

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005-0003)
電話 (011)721-4578

ナンバー封印不正防止へ説明会や解説動画

国土交通省 法改正も視野に

自動車ディーラーなどでナンバープレートの封印業務に不適切な事実があったことを踏まえ、国土交通省は再発防止に向けた取り組みを始め、「封印取り付け受託者」に対し、見直した封印委託制度に関する説明会を開いたり、解説動画を作成したりしている。今後、受託者に不適切な事実が確認された場合は、運輸支局長が「改善命令」や「封印管理責任者の解任命令」などを出せるよう法改正も検討している。鶴田浩久物流・自動車局長が定例会見で明らかにした。



国土交通省は、7月1日から運用を始めた。これに合わせ、自動車ディーラーや業界団体など封印取り付け受託者を対象に、管内運輸支局の担当者らが自動車登録制度や封印委託制度に関する説明会を全国で始めた。ディーラーなどの関心は高いようだ。日本自動車販売協会連合会の各支部などからも開催要望が多く、これまで開かれた説明会では、封印取り付け責任者や封印管理者責任者のほか、経営陣が出席する姿も見受けられたという。

国土交通省

電子車検証ICタグ一部開放

自動車関連のアプリ想定

国土交通省は、電子車検証についているICタグの一部を開放し、企業や自治体から自由に使えるようにする。顧客や整備履歴の管理、駐車場の割引など自動車に関係するサービスに限る。サービス概要などを公表し、ICタグに組み込むアプリケーションソフトの申請受け付けを近く開始し、2025年度中にサービスが始まる見通しだ。

国土交通省は昨年1月から登録車(排気量660cc超)と小型二輪車、今年1月からは軽自動車でも電子車検証を導入した。A6サイズ相当の厚

紙にICタグを貼付したもので、券面には変更登録などによる記録事項の変更を伴わない基礎的情報のみを記載し、現行の車検証情報はICタグに記録される。ICタグには、車検証情報の記録以外に利用できる約2ギガバイトの空き容量が設けられている。国土交通省はこの空き容量を活用し、企業に多様な自動車関連サービスを開発してもらいたい考えだ。例えば、新車ディーラーや整備事業者が整備履歴を書き込めるアプリを開発し整備作業を効率化したり、

自賠責の電子化

国土交通省は、自動車損害賠償責任保険証・自動車損害賠償責任共済証明書(自賠証)を電子化できる対象をすべての自動車に広げる。電子自賠証をスマートフォンなどの端末に携帯することで、自動車損害賠償保障法(自賠法)に定める備え付け義務と提示義務を履行できることとする。「自賠法e-文書規則」を一部改正し、11月上旬に施行する予定。電子自賠証については、電動キックボードなど小型モビリティで車体構造上、書面の自賠証の備え付けが

善命令は行政処分にあたる。国土交通省は4月、封印取り扱い受託者、約2500者に対して実態調査を実施し、8月調査結果を公表した。道路運送車両法に違反する封印の不適切な取り扱いが確認された事業者数は151者あり、このうち4者を「委託解除」に、24者を「6カ月間の委託停止」とした。

国土交通省は、7月1日から運用を始めた。これに合わせ、自動車ディーラーや業界団体など封印取り付け受託者を対象に、管内運輸支局の担当者らが自動車登録制度や封印委託制度に関する説明会を全国で始めた。ディーラーなどの関心は高いようだ。日本自動車販売協会連合会の各支部などからも開催要望が多く、これまで開かれた説明会では、封印取り付け責任者や封印管理者責任者のほか、経営陣が出席する姿も見受けられたという。

国土交通省は、電子車検証によりOS(S(自動車関係手続きのワンストップサービス))の利便性を上げる一方、新たなサービスを加えることで整備事業者の生産性や自動車ユーザーの利便性をさらに高めていく考えだ。

北海道交通安全推進委員会からのお知らせ

北海道、北海道警察、北海道交通安全推進委員会などでは、歩行者とドライバーが相互の思いやりで安全で安心な北海道の横断歩道づくりを目指す「ハンドサインでストップ運動」を実施しています。

