

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
札幌市東区北三ノ木一丁目(郵便番号005-0001)
電話 (011)721-4578

車検ステッカーの貼付位置変更

7月に施行ユーザーへ周知徹底 国交省

国土交通省は、検査標章(車検ステッカー)の貼付位置を7月から運転席側上部端に変更する。「検査標章の貼付位置の見直し案」を公表した2022年6月当初は、前方かつ運転席側から見やすい位置として「前面ガラスの運転席側上部で、車両中心から可能な限り遠い位置」としていた。パブリックコメント(意見募集)では400件を超える意見が寄せられたため、車両構造やドライブレコーダー、ETC車載機、フィルム式アンテナなどが原因で新たな貼付位置だと運転者の視界を妨げる場合、限り「運転者の視界を妨げない前方かつ運転席側から見やすい位置」との例外規定を加えた。

国交省は「自動車検査業務等実施要領」を一部改正し、7月3日に施行する。同日以降、新たに車検ステッカーを貼付する車両が新基準の対応となる。見直し案の賛否をはじめ、車検ステッカーの様式や無車検車運行に対する罰則、取り締まり強化など意見の内容はさまざま。インターネット上で意見提出を呼びかけるウェブサイトに複数あり、多くの意見が寄せられたとみられる。こうしたことから、国交省は当初予定していた「22年8月公布、23年1月施行」のスケジュールを延期。寄せられた意見を踏まえながら見直し案を再度検討し、例外措置を追加することに決めた。関連業界団体や自動車ユーザーへの周知期間が必要なことから施行時期も半年ずらした。

令和5年7月より、車検ステッカーの貼付位置が変更となります。

国土交通省においては、無車検運行の防止対策として、車検ステッカーの表示位置を、従来の「前方から見やすい位置」から「前方かつ運転席側から見やすい位置」に変更しました。自動車ユーザーの皆様におかれましては、令和5年7月以降、以下の位置に貼り付けていただけますようお願いいたします。



国土交通省 自動車局 整備課

録

日本技能研修機構(JATTO) 石川明男代表理事
「整備業の共創型社会の実現が必須になる。自動車技術の高度化を背景に整備技術も進化している。従来のように1社ですべてに対応するのは難しくなる。自社でやれること、やれないことを分

北海道日本ハムファイターズの新球場「エスコフィールドHOKKAIDO」話題のモビリティも活躍

全国から注目を集めている北海道日本ハムファイターズの新本拠地「エスコフィールドHOKKAIDO」。日本初の開閉式屋根付き天然芝球場には、日本初、世界初の仕掛けがふんだんに用意され、球場内外では多くの「モビリティ」も活躍する。新球場を中心とした様々な施設が広がる「北海道ボールパークFビレッジ」に導入されるモビリティを紹介する。



車いすエリアの観戦用として採用したウィル「モデルC2」



リリーフカーに採用されたクボタの多目的四輪車「RTV X900」

約32万平方メートルの敷地に球場や商業施設、ホテルなどが点在するFビレッジ。この周遊用として採用されたのが、小型モビリティの製造、販売を手掛けるウィル(杉江理社長、東京都品川区)の「モデルC2」と「モデルS」だ。スクーター型のモデルSは、球場外の広大な内エリアの歩道を走行できるシェアリングサービスとして導入。来場者は事前の予約なしで無料利用できるという。

車いすで観戦チケットを購入した人であれば、無料(要事前予約)で借りられる。体の不自由な人だけでなく、同行者も一緒に利用できるのが特徴だ。

ウィルによると、一般的に球場で車いす用のチケットを購入すると、同行車はパイプ椅子など簡易なシートで観戦せざるを得ない事が一般的だという。今回、座り心地にもこだわったC2を体の不自由な人だけでなく、同行者も一緒に利用できるのが特徴だ。

新たなニーズや販売拡大、イメージアップにつながるかと期待している。試合中に活躍するのが、農業用トラクターなどを手掛けるクボタの多目的4輪車「RTV X900」。農業、牧畜、園芸などで移動や物資運搬などとして利用される車両で、出力21・9馬力、最高時速40キロ、最大積載荷重500キログラム、定員2人の仕様。試合中は、途中出場する投手を運ぶリリーフカーとして登場し、球場を盛り上げる。

サポカーももっと知って!

