆地元ドライバーによると、ドイツの警察は小学校などが近隣にある生活道路で、スピード違反を重点的に取り締まっているためという。真意は不明だが、歩行者の安全を確保するドライバーの意識は浸透している◆日本では、道路脇に設置した測定器でスピード違反をその場で取り締まる、いわゆる「ねずみ捕り」も、速度違反自動取締装置（オービス）も信号機のない直線道路などでよく見かける。法定速度を超えるスピードが出やすい道路に取り締まりの重点が置かれている◆9月1日に道路交通法施行令が改正され、中央線がないなどの生活道路で、自動車の法定速度が時速60キロメートルから30キロメートルに引き下げられた。生活道路で小学生が登校する列に車が突っ込むといった悲惨な事故が発生したことを受けての措置だ◆対象の生活道路が分かりにくいことなどから、話題にはなっている。ただ、法定速度を引き下げるだけで、歩行者など交通弱者の安全を守る運転になるかは見通せない。実効性の高い交通政策が求められる。

アンテナ

2027年度の予算編成に向けた各省庁からの概算要求は、8月31日に締め切りを迎えた。一般会計の総額は、過去最大の140兆円超となる見通しだ。これまで補正予算で対応してきた施策を当初予算に組み込んだことや、危機管理・成長投資のための「強く豊かな日本」投資枠を新設したことなどが要求額の押し上げにつながった。

概算要求とともに示された税制改正の要望でも、新しいものが目立った。例えば厚生労働省・経済産業省・こども家庭庁が共同で要望した、家事支援サービスやベビーシッター利用時の税優遇制度の新設だ。要望資料には「子育てや介護などによる離職やキャリアへの影響を防止し、多様な人材が能力を発揮できる環境整備を図る」と、意図が書かれている。

仕事と家事・子育ての両立に悩むことがある自分も、過去に家事支援サービスの利用を検討したことがある。しかし、費用面の心配に加え、スタッフに自宅まで来てもらっても「家事を代行してもらうための足の踏み場もない」という情けない理由から、まずは自分で片付けるとの結論に達した。

サービスを依頼するまでの心理的ハードルは人それぞれだが、制度の創設により、費用面の問題が解消され、望まない離職に歯止めをかけることができればと思う。

秋から年末にかけては、自動車税制の改正議論も本格化する。車体課税の抜本見直しは実現するのか、EV課税の方向性は―。家事支援サービスの利用など、時には人に頼りながら、取材の繁忙期を乗り切っていきたい。

トヨタ

多様なモビリティで災害時支援 ニーズを丁寧に

HV給電の認知が課題

日本各地で自然災害が激甚化・頻発化する中、トヨタ自動車は自治体や販売店・グループ会社と連携し、多様なモビリティを活用した支援を行っている。「走る電源」として給電を行う電動車をはじめ、移動型の「モバイルトイレ」、少量の水で蒸気浴ができる「ヌクマル」などが災害現場で活用されている。7月に発生した「2026年熊本地震」では車両の提供に加え、直近24時間の走行情報から車両の通行実績を地図で示した「通れた道マップ」を公開。被災地での初動対応に役立った。

■被災地支援は被害状況やニーズに合わせて

トヨタで災害時支援に当たる古川勇トヨタボランティアセンター長は「被災地のニーズを丁寧に聞きながら、必要なものを必要なタイミングで届けることが大切だ」と考えを述べる。

実際の現場でも、被災地が求める支援はさまざまだ。今回の熊本地震では、熊本県の要請を受け、トヨタ自動車九州（福岡県宮若市）や販売店を通じて約100台の車両を提供した。給電車の提供では、電気の復旧が早期に進んだこともあり、トヨタの燃料電池バス（FCバス）「SORA（ソラ）」をベースにホンダと共同開発した「ムービングe」と、トヨタの電気自動車（EV）「bZ4X」の2台にとどまった。

一方、2019年10月の台風15号では、千葉県内で停電が長期化。一部地域では2週間に及んだことから、自衛隊が開設した入浴場でドライヤー用の電源としてソラを活用した。

