

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005-0003)
電話 (011)721-4578

「タイヤ点検の徹底を」

相次ぐ脱落 点検の重要性訴え

国土交通省

タイヤ脱落事故の続発を踏まえ、国土交通省は、自動車関連事業者や一般ドライバーに向けて、タイヤ点検の励行を改めて呼びかけた。今年4～11月累計の大型車のタイヤ脱落事故発生件数が前年並みで推移していることに加え、冬用タイヤに交換する冬季に入ってから、大型車に限らず乗用車でもタイヤ脱落事故が目立つようになった。国土交通省は、タイヤ脱着後や運転前に増し締めを徹底するなど、点検の重要性を啓発し、事故防止につなげたい考えだ。



大型車のタイヤは1本100kg近くあり、ぶつかると致命傷にもなりかねない(国土交通省のYouTubeチャンネルより)

年度に発生した大型車のタイヤ脱落事故の約6割が、冬用タイヤなどに交換後に発生したことがわかってい。主な発生原因は、規定の締付トルクで締め付けられていないなど「タイヤ交換時の作業不備」や、増し締めが行われていないなど「タイヤ交換後の保守管理の不備」の2点に大きく集約される。

また、事故を起こした車両のタイヤ交換時期は11月に集中し、交換後1カ月以内に脱落が起きている。短期間に冬用タイヤの交換作業が集中することで、作業時間の制約が生

ヤ脱落事故発生件数は、前年同期比1件減の53件(速報値)で前年並みで推移している。例年、11月から3月にかけて事故が増えることから、運送事業者などは従来にも増して点検の徹底が求められる。

11、12月には鳥根県と青森県で走行中の大型車からタイヤが脱落し、道路の近くにいた作業員や歩行者が死傷する事故が相次いだ。北海道でも12月、走行中のトラックや軽乗用車からタイヤが外れて、周囲の歩行者や車両に衝突する事故が起きている。

国土交通省では、大型車のタイヤ脱落事故防止対策の一環として、同省のウェブサイト上で事業者やユーザー向けにタイヤ脱着作業のポイントをテキストや動画などで紹介している。



年頭所感 北海道警察本部 交通部長 奥村耕治

明けましておめでとうございます。令和6年の新春を迎え、謹んで年頭の御挨拶を申し上げます。旧年中は長かったコロナ禍をようやく抜け、社会活動が活発化する中、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する、御支援、御協力を賜りましたことに、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こととあります。

更には、本紙を通じて、安全運転サポート車など、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、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こととあり、深く感謝を申し上げます。

さて、昨年、道内において交通事故が、前年より16人多い1311人となったところであり、交通事故により、多くの尊い命が犠牲となつてい。故、さらには、コロナ禍が収束したことにより、インバウンドや国内旅

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、その社会的機運は確実に前進しているものと認識しておりますが、今後とも、皆様方と連携した交通安全への取組が必要であると考えております。

昨年中の重大事故を見ますと、6月には八雲町において、トラックと高速バスの正面衝突により5人の方が亡くなる事故や、11月には札幌市西区において、走行中の車両からタイヤが外れ歩行中の女児に衝突するといった大変痛ましい事故が発生いたしました。

これらから厳冬期を迎えスリップ等による重大交通事故の発生や、飲送迎に伴う飲酒運転に起因する事故、さらには、コロナ禍が収束したことにより、インバウンドや国内旅

北海道内自動車関連団体 交通安全啓発活動を実施

飲酒運転根絶！高校生メッセージコン

交通事故根絶に向け、北海道内の自動車関連団体が、交通安全啓発活動に取り組んでいる。今年夏には、小樽市の海水浴場「おたるドリームビーチ」付近で飲酒運転の自動車にはねられ、女性4人が死傷した事故から10年を迎える。お酒を飲まない高校生の視点から、飲酒運転ゼロを目指すメッセージを発信するなど、ドライバーと歩行者の安全意識を醸成していく考えだ。



伝達式で表彰状を受け取る繁田佳志さん(左)

