昭和36年10月22日
（第三種郵便物認可）
東京交通新聞
（毎週月曜日発行）
第3132号

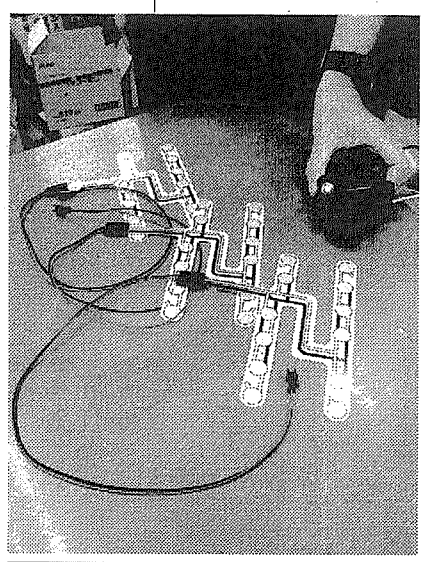
関連産業

後席ベルト装着促す 警報音と表示灯で

「タク向けリマインダーシステム」 マジカル・テクニカら開発、販売

後席シートベルトの装着率向上でタクシーの乗客の安全を確実なものに――。タクシーの乗客にシートベルトの装着を警報音で促し、確実に装着してもらう後付けの「タクシー後席シートベルトリマインダーシステム」をマジカル・テクニカ（埼玉県深谷市、柴崎宏之社長）とコラント（岐阜県羽島市、堀雅利社長）が共同で開発し、近く販売を開始する。

装置はシートベルトを交換せずに設定できる。外付けECUも車両コンピュータと切り離し、車両制御システムへの弊害を防いだ



同システムはマジカルが2020年から2年間かけて開発済みで、既にハイエース用（後席用）などで500台以上の導入実績がある。今回はタクシー車両向けに開発するもので、JPN TAXI（JPNタクシー）用の販売を開始。今後、すべてのタクシー車種を対象に製品化を検討着手している。

国際安全基準満たす

システムは「安全ベルトリマインダー装置」に関する協定規則（国土交通省が採用している国際的な安全基準）に忠実に則った仕様が特徴だ。同規則通り、視覚警報（表示灯）および聴覚警報（警告音）による警報の2段階でシートベルト装着を促す。

現在、日本の自動車には後席の聴覚警報装置はほとんど装備されていないが、同社の製品は全ての車両に後席聴覚警報装置装着を付け安全レベルを上げる。人体を感知するセンサーを座席に取り付け、同社独自開発の制御コンピューター（ECU）により空席時は警報しない。シートベルトキャッチャーの通電装置で装着を感知しスピードセンサー解析機能付きのECUが聴覚警報の警報装置を作動させる。エンジンをかけ非装着なら1分以上ランプ点灯で装着を促す。走行中はランプ視覚警報に加え、安全基準通りに車速毎時19キロ以上（25km／h以下）で聴覚警報（警告音）が発報、非装着のままだと30秒以上には警報レベルの高い第2警報音が最長2分、鳴り続ける。

走行中に速度が19キロ以下に落ちても非装着なら警報音は発報する。このため渋滞中にシートベルトを外しても警報する。渋滞事故の被害軽減にも役立つ。

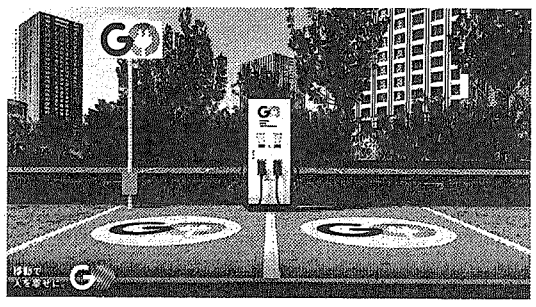
自動車乗車中の後部座席シートベルト非装着者は、高速道路で着用時の約25・9倍、一般道路で着用時の約3・3倍致死率に達する。国土交通省は2020年9月以降の新型車にはリマインダー機能を義務付けている。

