

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

無車検・無保険車対策を強化

可搬式ナンバー自動読取装置 運用を拡大

国土交通省

国土交通省は、無車検・無保険車対策の強化に乗り出す。改正自動車損害賠償保障法(自賠法)成立時の附帯決議(無車検車・無保険車の排除のための適切な措置を早急に講じる)に基づき、ナンバープレート番号を読み取って無車検車を即座に割り出す装置を増やすほか、検査標準(車検ステッカー)の貼付位置を7月から運転席側上部に変更する。自動車利用者の受検忘れを防ぐ対策も強化する。

「格安」ロードサービスでトラブル相次ぐ

高額請求や虚偽説明も

「格安」を強調したロードサービス事業者から、高額な請求をされるトラブルが相次いでいる。ある事例ではインターネット広告で「基本料金数千円から」となっていた事業者に連絡したユーザーが、出動費や作業費、緊急対応費など広告に掲載がない費用を含めて約30万円を請求されたという。こうした事態を受け、日本損害保険協会(損保協)、白川儀一(会長)も2023年度から注意を呼び掛けた。自動車保険に付帯するロードサービスは、事故だけでなく故障の時も使える。損保協で



可搬式ナンバー自動読取装置のデモ運用

付または軽二輪車のユーザーに対する注意喚起のハガキ送付数は、年間で約7万5千台分にとぼる。

また、受検忘れを防ぐ取り組みも順次始めている。1月の自動車検査証(車検証)電子化に伴い、電子車検証の内容をスマートフォンなどで確認できる「車検証閲覧アプリ」を

提供し、車検更新時期が近づいた際や車検が切れた時点で通知するサービスを開始した。7月3日からは車検ステッカーの貼付位置を従来の「前方から見やすい位置」から「運転席側上部、車両中心から可能な限り遠い位置」に変更する。ステッカーの裏側に記載される「有効期間の満了する日」の表示も見やす

2021年度	2020年度		2019年度		2018年度						
	読取台数	無車検台数	読取台数	無車検台数	読取台数	無車検台数					
41,900	47	0.11	35,800	36	0.10	52,500	64	0.12	37,400	43	0.11

単位:台、%。国土交通省提供

無車検車は自賠責保険が切れている可能性が高いうえ、犯罪に用いられることも多い。整備不良による事故にもつながりかねないことから対策を強化する。

た。20歳(当時)の女性の車のバッテリー交換の契約をする際、「クーリングオフはしません」と女性に書かせた疑い。この作業で女性は約10万5千円を請求されたという。この業者のホームページでは「基本料金3480円から」と書かれていた。損保協では自分が契約している保険会社や代理店に電話できれば、ロードサービスが付帯しているか確認できるという。もしそうでない場合でも、まず、車を買ったディーラーに相談したり、日本自動車連盟(JAF)、坂口正芳(会長)などの会員制サービスを利用できるか確認することをお勧めしている。

市販用ドライブレコーダーで進む高性能化

駐車監視や撮影データをクラウドに送信 運行管理や防犯に力

自動車メーカー純正品に負けじと市販用ドライブレコーダーも高性能化が進んでいる。高精細な撮影技術のほか、駐車時の監視機能や撮影データのクラウド機能などがトレンドだ。近年は、新車の購入時にドライブレコーダーを取り付けるユーザーが増え始めている。市販品として差別化を図る上でも、ユーザーを引き付ける新たな機能の開発が求められる。近年、注目を集めているのは通信自動車技術総合機構「OBD検査システム」立ち上げポータルサイトやコールセンターも

自動車技術総合機構(木村隆秀理事長)は、2024年10月から車検の検査項目に加わる車載故障診断装置(OBD)検査に関する「OBD検査システム」を立ち上げた。発表された。システムの利用方法をまとめたポータルサイトやコールセンターも開設した。

システムは、検査に使うパソコン用の「特定DTC照会アプリ」と、アプリの利用者を登録・管理する「利用者管理システム」、OBD検査の結果を閲覧できる「OBD検査結果参照システム」で構成する。アプリは利用者管理システムへの事業場ID登録後に、ダウンロードできる。ポータルサイトではシステムの概要や利用・申請方法を紹介しているほか、サイト内のチャットボット(自動会話プログラム)または電話で問い合わせも可能。

