

北海道自家用新聞

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005-0001
電話 (011) 721-4578

中小企業 中小白 なお広範な影響 生産活動や部材調達 6割が「支障」

中小企業庁がまとめた、2022年版中小企業白書によると、中小企業の製造事業者の約6割が、新型コロナウイルス感染症拡大によるサプライチェーン(供給網)への影響がある」と回答した。生産活動や部材調達などの面で支障が出ている。加えて足元では、ウクライナ情勢の影響で原材料価格やエネルギー価格の高騰が続いており、事業環境の悪化を危惧する声も多い。再生可能エネルギーの導入など脱炭素化に向けた取り組みも求められており、自動車関連を含めて中小企業には中長期的視点に立った舵取りが必要になる。

加えて「海外からの部材の調達(19.1%)や「物流・配送(12.9%)」など、供給に関連する業務にも支障が出たとの回答も一定数あった。自動車業界でも、ロックダウン(都市封鎖)で完成車や部品の生産活動の停止を余儀なくされたケースも少なくなかった。3月末からは中国・上海市でロックダウンが行われており、当該地域周辺の供給網の維持や代替調

脱炭素先行地域の第1弾 26件選定 北海道は3件 環境省

環境省は、2030年度までに脱炭素に取り組み自治体を支援する「脱炭素先行地域」の第1弾として、26件を選定したと公表した。そのうち、北海道からは3件が選ばれた。選定された自治体などは、補助金を活用し、電動車やMaas(サービスとしてのモビリティ)事業の導入を進め、地域における脱炭素化を加速させる。25年度までに少なくとも10カ所に広げる考えだ。

第1弾は、102の自治体から79件の応募があり、その中から26件を選定した。今回選ばれた自治体は、地域資源や地域課題を踏まえた脱炭素に取

り組み、30年度までに民生部門の電力消費に伴う二酸化炭素(CO2)排出を削減することを目指す。北海道は上士幌町や川崎市は、公共用車を電気自動車(EV)やプラグインハイブリッド車(PHV)などの電動車に切り替える。さいたま市は、地域で生産した再生可能エネルギーを活用したシェア型のモビリティサービスを展開するほか、滋賀県米原市はEVを用いた貨客混載のMaas事業の導入を目指す。

脱炭素先行地域の第1回選定地域 (北海道分)

提案者	提案概要
北海道石狩市	「再エネの地産地消・脱炭素で地域をデザイン」 札幌圏における産業集積地である石狩湾新港エリアにおいて、太陽光発電設備の導入と地域内の木質バイオマス発電設備を活用した特定送配電事業による地域に集積が見込まれるデータセンター群及び周辺施設に再生可能エネルギーを供給。電力消費の大きい複数のデータセンターの電力を全て再生可能エネルギーで供給し、地域の脱炭素化を図る。再生可能エネルギーの供給と再生可能エネルギーの消費を削減し、地域の脱炭素化を図る。また、全公共用車のEV、PHV更新等により、運輸部門等の脱炭素化を図る。
北海道上士幌町	未来へつなぐ持続可能なまちづくり「ゼロカーボン上士幌の脱炭素実現とスマートタウン構築を目指す」 町内全域の民生需要家に対し、地域において実績のあるかみしほろ電力を通じて、家庭用電源の処理で発生するメタンガスを利用したバイオガス発電、町有地や公共施設を活用した太陽光発電やFIT電源からの再生可能エネルギーを供給すること等により、町内全域の民生電力の脱炭素化を図る。また、全公共用車のEV、PHV更新等により、運輸部門等の脱炭素化を図る。
北海道釧路市	多様なエネルギーの連携とレジリエンス強化、環境価値の向上による地方創生モデル「MIRAI COUNTRY」の提唱 公共施設を主体に市民サービスによる行動変容を促す脱炭素先行地域、脱炭素による交流拠点となる風力発電、地域資源の活用による高効率型再生可能エネルギーをつくる町内におけるエネルギー供給エリアの4つのエリアで太陽光やバイオガスなどの設備導入を集中して行うとともに、公共施設においては、オンサイトに加え、地域電力を介して町内の再生可能エネルギーを供給すること、脱炭素化に取り組む。

