

もっか春休み！家庭サービス頑張って!!

群馬の家族でお出かけ人気ランキング



《軽井沢おもちゃ王国》

見て、触れて、体験できる「おもちゃ」のテーマパーク。
4月16日（土）からいよいよ2016年度の営業がスタート!!



《群馬県立観音山ファミリーパーク》

“豊かな自然の中で楽しく子育て♪”を
モットーに『安くて楽しい』子育て応
援パークです。



《碓氷峠鉄道文化むら》

電車が大好きなお子様のいるファミリーにお勧めしたいのが、ここ
碓氷峠鉄道文化むら。体験型の鉄道テーマパークなので、鉄道ファン
でないママでも退屈しなさそう...



- ④ 《伊勢崎市華蔵寺公園遊園地》 豆汽車やヘリタワールといった0歳から楽しめる遊具もあります
- ⑤ 《群馬サファリパーク》 車内から世界の様々な動物を間近で観察できます
- ⑥ 《WON・PARKワンパーク》 手ぶらで気軽にスポーツを楽しもう！小さな子も楽しめるコーナーを完備
- ⑦ 《渋川スカイランドパーク》 伊香保温泉にほど近く、標高460mの高台に位置する遊園地
- ⑧ 《桐生が岡遊園地》 静かで自然環境豊かな立地が魅力の桐生が岡遊園地
- ⑨ 《桐生が岡動物園》 100種類を超える動物、鳥、爬虫類や魚を飼育。近くには遊園地も！
- ⑩ 《ぐんまこどもの国児童会館》 図書室やプレイルームなど、小さな子から小学生までたっぷり楽しめる

日高運輸の事務員さんの近況報告

宮原 真弓さん - 平成13年9月12日入社 -



数年前に発症した花粉症は、今年は、花粉の量が多くて
物凄く辛かったです。
特に目が痒いのは、目を洗いたいくらい辛かったです。
初めてインフルエンザにかかったり、風邪を何回も引い
たり、歳を取ったなって感じです。



社長より

全く、調子の悪さを感じなせないところが宮原さんです!!
さすがです!!
私も見習うところが沢山ある宮原さん、
いつも本当にありがとうございます。

Jump Hidaka.co.

日高運輸株式会社

住所：高崎市日高町 1049

TEL：027-362-1887

Mail：hidakaunyu.co.jp@

aw.wakwak.com

HP：http://hidakaunyu.com

2016年4月

No.176

場所・状況が招く危険！

トラック重大交通事故防止に関する考察

- 最近、トラックの関係した、ト
ンネル内での死傷者多数の多量事
故が連続して発生しています。ト
ラック輸送の運行管理の適正化、
厳格化が指摘されていますが、大
切なことは、日々トラック輸送に
携わっている運転者一人ひとりが、
場所・状況が招く危険、な
どの事故の危険を常に認識するこ
とではないかと思うのです。そこ
で、この危険の事例要点を紹介
しますので確認してみてください。
(資料：関東交通経済協組発行「追
突・被追突事故の危険を読む」
記
- ① 雨の日は想像以上に停止距離
が延びる
・ 追突しないために、雨の日
は、晴れの日の2割スピード
を落とし、1.5倍の車間距
離をとって走行する。
 - ② 混雑交差点では急減速する車
に注意する。
・ 追突しないために、前車の
動きから目を離さない。・ 追
突されないために、前車との
車間距離をとって、急減速し
ない運転を心がける。
 - ③ トンネル入口では減速する車
が多い。
・ 追突しないために、入口の手
前から車間距離を多めにとって
対応する。・ 追突されないた
めに、トンネルからといって不
意な減速はやめる。
 - ④ 出口付近での前車への接近に
注意する。
・ 追突しないために、長いトン
ネルは、中央から出口へ向かっ
て下り勾配になっている所が多
い。前車との速度差や車間距離
に注意して走行する。
 - ⑤ カーブや坂道の死角にいる信
号待ち停止車両に注意
・ 追突しないために、カーブや上
り坂の向こう側に死角になってい
ると、信号待ちの車に気づくのが
遅れて追突する危険がある。ス
ピードを落とし走行する。
 - ⑥ 黄信号時に交差点を急いで通
過しようとして前方の渋滞に気づ
かない。
・ 追突しないために、交差点の
手前で黄信号になったら、強引
に通過しようとせず、後続車の
動きに注意して停止する。・ 追
突されないために、交差点手前
で停止する場合には、必ず軽く
ブレーキを踏んで、後続車に止
まる意思を知らせる。