経産省が「ペダル踏み間違い加速抑制装置」や「誤発信抑制装置」など体感

経済産業省は、埼玉県上尾市の商業施設で安全運転サポート車(サポカー)の体験会を開いた。自動車メーカー3社がサポカーを提供し、参加者は「ペダル踏み間違い加速抑制機能」や「誤発信抑制機能」などを体感した。

体験会には、ホンダとスズキ、ダイハツ工業の3社が最新のサポカーを用意した。商業施設を訪れた買い物客が参加した。参加者は、運営スタッフが運転するサポカーに同乗し、アクセルペダルとブレーキペダルの踏み間違いを防ぐペダル踏み間違い加速抑制機能や、センサーが車両や歩行者を検知して衝突の危険性がある場合にブレーキをかける「衝突被害軽減ブレーキ」などが実際に

4月から変わるCEVや充電器の補助制度

EV高額車向けは2割減額

高出力充電器の普及も後押し

政府による電気自動車(EV)や充電器向けの補助制度が4月から新しくなった。高額車への補助金を2割減額し、軽EVなどへの補助に回すほか、充電器では高出力・複数口充電器への支援を厚くする。車両、インフラとも量から質へと補助金の支出先をシフトしていく。

2023年度は「グリーンエネルギー自動車(CEV)補助金」に約900億円、「インフラ補助金」に約300億円(このうち175億円がEV充電器をそれぞれ充てる)。

CEV補助金では、EV、軽EV、プラグインハイブリッド車(PHV)、燃料電池車(FCEV)が補助対象だ。クリーンディーゼル車は4月から対象外になる。

CEV補助金では、高級車への優遇措置を見直す。従来は車両価格を

たものの、販売現場は登録・届け出時期をずらすなどの対応を検討した。経済産業省としては販売現場が再び混乱しないよう万全を期す構えだ。

インフラ補助金では、EV用充電器の補助制度を拡充する。力を入れるのは、公共急速充電器の「複数口化」と「高出力化」だ。現在、普及している急速充電器は出力が20〜50kWのものも多く、充電の接続口も「1基1口」が中心だ。このため、週末などには一部の充電器では充電待ちが起きている。

経産省は、高速道路のサービスエリア(SA)やディーラーなどで90kWを超える急速充電器の導入がこれから進むと見込んでおり、「1基6口」などの複数口化と合わせて導入を促進していく。



急速充電器の複数口化を促す

急速充電器向けでは、SAで1基6口以上の充電器を設置する際の補助上限額を現行の3100万円から2倍の6200万円に増やすほか、EVトラックの普及を見据え、高圧

産業集積地の構築を進める経産省

自動車産業の将来向け「Rapibus」が北海道に

経済産業省が背水の陣で産業集積地の構築に力を入れている。半導体では、日の丸半導体会社「Rapibus(ラピダス)」が北海道に、台湾積体回路製造(TSMC)が九州にそれぞれ新工場を計画する。関西では、電気自動車(EV)向け車載電池の材料メーカーが集積する。

「世界中から研究者や技術者が集うデジタル人材拠点の形成につながる」。2月末、ラピダスが北海道千歳市内に工場を新設するとの表明を受け、鈴木直道北海道知事はこう期待を寄せた。新工場では、まだ量産されていない2ナジ級(1ナジ110億分の1ナジ)の先端半導体を生産する計画。ラピダスにはトヨタ自動車やデンソーなども出資しており、量産が実現すれば次世代車の開発で

日本勢が優位に立てる可能性もある。ラピダスは新工場の建設には約5兆円が投じる。政府も700億円を助成する。千歳市内にはデンソーやSUMCO(サムコ)などが半導体関連拠点をもち、工場建設予定地周辺は中小企業を含む自動車関連企業が集積する。「新工場の経済効果が地元企業に広がっていくには(経産省関係者)との狙いもある」。



鈴木直道・北海道知事とラピダスの小池淳義社長(写真右)