※第1回 脱炭素先行地域の概要(環境省https://www.env.go.jp/policy/roadmap/cen/cen0012_1.pdf)をもとに作成

全国版 図柄入りナンバー 交付がスタート

事前申込期間(令和4年3月22日~4月15日)の予約確定件数

車種	登録車				軽自動車				合計	
	大型		中型		中型		小型			
	自家用	事業用	自家用	事業用	自家用	事業用	自家用	事業用		
札幌	0	0	0	0	19	1	0	81	136	238
函館	0	0	0	0	12	0	0	33	52	98
室蘭	0	0	0	0	5	0	0	11	14	30
苫小牧	0	0	0	0	1	0	0	5	3	9
帯広	0	0	0	0	3	1	0	26	15	45
釧路	0	0	0	0	6	1	0	20	22	49
知床(釧路)	0	0	0	0	2	0	0	4	1	7
北見	0	0	0	0	11	1	0	30	19	61
知床(北見)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
旭川	0	0	0	0	14	1	0	21	36	72
合計	0	0	0	0	73	5	1	232	298	610

申込開始(4月18日)から4月末日時点の予約確定件数

車種	登録車				軽自動車				合計	
	大型		中型		中型		小型			
	自家用	事業用	自家用	事業用	自家用	事業用	自家用	事業用		
札幌	0	0	0	0	30	1	2	134	227	395
函館	0	0	0	0	16	1	0	49	73	140
室蘭	0	0	0	0	6	0	0	17	24	48
苫小牧	0	0	0	0	1	0	0	8	5	14
帯広	0	0	0	0	4	2	0	41	25	72
釧路	0	0	0	0	10	1	0	31	29	71
知床(釧路)	0	0	0	0	2	0	0	4	3	9
北見	0	0	0	0	12	1	0	36	30	79
知床(北見)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
旭川	0	0	0	0	17	1	0	35	52	105
合計	0	0	0	0	98	8	2	356	468	934

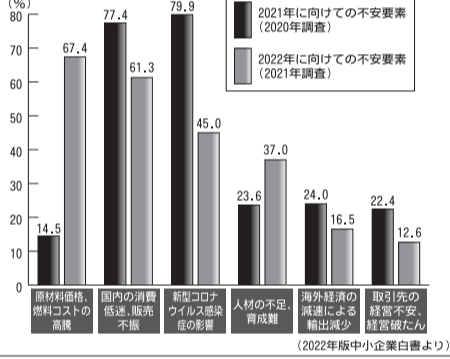
4月18日から「全国版 図柄入りナンバー」の交付が始まる。北海道地区の4月末時点における図柄入りナンバーの総申請件数は934件に上り、1千件に迫った。

全国版図柄入りナンバーには、フルカラーの「寄付金あり」とモノクロの「寄付金なし」を用意している。申し込みは軽自動車824件と全体の8割を占め、寄付金なしが468件と寄付金ありをわずかに上回った。登録車では、110件のうち100件が寄付金ありを選んだ。

管内別では、最多の札幌で238件、函館98件、旭川72件、北見62件、釧路56件、帯広45件、室蘭39件と続いている。札幌管内の内訳を見ると、新規申し込み(既有事の番号変更含む)は267件で、番号変更のない図柄入りナンバーへの交換が128件。車種分類別では、軽自動車361件、登録車34件だった。全体の約6割が寄付金なしを選んだ。

「脱炭素化への施策として、太陽光発電設備の設置や電気自動車の利用など電化の促進」を始めた事業者が約3割ほどだった。再生可能エネルギーは、資金調達などで有利に働くことに加え、光熱費や燃料費の抑制にもつながるため、原油高を受けて投資が更に活発になりそうだ。

渋滞延長のワースト1位は、5月3日午前10時25分頃の関越自動車道下り線嵐山パーキングエリア(PA)付近の51.9キロメートルで、交通集中と事故が渋滞の原因だった。



不正改造は犯罪です!!