OBD検査の対象車は、21年10月以降に指定を受けた新車。輸入車は22年10月以降で、適用日も1年遅い25年10月以降になる。

整備業のインターンシップ札幌で説明会

6月から希望者を募集

国土交通省が高校生らを対象に全国で実施する自動車整備業のインターンシップ事業の説明会が札幌市で開かれた。新車ディーラーや専門業者の経営者らが出席。全国で約300事業者から受け入れ希望が入っているという。

自動車整備士を目指す若者を増やす目的で国土交通省が初めて行う事業。整備事業所の仕事体験の受け入れ申し込みは3月3日に開始。北海道内でもすでに30事業所が受け入れ希望を申し込んでいるという。

この日の説明会には、受け入れを決めかねている整備事業者などが参加し、事業委託先企業の学情の担当者が受け入れのバックアップ体制やリクルートメントを目的とした活動は禁止されていることなどを説明した。

6月1日から高校生や専門学校生、大学生などから仕事体験希望者を募る。全国で300人、このうち150人が高校生になる予定だという。仕事体験は7月24日～9月16日の期間に実施。参加する生徒や学生は3日間連続で整備工場の仕事を体験する。



市販用でも通信型の品ぞろえが増えている

車載マルチメディア事業 生産の国内回帰や分社化で立て直し

スマホ台頭受け正念場

カーナビを始めとする車載マルチメディア事業がスマートフォン台頭で正念場を迎えている。JVCケンウッドはカーナビなどを製造していた中国・上海の工場を9月末で閉鎖し、生産拠点の国内回帰を進める。三菱電機の車載機器事業も赤字が続く。分社化を検討中だ。各社は経営や生産体制を効率化したり、テレマティクス技術を取り入れるなどしてテコ入れを図る。

JVCケンウッドは、上海の生産拠点について、9月末で事業活動を終了すると先月末に発表した。この拠点は1994年の設立で、主に日本向けのカーナビやカーオーディオを生産してきた。近年は需要の伸び悩みとともに、現地の人件費や原材料費の上昇、コロナ禍のロックダウン(都市封鎖)などの影響を受けていた。中国製造子会社の22年3月期の営業利益は3億2千万円の赤字。

円安や地政学リスクなどを踏まえ、上海拠点を閉鎖する。

三菱電機も苦戦が続く。自動車機器事業について、1年以内の分社化を検討中だ。特にカーナビなど車載機器が厳しい。車載機器の部門売上高は自動車機器全体の約25%に当たる2千億円規模だが、数年にわたり赤字が続く。昨年度から新規受注活動を停止している。分社化を機に撤退する考えだ。

カーナビ市場は特に縮小傾向にある。電子情報技術産業協会(JEITA)の統計によると、国内出荷台数は18年度の615万台をピークに減少に転じ、22年度は約439万台だった。特に市販カーナビはスマートフォン台頭の台頭で苦戦する。各社は、通信型ドライブレコーダーとの連動や、音声認識などの活用に取り組みが、状況は好転していない。

ただ、JVCケンウッドは、自動車メーカー純正品など一定の需要が当面、見込めるとして、国内生産比率を22年度の約25%から25年には90%まで高め「地産地消」で事業を立て直す。デジタル技術を駆使して生産を効率化するとともに、自動車メーカーや市場ニーズを迅速に反映させる。三菱電機も経営体制を刷新し、カーナビからは撤退するものの、CASE(コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化)を商機に巻き返しを図るとみられる。

人優先の生活道路「ゾーン30プラス」 全国122地区で取り組み

国土交通省 警察庁

国土交通省と警察庁は、2021年8月から開始した生活道路の交通安全施策「ゾーン30プラス」の取り組み状況を発表した。23年3月末時点、整備計画を策定して取り組みを実施しているのは全国で122地区を数えた。北海道は札幌市豊平区の福住地区で行われている。今後は各地区で対策の効果検証を踏まえて整備計画の改善・充実をそれぞれ図る。

国土交通省と警察庁は、2021年8月から開始した生活道路の交通安全施策「ゾーン30プラス」の取り組み状況を発表した。23年3月末時点、整備計画を策定して取り組みを実施しているのは全国で122地区を数えた。北海道は札幌市豊平区の福住地区で行われている。今後は各地区で対策の効果検証を踏まえて整備計画の改善・充実をそれぞれ図る。