ハンドサイン運動とは、歩行者は、信号機のない横断歩道において、手をあげるなどの合図(ハンドサイン)をして横断する意思を伝え、停止してくれた車のドライバーに感謝の気持ち等を伝えましょう。

ドライバーは、横断しようとする歩行者がいる時は、必ず停止し「お先にどうぞ」と手で合図(ハンドサイン)しましょう。

交通安全DVDの貸出

社内での交通安全研修に活用いただけるDVDを無料で貸出しています。運転者、冬道、飲酒運転根絶など、各種テーマに対応しておりますので、お気軽にお問い合わせください。

▽お問い合わせ
北海道交通安全推進委員会
電話 (011) 221-6666
(<https://www.slowly.or.jp>)



トヨタ F1マシン開発に参加

マネーグラム・ハースF1チームと協力合意

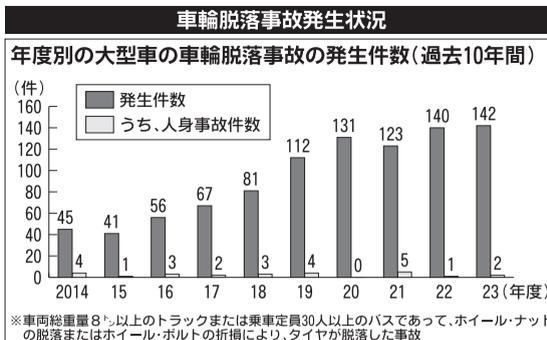
トヨタ自動車は、F1ドライバーが世界一速い車に乗る日を実現したいと述べ、ハースとの業務提携を通じて国内ドライバーのF1参戦の門戸を広げる考えを示した。トヨタは2002-09年まで、エンジンからシャーシまでを自社で製造するフルコンストラクターとしてF1に参戦していた。リーマンショックによる新車市場の低迷で業績が悪化し、当時社長だった豊田会長が09年11月にF1撤退を発表した。現在、トヨタは世界の主要な四輪国際レースのうち、世界耐久選手権(WEC)や世界フリー選手権(WRC)に参戦するが、ハースへの支援を通じてF1にも関与する形になる。



国交省調査 後絶たぬ大型車の脱輪事故 潤滑剤の不適切使用も一因

後を絶たない大型車の車輪脱輪事故について、大きな原因の一つにホイールボルトやナットに「潤滑剤」を適切に使用していない疑いがあることが国土交通省の調査でわかった。冬用タイヤ交換時期に入るため、国交省は10月から来年2月まで「大型車の車輪脱輪事故防止キャンペーン」を展開し、適切なタイヤ脱着作業や保守管理の徹底を呼びかける。

国交省によると、大型車の車輪脱輪事故は23年度に142件起き、過去最多を2年連続で更新した。昨年は11、12月に鳥根県と青森県で走行中の大型車からタイヤが脱落し、近



作業実施者	大型車の使用者 (80件のうち)	タイヤ業者 (32件のうち)	整備業者 (20件のうち)
潤滑剤塗布未実施・不適切	【40%以上】	【28.1%以上】	【35%以上】
トルクレンチ等不使用	【37.5%以上】	【12.5%以上】	【15%以上】
ホイール・ナット等清掃未実施	【16.2%以上】	【6.2%以上】	【5%以上】

※車両総重量8t以上のトラックまたは乗車定員30人以上のバスであって、車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損またはホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故 ※各母数は調査できなかったものを含まれているため、各割合は●%以上と表示した 出典：自動車事故報告規則に基づく報告および自動車メーカーからの報告