2023年度の「飲酒運転根絶！高校生メッセージコンクール」(北海道交通安全推進委員会主催)で、砂川高1年の繁田佳志さんが最優秀の北海道知事に輝いた。今年7～10月、飲酒運転撲滅を目指して道内の高校生を対象にメッセージを募集。19校から計1037点が寄せられ、道知事賞のほか、道教育委員会教育長賞や道警本部長賞などに8点

が選ばれた。繁田さんの作品は「あなたが飲酒運転することで、輝かしい未来のあった命は無惨にも散ってしまう。あなたは自覚しなければならぬ。自分が握っているのは、車のハンドルだけでなく、人の命であるということ」。12月19日に同校で行われた伝達式では、道の箱崎和好交通安全担当課長が繁田さんに表彰状を授与した。作品は昨年12月から今年1月にかけて、道内民放ラジオなどで読み上げられたほか、関係団体のホームページやSNSなどでも活用される。

一方、児童の交通安全に役立ててもらおうと、札幌地区自家用自動車協会(松浦良一会長)は、小樽市内の幼稚園6カ所に交通安全啓発グッズを寄贈した。同協会の辻澤英隆専務と北海道交通安全推進委員会の甲谷恵筆頭副会長が12月19日、いなほ幼稚園を訪れ、色鉛筆とぬりえ110セットなどを伊井千香子園長に手渡した。

伊井園長は「これからは道が悪くなる。登園時や冬休み中などに交通事故に遭わないよう活用していきたい」と感謝の気持ちを語った。長橋幼稚園、小樽交通安全啓発グッズの寄贈式に参加した(左から)辻澤専務、伊井園長、甲谷筆頭副会長

バードビュー

今年は、これまでの曖昧な境界線に、ある程度、線引きがなされるかもしれない。これは国境紛争の話ではない。電話、メールの「つながる権利」、「つながらない権利」という労働問題の境界線である。便利な通信手段であるが故に、ついつい勤務時間の境界線を越えてしまう。要は24時間つながることが「24時間戦えますか」という事態に成りかねないからだ。

こうなる境界線を決めた方がいい。管理側から杓子定規ではという意見もあるだろうが、むしろ曖昧になりやすい良識に頼るより、正式に境界線を決めた方が業務効率化を図りやすいだろう。

軽自動車も電子車検証へ

車検証閲覧アプリの 新バージョンも配信 1月4日から交付

国土交通省は、軽自動車の自動車検査証(車検証)を電子化し、1月4日から交付を始めた。昨年1月に先行して導入した登録車と小型二輪車に続くもので、軽自動車でも継続検査(車検)に関する手続きを簡略化することが可能となる。専用アプリ「記録等事務代行」の委託を受けた整備事業者は、OSS申請によるリケーショントップで整備事業者やユーザーの利便性向上も図る。電子車検証の導入を通じ「自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)」の普及につなげる。

従来の紙の車検証(A4サイズ)から大きさや様式が変わる。電子車検証はA6サイズ相当の厚紙にICタグを貼付したもの。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。整備事業者やユーザーがICタグに記録された有効期間などの車検証情報を確認するためには、国交省が配信している「車検証閲覧アプリ」を自前のパソコンやスマートフォンで確認できる。

30年度に3倍の600人

半導体関連の技術系人材

北海道経済

半導体産業に関連する企業や教育機関など53機関が参画する「北海道半導体人材育成等推進協議会」が、活動の中間報告を行った。道内の半導体関連企業を対象に実施した2030年度の採用希望人数(技術職)は、23年度の道内実績の3倍にあたる600人になると試算。教育機関と連携した体験授業や講義などで、理系人材の創出に取り組む方針を示した。

採用希望数調査は、道内の半導体関連企業にヒアリングしたほか、今後立地が見込まれる企業も含めて試算した。25年には今年度実績の2.3倍にあたる450人、30年には3倍の600人まで増加することが分かった。

