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・（郵便番号〇六五-〇〇三〇）
電話（〇一一）七二一-四五七八

道内でディーラー広域化進む

市場変化への対応　経営資源を結集

2025年4月に、北海道マツダと函館マツダの合併に加え、アンビシャスグループ北海道（AGH）傘下のトヨタディーラー3社が統合し、札幌、室蘭、函館の3管内に店舗を展開する道内最大のディーラーが誕生する。人口減少による市場縮小や自動車技術の変化、高度化に対応した設備投資に加え、足元では人手不足が深刻な状況にある。合併やグループ内の連携強化でスケールメリットを高め、市場の変化に対応しようとする動きが今後さらに活発化しそうだ。

北海道マツダは、昨年4月にマツダ100%出資会社の函館マツダをグループ内に迎え入れ、創業からの悲願ともいえる道内全域を営業エリアとした。4月以降、2社の業務統合に向けた動きを進め、合併に向けた準備を着々と進めてきた。10年にマツダアンフィニ北海道と統合した経験も生かし、グループ化から1年で合併に踏み切った。

これまでも函館管内以外の道内各地で店舗を運営しており、広域ディーラーとしてのノウハウは豊富だ。エリアごとに一定の裁量を預け、地域との関係づくりなどを進めるスタイルが定着しており、函館でも引き続き地域事情に合わせた営業活動が展開されるとみられる。道内全域をカバーするスケールメリットに加え、メーカー子会社だった函館マツダの強みも取り込み、存在感を高めていくことになる。

ほか道内では、グループ内で合併するケースが増えている。きっかけとなったのは、トヨタ自動車が20年5月に移行した全チャンネル併売化だ。全社の扱い車種が同じとなり、複数ディーラーをもつグループ内での統合が進んだ。

札幌トヨタグループの函館トヨタは20年7月にネッツトヨタ道南を統合、釧路トヨペットは、21年7月にネッツトヨタ道東、22年7月にトヨタカローラ釧路と合併し、トヨタモビリティ釧路としてスタートした。昨年4月には帯広トヨペットとトヨタカローラ帯広が合併し、トヨタモビリティ帯広となった。

4月に控えるAGHの統合では、トヨタカローラ札幌、札幌トヨペット、ネッツトヨタ函館が合併し、3管内に70店舗を展開する。同じ道内とはいえ、地域特性や商習慣などが異なる複数の商圏をカバーするのは、難しさもある。それでも統合に踏み切るのは、今後の変化に対応するには人材も含めたグループ内の資源を集約し、新たなサービスや付加価値を生み出していく必要があるからだ。

今後もディーラーグループ内の機能再編などが進む可能性はある。札幌トヨタグループは21年、札幌トヨタがトヨタディーラーの事業持ち株会社となる体制に移行し、トヨタディーラー7社が市場環境の変化などに迅速に対応できる態勢を整えた。

また北海道日産は22年にメーカー直営だった日産プリンス札幌を子会社化し、道内最大規模の日産ディーラーグループを形成。このほかのディーラーでも、グループ内合併、再編を検討しているケースはある。

一方、小規模ディーラーが多いホンダ勢はメーカーが一定規模以下のディーラーに統合、集約を促している。電動化や自動車技術の高度化が進む中、販売網でも将来への設備投資などを円滑に進めるためだ。

人口減少が全国に先駆けて進む北海道。従来型のビジネスだけでは市場縮小が避けられない中、将来に向けた新たなビジョンが求められている。

年頭所感

北海道警察本部
交通部長　和島　正

明けましておめでとうございます。

令和7年の新春を迎え、謹んで年頭の御挨拶を申し上げます。

旧年中、北海道自家用自動車協会連合会の皆様には、各種交通安全活動に対しまして、御支援、御協力を賜り、厚くお礼を申し上げます。

また、貴会におかれましては、長年にわたり、各期交通安全運動への積極的な参加、各種交通安全啓発グッズや、優良運転者の表彰など、効果的な交通安全活動を実施していただいているところであります。

更には、本紙を通じて、自動車に関する最新情報をわかりやすく提供し普及啓発に御尽力を賜るとともに、タイムリーな交通安全情報を発信することにより、交通安全意識の高揚を図っていただいているところであり、深く感謝を申し上げます。

昨年、道内において交通事故により亡くなられた方は、既にご承知のとおり前年より27人少ない104人と、交通事故統計の記録が残る昭和22年以降最少であった令和4年を下回る、過去最少となりました。

我々道民の願いである「交通事故のない安全で安心な北海道」の実現に向けて、交通安全に対する社会的な気運は着実に一歩一歩進んでおり、これもひとえに貴会を始めとする、関係機関・団体等の皆様の交通安全への想いと取り組みが実を結んできているものだと思い、心から感謝と敬意を表する次第であります。