くにいた作業員や歩行者が死傷する事故が相次いだ。車輪脱輪事故の6割が冬季に起きている。また、タイヤ交換後1カ月以内に起きる割合が5割を超える。

車輪脱輪事故の推定要因として近年、目立つのがタイヤ脱着時のボルト、ナットのねじ部やISO(国際標準化機構)方式に特有の作業である潤滑剤の塗布をしないことだ。潤滑剤は①かじり、焼き付きを防ぐ②錆を防ぐ③軸力(締め付け力)を効率良く働かせる一などの役割を持つ。

国交省が実施した、タイヤ脱着作業実施者別で不適切な事例をみると、各実施者で共通して「潤滑剤塗布の未実施」または「不適切な塗布」の割合が最も高かった。潤滑剤を用いない場合、安定した締め付けができず、規定トルクで締め付けてもナットが緩んだり、ボルトが折れる可能性があるという。

日本自動車工業会(片山正則会長)による実験結果でも、潤滑剤を塗布しない場合は締め付けを繰り返すたびに、規定トルクに対して発生する締め付け力が徐々に低下すること

がわかっている。ホイール・ナットを清掃し、ねじ部だけではなくワッシャーとの間にも潤滑剤を塗布すると、締め付け力が回復することも確認されている。

冬用タイヤへの交換時期に車輪脱輪事故が増加する傾向を踏まえ、国交省はキャンペーンを通じ、運送事業者やタイヤ専門店、整備事業者に、適切な作業や保守管理の徹底を呼びかける方針だ。

国交省、「車輪脱輪防止検知システム」に2025年度から助成制度を創設

国土交通省は、大型車に後付けできる「車輪脱輪防止検知システム」の購入助成制度を2025年度から創設する。大型車用のタイヤは1本100kg前後あり、走行中に脱落して歩行者にぶつかると命に関わる。こうした脱輪事故は同省に報告される分だけでも年間に140件ほどある。冬用タイヤ交換時に増し締めを怠るなど作業ミスが多く、注意喚起だけでは事故を減らせないとし、ハード面の対策に乗り出す。

まず、市販の装置を対象にした実証に入り、車輪脱輪防止検知システム

の技術要件などを今年度末までにガイドライン(指針)としてまとめる。この指針を基に、運送事業者を対象とする先進安全自動車(ASV)導入支援制度の枠組みを使い、導入費用の2分の1を助成する方針だ。予算配分などは今後詰める。

市販の装置は、ナットとホイール間にセンサーを挟み込み、ナットの緩みに伴う隙間を検知する「ナット隙検知型」と、センサーを内蔵したナットキャップがナットの緩みによるキャップの回転を検知する「ナット回転角検知型」大きく2種類ある。どちらもナットの緩みを検知すると、運転席のドライバーに警告を出す。

積雪地域のトラック事業者に協力依頼し、準備が整った事業者から順次、実証を始めてもらう。国内大型4社製のISO(国際標準化機構)式ホイール装着車となる。少なくとも数百台で実証し、有効性や使い勝手などを確かめた後、製品の要求仕様などを指針としてまとめる。

脱輪事故を防ぐにはハード面での対策も欠かせないと判断し、補助制度を創設することにした。

自動運転「レベル3」アイズオフ走行どこよりも早く

ホンダ、次世代EV「ゼロシリーズ」から

ホンダは、運転者が周囲を注視しなくても済む「レベル3(条件付き自動運転)」のアイズオフ領域を広げる。2030年までに高速道路で速度を問わずアイズオフできるようにし、その後、一般道でもアイズオフ走行する技術を確認する。電気自動車(EV)の次世代商品群「ゼロシリーズ」には、無線によるソフトウェア更新を採用し、レベル3機能を段階的に顧客へ提供していく。レベル3は製造物責任(PL)など技術以外にも難易度が高く、「レベル2(高度な運転支援)」の高度化にとどめる同業他社も多い。ホンダはレベル3の「正常進化」で差別化を目指す。

