

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
札幌市東区北三ノ東一(郵便番号005-0003)
電話 (011)721-7211

省交 車検時のロービームのみ検査 来年8月開始

国土交通省は、自動車検査(車の前照灯検査)において、2024年8月1日からロービーム(すれ違い用前照灯)のみで基準適合審査を実施する。全面施行に向けた周知開始から5年が経過し、審査体制の整備も完了することから、これまで一部の自動車に対してハイビーム(走行用前照灯)測定を可能とした過渡期的な取り扱いを廃止する。

国交省は、1995年12月に道路運送車両の保安基準を改正し、98年9月1日以降に生産された自動車を対象に前照灯の基準を設けたほか、原則としてロービーム測定による審査を実施することなどを定めた。しかし、当時はロービーム用の前照灯試験機が普及していなかったことから、経過措置としてハイビーム測定も行った。

以降、「原則としてロービーム測定を実施する」としていたが、16年6月1日からは全面施行に向けた過渡的な取り扱いを適用し、ロービーム測定の対象車両であっても、ヘッドライトアスターによるロービーム測定が困難な一部の自動車に対しては、ハイビーム測定での審査を可能としていた。左右のロービームを測定して判定が困難な場合は、照射光線が他の交通を妨げないことが確認できたものに限り「計測困難な自動車」とみなしてハイビームに切り替えて測定し、基準適合性を審査していた。

審査実務を担う自動車技術総合機構(木村隆秀理事長)と軽自動車検査協会(清谷伸吾理事長)は、前照灯試験機の導入など審査体制を整えた検査場から順次、地元自動車整備振興会などにロービーム用前照灯

ナンバーが変わるとクルマがもっと好きになる!

記念日
語呂合わせ
縁起担ぎ

あなたの愛車に希望のナンバーを

1	3	7	8
11	88	333	555
777	888	1111	1122
3333	5555	7777	8888

北海道自動車検査場協会
札幌市東区北三ノ東一(郵便番号005-0003)
電話 (011)721-7211

適切な整備や調整が必要な例



審査方法の変更を伝え、整備工場などへの周知徹底を要請している。地域によっては、過渡期取り扱いは廃止時期が早まる場合もある。

両団体の調べによると、ロービーム測定で基準不適合となる自動車は、①レンズ面の劣化②内部リフレクタの劣化③前照灯ユニットと相性の悪いバルブに交換したなどで、光度が不足した状態や配光が崩れた状態のまま受検しているケースが大半という。

あなたの愛車に希望のナンバーを

誕生日や大切な記念日
覚えやすい語呂合わせ

札幌399 あ11-28
帯広399 あ25-25

幸運な数字
縁起のいい番号

釧路399 あ・777
旭川599 あ88-88

1	3	7	8
11	88	333	555
777	888	1111	1122
3333	5555	7777	8888

北海道自動車検査場協会
札幌市東区北三ノ東一(郵便番号005-0003)
電話 (011)721-7211

警察庁、125cc以下を「原付一種」に

出力制限付きで緩和検討 排気量アップで新規制対応

原動機付自転車(原付)が存続する道筋が見えてきた。警察庁は、最大出力を4馬力(約5.4馬力)以下に抑えた排気量125cc以下の二輪車を原付一種扱いにできないか検討すると発表した。二輪車業界は「2025年11月に始まる新排ガス規制(4次規制)の対応が困難だ」として、政府・与党に対応を求めている。

警察庁は9月11日に有識者による検討会を立ち上げ、年内に議論をまとめる。25年11月から50cc以下にも適用される排ガスの4次規制では、最高時速100km/h以下の二輪車は炭化水素(HC)の規制値が300ppmから100ppmに厳格化される。ただ、原付一種の場合、触媒の昇温に時間がかかり、浄化効果が出るまでに規制値を超えてしまう。手頃な車両価格を保つうえで開発費やコスト上昇の負担も重い。