その一方で、昨年中に発生しました交通事故を見てみますと、小樽市などにおいては、飲酒運転に関わる結果が重大な交通事故が発生したほか、未就学児や横断歩道を横断中の小学生が犠牲となった、大変痛ましい交通事故も発生をしております。

道警察といたしましては、交通事故による悲しみを繰り返させないためにも、悲劇を生み出してしまうきっかけとなる飲酒運転の根絶を目指し、「しない、させない、許さない、そして見逃さない」というスローガンのもとで、新年会や歓送迎会など、これから春にかけて飲酒する機会が増える時期を踏まえ、引き続き飲酒運転の取締りを強力に推進していくこととしております。

また、歩行者が被害となる交通事故を防止するため、歩行者とドライバーが相互に思いやりや感謝の気持ちを表す「ハンドサインでストップ運動」の普及拡大に努めており、今後更に皆様とより一層の連携を図りながら、諸対策に取り組んで参りたいと考えております。

皆様におかれましても、更なる交通事故の減少に向けて、本年も引き続き、これまでの効果的な交通安全活動を実施していただくとともに、各種交通安全対策に御協力いただきますよう、お願い申し上げます。

結びに、貴会の益々の御発展と会員の皆様の御健勝、御多幸を祈念申し上げ、年頭の挨拶とさせていただきます。

ワイパー

「電気自動車（EV）向け充電サービスに関わる事業者が話し合うための器をつくる」と話すのは、EV・充電協議会の太田豊代表理事。EVの普及に伴い、充電サービスに参入する企業が増加した。各社がしのぎを削る一方、競争が激化すれば、適切な発展を阻害しかねない。「事業者同士の競争も当然必要だが、協調できる領域を見極め、協力していくことも大事だ」と団体の意義を説く。

業界の発展にはEVを生産する自動車メーカーとの連携も不可欠。実際、同協議会にはホンダや三菱自動車が参加している。仲間を増やし、目指すのは充電網の最適整備だ。「線ではなく面での充電器の配置がユーザーの利便性を高める」と訴える。今後はEVや充電器に関する政策を提言していく方針だ。

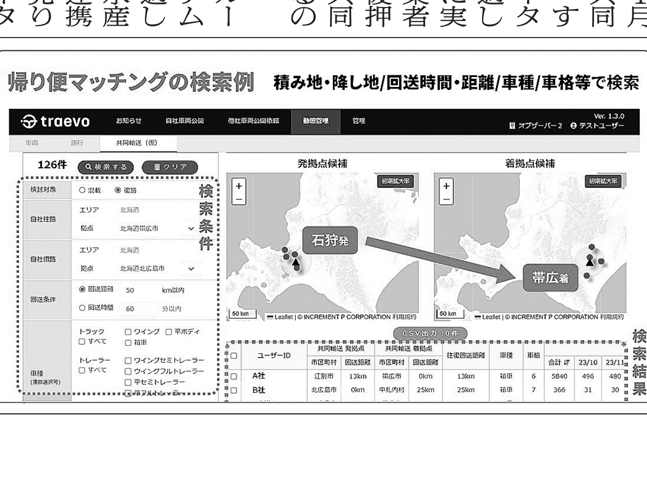
トラック共同輸配送デジタルマッチングを実証

北海道経産局　行政機関で全国初

北海道経済産業局は12月から1月末まで、道内でトラック輸送の共同輸配送を「デジタルマッチング」する実証実験を行った。物流のデータベースを構築し、共同輸配送に適した事業者同士をつなぐ。2月中に実証実験の成果を公表し、民間事業者が同様の仕組みを展開するのを後押しする。行政機関が民間企業の共同輸配送をデジタルマッチングするのは全国で初めて。

物流事業者や荷主企業に輸送ルートや荷物の量などを専用のシステムに登録してもらい、共同輸送に適した事業者同士を紹介する。農林水産省や国土交通省の道内機関とも連携し、運送事業者や荷主となる小売り企業など、幅広い業種に輸送データの登録を呼びかけた。

ドライバー不足が懸念される物流の「2024年問題」に向け、トラック事業者などはこれまでも共同輸配送に取り組んできたが、同業者同士で組むケースが多い。この場合、荷物を運ぶ方向が同じで、帰路のトラックが運ぶ荷物のない空車で運行する事が少なくないという。道経産局では、幅広い業種、地域の事業者が物流データを登録してマッチングすることで、空車や積載率の低い状態での運行を減らしたい考え。



野村総合研究所は2023年、ドライバー不足などが進む道内物流は、このまま何も対策を打たなければ2030年には道内で27%の荷物が運べなくなるとの試算を公表した。一方、35%にとどまる積載率を共同輸配送の推進などによって50%まで引き上げることができれば、輸送量不足はおおむね改善できる見通しも示した。

