

# 北海道自家用新聞

発行所

北海道自家用自動車協会連合会  
編集兼発行人 辻 澤 英 隆  
札幌市東区北三ノ条一丁目(郵便番号060-0003)  
電話 (011)721-4578

## 北海道自家用自動車協会連合会

### 令和4年度通常総会

北海道自家用自動車協会連合会(松原正和会長)は6月8日、札幌市内のホテルで「令和4年度通常総会」を開いた。2021年度の事業報告ならびに、22年度の事業計画案



あいさつする松原会長

## 北海道自動車標板協議会

### 令和4年度定時総会

北海道自動車標板協議会(松原正和会長)は6月8日、札幌市内のホテルで「令和4年度定時総会」を開

催。新たな全国版図柄入りナンバープレートの円滑な交付対応などを盛り込んだ新年度の事業計画案を可決した。

松原会長は「総会は3年ぶりの開催。新型コロナウイルス感染症への対応をとり、新年度の各取り組みを推進したい」と挨拶した。来賓として全国自動車標板協議会の七尾英弘会長、岡安雅幸専務理事

①各種広報や啓発活動を通じた交通安全PRによる事故防止の推進②騒音など公害防止運動の推進③運輸支局との連携による自動車技術や法令改正などの広報・啓発活動など。

- 執行体制は次の通り(敬称略)
- 会長 松原 正和
  - 副会長 吉田 裕
  - 副会長 徳井 裕昭
  - 専務理事 辻澤 英隆
  - 理事 瀬尾 昌宏
  - 理事 齋藤 利雄
  - 理事 岩崎 忠
  - 理事 柴田 信幸
  - 理事 近藤 伸也
  - 理事 中村 智欣
  - 理事 松原 英行
  - 理事 阿知良雄二(新)
  - 監事 千葉 剛
  - 監事 尾関 哲也(新)



北海道自動車標板協議会 令和4年度定時総会

## 燃費ディーゼルトラック 購入補助金の公募スタート

国土交通省と環境省は、2022年度の「低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業」の公募を開始した。公募期間は2023年1月31日まで。資金力の乏しい中小トラック運送事業者(資本金3億円以下または従業員30人以下)とリース事業者を対象に、燃費性能の高いディーゼルトラックの車両導入経費の一部を補助する。

車種区分 (車両総重量)	2015年度 燃費基準	基準額(万円)		備考
		廃車有	廃車無	
大型(12t超)	+10%以上	75	50	2RG・2TG
	+5%以上	50	37.5	2PG
中型(7.5~12t以下)	+10%以上	42	28	2RG・2TG
	+10%以上	15	10	
小型(3.5~7.5t以下)	+10%以上	15	10	

導入補助対象車両と標準燃費水準の車両との差額の3分の1または4分の1とする。また、燃費の劣る旧型車両の廃車を伴う場合は、2分の1または3分の1の補助金を交付する。審査は基本、申し込み順とする。同事業を活用して車両を導入する

## 「大阪・関西万博」仕様の図柄入りナンバー発表

### 10月下旬から交付 国交省

国土交通省は「2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)」の開催を記念した特別仕様の図柄入りナンバープレートを発表した。10月下旬から2025年までの期間限定で全国を対象に交付する。大阪・関西万博の開催機運を



発表会に出席した中山展宏国土交通副大臣は「とても賑やかで大阪らしいデザインだ。商業用や公共交通のクルマにも広く(装着を)お願いしていきたい」と述べた。若宮健嗣国際博覧会担当大臣も「私も付けた。岸田総理と各大臣だけでなく、各省庁の公用車にもお願いする」と話した。1千円以上の寄付をするとフルカラー版を選択でき、寄付金は大阪・関西万博の開催に関連した交通サービスの充実などに充てられる。特別仕様ナンバープレートを

## 録

三菱重工エンジン&ターボチャージャー 森健児 氏  
「電気自動車(EV)にはわれわれの製品は載らない。ただ、ターボ付きのガソリン車やハイブリッド車(HV)が今後、増える見込みだ。欧州ではターボを装着しているエンジンの割合が約5割で、今後も増えるだろう。米国や中国ではHVの人気の高いEVよりもHVの普及が先とみている」