このため、日本自動車工業会(豊田章男会長)や全国オートバイ協同組合連合会(AJ、大村直幸会長)は、原付の区分見直しを22年から政府・与党に求めてきた。具体的には「排気量・定格出力」による区分を「最高出力」に変え、海外で大量生産する排気量125cc級の二輪車を出力制限付きで原付一種として販売したい、という内容だ。これなら触媒の昇温が早い125ccエンジンを流用でき、規制を満たせる。

原付一種はかつて、国内二輪車販売の主力だったが、時速30km/h程度の規制や2人乗りができないことが嫌われ、販売台数は約13万台(2022年)にまで激減した。ただ、保有ベースでは約485万台ある。

原付一種は二輪メーカーにとっても、必ずしも収益性の高い事業ではない。ただ、ホンダの二輪開発者は「われわれが原付をやめた時、『ヤクルトレディ』の仕事は残るのか。見捨てるわけにもいかない」と話している。二輪各社は電動バイクも扱い始めている。

警察庁の検討会は、今後、車両の走行評価などを踏まえ、安全性や利便性を検証し、年内に一定の結論を出す方針だ。

日本自動車連盟(JAF、坂口正芳会長)は8月31日、従来から政府や関係省庁に対して訴えてきた「当分の間税率の廃止」と「タックス・オン・タックス(二重課税)の解消」を改めて声明として発表した。年末に向けて自動車税制改正要望の柱の一つに掲げ、世論を喚起する考えだ。

野党も政府に対し、激変緩和措置の延長などガソリン価格高騰対策に関する要請活動を活発に行っている。立憲民主党はトリガー条項の一時解除などを、国民民主党はトリガー条項の凍結解除に加え、当分の間税率と二重課税の廃止を西村康敏経済産業相に求めた。

自民党の萩生田光一政務調査会長は8月29日、「昨今のガソリン価格の推移や国民生活、経済全体に与える影響に危機感を持っている」と語った。トリガー条項の凍結解除を求める自民議員もいるが、あるベテラン議員は「税制の議論も含め、年末にかけてやっていけばいい」と話した。

国民民主の玉木雄一郎代表は、ネット番組で「ガソリン価格は減税することで引き下げられる余地はまだ残っていないか」と訴える。燃料高とともにも重く理不尽な税負担の実態が知られつつあるが、政府・与党は補助金で押し切る考えを変えていないようだ。

高騰止まらぬガソリン価格、補助金だけでは目もくらむ税制含め議論を

円安や原油高で燃料価格が高止まりし、車を移動手段とする地方部の家計が圧迫されたり、運送事業者の経営が苦しさを増している。政府は当面、補助金の延長などで対応する方針だが、揮発油税の理不尽さや「トリガー条項」の凍結に疑問や不満を抱く国民が増えている。国民受けを狙った小手先の対応ではなく、将来的な電動車シフトをにらんだ車体や燃料課税の抜本見直しに向けた議論の必要性が高まっている。

経済産業省によるレギュラーガソリン1リットル当たりの全国平均小売価格(9月11日時点)は、184円80銭と18週ぶりに値下がりしたものの、依然として高い水準にあり、家計や運送事業者の負担は増すばかりだ。不満の矛先が向かうのを避けようと、政府は9月末に終了予定だった「燃料油価格変動緩衝措置」を年内まで延長する。9月7日から石油元売り各社に支給する補助金を段階的に拡充し、レギュラーガソリン1リットル当たりの全国平均小売価格を10月中旬には175円程度に抑えることを目指す。

ただ、足元の燃料高は原油相場に加え、円安による影響が大きい。日本は原油のほぼ全量を輸入しており、

原付の区分を最高出力にするよう要望している

道路運送車両法		業界要望	道路交法	
区分	排気量(ガソリン車) 定格出力(電動機)	最高出力	排気量(ガソリン車) 定格出力(電動機)	区分
二種	≤125cc ≤1.0kW	4kW	125cc 1.0kW	普通二輪 小型限定
原付	≤50cc ≤0.6kW		50cc 0.6kW	原付

