

# 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 060-0000)  
電話 (011) 721-4578

## 次期「交通政策基本計画」

### 今後5年で自動運転車両 1万台タクシーやバスに導入

政 府

政府は「交通政策基本計画」を2025年度中にも改定する。今後5年間のうちに「交通空白地域」の解消やデジタル技術の活用を進める。合わせて約1万台の自動運転車両を交通サービスに活用していく。持続可能な公共交通網の再構築に向け、政策や技術を総動員する。

同計画は交通政策基本法に基づき策定している。現在、議論を進めているのは第3次計画にあたり、今年度からの実施を目指す。

3次計画では、地域交通の課題解決、成長型経済につながる交通ネットワークを整えていく。また、観光需要などに対応するため、移動データを活用した周遊ルートの提案、MaaS(サービスとしてのモビリティ)サービスの高度化などにも取り組む。

合わせて、自動化や省力化につな

## 年頭所感

北海道警察本部

交通部長 田中 昭彦



明けましておめでとございます。令和8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、交通安全活動を始め、警察行政の各般にわたり格別の御理解と御協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

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、オリジナルの交通安全旗や各種交通安全啓発品の作成・配布、優良運転者の表彰など、効果的な交

る技術も積極的に活用していく。現在、交通サービスに用いる「レベル3」(条件付き自動運転)や「レベル4」(特定条件下における完全自動運転)の車両は全国で11台にとどまるが、30年度までに1万台に増やす。タクシーや路線バスなど人手不足が深刻な車両に導入し、地域公共交通の維持を図る。「空飛ぶクルマ」や「自動物流送路」などの次世代技術の実用化も進め、安定した物流網の構築を進める。

このほか、日本版ライドシェアの導入拡大や完全キャッシュレスバスの運行拡大などにも取り組んでいく。デジタル技術や先進技術の導入を進めることで、地方の交通空白の拡大や担い手不足が予想される将来に備える。

## 録

### 語

日本損害保険協会 船曳真一郎会長  
「私たちに顧客本位に立ったビジネスモデルへの変革が求められている。金融庁が示した保険会社向けの監督指針案では、比較推奨販売の確保や大規模乗合代理店の体制整備が盛り込まれており、変革への手段が整備されたことになる。監督指針を守ることが目的化するのはなく、目的を認識してあるべき姿を実現していく」

「修理・補修段階においても保険業界と車体・整備事業者さん対話協議のあり方についてもフォロアップしてきた。コミュニケーションできる環境を今後もしっかり作っていく」(保険販売と修理工賃の適正化について)

ながら、前年より25名多い129名となつてしまひ、このように、多くの尊い命が犠牲となったことは、誠に痛ましく、憂慮に堪えません。他方、人身事故総件数は年々減少するなど、道民の願いである「交通安全事故のない安全で安心な北海道」の実現に向け、社会的気運は確実に前進していると考えております。

これらひとえに、貴会を始めとする団体の皆様や関係機関、地域・職域の皆様は長年にわたる地道な交通安全の取組が実を結んだものと拝察しております。

北海道警察といたしましては、歩行者や運転者の皆様に「ハンドサインでストップ運動」の趣旨でもあります「思いやり・譲り合い」の気持ちを持った交通マナーの実践を呼びかける交通安全教育や、悲劇を生み

出してしまう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、引き続き飲酒運転の取締りを強力に推進していく他、速度違反等の交通事故に直結する悪質危険な交通違反の取締りを強化して参ります。

皆様方におかれましては、自動車の安全利用に関する普及啓発など平素の活動を通じて、道民の皆様は「思いやり・譲り合い」の輪が広がり、交通事故のない安全・安心な北海道が実現出来るよう、引き続き御尽力を賜りたく、お願い申し上げます。

結びに、北海道自家用自動車協会連合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ます。年頭の御挨拶といたします。