## 視線

「笑顔に勝る化粧なし」とはよく言われる。確かにその通りだと思っただ。笑顔で有名なマクドナルドも店員が生き生きとして見え、筆者もうれい気持ちになる。笑顔で顧客を楽しませる試みは大切だと思う。自動車業界も負けてはいない。同様に顧客を楽しませる取り組みを続けているようだ。若手スタッフは、なかなか顧客との会話が弾まないで、顧客の趣味や家族構成などをメモするように話した。ある店舗では筆者が聞いたことがない名前の美味しいドリンクをそろえるようにしている。こんな細かい取り組みが顧客の笑顔につながっていくものだと思心した。

## 自賠責保険料増額へ政府が改正法成立

### 財源を確保する考えだ。

自動車損害賠償責任保険(自賠責)の保険料の一部として徴収する賦課金の増額などを盛り込んだ自動車損害賠償保障法と特別会計に関する法律の一部を改正する法律案が、衆議院本会議で賛成多数で可決、成立した。交通事故による重度後遺障がい者とその家族に対する救済事業などの充実と継続性のある支援体制を構築するのが目的。一方で、自動車安全特別会計から一般会計に繰り入れられた自賠責の保険料による積立資金の早期完済への道筋を明確にすることなく、自動車ユーザーに新たな負担を求めるのは拙速すぎるという声は根強い。

自賠責の一部改正では、「当分の間」の措置として自動車事故対策助成金の積立金を財源としている被害者支援と事故防止対策について、保険料の一部として徴収している賦課金を増額することで安定的な財源を確保する考えだ。これに伴い、来年4月1日から自賠責の保険料の一部として徴収する賦課金は、現在の1台当たり年間16円から最大で50円に値上げとなる見通しだ。賦課金の上げ幅は今後、議論・検討を行う。一般会計からの繰り戻しは、増額の上、5年連続で実現。新たに国土交通大臣と財務大臣との合意文書で、合意期間である今後5年間、継続的に繰り戻しを実施することなどが記載された。ただ一方で、未だ約6千億円が繰り戻されていない状況にあり、完済に向けた具体的な返済計画も明示されていない。被害者とその家族においては、救急医療体制分野の減額や「介護者なき後」の問題など先行き不安は深刻だ。支援体制の充実が急務であるとともに、早期の繰り戻しの実現が何よりも求められている。



# 「2022年ものづくり白書」コロナ後省見据えた動き 持ち直す投資意欲 経産省

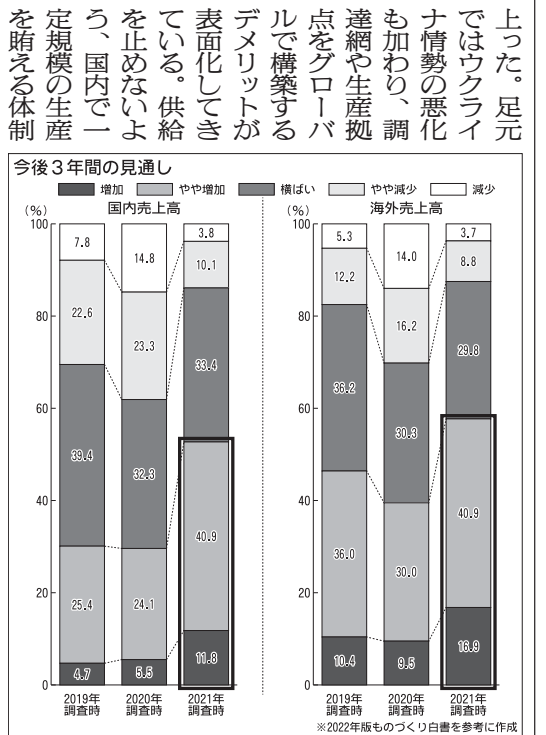
コロナ禍からの本格的な景気回復に期待する声が高まっている。経済産業省が公表した「2022年版ものづくり白書」によると、今後3年間で国内における自社の売上高が増加する見通しとした製造事業者数が前年調査の1.7倍となった。一方、コロナ禍でサプライチェーン（供給網）の脆弱性が浮き彫りになったことを受け、国内の生産体制の強化を重視する動きも活発になっている。また、カーボンニュートラルへの取り組みなどをはじめ今後3年間の設備投資額の増加を見込んでいる事業者もあり、アフターコロナに向けた投資マインドが持ち直しそうだ。

