

# LEVO NEWS

2019.1 No.75



一般財団法人  
環境優良車普及機構

迎春  
春

- 平成31年「年頭のご挨拶」  
一般財団法人 環境優良車普及機構会長 岩村 敬
- 平成31年「年頭の辞」  
国土交通省自動車局長 奥田 哲也

GIGA CNG-MPI G カーゴ 東日本第一号車

## 大型天然ガストラック披露会 萬運輸株式会社

- LEVOの調査研究活動 天然ガス自動車フォーラム海外視察
  - 平成31年度 物流分野におけるCO<sub>2</sub>削減対策促進事業
  - 東京ガス株式会社主催 大型天然ガストラック試乗会開催
    - ドライブレコーダーを活用するための基礎知識Ⅱ
- イベント出展報告「2018交通安全・環境フェア～はたらく車～ in 埼玉スタジアム2002」「京都環境フェスティバル2018」に出展
- 環境優良車普及講演会開催「電動バスに関わる最近の動向について」
  - メールマガジン登録者募集中!

(雪の忍野八海と富士山)

# 平成三十一年 年頭のご挨拶



一般財団法人  
環境優良車普及機構 会長  
**岩村 敬** いわむら さとし

平成31年の年頭に当たり、謹んで新春のお慶びを申し上げます。

本年は、機構創立20周年を迎えることとなります。ご高尚のとおり、当機構は、平成11年に財団法人運輸低公害車普及機構として設立され、以来、運輸燃料の多様化や自動車の排出ガス対策に加え、新しい地球環境の問題であるCO<sub>2</sub>削減にも精力的に取り組んで参りました。平成24年には、公益法人改革を機に、名称を一般財団法人環境優良車普及機構に改め、現在に至っております。これもひとえに、自動車運送事業者の皆様、関係官庁及び関係団体の皆様の多大なるご理解とご支援、ご協力の賜物であると心より感謝申し上げます。次第です。

さて、昨年の我が国の経済情勢を見てみますと、米中貿易戦争、米国等の利上げに伴う新興国の通貨安と債務不安、原油高、相次ぐ自然災害等のマイナス材料はありましたが、比較的順調に推移しました。先行きについ

ては、10月に消費税の引上げを控えており、米中貿易戦争を含むトランプ米国大統領の予測不可能な政策、英国のEU離脱等の懸念材料があり、不透明感を増している状況です。

また、地球環境問題を巡っては、昨年12月に国連気候変動枠組条約第24回締約国会議(COP24)が開催され、パリ協定を運用するための実施指針が採択されましたが、削減目標期間の長さや海外での削減分を自国の削減分として加算する「市場メカニズム」の詳細なルールについては、先送りとなりました。COP24に先立ち昨年10月に開催された気候変動に関する政府間パネル(IPCC)は、産業革命前の水準から早ければ2030年にも1.5度の気温上昇が起きるとの特別報告書を発表しています。また、パリ協定の「2度目標」に対し、各国の削減目標では、3度に達すると警告しており、現在国連に提出している削減目標の2020年の更新では上積みが必要となる可能性があります。

こうした中で、中国が今年から新エネルギー車の生産を義務付けるNEV規制を開始するなど各国のローエミッションからゼロエミッションへという自動車に対する環境規制の強化の動きを受け、自動車メーカーの電動化への動きは加速化されており、商用車においても、既に小型電気トラック・電気バス・燃料電池バスのメーカー車が国内で導入されており、小型燃料電池トラックも今年導入されとの報道がされています。

国内の自動車運送事業の動向を見てみますと、先の臨時国会で貨物自動車運送事業法の一部改正法が成立しました。同法は、「働き方改革」関連法の施行に伴い、トラック事業の業務について平成36年度から時間外労働

の限度時間が設定されること等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により円滑な貨物流通に支障が生ずることのないよう、標準的な運賃を定めること等の措置を講じるものであります。

長年自動車運送事業の経営を圧迫してきた原油価格につきましては、昨年は、10月まで乱高下しながらも緩やかな上昇傾向を示しておりましたが、年末にかけて大幅に下落しました。原油価格は、経済要因や政治要因が複雑に影響して変動しており、目が離せない状況です。

以上の状況を踏まえ、本年は当機構としましても、運輸エネルギーの多様化を目指すとともに、自動車環境・省エネ対策、交通安全対策に取り組んで参ります。具体的に申し上げます、

① 環境優良車の普及促進に関しましては、引き続き、天然ガス自動車等の普及促進を図ります。本年は、保有台数が減少している中小型CNGトラックについては、既存のCNG車の更新の際CNG車が選択されるよう働きかけるとともに、新規の需要の掘り起こしに努めます。大型CNGトラックについては、そのメリットについて周知を図り、普及に貢献したいと考えています。現在実施中の大型LNGトラック及び最適燃料充填インフラの開発・実証事業については、その結果の取りまとめを行うとともに、今後の大型LNGトラックの普及につなげるべく努力していく所存です。

また、商用車分野における、電気バス、小型電気トラック、ハイブリッドトラック等の電動車の普及に貢献したいと考えています。特に、当機構では、本年2月に「電動バスに関わる最近の動向について」と題する講演会を開催することとしておりま

す。

- ② 環境・省エネ対策の推進に関しては、荷主との連携による車両動態管理システムの導入を促進するとともに、エコドライブを推進し、自動車運送事業者の皆様の省エネ活動を支援して参る所存です。
- ③ 交通安全対策については、自動運転をはじめ先進技術の開発動向に着目しつつ、引き続き安全運行をサポートする機器の普及促進を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査事業を行っている運輸・交通SAS対策支援センターの活動を支援して参ります。
- ④ 補助金執行業務につきましては、引き続き、自動車や物流分野におけるCO2削減事業に貢献するため、「低炭素型ディーゼルトラック等普及加速化事業」及び「物流分野におけるCO2削減対策事業」における補助金執行団体として応募し、補助金執行事業の確実な実施に努めて参ります。

当機構は、これらの施策を通じ、社会のインフラともいべき運送事業の環境・安全対策の推進と経営の安定化、安全で環境にやさしい交通の実現に全力を挙げて取り組む所存でございますので、皆様方におかれましても、本年もなお引き続き、当機構へのご理解とご支援をよろしくお願い申し上げ、私の年頭の挨拶といたします。

# 平成31年 年頭の辞



国土交通省自動車局長  
**奥田 哲也** おくだてつや

皆様、新年あけましておめでとうございます。  
平成31年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

我が国の経済は、緩やかな景気の回復がみられるところですが、依然厳しい経営環境にある自動車関係事業者の方々も多いものと存じます。そのような中で、事業者の皆様におかれましては、多様化・複雑化する利用者ニーズに対応したサービスを提供するとともに、安全確保や環境保全に対して弛まぬご努力をされておられるところであり、心から敬意を表する次第です。

国土交通省としては、自動車は社会経済活動に不可欠かつ人々の生活にとって最も身近な乗り物であるとの認識の下、自動車行政を巡る様々な課題に対応し、国民の方々や自動車関係事業に携わる皆様の期待に応えられるよう、本省自動車局、地方運輸局、沖縄総合事務局、運輸支局等が一体となって、以下の施策を中心に取り組んで参ります。

## (1) 持続可能な自動車運送事業・ 自動車整備業の実現に向けた取組

### 【自動車運送事業の働き方改革の推進】

近年担い手不足が深刻化している自動車運送事業においては、働き方改革により長時間労働にも関わらず低い賃金である状況を改善し、職の魅力を高め、必要な人材を確保していくことが緊急的な課題となっております。

このため、野上内閣官房副長官を議長とする「自動車運

送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、昨年5月に「自動車運送事業の働き方改革の実現のに向けた政府行動計画」が決定され、関係省庁が連携し、長時間労働是正のための環境整備に取り組んでいくことになりました。

また、翌6月には働き方改革関連法が成立し、自動車の運転業務について、平成36年4月より年960時間以内の時間外労働の上限規制が適用されることとなりました。

本年は、これらの取組を更に加速させ、労働生産性の向上、多様な人材の確保等の環境整備を進めて参ります。

### 【トラック事業】

トラック事業は、我が国の経済と人々の暮らしを支えるライフラインとして極めて重要な役割を果たしております。一方で、トラック事業においては、直近のドライバー有効求人倍率がおおよそ2.8倍に達しているなど、ドライバー不足が深刻化しており、将来の担い手確保のためにも、長時間労働の是正など労働環境の改善を図ることが必要です。