栃木県芳賀町の研究開発拠点で開いた技術説明会でこうした方針を示した。レベル3の進化に向けては、センサーの高精度化に加え、人工知能(AI)の活用を進める。例題として「教師データ」に頼らなくても判断制度を高める手法に熟練ドライバーの行動モデルを組み合わせた独自のAIを米スタートアップのHeim.ai(ヘルム・エーアイ)と共同開発する。「教師なし学習」により、短期間でレベル3の提供エリアを拡大していく作戦だ。さらに30年代以降はインフラとの協調制御を視野に入れ、自動運転技術の高度化を図る。

ホンダは21年、リース販売した「レジェンド」に「ホンダセンシング」の「トラフィックジャムパイロット」として世界初のレベル3機能を搭載した。しかし、アイズオフは国の「自動運行装置」基準に準拠する形で高速道路の渋滞時(時速30km/h以下で動作し、同50km/h以上で解除)に限って動作するものだ。その後、BMWはレベル3走行を時速60km/h以下までアイズオフできるようにし、中国・吉利汽車傘下のZEEKR(ジーカー)も25年をめどにレベル3を実用化する方針を明らかにしている。

ホンダ電動事業開発本部の秋和利祐BEV開発センター所長は「誰よ



りも早くアイズオフを全域に広げていく」と語った。ホンダ車が関係する交通事故の死者数を30年に半減させ、50年にゼロとする目標の達成につなげる。

最新、社員同士のコミュニケーションの場として「部活」を立ち上げる動きが増えている。同じ趣味同士の社員が部室を越えて仕事抜きで交流する場は、好評だという。少し前は「仕事後まで会社の人が居たくなる」との意見が強かったが、風向きが変わってきたようだ。

現場探信

新車ディーラーなどでも、若手が退職理由を明らかにすることなく、辞めてしまうケースが増えているようだ。あるディーラーの幹部は「早め理由が分かり相談できれば、対策を打って辞めずに済む可能性もある」と、若手社員とのコミュニケーションの重要性を改めて感じている。

「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

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)



職業体験イベント「ミニさっぽろ」開催

自動車業界からは札幌整備、北自協が出席

札幌圏の小学3、4年生を対象の職業体験イベント「ミニさっぽろ」が10月5、6日の2日間、アクセスサッポロで開催された。自動車業界からは札幌地方自動車整備振興会（横井隆会長）と北海道自動車処理



ミニさっぽろは会場を小さな街に見立て、子どもたちがさまざまな仕事に就く。就労して得た給料は、街の中のお店で買い物や食事を楽しむことができるという社会体験のようなイベント。
札幌整備は自動車整備士になり、実車を使った点検整備を体験できる企画を用意し写真。参加者は専用のツナギを着用し、ライトやタイヤ、オイルなどの日常点検作業を行った。北自協は発泡スチロール製自動車の模型を組立分解する企画を用意。作業をしながら自動車の部品や構造を勉強し、どの部品がリサイクルされるのかなどを学んでいた。

新ひだか町「チョイソコしんひだか」実証実験を開始

高齢者の移動などに活用

新ひだか町は10月1日、町内を運行するデマンド交通「チョイソコしんひだか」の実証実験を開始した。9月30日で廃止となった民間路線バスの代替交通として導入するもので、高校生の通学や高齢者の移動手段として活用を見込む。25年4月以降は運行エリアの拡大も検討している。道内でチョイソコが導入されるのは3例目。
ダイハツ北海道（溝田健社長）が

車体整備工場、入庫誘導から顧客の選択に移行 選ぶ際の判断基準づくり進む

車体整備業界で、ユーザーが整備工場を選ぶ判断基準の整備が行われている。業界にも影響があった旧ビッグモーター問題は、大手損害保険会社による保険契約者の車両の入庫誘導（指定工場への紹介制度）が原因とも言われる。このため、損害各社は特定の入庫先を持たない契約者に対し、複数の候補の中から希望する整備工場を選択させる方法などに移行している。この仕組みの中で顧客から選ばれるためには、それぞれ