22年版白書では、事業者の約5割が売上高、約4割が営業利益でそれぞれ「増加」「やや増加」としたと回答した。増加要因として、9割近い事業者が「販売数量の増加」を挙げ、コロナ禍などで縮小していた経済活動が回復してきた様子が見え始める。

今後3年間の見通しについても、5割以上の事業者が国内外ともに売上高の伸長を見込んでいるとした。特に資本金が10億円以上の大企業でこの傾向が強く、供給網全体へのプラスの波及が期待される。今後3年間の設備投資についても、約4割の事業者が、国内、海外向けともに投資を増やすと回答している。

コロナ禍や半導体不足による供給網の寸断への対応も進んでいる。供給網の強靱化に向けた取り組みとして「国内生産体制の強化」を挙げた事業者は前年度の2倍近い約41%に上った。足元ではウクライナ情勢の悪化も加わり、調達網や生産拠点をグローバルで構築するデメリットが表面化してきている。供給を止めないよう、国内で一定規模の生産を賄える体制づくりが急務となる。

このほか、カーボンニュートラルへの取り組みの必要性に関しては「大きく増している」「増している」と回答した事業者は約26%だった。環境対応が企業への投資基準の一つになっていることもあり、大企業では脱炭素化の取り組みが盛んだが、中小企業にはまだ必要性が浸透しきっていない様子が見え始める。



## 記録等事務委託制度、代行者申請受付が開始

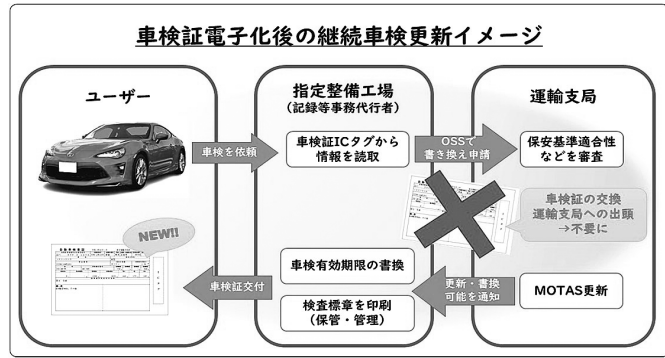
2023年1月1日に施行される登録車の自動車検査証(車検証)の電子化とともに導入される「記録等事務委託制度」の代行者となるための申請受付が、5月23日から各都道府県の運輸支局で始まった。代行者になれば、車検証のICタグに記録された有効期間などの情報の書き換えがオンラインで可能になり、運輸支局へ出向く必要がなくなるなど利便向上が図れる。

電子車検証は、有効期間のほか、所有者の氏名または名称と住所、使用者の住所などがICタグの中に記録される。これらの情報の書き換えを指定整備工場などに委託するのが記録等事務委託制度。券面記載事項を変更しない手続きであれば車検証の交換が必要ないため、運輸支局へ出向くことが不要になる。

記録等事務委託制度のうち、継続検査による有効期間の書き換えを行うのが「特定記録等事務代行者」で、各都道府県の整備振興会や自動車販売協会連合会、指定整備工場と行政書士を想定している。

これに対し、変更登録や移転登録などの登録申請による書き換えを行うのが「特定変更記録等事務代行者」で、行政書士を想定する。所有者の支局管轄区域内での住所変更、所有権留保の解除による所有者の変更などは、運輸支局へ行かず書き換えできる。使用者の変更や、管轄の運輸支局が変わる移転登録などの手続きは、券面の書き換えを伴った運輸支局へ出向くことが必要だ。

いずれの代行者も委託を受けるためには、管理体制と連絡体制が明確で記録等事務の責任者を置くことなどが要件として求められる。インターネット接続環境や記録等事務代行



アプリを使用できるパソコンの設置、およびこれらのセキュリティ対策が必須で、車検証のICチップの読み取りと書き換えに必要な機器の設置も義務付ける。

特定記録等事務代行者の申請は最新の運輸支局で受け付ける。特定変更記録等事務代行者は、変更する車両を管轄する運輸支局ごとに申請が必要。22年中は郵送による申請を受け付けるが、23年1月以降は電子申請で複数の運輸支局への同時申請が可能となる見込みだ。

