

# 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  
札幌市東区北三〇東一(郵便番号 060-0001)  
電話 (011) 721-4578

## 持込検査の再検査、不合格率全国ワースト

北海道運輸局が過去データ細かく調べ対策調査、改善へ

北海道運輸局は、道内運輸支局における持込検査の不合格率と再検査率が全国平均に比べて突出して高い状況を受けて、原因と改善に向けた本格的な調査に乗り出す。2022年度の再検査率は16.9%と全国平均の10.4%と比べて6.5%高く、5倍近く、再検査を要する車検更新できなかった

### 持込検査台数と不合格率、再検査率の推移

	2020年度	2021年度	2022年度
受験車両台数	北海道 214,018 全国 5,124,141	211,576 5,053,319	221,800 5,241,736
不合格割合 ※1	北海道 3.1 全国 1.6	3.5 1.6	3.4 1.6
再検査割合 ※2	北海道 16.5 全国 10.3	16.3 10.3	16.9 10.4

受験車両台数の単位は台、不合格・再検査割合の単位は% ※1=不合格とは、検査受験したが、不適合箇所があり、かつ車検を更新できなかった

※2=再検査とは、検査受験した際に不適合箇所があったものの調査に乗り出す。2022年度の再検査率は16.9%と全国平均の10.4%と比べて6.5%高く、5倍近く、再検査を要する車検更新できなかった

状況を受けて、原因と改善に向けた本格的な調査に乗り出す。2022年度の再検査率は16.9%と全国平均の10.4%と比べて6.5%高く、5倍近く、再検査を要する車検更新できなかった。不合格率・再検査率は、道内7つの支局全てで、全国平均よりも高い。北海道固有の要因があるのかわからない。まずは2022年度の検査データを細かく分析し、傾向や原因などがわからないか調べる。認証工場、代行業者、ユーザーなど持ち込んだ人の属性なども調査する。再検査の増加は、支局窓口や検査場の混雑が悪化する原因となる。特に車検台数が増える年度末などは持込検査が集中し、支局構内に検査待

## 公共交通の在り方模索

北海道自動車産業集積促進協議会と道経連がセミナー

北海道自動車産業集積促進協議会(HAIIA、代表 鈴木直道知事)と道経連(代表 藤井裕会長)は、将来の自動運転社会を見据えた「次世代モビリティ」の動向を紹介するセミナーを札幌市内で開催した。地域住民の「生活の足」を担ってきた路線バスやタクシーのドライバー不足が深刻化する中、全国で導入が進む事前予約型の乗合バス「オンデマンドバス」の事例などを共有し、今後の公共交通の在り方を考え



持込検査で混み合う札幌運輸支局構内

ちの車両が長蛇の列を作る光景は毎年続いている状況だ。受検者の待ち時間が増えるだけでなく、検査員の労働時間が増加する原因になるほか、支局構内の交通整理にかかる費用負担が増加する可能性もある。道内の23年度上期(4～9月)の継続検査台数は約60万2千台。この

などから出発地や目的地、時間を設定するだけで、利用客を近くの乗降拠点まで迎え、希望の目的地まで届けるサービス。実際の予約状況や乗合状況に応じ、自動的にルートを変えながら運行するため、必要な車両台数を最少化でき効率的な運行が可能となる。中川氏は「これまで実証試験のみで終わったケースは少なく、全国すべてで本格運行へと移行している」と話し、タクシーや路線バスなど既存の公共交通を補完する仕組みとして、オンデマンドバスの利用が有効であることを強調した。第2部では、アイシン東北元社長

**飲酒運転根絶！高校生メッセージ**  
(令和4年度コンクール入賞作品から/北海道交通安全推進委員会)

思い出そう大切な人、留まろうその一杯、歩こう暖かい家へ。  
車に乗っているのはあなたの未来だけじゃない。  
道連れになるのはあなたの命だけじゃない。  
奪われたくない命があるなら、奪ってはいけない命がある。  
断ち切れ、飲酒運転。

<北海道警察本部長賞：稚内大谷高校(当時1年) 野村未憂さん>

うち持込検査が必要な認証工場扱い、ユーザー車検は合わせて12万2千台で、継続検査台数の割合を占めている。同局では、調査を進める一方、「まずは持込検査前の確実な点検、整備を受検者をお願いしたい」(自動車技術安全部技術課)と呼びかけている。