事業者が技術力以外にも、顧客対応力などを高めていく必要がある。それらを可視化するなど、ユーザー車体整備業界で、ユーザーが整備工場を選ぶ判断基準の整備が行われている。業界にも影響があった旧ビッグモーター問題は、大手損害保険会社による保険契約者の車両の入庫誘導（指定工場への紹介制度）が原因とも言われる。このため、損害各社は特定の入庫先を持たない契約者に対し、複数の候補の中から希望する整備工場を選択させる方法などに移行している。この仕組みの中で顧客から選ばれるためには、それぞれ事業者が技術力以外にも、顧客対応力などを高めていく必要がある。それらを可視化するなど、ユーザー

50歳以上対象に運転実技講習

JAF 札幌

日本自動車連盟（JAF）札幌支部（横井隆支部長）は、札幌運転免許試験場で50歳以上を対象とした運転実技講習会「ドライバーズセミナーシニアコース」を開催した。写真。自身の運転のクセや身体能力の変化を認識し、安全運転に役立てるこ



対象地区の人口は約1400人で、このうち70歳以上が約300人住んでいるという。町は来年4月以降、既存の公共交通との兼ね合いも見ながら、対象エリアを拡大していく方針だ。
システム導入事業者となったダイハツ北海道はMaas事業に力を入れている。社内にMaas推進室を設けるなどし、営業エリア内における自治体との接触を強化。出発式で溝田社長は「町民の役に立つシステムにしていきたい」と力を込めた。

線沿線の静内目名、田原、御園、豊畑、農屋の住民を対象にデマンド交通を走らせ、最適な運行方法を探索していく。
対象地区の人口は約1400人で、このうち70歳以上が約300人住んでいるという。町は来年4月以降、既存の公共交通との兼ね合いも見ながら、対象エリアを拡大していく方針だ。
システム導入事業者となったダイハツ北海道はMaas事業に力を入れている。社内にMaas推進室を設けるなどし、営業エリア内における自治体との接触を強化。出発式で溝田社長は「町民の役に立つシステムにしていきたい」と力を込めた。

修理内容の記録と、管理の徹底や工場運営におけるガバナンス体制の確保、記録に関する項目も強化している。テュフではユーザーに委託される整備工場として、安全面や品質面で信頼性の高い事業者選びに貢献していく考え。

日本自動車車体補修協会（JARWA、吉野一代表理事）が7月に運用開始した「自動車修理見える化認定制度」は、消費者に対して作業可能な修理の可視化を進めている。整備工場の審査で申告する基本情報に、作業可能な自動車メーカーや車種、損傷の方向と程度を盛り込んだ。損傷程度は「外板パネルのみの修理」「主に外板パネルの内側のフレーム修正機を使用しない修理」「主に外板パネルの内側のフレーム修正機を使用した修理に分類した。先に申告された作業内容と保有設備を照合して正確性を判定する。整備工場の優劣ではなく、正しい姿を見える化する」のが狙い。設備投資額で整備工場のレベル（1時間当たり）の工賃単価が異なることもあり、消費者が修理内容に応じた入庫先を選べるという考え方も取り入れている。

ユーザーにとっては、整備工場の外観や雰囲気だけでは、信頼がかけられる工場かを判断するのは難しい。専門的なノウハウを持つ事業者や団体の判断基準を示すことは、顧客にとっても役立つのは間違いない。
さらにスラローム走行や急ブレーキといった普段の日常走行では行わない操作を行い、車の挙動を体感するとともにゆとりある運転の重要性を認識した。

参加者は「予想していたよりも死角が大きく驚いた」「多段階停止の重要性を改めてわかった」などと話していた。セミナー開催に合わせて北海道交通安全協会（大槻博会長）が身体機能の俊敏測定器を用意。参加者は身体年齢の測定を通して自己の身体能力の変化を確認した。

認証不正防止検討会の 議事概要を公表

国交省

国土交通省は、9月に非公開で開催した「自動車の型式指定にかかわる不正行為の防止に向けた検討会」（第5回）の議事概要を公表した。有識者の委員からは「自動車の型式指定後に保安基準適合性などに関する監視を行うことで、不正抑止効果が期待できる」との意見が出された。事務局から再発防止策案の主な論点説明を行った後、有識者らの意見交換を行った。