継続検査をOSSで申請する場合、代行者として書き換えを申請すれば、運輸支局の審査完了後に書き換え可能となった旨が通知される。指定整備事業者が特定記録等事務代行者として有効期間の書き換えを行う場合、OSS申請の代行者である日本自動車整備振興会連合会などを通じて運輸支局に申請し、更新後に書き換え可能と事業者へ通知される。

有効期間を更新した車両への検査標準の発行も代行者に委託される。台紙には通し番号を記載し、代行者には標準の台紙を適切に保管・管理するよう義務付ける。

国土交通省は23年1月1日から「車検証閲覧アプリ」の提供を予定しており、ユーザーや指定工場が有効期間を確認できる。ただ、25年12月末までは並行して変更記録を書面でも発行する予定だ。

「整備士になるからには1級自動車整備士の資格を取りたいという考えが年々強くなっていると感じる」と話すのは、トヨタ東京自動車大学校の上田博之校長。同校には「1級自動車科」と「1級専攻科」があり、「進学を希望する学生がかなり増えている」と強調する。

自動車の将来と整備士養成教育の今後については「どういうクルマが現れて、メンテナンスがどうなっていくのかわからない部分がある」と話す。「今後は単に機械(の整備)だけという時代ではなく、EVの整備などを学ぶ「スマートモビリティ科」の学生に対しては電気工士の資格も取得するよう指導し、メーカーの最先端の取り組みを伝えることにも注力している。



実際に取り組んでいる項目としては、「製造工程における二酸化炭素(CO2)排出削減」や「CO2排出量の見える化」などが多かった。原料の調達から廃棄までのライフサイクルアセスメント(LCA)全体で脱炭素化を図る必要があり、化石燃料の使用割合が高い製造業はエネルギー分野での脱炭素化も求められることになる。

**「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)





札幌地区自家用自動車協会

令和4年度定時総会

札幌地区自家用自動車協会(松原正和会長)は5月27日、札幌市内のホテルで「令和4年度定時総会」を開いた。2021年度の事業報告ならびに、22年度の事業計画案や収支予算案を審議し、すべて可決した。総会後に役員・職員永年表彰も行った。



はじめに松原会長は「道内における昨年の交通事故死亡者数は前年比24人減の120人だったものの、全国では未だに高い水準で推移している。当協会では交通事故防止対策を最重点に取り上げ、街頭啓発や広報活動などに取り組んでいく」とあいさつした。続いて、来賓の中山俊彰札幌運輸支局長は「交通の基本である安全と安心の確保、人と環境に優しい交通体制の実現を目指し、各政策の推進に努めていきたい」と述べた。

札幌運輸支局 不正改造車排除運動推進会議

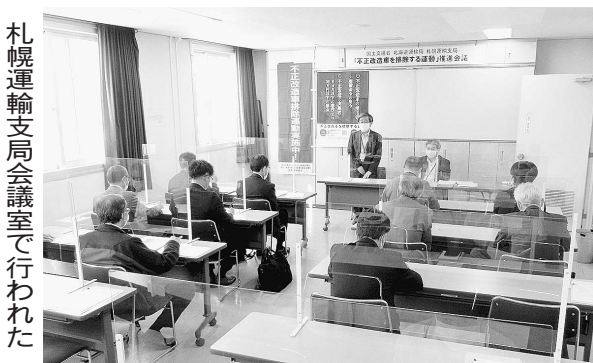
札幌運輸支局は「令和4年度不正改造車排除運動」推進会議を開いた。自動車関係団体の担当者ら13人が出席。今年度の不正改造車排除に向けて、今年度の取り組みなどについて確認した。

はじめに加藤義弘主席陸運技術専門官は「少子高齢化や若者の車離れなどの影響で、以前と比べると不正改造車はわずかに減っている。今後国民の安全と安心の確保を確実に実現するためにこの運動は重要である」と考えている」とあいさつした。

自家用新聞」による広報活動などを行う。

執行体制

- 会長 松原 正和
副会長 松浦 良一
副会長 早坂 喜幸
専務理事 辻澤 英隆
理事 藤倉 千秋
理事 高田 靖久
理事 井坂 好伸
理事 細田 直樹
理事 木下 邦彦
理事 鷲田 良二
理事 岡崎 幸一
理事 佐藤 謙
理事 松下 克則
理事 小藤田良彦
理事 小池 廣美
理事 村上 元加
理事 小野 修嗣
監事 真田 尚明
監事 真田 尚明
総会終了後、役員・職員の永年勲章表彰を行い、松原会長が表彰状を授与した。
▽永年役員
藤倉 千秋(在任15年)
▽永年職員
西森かおり(勤続25年)
長崎 裕司(勤続20年)
竹田 潤司(勤続15年)(欠席)
佐伯美奈子(勤続15年)



