

目 次

[道路交通法 関係]

- 1 交通の方法に関する教則の一部を改正／警察庁（1月）
- 2 指定自動車教習所の教習・業務指導の標準を一部改正／警察庁（1月）
- 3 小型限定普通二輪免許の検定簡略化を要望／(社)日本自動車工業会（2月）

[交通安全対策 関係]

- 1 大型トラック等の衝突被害軽減ブレーキを義務化／国土交通省（1月）
- 2 高速道路での交通死亡事故発生状況を発表／警察庁（1月）

[道路・施設 関係]

- 1 20分／100円パーキング・メーターが続々登場／警視庁（1月）
- 2 来年度から首都高速道路大規模改修へ／首都高速道路㈱（1月）
- 3 新東名高速道路の一部が4月14日開通／中日本高速道路㈱（1月）
- 4 一般道路にも課金する案をまとめる／国土交通省（2月）
- 5 本四高速道路の料金収入を全国プール制に移行／国土交通省（2月）

[道路運送車両 関係]

[道路運送 関係]

- 1 小型トラックの運行記録計(タコグラフ)義務化は先送り／国土交通省（1月）

[自動車損害賠償保障 関係]

- 1 運転代行業随伴車のトラブルが頻発／警察庁（1月）

〔軌道・踏切 関係〕

〔その他トピックス〕

- 1 超小型モビリティの導入ガイドラインを検討／国土交通省（１月）
- 2 燃費基準達成率をＪＣＯ８モードに変更／国土交通省（１月）
- 3 自動車盗難件数が８年ぶりに増加／警察庁（２月）
- 4 希望ナンバーの拡大を検討／国土交通省（２月）
- 5 新燃料電池車の開発を加速化／ダイハツ工業㈱（２月）

〔道路交通法 関係〕

1 交通の方法に関する教則の一部を改正／警察庁（１月）

警察庁によると、平成２３年３月１１日に発生した東日本大震災など、災害に対する備えや教訓を踏まえ、「交通の方法に関する教則」の内容が、このたび改正されることとなりました。

改正箇所は第１０章「交通事故、故障、災害などのとき」、第３節「災害などのとき」で、教習所での学科教習や高齢者講習、更新時講習などにおいても、平成２４年３月２１日から、新指針のもとで実施となります。

<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku20120313/gaiyou.pdf>

交通の方法に関する教則

第１０章第３節１（２）を次のように改める。

（２）車を運転中以外の場合に警戒宣言が発せられたとき

津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しないこと。

第１０章第３節３（１）中ウをエとし、イの次に次のように加える。

ウ 引き続き車を運転するときは、道路の損壊、信号機の作動停止、道路上の障害物などに十分注意すること。

第１０章第３節３（２）を次のように改める。

（２）車を運転中以外の場合に大地震が発生したとき

ア 津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しないこと。

2 指定自動車教習所の教習・業務指導の標準を一部改正／警察庁（１月）

警察庁によると、このたび「指定自動車教習所の教習の標準」「指定自動車教習所業務指導の標準」の一部を、見直すこととなりました。

技能検定の見直しでは、

- ① 自主経路の検定制度の廃止
- ② 聴覚障害者で、自動二輪車・原動機付自転車の運転免許証が取得できることによる検定内容および「二輪車の死角と四輪車の死角」などの見出しの改正

学科教習の見直しでは、

第一段階・教習項目 8「歩行者の保護など」の内容

① 「1 歩行者の保護(そばを通るとき、横断しているときなど)」

② 「2 自転車の保護(そばを通るとき、横断しているときなど)」

<http://www.npa.go.jp/pdc/notification/koutuu/menkyo/menkyo20120120-16.pdf>

3 小型限定普通二輪免許の検定簡略化を要望／(社)日本自動車工業会(2月)

日本自動車工業会によると、原付二種を運転するのに必要な、小型限定普通二輪免許(125cc)取得時の負担軽減について、これまでも提言を行ってきましたが、このたび「普通二輪(小型限定)実験講習プロジェクト」を設け、要望実現化のための講習カリキュラムを試作、一般受講者に実施するなどして、このカリキュラムが妥当で適正なものであるかどうかの、実地検証を行ったようです。

重点目標として、

① 技能教習時限の短縮は可能か

② 1日に実施できる技能教習時限の制限を見直すことは可能か

③ 技能検定にかわり「見きわめ」を厳格化することによる合否判定は可能かなどを十分に確認した結果、運転者の技能水準を下げることなく、安全面でも十分に効果が期待できるという結論となったようです。

<http://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/index.html>

[交通安全対策 関係]

1 大型トラック等の衝突被害軽減ブレーキを義務化／国土交通省(1月)