「知らなかった」では済まされません。

このような改造は不正改造です。

- 基準不適合マフラーの装着/消音機の取り外し
- 灯火類の色の変更
- タイヤ及びホイールの車体(フェンダー)外へのはみ出し
- 運転者席・助手席の窓ガラスへの着色フィルム等の貼付
- 基準外ウィングの取り付け
- A. 荷台さし枠の取り付け・付料タンクの増設 B. 投入禁止標識の貼付・取り外し C. 大型後部反射鏡の取り付け
- 速度抑制装置(スピードリミッター)の解除・取り外し

不正改造車を見つけたら
●車庫のナンバー
●不正改造の内容
をこちらまで

不正改造は犯罪です。

●不正改造車の使用者
→整備命令の発令

●不正改造の実施者
6カ月以下の懲役 又は 30万円以下の罰金

不正改造車を排除する運動

www.tenken-seibi.com

高速道サービスエリアの 大型車用駐車スペース拡充

NEXCO 3社

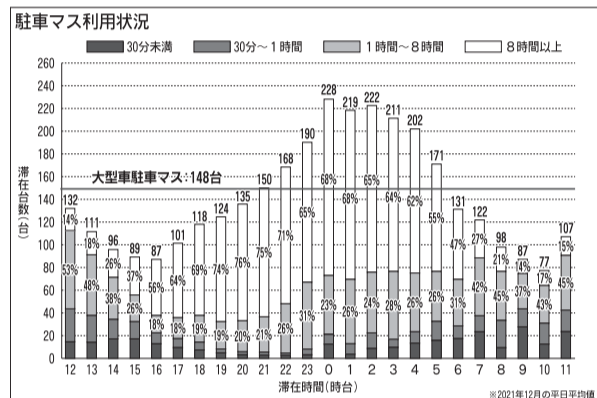
東日本高速道路(NEXCO東日本)など高速道路3社は、高速道路の休憩施設の大規模な駐車スペースを拡充すると発表した。2022年度から24年度までの3カ年で約1500台分の駐車スペースを増やす計画。高速道路の休憩施設では、大型車の



大型車の駐車スペースの改善では、ドライバーの駐車マナー改善も課題

来場増加に加え、乗用車が大型車用スペースに停車するなど不適切な利用によって、大型車駐車エリアの混雑が深刻化している。スペースを増設して大型車のドライバーが休息を取りやすい環境を整えて、安全運転と事故の未然防止につなげる。

NEXCO東日本と中日本高速道路(NEXCO中日本)、西日本高速道路(NEXCO西日本)が連携して進める。21年度には既存の駐車スペースを小型車用から大型車用に置き換えたことなどで、全国のうち43カ所のサービスエリア(SA)、パーキングエリア(PA)で、大型車のスペースを増やした。これらのSA、PAの合計では大型車の駐車スペースは従来比1.5倍の3057マスに増加した。



り」では、平日夜間を中心に8時間以上の長時間駐車約6割を占め、車両1台のマス占有時間が長い。こうした状況が大型車の駐車スペース不足の要因の一つとなっている。

同時に、不適切な駐車マスの利用が余計な混雑を生んでいる。大型車に普通車が駐車する、または普通車に大型車が停車するなど不適切な利用のために、本来駐車できる車両が駐車できない状況が生じている。また、兼用マスについては、普通車、大型車それぞれの駐車マスが満車になった場合には、普通車が満車になった場合に使用する設計となっているものの、それが守られず、本来の機能が発揮できない状況にあるという。

また、近年整備を進めているダブル連結トラック駐車マスに、それ以外の車両が駐車する不正駐車も発生している。NEXCO中日本では「E1東名 足柄SA(上り)」などにダブル連結トラック専用の予約駐車マスを整備し、21年4月から運用を開始した。しかし、予約していない車両が勝手に駐車したり、通路

整備士資格見直し

「ガソリン」「ジーゼル」廃止 2、3級に集約 国交省

自動車や電気自動車(EV)などで自動車産業を取り巻く環境が急速に変化する中、クルマの安全や安心を支える整備士資格も大きく変わらなくてはならない。国土交通省では「ガソリン」や「ジーゼル」など細かく分類されている資格の種類(二輪車を除く)を、1、2、3級に集約するなどの改正案をまとめた。パブリックコメント(意見公募)の内容を盛り込んで、「自動車整備士技能検定規則等」の一部を改正する省令案の公布を目指している。新制度は2027年1月の施行を見込む。