道経産局では1月31日まで実証実験を行い、2月に開催予定のシンポジウムで結果を公表する。

飲酒運転根絶！高校生メッセージ

（令和6年コンクール入賞作品から／北海道交通安全推進委員会）

（北海道教育委員会教育長賞）

「まさか自分が事故を起こすなんて…」
その言葉、他人事だと思えますか？
事故の被害者だけでなく
家族や友人、多くの人々を悲しませます。
飲酒運転は他人事ではなく”自分事”

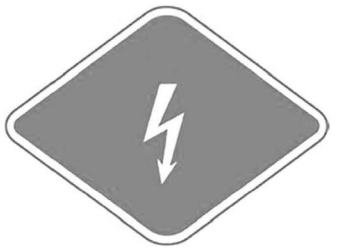
（星槎国際高等学校札幌北学習センター2年　花松　育夢　さん）

国交省

EVトラック・バスに専用ラベル表示義務付け

新型車は2026年9月から

国土交通省は、電気自動車（EV）トラック・バスの外観にEV専用ラベル＝写真＝の表示を義務付ける。事故時の消火や救助活動の際、外観からEVと識別できるようにして感電などの二次被害を防止するのが狙いだ。新型車は2026年9月1日から、継続生産車は27年9月1日からそれぞれ適用する。



道路運送車両の保安基準の細目を定める告示を一部改正し、車両総重量（GVW）3・5㌧超のEVトラックまたはEVバスの前部と左右側面に、EV専用ラベルの表示を義務付ける。EVバスには車体後部の表示も求める。ラベルの主な要件は、幅110㍉以上、高さ80㍉以上などとする。国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において国連基準として成立したことを踏まえ、日本でも導入する。

EVトラック・バスの場合、事故時に高電圧部品や配線などが露出するなどして感電や火災が起きる危険性がある。このため、一目でEVとわかるようにし、二次被害の防止を図る。

このほかにも、乗車定員が10人以上でGVW3・5㌧超の乗用車や貨物車を対象に「車両後退通報装置」（バックアラーム）の装備を義務付ける。新型車は今年9月1日から、継続生産車は28年9月1日からそれぞれ適用する。

政府

2027年春入社の採用活動「オカヤク」防止を追加

日程などは現行ルール維持

政府は、2026年度卒業・修了予定者の就職・採用活動日程について、現行ルールを維持することを決めた。採用選考活動はこれまで通り、前の年の6月以降となる。その上で、内定辞退を防止するために学生に就職活動の終了を求める「オワハラ」に、保護者の同意を強要する「親確（オヤカク）」の防止を新たに追加した。これらのルールを、来年3月末をめどに経済団体などに対して要請を行う方針だ。

このほど開催した「就職・採用活動日程に関する関係省庁連絡会議」で、27年春に入社する現在大学2年生ら学生の「採用・就職活動日程に関する考え方」を取りまとめた。

日程については現行通り、企業説明会などの開始は前の年の3月1日以降、面接など採用選考活動の開始は6月1日以降、正式な内定日は10月1日以降を原則とする。

春休み以降に企業が実施する開催期間が2週間以上の「専門活用型インターンシップ」を通じて高い専門的知識や能力を有すると判断された学生についても、引き続き3月から行われる広報活動の周知期間を短縮して、6月より前のタイミングから採用選考プロセスに移行できる。

学生の職業選択自由の確保を目的としたオワハラ防止の徹底も、これまで通り企業に要請していく。

その上で、27年春入社からは、オワハラの類型にオヤカクを新たに追加した。オヤカクは「内定辞退の防止を目的として、内定を承諾することについて、保護者の同意を強要すること」と定義。近年、企業が内々定を出した学生の保護者に企業情報を提供するなど、保護者の不安解消に取り組む企業が増えているが、内定を承諾することに保護者の同意を強要するといった事例もあり、オヤカクを追加した。

経済団体や学生を対象とした調査結果によると、「就活ルールが必要」との回答は約7～8割にのぼった。24年度末の卒業・修了予定者の就職・採用活動は、採用面接を受けたピーク時期を「1～2月」とする回答割合が23年度の13・1％から16・7％に上昇するなど、早期化の動きが見られたという。また、外資系企業の内々定は、国内企業と比べて早い傾向にある。

視線

インフルエンザの流行レベルが例年にないすさまじい勢いで上昇している。重要なのは予防接種と予防対策だ。感染を防ぐポイントは①正しい手洗い②十分な休養とバランスの取れた食事③適度な湿度を保つ④人混みや繁華街への外出を控える⑤室内ではこまめに換気―だそうだ。

ワクチン接種は流行前に済ませたが、インフルエンザ2024～25年シーズンは8月31日までだというから、まだの人はこれからでも遅くはない。気の抜けない日々は続く。

開幕迫る「大阪・関西万博」

注目の新技術 目白押し

空飛ぶクルマは無人飛行に

公式キャラクター「ミャクミャク」は関西ではすっかりお馴染みとなった

2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）の開幕まであと2か月あまり。「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマに半年間にわたり開かれる祭典では、次世代のモビリティと結びつく新技術も数多く披露される。