古川氏によると「災害発生当初は、被害の把握など地域巡回用に小型車のニーズが高いが、時間の経過とともに、ゴミの運び出しなどで比較的大きな車が求められる」という。

■HVを給電車に、認知度に課題も

自宅の損壊やライフラインの寸断により、「車中泊」を選択する被災者も少なくない。プライバシーの確保に加え、コロナ禍以降は感染症防止の観点からも車中泊が選ばれるようになった。内閣府の中央防災会議のまとめでは、南海トラフ地震の被害想定として1週間後に最大で約1230万人の避難者が発生し、避難所以外への避難者は約580万人に上ると推定されている。トヨタでも20年以降、エコノミークラス症候群や熱中症・低体温症といったリスクを回避しながら、安全に車中泊避難する方法を冊子やウェブサイト上で発信している。

車中泊で活躍するのが、ハイブリッド車（HV）やEV、プラグインハイブリッド車（PHV）、燃料電池車（FCV）といった電動車だ。

トヨタは国内で32車種の電動車を販売しているが、いずれの車種でも最大1500ワットの外部給電機能を用意。家庭で使用する複数の電気製品が使用できる。使用環境にもよるが、エンジンを搭載するHVやPHVは、給電可能日数が最大6・5日を確保している。しかし、購入時に説明を受けても、いざという時に使い方が分からないケースや、HVでも外部給電できることを知らないユーザーも少なくないという。

トヨタは、来場者が多い夏休みを利用し、トヨタ博物館（愛知県長久手市）で「プリウス」による車中泊避難の体験展示や、ソラの給電デモを行った。担当者は「こうした場を活用し、定期的な啓発活動を行っていく」と話した。

トヨタのモビリティを軸とした災害支援は、給電支援協定など地域との連携強化により、活動の幅は着実に広がっている。いつ起こるか分からない自然災害に対して、被害を最小化し、人々の暮らしを守るために必要なものは何か。常に問い続けながら活動を継続している。



災害時支援に当たる古川勇トヨタボランティアセンター長


プリウスによる給電デモや車中泊で快適に過ごす方法を紹介

語　録

モビリティサービス協会
中島徳至代表理事

「飲酒運転による事故は減少傾向にあるが、残念ながらいまだになくなっていない。これだけ自動車技術が発展しているのにもかかわらず、なぜお酒を飲んだら車が動いてしまうのか。それをテクノロジーの力で食い止めてほしいという切実な声が協会にも届いていた」

「アルコール検知器、遠隔起動制御システムやインターロックを組み合わせることで飲酒運転をゼロに近づけられる。計測健康啓発協会と連携して制定した新たな認証制度で、アルコールインターロックの社会実装を促進し、運転者への啓発活動も行っていき、交通事故ゼロの実現につなげていきたい」（アルコールインターロックの共同認証制度について）

災害時、約4割が車で避難を選択
物資積載や車中泊を考慮
MS&ADインターリスク総研調査

MS&ADインターリスク総研（東京都千代田区）の調査によると、災害時に自家用車で避難した人が約4割に上ることが分かった。渋滞の発生による混乱や水没などで身動きができなくなる恐れがあることから、避難所への移動は徒歩が原則となっている。ただ、半数以上がこうした自治体の呼び掛けを知らなかった。車中泊時にリスクが高まる健康被害を含めて、適切な避難方法や自動車利用の在り方を改めて周知していくことが必要となりそうだ。

「災害時の自動車による避難に関する意向やリスクの認識」調査は自家用車を保有して日常的に運転する1000人を対象に、インターネットで7月2～6日に実施。結果を8月24日に公表した。内訳は、公共交通機関が不便で自家用車がないと日常生活が困難な地域に住む500人と、公共交通機関が充実している地域の500人。

インターリスク総研では避難を「安全な場所への移動および車中泊」と定義。災害6種類（大規模な火災、高潮、土砂災害、洪水、津波、地震）を対象に、避難で自動車を使いたいかを聞いた。