「ラリー北海道2023」開催

FIAインターナショナルラリー／全日本ラリー第7戦

FIAインターナショナルラリーと全日本ラリー第7戦の「ラリー北海道2023」が9月8〜10日の3日間、帯広市を中心とした十勝地方で開催された。世界ラリー選手権(WRC)最多出走記録を持つヤリマティ・ラトバラ氏がスポット参戦したほか、トヨタ自動車の豊田章男会長がWRCラリー車でデモランを行うなど大会を盛り上げた。



初日に帯広駅前前で実施したセレモニアルスタートには、大勢のラリーファンが駆け付けた。開会式に出席した豊田会長は「ラリーをもっと盛り上げ、みんなで日本を元気にしましょう」と呼びかけた。豊田会長はレーシングドライバー「モリゾウ」として、WRCで4度タイトルを獲得したユハ・カンクネン氏と共に陸別WRCラリー車によるデモ走行を披露し、観客を魅了した。

全日本ラリー最上位の「JNR1」結果は、スポット参戦したトヨタガズレーシングワールドラリーチーム代表のラトバラ選手が優勝、勝田範彦選手が2位に着けトヨタ勢がワンツーフィニッシュを飾った。ラトバラ氏は06〜07年に十勝地域で開催されたWRCに出場しており「北海道はいい道が多いのもっと走りたいかった」と語った。

所有者特定データの直接取得可能に

国土交通省、二輪車と軽自動車の高速料金未払い

国土交通省は、軽自動車または二輪車による高速度道路料金の不払いがあった場合、高速度道路会社などが「運転者」に加えて、自動車検査証(車検証)に記載された車両の使用情報等を軽自動車検査協会(清谷伸



吾会長)などから取得できるようにした。車体前部にナンバープレートがない二輪車を含め、高速度道路料金を確実に徴収するのが狙いだ。

5月末に成立した改正「道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速度道路保有・債務返済機構法」に基づき、制度運営の詳細を定める省令を9月6日に施行した。

これまで、軽自動車や二輪車による高速度道路料金の不払いがあった場合、弁護士による照会が必要となり、高速度道路会社などにとっては手間や費用がかかっていた。登録車の場合は運輸支局に直接照会できる仕組みがある。

省令では、運転者を特定するために必要な情報について「車検証に記載された使用者の氏名または名称、住所」と規定した。

改正法ではこのほか、高速度道路のサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)の利便性向上や機能拡充を図るための整備費用の一部について、高速度道路機構から高速度道路会社に無利子貸付を行えるようにした。電気自動車(EV)の充電施設や自動運転車の駐車場などを想定している。

ひと 松浦良一 会長

北海道自家用自動車協会連合会



社会人としてのスタートは旧北海道拓殖銀行。札幌北口支店長だった1997年に同行の経営破綻に見舞われた。「拓銀の破綻で助けていただいた道民の皆さまへの恩返しとして会長職を全うしていきたい」と話し、感謝の思いで会長の責務を果たしていく考えだ。

国内旅行やインバウンドの回復で交通事故の増加が予想され「最重点で活動しなければいけない」と力を込める。高齢者や子どもの交通事故増加も懸念する。ドライバーも歩行者も「互いに譲り合うことが大切」と強調し、交通安全に対する意識は高い。これまでの経歴で培った豊富な人脈も武器だ。関連団体との連携を図るとともに「交通安全を広い形で、人脈を使って広げていきたい」と意欲的な姿勢をみせる。

座右の銘は、平安時代初期の仏教僧である最澄の「一隅を照らす、これ国の宝なり」。それぞれの持ち場で努力をすることで社会を明るく照らし、国も会社も良い方向に向かうと解釈し信条とする。徹底した現場第一主義を貫き、人との縁を大切にすることに重きを置いている。宴会では「ごようすくごん」を披露して