型式指定後の保安基準適合性などの監視体制については、「すべて国の負担で行うのではなく、自動車メーカーなどの人員や施設も活用して合理的なものになるように留意すべき」との意見が出された。
前回の検討会においても「大型車の確認は難しいものもあるが、重要な課題。今後具体的に議論することが必要ではないか」と提言があった。
不正防止策の策定に当たっては「関係業界が自ら考える不正防止のための対策案も踏まえつつ、総合的に検討を進めるべき」との意見が出された。次回の検討会は取りまとめ案について議論を行う。

オープンキャンパスで自動運転バス体験

北海道科学大学

北海道科学大学は10月12日に開催したオープンキャンパスで、自動運転バスの体験試乗会を開いた。写真。高校生や保護者ら合計140人がバスに乗り込み、キャンパス内の特設コースを試乗した。
今回の試乗会ではマクニカ（横浜市）が車両を用いた。同社の内容や今後の課題などを積極的に質問する様子が見られた。
同大学では2027年4月にJR手稲駅周辺に新キャンパスを開設する予定で、現在のキャンパスとの間を自動運転バスで結ぶ構想がある。学術的なアピールだけに留まらず、実際の交通インフラとしても自動運転バスを活用できないか検討を続けている。



市）が車両を用いた。同社の内容や今後の課題などを積極的に質問する様子が見られた。
同大学では2027年4月にJR手稲駅周辺に新キャンパスを開設する予定で、現在のキャンパスとの間を自動運転バスで結ぶ構想がある。学術的なアピールだけに留まらず、実際の交通インフラとしても自動運転バスを活用できないか検討を続けている。

モペットを原付一種の代替に

10km圏の新たな「足」

スズキ、パナソニック共同開発

スズキが、ペダル付き原動機付き自転車(モペット)を開発している。排気量50cc以下の原付一種の代替として提案する狙いだ。原付一種は2025年11月から新たな排ガス規制が導入され、適合に向けた開発コストなどがかさむため、同社は環境対応を含め、モペットを原付一種に代わる新たな近距離移動のモビリティの一つとして位置付ける。一方で、モペットは交通ルールなど使われ方の問題も多く、ユーザー側の意識改革なども並行して取り組む必要がある。

二輪車の2022年の保有台数は、1980年比で82.8%減の40万5201台。保有台数が減少しているとはいえ、通勤や通学など「日常の足」として二輪車で最も活用されている車両区分であることには変わりない。

原付一種のニーズは残るとして、スズキがモペット開発でこだわっているのは、「移動距離10km圏」の活用だ。



スズキとパナソニックサイクルテックが共同開発する「e-PO(イーポ)」

従来のエンジンを搭載する原付一種に代わり、より環境に配慮したモビリティとしてモペットに着目した車両は、パナソニックサイクルテック(大阪府柏原市)とともに開発。パナソニックサイクルテックが車両と制御の開発を担い、スズキが諸元の決定や品質の基準とテストを行う。今回開発したモペットには、パナソニックサイクルテックの電動アシスト自転車に搭載している定格出力250Wのモーターと、容量16.5Ahのバッテリーを採用。1充電当たりの航続距離は約20kmだ。主要部品を電動アシスト自転車と共通化してコストを抑えた。

また、小型モーターと車体フレームにアルミニウムを用いたことで、車両重量は約23kg(プロトタイプ値)で、スズキが掲げるものづくりの考え方「小・少・軽・短・美」を具現化した。福井大介チーフエンジニアは「スクーターは70kgほどで、倒れてしまうと起すのが大変だった。今季の営業は11月4日までとなっている。」

写真ニュース

紅葉が見ごろを迎えた観光地「豊平峡ダム」の観光用バスに比亚迪(BYD)製の電気バス(EVバス)が導入された。これまで使用していた5台のバスのうち1台を入れ替えるもので、初めてのEV。使い勝手を確認し、さらなるEVの導入も検討していくという。