協議会の席上、北海道大学の山口淳二副学長は、「道内の人材ニーズを踏まえ、人材の『地産地消』に取り組むだけでなく、世界で活躍する理系人材の輩出に向けて取り組みたい」と話した。

また、協議会では道内半導体産業のサプライチェーンマップを作成し、23年度内に取りまとめる。24年2月には発注側企業である半導体メーカーとのビジネスマッチングイベントを実施する。

現場探信

BMWのオリバー・ツイプセC EO(最高経営責任者)が来日した際、一部メディアに語った内容が興味深い。「電気自動車(EV)は、急激なEV化への警鐘を鳴らした。搭載電池の価格上昇に伴う車両の高価格化から、自動車購入の意向次第のはずだ。」

入が富裕層に限られる未来を懸念している。

電動化にひた走る欧州メーカーで、異色の良識派経営トップの発言だ。道路事情、インフラなど国や地域ごとの特徴が大きい現状で、EVだけを絶対視するのは無理がある。そもそもトヨタ自動車、豊田章男会長が言及するよう、どの車を選択するかはユーザーの意向次第のはずだ。

持続可能な物流構築へ

「官民連携で挑む」商習慣見直しや効率化で2024年問題

トラックドライバーに対する時間外労働の上限規制が4月1日から適用されることなどで、輸送能力不足が懸念される「物流の2024年問題」。政府は、物流全体の効率化や生産性向上などの取り組みを加速させる政策パッケージを打ち出して各施策を順次展開し、荷主企業や物流事業者など民間企業も歩調を合わせ対策に乗り出し始めている。持続可能な物流の構築実現に向けた官民連携の挑戦が始まった。

政府は昨年6月、①商習慣の見直し②物流の効率化③荷主・消費者の行動変容を3本柱とした「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。同10月には緊急的に取り組むべき対策を具体化し、できるものから対応を進めている。

多重下請け構造は正のための運送体制の可視化の義務付けなど、適正な運賃收受を図る措置や、荷主に荷待ち時間削減などの取り組みを義務付ける措置などについて、次期通常国会での法制化を目指す。

自動車メーカーと関連業界団体も対策を急いでいる。1月1日付で、自動車メーカーの片山正則会長がトップとなった日本自動車工業会は、政府が定めたガイドラインを踏まえ、物流の適正化・生産性の向上に向けた「自主行動計画」を策定し、昨年12月に公表した。

荷待ち時間の短縮や運送契約の最適化など全業界共通の対策に加え、会員企業同士や部品メーカー、部品販社の連携による共同輸送を推進する方針を盛り込んだ。生産部品、完成車、補給部品それぞれの物流を効率化して、ドライバー不足の緩和につなげる。

日野自動車系のネクスト・ロジスティクス・ジャパン(NLJ、東京都新宿区)は昨年7月、全高4.1mのダブル連結トラックによる異業種間の混載輸送を開始。1台で大型トラック2.5台分の輸送を行っている。

形状や重量が異なる荷物を積み込める。N・LJのダブル連結トラック



むための最適な組み合わせや配車の策定は、量子コンピューターを使った独自の情報処理システム「ネロス」で行い、従来は人の手で約2時間を要した作業時間を約40秒に大幅短縮させた。混載輸送による平均積載率は業界平均のほぼ倍となる65%、最大で89%にまで引き上げた。

モーターシフトも広がりがつつある。スズキは昨年4月に補修用品の鉄道輸送用に313コンテナを導入した。2割だった鉄道輸送比率を4割にまで向上し、ドライバー不足の対策につなげる狙いだ。

豊田合成の物流子会社T・Gロジスティクス(愛知県一宮市)は、荷量の変動に合わせた輸送計画の立案や現場の声を反映した輸送用の「通い箱」を提案。箱の充填率を上げるため、空きスペースを軽減できる2段式の仕切りを設けたのが特徴だ。仕入れ先にも提案することで、グループ全体で輸送の最適化の実現につなげる。