「プロファイル」まつらら・りょういち 1974年3月早稲田大学商学部卒、旧北海道拓殖銀行入行。98年北洋銀行入行。05年取締役、常務。06年上光証券(現・北洋証券)に移り副社長、07年社長、18年会長などを歴任。21年8月エスバイエス事業協同組合代表理事・理事長、23年5月札幌地区自家用自動車協会会長、6月北海道自動車標板協議会会長。1951年10月生まれ、71歳。

令和5年 飲酒運転根絶!

高校生メッセージコンクール作品募集

「飲酒運転をしない、させない、ゆるさない、そして見逃さない」を道民の合言葉として定着させるため、(公社)北海道交通安全推進委員会は「飲酒運転根絶!高校生メッセージコンクール」の作品を募集しています。100文字程度の高校生らしいメッセージをお寄せください。

「お酒の魅力は、未成年の僕らには分からない。だから、飲める大人の気持ちも分からない。飲酒運転をしよう人の気持ちはもつと分からない。だけど、命を守る大切さは誰でも分かるはず。」



7月18日開催「飲酒運転根絶の日」です! 作品をご紹介します。

北海道知事 賞は北海道富良野高等学校 (当時1年) 藤田 富夢さの作品です。

詳細はこちらから

「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)



「札幌モビリティショー」開催

1924年11月21日 札幌ドームで3日間

2024年1月19日～21日に「札幌モビリティショー2024」が札幌ドームで開催されることが決まった。北海道や北海道新聞社などで組織する初の実行委員会が札幌市内で開かれ、10月の「ジャパンモビリティショー」同様、従来よりも幅広い種類の企業の出展を目指していく方針を確認した。

「札幌モーターショー」から名称を変更した。国内の「モーターショー」はこれまで、日本自動車工業会が主催する「東京モーターショー」が開かれた後、名古屋、大阪市、福岡市、札幌市などで地元企業などが開催してきた。2023～24

年に掛けて開催される今季は、東京が「ジャパンモビリティショー」へと名称を変更し、内容も刷新する。各地のモーターショーでも新たなショーの形を模索していくことになる。9月14日に開かれた札幌モビリティショーの実行委員会でも委員長を務める宮口宏夫北海道新聞社長は「ジャパンモビリティショー」に続き、名古屋、大阪、福岡でもモビリティショーとして新たな形で展開する。札幌もこの潮流に乗る。自動車産業を中心としモビリティ産業の新たな魅力と可能性をアピールし、かつ北海道の地域性を踏まえた内容を道内外に広く発信したい」と意気込

オンデマンド交通実証開始

札幌市2例目カローラ札幌が支援



実証実験開始前に住民たちが試乗

札幌市内で2例目となるオンデマンド交通の実証実験が9月から始まった。路線バスを運行するじょうてつを走るコミュニティバスの代替として、地域住民の移動手段の確保に努めたい考え。実証実験は2年間で、利便性の向上で利用客を増やし、本格運行後も永続的な事業として展開する計画だ。

この地区ではじょうてつが月曜日と木曜日の週2日のみコミュニティバスを運行してきたが、コロナ禍の影響などによる利用者の減少で存続が難しくなっていた。実証実験は市から委託を受け、じょうてつが担



前回2020年の「札幌モーターショー」の様子

みを語った。

自販札幌支店など自動車関連団体も出席した実行委員会の初会合では開催コンセプトや主な展示内容なども決めた。車両や車両関連用品を展示するゾーンなど従来の枠組みによる出展のほか、金融やIT、素材などに関連する企業にも出展を呼びかけていくという。

12年に初開催した「札幌モーターショー」は札幌ドームを会場に2年に一度開催してきた。22年の前回はコロナ禍により中止となったため、モビリティショーへと衣替えする24年は4年ぶりの開催となる。20年開催は3日間で9万5999人が来場した。