今季の営業は11月4日までとなっている。

幕張メッセで開催

東京オートサロン2025 2025年1月10～12日

東京オートサロン事務局は1日、2025年1月10～12日にカサタムカーの展示会「東京オートサロン2025」を幕張メッセ(千葉市美浜区)で開催すると発表した。1983年の「東京エキサイティングカーショー」から数えて、今回が43回目。チューニングやドレスアップを施した車両の展示に加えて、パーツやグッズの販売も行う。このほか、レーシングカーのデモンストラクション走行などのイベントも実施する予定だ。

入場券の販売は公式ウェブサイト、11月1日の午前10時に開始する。

察庁によると、23年のモペットによる人身交通事件数は22年比で2倍以上の57件、検挙件数は同約3.6倍の345件に上る。最も多い違反は無免許で111件だった。モペットは原付一種のため、ペダルのみで走行する場合でも免許が必要で、公道を走行しなければいけないが、無免許で歩道を走行するケースが後を絶たない。ユーザーが正しい認識を持って乗ることが求められる。

モペットを安全に使うためには「多くの人に原付一種と認識される必要がある」と福井チーフエンジニアも強調する。見た目は自転車だが、二段階右折など交通ルールは原付一種と変わらない。また、自動車側が原付一種と認識せずに事故など危険な目に遭うケースもあるという。

マイド・イン・ジャパンで、自動車と自転車の大手企業がタッグを組み開発するモペット。原付一種に代わる移動手段として普及させるためには、モペットに対する正しい認識の浸透と、ユーザーの安全意識の醸成といった環境整備が急務となる。

視線

文化庁の「国語に関する世論調査」で、1カ月に1冊も本を読まない人が6割を超えたことが分かった。スマートフォンやSNSの利用に押され、「読書離れ」が進んでいると指摘されている。ただ、1冊も読まない人がインターネット記事など本以外の活字を読む頻度は「ほぼ毎日」との答えが75%を超えた。

本以外で活字に触れているならば、単純に活字離れとも言えない気がするが、SNSなどの文章は短く簡単なもの。やはり本を手にとってまとまった量の文章を読むことが、思考力などを形成する上で重要な指摘もある。もっとも本に出会える書店も減っているが。

北海道の空の玄関口、新千歳空港。空港の誘導路を進む機内の窓から、林立する大きなクレーンが見える。次世代半導体の国産化を目指すラピダスの工場建設が、佳境に入っているようだ。午前7時、現場からはほぼ大型送迎バスで、列車から降り立ち大型送迎バスに次々と乗り込む従業員らの姿があった。研究開発などに従事するエンジニアらは工場本格稼働時には1千人規模。帯同する家族や、その後も進む建設工事従事者も含めれば数千人規模が暮らす見込みだ。それだけに、取材した千歳市の誘導担当者「街のかたちが変わる」と表現する。市内ではマンションやアパートの建設もちょっとしたラッシュの様相で、台湾TSMCが進出する熊本に似た光景が見られる。人材や資金など課題がある中、たしかに工場自体も受け皿を含めハード面は整いつつある形だ。ただ、装置産業である半導体分野だけに、規模の経済を利かせるには顧客獲得が欠かせない。現地で開催された見学会では市場開拓の取り組みも説明されたが、技術が先行しビジネス面で後れを取る、という日本の悪い意味の「伝統」に陥らないかどうか懸念も残る。必ずしも数を追わないというファウンドリービジネスモデル。自動車業界を含め半導体ユーザー側の注目度は高い。その成否は、日本のものづくり全体の試金石でもある。