一方、トラック運送業の働き方改革を進めるに当たっては、個々の事業者の努力だけでは解決できない課題もあることから、荷主とも一体となった取組が必要です。

昨年12月には、トラック運転者不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的・持続的に確保するため、有識者・荷主・物流事業者団体・労働組合・関係省庁から構成される「ホワイト物流」推進会議が設置され、今後、荷主企業等に対し、多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現等への協力を呼びかけていくこととしております。

また、一昨年に実施した荷待時間の調査結果において、荷待件数が多かった品目について個別に検討を開始し、加工食品、建設資材、紙・パルプについて、それぞれ昨年に、荷主等の関係者から構成される懇談会を立ち上げ、議論を行っております。

この他にも、平成28年度から、トラック運送事業者と荷主との協同による待機時間の削減や荷役の効率化など、長時間労働を削減するためのパイロット事業を実施しており、昨年11月には、2か年度の成果をまとめた「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を公表しました。今後は、業界団体や関係省庁とも連携しながら、ガイドラインの横展開や普及促進を図っていくこととしております。

加えて、昨年12月には議員立法により貨物自動車運送事業法が改正されたところであり、この改正の趣旨に沿って、荷主への働きかけの実施等について適切に運用を行っ

ていくなど、働き方改革を実現し、業界が発展していくよう、しっかりと取り組んで参ります。

### 【バス・タクシー事業】

バス・タクシーは、通勤・通学や通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関であり、国民の日常生活や経済活動、地域社会の維持・活性化を図る上で大変重要な役割を担っております。この役割の重要性については、平時のみならず、昨年多発した大規模災害時においても、例えば、バスは鉄道の代替輸送として、また、タクシーは被災者等のきめ細やかな移動ニーズに応える輸送手段として、広く認識されたところです。

しかしながら、特に地方部を中心に利用者の減少や運転手不足が進むなど、バス・タクシーを取り巻く経営環境は厳しく、今後とも、その重要な役割を發揮していくためには、両事業における生産性の向上や働き方改革が不可欠です。このため、例えばバス事業者においては、乗合バス路線の再編や貨客混載、貸切バスサポートドライバー活用の実証実験などの、また、タクシー事業者においては、初乗り距離短縮運賃の導入や、事前確定運賃等の実証実験などの生産性向上の取組を進めて頂いているところであり、国土交通省としても支援を行っております。

さらには、情報通信技術（ICT）の進展を活用した生産性の向上も重要です。タクシーの配車アプリを活用した運行効率の向上や、ICカードシステムから得られるバスの輸送実績に関するビッグデータを活用した路線の見直しなどの全国的な拡大にも取り組んで参ります。

また、多様な人材の確保・育成も重要であることから、二種免許の取得や女性が働きやすい職場環境の整備に対する支援などについて関係省庁と連携して取り組んで参ります。

加えて、両業界においては、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」に基づいて、時間外労働の削減に関する数値目標の実現を目指して取り組んで頂いており、国土交通省としてもこれを引き続き後押しして参ります。

他方、地域において持続可能な移動手段を確保するためには、地域の関係者が連携して、地域の実情に応じ、適切な役割分担のもと交通ネットワークを構築することが重要です。このため、持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現するために、昨年11月に「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を設置し、本年夏の中間とりまとめに向けて検討を進めて参ります。

### 【自動車整備業】

自動車整備業においても人材不足が深刻化しており、こ

れを改善するため、機器・設備導入による生産性向上事例や、工賃・部品流通など事業環境に関する調査を実施し、好事例の展開や制度への反映を順次進めて参ります。また、人材の確保のため、若者や女性の志向を汲んだ攻めのPRを展開するとともに、離職の原因の分析と対策の検討を進めて参ります。

加えて、外国人技能実習制度及び新たな在留資格「特定技能」について、適切な運用を徹底して参ります。

## （2）自動運転の実現に向けた取組

自動運転の実現に向けた取組については、平成28年12月に「国土交通省自動運転戦略本部」を設置し、昨年12月、自動運転の実現に向けた今後の取組を公表いたしました。これを踏まえ、①自動運転の実現に向けた環境整備、②自動運転技術の開発・普及促進、③自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装のために必要な施策に取り組んで参ります。

### 【自動運転の実現に向けた環境整備】

自動運転車両の安全基準策定については、引き続き我が国が国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）における国際基準策定の議論を主導していくとともに、昨年9月に策定した「自動運転車の安全技術ガイドライン」に基づいて、国際基準が策定されるまでの間も、安全なレベル3以上の自動運転車の開発・実用化を促進して参ります。

また、昨年4月に策定された自動運転に係る制度整備大綱を踏まえ、9月に交通政策審議会の下に小委員会を設置し、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保に必要な道路運送車両法に基づく制度のあり方について検討を行い、12月に報告書案を取りまとめてパブリックコメントを開始しました。この中では、自動運転システムの安全基準の策定、自動車の安全に大きな影響を及ぼすソフトウェアの配信について国が確認する制度の創設、先進技術の点検整備に必要な技術情報が整備事業者等へ提供される制度の整備等の自動運転等先進技術に対応した提案が盛り込まれております。本年1月に報告書が取りまとめられる予定であり、本報告書に基づき道路運送車両法に基づく制度整備を進めて参ります。

事故時の責任関係については、平成28年11月に「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」を設置し、昨年3月に報告書を取りまとめ、従来の運行供用者責任の維持等の方針を公表いたしました。保険会社等から自動車メーカー等に対する求償のあり方等について、引き続き検討して参ります。

### 【自動運転技術の開発・普及促進】

自動運転技術の開発・普及促進については、自動ブレーキなど一定の安全運転支援機能を備えた「安全運転サポート車（サポカーS）」の普及啓発・導入促進を引き続き図るとともに、安全運転サポート車の普及促進の環境整備を目的として、昨年3月に創設した「自動ブレーキの性能評価・公表制度」に基づき、自動車メーカー等から申請のあった乗用車の自動ブレーキについて試験を行い、結果を公表する予定です。

### 【自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装】

自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装については、経済産業省と連携して、最寄り駅等と最終目的地を自動運転移動サービスで結ぶ「ラストマイル自動運転」の実証実験や、「トラック隊列走行」の実証実験に取り組んでおります。「ラストマイル自動運転」の実証実験では、昨年11月に1名の遠隔監視・操作者が2台の車両を担当する1：2の遠隔運転の検証を開始しております。

また、高齢化が進み、日常生活における人流・物流の確保が喫緊の課題となっている中山間地域において、生活に必要なサービスが集積しつつある道の駅等を拠点とした、自動運転サービスの実証実験に取り組んでおり、昨年より、ビジネスモデル構築のため、1～2ヶ月程度の長期の実証実験を開始しております。

国土交通省としては、今後とも、道路の現場・技術と自動車の車両技術・制度を持つという強みを生かして、安全確保を最優先としつつ、関係省庁とも連携し、省をあげて自動運転の早期実現に向けた取組を加速して参ります。

## （3）安全・安心の確保及び環境対策の推進

### 【完成検査における不適切事案への対応】

型式指定車の完成検査については、平成29年9月以降、複数の自動車メーカーにおいて、不適切事案が相次いで発覚しました。国土交通省としては、昨年10月に公布した、完成検査の記録を書き換えできなくする措置の義務化や報告制度の創設等を内容とする省令改正の着実な実施により、ルール遵守と不正の防止を図るとともに、経営層等に対する取組状況の聴取や効果的な監査の実施等により、適切な完成検査の確保を図って参ります。

### 【ハード面の安全対策】

自動車のハード面の安全対策については、平成28年6月の交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の取りまと

めを踏まえつつ、各種取組を着実に推進して参ります。安全基準については、乗用車の衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先進安全技術の基準の策定に取り組むなど、引き続き、拡充・強化に向けた取組を推進して参ります。

先進安全自動車（ASV）推進プロジェクトについては、「自動運転の実現に向けたASVの推進」をテーマに、路肩退避型ドライバー異常時対応システム等の技術的要件を検討するとともに、実用化されたASV技術を含む自動運転技術の普及等に取り組んで参ります。

自動車アセスメントについては、昨年、新たに対象に追加した夜間の街灯のある環境における対歩行者被害軽減ブレーキの評価を、夜間の街灯のない環境における評価まで拡大するなど、一層の拡充を図って参ります。

タカタ製エアバッグのリコール改修を促進するための異常破裂する危険性が高い未改修車両（自動車メーカー9社、97車種、約43万台（平成30年10月末時点））については、昨年5月から、車検で通さない措置を講じております。本件は安全上極めて重要な問題であることから、関係者と協力し、ユーザーへの周知徹底を図ることにより、引き続きリコール改修の一層の促進を図るとともに、本措置の導入によるユーザーや整備工場の負担の軽減を図るため、自動車メーカーが適切に対応するよう指導するなど、今後とも対応に万全を期して参ります。