## 「交通空白」解消に向け

### 地域交通法の改正へ

国交省

国土交通省は、公共交通機関での移動が難しい「交通空白」の解消に向けた方針を取りまとめた。過疎地において「デイス」の車両やスクーバスを用いて地域住民を輸送できるように、地域公共交通活性化再生法(地域交通法)の改正を検討する。また、バス・タクシーのドライバーや整備士の確保に向け、事業者間の連携を促していく。官民で連携し、過疎地の移動手段の維持を進めていく。

国土交通省によると、バスやタクシーなどの公共交通機関が不足し、移動手段の確保が困難な交通空白地域は、全国に約2000カ所存在する。今後、高齢化が進むと、マイカーでの移動が難しくなる住民が増えることが見込まれており、交通空白の解消を急ぐ。

交通空白の解消に向け、地域交通法の改正案を次期通常国会に提出する方針だ。自治体が主体となり、自

する住民説明、配車システムの整備などの役割を想定する。

地域にある既存の輸送資源を最大限に利用できる環境を整えるとともに、地域間の横の連携を図ることで交通空白の解消につなげていく。

## ふるさと納税返礼品に「工場見学」

トヨタ自動車北海道

トヨタ自動車北海道は、苫小牧市ふるさと納税体験型返礼品として、「工場見学」とものづくり製造体験ツアーを提供する。製造工程などの見学を通じて、ものづくりの魅力を体感してもらうとともに、地域の活性化につなげることを目的。

同ツアーの提供は12月18日から開始した。ふるさと納税限定のコンテンツは4種類で、「特別な工場見学」では、溶かしたアルミを大きな金型に流し込む「鑄造工程(ダイキャスト)」など、迫力ある製造現場の熱気を体感しながら、ものづくりの裏側を間近で見学できる。「ものづくり鑄造体験」では、工場見学で得た知識と臨場感をそのままに、自分の手で金属を型に注ぎ、ぐい呑みやおちょこ、小物置きなどを制作する。

「社員食堂でのランチ体験」では、季節の食材を取り入れた料理などを社員と同じ空間で楽しめる。「ハスカップジャムプレゼント」では、会社の敷地内でとれたハスカップを一部使用したオリジナルジャムを贈呈する。

寄附金額は、一人1万8千円。小学4年生から高校3年生は1人まで同伴可能。体験時間は約3時間20分。受付期間は月曜日から金曜日の平日と祝日(年末年始・ゴールデンウィーク・夏期連休は除く)。

寄附の申し込みは、苫小牧市が利用中の各ふるさと納税ポータルサイトで行う。

## 飲酒運転根絶！高校生メッセージ

(令和7年コンクール入賞作品から/北海道交通安全推進委員会)

(北海道教育長賞)

「大丈夫」と見て見ぬふりをするのはもうやめよう。  
飲酒運転は誰かの命を奪うかもしれない。  
勇気を出して「やめよう」を伝える友だちでいよう。  
(広尾高校2年 阿部 結衣 さん)





国交省が  
規制緩和

め、通常の型式指定車両と同様に書類のみで登録手続きができる。対象はオプションパーツとして国の指定を受けているもので、マフラーなど排ガスや騒音規制に関わる部用品は除く。販売や納車前整備（PDI）の現場では人手不足となっており、スタッフの負担軽減や納期の短縮につなげる狙いだ。

---

今後は寸法や重量の変化が一定範囲内に収まれば、持ち込み検査の必要がなくなり、登録前に用品を装着できる。また、中古車として登録する場合も、一時抹消するまでに取り付けられていた用品などを取り付けたまま、指定整備が行えるようになる。新車業界は納期の長期化が課題の一つとなっており、納期の短縮にも