半面、期待された「空飛ぶクルマ」は乗客を乗せず飛ぶことに。会場への輸送対策などへの懸念も拭えないままだが、こうした逆風をはねのけ、進歩への道筋を示すことが期待される。

万博を足掛かりとした社会実装が期待されるのが、通信やエネルギーインフラなどの新技術だ。通信領域ではNTTグループが低消費電力・大容量高品質・低遅延な次世代通信基盤「IOWN（アイオン）」で会場内の各施設を結び、従来は難しかった豊富なコンテンツ体験の提供を支える。NTTはパナソニックグループと連携し、会場内のエネルギー供給も担う。太陽光発電由来の〝グリーン水素〟をパビリオンで用いたり、燃料電池を経由して電力を生み出したりと、製造から利用までのサイクルを通じ、水素の活用可能性を実証する。

エネルギー分野では「ペロブスカイト太陽電池」も脚光を浴びる。薄型・軽量で折り曲げ耐性にも優れ、〝次世代の太陽電池〟と期待されるこの技術は開発が佳境に差し掛かり、電気自動車（EV）の車体に貼り付けるなどの用途も期待される。

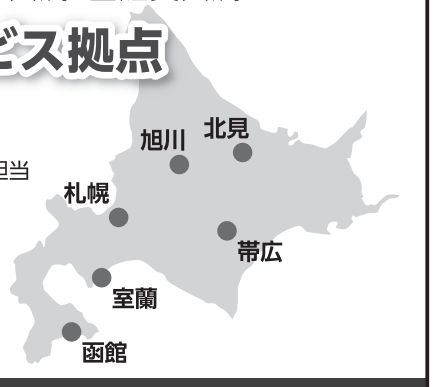
万博では積水化学工業がフィルム型電池を提供し、バスターミナルの屋根に約250㍍にわたって設置する。公共空間での導入としては、これまでに例のない規模だ。

近未来の基盤技術が陽の目を見る半面、モビリティの将来像は〝視界不良〟だ。とりわけ目玉として喧伝されてきた空飛ぶクルマは、型式証明手続きの難航なども響き、商用運航を目指していた4者全てが計画を撤回した。デモ飛行などは行われるが、来場者が上空から木造の大屋根リングを眺めることはできなくなった。

円滑なイベント運営に不可欠な会場の輸送対策でも懸念が残る。主要駅などと会場の夢洲地区（大阪市此花区）を結ぶシャトルバスの輸送量は1日当たり3・5万人と見込まれていた。しかし、全国的なバス運転手の不足を受けて計画は下方修正を重ね、最終案では2・6万人と25％近くも削減された。この減少分は鉄道（大阪メトロ中央線）に振り向けられるものの、地元企業などからは不安の声があがる。大阪府市や万博協会は交通需要マネジメント（TDM）を活用して利用の抑制や分散を促す考えだが強制力はなく、実効性は不透明だ。

三菱自動車や三菱ふそうトラック・バス、西日本三菱自動車販売なども加わる三菱グループが「三菱未来館」を構えるほか、住友電気工業や住友ゴム工業などを擁する住友グループも「住友館」を設けるなど、自動車関連企業も多く加わる大阪・関西万博。モビリティを含めた未来像を世界中の人々に発信する好機となりそうだ。

「空飛ぶクルマ」はデモ飛行にとどまる見通し（2023年12月撮影）

「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・自賠責共済
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
室蘭
第734号

道内ディーラーで年間所定休日の拡大続々

厳しい人材獲得競争　生産性向上が不可欠

道内の新車ディーラーで年間所定休日を拡大する動きが活発化している。札幌トヨタグループが2025年から120日に増やすのをはじめ、115日を上回る傾向が目立ち始めた。日曜日の休日を増やす販売会社もある。あらゆる産業で人手不足が深刻化する中、人口減少が全国に先駆けて進む道内は、人材獲得競争がさらに激しくなる可能性がある。新車ディーラーにとって採用市場での競争力強化は、将来の経営を左右する要素として重要性が増しており、労働者のニーズを意識した見直しが欠かせなくなった。

休日数の拡大や労働時間の短縮を進める背景には、将来を見据え、労働者に選ばれる職場づくりを進めることが、企業の持続的な経営に欠かせなくなっているためだ。とくに年間休日数は、企業を選ぶ基準として重要視される傾向が強く、求人サイトの検索項目で「年間休日120日以上」を選択する求職者が少なくないとする向きが強くなった。

函館トヨペット（河村賢治社長）は、25年の年間休日数を8日増の117日にした。採用活動での競争力を高めることが最大の狙いで、120日への引き上げを視野に、業務の効率化、生産性の向上を進めていく方針だという。このほかのディーラーでも、来年（来年度）の休日数を増やす方向で調整しているケースが多い。