### 【自動車運送事業における安全対策の推進】

事業用自動車による交通事故件数及びその死傷者数はともに減少傾向にあるものの、平成28年1月の軽井沢スキーバス事故のような重大事故の発生をはじめ、事業用自動車による事故の現状は依然として深刻な状況にあります。国土交通省としては、「事業用自動車総合安全プラン2020」で掲げる事故削減目標（2020年までに事業用自動車の事故による死者数を235人以下、事故件数を23,100件以下、飲酒運転ゼロとする）の達成に向け、「利用者」を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築をはじめとした各種施策を着実に推進し、本年も、国土交通省・各業界など関係者一丸となって、安全・安心の確保に万全を期して参ります。

また、事業用自動車の運転者による疾病運転の防止については、主要疾病である脳血管疾患、心臓疾患や睡眠時無呼吸症候群（SAS）などの早期発見に効果的なスクリーニング検査の普及に取り組んでいるところであり、昨年2月には「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を策定いたしました。同ガイドラインの活用等により、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入・拡大を働きかけ、輸送の安全の確保を図って参ります。

### 【貸切バス事業における適正化の推進】

貸切バスは、内外の観光客が全国各地を訪れる際など、年間3億人の方々に利用されている重要な交通機関です。軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないよう、平成28年6月にとりまとめられた総合的な対策を引き続き推進して参ります。

具体的には、貸切バスの事業許可に更新制が導入され、貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有することを国において5年ごとにチェックし、これが確認できない場合には事業許可が失効することとしており、昨年度末までに更新期限を迎えた810者のうち、事業廃止や申請辞退等により96者（平成30年9月30日現在）が退出しております。

また、貸切バスの安全・安心な運行を確保するためには、貸切バス事業者の法令等の遵守状況を厳格にチェックし、違反が確認された場合には早期に是正させるとともに、改善が見込まれない場合には事業からの退出を求める厳しい姿勢が何よりも重要です。このため、更新制の導入と併せて、貸切バス事業者に対する国の監査について、指摘事項確認監査の導入や処分基準の厳格化等を平成28年12月から実施し、監査等の実効性の向上を図っております。

さらに、国の監査を補完する役割として貸切バス適正化機関を設置し、貸切バス事業者に対する巡回指導を平成29年8月から実施しており、巡回指導の結果、国に通報があった者に対して順次監査を行っております。その結果、通報された13者のうち3者（平成30年8月31日現在）が事業廃止に至っております。

### 【環境対策の推進】

世界各国では、大気汚染及び地球温暖化対策として、ガソリン車及びディーゼル車を規制する将来方針が相次いで表明され、電動化の動きが世界的に加速しているところです。我が国は、2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とする政府目標を達成すべく、自動車の環境対策に取り組んで参ります。

国土交通省では、自動車に係る地球温暖化対策の柱である自動車の燃費向上に関して、交通政策審議会において、2020年度乗用車燃費基準の次期基準について、本年度中の策定を目標に検討を行っているところです。次期基準により、乗用車の更なる燃費向上に向けてメーカーによる開発が促進されることを期待しております。

また、事業用の次世代自動車の導入に対する補助事業である地域交通グリーン化事業により、電動バス・タクシーやハイブリッド・天然ガスのバス・トラックの普及に向け

た取組を実施して参ります。特に電動バスについては、今後導入する際の手引きとなる「電動バス導入ガイドライン」により、その普及を推進して参ります。

さらに、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出の多くを占める大型車分野について、次世代大型車の開発促進に係る新たな取組を平成31年度からスタートさせ、ハイブリッド等の電動化技術及び今後も必要な技術である内燃機関の改良等の調査研究を産学官で連携して実施し、高エネルギー効率大型車両の開発・実用化を促進して参ります。

### 【車体課税の見直し】

車体課税の見直しについては、昨年12月14日に決定された「平成31年度与党税制改正大綱」において、自動車取得税の廃止、自動車税の環境性能割の導入、自家用乗用車に係る自動車税（種別割）の引き下げ、環境性能に応じて自動車重量税等が減免となるエコカー減税及びグリーン化特例の延長等が行われることとなりました。

また、公共交通機関であるバス・タクシーや、輸送効率や環境面で優れている営業用トラックについては、それぞれが果たす公共的な役割を踏まえ、営業用自動車を税率で優遇する「営自格差」が堅持されるとともに、バリアフリーなバス・タクシーに対する「バリアフリー特例」や、先進安全技術を搭載したトラック・バスに対する「先進安全自動車（ASV）特例」等の拡充・延長が決定されました。

これらの税制により、環境性能や安全性能に優れた自動車の導入促進が引き続き図られるとともに、働き方改革に取り組む自動車運送事業者の負担の軽減が図られることが期待されます。

### 【自動車の適切な検査・保守管理】

自動車の安全・環境性能を確保するためには、適切な点検整備、確実な車検の実施が不可欠ですが、乗用車の定期点検実施率は約6割に留まるほか、大型車では、大型車の脱輪事故（平成29年度67件）が相次いでおります。また、平成26年度から平成28年度にかけて全国11箇所で行ったナンバー読取調査において約0.27%が無車検で運行していることが確認されたところです。

これらを受けて国土交通省では、関係業界とともに、インターネットやSNSも積極的に活用しながら点検整備の重要性を周知するとともに、「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会」において大型車の脱輪防止のための緊急対策をとりまとめ、実施しているところです。また、全国の地方運輸局等に可搬式のナンバー自動読取装置を導入し、警察と連携して行う街頭検査において無車検運行車を瞬時に補足し、そのドライバーに対してその場で直接指導・

警告する取組を行っており、引き続きしっかりと取り組んで参ります。

#### 【自動車の基準の国際調和及び認証の相互承認の推進を始めとした国際展開等への対応】

自動車基準・認証分野の国際展開については、「未来投資戦略2018」（平成30年6月15日閣議決定）に沿って取組を進め、国際基準調和の進捗など着実に成果を上げて参りました。今後、更なる成果を上げるため、以下の施策を実施して参ります。

一つ目は、我が国自動車メーカーの国際競争力の強化を図るため、官民一体での自動運転をはじめとする新技術に関する国際的な議論の推進です。本年も、WP29において、日米欧の協力を強化しつつ、自動ブレーキや自動操舵などの自動運転技術の他、サイバーセキュリティ、車両近接における視界、乗用車等の国際調和排ガス・燃費試験法（WLTP）、国際調和路上走行試験法（RDE）等に関する具体的な国際基準の策定を日本が主導して参ります。

二つ目は、国際的な車両型式認証制度（IWVTA）の推進です。昨年7月にWP29においてIWVTAの実施に必要な手続きを定めた国際基準が発効しました。今後は、対象装置の拡大等IWVTAの一層の充実を図って参ります。

三つ目は、ASEAN諸国を中心に新興国の国連協定への加入促進及びIWVTAの導入促進です。ASEAN諸国のWP29への参画を積極的に支援し、WP29において日本が中心となってアジアの意見も反映していくことを目指します。また、交通・環境実態を踏まえた適切な交通安全・環境保全施策の導入等を促進するため、我が国の知見を生かした協力をより一層進めて参ります。

### （4）サービス利用者や自動車ユーザーの利便性向上等に向けた取組

#### 【バスサービスの向上】

乗合バスのバリアフリー化の推進については、輸送モード毎の整備目標達成に向けて着実に取組を進めるとともに、羽田・成田空港におけるリフト付バスの実証運行による課題等も踏まえ、既存の支援制度も活用しつつ空港アクセスバスのバリアフリー化を進めるなど、高度化・多様化するニーズに適切に応えて参ります。また、昨年5月にバリアフリー法が改正され、ユニバーサル・ツーリズムの観点から、新たに貸切バス事業者がバリアフリー基準の適合義務の対象とされました。引き続き様々な支援により、バリアフリー車両の導入を促進して参ります。

さらには、訪日外国人旅行者がストレスなく快適に移動

できるようにするためには、バスにおけるサービス向上が不可欠です。（公社）日本バス協会においては「訪日外国人向けサービス向上アクションプラン」に基づき、多言語案内やキャッシュレス決済の推進、無料Wi-Fiの整備促進などに取り組んで頂いております。昨年10月に、乗合バスの利用促進を図るため、すべてのバス利用者にわかりやすいバス系統案内を整備するための「乗合バスの運行システムのナンバリング等に関するガイドライン」を取りまとめたところであり、国土交通省としても引き続き支援して参ります。