人優先の安全な生活道路空間を整備する

大型連休中のRS受付件数 前年より増加

日本自動車連盟(JAF)北海道本部は、大型連休期間中(4月29日～5月8日)の道内におけるロードサービス(RS)受付件数(速報値)のまとめを発表した。それによると、受付件数は前年同期比108.4%の2640件で、205件のプラスとなった。

期間中にRS受付件数が一番多かったのは3日で、一般道・高速道路・専用道路合わせて前年同日比130.2%の297件だった。終盤の7、8日はともに同120%を超え、前年を大きく上回った。道の駅や高速道路のサービスエリアやパーキングエリアで混雑が生じたほか、全道各地で地域ナンバーの車両が多く見られた。

JAF北海道本部は、自動車での旅行や観光がコロナ禍前の状況に近づきつつあり、受付件数の増加につながったとみている。

DXを完遂するためには トップが旗振り役になってこそ

自動車の開発・製造やサービスの現場が変わろうとしている。変化の手立ては「デジタルトランスフォーメーション(DX)」だ。日進月歩の勢いで進化するデジタル技術を単なる省力化・効率化ではなく、収益向上やイノベーション(革新)へと昇華させるのがDXの本質だ。一般に自動車構成部品の7割を担うとされる自動車部品メーカーのDX最新線を追った。

デジタルトランスフォーメーション(DX)について、プリチストンの増永明最高デジタル責任者(CDO)は「『やる・やらない』の時期は『どうして』と『どうすれば』と『どうやれば』という共通認識で全社が一

致している」と話す。どうすれば社内一丸となってDXを完遂できるか。「DX白書2023」(情報処理推進機構IIPA)は「経営トップの適切なリーダーシップが極めて重要」と指摘する。

DXを通じ、会社は何を目指すのか。DX白書は「DXが自社ビジネスにどう役立ち、どのような進め方があるのかなど最低限の共通理解がないと議論を進められない」とも指摘する。まずは関係部門間で事業変革に向けたコンセプトを描き、次いで経営トップが実行の意思を明確にする。増永CDOも「当社は石橋秀一グローバルCEOが『DXは必須』と、自ら旗を振っている」と話

DX白書2023から

す。トップが後押ししてこそ組織づくりや人材育成計画が進む。

日本企業でも、CDOや専任組織が設けられ、DXによる変革方針を社内共有する試みが広がる。ただ、米国に比べると日本の歩みはなお遅い。DX白書によると「CDOがいる」と答えた米国企業は回答386社中、6割(62.4%)を超えたとが、日本企業は回答543社の2割未満(16.2%)にとどまる。DX白書は「DXに必要な知見を持つ経営層のリーダーシップが不十分で、DXの継続的な推進や成果創出の阻害要因になる」と懸念する。

デジタル人材不足も裏づけられた。DX白書によると、「DX人材

の確保」について、21年度(回答企業数297社)は「やや不足している」が54.2%、「大幅に不足している」が30.6%だったのに対し、22年度は「やや不足」が33.9%、「大幅に不足」が49.6%と割合が逆転した。人材確保の成否がDXを左右しかねない状況が続く。

有能なデジタル人材は引く手あまた。ある自動車部品メーカーの首脳は「年功序列、終身雇用を前提とした日本企業の処遇に合わない。これは当社だけでなく、日本企業全体の問題だろう」と話す。DX白書も「既存の人材とは異なった評価基準が必要となる」とする。資金力のある大手や中堅は子会社を通じて高給で処遇したり、都心にイノベーション拠点を設けたりできるが、すべての企業が真似できるわけではない。日本精機は新潟や秋田などにソフト開発拠点を相次ぎ開設し、地方志向

の技術者を採用するなど各社がデジタル人材の確保に知恵を絞る。旭化成の工藤幸四郎社長は「やりがいのある仕事を社内で用意できるかどうかデジタル人材の維持や採用に重要だ」とも話す。DX白書も「(デジタル人材が根付くためには)土壌となる企業文化や風土のあり方も重要だ」と指摘する。

自動車業界は、カーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)や電動化、地政学リスクなど「盛りだくさんの課題」(フタバ産業の吉田隆行取締役)を抱える。DXは課題解決に向けた有効な手段だが、資金力だけでは実現できない。「DXが誰かがやるものではなく、社員一人一人が同じ目的に向けて主体的に取り組むことが重要だ。その基盤となるのは、経営トップの明確な方針に基づく組織づくりと人材育成だろう。」