休日数の拡大で懸念されるのが、業績への影響だが、24年度から120日に引き上げた北海道三菱の下村正樹社長は「業績、業務にマイナスの影響は出ていない。順調だ」と強調する。札幌トヨタが2年連続となる休日数拡大を決断したのも、5日増となった今年1年を過ごし、労使が一体となった業務効率化などを進めれば、120日への拡大が可能だと判断したためだ。納車業務専門のスタッフを育成するなど、グループ各社で進める業務効率化に向けた取り組みの効果も出始めている。

休日数に加え、日曜日の休みを増やす動きもある。旭川トヨタ（西川弘二社長）は、25年度の年間休日を5日増の118日とし、計5回の日曜休日を設ける。ホンダカーズ旭川（松倉直幸社長）は来年度、毎月1回の「全店日曜日定休」を月2回に増やす方向で最終調整している。

ただ、休日数の拡大や日曜日休日の設定は、進め方を誤ればユーザーの利便性が悪化し、顧客満足の低下、を招く恐れもある。帯広日産（村松一樹社長）は、営業活動の分業制を数年前に導入。営業スタッフが一手に担っていた幅広い業務を細分化することで、生産性向上を進めてきた。札幌トヨタグループのネッツトヨタ道都（内間木忠行社長）は、全社的な業務の棚卸しを実施。経営トップが社員からヒアリングし、業務の見直しに着手するなど、休日増加に向けて入念に準備する。ディーラー各社は、自社の営業、サービス体制を把握し、顧客満足と従業員満足を両立するかじ取りが求められている。

バッテリーの点検・早めの交換を！

冬のバッテリー上がりに注意

冬は、気温の低下によりバッテリーの蓄電能力が弱まるほか、負荷がかかるエアコンの使用機会が増えることで電池内部の劣化が進みやすくなる。そのため、突然のバッテリー上がりが起きるリスクが高くなる時期。実際、冬季はバッテリーに起因するトラブルが多い。

日本自動車連盟（JAF、坂口正芳会長）によると、昨シーズンの年末年始（23年12月29日～24年1月9日）のロードサービスの出勤件数は、四輪車で「過放電バッテリー」が最も多い救援理由だった。この間、一般道路だけで3万3806件も発生しており、全体の4割以上を占めた。無用なトラブルを避けるためにも、メーカーやカー用品店などは早めの点検や交換を呼び掛けている。

幼稚園で交通安全教室

ホンダカーズ南札幌

ホンダカーズ南札幌（越川裕一郎社長）は、同社初の出張形式での交通安全教室を清田幼稚園（札幌市清田区）で開催した＝写真。参加した約170人の園児たちが道路の歩き方などの交通ルールを学んだ。

講師は同社のアンバサダーを務める札幌在住のシンガーソングライターの佐藤広大さんが務めた。イラストを見たり、緊急車両のサイレンの音などを聞いたりしながら、道路を歩く時の注意事項などをクイズ形式で楽しみながら学んだ。教室終了後、参加した園児たちにプレゼントとして同社店舗にてお菓子と引き換えられるチケットを手渡した。

「東京オートサロン2025」開幕

850台超のカスタムカー　コンセプトモデルも多数発表

カスタム車の祭典「東京オートサロン2025」が1月10～12日、幕張メッセ（千葉市美浜区）で開催された。前回を11社上回る389社が出展し、850台以上のカスタマイズカーが会場に並んだ。国内の自動車メーカーは内燃機関を搭載した市販予定車やコンセプトモデルを多数発表した一方、中国や韓国メーカーは新型の電気自動車（EV）を披露し、来場者の注目を集めた。東京オートサロンは今回で43回目。国内の四輪・二輪車メーカーは、2年ぶりの出展となるダイハツ工業を含む10社が出展した。

トヨタ自動車はミッドシップにカスタマイズした「ヤリス」を公開。マツダはスポーツ性能を突き詰めた「ロードスター」、ホンダが「シビックタイプR」の新仕様車を発売すると発表、新設定する「レーシングブラックパッケージ」を初公開した。室内を黒色で統一することで光の反射を抑制し、運転に集中できるようにした。シビックタイプRの現行モデルは2022年に販売を開始したが、需要が供給を上回る状況が続き、新規受注を長らく止めていた。日本統括部の高倉記行統括部長は「ようやく納期待ち解消のめどが立ったため、新商品を投入することにした」と語った。

スバルは、スポーツカー「BRZ」の特別仕様車「STIスポーツ　パープルエディション」を披露した。車体に「ギャラクシーパープル・パール」を採用したほか、黒色のリアオーナメントやドアミラーでアグレッシブなスタイルを表現した。

中国・比亜迪（BYD）傘下で日本の乗用車事業を手掛けるBYDオートジャパン（横浜市神奈川区）はSUVタイプの新型電気自動車（EV）「シーライオン」を日本で初めて公開した。近く受注を始め、今春にも発売する見込み。2023年1月、電気自動車（EV）の「アット3」を国内発売。シーライオンは日本市場で販売する車両として4車種目となる。同社の東福寺社長は「インパネなど内装がシールより大幅にグレードアップしているのが特徴」とした。また、「（車種は決まっていないが）今後はプラグインハイブリッド車の日本へ投入も検討している」とも語った。