#### 【タクシーサービスの向上】

タクシーは、生活、ビジネス、観光等の様々な場面において、多様な移動ニーズにきめ細やかに応えることのできる唯一の公共交通機関であり、その特性を活かしながら、サービスを高度化させていくことが必要です。そのためには、（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会がとりまとめた「今後新たに取り組む事項」の着実な実施が重要です。

第一弾として、東京地区で導入された初乗り距離短縮運賃は、名古屋地区、福井地区、京都地区でも導入され、着実に浸透していると評価しております。

また、タクシーの配車アプリを活用した実証実験にも取り組んでおります。昨年の1月から3月の間に試行した「相乗りタクシー」は、利用者アンケートで約7割が「また利用したい」と回答しており、マッチング率の向上や同乗者への不安解消などの課題も踏まえながら、制度化の検討を進めて参ります。

さらに、昨年10月からは、「変動迎車料金」と「定額タクシー」の実証実験を行いました。タクシーの利用が年々減少する中、利用者ニーズに対応して潜在的需要を喚起するため、こうした新たな運賃サービスの実現可能性を検証していきます。「定額タクシー」は全国7地域で実験への参加を得ており、タクシーの進化が全国的な動きとなることを期待しております。

これに加えて、地域の足の確保に向け、各地域のタクシー協会が中心となり、乗合タクシーなどの導入に係るニーズと課題を把握して実現させていくための自治体訪問が進められております。国土交通省としても地方運輸局、運輸支局を通じ、後押しして参ります。

タクシーについても、訪日外国人向けのサービスの強化が重要です。（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会においては「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」に基づき、配車アプリの多言語化、キャッシュレス決済等の施策を推進していただいております。

また、ユニバーサルデザインタクシーの普及を図って参



りますが、車椅子利用者の乗降がスムーズに行えるよう、ハード・ソフト両面の取組をしっかりと行っていただくよう、関係者に引き続き求めて参ります。

#### 【ライドシェア等への対応】

自家用車を用いたいわゆるライドシェアについては、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運行責任を負う形態を前提としておりますが、このような形態の旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要と考えております。

また、訪日外国人に対する白タク行為は、道路運送法違反です。運転者が二種免許を有しない、運行管理が行われない、事故時の責任が運転者のみにあるなど、利用者の安全・安心の観点から問題があります。このような白タク行為に対しては、警察庁、法務省、業界団体等との連携による対策会議を設置し、各地での取締りを強化するとともに、中国語等での注意喚起のチラシを作成・配布するなどの対策を行って参りました。これらの対策を行う中で、警察庁によると、平成29年は3件7名、昨年は11月末までの間で20件28名が道路運送法違反等の疑いで検挙されているところです。国土交通省としては、引き続き、関係機関と連携し、白タク行為への対策にしっかりと取り組んで参ります。

#### 【自動車情報の利活用】

自動車の保有関係手続については、オンラインでの申請を可能とするワンストップサービス（OSS）を導入しており、平成17年の新車の登録手続を皮切りに、平成29年4月には対象手続を継続検査等に拡大したところです。また、導入地域も順次拡大しており、本年は新たな導入地域も含め、OSS利用促進に向けた周知活動を継続・強化して参ります。さらに、昨年9月から「自動車検査証の電子化に関する検討会」を立ち上げ、継続検査等の際にOSSを利用してもなお必要な自動車検査証の受取りのための運輸支局等への来訪負担を削減できるよう、自動車検査証の電子化に向けた検討を行っており、この早期実現に向け、取組を進めて参ります。

また、自動車の図柄入りナンバープレートについて、これまでラグビーワールドカップ特別仕様プレート、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様プレートを交付しており、大会開催機運の盛り上げに貢献しているところです。

昨年10月からは、全国41地域において地域の風景や観光資源などを図柄とした地方版の図柄入りプレートの交付

を開始しております。また、2020年度には全国17地域において新たな地域名表示の図柄入りプレートの交付を開始する予定であり、“走る広告塔”として地域の魅力を発信し、地域振興が図られるよう一層の取組を進めて参ります。

## （5）交通事故被害者救済対策

#### 【交通事故被害者救済対策】

平成6年度及び7年度における自動車損害賠償責任再保険特別会計（現自動車安全特別会計）から一般会計への繰入金について、平成15年度以来15年ぶりの繰戻しとなった平成30年度の23.2億円に引き続き、平成31年度予算においては37.2億円に拡充されて繰戻しがなされることとなりました。

交通事故被害者の救済対策については、脳損傷により自力移動・摂食が不可能である等の最重度の後遺障害である遷延性意識障害者に対する治療・看護を実施する療護施設が遠隔地にあって利用できないという被害者のご家族からの切実な要望にお応えするため、本年1月に初めて石川県に小規模委託病床を設置することとしており、平成31年度においても地方を中心とした療護施設の空白地域に小規模委託病床を更に展開して参ります。

また、重度後遺障害の残る被害者の在宅生活を支えるため、引き続き、短期入院協力病院・短期入所協力施設の指定拡充を進めるとともに、介護者の高齢化等に伴い、介護が困難となる「介護者なき後」を見据え、平成30年度より実施している重度後遺障害者を受け入れることが可能な障害者支援施設やグループホームの拡大を図るための補助について、平成31年度に拡充を図るほか、介護料の支給額を平成31年度より引き上げるなど、被害者救済対策の充実に努めて参ります。

以上、年頭に当たり、自動車行政の主な内容について述べさせていただきました。自動車の利用者の方々、自動車関係の事業者の方々、そして地方自治体その他の関係者の方々のニーズやご意見をしっかりと把握した上で、地方運輸局等とともに、関係する諸機関・団体との連携を一層密にしつつ、諸課題の解決に向けて全力を尽くす所存です。本年も自動車行政の推進に対しまして、より一層のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりましたが、自動車に関わっておられる皆様方が、この一年、それぞれの分野において大いにご活躍され、一層のご発展を遂げられますことを祈念いたしまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。

# GIGA CNG-MPI Gカーゴ 東日本第一号車 大型天然ガストラック披露会

《萬運輸株式会社》



神奈川県横浜市に本社を持つ萬運輸株式会社は、東日本第一号車となる大型天然ガス (CNG) トラック「いすゞ GIGA CNG-MPI Gカーゴ」を導入し、2018年11月6日、横浜・赤レンガ倉庫で、国土交通省関東運輸局、神奈川県、横浜市の関係官庁の方々、マスコミ各社を招き、盛大に披露会を開催しました。ひときわ目を引く美しいボディプリントは、同社が社会を豊かにする新しい取り組みとして推奨する、車体に特殊な技術で直接プリントするデザイントラック®(以下省略)によるものです。

同社は横浜市の公共事業の受託をきっかけに、1998年にCNG車を導入し、現在は3台のCNG車がフル稼働しています。2007年にはISO14001認証 (環境マネジメントに関す



左/車両の説明をくださった、いすゞ自動車株式会社 NGV企画・設計部 チーフ・エンジニア 鹿内和憲氏



右/来賓挨拶は、国土交通省 関東運輸局 自動車交通部長 森高龍平氏

る国際規格) を取得し「地域と地球の環境保全を考える企業市民としてのサステナブル (持続可能) カンパニーをめざす」という環境保全、社会貢献を理念に掲げています。

CNG車は窒素酸化物や二酸化炭素の排出量が少なく、黒煙、粒子状物質をほとんど排出しないため、環境保全に大きく貢献し、エネルギーセキュリティ向上にも優れたポテンシャルを秘めています。導入した大型CNG車は、披露会後、自動車部品の県内輸送を開始しています。



第一号車をバックにテープカット (左から)

- ・東京ガス株式会社  
NGV事業室 室長 森 雅晶氏
- ・一般財団法人 環境優良車普及機構  
理事長 林 敏博氏
- ・神奈川県 環境農政局環境部  
大気水質課 課長 加藤 洋氏
- ・萬運輸株式会社  
代表取締役 東海林 憲彦氏
- ・国土交通省 関東運輸局  
自動車交通部長 森高 龍平氏
- ・横浜市 環境創造局  
大気・音環境課長 山本 恵幸氏
- ・いすゞ自動車首都圏株式会社  
常務執行役員 山本 信夫氏

萬運輸株式会社代表取締役  
**東海林憲彦**氏に  
お話を伺いました



CNG車は環境への圧倒的なメリットがある反面、車体価格、充填スタンドなどのインフラ整備の不足という問題を抱えています。そんな現状を踏まえながらも、砕氷船となるべく、先陣を切って大型CNG車の導入を英断した東海林憲彦社長にお話を伺いました。