欧州の自動車業界、EVシフトで苦悩 官民での取り組み裏面に

欧州の自動車業界が理想と現実の間で苦悩している。欧州自動車工業会(ACEA)は今年、自動車の二酸化炭素(CO2)排出削減目標について、救済措置を講じるよう欧州連合(EU)に求めた。背景には電気自動車(EV)普及の遅れや中国製EVに対する警戒感がある。ディーゼルエンジン車の排ガス不正を契機に官民でEVシフトを試み、自動車産業の主導権を握ろうとした戦略は裏目に出た。専門家は、EU加盟各国の思惑が一致していない点も指摘する。

ACEAは「緊急対策」として、CO2排出基準の見直し時期を規定の「26年以降」から前倒しすることや、25年から適用される新たな排出削減目標に救済措置を講じるよう求めている。いずれもEVの充電インフラや税優遇措置などの「重要な条件」が欠けているからだと説明する。

欧州自動車業界の「EVシフト」はなぜ青写真どおり進んでいないのか。ホンダでの勤務経験があり、経営コンサルティングを手掛けるアリックスパートナーズで自動車&製造業プラクティスグローバル共同責任者を務めるアンドリュー・ベルグバウム氏は「EVは以前より魅力が低くなっている」と説明する。

EVは車両価格こそ高いが、ランニングコストはガソリン車より低いとされた。EU各国は補助金で車両価格を相殺し、EVが売れ始めれば、後は量産効果で自律的にEVシフトが進むものと期待していた。しかし、現実には車載電池コストが思うように下がらなかった。EVの売りだったランニングコストの低さも、ウクライナ情勢などの影響でエネルギー価格が高騰して目算が狂った。ガソリン車やハイブリッド車(HV)と比べ、今やEVの維持費が圧倒的に安いわけではない。フォルクスワーゲンやボルボ・カースなど、30年計画の修正や撤回が相次ぐ。

EVシフトが足踏みしているのに、減税や補助金といった普及策が加盟各国で息切れしたことも逆風だ。ベルグバウム氏はかつて税制優遇で普及したクリーンディーゼル車を引き合いに「自動車業界の変化の多くは規制によるもの。比率を変えらるには何かしらの補助金が必要だ」とする。

テコ入れ策をめぐっても加盟各国の思惑は微妙に食い違う。今年1～6月の欧州新車販売をみると、イタリアやスペインでEV比率が高まった一方、最大市場のドイツではEV販売が2桁減に終わった。ACEAの声明は、苦境が鮮明なドイツ勢が

半導体分野だけに、規模の経済を利かせるには顧客獲得が欠かせない。現地で開催された見学会では市場開拓の取り組みも説明されたが、技術が先行しビジネス面で後れを取る、という日本の悪い意味の「伝統」に陥らないかどうか懸念も残る。必ずしも数を追わないというファウンドリービジネスモデル。自動車業界を含め半導体ユーザー側の注目度は高い。その成否は、日本のものづくり全体の試金石でもある。

EUから離脱したイギリスも自国からの中国製EVに課す最大35.3%の追加関税の適用を見送った。ベルグバウム氏は「英国市場の多くが輸入車であること②販売や補修業に従事者が多いこと③再生可能エネルギーへの転換をリードしたい。プライド」などを理由に挙げる。自動車産業が自国経済を支えるドイツなどと警戒感の違いがあるという。

苦境のEU勢が反転攻勢に転じるにはコスト競争力やリードタイムを縮めるため、開発体制からサプライチェーン(調達網)までを抜本的に見直す必要があるとベルグバウム氏は指摘する。もっとも外資の技術を借り、短期間でゼロから自動車産業を築いた中国と異なり、長い時間をかけて培った自国の産業構造を見直すのは容易ではなく、その機運にも乏しい。

ACEAは、声明で「他国との激しい競争に直面する中、生産削減や雇用喪失、バリューチェーンの弱体化という恐ろしい見通しが生じる」と警告した。エンジンを狙い撃ちにしたかのような厳しいユーロ規制や炭素国境調整メカニズム(CBAM)など、露骨なEV誘導政策が仇(あだ)となったのは明らかだが、中国勢の輸出攻勢や現地生産の動きは止まらない。日本も決して対岸の火事ではない。