いすゞ自動車の子会社で、純正用品を手掛けるいすゞA&S（横浜市西区）は、小型トラック「エルフミオ」をベースとした2台のコンセプトカーを展示した。キャブバン仕様をオリジナル部品で装飾した「アドバンスド・コンセプト」と、平ボディー車の荷台にサイドパネルなどを配置した「クロス・コンセプト」を披露。これまでの商用車の枠にとらわれない自由なカスタマイズを提案した。エルフミオは現行の普通免許（2017年以降取得）でも運転できるため、同社はこれまでより幅広いユーザーの取り込みを図る。

各社はクルマ好きが集まるオートサロンで嗜好性が高いモデルを発表し、ユーザー拡大につなげたい考えだ。

エトキ：シビックタイプR「レーシングブラックパッケージ」

BRZの特別仕様車「STIスポーツ　パープルエディション」

シーライオン

アドバンスド・コンセプト

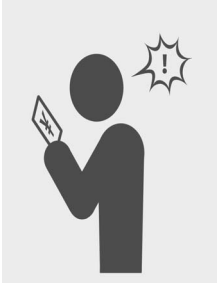
アンテナ

2024年4～9月期の決算で、合算で1兆円超の純利益を出しているのが損害保険大手4社だ。その一方で各社とも25年1月から自動車保険を3・5～5％値上げした。3社は2年連続だ。「大もうけしているのになぜ」と、記者会見ではさまざまな厳しい質問が出る。不祥事続きという背景もある。

決算のタイミングで改めて自動車保険のみの収支を聞いたら各社が回答してくれた。「引受利益」は4社とも赤字で合算633億円。車そのものの高額化に加え、最近の物価上昇で補修部品や工賃も上がっていて厳しい状況、というのは本当だった。

自動車や火災など保険全体を合算した引受利益は開示されているが、種目別は公開資料に記載はないと私は認識している。過去に問い合わせたが、非開示と言われた記憶がある。

なぜ今開示されたのか。ある損保は「もともと投資家向け説明会では開示していた。特に意識していなかった」と話す。値上げ等の根拠を明確に示すためにも今後は保険の種目別引受利益は公表資料に明記してほしい。値上げせざるを得ない局面では、損保にとってもメリットは多いはずだ。逆に言うと、自動車保険がもうかりすぎていたため明記していなかった面もあるのではないか。金融庁の資料では、21年度は業界で4千億円近くの引受利益があった。



自動車業界で本格化するAI活用

～クルマの開発に欠かせないAI～

自動車業界でも人工知能（AI）の活用が本格化している。自動運転・先進運転支援システム（ADAS）の高度化用途のほか、新車開発や生産、販売など、幅広い分野で活用が進む。インターネット上のデータを生かして文章や画像を自動で作成し、人間のように対話する「生成AI」を利用し始めた企業も増えつつある。AIの活用で企業の競争力に大きな差が生じる時代が迫る。

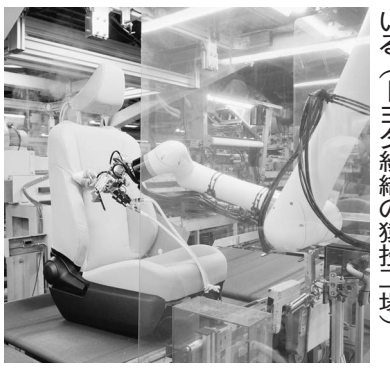
クルマの電動化や知能化に向け、日産自動車との経営統合を検討しているホンダで、昨年9月からユニークなプロジェクトが始まっている。「AIで自動車を設計できないか」を検証するものだ。安全性能や商品性、生産技術なども考慮し、AIが車体を自動設計することにチャレンジした。初期のプロトタイプでは、車体設計で開発者が必ずチェックしなければいけない項目をAIが守った。自動設計の実現には、さらなるAIの進化が必要で、実装にはすべての車体部品やパワーユニットまで適用範囲を広げる必要もあるが「AIによるクルマの自動設計の実現可能性に手応えを感じた」（同社）という。

一時は時価総額が520兆円を超えて世界1位となったNVIDIA（エヌビディア）の創業者でもあるジェンスン・ファンCEO（最高経営責任者）は「すでに企業はAIを導入するか、しないかではない。AIを使って何をするかだ。新しい産業革命はもう始まっている」と説く。企業が成長するためにはAIが必須のツールになっているというわけだ。

自動車部品大手のデンソーは、大規模で複雑な車載ソフトウエア開発にAIを用いている。ソフト開発のノウハウをAI学習させ、開発効率を高めることが狙い。クルマの電子化が進み、プログラムの規模を示すソースコードはすでに2億行に達した。車載ソフトの重要性も増しており、同社はAIで高性能な車載ソフトを短期間で開発していく考えだ。