ろ。平日の週5日運行し、乗客は乗車30分前までに電話やインターネットで予約すれば利用できる。

乗降場所は住宅地やスーパーマーケットなど39カ所に設け、コミュニティバスの2倍以上に増やした。車両はワンボックスカーで定員8人。すでに70人ほどが利用に必要な登録を済ませたという。運賃は一般350円、小学生と障がいを持つ人は180円、乳幼児無料。70歳以上が割安で利用できる敬老パスも使用可能にした。

カローラ札幌は、アイシンが手掛ける人工知能(AI)を活用した運

タンクローリー対象 不正燃料検査を実施

札幌道税事務所

札幌道税事務所は、札幌市中央区でタンクローリーの不正燃料検査を実施した。不正燃料防止を目的に、2日間で合計22台のタンクローリーの使用燃料を抜き取り、不正燃料は検出されなかった。

同事務所、札幌市中央消防署と北海道運輸局の3機関合同で実施。札幌市中央区内に常置場所を有するタンクローリーを札幌競馬場の駐車場に集めて調査した。灯油や重油などに含まれる識別剤「クマリン」の有無を蛍光比色分析によって確認した。同事務所は「不正燃料は脱税だけでなく、環境破壊の要因になる。絶対に使用してはならない」と呼びかけている。



道税職員による燃料の抜き取り

行システムと同社コールセンターでの予約受付業務の提供などで支援する。カローラ札幌の田中浩至社長は「地域における移動の分野で役に立ちたい。事業として長く続けられるようにすることが前提」と意気込みを語る。

昨年11月にJR手稲駅周辺で開始した実証実験では、チョイソコふじのと同じシステムを採用。1日平均30人以上が利用しているとい

来年1月、自動車保険料値上げ

損保各社が20年1月以来4年ぶり

三井住友海上火災保険、あいおいニッセイ同和損害保険、共栄火災海上保険が2024年1月から自動車保険料(任意)を値上げすることが分かった。東京海上日動火災保険も同じタイミングで保険料を改定する。判明している社の値上げ率は2.5%～3%。コロナ禍の収束で交通量・事故件数が増えていることや、物価高を反映する。一方、損害保険ジャパンは、ビッグモーター(和泉伸二社長、東京都港区)との親密な関係が明らかになっていることなどから、値上げを見送った。

20年1月以来、4年ぶり。保険料率の値上げ率は東京海上日動が2.5%、三井住友海上とあいおいニッセイ同和が3%。共栄火災の値上げ幅は明らかになっていない。

東京海上日動と三井住友海上は、自動車保険金の不正請求があったビッグモーターで修理を行った車すべてで、保険金の不正請求があったと仮定し、その分を保険料率の値上げから差し引いた。どれだけ差し引いたかは明らかになっていない。同社の不正による影響は限定的とみられるが、顧客に対してより透明性を高めるためという。

また、最近の激しい物価上昇の中で、毎年その分をこまめに保険料に反映していった方が、顧客にとっていいのではないかと、判断もあるようだ。ある社では自動車保険の契約の半分は1年契約で、残りは3年契約という。3年契約の場合、今年値上げを反映できないと3年後の料率は一気に高くなり、かえって迷惑な。損保各社はほぼ毎年、保険料の改定を行っている。10年以降で値上げは8回程度、値下げが4回程度あった。

最低賃金引き上げ 企業の対応は7割「賃上げ」

帝国データバンクまとめ

帝国データバンクは、最低賃金の引き上げに伴う企業の対応状況をまとめた。厚生労働省の審議会が2023年度の最低賃金(最賃)の目安を前年度より41円高い時給1002円(全国平均)にすることを決めたことを踏まえ、企業の対応方針を調査した。もともと最賃を上回る賃金を支給している企業も多いが、最賃の引き上げにあらためて「対応する」と回答した企業が8割を超え、具体的な対応策として「賃上げ」を挙げた企業も7割に達した。