「本当は環境のためにも、地域のためにも、全車CNG車にしたいという構想があるんです。しかしインフラの整備が十分でないという問題に阻まれています。また、大型CNG車に関しては他の車両と比べると価格差がありますので、その点についてもかなり悩みました。

今回、導入に踏み切ったのは、まだ神奈川県に大型CNG車の導入がないということ、そして新たに導入するこの一台の取り組みを有効に活用していただきたいという思いからです。導入の直接的なきっかけは、2017年秋に東京ガス主催の大型CNG車の試乗会に参加した際、いすゞのメーカー車という安心感と、実際に運転してみて動力性能に不足感を感じる事が全くなかったからです。

国の施策に対しては避けるのではなく、積極的に関わっていく。そうすることで将来、多くの皆さんが使えるようになってもらえれば、我々にとっては本望です。

現在、3台の中型・小型のCNG車を稼働させていますが、  
今後は随時、代替えの際に配送ルートを見極め、支障ないと判断できれば  
CNG車への切り替えを

進めていく方針です。大型に関しては、第一号車導入後の状況を精査していく必要がありますね。

当社はアピール度の高いデザイントラックで、企業理念実現のための取り組みを行っています。この大型CNG車も天然ガスを大きくアピールできるデザインとしました。環境、地域に向けての前向きな活動ですから、社員や社員のご家族にも、これから仲間になってくれるかもしれない人たちに対しても、当社の活動を走りながら、わかりやすく表現できるこの大型CNG車は、デザイントラックにふさわしいと考えています。デザイントラックは、安全度を可視化したいという考えから、無事故・無違反を3年以上続けているドライバーさんに乗る資格を与えています。もちろんこの大型CNG車もベテランの優秀なドライバーさんが担当します。当社のデザイントラックの比率が高まれば、いかに無事故・無違反を継続しているかが、一目でわかっていただけるはずですよ。

2019年に創業60年を迎える萬運輸株式会社の未来への挑戦がスタートしました。大型CNGのデザイントラックが、同社の理念を乗せて神奈川県内を走ります。



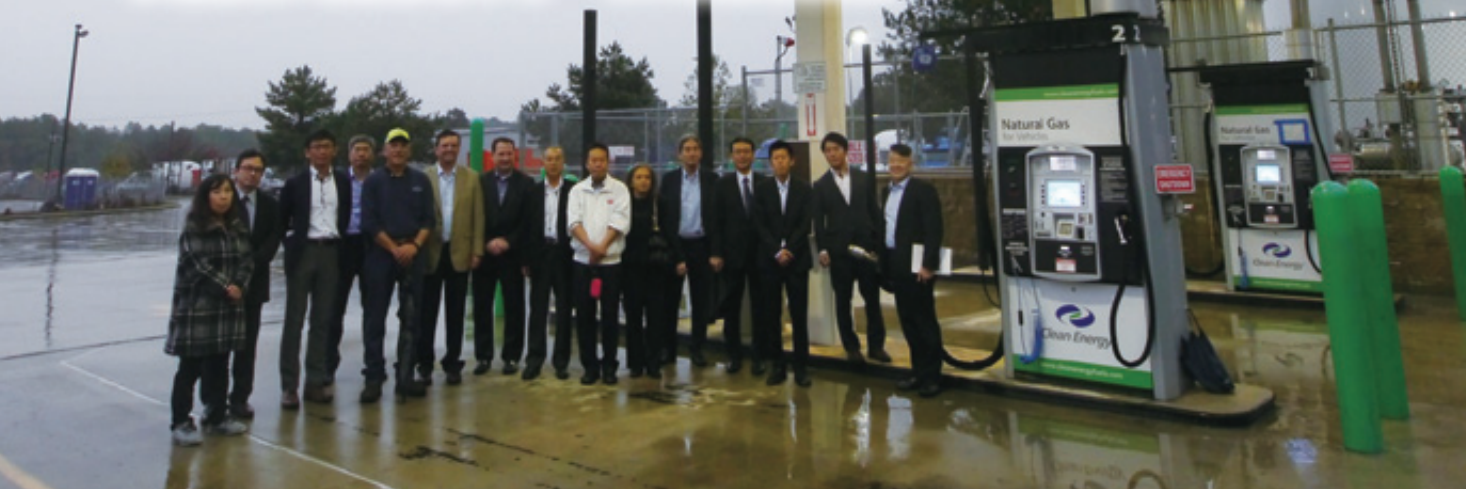
広告・宣伝、美観効果のある洗練されたデザイントラック。  
今後はこのデザイントラックで次の事業展開も視野に入れているという。  
3年以上無事故・無違反のドライバーが乗車することで、安全度を可視化できる。

大型CNG車の両サイドには、  
萬運輸のロゴと真っ青な地球と緑の山々の風景、  
いすゞ自動車のキャラクター「ナチュラシくん」が描かれ、  
環境意識を喚起しています



# LEVOの調査研究活動

## —天然ガス自動車フォーラム海外視察—



LEVOでは、環境優良車の普及推進のため調査・研究を行っています。平成30年11月に、天然ガス自動車フォーラム主催の米国視察調査に参加する機会を得たので概要を報告します。

今回の視察は、天然ガス自動車（NGV）が175,000台以上普及している米国における車両およびインフラの普及状況・今後の見通しおよびエンジン性能向上の可能性等の情報収集を目的として以下を訪問しました。

- ① 米国エネルギー省・自動車技術オフィス
- ② NGVアメリカ（NGV普及推進団体）
- ③ アメリカトラック協会（トラック事業者団体）
- ④ ウェストポート社（NGV製造（改造）会社）
- ⑤ Eコントロールズ社（エンジン技術サプライヤー）
- ⑥ チャート社（車載LNG容器製造会社）
- ⑦ クリーンエネルギー社（天然ガススタンド会社）  
（CNGあるいはLNGスタンド3か所訪問を含む）
- ⑧ VIAメトロポリタントランジット社（CNGバスユーザー）

行程は、11月4日夕刻成田空港を出発し、翌5日午前のNGVアメリカ（首都ワシントン）の訪問を皮切りに、9日午後のEコントロールズ社（テキサス州サンアントニオ）訪問まで1週間かけ米国東部から南東部、南部まで約3,400kmを移動し、11日夕刻帰国しました。

この視察で感じたことは、米国は非常に広大な国でまさに合衆国であり、そこで起きていることを一つの傾向として論じることは困難であるということです。実際、連邦政府は燃料や技術に対して中立である一方、NGVの普及に関しては州ごとに政策・制度が異なり車両やスタンドの普及動向に関する状況はまちまちでした。そこで、訪問先

において得られたNGVに関する特徴的なトピックスを紹介いたします。

### 《最近のNGV普及動向》

米国ではCNGスタンドが1,600か所、LNGスタンドが140か所整備されていますが、全体のNGV普及台数の増加は緩やかである一方、特に大気環境対策や経済性の観点でNGVの普及に合理性が認められる州、例えばカリフォルニア州（排出ガス規制が厳しい）、テキサス州（天然ガス価格が廉価）などでは、補助制度もあり、市バス、ごみ収集車、配送トラックを中心に増加しており、特に昨今は、市バス、ごみ収集車等へのバイオガス利用の増加が特徴とのことでした。

今回訪問したテキサス州サンアントニオのバス会社VIAメトロポリタントランジット社は、代表的なNGVユーザーで大気環境対策と燃料費が安い（軽油比約6割）ことから、補助制度により352台のカミンズウェストポート社製エンジン搭載のCNGバスを導入し、さらなるCNG化を

市内を走行するVIAメトロポリタントランジット社のCNGバス



目指しています(全保有台数は500台)。

米国のNGV製造(改造)会社・エンジン技術サプライヤーは、世界をマーケットとして、研究開発を継続しており、NGVの性能は着実に進歩していると感じられました。特にEコントロールズ社では、実際に大型NGVを試乗することができ、エンジン制御性が一段と進歩していることを体験しました。



CNGバスのリア風景

## 《燃料価格等》

米国エネルギー省・自動車技術オフィスでは、NGVに関する今後の動向として2点の指摘が印象的でした。

一つは天然ガス価格の低位安定で、米国エネルギー情報局(EIA)の2050年までの米国内の燃料価格予測によると、2025年には天然ガスの価格が軽油に比べて軽油換算1ガロン当たり1.5ドル(44.4円/ℓ:1ドル112円換算)程度、2035年~2050年には2ドル(59.2円/ℓ:1ドル112円換算)程度安くなると推定されており、天然ガス価格は軽油に対し大きく有利になる見通しとのことです(右図参照)。