新時代に対応できる人材育成のほかに、新たな整備士の確保にもつなげたい考えだ。

同規則は1951年8月に制定されて以降、整備士資格について8回にわたって見直されている。今回の改正案では原動機の種類などで細かく分かれていた資格が本格的に見直される。例えば、これまで1級大型、1級小型の各資格は、共通の1級整備士として新たな資格に生まれ変わる。

試験の内容や要件も変更する。1級整備士試験に義務付けられていた

口述試験を廃止。また、大学などで電気、電子の各学科を卒業した者にも3級整備士の受験に必要な実務経験年数を通常の1年から、6カ月に短縮する。事実上、受験のハードルを引き下げ、人手不足が課題となっている整備士への門戸を広げていく考えだ。

こうした制度改正の背景には、急速な自動車技術の高度化がある。自動車技術の普及やEVシフトの加速が見込まれる中、既存技術や内燃機関を前提とした従来の分類のままの資格制度では、新たな技術に対応しにくくなる。日々の業務でも「車載式故障診断装置(OBD)」を点検に使うことが当たり前になりつつあり、2024年10月には車検時の「OBD検査」の開始も控え

る。今後も従来の手法では判断できない電子制御装置の整備が増えていくのは間違いない。こうした知見を有する人材を育成しやすくする狙いがある。

EVや燃料電池車(FCEV)など脱炭素化に向けた電動車をはじめ、さらなる安全や快適を実現する自動運転など、自動車に関わる技術は日進月歩だ。しかし、どんなに便利な機能や高性能となっても、これらの保守を担うのは整備士であることに変わりはない。国交省では資格制度の見直しだけでなく、業界をあげた働き方改革を後押しし、「3K(きつい・汚い・危険)」から「新3K(給与・休暇・希望)」へと、整備士のイメージアップにも取り組んでいく考えだ。

などへの不正駐車により予約車両が利用できないケースが発生していることから、NEXCO中日本は、適正な駐車場の利用を呼びかけている。駐車マスの拡充と同時に、休憩施設を利用するドライバーのマナー改善も課題となる。

ひびき

国産旧車の価格高騰が一段と加速している。トヨタ2000GTやハコスカといった定番はもちろん、近年は1980年代、90年代のいわゆるヤングタイマーの価格上昇が目立つ。二輪車も同様で90年代の400cc車が3桁万円のプライスを掲げ、思わず二度見してしまうほど。

実車だけではない。国産ミニカーブランド「トミカ」の歴代モデルで高値の代表例はギャランGT0。72年発売当時の定価180円に対し、今や30万円以上で取引引きされることも珍しくない。先日、札幌のミニカーショップで36万円の価格で店頭に並んだが、即座に買い手が付いた。

夜間に霧がかかっている道路を走行した。オートハイビーム機能が作動し、光が反射して前方が非常に見えづらくなった。ハイビームをキャンセルしようと思ったが、解除方法が分からず、慌てて道ばたに停車し、説明書を読み、オートハイビームのスイッチをオフにすることで解決できた。

古い車ではヘッドライトのスイッチレバーを押したり引いたりすることで、ロー・ハイの切り替えができた。だが最近の車は、オートライト機能が標準になり、スイッチを触れることが減っている。

この機会にライトのスイッチを含め、車のスイッチ類の動作を確認し、安全運転につなげていきたい。

「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・自賠償共済

全道に安心のサービス拠点

1事故1担当者制
1つの事故に対して1人の専任担当者が担当

充実のロードサービス
24時間365日対応・等級に影響なし

安心の事故対応力
事故解決の専門家が素早く対応

旭川 北見 札幌 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 FAX:011-721-0801
電話の受付時間 平日9:00~17:15 <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