8月4～7日に調査し、1040社から有効回答を得た。23年度の最低賃金引き上げを受けて「何らかの対応する」と回答した企業は83.2%で「対応しない」と回答した企業(10.4%)を大きく上回った。「対応する」と回答した企業を業界別でみると、農林水産業が100%、次いで製造業が87.7%、運輸・倉庫業が86.5%と続いた。一方で、

「対応しない」と回答した企業が、多い業界ではその他の20.0%が最多で、次いで不動産業の17.1%、金融業の16.7%など続いた。

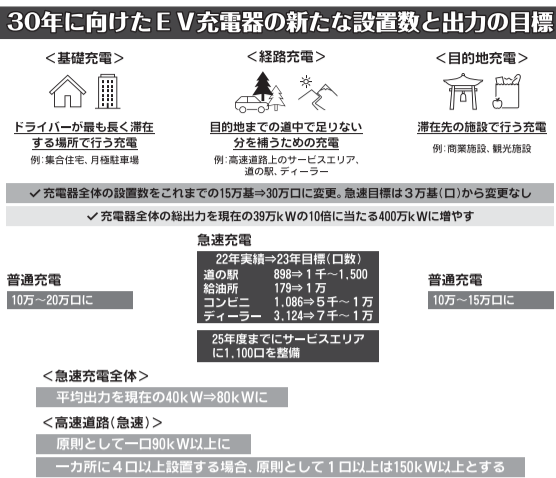
具体的な対応策では「もともと最低賃金よりも高いが、賃上げを行う」と回答した企業が最多で46.5%に上った。次いで「最低賃金よりも低くなるため、賃上げを行わず」と答えた企業が25.0%と続いた。

所得底上げになり良いことだと考える。ただ、対応できない多くの中小企業が廃業・淘汰されるのではないかと懸念した。

帝国データバンクは「(高まる人件費や原材料費、光熱費を適切に商品・サービス価格へ転嫁できる環境の整備や、成長分野への労働移動などを通じた企業の生産性の向上、『年収の壁』是正に向けた制度の見直し)が急がれる」と指摘した。

国内の充電インフラ整備計画「第2ラウンド」へ 政府が新戦略 E V時代のSSSのあり方とは?

日本の充電インフラ整備が「第2ラウンド」に入った。設置数を追う戦略から、高出力や複数口の充電器を優先整備し、電力需給の調整などに備え通信機能も加えていく。世界各国で整備が本格化する充電網だが、特に公共的な性格を帯びることから持続可能性が問われる。電気自



動車(EV)時代のサービスステーション(SSS)のあり方を巡って、模索が続く。
政府は8月末、2030年に向けた充電インフラの新戦略を公表した。従来、掲げていた充電器の整備目標「15万基」を充電口ベースに変え「30万口」へと倍増させた。充電器の総出力という新目標も設定、現在の約10倍に当たる400万kWを目標に据えることとした。

高速道路上に設置する急速充電器は1口当たりの出力を原則90kW以上とし、現在の平均の2倍以上とする。4口以上設置する場合、最低でも1口以上は150kWとするよう求める。交通が集中するサービスエリアなどでの「充電渋滞」を防ぐ狙いだ。「道の駅」や自動車ディーラーなどもそれぞれ設置目標を示した。

こうしてEVユーザーの「利便性」を追求する一方、「充電事業の自立化」「社会全体の負担減」を掲げたことも新戦略の特徴だ。充電事業の自立化に向けてはまず、充電量に応じた従量課金制度を推進する。現在は時間制が主流だが、充電量は外気温や電池の温度、車両特性などに左右され「30分で8割」という目安が形骸化している。このため、従量課金で利用者の納得感を高める。料金体系が乱立して利用者を戸惑わせないように、メーカーや団体で料金制度づくりに入る。