実験の繰り返しが当たり前だった材料開発の現場では、AIが欠かせなくなっている。材料は、種類や配合量の組み合わせで性能が大きく変わる。AIを活用すれば、どの材料をどれだけ配合すれば求める性能を実現できるかを短期間でシミュレーションできる。日清紡ブレーキは、ブレーキ摩擦材の原料配合にAIを活用することで、異音や粉塵の発生を抑制できる部品の開発につなげている。日本ガイシでは、これまで蓄積してきた1万件以上の実験データをAIに学習させ、排ガス浄化用触媒担体材料の開発期間を従来の10分の1に短縮できそうだという。

生産現場でもAIの活用が進む。トヨタ紡織は、生産拠点での品質と生産性の向上を図るため、猿投工場（愛知県豊田市）のシート組み立てラインの検査工程にシートの皺（しわ）を検出できるAIカメラを設置した。これと連携することで協働ロボットがしわをなくす作業を行う。今後もAIを活用した検査設備を増やし、26年には作業負担の大きい検査工程の無人化を目指す。



製造現場でもAIが活躍し始めている（トヨタ紡織の猿投工場）

次世代車では、クルマ自体にAIを搭載してADASや自動運転を高度化する動きが加速する。スバルは「アイサイト」の次世代バージョンにAIを採用する。ステレオカメラにAIを搭載し、車両前方にあるクルマや歩行者、道路環境などを検知する精度を大幅に高め、交通事故防止に役立てる方針だ。

トヨタ自動車とNTTは昨年10月、「交通事故ゼロ社会」に向け協業していくことで合意した。コネクテッドカーからのデータをAIが解析・推論して事故を未然防止する「モビリティAI基盤」の構築を目指す。電力を大量消費するAIをインフラ側に担わせることで車両側の負荷を軽くし、車体価格の上昇も抑えていく考えだ。

語録

ENEOSホールディングス　宮田知秀社長

「2050年のカーボンニュートラル（温室効果ガス排出実質ゼロ）は単一のエネルギーのみでは成し遂げられない。合成燃料は水素と二酸化炭素が原料で、暮らしを大きく変えることなく、従来の石油製品と同様に利用できる。国の支援をいただきながら技術を着実に進展させていく」「空気中の二酸化炭素から航空機や車を動かす燃料を生み出す技術が日本で、手の届くところまで来ている。明日の当たり前とするため、引き続き取り組んでいく」（合成燃料の実証プラントについて）

霧消

「それは、できません」。韓国の尹錫悦（ユンソンニョル）大統領による非常戒厳の宣言を知った時、この言葉を思い出した。今から60年以上前、安保闘争で騒然とした国会で、岸信介首相は赤城宗徳防衛庁長官に自衛隊の治安出動を要請したが、冒頭の言葉で断られた◆この状況を『小説吉田学校』では、米大統領の訪日に向け、警護に不安を感じた岸首相が「治安維持に万全を期してもらいたい」と警察庁長官に厳命したものの、「治安維持の責任は持ちかねます」と言われ、それなら自衛隊に…と描かれている◆岸首相は「なぜだ…？」と赤城長官を問い質す。自衛隊の出動は他国から侵略を受けた場合で、治安維持では国民の支持は得られないと説明し、「自衛隊の生命、存在にわるい結果をもたらします」と諌める。いわゆる側近が首相を思いとどまらせた◆現代から見れば、出動はやりすぎと思うだろう。しかし当時、国会や東京ではデモ隊と機動隊が激しく衝突し、女子学生の死亡、米大統領補佐官らの包囲など、警察の治安維持には限界が見えた。このため、閣僚や党幹部の中に出動を支持する者はいた。赤城長官も「再び強い要請があれば、断れなかったかもしれない」と後に語り、自衛隊も検討はしていたようだ◆ただ、ここで日本は踏みとどまり、今日があるといえる。

現場探信

深刻化しているカスタマーハラスメント（カスハラ）に対し、北海道は「北海道カスタマーハラスメント防止条例」を制定し、2025年4月1日から施行される。条例には罰則はないものの、防止の啓発効果が期待できる。一方で、消費者の正当なクレームは不当に妨げられてはならない、ともされている。

実際にサービスや店を利用している中で、「ひどい」と思う接客応対をしばしば見掛ける。最近だと料金の支払いをせかす高圧的な態度のバス運転手に遭遇した。運行上必要な「注意」を除き、乗客を嫌な気持ちにさせる心ない態度は改めてもらいたい。ただ、クレームの言い方にも気を付けなくてはいけない。