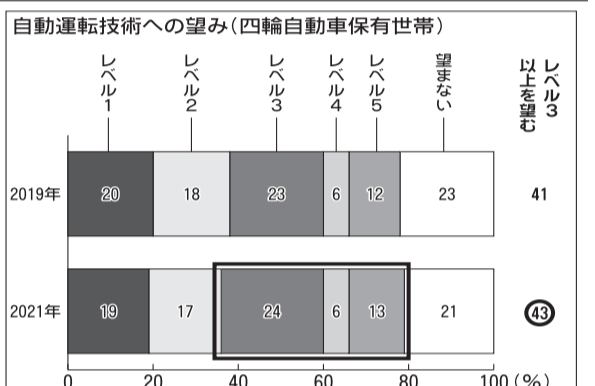
札幌営業所 札幌市東区北30条東1丁目1-1
及工場 〒065-0030 電話 011-752-8592(代表)

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)



日本自動車工業会 21年度 乗用車市場動向調査

日本自動車工業会(自工会)は2021年度の「乗用車市場動向調査」の結果をまとめた。これによると一般ユーザーの電気自動車(EV)に対する関心やカーボンニュートラルの認知度は高く、今後の電動車シフトを予感させる格好となった。その一方で、EV購入については車両価格の高さを最も懸念していることが浮き彫りとなった。



一方、EV購入に当たっては「車両価格」を筆頭に「充電時間」や「航続距離」「充電施設の場所や数」「バッテリーの耐用年数」など懸念される点が複数あることが浮き彫りになった。EVの普及には、これら課題の早期解決が不可欠といえそう。

EVやPHVの保有者は、環境問題への関心やカーボンニュートラルの認知度が高く、国や自動車業界に対してさまざまな要望を持つことも高まっている。自動車業界に「安全面が不安」が56%でトップだが、前回に比べ6%減少した。以前よりも自動車技術が普及し、一般ユーザーに認知されつつあることがうかがえる。自動車業界への期待では「安全性が高まる」や「渋滞が緩和される」、「利便性が向上する」が上位を占めた。

「道路運送車両法」に規制一元化

FCV高圧水素タンク

高圧ガス保安法の一部改正案が衆議院で可決したことを受け、2法令にまたがる燃料電池車(FCV)の高圧水素容器(水素タンク)と付属品に対する規制を一元化することが決定した。同法の適用を除外し、規制法令を道路運送車両法に一本化する。現行制度では各々で受ける必要がある水素タンクの再検査と車検が、2023年にも一括して行えるようになる。政府は自動車関連事業者とユーザーの利便性向上を図るとともに、50年カーボンニュートラル実現に向けてFCVの普及促進につなげたい考えだ。

ユーザー利便向上で普及促進

現行制度で、FCVなど高圧ガスを燃料とする車両は、道路運送車両法(所管は国土交通省)と高圧ガス保安法(所管は経済産業省)の規制が適用されている。これに対して自動車業界などからは、かねてから規制合理化の要望がなされ、検討が進められてきた。主な課題として、事業者は高圧ガス保安法と道路運送車両法双方で登録審査手続きや不具合対応が必要で、ユーザーは高圧ガス保安法上の「容器再検査」と道路運送車両法上の車検を各々で受ける必要があることが指摘されていた。

車両の初回車検は新規登録日から3年(以降は2年)で、水素タンクなど容器再検査は初回が製造日から4年1ヵ月以内(以降は2年3ヵ月以内)とそれぞれ定められた実施間隔が異なっている。そのため、万が一、ユーザーが容器再検査を失念した場合、水素ステーションで水素の充填を拒絶される事例なども生じていた。政府は、こうした事業者と利用者の手間や負担がFCVの普及の遅れにつながっていると分析。学識者や自動車業界関係者らで構成する検討会を設置し、FCVや水素ステーションなどの規制のあり方について議論を重ねてきた。

規制の一元化については、安全を確保しながらも、より合理的な制度を目指す必要があると判断。ユーザーの利便性や企業の産業競争力の向上とFCVの普及拡大を目指して、高圧ガス保安法の適用除外を含む同法の一部改正案は、5月11日に衆議院で賛成多数で可決された。次世代自動車振興センターによるFCVの国内保有台数は21年3月末時点で5170台。販売されているFCVの車種と水素ステーションの設置数が少ないことなどもあり、政府が掲げる20年度「4万台」の目標とは大きく乖離している。そうしたことから、政府は車両の購入補助政策を拡充して最大補助額を上乗せするなど普及促進に力を入れている。