札幌運輸支局会議室で行われた

令和4年度 優良運転者表彰申請のご案内

札幌地区自家用自動車協会では、事業計画に基づき、今年も優良運転者の表彰を行います。同協会では、厳しい交通環境にもかかわらず安全運転に徹し、永年にわたり無事故・無違反を続けたドライバーを顕彰するため、今年11月に表彰式を行う予定です。申請の受付は、令和4年7月1日(金)から9月30日(金)までとなります。

Table with 2 columns: 表彰区分 (表彰区分) and 年度区分 (年度区分). Rows include categories like 全国自家用自動車協会会長表彰 and 北海道自家用自動車協会連合会長表彰 with corresponding age and accident-free criteria.

Table with 2 columns: 表彰区分 (表彰区分) and 年度区分 (年度区分). Rows include categories like 札幌地区自家用自動車協会会長表彰 and 若年初心運転者表彰 with corresponding age and accident-free criteria.

\*1 6月末日現在、20歳未満
\*2 1年以上無事故・無違反(そのうち6ヶ月以上が初心期間)
\*3 記念品のみ贈呈

アンテナ 男女共同参画白書の2022年版によると、内閣府の調査で30歳時点の未婚割合は女性が1980年の11.3%から20年に40.5%、男性が31.1%から50.4%に増加した。共働き世帯の増加や離婚件数も増加している。家族の姿は多様化しており、白書は「もはや昭和ではない」と配偶者控除制度など、さまざまな制度や政策が、戦後の昭和期の高度成長期のまま据え置かれており、制度を見直すべきとの声が上がっている。日本の家族の姿は、昭和期の主力モデルだった「カローラ」や「ブルーバード」などのセダン市場は縮小した。家族のクルマとして一時、市場が急拡大したミニバンも勢いを失っている。

快適カーライフをサポートします! (一社)札幌地区自家用自動車協会
自家用自動車協会は、自家用自動車の健全な発展に寄与し、会員皆様への色々なサービスと交通安全などの社会(公益)的業務及び公共の福祉増進等を目的に組織された自家用自動車のユーザー団体です。
協会では、ナンバープレートの交付業務や封印の取付、希望番号予約申込み、自動車登録の相談、自動車共済等の多くの業務を行っています。
また、地域における交通事故防止は自動車ユーザーの願いでもあり、関係機関をはじめ警察、各自治体など関係機関・団体と連携を図り、交通事故抑止活動に組織をあげて取り組んでいます。
入会のご案内
当協会事業に賛同していただける方の入会を随時募集しております。
☆会員の特典☆
【会費】
1. 正会員
(1) 入会金 入会時 200円
(2) 会費 毎年度 1,300円以上
2. 賛助会員
(1) 入会金 無料
(2) 会費 毎年度 3,000円
【問い合わせ】
(一社)札幌地区自家用自動車協会
会員課
電話 011-721-8203
FAX 011-721-8205



# 無人自動運転移動サービス 貨物運送も検討対象に

## 安全確保へ制度見直し

国土交通省

国土交通省は、自動運転車を用いた運送事業者が行う輸送サービスの安全確保に向けて現行制度の見直しを始める。特定条件下で自動運転「レベル4」相当の公道走行を許可する制度を盛り込んだ改正道路交通法を踏まえ、今後は運転者が存在しない自動運転車を使った輸送サービスが行われることも想定されるため、7、8月に運送事業者や自動車メーカーなどにヒアリングを行い、新たに立ち上げた検討会で議論した内容を今年度内に取りまとめる。最終的には省令改正につなげたい考え。

6月8日に、有識者や業界団体の関係者などで構成する検討会の初会合を開催した。国土交通省ではこれまで、旅客自動車運送事業者を対象に、限定地域で行う無人自動運転移動サービスの安全確保に関するガイドラインを2019年に策定していた。今回の検討会では、貨物自動車運送事業者も対象に加えることとした。