## 「ライドシェア」議論が再燃

岸田首相が導入検討の加速指示

一般ドライバーが自家用車で乗客を運ぶ「ライドシェア」の導入議論が再び熱を帯びてきた。インバウンド需要の回復や一部地域などでのタクシー不足を背景に、政府は新設した「デジタル行財政改革会議」でライドシェアの導入に向けた議論を加速させる。一方、タクシー業界と野党の議員連盟などは反対姿勢を強めつつある。議論の行方が注目される。

10月に開かれたデジタル行財政改革会議の初会合で、議長を務める岸田首相は、ライドシェアの導入に向けた規制緩和の議論や検討を加速するよう関係閣僚に指示した。その後、関係閣僚で「課題発掘対話」が行われ、全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長は「安全性が担保されない形態のライドシェアは利用者保護、労働者保護の双方の観点から問題が多い」と指摘。さらなるタクシーの規制緩和と課題の解決は可能だと訴えた。同連合会は先月末の総会で、ライドシェア解禁の阻止を決議したばかりだ。ライドシェアについては、自民党内でも賛否両論ある。菅義偉前首相や河野太郎デジタル相らが導入に向けた検討を求める一方、タクシー・ハイヤー議連の会合では「安易なライドシェアは認めるわけにはいかない」と主張した。同協議会は北海道における自動車産業の集積促進を目的に2006年に発足。現在は194の企業と自治体や大学、研究機関など72の支援組織が加盟している。

## アンテナ

「母さん、僕のあの愛車どうしたでせうね？」  
「もっと怒るべきだが、大手中古車販売店「ビッグモーター」による保険金不正請求問題の解明から、そんないな扱いをされたクルマの実態が明らかになっている。愛車と呼んできた世代としては憤りを覚える。ただ、世代間のクルマに対する価値観の違いも感じ、冒頭の言葉が浮かんだ。

ビッグモーターの対応には顧客の愛車を扱う意識があったとは思えない。悲しいことに、クルマを「数ある工業製品の一つ」とみなし、コモディティ化が進んでいるようだ。クルマが身近になり過ぎ、一部の車種を除き、特別感や希少性は薄れ、愛車と呼ぶ人も減っている。愛車と呼んだ時代は、クルマが家族の物語を紡いでいた。しかし、現在の家族は関係自体が希薄で、クルマの方は、むしろ機能、利便性の向上が存在感を弱める。加えて、購入方法が所有から使用、利用に移れば、もうマイカーでもない。今、自動車業界は「100年に一度の大変革の時代に入っている」と言われる。うねりが大きければ、この過程で不正請求問題などの悪しき事例も発生する。これからはクルマは安全・安心で便利な乗り物であってほしい。未来のモビリティ社会が西條八十の詩「ぼくの帽子」に書かれたような題材になればと願う。

# 自動車盗難、再び増加傾向

## 技術進化に合わせ 取締強化や厳罰化急務

警察庁の調査によると、全国で年間約5千件超の自動車盗難が発生している。「CANインベーター」などデジタル技術を使った新種の盗難手口が登場し、犯罪組織による盗難車両の不正な転売や輸出も少なくない。盗難防止機器などの予防対策の普及促進に加えて、当局による取り締まりの強化や厳罰化など、さらなる対策強化も求められる。

自動車盗難の防止対策については、行政機関と自動車関連団体で構成する「自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム」が、ユーザーに対する防犯指導や啓発活動などに取り組んできた。

警察庁が6月に公表したデータによると、警察が被害発生を確認した2022年の自動車盗難認知件数は前年比10・7%増の5万7344件だった。ピーク時の03年(6万4223件)から大幅に減少している。検挙率は11年(33・2%)から緩やかに上昇して20年には57・7%となったものの、過去20年間のうち一時期を除いてほとんどの年が半数に満たないのが実情で、22年は45・6%だった。盗難被害に遭った自動車の「4台に3台」が、盗難時にキーを抜いていたなど「キーなし」の状態だった。カーナビゲーションやナンバープレートの盗難被害も発生している。自動車盗難が発生した時間帯は「午後10時から午前9時」が最も多い。

日本損害保険協会(新納啓介会長)が3月にまとめた、20・22年に保険会社が行った盗難被害への保険金支払い状況に関する調査結果によると、自動車本体の盗難被害は特定の車種に集中する傾向がある。