国交省  
新たな安全対策を順次展開

中高生の自転車事故のうち、約6割は通学中に発生。最も多いのは自転車との事故で、全体の8割を占める。事故の種類としては「出会い頭」(6割)と「左折時」(約2

2つ目は「対策の実施」。出会い頭事故が発生しやすい、見通しの悪い無信号交差点などに車両接近感知センサーと電光掲示を設置。自転車運転者が危険エリアに近づいた際、

割)が大半を占める。1月には、神奈川県藤沢市の十字路で大型トラックと自転車が出合い頭に衝突し、自転車乗車中の高校生が死亡する事故があった。

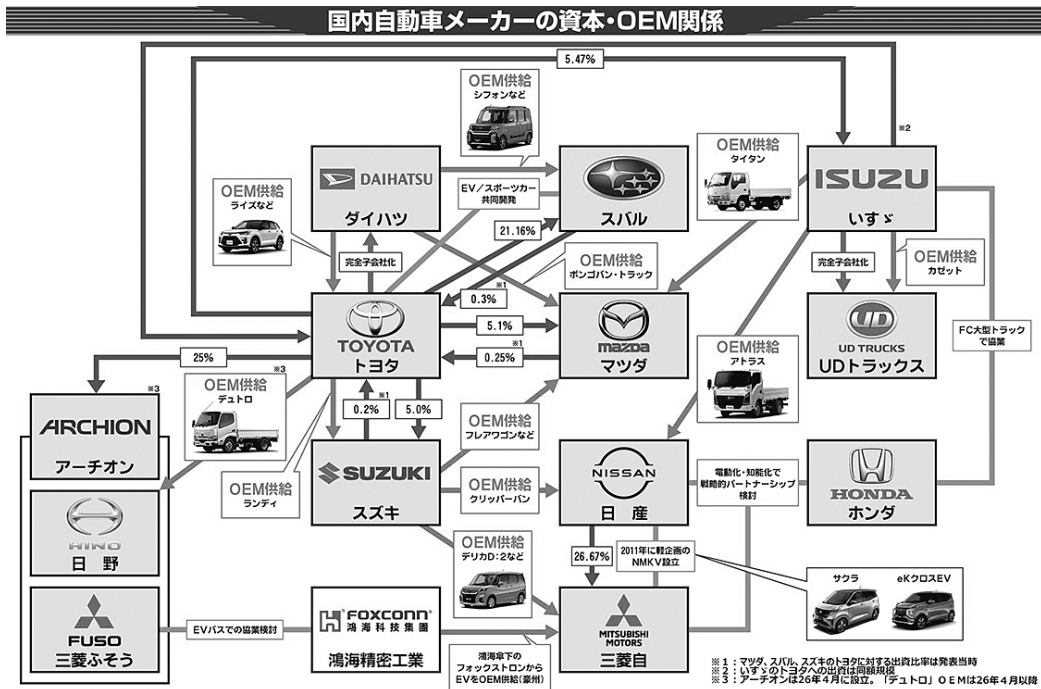
スマホアプリで注意喚起する。  
3つ目は「対策の検証・改善」。先行対策地域にAIカメラを設置し、その映像から自動車や自転車の対策前後の挙動を分析、効果を確認する。

こういった状況を踏まえ、国交省は全国の先行対策地域で実証を行い、3点の交通安全対策を実施する。1つ目は「地域課題の把握・分析」だ。人流データなどを活用した

国交省は実証の結果を踏まえ、全国に取り組みを展開していく方針。ただ、最も大切なのは運転者の意識改善であり、中高生への安全運転の徹底も併せて必要になる。

電動化・知能化の波に押され

「ダイヤモンド・クリスラー」（1998年）、「ルノー・日産」（99年）、米仏連合「ステランティス」（2019年）―自動車業界はこれまで、さまざまな合従連衡を繰り返してきた。しかし、スケールメリットのみに着目した合従連衡は最終的に瓦解する例が多く、その後は自社に足りない技術や事業ごとに補完し合うアライアンス（企業連合）が主



どの課題もあり、大企業と比べその割合は低くなっている。

**現場レポート**

近年は働き方の多様化やワーク・ライフ・バランスなどの観点から、若年層を中心に福利厚生の実実度を企業選びの重要な基準に位置付ける傾向が強まっているという。自動車業界でも人手不足が深刻化しているだけに、今後は企業にとって福利厚生

帝国データバンクの「北海道・福利厚生に関する企業の実態調査」によると、採用活動や定着率向上などを目的に福利厚生の充実を予定する道内企業が46・4%に上った。ただ、中小や小規模の企業は資金面な