政府は、全国で千歳市のような産業集積地をつくらうと動き始めている。モデルケースにしたのは、熊本にTSMCが日本初の工場建設を予定する九州地域だ。約1千社の半導体関連企業が集まる九州は「シリコンアイランド」と呼ばれ、半導

受電設備の補助枠も拡充する。ディーラーなどに設置する90kW以上の急速充電器に対しても、工事補助額の上限を現行の2倍の280万円まで増やす。

経産省によると、充電の接続口換算で1万口以上を支援できる見通しだ。予算の拡充で、政府目標である30年に充電インフラ網15万基(このうち急速充電器は3万基)の達成に弾みをつける。

「あきらめずに続けてきてよかった。『継続は力なり』と実感した」と話すのは、豊田合成総務部社会貢献推進センターの山田史子さん。社内有志で、1996年から車いすの修理活動を行っている。メンバーは25人。支えてきたのが山田さんだ。日本自動車会議所の第2回(2022年度)クルマ・社会・パートナーシップ大賞(CSP大賞)の選考委員特別賞を受賞した。

活動がピンチを迎えた時もあった。活動メンバーの減少などだ。「それでも、社内で相談すると多くの人が助けてくれた。少しずつ輪が広がっていった」と振り返る。コロナ禍前は年500台の修理ができたが、最近では100台くらい。老人ホームなどに入れなくなっていたためだ。「早く、コロナ前の状態に戻したいですね」と話す。

体関連製造業の出荷額は日本全体の2割強を占める。

経産省は、新工場を呼び水に国内外の投資を促すと合わせ「九州人材育成等コンソーシアム」を立ち上げた。42社・機関が参画し、産官学で半導体産業を担う次世代の人材育成を進めていく考えだ。

今後の候補として経産省が挙げるのは、キオクシアと米ウエスタンデジタルがカーナビゲーションシステム用3次元フラッシュメモリーなどを生産設備を建設中の三重県四日市市、米マイクロン・テクノロジの先端メモリー半導体(DRAM)工場がある広島県東広島市などだ。半導体だけでなく、EV用電池の材料や開発拠点がある関西地域も視野に入れており、すでにコンソーシアムを立ち上げた。日系メーカーが世界シェアの2割を握るパワー半導体に関しても、今後、主要地域を選び、

重要物資を担う企業群を各地で統々と立ち上げていく背景には、企業間連携を怠ったことで国際的な開発競争から陥落した過去の苦い経験がある。特に半導体は、技術を囲い込むため各社が「自前主義」にこだわ

「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



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
電話の受付時間 平日9:00~17:15

FAX:011-721-0801
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
及工場

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

本社
及工場

東京都品川区東品川4丁目8番12号
〒140-0002 電話 03-3474-0211(大代表)



札幌 「環境広場ほっかいどう」開催

札幌 空飛ぶクルマ、未来の乗り物を体感 道内初展示

札幌市で先進7カ国(G7)の気候・エネルギー・環境相会合が開かれる4月15、16日の2日間、一般市民などを対象にした環境総合イベント「環境広場ほっかいどう」(主催 ㈱G7札幌気候・エネルギー・環境大臣会合実行委員会)が札幌ドームで開催される。モビリティ関連で目玉の展示となりそうなのが、「空飛ぶクルマ」。ベンチャーのスカイドライブ(愛知県豊田市)とテトラ・アビエーション(東京都文京区)が実物大のデモンストレーション機体を道内で初めて展示。道民が、未来の乗り物を体感できる貴重な機会になりそうだ。

空飛ぶクルマは、ヘリコプターのように垂直に上昇や下降が可能な少数移動の電動モビリティ。2022年、日本自動車連盟(JAF)札幌支部は、外国人ドライバー向けの一時停止標識や雪道の危険性を説明するチラシを新千歳空港近郊のレンタカー店舗などで配布。悲惨な事故を防止し、安全に観光してもらえようと呼びかけている。

この取り組みは、新型コロナウイルスの水際対策緩和に伴い増加する訪日外国人観光客のレンタカー利用による事故防止に向けたもの。チラシは英語、中国語、韓国語の3カ国語で計5千枚を作成した。同支部職員がトヨタレンタリース札幌の新千歳空港プラザ店と同空の国際線ターミナルビル到着のロビーで配った。