一口メモ

最近の新聞報道をみると、テロ、殺人、
自殺、交通事故、住宅火災により消され
た命や傷いた命の活字が並んでいる。ま
た、2015年を回顧した読売新聞社説
(12月20・27日付)の見出しは、
・ 日本は喜びと不安が交錯した1年。
・ 世界はテロと不正が衝撃を与えた
1年。とあった。
今年も、28年度事業がスタートした。
人々を取り巻く社会の改革、環境の変化
は加速するのではなからうか。お互いに、
日々の情報に目を向け、耳を傾けて行く
ことが必要ではないだろうか。

* 目の病気について (4月) *
この時期には、花粉やほこりなどの影
響により目のかゆみや充血などを引き起
こすアレルギー性結膜炎などが多くみら
れます。仕事や日常生活においてパソコ
ンや携帯電話、携帯型ゲーム機などの画
面を見る機会が増えたため、「眼精疲労」
を発症するケースが増えていたり、画面
を長時間見ることにより目が緊張しま
ばたきの回数が減少し、目の表面が乾い
た状態になり、「ドライアイ」を生じる
ケースもでています。
目の予防には、時々、遠くや外の景色
を見るなど目を休ませてあげましょう。

また、平成27年6月30日に閣議決定された「官民ITS構想・ロードマップ2015～世界一安全で円滑な道路交通社会構築に向けた自動走行システムと交通データ利活用に係る戦略～」では、自動車の運転への関与度合いの観点から、自動運転の概念が定義されています。

ドライバーへの注意喚起などを行う「情報提供型」および加速・操舵・制動のうち、いずれかの動作をシステムが行う【レベル1】を「安全運転システム」、加速・操舵・制動のうち、複数の動作を一度にシステムが行う状態の【レベル2】、これらすべてをシステムが行い、なおかつシステムが要請したときのみドライバーが対応する状態の【レベル3】を合わせて「準自動走行システム」とした。【レベル4】の「完全自動走行システム」は、緊急時を含むあらゆる状況において、加速・操舵・制動をすべてシステムが行い、ドライバーは全く関与しない。

いずれのレベルでもドライバーはいつでもシステム制御に介入することができるが、ドライバーが最終責任を持つ「準自動走行」と「完全自動走行」では特に制度の面で大きな断絶があることがわかる。現行制度下では、自動運転の実現にあたって運転者の制御下にあることが必要条件であり、当面は「準自動走行システム」が実現的だ。

1949年のジュネーブ道路交通条約、1969年のウィーン道路交通条約で、「運転者は車両の操縦を行わなければならない」とされ国際ルールになっているように、日本の道路交通法第70条では「車両の運転者は、常に車両の速度を制御していなければならない、また、適切かつ慎重な方法で運転しなければならない」との規定がある。まずはこれに沿った形、つまり、ドライバーの運転をアシストするイメージでの実現となる。

政府目標では、完全自動走行を実現できる技術を目指しつつ、「準自動走行システム」については海外への展開も視野に入れながら、2020年までに世界最先端のITSを構築し、例えば自動走行システムによって、安全運転を着実に熟練ドライバー以上の安全走行の確保や、最適なルート判断・速度パターンの設定などの実現で、交通渋滞の緩和、交通事故の軽減、高齢者の移動支援などを達成したいとしています。

今年の9月24、25の両日、日本が議長国として開催するG7長野県・軽井沢交通大臣会合では、「自動車および道路に関する最新技術の開発・普及」のテーマのもと、前回会合の議論をさらに深めるとともに、ITSや燃料電池自動車などの次世代自動車まで範囲を広げて議論を進めていく。