もう一つは、カリフォルニア州の排出ガス規制強化が連邦や他州に及んだ場合は、三元触媒付NGVのさらなる普及の可能性があることも指摘されました。また、今後のNGV普及のカギは容器価格の低廉化とのことでした。



Eコントロールズ社制御システムが搭載されたCNGトラック

## 《規制》

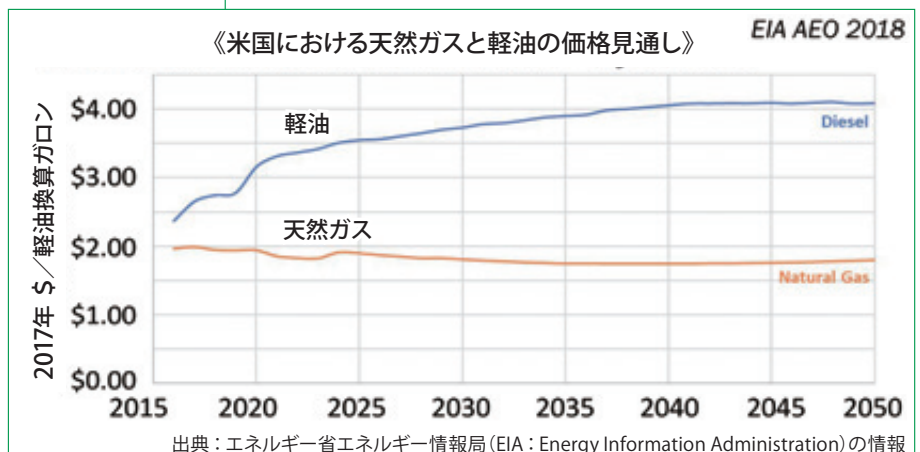
クリーンエネルギー社訪問では、CNG、LNGスタンドにおける興味深い運営実態がわかりました。

LNG貯槽の設置場所に関する規制はありませんが、安全性、コストの観点から基本的には地上設置を推進しており、地下埋設は、過去全米でも2例しかないとのことでした(今後、地下埋設は行われないと推定)。スタンドでは同社内の認定を受けた作業員(連邦政府や州の資格は不要)が定期的に現場をチェックするとともに、カリフォルニア州で各スタンドの運転状況を遠隔監視しています。

また、LNGの充填はセルフで行われており、同一あるいは近接アイランド(計量器を載せている周りより一段高くしたコンクリートの土台)でのCNGや他燃料の充填も可能な設計となっていました。

今回は、5日間でスタンド見学3か所を含め11か所を訪問し、米国の広さや考え方の合理性を改めて感じた視察となりました。州ごとに取り組みの程度が異なりますが、NGV普及は、大気環境対策や経済性に合理性があれば積極的に進められています。北米のLNGは今後徐々に日本に輸入される見込みで、天然ガス価格の安定化が図られることが期待されています。

安全規制については、国情は異なりますが、今後、特にLNG車の普及には参考になると思われました。



# 物流分野におけるCO2削減対策促進事業

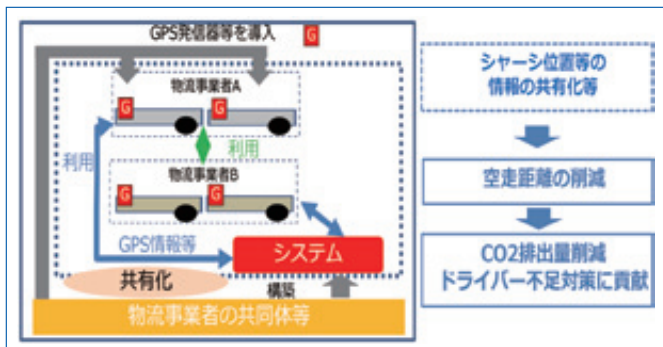
環境省と国土交通省が連携した下記の補助事業について、予算(案)が閣議決定されました。予算成立はまだ先のことになりますが、当機構では、平成30年度に引き続き補助金執行団体として交付決定が受けられるよう準備を進めて参ります。

## 1. IoTを活用した物流低炭素化促進事業【補助金】(継続、340百万円)

- ① 港湾におけるIoTを活用した低炭素化促進事業 (継続)
- 補助対象：シャーシ共有化システム構築費、マルチコンテナシャーシ、重量物輸送用シャーシ

【IoTによるシャーシ共有化】

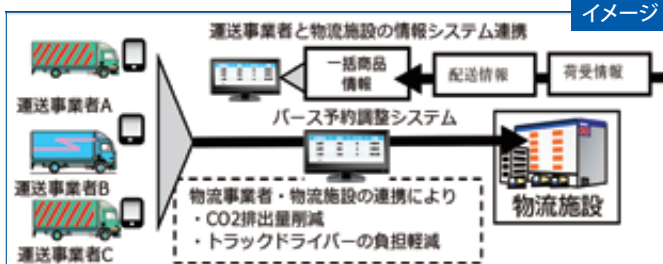
イメージ



## ② 情報の共有化による低炭素な輸送・荷役システム構築事業 (継続)

- 補助対象：倉庫におけるバース予約調整システムの構築費用(荷物情報共有システムの構築・改修費を含む)

イメージ



## ③ 宅配情報システムネットワーク化推進事業 (継続)

- 補助対象：オープン型宅配ボックスの利用に係る情報処理・配送管理システム整備費用等

イメージ



## 2. 効率的かつ低炭素な輸送モード等への転換【補助金】(継続、705百万円)

### ① トラック輸送高効率化支援事業 (継続、250百万円)

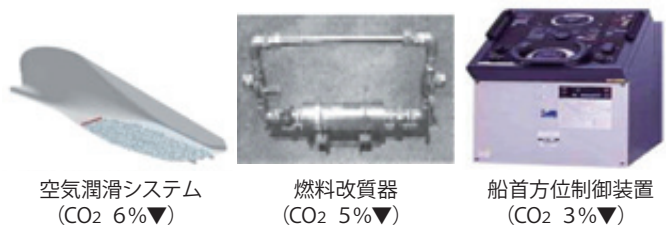
- ア. 連結トラック導入支援事業
- イ. スワップボディコンテナ車両導入支援事業

### ② モーダルシフト促進に資する船舶における低炭素機器導入支援事業 (一部新規、55百万円)

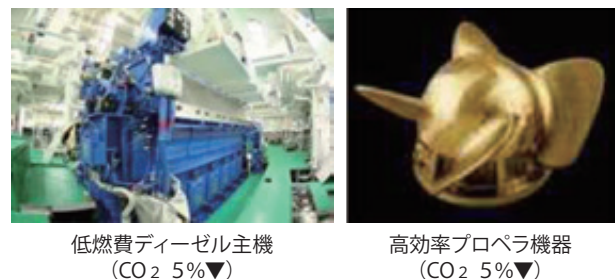
- 船舶における低炭素機器導入：内航海運において輸送能力・燃費等単体性能の向上等を促進するために必要な機器等の導入経費について補助を行う。

【補助対象設備：新規】

イメージ



【補助対象設備：継続】



### ③ 高品質低炭素型低温輸送システムの構築促進事業

(継続、400百万円)

- 新技術等による新たな物流コールドチェーンの構築促進事業
- 補助対象設備：鮮度保持機能を有する保冷コンテナ(海上・鉄道の各貨物輸送用)

イメージ

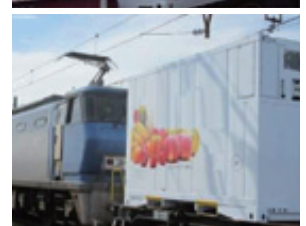
#### (1) 海上用鮮度保持コンテナ【鮮度保持技術の例】

高電圧微弱電流の通電による鮮度保持



#### (2) 鉄道用鮮度保持コンテナ【鮮度保持技術の例】

リチウム電池等を搭載し、高電圧微弱電流の通電により鮮度保持



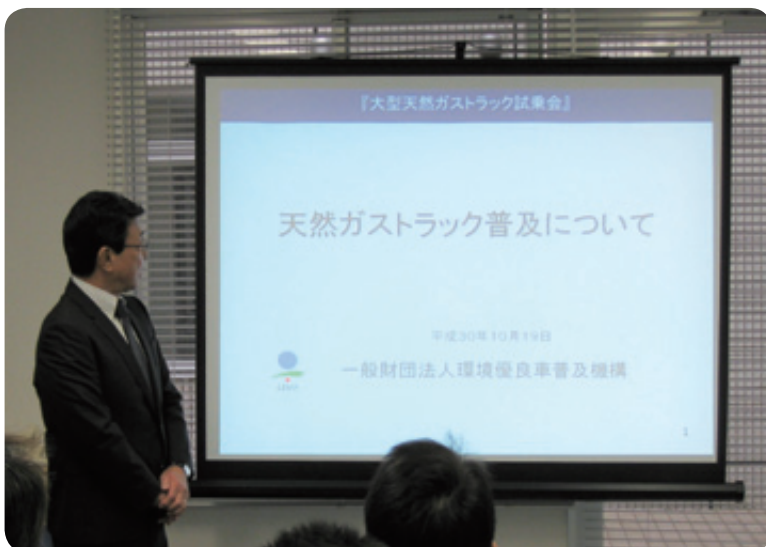
東京ガス株式会社 主催

# 大型天然ガストラック試乗会 開催

昨秋の平成30年10月18日(木)、19日(金)、20日(土)の3日間にわたり、茨城県東茨城郡にある(一財)日本自動車研究所 城里テストセンターにて「大型天然ガストラックの試乗会」が東京ガス(株)様主催により開催されました。