国土交通省は今後議論を進める上での基本的な考え方として、道路運送法、貨物自動車運送事業法に基づき、輸送の形態(自動運転車、有人運転車、運転者が存在する/しない)は関係なく、運送事業者は従来と同様の安全を確保する責務を負う「原則」は変えない。

作以外の業務」の取り扱いについてだ。道路運送法、貨物自動車運送事業法で、運行管理者、運転者、車掌の詳細な業務を定めている。そのほるとんども運転操作以外の業務に関する項目で、運転者の場合だと事故発生時の旅客対応などが一例だ。

今夏に行うヒアリングでは、バス、タクシー、トラック事業者のほか、自動運転サービス提供者、自動車メーカー、地方自治体も対象に挙げる。中でも、自動車メーカーには、運転操作以外の業務について、将来的に車両側でどのような対応が可能となると考えているのかなどを聞きたい考えだ。

今回の検討会は秋頃の開催を予定する。今夏に行うヒアリングの結果報告を踏まえた論点整理と、取りまとめ骨子案を公表する。必要に応じてワーキンググループを開催し、追加検討を行う可能性もある。

# 日本自動車研究所 城里テストセンターに 「ADAS試験場」新設

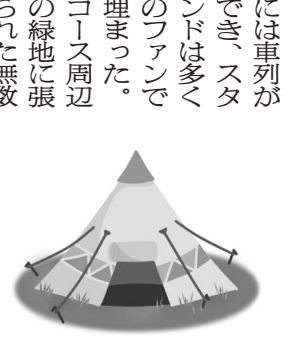
日本自動車研究所(JARI)は、JARI城里テストセンター(茨城県城里町)に「ADAS試験場」を開設する。7月4日から運用を始める。同テストセンター内の既存の試験路では幅員が狭く、交差点試験の実施が難しかった。新設する試験場では幅員の広い試験路を確保し、交差点試験にも対応する。同試験場の試験路は全長500メートル、幅員300メートル。従来試験を実施していた城里テストセンターの第2総合試験路の幅員よりも7倍以上広



日本自動車研究所、城里テストセンターに「ADAS試験場」新設

評価、22年度には対自動車AEBの評価が追加。24年度からは交差点でのAEB評価の導入が検討されており、JARIもこれに対応するため試験環境を整備した。

富士スピードウェイ(静岡県小山町)で開催されたスーパードラッグレース取材した。24時間レースを取材した。水素エンジンを搭載したトヨタ「カローラ」やカーボンニュートラル燃料を使用した日産「Z」が参戦するなど見どころ満載の第2戦だ。初日にトヨタが開いた記者会見ではドライバーと懇談する機会があった。当日は途中で激しい雨が降る難しい路面コンディション。その時の対応や、他チームのライバルへの意識など興味深い話を直接聞くことができた。サーキット場は新型コロナウイルス禍以前の日常を取り戻しつつある。入場ゲート前



富士スピードウェイ、スーパードラッグレース開催

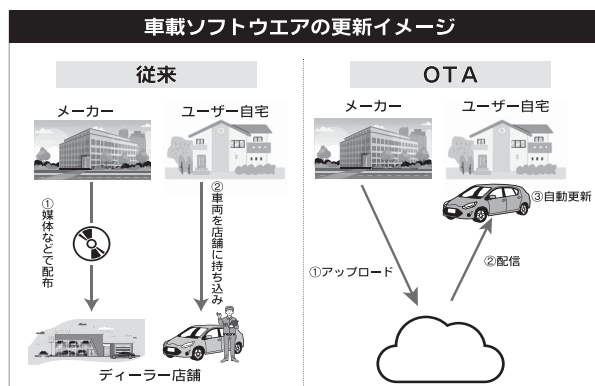
# 「OTA(オーバー!)」

## 地図や機能アップデートでユーザーとディーラー双方にメリット

無線通信で車載ソフトウェアをアップデートするOTA(オーバー・ジ・エア)に対応する車両が増えてきた。最新の地図データの更新や運転支援機能の追加などを、ディーラーに車両を持ち込まずに行える。OTAは米電気自動車(EV)メーカーのテスラが先行するが、日本の自動車メーカーも従来の新車を中心とした売り切り型のビジネスから、新車販売後、ユーザーに付加価値を提供して収益化を図るリカーリング(循環型)ビジネスへの転換を見据える。一方でサイバーセキュリティ対策やビジネスモデルの確立など課題も少なくない。