一方、「自動運転は望まない」の割合は21%だった。前回に比べ2%減少したが、低年齢層や70歳以上の高齢層では依然3割前後を占めるなど、収入や年齢での関心の違いが見て取れる。コネクテッドサービス・機能の有用性での利用意向は「盗難防止/盗難時通報サービス」や「ナビ地図データの自動更新」、「エアバッグ作動時の緊急通報サービス」が前回と同様に上位を占めた。前回は項目の設定がなかった「車両制御機能の自動アップデート」が4位に入っている。



は時速55km/hの衝突体験を通じて、シートベルトの着用効果を感じた写真。昨年10月12月の約2ヵ月間、JAFと警察庁が合同で実施した「シートベルト着用状況全国調査」によると、道内における運転席と助手席の着用率は9割を超えていたものの、後席はわずか43.0%だった。一般道路で交通事故にあった場合、非着用時の致死率は着用時と比べて約3.2倍に跳ね上がるという。JAF札幌は、シートベルトコンビンサーの派遣や交通安全イベントへの出展などを積極的に進め、シートベルト着用の重要性などを訴えてきた。同イベントでは、北海道警察によるパトカー展示のほか、チャイルドシートの取り付け指導やダルマを模したストラップ型の反射材を配布し、交通安全意識の向上を図った。



古河電気工業は、道路標識など道路付属物の点検業務の一部に、ドローン(無人飛行機)を活用できることを、宇都宮市(栃木県)と共同で実施した実証実験で確認できたと発表した。国土交通省が定める点検要領の作業員の目視による点検や5年に一度実施する中間点検の一部に代替できる効果を確認し、とくに中間点検の業務作業を削減できる可能性があるとしている。高度成長期に整備された標識や照明などの道路付属物は、老朽化して危険なため、小まめな点検が求められている。ただ、数量が膨大なこととあわせて道路付属物の点検実施率は低いまま。デジタル技術の活用による効率的で迅速な点検作業が期待されている。今回、同社は宇都宮市とともにドローン(無人飛行機)を使って道路の小規模付属物を点検する実証実験を実施した。市が管理する道路の中から道路標識16基を抽出。同社の付属物点検支援システム「みちてんクルーズ」を活用して点検し、業務効率化や高度化を図れるかを検証した。システムは同社独自のロボティッ

ク・プロセス・オートメーション(RPA)技術によってパトロール車に取り付けたドローン(無人飛行機)の記録映像から、台帳に記載されている道路標識などの位置情報などに基づいて付近の映像を抽出して解析、道路標識などの劣化具合の判別を支援する。実証実験では、パトロール車から目視で点検する「巡視」に、システムの動画拡大表示機能を使うことで、道路付属物の変状の有無を把握できることを確認した。また、5年に1回実施する中間点検でも、劣化による倒壊リスクの高い基部や基礎の様子を、現地での目視と同等レベルで、映像から把握できたとしている。点検要領で定められている77項目のうち、43項目は映像記録だけで点検できることを確認し、中間点検の業務を削減できる可能性が期待できるといふ。同社は、今回の結果を踏まえ、技術開発を進め、道路維持管理業務の効率化、高度化を図れる技術の実用化を目指す。

ドローン活用で点検業務を効率化

道路標識劣化把握 点検業務を効率化 古河電気

3年ぶりモーターファンフェスタ

製品展示・試乗会・感謝祭を実施

自動車の体感イベント「モーターファンフェスタ2022」が4月24日、富士スピードウェイ(静岡県小山町)で開催された。3年ぶりの開催となった今回は、自動車メーカーやインポーターが電気自動車(EV)の試乗車を拡充するなど電動車への関心を高めるコンテンツが目立った。用品メーカーも製品の展示や試乗会、ファンの感謝祭を実施。また、「フォーラムエイト・ラリージ

ヤパン」の協力で世界ラリー選手権(WRC)の参戦車両の展示やデモ走行なども行われ、クルマファンを楽しませていた。

ホイールメーカーのレイズ(大阪府東大阪市)は、イベントに合わせて「レイズファンミーティング」を初開催した。専用駐車場には全国から同社製ホイールを装着した約500台の車両が集結。参加募集を開始して1カ月以内に定員台数に達する人気