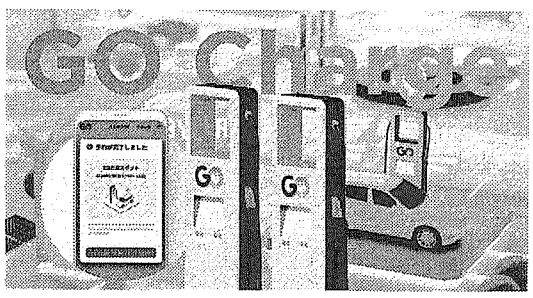
タクシー向けの販売についてマジカルは「乗務員による装着の声かけに頼るだけでは装着率を100％に近づけることができない、とタクシー会社から複数の相談が寄せられ、乗客の安全に対する危機感を強く感じた」と経緯を説明する。さらに「リマインダーに関する安全基準は日本が世界に提案し採択された国際基準。現在、本装置はEマーク認証の取得申請中で、大阪万博も控え、信頼性の高い製品を届けて世界一安全なタクシーサービスに貢献したい」と意欲を示す。

問い合わせはマジカル・テクニカ☎0120（916）182。コラント☎0258（322）6700。

横浜市にEV充電スポット

GO、今月開始に向け準備





GOは横浜市で従量課金制EV充電サービス「GO Charge」の開始を準備中。全国の街中の充電スポットとして2車室分の用地賃借を呼びかけている

GO（東京・港区、中島宏社長）は2022年12月からタクシー産業「GX（グリーントランスフォーメーション）プロジェクト」の取り組みを進めており、現在、全国130社1000台のEV（電気自動車）の導入確定と各営業所への充電器設置やエネルギーマネジメントシステムの提供などを行っている。

また、同社では従量課金制EV充電サービス「GO Charge（ゴー・チャージ）」を横浜市で今月のサービス開始に向けて準備中だ。「GO Charge」は街中の急速充電スポットの検索、予約、決済までを完結できるサービス。

主な特徴は▽出力の低い充電器は充電に時間がかかるが「GO Charge」は100キロワット超急速充電器で約15分でも十分な充電が可能▽多くの充電スポットでは現地に行かないと混雑状況がわからなかったが同サービスはウェブ画面の簡単操作で充電器が予約可能。事前予約で使いたい時間に充電できる。予約なしの利用も可能▽「使った分だけ」支払う従量課金に対応。都度の立て替え払いは不要で、月締め・請求書払いで支払い業務を効率化▽脱炭素社会に向けて発電時のCO2発生量を抑えた環境にやさしい再生可能エネルギー100％電力をリーズナブルに提供――など。

コースと料金は「ライト」が月額基本料金0円、従量単価は1キロワット時あたり89・99円、「スタンダード」が月額基本料金4180円、従量単価は同44・00円（いずれも消費税込み）。

「GO Charge」は横浜市内の超急速充電4カ所からスタートして今年度は東京都、来年度は首都圏、関西圏、愛知県・福岡県で計100基以上の展開を予定する（ニーズにより変更の可能性あり）。法人車両のすべてが対象で、年内には個人向けにも展開を予定するほか、他社の充電サービスとも連携し、全国の充電器も利用可能となる見込みだ。タクシー事業者はもちろん、申し込み済みの事業者も利用できる。

同社では横浜市に限らず全国の街中で充電スポットとして2車室分の用地を賃借可能な人や「GO Charge」サービス提供エリアのリクエストも募集中。申し込み、用地提供、問い合わせはhttps://go-gx.com/go-charge/まで。

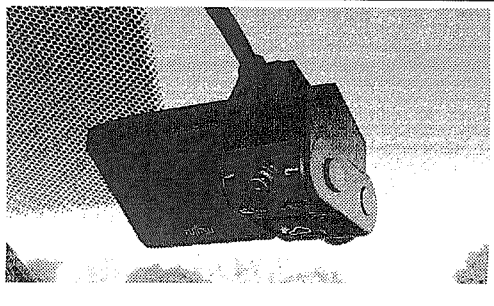
デジタコ代わりにドラレコで安全強化

トランストロン

富士通グループのトランストロン（横浜市、林瑞泰社長）は6月から、通信型ドライブレコーダー（＝ドラレコ）「DTS－DR1T」の販売を開始した。同社がドラレコを販売するのは初めてとなる。

同社はデジタルタコグラフで全国トップクラスのシェア持ち、同社が提供する運行管理システムサービスITP－WebV3の導入企業は6500社以上、稼働台数25万台以上の導入実績がある。