1月には、上富良野町で外国人4人が乗ったレンタカーとタンプカーが衝突し、乗用車に乗っていた母親と幼児の2人が亡くなった。この事故の背景には一時停止標識の形の違いや、日本語表記であることが影響したとみられる。標識の形は、日本は逆三角形であるのに対して海外では八角形が主流。このため、外国人ドライバーが見落としてしまい、重大事故の発生につながった可能性が高い。このような悲しい事故を防ぐために、これからも注意をうながしていく。



スカイドライブ「SD-03」(提供スカイドライブ)



テトラ・アビエーション「Mk-5」(提供テトラ・アビエーション)

テトラ・アビエーションは、「Mk-5(マークファイブ)」を会場に用意する。実際に飛行していた機体を展示用にしたもので、北海道内で披露するのは初めて。当日は、来場者が翼に触れたりできるようにするなどの企画を検討中だという。

このほか会場ではエコカー試乗会も開催される。自動車業界からは日産自動車と北海道三菱が参加し、最新の車両を用意する見込み。運営事務局によると、試乗会に参加する企業は今後さらに増えていく可能性があるという。このほか道内企業が参画するTeam NEVS(チーム

今年も就職活動シーズンを迎えた。近頃、就活に取り組む大学生の間で「タイムパフォーマンズの略語で、時間対効果を意味する。ウエブを活用した就活が一般化する中で、対面で行う合同説明会などへの参加を避ける傾向にあるようだ。

だが企業に足を運ぶ機会や、採用担当者との関係構築の場が減少しては、学生の企業への志望度も高まらないうえ、「内定式後に辞退となるケースも増えてきた」と話す採用側ではオンラインを活用しながらも、企業依存度を高める活動の模索が重要となりそうだ。

「おおり運転」搭載車種を拡大 警察への通報提案機能 後付けも検討

トヨタ自動車は、交通トラブルにつながる「おおり運転」に備えた先進安全装備の搭載車種を増やす。この装備は、後方車両が異常接近した際に警察への通報をドライバーに提案する機能で、トヨタ車では新型「プリウス」に初搭載した。ミリ波レーダーやドライブレコーダーなど既存製品で構成し、アルゴリズム(計算手順)でおおり運転を判別することが特徴だ。同社は他モデルへの展開を順次、進めるほか、後付け対応も検討する。ドライバーや同乗者の安心感を高め、交通トラブルを減らしたいと考えた。

「おおり運転」搭載車種を拡大 警察への通報提案機能 後付けも検討

ドのレクサス「RX」に搭載済みだが、プリウスを皮切りに量販モデルへの導入を進めていく。異常接近を検知するミリ波レーダーはブランドスポーツモニター(BSM)を用いる。車速に応じ、後方車両との距離が一定未満の状態が続いた時に作動し、緊急通報サービス「ヘルプネット」や警察への通報を提案する。同機能は交通トラブルを防ぐ社会的意義もあり、既販車の後付けも検討する。主な構成部品はBSM用後方ミリ波レーダーやマルチメディアアシスタムなどで、車種によってはハードウェアの追加が必要だ。KINTO(キント)、名古屋市中村区)が手がける既販車の性能向上サービス「キントファクトリー」で対応することを検討している。

警察庁によると、おおり運転に相当する「車間距離不保持」の高速道路路上での違反は、2022年が5213件と前年より29.8%減少し、20年(1万1523件)比では半減した。20年6月の道路交通法改正で「妨害運転罪」が創設され、取り締まりが厳しくなったためだ。ただ、おおり運転に関する報道やSNS(交流サイト)上の映像公開も後を絶たない。自衛目的でドライブレコーダーの搭載が増えているが、自動録画や通報提案など一歩進んだ新機能により、ドライバーの安心感がより増しそうだ。