そして今、電動化と知能化という2大潮流が再び、合従連衡の背中を押す。前者は莫大な開発や量産投資がかかり、後者はスマートフォンのように利用端末（車両）数の多さが事業採算を大きく左右するからだ。

一時は日産自動車との経営統合を検討したホンダの三部敏宏社長は「電動化と知能化は想像以上のスピードで変化している。個社ではトップを走る会社の背中を捉えることができない」と昨年、語っている。アライアンスの範疇（はんちゅう）に入るが、台湾・鴻海（ホンハイ）精密工業も電動化投資に悩む自動車メーカーのニーズが見込めるとみて、電気自動車（EV）の設計・生産受託に本腰を入れ、三菱自動車などからの受注を実際に得ている。

商用車も、生産規模で乗用車に見劣りするだけに合従連衡やアライアンスへの潜在ニーズは高い。日野自動車と三菱ふそうトラック・バスは今年4月、持株会社「アーチオン」の傘下に入る形で経営を実質統合する。日野の親会社であるトヨタ自動車、日野の佐藤恒治社長は「日本の商用車市場は世界と比べて規模が小さく、各社が単独で戦うことは難しい」と説明した。これで日本の商用車メーカーは日野・三菱ふそうと、いすゞ自動車・UDトラックスの2陣営に集約される。

一方の乗用車メーカーは、世界首位のトヨタ自動車を中心にスバル、スズキ、マツダ、ダイハツ工業を加えた「トヨタ連合」、日産・三菱自動車、そしてホンダの3陣営だ。日産とホンダの経営統合は見送りになったが協業自体は続く。米ゼネラル・モーターズとの関係が薄れつつあるホンダにとってパートナー探しは喫緊の課題でもあり、経営トップが変わった日産との距離が再び縮まる可能性もなくはない。今後の動きが注目される。

# 小松自動車工業株式会社

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)

訴訟対応への協力体制で事故解決へ



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

FAX:011-721-0801

電話の受付時間 平日 9:00~17:15

<https://www.hoku>

<https://www.hokujikyo.jp>





第746号

## NTTドコモビジネスやスタンレー電気など

人とＡＩの「協働」では、雇用への影響について、代替性と補充性の両面から調査し、対応策を検討する。ＡＩの利活用における事故や損害が発生した場合の民事責任の所在や範囲についても検討を急ぐ。高度自動運転でも、交通事故時の責任の所在や保険適用の範囲などが課題となっており、法制度や明確な判断基準を整えていく。



ACE Unveiled

言われてみると、微細な振動や音、操舵感、座席のホールド感まで、何かに違和感があれば愛着は湧かない。最近は新車を見ても「カッコいい」と思うことが少なくなったように感じる。

先端技術による進化に加えて、人の感性に訴えかけるようなクルマの登場に期待したい。官能評価は数値化しにくく、奥が深い。数々の名車を生んだ日本メーカーならできるはずだ。そんな思いを、中古車情報サイトを眺めながら感じている。

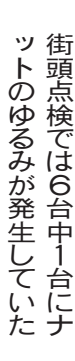
国交省

バナンス(統治)を強化する。AI  
関連のサイバー事案の対処能力向上  
に取り組むほか、開発・利活用にお  
ける適正性の確保を企業に求めてい  
く。AIの安全性を評価する政府機  
関「AIセーフティ・インスティテ  
ュート(AISI)」の人員も増や  
す。

人とAIの「協働」では、雇  
用への影響について、代替性と  
補完性の両面から調査し、対  
応策を検討する。AIの利活用  
における事故や損害が発生した  
場合の民事責任の所在や範囲に  
ついては検討を急ぐ。高度自動  
運転でも、交通事故時の責任の

# 大型トラックの 街頭点検を実施

で、何かに違和感があれば愛着は湧



# アンテナ

言われてみると、微細な振動や音、操舵感、座席のホールド感まで、何かに違和感があれば愛着は湧かない。最近は新車を見ても「カッコいい」と思うことが少なくなったように感じる。