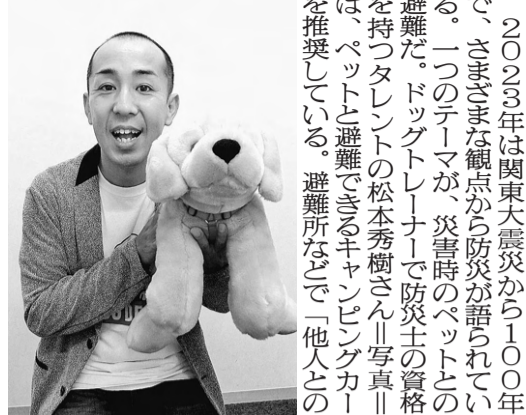
また、充電器に国際標準プロトコル(通信手順)「OCCP」を搭載することを補助要件に加える。満充電情報や機能更新、故障の遠隔対応では、電源構成を再生可能エネルギー重視へシフトする途上にある。このため、電力需給の逼迫時にEVへの充電に利用制限をかけるなどして予期せぬ停電を回避する狙いもある。

海外では、主に自動車メーカーが中心となって充電インフラの整備を進めている。米テスラの「スーパーチャージャー」は米国だけで1万8千基以上あり、フォルクスワーゲン(VW)やBMWグループなどが後を追う。日本勢では、ホンダがゼネラル・モーターズ(GM)などと組んで急速充電網を手がける会社を年内に立ち上げる。

日本では、電力会社主導のeモビリティパワー(eMP/東京都港区)といった充電事業者や、エネオスなどのエネルギー企業が充電事業を手がける。完成車メーカーも系列販売網に充電器を置く。
日本の場合、普通充電器を含めた公共用の設置数は3万基弱。このうち急速充電器は約9千基だ。米国(2・8万基)や韓国(2・1万基)、ドイツ(1・3万基)などに見劣りするが、いずれの国もEVの保有比率は1~4%に過ぎず、0・6%の日本を含め、充電網の整備はこれからが正念場と言える。

「ごねごね」いろいろ時も一緒

タレント・防災士の松本秀樹さん「ペット愛好家はキャンピングカーを」



2023年は関東大震災から100年で、さまざまな観点から防災が語られている。一つのテーマが、災害時のペットとの避難だ。ドッグトレーナーで防災士の資格を持つタレントの松本秀樹さん(写真)は、ペットと避難できるキャンピングカーを推奨している。避難所などで「他人との

トラブルを避けられるほか、必要な荷物も運べる」とアドバイスする。これから自動車を買おうというペット愛好家にとって、選択肢の一つになりそうだ。
高齢化やコロナ禍を経て、ペットを飼う家庭が増えている。飼い主にとっては家族同然だ。東日本大震災では置き去りにされたペットもいて、環境省は飼い主の自己責任の下でペットを連れて避難する「同行避難」を推奨している。ただ、「ルール」のようなものはないのが実情だ。

災害時にペットとともに避難所に身を寄せる場合、問題となるのは①人をおかむ②吠える③排泄物のおい③の3点だ。多くの人とスペースを共有する避難所では、トラブルの原因になりかねない。

一方、キャンピングカーは「個室」であり、ペットと他の人との接点を減らせる。電源も確保できるほか、人やペットの食料や水も容易に運べて保管しやすい。ペットにとっても、車の中は飼い主のにおいもあるため、安心できる環境という。

こうした特徴から、松本さんは、ペットを飼っている人にファーストカー(最初に買う車)としてキャンピングカーを勧めたい。特に、「最近のモデルは、電源や装備なども相当充実している」と評価しており、「小型のものもあるし改造もできる」と、ペットとの避難におけるキャンピングカーの有用性を指摘する。さらに、「車で避難するとエコノミー症候群になるので、災害避難はダメ」というイメージが定着しているが、それを払拭(ふっしょく)したい」としている。