「おおり運転」搭載車種を拡大 警察への通報提案機能 後付けも検討

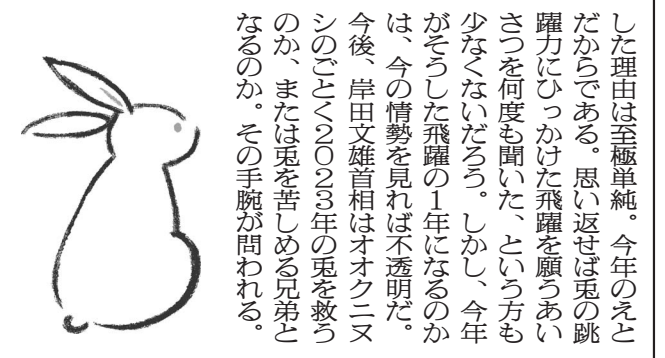
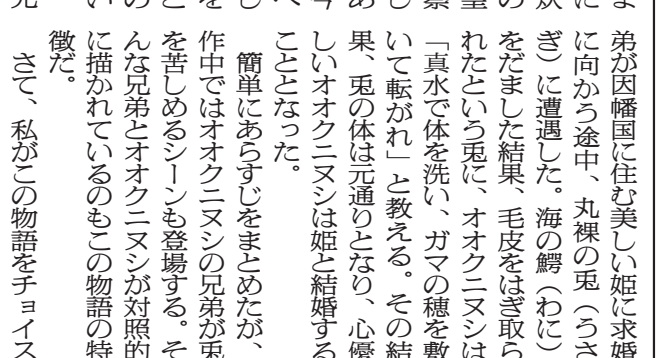
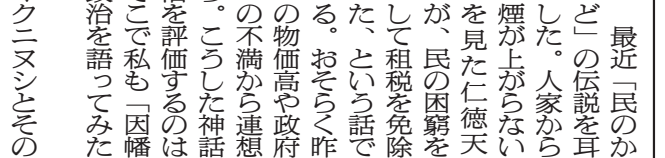
「おおり運転」搭載車種を拡大 警察への通報提案機能 後付けも検討

「おおり運転」搭載車種を拡大 警察への通報提案機能 後付けも検討

アンテナ

最近「民のかまど」の伝説を耳にした。人家から炊煙が上がらないのを見た仁徳天皇が、民の困窮を察して租税を免除した、という話である。おそろく昨今の物価高や政府への不満から連想したものであろう。こうした神話を引き合いに政治を評価するのはとても面白い。そこで私も「因幡の白兔」を基に政治を語ってみたいと思う。

遠い昔、オオクニヌシとその兄弟が因幡国に住む美しい姫に求婚した理由は至極単純。今年のとちからである。思い返せば兔の跳躍力にひかれた飛躍を願うあいさつを何度も聞いた、という方も少なくないだろう。しかし、今年がそうした飛躍の1年になるのかは、今の情勢を見れば不透明だ。今後、岸田文雄首相はオオクニヌシのごとく2023年の兔を救うのか、または兔を苦しめる兄弟となるのか。その手腕が問われる。



高速道路のSA・PA

慢性的な混雑解消へ

物流業者の労働環境改善

高速道路のサービスエリア(SA)やパーキングエリア(PA)の慢性的な混雑の解消に向け、国や高速道路会社対策に乗り出す。駐車場の立体構造にしたり、予約システムを拡充したりすることなどが柱だ。特に大型トラックは駐車スペースが深刻化しており、労働環境の改善が喫緊の課題だ。国や高速道路会社は「ダブル連結トラック」や「中継物流」用の施設なども合わせて整備し、労働環境の改善とともに輸送効率の向上にもつなげていく。

昨年未、ダブル連結トラックが走行できる路線を約2千キロから約5千キロに広げた。現在、専用駐車スペースは110拠点に約250台分あるが、新規路線を中心に今後も増設していく。また、輸送途中でドライバーを代え、それぞれ日帰り運行ができるようにする中継輸送用の拠点も増やしていく。