《オートサロン2026》モータースポーツを市販車の付加価値に

自動車メーカーがスポーツモデルを相次ぎ披露

モータースポーツ活動が自動車メーカーの車両開発や商品力強化の一翼を担っている。「走る実験室」として技術開発や人材育成に活用するだけでなく、モータースポーツ活動で築いたブランド力を生かした市販車のモデルラインアップを拡充する動きも活発だ。その中で自動車メーカー各社は、モータースポーツファンなどクルマ好きが集う「東京オートサロン2026」にも積極的な出展している。



ホンダは二輪に続き四輪でもHRCブランドの市販車を投入（オートサロンで公開した「シビックタイプR HRCコンセプト」）

「WR-V」「ヴェゼル」のコンセプトカーを並べた。さらにスポーツラインでは走行性能などを高める専用パーツ「パフォーマンスパーツ」も今後国内で展開する。オートサロンでは「プレリウド」に同パーツを装着したコンセプトモデルを展示した。



日産の「オーラニスモRSコンセプト」はレース戦線を通じて技術を磨く。日産自動車と日産モータースポーツ&カスタマイズ（NMC、神奈川県茅ヶ崎市）は「オーラニスモRSコンセプト」を初公開した。量産車で培った技術を基盤としながらモータースポーツ開発で得られた知見を生かし、技術検証を行うコンセプトカーだ。同モデルでレースに参戦して性能を磨き上げ、将来的にはコンプリートカーとして市販化を目指す。同コンセプトのパートレインは、シリーズハイブリットシステム「eパワー」を採用する。「オーラ



「GRヤリス」の特別仕様車「モリゾウRR」も初披露した

「GRは「センチュリー」「レクサス」「トヨタ」「ダイハツ」とともに、トヨタグループのブランド戦略の一角を担う。ワークスを含むトヨタのモータースポーツ活動で使ってきた「トヨタガズーレーシング」の名称を「ガズーレーシング」に戻すと発表。モータースポーツを起点にした「もっといいクルマ作り」と人材育成をさらに加速、進化させるための組織体制に再編した。

出力が大きい「エクストレイルニスモ」のパートレインを搭載した。ベース車より重量が100キログラム重くなるため、制動力を高めるためにブレーキも強化する。既存のコンポーネントを活用しながら、レースの現場で技術検証を行い、性能を引き上げる。日産とNMCは昨年12月、ニスモブランドの新たな事業方針を発表。カスタマイズ事業ではロードカーシリーズを拡充する方針を打ち出し、品ぞろえを現在の5車種から倍増する。シリーズ拡充に向けてはプロトタイプモデルを製作。レース活動に実戦投入し熟成を進めて市販化を目指す方針だ。オーラニスモRSコンセプトは第一弾モデルとなる。トヨタ自動車は「ガズーレーシング（GR）」「ブランドのフラッグシップスポーツカー」「GR GT」と、市販レーシングカー「GR GT3」を初めて一般公開した。トヨタが自社開発したスーパースポーツカーの初披露とだけあって、ブースは初日から多くのファンで賑わった。GRは「センチュリー」「レクサス」「トヨタ」「ダイハツ」とともに、トヨタグループのブランド戦略の一角を担う。ワークスを含むトヨタのモータースポーツ活動で使ってきた「トヨタガズーレーシング」の名称を「ガズーレーシング」に戻すと発表。モータースポーツを起点にした「もっといいクルマ作り」と人材育成をさらに加速、進化させるための組織体制に再編した。オートサロンではGRが手掛ける「GRヤリス」の特別仕様車「モリゾウRR」「セバスチャン・オジェ9xワールドチャンピオンエディション」を初披露した。モリゾウRRは25年に参戦したニユルブルクリンク24時間レースでの学びを生かして開発したハイパフォーマンスモデル。エンジンフードやリアウイングなど随所にカーボンパーツを装備したほか、パワーステアリングや四輪駆動システム制御に専用チューニングを施し、GRモデルはレース現場と直結していることを証明した。スバルのモータースポーツ統括会社であるスバルテクニカインターナショナルは、STIコンプリートカー「WRX STI Sport #（シャープ）」を初公開した。スバルもコンセプトモデルでレースに参戦し、過酷な競争環境で技術を磨いている。「ジャパンモビリティショー2025」に出展したコンセプトカー「パフォーマンスB S TIコンセプト」をベースとした車両で「スパー耐久シリーズ」に参戦し、車両開発に生かす。レースで磨いた技術を市販車に反映する取り組みはすでに始めている。購入後のクルマのソフトウェアをアップデートすることでエンジンなどの制御を変更する「e-チューン」は、スパー耐久の実戦からのフィードバックによって走行性能を高めることができる。モータースポーツ起点の付加価値自動車業界は今後、パートレインの電動化やソフトウェアが車の進化を決めるソフトウェア・デファインド・ビークル（SDV）化が加速度的に進む見通し。こうした潮流により、車室内でのエンターテインメント性や利便性などモビリティの価値も変化することが予想される。一方で、クルマ好きが求める「走る楽しさ」や「操る喜び」といった付加価値は、メーカー各社の個性やブランドを高めることにもつながる。オートサロンの賑わいは、ユアザーがモータースポーツを起点とした商品力強化やファンサービスなどに期待していることの表れともいえる。スバルはスパー耐久シリーズに参戦する車両を展示した