「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 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

室蘭

第714号

札幌市 高額EVの補助減額 840万円以上は2割減

より多くの購入促進狙い

札幌市が、車両価格840万円以上の電気自動車(EV)への補助金支給率を2割減額した。EVの販売台数が増加する中、高額車への支給を減らすことで、より多くの購入者を補助できるようにするのが狙い。



EVへの関心は徐々に高まっている

市の2023年度のEV補助金制度は、上限額30万円や車両ごとの補助額算出基準などを据え置き、募集を開始した。値引き後の車両価格が840万円以上の車両は、バッテリー容量に応じて算出される補助額から2割引いて支給する。EV購入への補助を減額する仕組みは、国の22年度補正予算や東京都の23年度予算でも導入している。

市によると22年度は、軽自動車規格のEVが登場したことなどもあり、同補助制度の予算枠3200万円を使い切った。23年度の予算枠は3347万円と微増にとどまっており、年度末を待たずに予算を使い切った。



小笠原市長(写真左から2番目)と日産販売代表者ら

日産自動車と室蘭運輸支局管内に店舗を持つ日産ディーラー3社は、電気自動車(EV)を活用して脱炭素と災害時の対策を進める連携協定を締結し、小笠原市長と日産ディーラー社長らが出席した。市では3年後の新庁舎完成に合わせてEVの導入を増やしていく計画を立てている。

市ではEVの普及に向けた取り組みを積極的に展開している。現在、公用車として「リーフ」と商用EV「e-NV200」を導入済みで、2022年2月16日には50年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティ」への挑戦を表明。小笠原市長は「EVを普及させるのは、脱炭素への貢献だけでなく、(給電機能が)災害時の備えにもなる」と述べ、2026年に新庁舎が供用開始するのに合わせてEVの導入や充電設備の拡充を進めていく考えを明らかにした。

また卵を産みに来てほしいな。自動車リサイクルの札幌パークは、札幌市南区の札幌市豊平川さけ科学館で毎年開催する「サケ稚魚体験放流事業」を支援した。3日間行われた体験会には、多くの親子連れが参加し、4年後の帰帰を願って、体長約5センチに育ったサケの稚魚約4万匹を放流した。稚魚は3、4年間で約70センチまで成長した後、産卵のため、豊平川・真駒内川に帰ってくる。同社は「eico(イーコ)」と推進プロジェクトを展開し、循環型社会の形成に取り組んでいる。その一環として2011年から放流事業を支援している。

子どもの車内事故に関するアンケート 5割超が子どもを残し離れた経験 初夏でも熱中症の危険あり

JAF



日本自動車連盟(JAF)が、坂口正芳会長が実施した「子どもの車内事故に関するアンケート調査」で、全体の54.9%が「(時間の長さに関わらず)子どもを車内に残してクルマから離れたことがある」と回答したことが分かった。JAFの回答では春や初夏でも駐車車両の車内温度が高くなることを確認しており、比較的過しやすい初夏の車移動に際しても「子どもを残さないよう」ドライバーへの注意を呼び掛けている。

子どもを車内に残して車を離れる理由は、「用事(買い物や兄弟の送迎など)を終えてすぐに(5分以内)車に戻ることができたため」が54.8%で最も多かった。次いで「子どもが寝てしまっ(起さないため)が19.3%」、「子どもの希望(降りるのを嫌がるなど)が12.6%で続いた。1.5%(2件)と少数ではあるものの、「子どもが乗っていることをつい忘れてしまった」という回答もあった。

JAFが夏になる前から子どもの車内事故に警鐘を鳴らすのは、体が暑さに順応する「暑熱順化」ができていないからだ。通常は真夏に向けて暑さに慣れることで、暑熱順化が進み、汗の量が増えるとともに気化熱や身体の表面から熱を逃がしやすくなり、暑さに強くなっていく。そのため、暑さに対して体がうまく機能しない春や初夏のタイミングで高温にさらされると、熱中症になる危険性が高まることになる。

JAFの実験では外気温が23.3、24.4度の日中で、SUVの車内温度が最高46.5度まで上昇した。JAFは「密閉された車内は思いがけず高温となる可能性がある」とし、「少しへらいただから、ぐっすり寝ているから」という子どものためを思った行動は、逆に危険にさらしかねない。油断せず、子どもを残してクルマから離れることは絶対にやめましょう」と、子どもの車内事故防止に強いメッセージを発信している。