試乗会では大型天然ガストラック (GIGA-CNG車) と同クラスのディーゼル大型トラックを一周5.7kmのコースを実際の利用シーンを想定し走行、乗り比べを行い、大型天然ガストラックの走行性能(加速性、乗り心地、静粛性)等を運送事業者様が体感されました。



LEVOは試乗会の中で午前、午後の2回お時間をいただき、約20分ほど天然ガス自動車の普及状況、大型天然ガストラックの導入支援等「天然ガストラック普及について」の概要説明を行い、天然ガストラックの普及促進活動を実施致しました。

# ドライブレコーダー を活用するための

## 基礎知識Ⅱ

文=鳥塚 俊洋 一般社団法人ドライブレコーダー協議会 副会長  
(株JAFメディアワークス ITメディア部 部長)

前回は、ドライブレコーダー市場には、業務車両向けとマイカー向けの大きく異なる2種類の製品があること。また、その歴史や、ドライブレコーダー装着による事故削減効果などについて紹介しました。今回は、ドライブレコーダーが持つ機能や効果、役割などに焦点をあててお話をします。

### 最も重要なのは事故等の記録。 確実に活用するための注意点は？

ドライブレコーダーの最も重要な役割は、万が一の事故などの際に、その状況を映像で記録し、その後の事故処理で自らの立場を守ることです。事故の際には、どちらの信号が赤であったかなどで揉めることが多く、証言をしてくれる第三者がいない場合、これまでは水掛け論となり、泣き寝入りせざるを得ないこともありました。

しかし、ドライブレコーダーを装着していれば、損害賠償の訴訟などにおいて証拠となるのはもちろん、現実には、事故の当事者がドライブレコーダーの記録があると認識した時点で嘘がつけなくなるため、揉めることがなくなり、事故処理が正確かつ効率的に進むことが多くなったといわれます。

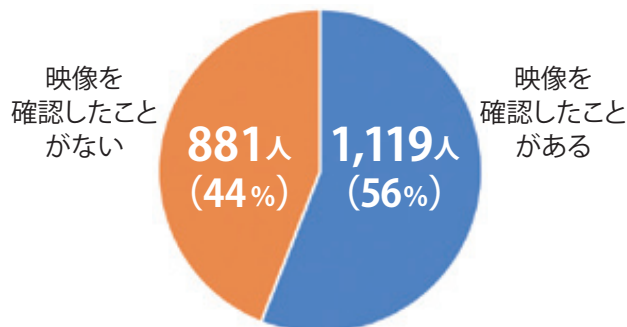
事故の際のドライブレコーダーの活用で大切なことは、当事者や警察官等とともに、その場で記録映像の確認を行うことです。というのも、映像はデジタルデータで修正等が可能のため、時間を置くと改ざんの疑いをかけられる可能性があるからです。現在は、こういった修正の有無を立証するデジタルフォレンジックといった技術も進んでいます。時間と費用もかかりますので、当事者等の間では、改ざんの余地がない状況で、早めに映像の確認をすることが大切です。

また、いざという時の記録を確実に残すために、ドライ

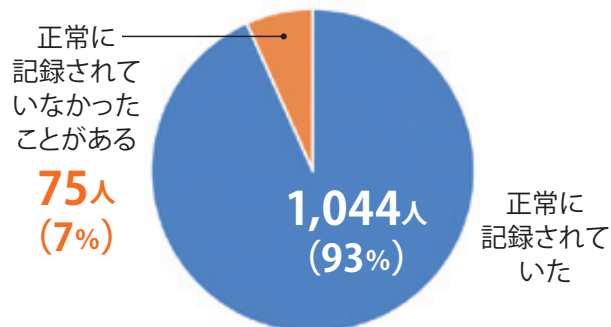
ブレコーダーが正常に稼働しているかを、定期的を確認しておくことも大切です。一度装着したら、その後は何もしていないユーザーも多いかと思いますが、ドライブレコーダーも機械なので、高い信頼性を持つ機種が多いとはいえ、何らかのトラブルで停止してしまう可能性もあります。

特に注意したいのが、昨年8月に国民生活センターからも注意喚起の発表があったSDカードの取扱いについてです。実はSDカードには、上書きを繰り返すと内部の不良部分が増え、容量が減っていき、最終的に記録できなくなるという特徴があります。常に映像の上書き保存を繰り返しているドライブレコーダーの場合は、この影響を顕著に受けることから、知らない間にドライブレコーダー自体が停止してしまうこともあり、注意が必要です。

映像を確認したことがあるか【n=2,000】



正常に記録されていたか【n=1,119】



### ドライブレコーダーの映像確認の実態

出典：「ドライブレコーダーの映像を定期的に確認しましょう」報道発表資料  
(独)国民生活センター 平成30年8月2日 より作成  
[http://www.kokusen.go.jp/pdf/n-20180802\\_2.pdf](http://www.kokusen.go.jp/pdf/n-20180802_2.pdf)

具体的な対策としては、定期的なフォーマットや交換を忘れないようにすることです。タイミングは機種や使用条件にもよるので、取扱説明書を参考にするとよいですが、記述がない場合は、少なくとも1か月に一度はフォーマットを、長くて1年毎にSDカードは交換しましょう。使用条件によっては、それ以前に寿命になる場合もあるので、



やはり正常に稼働しているかの定期的な確認も重要です。

最近では、フォーマット不要の仕組みを採用したドライブレコーダーや、書き換えに対する耐久性の高いSDカードも市販されているので、走行距離の長いユーザーは、そういった商品を選択する方法もあります。

また、些細なことですが、現在主流のマイクロSDカードは非常に小さいため、事故時に取りだそうとして落としてしまい、何かの隙間に入ってしまった見つからないという、笑えない笑い話が現実には起こっています。SDカードの取扱いは意識を集中して慎重に行う必要があります。

## 映像技術の向上とともに、 広がってきたドライブレコーダーの役割

約10年前、マイカー用ドライブレコーダー黎明期の解像度はVGA (Video Graphics Array : 30万7,200画素) 以下が主流でした。残念ながら、VGAでは前を走る自動車のナンバーは、大きな数字も含めて映像から読み取ることができませんでした。それが今ではHD (約92万画素) というサイズやフルHD (約207万画素) が主流になり、右下の比較画像のように、一般道では前を走る自動車のナンバーは、解読可能な場合が増えています。

夜間やトンネルなどの暗い場所に対しても、映像処理の工夫や、最近では裏面照射型と呼ばれる感度の良いイメージセンサが登場したこともあり、映像から読み取れる情報量が飛躍的に増えました。また、夜間の路上は、照明や自動車のライトで照らされた明るい部分と、影になった部分の明るさの差が大きく、当初はその両方を適切に記録することが困難でしたが、これもHDR (High Dynamic Range) という技術が登場し、適切な記録が可能になっています。

このようにドライブレコーダーの基本性能はこの10年で大きく向上しているため、もし古い機種を使い続けているなら、より効果的に活用するためにも最近の機種への代替をお勧めします。

映像に関わる技術としては、全周囲を一つのデータとして記録する方式も登場しています。一般的にはVR (Virtual Reality) 映像として普及が進んでいるもので、その映像記録技術をドライブレコーダーに応用したものです (ドライブレコーダーは現実の記録なのでVirtualではありませんが)。

メリットは車外、車内の状況が切れ目なくすべて記録できること。従来のドライブレコーダーで記録が所を増やすには、その分、カメラも増やす必要があるため、特にコストが重視されるマイカー向けの機種では、2カメラで前方