ホンダ2030年以降も軽ガソリン車の販売継続

ホンダは2030年に軽自動車の全てを電気自動車（EV）とする計画を見直し、ガソリン車の販売を継続する。最量販車種の「N-BOX（エヌボックス）」でガソリン仕様を維持する。軽はホンダの国内販売（24年度）の4割以上を占める。EV普及が想定以上に進んでいない国内市場で、ガソリン車を継続して販売し、台数規模を確保する考えだ。軽のEV計画見直しを12月に正式に販売会社へ伝えた。ホンダは軽をすべてEVとする方針を23年に打ち出した。同年10月には、軽商用EV「N-VAN e:（エヌバンイー）」、25年9月には軽乗用EV「N-ONE e:（エヌワンイー）」を投入し、軽EVラインアップの拡充を進めてきた。軽EVは日産自動車や三菱自動車が行先して投入。今後はスズキや比亞迪（BYD）も発売する予定で、ラインアップが増える。ただ、ガソリン車に比べ車両価格が高いことや、インフラ整備が十分でないといった課題が残る。また、アーリアダブター（初期購入層）への普及も一巡し、国内EV市場は停滞。25年の軽乗用車販売におけるEV比率は1・6%にとどまる。ホンダはエヌボックスのガソリン車の販売を続けることで、国内事業を維持・拡大していく考えだ。EV化も並行して進める。BYDは軽EV「ラッコ」を26年夏に投入する計画。これを受け、ホンダは30年ごろに計画していたエヌボックスのEV仕様の投入を早めるとしている。

海外のさまざまな規制など、幾多の試練を乗り越えてきた日本の自動車産業。欧州の自動車政策は予想どおり揺り戻しがきたが「中国の電動化、知能化技術は侮れない」と業界関係者は口をそろえる。◆アジャイル（柔軟）という名の品質や知財軽視、恣意的な貿易規制や「EVの墓場」など眉をひそめる話も多いが、人口や資源などの国力も背景とした勢いは認めるを得ない。「エンジンでは当面、追いつけない」という見立ても幻想で、比亞迪（BYD）はレーシングカーなどに採用されるドライサンプの水平対向エンジンまで開発してみせた◆東南アジアや欧州では中国製EVが台頭する。メーカーがひしめき、全体の1割に満たない輸入車の大半を欧州勢が占める日本も安泰ではない。今年、売り出されるBYDの軽EVはどうだろうか◆振り返ると日本車も世界では後発で、ハイウェイを満足に走れずクレームが続出したり、低所得者の定番だったたりした時代もある◆しかし、先人たちが積み重ねた地道な努力で「安くて品質が良い」「燃費が良い」と今日の地位を築いた。自分たちの価値観を押しつければ、焼き畑的に利益を持ち去るのではなく、長い目線で見れば市場や顧客に寄り添うのが日本流だ。この精神を受け継ぎ限り、日本車は世界で走り続けるだろう。