実験の様子

子どもを車内に残した理由

理由	回答数	構成比
用事(買い物や兄弟の送迎など)を終えてすぐに(5分以内)車に戻ることができたため	74	54.8%
子どもが寝てしまっ(起さないため)	26	19.3%
子どもの希望(降りるのを嫌がるなど)	17	12.6%
子どもがゲームやDVDを見ていたため	6	4.4%
エアコンを付けており、車内の方が快適であるため大丈夫だと思った	2	1.5%
子どもが乗っていることをつい忘れてしまった	2	1.5%
何かあった場合子どもが自分で車から降りられるよう、車のカギをかけていなかったため	1	0.7%
その他	7	5.2%
合計	135	100.0%

日本自動車連盟調べ

パートビュー

横断歩道を渡っていたら、電動キックボードが一時停止せず、あわや接触しそうになった。運転手は謝りもせず、そのまま立ち去った。道交法が改正され、7月1日から既存の原動機付自転車扱いの製品に加え、新たに軽車両扱いの「特定小型原動機付自転車」としての使用が可能になる。

写真ニュース

稚魚体験放流事業」を支援した。3日間行われた体験会には、多くの親子連れが参加し、4年後の帰帰を願って、体長約5センチに育ったサケの稚魚約4万匹を放流した。稚魚は3、4年間で約70センチまで成長した後、産卵のため、豊平川・真駒内川に帰ってくる。同社は「eico(イーコ)」と推進プロジェクトを展開し、循環型社会の形成に取り組んでいる。その一環として2011年から放流事業を支援している。

ハイパ

「入社式をより新入社員が主役の式典に変えたかった」と話すのは、オリエンコーポレーションの飯盛徹夫社長。入社式の会場入口で飯盛社長や河野雅明会長が新入社員を迎える取り組みを実施した。「物事をフラットに話し合える組織を目指す」という方針をトップが率先して体現した。



飯盛社長は「新入社員には従来の手法にこだわらず、上司や先輩に『なぜ』という問いをどんどん発してほしい」と話す。彼らの新しい目標がときに上の世代のマンネリ化を打破するきっかけになるという。「仕事の手法やあり方を問い続けなければ、変革は起きない。新入社員に『なぜ』が上の世代にとっても刺戟となり、問題意識をもう一度醸成する」と新入社員が吹かす風を期待する。



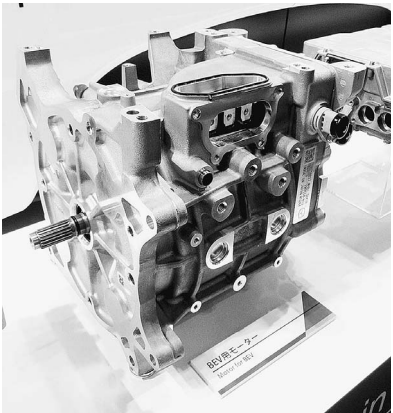
総合電機メーカー

自動車関連事業が曲がり角

EV時代で「選択と集中」業界再編の呼び水にも

総合電機メーカーが自動車関連事業の見直しを迫られている。三菱電機は不振の自動車機器事業を分社化し、将来の売却も視野に入れる。日立製作所は自動車部品を手がける連結子会社、日立アステモの出資比率を引き下げて関与を薄める。パナソニックホールディングス(HD)は事業拡大が見込まれる車載用電池関連への投資に重点を置く。背景にあるのが電気自動車(EV)シフトに伴う産業構造の変化だ。電機大手の経営判断が業界再編の呼び水になる可能性もある。

三菱電機の2023年3月期の自動車機器事業の営業損益は462億円の赤字で、前期(315億円の営業赤字)から赤字幅が拡大した。誤



日立アステモはホンダとの関係強化でEV関連事業の拡大を図る(写真はEV用モーター)

算の一つが主な取引先である日本の自動車メーカーのEVシフトの遅れだ。成長を見込んでいたEV向け駆動用モーター関連部品の出荷も低調で、漆間啓社長兼CEO(最高経営責任者)は「想定しているだけの規模にならなかった」と語った。駆動用モーターは今後の成長が見込める半面、さまざまなサプライヤーが参入して受注や価格競争が早くも激化している。漆間社長は「よりスピーディーに運営するために(自動車部品事業を)分社化する」と説明した。まず「相当の赤字が数年続いて成長は難しい(加賀邦彦専務執行役)とするカーマルチメディア事業からは撤退する。