レイズ社製ホイールを装着した車両が全国各地から約500台が集結した



住友ゴム工業は競技用タイヤを中心に展示



子ども向けのゲームでファンクラブやサークルなどのパーツを展示し、ユーザーにカスタマイズの提案を行った。車高調整サスペンションキットを装着したデモカー3台を用意し、同乗試乗会を実施していた。また、開発中のトヨタ自動車の新型「ヴォクシー」のデモカー

ぶりだったという。当日はホイールなど豪華景品が当たる抽選会を2回実施。また、プロカメラマンによる車両撮影会を企画するなど参加者還元型のイベントを心がけたという。

ファンミーティングの担当者は、「年に1回ペースで実施したい」と、先を見据える。今年を振り返り「単一のホイールメーカーとして、ここまで集結する例は世界で見ても珍しい」とした上で、「次回は2千台以上を集め、ギネス記録を目指したい」と意気込みを見せた。同社では装着車両の傾向やホイールのニ

ズなどの調査の場にも役立てていく考えだ。

このほか、アフターマーケットのメーカーや業界団体なども特設ブースを構え、来場者に自社製品の魅力を伝えた。住友ゴム工業は、「ダンロップ」ブランドの競技用タイヤなどを展示した。同社は一般向けのイベントで、サーキットやラリーの現場で使用するタイヤをPRするケースは少ないという。しかし、モータースポーツに関心が高い消費者の来場が見込まれるため、あえて出展に踏み切った。問い合わせも多かったという、新規顧客の開拓に弾みをつける考えだ。

も初めて披露した。水口大輔社長は「ミニバン市場では乗り心地を重視する顧客層が多い」とし、「多人数乗りだからその性能を追求しファミリーカーのカスタマイズも提案する」との狙いを述べた。

ブランドの認知向上のため、子どもからファンを増やす取り組みも見られた。セルスター工業(神奈川県大和市)は、子ども向けにミニカーを使ったゲームを企画。景品とともにドライブレコーダーなどの製品案内を配布した。愛車の安全を守る製品をPRするとともに、家族連れなどに製品やブランドを知るきっかけ

づくりとして今回のイベントを活用した。

一方、アフターマーケットの業界団体では、カー用品の実態調査を行った。日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会(NAPAC)のJAWA事業部は、ホイールの実態を調査するアンケートを実施。日本オートケミカル工業会(JAAC)も、「洗車の日」の認知度や洗車に関するアンケートを行った。クルマファンが多く集まるイベントでニーズなどを調査し、この結果から更なる業界の盛り上がり役立てていく計画だ。

「事業継続計画(BCP)の策定に力を入れてきた」と話すのは、JARAの矢島健一社長

「事業継続計画(BCP)の策定に力を入れてきた」と話すのは、JARAの矢島健一社長。同社は自動車リサイクル部品流通システムの開発、運用を手がけている。すでに大規模災害が発生した場合を想定し、サイバーが被害を受けた場合の対応策をまとめたBCPを策定している。さらに、地震や水害などで被災した車両を引き取る場合についても初動対応の策定を考えている。

コロナ禍に直面し、感染症が拡大した場合の対応策を社会全体で考える必要性が高まった。同社はシステムや支払い関係の部署を中心に、テレワークを積極的に導入することで対応していく考え。社員からも好評で、「非常事態が発生して社員が誰も出社できなくなっても業務を継続できるような態勢を整えている」と手応えを示す。

エレクトロニクス関連企業が「STEM」と呼ばれる理系の教育活動を活性化している。自動車業界のトレンドである電動化や自動運転、Maas(サービスとしてのモビリティ)などは、電子・電機各社の技術力が支えており、理系人材の育成が日本の自動車ものづくり企業の競争力を左右するからだ。経済産業省によると2030年にIT人材が国内で最大約79万人不足すると試算しており、理系人材の不足は、日本企業が成長する上で将来の大きなリスクになりかねない。日本で理系人材の育成の取