トヨタ「ランドクルーザー」「プリウス」「アルファード」「ハイエース」のほか、レクサス「LX」「RX」「LS」などが挙げられる。ランドクルーザーが自動車本体盗難全体に占める割合は、21年の13

# 自治体トップら自動車「国内投資引き出すために」

## 税制抜本見直し訴え

2024年度の税制改正に向け、自動車関連産業が多く立地する自治体のトップらが政府・与党に対する要望活動を始めた。保有を含めた自動車ユーザーの税負担の軽減や簡素化に加え、自動車産業の投資を引き出す戦略的な税制度の議論を求めている。一定の市場規模を伴う自動車産業の競争力を高めることが、雇用や税収の安定確保、地域経済の成長などにつながると政府・与党に訴える。

自動車メーカーの工場などが集積する自治体の8知事・2市長は連名で、24年度税制改正における「自動車諸税の抜本的な見直しを求める緊急声明」を公表。愛知県の大村秀章知事が代表して関係省庁などを訪問

し、意見交換と要望活動を始めた。要望の柱は2つ。一つは「国際水準と比べて依然として重い保有時を含めた税負担の一段の軽減と簡素化の検討」だ。次いで「自動車産業が今後も積極的に国内投資を決定・実行できるように、速やかに課題解決を進めること」を求める。税制にとどまらず、産業・雇用政策、エネルギー、カーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)政策も含め、戦略的に議論する重要性を強調した。

人口減少や少子高齢化などによる国内自動車市場の縮小に加え、脱炭素や各国による投資の囲い込みなど、自動車産業を取り巻く世界情勢

・6%から22年には16・9%と上昇している。

警察庁は、自動車盗難の犯罪実態として▽犯罪グループが組織的に犯行に関与▽周囲を鉄壁などで囲まれたヤードなどで不正に解体▽海外に不正輸出▽他の自動車と合体させての販売・流通▽犯罪組織などの資金源化などを指摘している。盗難された自動車は部品ごとに不正に解体・販売、輸出されることで、所有者に返還される率は現状25%程度にとどまり、車が所有者の元に戻って



車載カメラに搭載した駐車時監視機能で車を見守る(パイオニア)

や競争環境は厳しさを増す。こうした中、自動車関連企業は将来の投資判断を迫られており、緊急声明で「この2、3年で脱炭素実現を含むさまざまな課題解決を進めない限り、自動車関連企業は海外投資を加速せざるを得ず、国内産業の空洞化、競争力の低下につながる恐れがある」と強い懸念を示した。

現行の税体系を今後も維持し続けた場合、中長期的にはシェアリングサービス拡大に伴う車体課税の増収減や、電気自動車(EV)の普及に伴う燃料課税の増収減などが見込まれる。また、自動車関係諸税を見直し、減収分の穴埋めとして「出力課税」「走行距離課税」などの税負担を自動車ユーザーに求めることは「国内市場のさらなる縮小と自動車産業の競争力低下となり、結果とし

ることは少ないのが現状だ。

こうした相次ぐ自動車盗難被害の現状に対し、市販用品業界でも価格帯や機能に応じてさまざまな盗難防止装置を市場投入している。

車に張り巡らさ



ターネットワークに専用の装置を使って侵入し、車を制御する電子制御ユニット(ECU)を乗っ取ってドアロック解除やエンジン始動を行うCANインベーターなど新たな盗難手口が増える中、盗難防止装置においても通信技術の活用が進んでいる。車載機器に通信機能を搭載し、衝撃を検知した場合などにユーザーのスマートフォン(スマホ)などに通知する機能だ。車両の全地球測位システム(GPS)情報なども送信し、盗難被害に遭った自動車を追跡することも可能としている。

パイオニアなどでは、車載カメラ

に搭載した駐車時監視機能を活用して、リアルタイムの車両映像をユーザーが確認できる。

ハンドルロックも効果的な盗難防止装置だ。価格が比較的安価で入手しやすいことや、防犯対策が実際に目に見えて解除に時間を要することなどで盗難の抑止効果が期待できる。こうした盗難防止装置は、単独よりも複数を組み合わせることでより防犯効果を高めることができるという。

自動車盗難被害は、新車の長納期に伴う中古車価格の高騰や海外における日本人気などから再び増加する可能性もある。組織的犯罪の厳罰化や抑止力強化、盗難防止装置の普及促進、盗難自動車や自動車部品の不正輸出防止対策など課題は山積みだ。海外で発見された盗難車の被害回復支援についても被害者団体などから早期実現の要望が挙がっており、自動車盗難対策に関する法改正や官民連携の取り組み強化が求められている。