一方、近年はデジタコ装着義務のない車両を保有する事業者に対しても安全運転の強化が求められている。



ドライバーの

50歳以上の転職支

シニア転職支援のシニアジョブ（東京・新宿区、中島康恵社長）は50歳以上のシニアに特化した人材紹介・人材派遣サービス「シニアジョブエージェント」で2016年から税理士、施工管理技士、看護師、医療事務、自動車整備士、調理師などの職種を取り扱ってきたが、今月1日からシニアドライバーの人材紹介サービスの提供を本格的に開

くらしの足

額タク

つる選択肢

はばたけ！「小さな交通」

―60―

クシー需要の流出などから相次いで廃業・撤退し〝官が民を圧迫する〟状況となっている問題（1月29日付既報）で、茨城県ハイヤー・タクシー協会（出野清秀会長＝第一常陽タクシー社長）がデマンド交通に代わる新たな選択肢として水戸の活用を推進している。

交通空白地で閑散時間帯だけ自治体がタクシーを借り上げて、片道1000円の定額タクシーとして利用してもらうサービス。自治体、タクシー会社の負担が軽く利用も簡単で、既存タクシー需要と競合しない方法だ。6月の茨城県議会交通政策・物流問題調査特別委員会で茨ハ協の出野会長が活用を訴えた。同会長は「この制度はどの自治体でも導入できる。持続可能な新たな地域交通の選択肢としてくらしの足に悩む多くは2021年4月から水戸市と協働で始まり、取り組みが拡大している。現在は交通空白地域11地区が対象。市は協会選定の7社7台のタクシーを借り上げる。事業主体は市、運行主体はタクシー会社。平日の閑散時間帯（午前9時～午後4時）に限定し片道最大1000円の定額運賃。通常のタクシー無線で呼び出し指定の目的地まで利用する。既存のタクシーと同じ仕組みを使うのでタクシー会社は乗合許可の取得もいらず、自治体も新たなAI借り上げ料は協会と話し合い、時間制運賃1時間6960円の半額、1時間3480円（観光ルート別運賃相当）で計算し1日2万4360円の契約。「タクシー会社にとっては繁忙時間にタクシー需要を奪われず、閑散時間帯は安定収入になる。たとえば1日10回の利用があれば市の運賃収入は1万円。借り上げ料と相殺できる。運賃数百円のデマンド交通に比べ収支率を向上しやすく自治体の負担軽減効果も大きい。利用者はドアツードアで使いやすく、事業者、市、市民の3者にメリットがある仕組み」と出野会長。

路線バスや一般タクシーと共存できるよう、地域事情に応じて目的地を指定の場所だけにしたり、利用を高齢者に限定したり運用方法も自在に変えられる。茨ハ協では水戸市や茨城県内に限らずデマンドのコストや委託料に悩む地域で柔軟に運用できると全国の自治体に呼び掛けており、随時、見学や資料提供も実施している。

茨ハ協の服部透専務理事は「受託の結果、自社の需要を奪われ、予算のひっ迫や地域貢献という〝無言の圧力〟で委託料を押さえ込まれタクシー会社が疲弊すれば地域交通は維持できない。一方で県内はデマンド交通の累積赤字が9年間で2億に達した地域もあり自治体予算の悩みも理解できる。このサービスのアナログなぬくもりでSDGs（持続可能な開発目標）を実現したい」と話す。

コミバスに見直し・廃止基準

奈良・香芝市「考えるきっかけに」

奈良県香芝市は6月からコミュニティバス「カシバス」についての停留所とルート（便）の見直し・廃止基準を設定した。停留所は1週間あたりの乗降者数2人未満、ルート（便）は1便あたりの乗降者数2人未満が基準になる。来年5月末までの1年間、データの計測を行い、市民への発信活動を行う。公共交通への関心を高め利用促進につなげるとともに、今後の改善点や見直しを地域公共交通活性化協議会で検討する。今月下旬には6月分のデータをまとめたものを、乗降者数速報として発表する予定だ。

市によると、見直し・廃止基準を設定した時点でのサンプルデータで該当するのは停留所、ルートともに1個所程度。廃止するために行うというよりは、明確な指標を提示することで、住民が考える機会を持ち、利用につなげたいとの側面が大きい。

香芝市のコミュニティバ

含めてきちんと検証されるべき。この点で議員・議会にも行政の監視機能が求められている」

地域公共交通の問題に携わ

露したり、情報交換や交流を