OTAは車のソフトウェアを常に最新の状態に保つのに機能する。用途は地図更新やデジタルメーカーの無線通信で車載ソフトウェアをアップデートするOTA(オーバー・ジ・エア)に対応する車両が増えてきた。最新の地図データの更新や運転支援機能の追加などを、ディーラーに車両を持ち込まずに行える。OTAは米電気自動車(EV)メーカーのテスラが先行するが、日本の自動車メーカーも従来の新車を中心とした売り切り型のビジネスから、新車販売後、ユーザーに付加価値を提供して収益化を図るリカーリング(循環型)ビジネスへの転換を見据える。一方でサイバーセキュリティ対策やビジネスモデルの確立など課題も少なくない。

OTAは車のソフトウェアを常に最新の状態に保つのに機能する。用途は地図更新やデジタルメーカーの無線通信で車載ソフトウェアをアップデートするOTA(オーバー・ジ・エア)に対応する車両が増えてきた。最新の地図データの更新や運転支援機能の追加などを、ディーラーに車両を持ち込まずに行える。OTAは米電気自動車(EV)メーカーのテスラが先行するが、日本の自動車メーカーも従来の新車を中心とした売り切り型のビジネスから、新車販売後、ユーザーに付加価値を提供して収益化を図るリカーリング(循環型)ビジネスへの転換を見据える。一方でサイバーセキュリティ対策やビジネスモデルの確立など課題も少なくない。



7月1日以降に発売の新型車を対象に、自動車メーカーは自動車の特定改造等の許可制度への対応が必要となる

- 許可の要件**
- ①適切なソフトウェアアップデートおよびサイバーセキュリティの確保のために必要な業務管理能力
  - ②ソフトウェアアップデートに起因した不具合の是正を適確に実施するために必要な体制
  - ③ソフトウェアアップデートされた自動車の保安基準適合性
- 遵守事項**
- ①許可の申請書等に所定の変更事項が生じた場合における国土交通大臣への届け出
  - ②ソフトウェアアップデートの実施状況、当該アップデートに関する情報の記録・保管
  - ③アップデート車両のサイバーセキュリティに対する脅威および脆弱性の監視、検出および対応
  - ④アップデートの目的および内容、新しい機能の使用法に関する情報の利用者への提供、など

日本のメーカーもOTA対応を進めている。トヨタ自動車は2021年4月、レクサス「LS」と燃料電池車(FCEV)「ミライ」にOTAで車両制御のソフトウェアを更新できる機能を搭載して以降、レクサス「NX」や「ノア/ヴォクシー」など対応車種を広げている。

ソフトウェアの更新メニューは今までのLISとミライではシステム変更が中心だが、今後、OTAで展開しようとしているのが安全運転支援システムの機能追加や性能向上だ。どのような機能が追加できるかは現時点で明らかにされていない。

日産自動車はEV「アリア」でOTAに対応した。AI(人工知能)クラウドとも連携し、OTAを活用して音声操作できる機能を拡充する方針だ。

ホンダは、OTAやコネクテッドサービスのビジネスの収益を30年までに数千億円規模に引き上げるビジョンを描く。すでに「レベル3」の自動運転システムの機能更新や一般車向けの地図更新サービスを展開しているが、EV専用プラットフォームにOTA対応を想定した電子プラットフォームを組み合わせた「ホンダeアーキテクチャー」を採用したモデルを26年に投入し、OTAを使ったサービスを本格化する方針だ。

サイバーセキュリティへの対応も不可欠だ。20年6月に、国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)で、自動車のサイバーセキュリティとソフトウェアアップデートに関する国際基準(UN規則)が成立した。

改正法第99条の3で定義する「特定改造等」は、保安基準により規制されるエンジンやハンドル、ブレーキなどの性能を変更するものを指す。つまりは「プログラムが適切でなければ保安基準に適合しなくなる恐れがある」重要なものを許可制の対象とする。ただし、今後の自動車技術の進展に応じ、許可申請の対象を新たに定義することも検討すると見られている。

日本では今年7月1日以降に発売される新型車を対象で、自動車の特定改造などの許可制度で定められた「サイバーセキュリティの確保のための業務管理能力」などが義務化される。自動車メーカーは許可の要件を満たすことや、申請書などに変更事項が生じた場合の国土交通大臣への届出など、遵守事項への対応も求められる。