災害別では、車での避難を望む割合が最も高かったのが「大規模な火災」で「そう思う」と「ややそう思う」の合計が62・4％となった。次いで地震が56・4％だった。

自宅にいる時に災害情報が伝わった場合、車で避難したいと考えた人は6種類すべての災害で38・7％、いずれかでは71・5％。居住地域別では自家用車が必要な地域では46・6％、支障がない地域でも30・8％に上った。一方、車による避難をしたくない人は28・5％だった。

徒歩に比べた車による避難のメリットは「早く遠くに移動ができる」が68・7％と最も多く、次いで「必要物資の積載性」が61・5％。こうした特性を生かし、車を避難所代わりにしたいニーズもある。

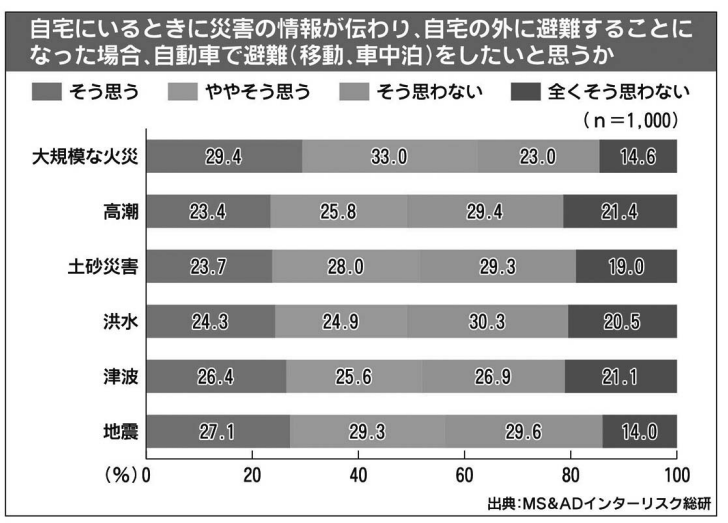
避難所と比べた車中泊の利点は、「プライバシー」を挙げた人が69・8％でトップ。これに「エアコンや充電器が使用できる」（35・1％）が続いた。避難先として想定している場所は避難所（48・6％）、屋外駐車場（43・4％）が高かったものの、何も想定していない人も20・7％いた。

車での避難は交通集中や道路の損傷などで通行が困難になり、逃げ遅れる可能性がある。こうした点を「詳しく知っている」「知っている」と答えた人は計65・5％。車中泊による「エコノミークラス症候群」や熱中症などのリスクを認識している人も79・0％いた。多くの回答者が、車による避難のリスクを認識していることが明らかになった。

しかし、こうした懸念を考慮しても、車を使うメリットの方が上回ると考えている人は60・4％。健康リスクよりも車中泊の利点があると考える人も53・9％いた。

また、多くの自治体で避難方法の原則を徒歩としていることについて、知っている人と知らない人の割合はそれぞれ50％だった。適切に避難の判断をするためには、自治体が指定する避難場所や奨励される方法を知ることが必要だが、「確認したことがない」「今後も確認しないと思う」とした人が計48・6％だった。車での避難について、自分の住む自治体がどのような施策を行っているか分からなかった人も57・33％に上った。

同社は「自治体には災害の種別や交通条件で、自動車避難をどのような場合に想定するかを整理し、情報提供と周知を充実させることが期待される」としている。



写真ニュース



日本郵便が発行する10枚組の特殊切手「昭和100年」に、東洋工業（現マツダ）の三輪トラック「T100」が採用された＝写真（見本）。高度経済成長期に貢献した三輪トラックを代表するモデルとして、家電の「三種の神器」や東京タワーなどとともにデザインされている。

T1100は、排気量1139㏄の直列4気筒水冷エンジンを搭載した小型トラックで、1959年に発売。同年には「T1500」や軽トラック「K360」も発売し、マツダの三輪トラック生産は、60年には年間11万台に達した。その後マツダは60年に小型車「R360」で乗用車市場に参入する。

同切手は、2026年が昭和改元から100年に当たることを記念して発行される。10月13日から1シート1100円で全国の郵便局などで発売される。

毎月15日は
道　民
交通安全の日