国土交通省は、世界に先駆けて「衝突被害軽減ブレーキ」の技術基準を導入することとしたようです。

今回、国土交通省が発表したのは、貨物自動車に備える衝突被害軽減ブレーキの基準についてで、大型トラックやトレーラーに、衝突被害軽減ブレーキの装着が義務化されることも公表されました。

今後、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」を改正し、平成24年11月からは新型生産車に適用するそうです。

貨物自動車の全事故に占める追突事故の割合が高いことや、乗用車と比較して貨物自動車の死亡事故が高い事故実態を踏まえたもので、これにより自動車の安全性が向上すると期待されています。

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000101.html

2 高速道路での交通死亡事故発生状況を発表／警察庁（1月）

警察庁では、このたび「平成23年中の「高速道路での交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況」をまとめました。

発生件数は188件（前年比22件増／13.3%増）、死者数は214人（前年比26人増／13.8%増）と、いずれも増加傾向を示しており、また人対車両の死亡事故が3年ぶりに増加しているのが目立っています。

<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?lid=000001085977>

[道路・施設 関係]

1 20分／100円パーキング・メーターが続々登場／警視庁（1月）

警視庁では、平成23年12月19日から、それまで4か所での運用だった20分/100円パーキング・メーターを、新たに20か所を増設し運用を始めました。

従来は40分・60分の運用でしたが、短時間利用者の利便性を図るための措置で、設置区間には「20分規制」を示す道路標識が立てられ、駐車場所枠内には白ペイントで20分と表示、パーキング・メーター発券機には20分専用であることを示すシールを貼付するなどして、注意を促しているようです。

http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/pking/pkingumeter_100.htm

2 来年度から首都高速道路大規模改修へ／首都高速道路㈱（1月）

首都高速道路会社によれば、首都高速が開業してから50年が経過し、総延長約300kmの8割程度が、完成から30年経過するなど、全体に老朽化が進んでいるため、来年度から1兆円規模の大規模改修に乗り出す方針のようです。

昨年３月１１日、東日本大震災を引き起こしたマグニチュード９の地震でも、被災地の高速道路は、高架橋などが崩壊するなどの被害は出ておらず、現状の首都高速道路でも、耐震基準に照らして問題はないと、考えられているようです。

しかし平成７年の阪神淡路大震災マグニチュード７．３で、阪神高速道路の高架が倒壊したことをうけ、首都高速道路でも高架橋の耐震基準を強化し、これまで約３，０００億円をかけて補強工事を進めてきたようですが、このまま老朽化対策を続け、集中工事による補修や耐震補強を続けるより、古い道路区間を作り変えるなどの大規模改修をしたほうが、安全を確保でき、コストも抑えられると判断したようです。

なお、大規模補修計画案については、国土交通省の検討会から指摘された「景観保全」などにも配慮して、平成２５年度内に、大規模改修計画案をまとめる予定のようです。

３ 新東名高速道路の一部が４月１４日開通／NEXCO 中日本（２月）

NEXCO 中日本によると、かねて建設中の「新東名高速道路」が、平成２４年４月１４日開通することがわかりました。

NEXCO 中日本提供



今回、開通する「静岡区間」は、御殿場JCTから三ヶ日JCTまでの１６２kmで、新東名高速道路の全長２５４kmの約６割にあたるようです。現在、この区間の交通量は７万４千台が通行しており、一日あたりの交通容量４万８千台を、大幅に超過しているため、慢性的に渋滞が発生しています。

新東名の開通は、渋滞を解消するだけでなく、悪天候や災害時における代替路

線としての役割も期待されており、平成３２年に全線が開通すると、３大都市圏を結ぶ大動脈が、ますます丈夫なものになるのではないかと、期待が寄せられているようです。

<http://www.c-nexco.co.jp/shintomei/>

４ 一般道路にも課金する案をまとめる／国土交通省（２月）

国土交通省はこのたび、社会資本整備審議会道路分科会／第３８回基本政策部会を開催し、道路政策の指針として「道路分科会建議」の中間とりまとめ素案を公表しました。

この中で注目を集めているのは、道路整備費用の新たな負担の在り方として、一般道路の一部に、課金する考えが盛り込まれていることです。

これまでは道路の建設自体に重点を置き、道路を有効に使う観点が軽視されてきた印象もあるようですが、今後は歩行者や自転車利用者への配慮や、大都市圏などにおけるネットワークの緊急強化などを提言するとともに、これらの施策を推進するための多様な資金調達、整備・利用のための新たな枠組みの検討が必要とし、一般道の一部に、期間や距離に応じた課金制度を導入してはどうかという考えのようです。

http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000240.html

５ 本四高速道路の料金収入を全国プール制に移行／国土交通省（２月）

国土交通省は、本四高速道路の料金収入等に関する調整会議を開き、今後の本四高速料金の基本方針をまとめました。

これによれば、本四高速料金は平成２６年度に全国共通水準（料金）を導入し、来年度からの２年間分は、現行の料金割引を継続しつつ、普通車以下は、土日祝日に限り、NEXCO 東日本・中日本・西日本に準じた料金になるようです。