ホンダは、なぜ今、日産と経営統合なのか

リスクは承知の上「第二の創業期」総仕上げ

ホンダと日産自動車の経営統合に驚きの声が広がっている。業績不振にあえぐ日産側のメリットは想像がつくが、過去の業界再編期にも自主独立を貫き、業績も手堅いホンダがなぜ経営統合なのか。そこには〝ヤンチャ〟を卒業して普通の自動車メーカーになったホンダの悩みも見え隠れする。

「（日産の）救済ではなく、企業価値を高めることが目的だ」。昨年12月23日の記者会見でホンダの三部敏宏社長はこう繰り返した。

「第二の創業期」―2021年4月の社長就任時に三部社長はこう宣言し、改革の手を矢継ぎ早に打ってきた。米国の排ガス規制「マスキー法」を世界で初めて満たした「CVCCエンジン」をはじめ、F1（フォーミュラワン）での連戦連勝や高回転・高出力の二輪用などエンジン技術で突出するホンダ。にもかかわらず、40年に販売するモデルは電気自動車（EV）と燃料電池車（FCV）だけとし、四輪用エンジンから撤退する方針を打ち出した。

ホンダは、創業者でカリスマ経営者の故・本田宗一郎氏が自動車修理工場を世界的な自動車メーカーに育てたことで知られる。四輪市場への参入は最後発だが、尖った技術を武器に世界的な自動車メーカーへと成長した。早くから学歴不問で社員を採用、上下関係を気にしない〝ワイガヤ〟の社風などから異端児扱いもされたが、こうした自由闊達な雰囲気の中で、多くのヒット車や世界初の先進技術が生まれた。

しかし、本田氏の薫陶（くんとう）を直接、受けた技術者や役員が減る中、企業体質も変化している。今や世界的な大企業となった同社には、高学歴で安定志向の社員も目立つ。本田技術研究所のあるエンジニアは「以前は、自動車や二輪車にどう役立つのかさっぱり分からない研究をやっていた技術者や、上司の意向に逆らって研究する技術者をよく見かけたが、最近はいなくなった」と明かす。同社OBも「新しいことに挑戦しないことや、他の社員の仕事に関心を持たないなど、大企業病を起こしている」と嘆く。

業績が底堅いとは言え、内実は世界首位の二輪車事業に負うところが大きく、四輪車事業の利益率改善は今も経営課題だ。また、かつては若いユーザーを魅了していたが、今の国内は軽自動車とミニバンが売れ筋で顧客の高齢化も進む。こうした状況にホンダ経営陣の危機感は強い。三部社長が社内の軋轢（あつれき）を承知の上で変革の旗を振るのもこのためだ。

変革の〝カンフル剤〟として進めているのが「孤高」と呼ばれた自主独立路線からの脱却で、今はソニーグループなどさまざまな企業と提携する。しかし今回、日産と経営統合にまで突き進もうとしているのは、業務提携だけでは生き残りへの不安が拭いきれなくなってきたからだ。

ホンダが不安を痛感したのが米ゼネラル・モーターズ（GM）と進めていた量産型EV開発の中止や、自動運転領域での提携解消だ。業務上の提携は互いの意見が食い違い、解消されることも日常茶飯事だ。以前のホンダなら他社を当てにせず、自力で対応する道を探ったはず。しかし、ホンダ自身の変質と事業環境の激変がそれを許さない。

次世代車の競争軸がソフトウエア・デファインド・ビークル（SDV）になることもホンダを焦らせる。SDVは、スマートフォンのようにアプリによって機能やサービスが進化するが、ガラパゴス化を避けるため、ソフト同士をつなぐ「API（アプリケーション・プログラミング・インターフェース）」の共通化が求められる。日本では政府の後押しもあり、名古屋大学が中心となってこのための組織もできた。

ホンダもこの組織に参画する方針だったが、直前になって取り止めた。トヨタ自動車が参加していないからだ。

トヨタはスバルやマツダ、スズキなど多くの国内勢と組んでおり、API共通化を進めやすい立場にある。ホンダが頼りにしていたGMは韓国・ヒョンデと包括提携する。ホンダとGMの関係が希薄化するのは避けられず、このままではホンダのSDVがガラパゴス化するリスクがある。

ホンダと日産は8月に業務提携したが、この時は全固体電池やプラットフォーム（車台）、共同購買などには踏み込まなかった。SDVも開発コストがかさみ「個社でやっていくのは厳しい」（三部社長）状況だ。

互いの技術を持ち寄るとともに研究開発費を分担し合い、SDVのガラパゴス化も避けるため、ホンダには信頼できる新たなパートナーが必要だった。白羽の矢を立てたのが、仏ルノーとの資本関係が変わり、経営の自主性を取り戻した日産だった。

日産の業績や社風の違い、相互補完性の乏しさなど、さまざまなリスクは承知の上だろう。それでも〝宗一郎イズム〟が薄れ、普通の自動車メーカーとなったホンダにとって「生き残るためには不可欠」と現経営陣は判断し、「第二の創業期」に向けた総仕上げとして、大きな賭けに打って出る。