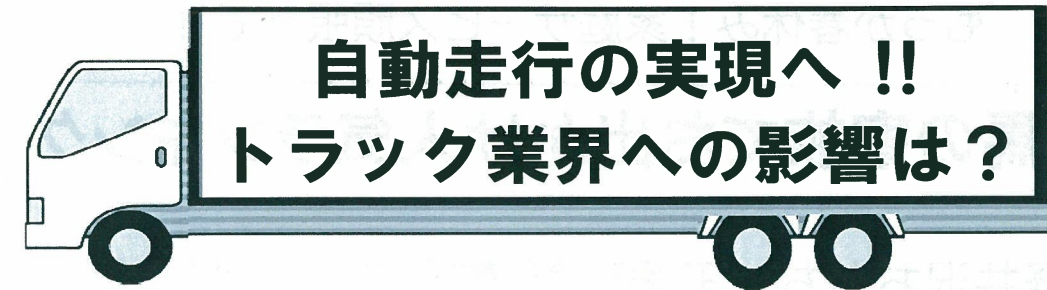
《次世代物流システム（幹線物流基地）》

編集後記

とても良い季節になりました!!

ちょうど一年前からプライベートも殆ど無いくらい多忙で時間に余裕がなくなり、家のことも疎かになりましたが、毎年我家は両親の育てていた植物で花が満開になりますが、今春は咲かない花や枯れ木も多く仕事でも料理でも何でも手をかけることの大切さを実感しています。また足元から見直していこう!!

編集長 黒澤美恵子



自動車の自動走行が現実味を帯びてきた。昨年の9月16、17の両日、G7の交通大臣による会合がドイツで開かれ、今後の自動運転発展への支持を表明するとともに、国際的な協力により実現すべきものという基本認識を共有しました。現在の国際ルールでは、運転者は車両の操縦義務があり、自動運転の実現にあたっては運転者の制御下にあることが必須条件となっています。日本政府は、安全自動走行を視野に、2020年をめどに世界最先端のITSを活用した自動走行システムの構築を目指しており、人口減少・少子高齢化の中、物流業界においても人材確保を補うものとして、技術革新が期待されています。

ドイツのフランクフルトで行われた第1回G7交通大臣会合で、自動車の自動運転が、「運転者のミスに起因する事故の防止」「渋滞の解消・緩和による経済損失の低減」「環境の改善」「高齢者等の移動の自由向上」に貢献するものであるとされました。

具体的には、自動運転により運転負荷が軽減されることで、長距離の移動でも疲労が少なくなり、近年増加傾向にある高齢者の自動車運転中の交通事故死者数や、高速道路上における逆走事案など、顕在化した高齢者特有の交通問題の解決にも効力を発揮します。

また、自動運転によって不要な加減速の低減、空気抵抗の低減、渋滞の抑制などで、燃費の向上や二酸化炭素排出量の削減効果も期待されています。

日本の二酸化炭素排出量の約2割とされる運輸部門からの排出量のうち、87.8%（日本全体の16.3%）が自動車からの排出である。そうなればトラックの環境に与える負のイメージ払拭できるかもしれません。

液化天然ガス（LNG）車は、無充填で1000km以上もの長距離走行を可能としていることから、期待が集まっている。これについて国土交通省の藤井直樹自動車局長は「液体から気体にする装置を車に搭載するための開発も一部で始まっている。水素であれば元は水なので、そういう意味では、トラックの排ガスが環境に影響があるので郊外に誘導しようという話はなくなってくるだろうと思う。そこはどんどん変えていくべきだ」と話している。

また、平成26年6月30日に閣議決定された『日本再興戦略改訂』2015ー未来への投資・生産性革命ーの「改革2020」プロジェクトでは、ドライバー不足、省エネ、CO2削減に貢献するものとして、高速道路などで前方の車両を自動で追尾するトラックの隊列走行が、今後の検討課題として取り上げられている。

経産省の平成28年度予算概算要求では「スマートモビリティシステム研究開発・実証事業」（新規）として、運輸部門の省エネ推進やドライバー不足解消のため、複数台のトラックによる隊列走行などの高速な自動走行システムの社会実験にむけて、識別能力の高い革新的なセンサーなどの研究開発を進めるとともに、公道を含む実証実験を通じて事業環境などを整備するとしている（要求額20.0億円）。