# バードビュー

2024年11月10日に発売される。チケットが12月10日に発売される。来年は4月開催となるだけに、早くもチケット購入が可能になる。サーキット運営会社は、これを機に電子チケットに変更し、公式の売り渡しサービス「リセラーサービス」も導入する。

チケット販売が社会問題となる中、いずれも時代に合わせた取り組みだが、古いレースファンとしては、もぎりのチケットがなくなるのは寂しい。若い頃に出かけた全国主要サーキットの半券が今でも残っている。デザインはサーキットごとに異なり、見るたびに当時の様子が思い浮かぶ。半券も立派な思い出だ。

「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)



## 岩見沢市でEVバスの行動実証

### 「室蘭市ではMaas有償実証開始

岩見沢市で持続可能な交通体系の構築や新たな交通モード展開による複合的輸送サービスを検証するため、マクニカ(横浜市港北区)が自動運転電気バス(EVバス)の公道走行実証を実施すると発表した。実証では、今年4月に施行された改正道路交通法で認められた自動運転「レベル4」(特定条件下での完全自動運転)を見据えた遅延のない通信環境による遠隔監視について実証する。自動運転EVバスが移動手段として機能するかについても評価するとともに、産学官連携で車両を活用した教育・健康に関連するMaas(サービスマス)としてのモビリティやデジタル技術を活用したサービスについても検証する。

また、同市北村赤川鉱山施設で実証中の温泉付随ガスと太陽光を燃料に発電した電力を、EVバスの充電に活用することによる二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量削減効果や電力利活用による低炭素化についても検証する。



EVバス

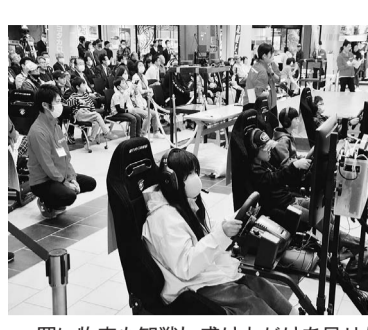
また、室蘭市ではパナソニックITS(横浜市都筑区)が、Maas(サービスマス)としてのモビリティの有償実証実験を開始した。10月半ばから3か月間、利用者の自宅と提携店舗の送迎を地元タクシー会社が担う。タクシーの稼働率や利用満足度

北海道内のトヨタディーラーが運営する道内最大規模のeモーターズポーツ大会「北海道レーシングカップ」の地区予選が始まった。10月に開催した札幌・室蘭地区大会には、

### eスポーツの北海道レーシングカップ 札幌・室蘭地区予選大会

## 1月の全道大会へ熱戦

販売店予選を勝ち抜いた選手35人が出場。1月の全道大会出場権をかけた、「グランツーリスモ7」で熱戦を繰り広げた。札幌・室蘭に続き、道内各地区でも順次地区大会が開催される計画。



買い物客も観戦し盛り上がりを見せた

eモーターズポーツの振興などを目的に道内トヨタ系ディーラーが連携して取り組む大会。2022・23年に第1回大会を実施し、今年が2回目の開催だ。札幌地区トヨタ会が運営する札幌・室蘭地区大会には、トヨタディーラー7社の店舗で行われたタイムトライアルを勝ち抜いた選手が各社の代表としてエントリーした。

このほか一般クラス(18歳以上)、オープンクラス(年齢制限なし)を開催。ディーラースタッフが出場する「スタップ部門」も新設し、多くの応援でにぎわっていた。

などを計測し、正式サービス開始を目指す。

利用者が市内のショッピングモールなど提携店舗で買い物や飲食をする時、タクシー運賃に使えるクーポンを配布する仕組み。参画する全タクシー事業者に共通の管制システムを導入し車両を一元管理するほか、稼働率の低い時間帯はクーポンの割引率を上げる「ダイナミックプライシング」の仕組みも取り入れる。

同社は市民の移動手段や生活の質向上を目指し、室蘭市と包括連携協定を結び、2020年からMaasの実証実験に取り組む。来年には第2段として、タクシー相乗り方式やバス会社との連携など、より実際のサービスに近い形態で実施する予定だとしている。