さまざまな自然災害の中でも、「台風時は数日前から分かるので、キャンピングカーの避難に適している」という。また、

「最近の若者はクルマに興味がないというが、防災力アップという観点からクルマを考えてもいいのでは」とも訴える。
日本RV協会(JRVA、荒木賢治会長)がまとめた「キャンピングカー白書2023」によると、ユーザーのほとんどが災害時にキャンピングカーが役立つとみている。JRVAが認定する「RVパーク」などのオートキャンプ場が、いざというときに防災拠点として有効だと考えているユーザーが多いことも明らかになった。

松本さんは9月2日に東京都港区で行われた防災イベント(協力)あいおいニッセイ同和損害保険)で、ペットとの避難について講演した。用意しておくものとしてパリアケネル(犬を持ち運びできるケース)、狂犬病予防注射接種済証、おいがもれないビニール袋などを挙げた。また、ペットとく離れたために、マイククロップを埋め込むことやペットと家族で映った写真も携帯したほうがいいとも指摘した。



「常に感じるのは、現場が大事だということ」と話すのは、スバルの大崎篤社長。6月に社長に就任したが、これまで多くの部門に携わってきた経験から導き出した答えだ。スバル系列ディーラーの整備士らを前に「難問解決のヒントはいつも現場から得た。その思いは、これからは変わらない」と現場主義を強調。「常に皆さんが働く現場に寄り添い、一緒に働いていきたい」と決意を新たに示す。

同社の2018~25年の中期経営ビジョンでは、主要な取り組みの一つとして「品質改革」を掲げている。同社の車を継続して利用し、買い替え時に、また買いたいと思ってもうためには「新しく特別なことを始めるのではなく、品質面で期待に応え、さらに期待を上回り続けられるように目指すことが大切」と、社内やディーラーを鼓舞している。

「ジャパンモビリティショー2023」 出展社は過去最多の400超 多様な企画で新たなショー実現

日本自動車工業会(自工会、豊田章男会長)は、10月に開催する「ジャパンモビリティショー2023」の出展状況や企画内容を発表した。モビリティとさまざまな産業によるコラボレーションやモビリティの体験を通じて新たなショーを実現する。出展者数は400者以上と過去最多(19年は192者)だ。自動車メーカーでは、ソニーホンダモビリティとBYDが初めて出展する。

国内メーカーは二輪車を含めて16社、海外メーカーはメルセデス・ベッツとBMW、BYDの3社。このほか自動車部品メーカー、次世代モビリティ関連の企業や団体、スタートアップなどが出展する。過去最多の出展者数について、自工会モーターショー委員会の長田准委員長は「モビリティ業界を広げるには、自動車関連や経団連のモビリティ委員会などに加え、スタートアップの力も必要で、色んな企業に相談して共感してもらった」と語った。

主催者プログラムの「東京フューチャーツアー」には、現時点でNTTやパナソニックなど140社が参加する。モビリティ業界を広げるには、自動車関連や経団連のモビリティ委員会などに加え、スタートアップの力も必要で、色んな企業に相談して共感してもらった」と語った。



夏休みに数百年ぶりの旅行を検討したが、断念した。家族の予定を確認し、この週末なら...というところまでは良かったが、空いている宿が少なく、あってもあまりに高いが、新たな問題も引き起こしている。上回った。このうち、宿泊費の伸びが顕著なことからも裏付けられる。為替も円安が続いている。外国人にとって日本は割安に旅行できる先となっており、当面は訪日者が増える傾向に変わりはないだろう。国内経済にプラスであることには間違いなく、「オーバーツーリズム」という新たな問題も引き起こしている。すでに観光地はパンク気味。公共交通機関も混雑し、地元住民が利用できないケースも出ている。政府は対策会議を立ち上げ、課題解決に乗り出した。いかに経済効果があっても、国民の生活に支障を来せば本末転倒だ。人々の暮らしを守りつつ、景気浮揚につながる施策を改造内閣に期待したい。