一方、電動パワーステアリングシステム(EPS)など、電動車にも強みを生かせる分野はコスト削減と効率化で競争力を強化する。成長を見込む電動車や先進運転支援システム(ADAS)関連では、外部企業と組んで付加価値を持たせて事業拡大を目指す。EV向けでも他社と連携してモーターとインバーター、減速機を一体化した「eアクスル」を展開する方針だ。

EV時代にも生き残れるよ

アンテナ

日経オピニオン面の「ストレス測定、誰のために」という意味深な見出しに引き寄せられた。サイエンス・コミュニケーションのアンジェリナ・アファジャ氏の囲み記事で、人のストレス度が日々のキーボード操作から分かる、そのデータの取り扱いには注意が必要と指摘していた。

キーを押す具合やマウスの操作に変化やミスが増える。身に覚えがあらなうまくも多いたろう。事前に正常値を定め、これに対する変化からその時のストレス度を分析する。そのソフトをPCに組み込めば日々従業員のストレス状況を測れる。しかし、これは極めて個人領域の事情まで収集し、その人の心の内を知ることにもなる。従業員の健康管理が目的とはいえ、人の心理をのぞける。観察は監視に変わり、スト

う、事業の選択と集中を急ぐが、その先には事業売却も見え隠れする。EVは搭載する部品点数が内燃機関車の最大半分程度に減るとも言われ、多くのサプライヤーが減収分を稼ごうとEV向け部品事業に殺到している。三菱電機は分社化を契機に事業の持続可能性も見極めると見られる。

EVシフトによる自動車関連事業の見直しは日立も同様だ。同社の自動車部品子会社とホンダ系サプライヤー3社が経営統合して発足した日立アステモは、資本構成を9月に変更する。現在は日立が66・6%、ホンダが33・4%を出資しているが、日立とホンダが40%ずつを出資し、残りの20%を投資ファンドが保有して将来の株式公開を目指す。日立の小島啓二社長は「EVシフトが(想定より)早く動いている。取引先の自動車メーカーが何をやっていくのかを考え、より深い関係を構築するにはホンダが主導した方が良いと判断した。ホンダの関与を強めてもらう」と狙いを説明した。

日立アステモは経営統合で規模を拡大し、旧4社の主力取引先だった日産自動車やホンダ以外の取引を増やして収益力の高いメガサプライヤーを目指しているが、目論見通りには進んでいない。このため、40年までに内燃機関から撤退してEVとFCV(燃料電池車)に事業の重点を移すホンダとの関係を強化して

EV向け部品事業を拡大することがメガサプライヤーへの近道になると判断した。

日立自体は、情報通信や電力、社会インフラなどに事業の重点を置いており、日立アステモが手がける事業とのシナジーに限られることも資本構成を見直す理由だ。ホンダとしては、EV向け駆動用モーターなどの電動車向け部品を数多く手がける日立アステモとの関係を強化するメリットは大きいと見られる。

電機メーカーはこれまで、電装品やAV(音響・映像)、カーナビ、通信機器などを中心に自動車事業を展開し、安定的な収益を得てきた。しかし、スマートフォンの普及でAV機器やカーナビの出荷が急減したことに加え、EVシフトによって自動車の構成部品が変わり、新たな投資負担や競争に直面する。パナソニックHDはEV市場の拡大を見込んで、車載用電池関連事業や車載用ソフトウエアなど、次世代車を想定した分野への投資に重点を置く。

電機大手は、自動車関連事業に利用できる家電や半導体などの事業からも相次ぎ手を引いた。経営ポートフォリオにおける自動車関連事業の位置づけが変わる中、EVシフトという変革によって攻めるか引くかの選択を迫られている。今後、電機大手の自動車関連事業を軸とした業界再編が加速する可能性もありそうだ。

ステックは人物の心理分析に発展しかねない。このため、この研究を手掛けた研究機関は監視システムへの応用を警戒し、個人データの運用としている。

そう言えば、もう一つ、深層心理を分析できるものを出した。それはクルマの運転だ。ストレスに加え、ある意味で個室の運転席は本性が出やすい。これは「あおり運転」の分析、防止に役立つのではないか。