と後方を記録するのがほぼ限界でした。これが全周囲型になると、1つか2つのカメラで車外側面から後方、車内の状況まで広く記録することができます。

一方、デメリットとしては、広い範囲を撮影するため、当然ながら解像度が低下します。後方の映像も車内を通して撮影することになるため、リアウインドウの状況等により記録が制限される場合があります。このため、より確実な記録が望まれ、比較的成本をかけられる業務用機種では、カメラ数を増やす方法が主流になりそうです。

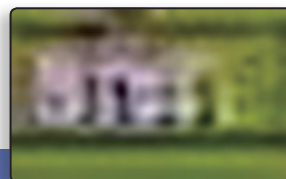
将来に目を向けると、4K (約830万画素)、8K (約3,300万画素) といったさらなる高解像度の商品が普及することはおそらく間違いありません。こうなると、より離れたクルマのナンバー等が識別できたり、道路標識や道路案内の高度な認識も可能になるため、ドライブレコーダーの役割はさらに広がりそうです。機能的には映像解析による運転支援機能などの高度化、また犯罪や事故捜査などでの社会的な活用もさらに検討が進むと思われます。

そして、この点で鍵になるもう一つの技術が通信機能。今回はこちらについてご紹介します。

### VGAとフルHDの映像解像度の比較

(株)JAFメディアワークス製ドライブレコーダーによる比較

VGAの  
ドライブレコーダーの映像と  
ナンバープレート拡大部分



フルHDの  
ドライブレコーダーの映像と  
ナンバープレート拡大部分



# 『2018 交通安全・環境フェア ～はたらく車～ in 埼玉スタジアム2002』

主催：(一社)埼玉県トラック協会  
 開催：平成30年11月10日(土) 9:30～15:00  
 会場：埼玉スタジアム2002東駐車場(埼玉県さいたま市)

(一社)埼玉県トラック協会主催による「2018交通安全・環境フェア～はたらく車～」がプロサッカー клуб浦和レッドダイヤモンズの本拠地である埼玉スタジアム2002の東駐車場にて開催されました。「生活を支える働く自動車」、運送業界で活躍する自動車を身近に「見て」、「触れて」、「乗る」車両展示等の体験型イベントとして、また業界の取り組み事故防止対策、環境対策の理解を深めていただくことを趣旨として開催。LEVOは環境対応車(低公害車)等の普及促進パネルの展示、エコドライブ関連のDVD放映、ミニゲーム等で出展参加致しました。当日は好天に恵まれ終日大盛況でした。



# 『京都環境フェスティバル2018』

主催：京都環境フェスティバル実行委員会  
 開催：平成30年12月8日(土)～9日(日) 10:00～16:00  
 会場：京都府総合見本市会館(京都パルスプラザ)(京都府京都市)



京都環境フェスティバル2018は『楽しく学んで考えよう。～京のこと・環境のこと～』と題し、環境について楽しみながら、学び考えることができる参加・体験型イベントとして開催され、テーマゾーンでは「身近な生きものの世界」、「ここまで来た!エコな暮らし」を体感するコーナーやミニステージでのショーが行われました。LEVOはトラック輸送におけるCO2削減のための、環境対応車(低公害車)等の普及促進パネルを展示、エコドライブ関連のDVD放映、ミニゲーム等を行い出展参加致しました。終日楽しめる環境イベントとなっており、二日間に及び多くのご家族が来場され大盛況でした。



平成30年度、各地で開催された環境に対するイベントのうち以下に出展・参加し「環境対応車(低公害車)」等の普及促進活動を行って参りました。

- ▶ みんなで学ぼう! トラックと交通安全・環境フェア [9/30日・出展/台風により中止](愛知県豊田市)
- ▶ ひろしまトラックまつり [10/14日・環境対応車等に関するパネル展示](広島県広島市)
- ▶ 楽しいこといっぱい!! トラックフェスタ2018 [10/14日・環境対応車等に関するパネル展示](京都府京都市)
- ▶ びわ湖環境ビジネスメッセ2018 [10/17日～19日・環境対応車等に関するパネル展示](滋賀県長浜市)
- ▶ 2018交通安全・環境フェア はたらく車 in 埼玉スタジアム2002 [11/10日・出展](埼玉県さいたま市)
- ▶ 京都環境フェスティバル2018 [12/8日～9日・出展](京都府京都市)



東京都羽村市 コミュニティバス

## 環境優良車普及講演会 開催

# 『電動バスに関わる最近の動向について』

(一財)環境優良車普及機構では環境優良車普及講演会「電動バスに関わる最近の動向について」と題しまして講演会を開催致します。

大型商用車の分野におきましても電気、プラグインハイブリッド、ハイブリッド自動車等の電動自動車の開発普及が進みつつあります。しかしながら電動自動車はディーゼル車に比べ車両価格が高く、また航続距離が短いことなどが実用上の大きな課題となっており、適材適所の利用、さらに充電のために大きな電力を必要とするケースも考えられ、充電イ

ンフラの整備にも留意する必要があります。

そのような中で、最近、乗合バスやコミュニティバスにおいて、電動バスを導入する事業者がみられるようになってきております。

このような背景から、電動バスに関わる最近の動向について、講演会を開催いたします。講演では『早稲田大学大学院 環境・エネルギー研究科教授 紙屋 雄史様』をお迎えし電動自動車に関わる最近の動向などのお話し頂くと共に、「電動バス」に関わる皆様よりさまざまな講演をいただく予定となっております。

日 時：平成31年2月20日(水) 13:15 開場 13:30 開演予定～16:40 終了予定

会 場：東海大学校友会館 望星の間 (霞が関ビルディング 35階)

最寄駅：東京メトロ・銀座線＝「虎ノ門駅」 千代田線・日比谷線・丸の内線＝「霞ヶ関駅」  
南北線＝「溜池山王駅」 有楽町線＝「桜田門駅」



### ●プログラム●

基調講演：早稲田大学大学院 環境・エネルギー研究科 教授 紙屋 雄史 様

講演：国土交通省 自動車局 環境政策課 様

講演：日野自動車株式会社 様

講演：株式会社みちのりホールディングス 様

講演：株式会社ハセテック 様

講演：東京都羽村市 都市建設部 都市計画課 様

〔後援：国土交通省、(公社)日本バス協会〕

(株)ハセテック 急速充電器



◆ ご好評につき、参加お申し込み受付は終了いたしました ◆

# LEVO 人と環境に優しい車社会へ

LEVOは環境優良車(CNG車等)リース事業、環境EMS機器リース事業、物流施設省エネ設備リース事業、輸送関連機器リース事業を通じ、運送事業者様の省エネ・環境・安全の取り組みを後押しします。お客様からのお問い合わせ、ご要望にすばやく対応するため、各部署の電話番号をご案内させていただきます。



## 事業部

### 業務班：環境優良車(低公害車)関連

- 車両に関するリースのお見積り、ご契約、お問い合わせ
- 車両に関する補助金申請等

### 審査班：省エネ・環境・安全機器関連

- EMS等環境機器関連
- ドラレコ、スリープバスター等安全機器関連
- その他機器等一般リース

TEL：03-3359-8536 FAX：03-3353-5430

TEL：03-3359-8465 FAX：03-3353-5435

## 総務・リース管理部 リース事業全般

- 社名・住所・ご連絡先の変更手続き
- 再リース、買取、返却等リースアップ時の手続
- リース料等お支払い関係

TEL：03-3359-8461(代表) FAX：03-3353-5439

## 企画調査部

### 貨物自動車用ドライブレコーダの選定、調査研究関連

- ドライブレコーダ選定事業、エコドライブ総合診断事業
- 自動車環境講座の申込み他

TEL：03-3359-9008 FAX：03-3353-5431

## 低炭素型ディーゼル車普及事業執行グループ

二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金  
低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

TEL：03-5341-4577 FAX：03-5341-4578 メールアドレス：hojokin@levo.or.jp

## 物流CO<sub>2</sub>削減促進事業執行グループ

二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金  
物流分野におけるCO<sub>2</sub>削減対策促進事業

TEL：03-5341-4728 FAX：03-5341-4729 メールアドレス：butsuryu@levo.or.jp

## LEVOメルマガ



## メールマガジン 登録者募集中!

自動車運送事業者をはじめとする関係者の方々に、国内外の環境負荷低減と交通安全に関する情報、新規に開発された環境優良車や国等の補助制度の情報などを提供するために、メールマガジン(無料)を配信していますので、是非、登録をお願いします。

新規登録のお申し込みは、右記の登録専用メールアドレスに空メールを送信ください。自動応答システムにより、登録・ご連絡いたします。

[emlmag-touroku@levo.or.jp](mailto:emlmag-touroku@levo.or.jp)

詳しくは、LEVOホームページをご覧ください。