### イオンモール札幌平岡でオートテスト開催

札幌市清田区のイオンモール札幌平岡で、北海道大学自動車部の学生を主体とするJAF加盟クラブ「クラブ・ブラウンベアーズ北海道」がオートテストを開催した。写真。日本自動車連盟(JAF)札幌支部が支援。軽自動車やスポーツカーなど37台がエントリーし、運転の正確さやタイムを競い合った。



参加者は、パイロンを使ったスラロームやターン、車庫入れなどを組

### モビリティ分野における水素の普及に向けた中間取りまとめ

モビリティ水素 関係者で必要な政策議論 官民協議会

2050年カーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)実現に運輸部門の脱炭素化は不可欠で、特に走行距離が長く、電気自動車(EV)では対応できない領域、とりわけ商用車領域では燃料電池(FC)化が進んでいる。一方で、自動車メーカーと物流・荷主企業、水素供給企業は、それぞれが燃料電池車(FCV)の需要、FCVと水素ステーション(ST)の普及見通しが不明なため、投資計画が立てられないといった「三すくみ状態」といえる。経済産業省では水素供給企業、自動車メーカー、物流事業者、荷主、国、地方自治体などの関係者で将来像を共有し、必要な政策を議論し、23年6月の水素基本戦略改定も踏まえ、その議論の経過を中間とりまとめとして公表した。今年度内をめどに政策の具体化を進め、最終報告をまとめる。

FCVの普及には、車両や水素の価格が高いこと、水素STの整備といった課題がある。FCVは、航続距離が長く、充電時間が短いなど強みがあり、今後は乗用車に加え、トラックやバスなどの商用車での需要拡大が期待される。他方、これまでは車両を供給するメーカー、ユーザーとなる輸送事業者や荷主、水素を供給するインフラ事業者の各ステークホルダーが、それぞれの課題に直面。このため経産省は22年9月に「モビリティ水素官民協議会」を設

み合わせたコースを走行した。英国発祥のオートテストは、競技ライセンズやヘルメット、グローブを不要とし、マイカーで気軽に参加できるモーターズポーツ競技。レースのように着順やタイムだけでなく、運転の正確さを競い、特殊な運転技術よりも丁寧さが求められる。

策定と、ファーストムーバーとして思い切った投資決断を行う運送・荷主事業者が商用FCVなどの導入補助予算を拡充する取り組みを具体化、充実してきた。今後、現在は未

果、有望な利用分野、車両の供給時期や台数の試算、水素の供給コストの見直しなどの方向性を共通認識とした。

改定水素基本戦略では、世界で進む水素活用への取り組みに、日本が「技術で勝って、ビジネスでも勝つ」ための産業戦略を策定した。その中で、日本の水素コア技術であるFCが活用されるよう国内外の需要を取り込むことや意欲ある物流事業者による先行取り組みへの重点支援といった方向性を示した。今後、FC技術に着目した産業政策の具体化に取り組む。

### 現場探信



コマーシャル・ジャパン・パートナーシップ・テクノロジーズ(CJPT)のFCトラック

新車ディーラーの働き方の改善が進んでいる。あるディーラーの社長は「企業にとって人が宝。お客さまと同じように社員も大切にしないと会社の未来はない。商品力も大切。『このメーカーの車が好きだから』という理由で入社を希望する若者も増えている。」

モビリティ分野では、改正省エネ法により特定輸送事業者・特定荷主に非化石エネルギー自動車導入に向けた中長期計画および定期報告の提出を義務化し、野心的な導入目標の伴う規制を導入する。

運輸部門の脱炭素化では走行距離が長く、EVでは対応ができない大型バス・トラックなどの領域で各国がFCV化を進めるが、日本はFCバス・トラックをはじめとした商用用途の将来像は部分的にしか描けていない。このため需要・供給の両面から予見性が立ちにくく、モビリティ分野での導入拡大にはFCVや水素燃料の供給量・コスト、ユーザーの利用方法に応じたインフラの戦略的整備などの課題があり、需要側、供給側の業界を超えた連携が必要とされる。

# 自動車検査などテーマに支部集会

## 札幌地方自動車整備振興会

札幌地方自動車整備振興会(横井隆会長)は、会員との懇談を目的に開催する「支部集会(移動振興会)」をスタートしている。札幌管内18支部を巡回し、10月からプレ運用が始まった「OBD(車載式故障診断装置)」を活用した自動車検査などをテーマに会員と意見を交わす。