道路各社も、駐車場の「V字配列」や、遊休スペースに駐車スペースを新設するなどして2018年からの4年間で約3千台分の駐車スペースを増設したが、電子商取引(EC)の拡大に伴い、大型車の高速道路利用台数は05年から20年までに約15万台増えるなど、いたちこっこが続く。このため、駐車場の1階を大型車用、2階を小型車用にするなどの立体構造を進めるほか、食事やトイレなどの「休憩」と、仮眠などの「休息」用で駐車スペースを分け、休憩でも確実に駐車できるようなにする。休憩用の駐車スペースはカメラで監視し、一定期間が経つと退出を促すなどして占有を防ぐ。ドライバーがリアルタイムでSA・PAの混雑状況や駐車スペースの利用状況を把握できる仕組みも構築し、駐車スペース予約システムの利便性も高めていく。



軽自動車OSの新生代理人」 総務省の対応に注目 自動車関係手続きのワンストップサービス(OSS)の軽自動車版で、自動車業界団体や販売会社などが「OSS申請代理人」に関する対象拡大の行方を注視している。現在はOSS申請できる申請代理人が行政書士に限られており、OSS申請を普及させるには、継続検査(車検)と同じように新車の新規届出も業界団体を申請代理人に適用することが求められる。関係法令を所管する総務省の動向が注目される。政府は、2023年1月4日から軽自動車OSのサービス対象手続きを拡大し、全国で「新車新規」の運用を始めた。サービス提供は軽自動車検査協会(軽検協)と地方自治体、自治体共同で運営する「地方共同機構」が担う。

新車OSの申請を行政書士以外の代理人が行えるようになるためには、行政書士法施行規則の一部改正による適用除外の対象車両、対象手続き、手続き者の指定などが行われる必要がある。所管は総務省だ。ある業界団体関係者は「軽自動車の新車OSで、適用除外がいつ始まるのかわからない」と話している。人は少なくない」と話す。ディーラー関係者からも「軽自動車OSの適用拡大を目指すなら早く(適用除外

現場探信 自動車整備士養成校の学生や販売店の新入社員に話を聞く機会が多い。なぜ今の会社を志望したのかと問うと「インターンの時の雰囲気良かったから」。学生に同様の質問を投げると「会社説明会の採用担当者の人柄が明るくて、なんだか良さそうだと感じたから」と返ってくる人が多い。

米テスラのイーロン・マスクCEOが2002年に設立した宇宙輸送サービスを手がけるスペースXは民間企業として初めて国際宇宙ステーション(ISS)に荷物を補給するミッションを数多くこなしている。スペースXが技術力の高さを示したのが、使い捨てが当たり前のロケットの再利用を実現したことだ。構想を発表した当初は疑問視する声もあったが、15年12月にファルコン9ロケットが打ち上げ後、第一段を逆噴射で垂直に着陸、回収に成功した。17年には回収した第一段を使用したロケットを打ち上げて再度回収することにも成功している。スペースXで培った高い技術はテスラ車の開発や生産にも生かされている。日本の新たな主力ロケット「H3」初号機の打ち上げが失敗した。原因の究明は今後本格化する見通しだが、国を挙げたプロジェクトが米国の民間企業より技術力で大きく劣っていることが露わになった。ホンダは燃焼技術や制御技術を開発しているが、再使用型の小型ロケットの開発に着手している。月面輸送サービスを狙うスペースXは上場が承認され、事業を本格化する。日本の宇宙開発も民間に委ねるのも一つの手段。

世界の市場 次期購入車はEVよりHV

デロイト7カ国・地域の消費者意識調査

デロイトトーマツグループは「2023年 デロイト グローバル自動車消費者調査」の結果をまとめた。それによると、自動車の主要市場7カ国・地域のうち、中国とドイツを除く国・地域では、次期購入車として電気自動車(EV)よりもハイブリッド車(HV)を選ぶ人が依然として多かった。中国、インド、東南アジアなどでは、合成燃料が使用可能なら、EV購入を再検討するといふ消費者も多く、レポートでは「EVが先行する市場でも、消費者が完全にEVに心変わりしたとは断

言できない」としている。調査は22年9月10日に、24カ国・2万6千人以上の消費者を対象に調査した結果を元に、日本、米国、ドイツ、インド、中国、韓国、東南アジアの7カ国・地域の消費者意識をまとめた。