国交省では、この見直しに合わせる形で、平成２６年度以降の NEXCO ３社の料金水準について、５０年を期限とする償還期間延長など、あらたな高速料金水準を検討する方針のようです。

<http://www.mlit.go.jp/common/000204444.pdf>

[道路運送車両 関係]

[道路運送 関係]

1 小型トラック運行記録計(タコグラフ)義務化は先送り／国土交通省（１月）

国土交通省によると、平成２４年１月「第２回トラックにおける運行記録計の装着義務付け対象の拡大のための検討会」の結果、小型トラックへの運行記録計（デジタコ）義務付け範囲拡大の時期が、当初見込みからずれ込むことになるようです。

現在、運行記録計義務付け対象車種は、車両総重量８トン以上または最大積載量５トン以上の、事業用トラックになっています。しかし国土交通省が平成１０年度に、現在の義務化対象外車両の運行実態を調査したところ、最大積載量１トン以上のトラックにおける長時間・長距離運転が常態化することによる、重大事故発生状況などが多いことが判明したようです。

国土交通省では「事業用自動車総合安全プラン２００９」を掲げ、死者半減、飲酒運転ゼロを目標にしておりますが、アルコール検知については昨年５月に義務化され、今回、デジタコの価格も下がっていることから、装着義務化の適用範囲拡大を検討したようです。

これに対して、トラック協会は国土交通省が掲げた事故データと認識が異なること、また長距離運行が少ない小型トラックには、装着義務化は疑問だという異論が出たため、今春に省令改正、平成２５年度中に実施という予定は、もう少し議論を進めてからとなるようです。

<http://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/gian/plan2009.pdf>

[自動車損害賠償保障 関係]

1 運転代行業随伴車のトラブルが頻発／警察庁（１月）

運転代行業者は、四輪車の随伴車を使用するのが一般的ですが、この随伴車が起こす交通事故を巡って、被害者とのあいだで、賠償金トラブルが増加しつつ

あるようです。

自動車運転代行業を営もうとする者は、都道府県公安委員会の認定を受け、第二種免許取得および運転代行保険（最大８，０００万円保障）に加入することが義務付けられていますが、随伴車には保険加入の義務がなく、運転代行制度開始から１１年が経過した昨今は、代行料金値下げ競争などで、保険加入の余裕がない業者が増えて、十分な賠償ができない構図になっているようです。

警察庁の統計では、自動車運転代行業法が発足した平成１４年は４，１４８業者でしたが、平成２２年に８，７０５業者と倍増し、交通事故も１１４件から２９３件と、約２．５倍に急増しています。

全国運転代行協会に加盟する約２００業者（加盟率２８％）によれば、随伴車の任意保険の加入率は４０～５０％程度だそうです。

<http://www.untendaikoukyoukai.or.jp/>

【軌道・踏切 関係】

【その他トピックス】

１ 超小型モビリティの導入ガイドラインを検討／国土交通省（１月）

国土交通省によると、かねてより検討中だった「超小型モビリティ」の導入ガイドラインを、とりまとめるようです。

写真は、実証実験に使用された日産ニュー・モビリティ・コンセプトですが、



http://www.nissan-global.com/JP/NEWS/2011/_STORY/110929-01-j.html

超小型モビリティに対する考え方は、軽自動車と 1 人乗り電動 4 輪車との中間に位置付けられ、高齢者にとって、買い物や通院といったチョイ乗りができる、小さく便利なクルマが望まれていた背景から生まれたようです。

これまで全国 7 か所で、一般利用者を交えて実証実験を行なわれ、法定速度が 30 km/h 以下の場所での安全性が確認できたため、今後は一般国道などで 45 km/h 程度の走行を想定した、実証実験に取り組むようです。

この日産ニューモビリティは、前後に 2 人が乗車して、最高時速は 80 km 毎時を維持し、1 回の充電で 100 km 走行できるそうです。

ちなみにフランスのルノー社では、これに近い仕様で、平成 25 年にも発売の予定だそうです。

2 燃費基準達成率を JC08 モードに変更／国土交通省（1 月）

国土交通省よれば、「自動車の燃費性能評価」の燃費基準達成率を、現在の「10・15 モード」から、「JC08 モード」に変更するようです。

これまでの燃費値「10・15 モード」は、

- ① 市街地での走行を想定した 10 項目の運転パターンを 3 回
- ② 郊外で条件の良い道路での走行を想定した 15 項目の運転パターンを 1 回で計測して、燃費率を公表していました。

今回の JC08 モードによる測定方法は、

- ① 実際に走行しておこなうのではなくテスター上で計測する方法で、従来の 6 段階の燃費率公表ではなく、今回からは基準が達成されたかどうか、また達成レベルを、発表することになるようです。

またエネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法）に基づき、あらたに 2015 年度燃費基準が策定されたことも、今回の変更理由になりましたが、燃費基準の達成レベルを車種ごとに明記することとなるため、エコカー減税対象車の一覧が、消費者にはわかりやすくなるようです。

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/nenpi/nenpikouhyou/index.html>

3 自動車盗難件数が 8 年ぶりに増加／警察庁（2 月）

警察庁によると、これまで減少傾向にあった自動車盗難の認知件数が、平成 23 年に、8 年ぶりに増加に転じたことがわかりました。

また自動車盗難に関しては、平成 13 年に発足した「自動車盗難等の防

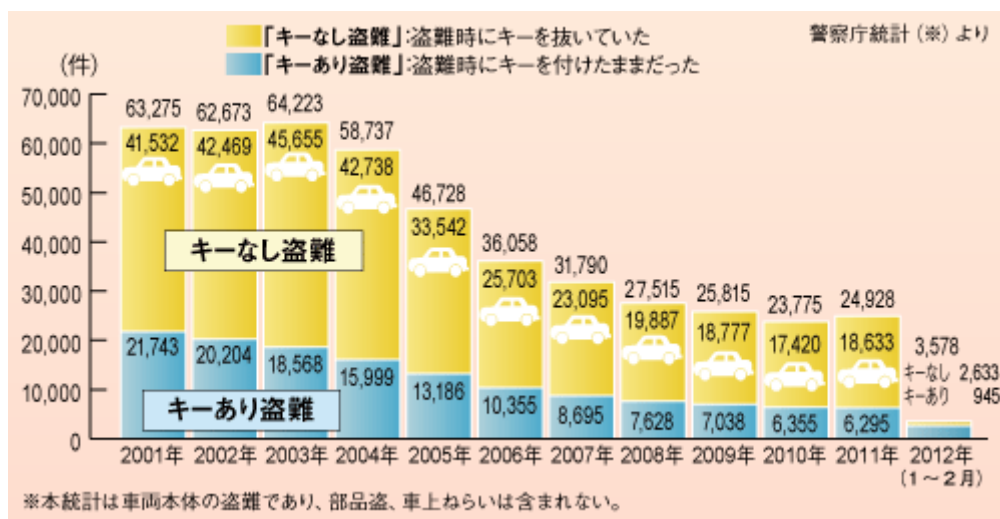
止に関する官民合同プロジェクトチーム」が有名ですが、ここでは

- ① 自動車盗難認知件数の年別推移
- ② 車種別の盗難率
- ③ 都道府県別自動車盗難認知件数
- ④ 自動車盗難認知件数の推移と被害額の推移
- ⑤ 自動車盗難の駐車場所別認知件数の推移

などの統計をまとめ、自動車盗難の現状、盗難防止対策などの啓発啓蒙活動を進めています。

<http://www.car-tounan-boushi.jp/project-team.html>

① 自動車盗難認知件数の年別推移



自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム／提供

4 希望ナンバーの拡大を検討／国土交通省（2月）

国土交通省によると、自動車ユーザーが好きなナンバープレート数字を選んで装着できる「希望ナンバー」の一部が、数年後に在庫切れになる可能性があるため、分類番号や一連指定番号の、桁数を増やす検討に入ったようです。



日刊自動車新聞提供

希望ナンバーの利用者は、最近は事業用（緑ナンバー）にも拡大傾向がみられるようで、中国人観光客の増加に伴い、中国人が縁起がよいと好む「8」を希望する観光バス事業者も、増えているようです。

一方で、ご当地ナンバーや希望ナンバー制度の秩序なき拡大には、批判もあるらしく、専門部会などを設置して、費用対効果なども勘案し、慎重に検討を行うようです。

5 新燃料電池車の開発を加速化／ダイハツ工業㈱（2月）

ダイハツ工業によれば、白金などの貴金属を全く使用しない、新タイプの燃料電池技術の研究開発を加速するようです。

開発中の新燃料電池システムは、独立行政法人・産業技術総合研究所と協力して、従来の燃料電池車の電極触媒材料として欠かせなかった白金（貴金属）は全く使用せず、水加ヒドラジンを安全な状態にして使用することにより、CO₂をまったく排出しない燃料電池技術ということです。

現在の燃料電池車に搭載されている電池車は、電極触媒材料に高価で多量の白金を使用していますが、新技術は電気触媒にコバルトとニッケル系が使用され、価格が1,000分の1程度に抑えられるようです。

また水加ヒドラジンは、常温では引火しない液体のため、ガソリンスタンドの施設が使用できるなど、メリットが大きく、今後に大きな期待が寄せられています。

<http://www.daihatsu.co.jp/wn/070914-1f.htm>