OBD検査をはじめ、環境保全に取り組み事業場を表彰する「環境保全対策優良店」や交通事故発生時などに見舞金が支払われる「てんげん安心見舞金制度」などについて説明する。

10月23日に開催した豊平支部の集会写真には、会員約40人が出席した。冒頭のあいさつで、同振興会の藤倉千秋副会長は「2024年10月から本格運用が予定されるOBD検査に加え、事業運営に役立つ内容も盛り込んだ。今後の事業展開に役立ててほしい」と述べた。

# ホンダ、2030年にすべての軽をEVに

## HVなしで30年度燃費基準に対応

ホンダは、2030年をめどにすべての軽自動車(軽自動車(EV)にする。来年、発売する軽商用車「N-VAN(エヌバン)」のEVを皮切りに順次、EVへと切り替える。日本のEV普及ペースは他の主要国より遅いが、通勤や買い物などの近距離利用が多い軽EVが売れ始めた。40年にすべての四輪車をEVなどのゼロミッション車(ZEV)にする方針を掲げるホンダだが、国内では軽からEV化に舵を切る。



2024年発売予定の「N-VAN e:1」

ホンダは、30年までに国内で販売するすべての新車を電動車にする方針も持つ。35年とする政府目標より5年早い。理由の一つに、日本の30年度燃費基準(乗用車)がある。30年度基準は、20年度基準に対し、4割ほど燃費値が切り上がる。特に燃費の改善が必要なのが軽自動車だ。国土交通省によると、ホンダが10月に発売した新型「N-BOX(エヌボックス)」の燃費は1リットルあたり19・1・21・6リットル(WLTCモード値)。基準値(同27・2・27・8リットル)に満たない。その他の軽も、今は2・4割ほど基準値を下回る。排気量が600ccに制限され、安全装備の増加で車重が重くなっていくためだ。

# 幼稚園の先生方や地域の指導者



同社西町店のカスタマースタッフの山中星奈さんが司会進行を務めた。横断歩道の渡り方などをクイズ形式で実施した。同社は、子どもたちに交通安全の大切さを呼び掛けることも、事故を未然に防ぐアイテムについても周知を図り、事故のないクルマ社会の実現に寄与する考えだ。

ホンダも、燃費改善効果の高いハイブリッド機構を軽専用で開発していった。しかし、遅くとも40年には不要になるハイブリッド機構を専用開発するのは採算が合にくいと判断し、一足飛びにEVへ切り替えることにした。

先陣を切るのがエヌバンのEVだ。熱マネジメントの工夫などで210リットルの航続距離を確保し、200万円以下の価格で投入し、年間約2万台の販売を計画する。稼働率が高い商用EVで性能や使い勝手を改良し、後続のEV開発に役立てる。ホンダは「N-ONE(エヌワン)」ベースの乗用軽EVを25年に投入することをすでに表明済みだ。最量販車種であるエヌボックスのEVも開発を進めている。ホンダとして、まずは国内販売の過半を占める軽をEV化し、自社の

### 写真ニュース

「全国すべての交差点、道路のリスクを分析したというのが今回の商品の特徴」と話すのは、MS&Aディンタリスク総研(東京都千代田区)DI企画部の田村良勝マネジャー(左)とコンサルタント。同社は、顧客が希望する地域の道路・交差点などのような交通事故発生リスクがあるかを可視化したアプリ「事故発生リスクAIアセスメント(リスク)評価」の販売を始めた。

「交差点は全国に600万カ所、道路は1200万カ所(1000単位で区切った数)あった」。実際には事故が起きていないけれども、似たような条件の場所でも事故があれば、リスクがあると分析する。「このアプリで再発防止」から「未然防止」の対策が打てるのではないかと胸を張る。

# EVシフトに黄信号 混乱なく超えられるか 「100年に1度」の大変革

今から120年以上前、機械化が急速に進んだ英国の織物工業地帯で、機械に仕事を奪われることを恐れた労働者が工場内の織機などの機械を破壊する「ラッター運動」(機械破壊運動)が発生した。運動は約6年の長期にわたり、多数の死傷者や逮捕者を出して鎮圧され、その後、機械化が加速、産業革命を達成した。技術革新の度合いが大きければ大きいほど、影響は広がり、抵抗する力も強くなる。100年に1度の大変革期にある自動車業界もそのような動きが表面化している。全米自動車労組(UAW)によるゼネラル・モーターズ(GM)、フォード・モーター、ステランティスの北米部門の「ビッグ3」に対するストライキが長期化している。UAWとビッグ3経営陣は、物価高騰を背景に4年間で30%以上の賃上げや大幅な待遇改善など、4年間の労使協約見直しを交渉しているが、合意できずにストが拡大している。大きな争点の一つとなっているのがビッグ3が加速させている電気自動車(EV)シフトへの対応だ。