年齢超え根付く

「ヘリテージカー」の魅力

自動車産業の歴史に残る名車をはじめとする「ヘリテージカー」の人氣が、高まっている。こうしたモデルは、国内の中古車市場でも高値で取引されており、需要拡大を裏付けている。かつて憧れだったモデルを手に入れようとする中高年のユーザーが、販売増を支えているとみられるが、実は若年層のファンも広がっている。ヘリテージカーを集めたイベント「オートモビルカウンシル2023」でも、若者たちの来場が目立った。若者のクルマ離れが指摘されるが、古いモデルが切り口となつて、新たな若いユーザーを誘引していく可能性もありそうだ。

「最近20代などの若い人が増えた」と話すのは、同イベントに初日から毎回出展しているヴィンテージ宮田自動車(三重県越前町)。これまでの購入者の大半は50・60歳代以上だったが、「購入する年齢層が変わってきている」という。シトロエン専門店「アウトニーズ(京都市伏見区)」も、「2023年くらい、学生や20歳代の来店が増えている」と口をそろえる。

なぜ若者の間で人氣が高まっているのか。オートアルファワン(京都市右京区)では「クルマ本来の美しさに新鮮味を感じるのでは」とみて

いる。明治産業(東京都港区)も「デザインが決まった今のクルマではなく、オリジナリティーのあるクルマを好むのでは」と、現代のモデルにはないデザイン性に引かれていると分析する。一定の年代以上には懐かしいと感じるデザインも若い世代にとっては初見となるケースが多く、新しいクルマとして目に映る人が多いことも影響していると思われる。

さらに、「著名人が乗っているから乗ってみたい」という人もいる(アウトニーズ)との声もある。会員制交流サイト「インスタグラム」では、有名人やインフルエンサーが愛用しているヘリテージカーの傍らで、撮影された写真や動画をよく見かける。ヘリテージカーは今の若者のおしゃれを演出するアイテムの一つになっているようだ。

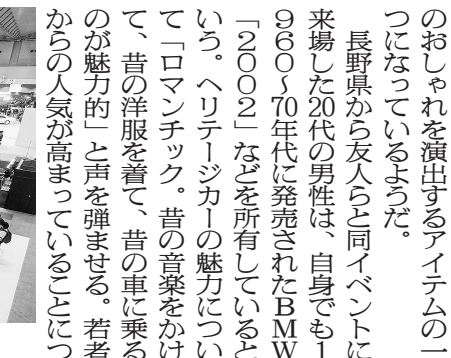
長野県から友人らとイベントに会場した20代の男性は、自身でも1960・70年代に発売されたBMW「2002」などを所有しているという。ヘリテージカーの魅力について「ロマンチック。昔の音楽をかけて、昔の洋服を着て、昔の車に乗るのが魅力的」と声を弾ませる。若者からの人氣が高まっていることにつ

いては「映画やアニメなどのサブカルの影響が強い」とも指摘する。例えば、2001年から続くハリウッドのカーアクション映画「ワイルド・スピード」シリーズは、日本車を含めた数々の名車が登場するのも魅力の一つ。アニメでは「ルパン三世」やジブリ映画などでも旧車が登場し、ストーリーの世界観を作り上げるのに一役買い、その味わいを深くしている。

今回のイベントでは所狭しと並べられたヘリテージカーによって、在りし日の時代にタイムスリップしたかのような気分が浸れる雰囲気となつていた。長野県から来場した20代の女性は、「古着ブームが先に来て、昔の音楽、車と続いたように感じる」と話す。若者にとってヘリテージカーは自分自身を表現するためのツールにもなっており、一つの文化として根付き始めているようだ。



1969年製の日産「フェアレディ」



1960年代のアルファロメオのオープンカー

視線

普段よく利用する「道の駅」。その道の駅が1993年の登録制度開始から30年の節目を迎えた。わずか103駅で始まった道の駅は2023年3月末で全国1204駅に拡大。先月末には30年を記念した「全国道の駅長サミット」が都内で開かれた。

休憩施設にとどまらず、地域の活性化や防災の拠点、さらには中山間地域の生活支援拠点としての役割を担っている。一方で、施設の老朽化や農産物出荷者の高齢化、競争による売り上げ減少などの課題も抱える。30年を経て、地域の実情に合った役割の再定義が求められている。