エレクトロニクス関連企業

り組みは根付くのか。STEMは、科学(サイエンス)、技術(テクノロジー)、工学(エンジニアリング)、数学(マセマティクス)の頭文字を組み合わせた造語で、主に理系の教育領域を意味する。米国や中国が

田製作所は、STEM教育の一環として小学生が電子部品の仕組みを学べるウェブサイト「デンシラックラボ」は、部品に内蔵されているため、目にするのではない自動車などに搭載されている電子部

品を探して、電子部品の役割を学べる。電子部品ライブラリーでは電子部品の基本機能を解説し、クイズを通して学べるように工夫している。19年から小学校向けにプログラミング教育の出前授業を実施しているほか、20年にはエレクトロニクスを通じて科学の面白

さを伝える科学体験施設「ムラボー」をオープンするなど、子どもを対象にした電子系のものづくり教育に力を入れている。

NECや日立製作所、東京大学などは、科学や工学、数学などを総合的に学習するための「学びのインベーション・プラットフォーム」(東京都市黒

区)を立ち上げた。子どもに対して、STEM教育を推進するためには、STEM教育を推進するための教材などを産官学で作り上げ、全国規模で普及させるための組織で、子どもや学生に対して総合的に学ぶ場を提供していく。組織には学校やNPO法人なども参画し

少子化が進む日本に限界を感じ、海外でもSTEM教育を推進する企業もある。

欧米、中国はSTEM教育で先行している。米国ではSTEM教育が経済成長を左右すると位置づけ、STEM教育戦略計画に沿って体系的に推進している。EU(欧州連合)は、STEM教育を推進する組織が中心となって科学や光学分野などの教育の充実を図り、中国では17年に義務教育化されているほか、産業が発達している深圳市では、テラセントや華為技術(ファーウェイ)などが学生向けにインベーション体験センターを設けている。

日本では、STEM教育に近い

理系教育活動「STEM」の取り組み本格化

デジタル技術をリードする中、日本はこの分野での教育の遅れが、AIやIoTなど、先端技術領域の事業化の遅れにつながっている。こうした状況を打開しようと、日本のエレクトロニクスを本格的にしている。車載電子部品などを手がける村

子どもや学生に対して総合的に学ぶ場を提供していく。組織には学校やNPO法人なども参画し

自動車電動化や自動運転などによって電子・電機各社の多くが車載事業を、今後の成長事業に位置付けて経営資源を投じている。ただ、ITを中心に、日本では理系の人材不足が懸念されている。国内外で子どもや学生に対するSTEM教育を推進することで、将来の理系人材を確保、競争力を強化して持続的な成長を目指す。

取り組みとして20年度から小学校でプログラミング教育が必修化された。22年度には高校の学習指導要領でプログラミングを扱う科目が新設され、数学科目の再編や理数探求を目的とする科目も新設されるなど、周回遅れながら一歩踏み出した。

月日は百代の過客にして、行きかふ年もまた旅人なり。333年前、松尾芭蕉が奥の細道に旅立った日にちなんで5月16日が「旅の日」。コロナ禍で大打撃を被った旅行関連業界は緩やかに回復基調にあるようだ。3年ぶりに行動制限のない大型連休の観光地は、コロナ禍前並みともいわれる人出でにぎわったと報道されていた。6月からは、主要7カ国と同等の水際対策へと緩和され、外国人観光客の受け入れが始まる。引き続き基本的な感染対策は必要だが、動きが活発になってきたのは喜ばしい。

◆ゴルフなどアウトドアレジャー人気が高まりもあるが、受け入れ側の取り組みや工夫も寄与しているだろう。久しぶりに訪れた温泉地では、キャンパー用設備を大幅に拡充していた。近場のホテルや公園で旅行気分を味わうなど、これまでにない楽しみ方の提案も増えている。◆芭蕉が詠んだ伝統的な俳句は季節語を含めた五・七・五の定型詩。制約がある中で、読み手の想像を膨らませることができると良い作品と言われる。感染防止という制約の中でいかに楽しませるか、共通点を感じられる。◆自動車関連企業に今期課せられているのは、原材料価格や燃料費高騰などにさらし厳しい制約だ。その中で将来を見据えた新しいアイデアをいかに生み出し、革新的な価値を創造できるかが問われている。