ビッグ3が韓国の電池メーカーと組んで米国内に展開するEV用電池工場は労働協約の対象外で、賃金も低い。UAWはこれら電池工場を労働協約の対象にすることを強く要求している。ビッグ3のうち、GMは要求を受け入れ、建設中の工場を含めて米国内に展開する電池生産拠点を労働協約の対象にすることを認めたという。

UAWが電池生産拠点を労働協約の対象にすることにこだわっているのは、EVシフトに伴う労組の弱体化を防ぐが狙いだ。自動車は一般的に多いもので約3万点の部品で構成するが、内燃機関を持たないEVはエンジンだけでなく、トランスミッション系、燃料系、排気系などの多くの部品が不要で、部品点数が3分の2から半分程度に減るとされている。

また、テスラがEVの生産に導入している車体の主要な構造部分を一体成形する「ギガキャスト」は、数十の工程を1つに集約できる生産方法で、GMなども導入する方針を表明している。

ただでさえ部品点数が内燃機関車より少ないEVを、ギガキャストで生産した場合、労働者を大幅に減らすことができる。UAWがEVシフトを懸念しているのも雇用に対する危機感だ。ビッグ3が推進するEVシフトが加速すると、工場労働者の人員削減は避けられず、UAWの弱体化を意味する。

米国内の電池工場を労働協約の対象に加えてUAWの傘下に置くことができれば、UAWの組合員を電池工場に配置転換することが促進できる。同時に、米国内製造業の中で賃金が高いとされる電池工場の労働者の待遇改善も要求できる。

UAWのストは、現役大統領としては異例なことに、EVシフトを主導してきたバイデン大統領が支持を表明した。バイデン政権は2030年に新車販売の半分をEVなどのゼロエミッション車とする目標を掲げる。それでも24年秋の大統領選挙を控えるバイデン大統領にとって、労組票は決して無視できない。EVシフトに伴う雇用の不安定化を懸念するUAW支持に回った。

英国のスナク首相はハイブリッド車(HV)を含む内燃機関を搭載した新車販売を禁止する時期について、当初予定していた30年から35年に先送りした。

英国政府は21年に国連気候変動枠組み条約第26回締約国会議(COP26)が英グラスゴーで開催されたこともあって、環境意識が高いことで有名な欧州の中でも先進的な環境対策を推進してきた。「グリーン産業革命」としてEVシフトや再生可能エネルギー設備の整備などで先行し、関連する分野での新規雇用創出を狙っていた。

しかし、記録的なインフレ率などを理由とした支持率低迷に頭を抱えているスナク首相は政策をあっさり見直した。政権与党の保守党の支持層は、環境問題に対する意識が労働党支持層より低いとされている。まづ保守党の支持基盤を固めることを狙って環境規制を後退させた。

35年以降、域内でのHVを含む内燃機関を搭載している新車販売禁止を決めていた欧州委員会も再エネを活用して製造した合成燃料を使用する内燃機関車に限って、35年以降の新車販売を認めることに軌道修正した。急激なEVシフトで業績が悪化することを懸念するフォルクスワーゲン(VW)やメルセデス・ベンツなどの伝統的な大手自動車メーカーの声を聞いてドイツが合成燃料を使用する内燃機関車の販売を認めることを主張、これが受け入れられた。

先行き不透明感はあるが、欧州委員会としても環境対策としてEVの普及促進は堅持しつつ、域内の経済成長を阻害したくないからだ。

アダム・スミスは「国富論」で、個人が私的な利益を追求したとしても「神の見えざる手」によって全体が調和し、社会全体が幸福に向かうと説いた。内燃機関車からEVへ需要がシフトすることは、既存の自動車関連ビジネスモデルを破壊することになるため、さまざまな思惑が交錯し、混乱をもたらす動きも出てくる。ただ、カーボンニュートラル社会の実現は、人類が存続するための条件になりつつあり、取り組まなければ未来はない。