次期購入する車のパワートレインとして望ましいものは何かの問いで、日本を除く6カ国・地域でガソリン/ディーゼル車の割合が最も大きかった。次いで多かったのは米国、インド、東南アジア、韓国、ドイツ、中国、東南アジア、中国と

ドイツではEVだった。前年調査と比較すると、ガソリン/ディーゼル車は7カ国・地域で減少した一方、HVは米国、東南アジア、韓国で、EVはインド、東南アジア、ドイツ、中国、日本でそれぞれ増加した。中国と東南アジアではEVが大幅に増え、中国は27%(前年調査は17%)、東南アジアは13%(同5%)となった。

EVを選ぶ理由についての問いでは、中国を除く6カ国・地域で「燃料費の削減」が1位だった。「運転体験の向上」が1位の中国でも2位に燃料費の削減が挙がった。「気候変動への懸念」が上位に入ったのは、ドイツや米国だけだった。

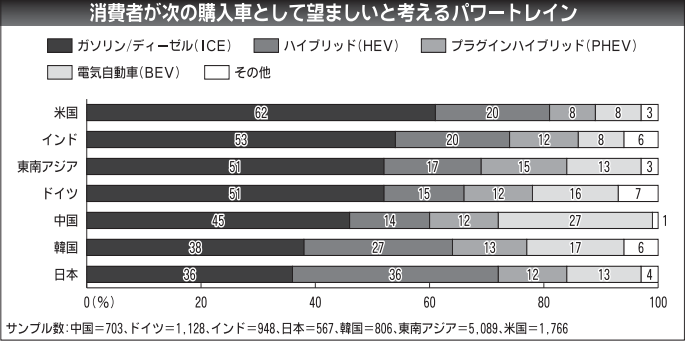
調査結果についてレポートでは、「EVシフトの動きは世界に広まってきているが、変化の速度は個々の市場によって異なり、中国とドイツを除いた市場では、HVの購入意向が依然としてEVを上回っている」としている。また、「EVの購入理由として米国とドイツを除いた多くの市場で「気候変動への懸念」が後退した点は注目に値する」とし、「各国政府や自動車メーカーが提言する気候変動への対応とは裏腹に、世界的なインフレが消費者にもたらした影響は甚大だ」と指摘した。

EVの航続距離については、「地理的条件などによって」400キロ以上を希望する消費者が大多数を占める市場がある一方、さほど重視しない市場もある」とし、「EVシフトがさらに進行すれば、対応すべき消費者ニーズのレンジも同様に広がり、より多様なラインアップでの対応が求められる」と分析した。

市場によって異なり、中国とドイツを除いた市場では、HVの購入意向が依然としてEVを上回っている」としている。また、「EVの購入理由として米国とドイツを除いた多くの市場で「気候変動への懸念」が後退した点は注目に値する」とし、「各国政府や自動車メーカーが提言する気候変動への対応とは裏腹に、世界的なインフレが消費者にもたらした影響は甚大だ」と指摘した。

EVの航続距離については、「地理的条件などによって」400キロ以上を希望する消費者が大多数を占める市場がある一方、さほど重視しない市場もある」とし、「EVシフトがさらに進行すれば、対応すべき消費者ニーズのレンジも同様に広がり、より多様なラインアップでの対応が求められる」と分析した。

EVの航続距離については、「地理的条件などによって」400キロ以上を希望する消費者が大多数を占める市場がある一方、さほど重視しない市場もある」とし、「EVシフトがさらに進行すれば、対応すべき消費者ニーズのレンジも同様に広がり、より多様なラインアップでの対応が求められる」と分析した。



「EVシフトの動きは世界に広まってきているが、変化の速度は個々の市場によって異なり、中国とドイツを除いた市場では、HVの購入意向が依然としてEVを上回っている」としている。また、「EVの購入理由として米国とドイツを除いた多くの市場で「気候変動への懸念」が後退した点は注目に値する」とし、「各国政府や自動車メーカーが提言する気候変動への対応とは裏腹に、世界的なインフレが消費者にもたらした影響は甚大だ」と指摘した。

毎月15日は 国民交通安全の日