商用車のメンテナンスを担う新車ディーラーや整備事業者は、運送事業者に対して従来以上に迅速な入庫対応が求められるようになる見通しだ。商用車を取り扱うある整備事業者は「24年4月以降の入庫対応については、すでに複数の事業者から相談を受けている」と話す。「入庫時間の圧縮は容易ではない。予防整備を丹念に実施して、1回ごとの時間を減らす方法などで対応するしかない」と頭を悩ます。

トラックドライバーの長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業者による努力だけでは見直すことが難しいものもある。東京労働局と東京運輸支局は昨年11月、働き方改革に積極的に取り組む運送事業者を対象に「ベストプラクティス企業」への職場訪問を実施。NLJとユニネットランス(愛知県豊田市)の関係者から取り組み内容などを聞き取り、好事例を官民で共有・横展開することに力を入れている。

「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
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)



「実車率」は8割以上

札幌での実証運行開始から1年

アイシン「デマンドバス」の実証運行を北海道札幌市が初めてから1年が経った。乗客を乗せて走る割合を示す「実車率」は8割以上を保ち、地域住民の足として活躍する。ただ、運行の妨げとなるのが雪。1月になると子どもや背丈ほどの雪が積もることも珍しくない札幌では、停留所の雪かきもひと苦労だが「デマンドバスシステムを提供するアイシンの提案で冬を無事に乗り切れそうだ。

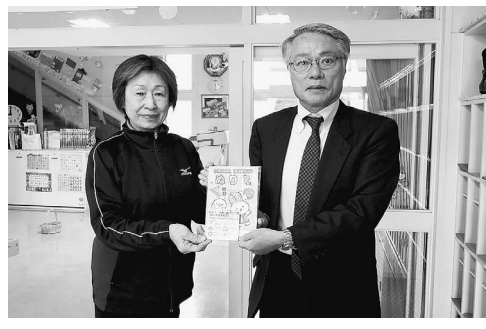
札幌市は、JR手稲駅周辺の民間バス路線の廃止に伴い、2022年11月にアイシンのオンデマンド交通サービス「チョイソコ」を導入した。

幼稚園に交通安全グッズ寄贈

札幌地区自家用自動車協会

札幌地区自家用自動車協会（松浦良一会長）は、千歳・恵庭市内の幼稚園児約800人に、交通安全について学べるぬりえと色鉛筆のセットを寄贈した。

地域貢献の一環で、同協会の辻澤英隆専務ら3人が千歳市の認定こども園ぐるみ幼稚園を訪ね、辻澤専務が同園の伊藤由紀子園長にぬりえと色鉛筆のセットを手渡した。伊藤園長は「自由遊びの時間でお絵かきに使って、子どもたちが交通安全を楽しくながら学べる手助けをしてくださると感謝の意を表した。千歳市の青葉幼稚園、つくし幼稚園、恵



伊藤園長にぬりえと色鉛筆のセットを贈る辻澤専務

アイシンが持つノウハウの一つが、地域のごみを集める「ごみステーション」を停留所（乗降地点）として活用すること。手稲区内の乗降地点、44カ所のうち、約30カ所がごみステーション付近にある。除雪車が入らない生活道路でも、ごみステーションには毎日のようにゴミ収集車が来るため、住民や町内会が自主的に雪かきを行う。まさに一石二鳥というわけだ。

アイシンや市の担当者は、①広いスペースがあり、安全性や視認性に優れる②設置数が多く、住宅からも近い③住民が場所を特定しやすい④停留所の案内を貼るだけで運用できる⑤といった利点も挙げていた。

車両の運行を手がける東邦交通の今井社長は「住民の協力で地域の公共交通体系が維持できている好事例だ」と話す。降雪地域におけるデマンド交通のモデルケースになる可能性を示唆する。

札幌市内では、この他にも南区藤野地区でバス会社のじょうてつが始めた「チョイソコふじのる」の実証が進む。アイシンによると、道内の他自治体でも採用を検討する動きがあるという。全国では今年度末までに全国80地域にまで増える見通し。今後も、実証地域によってさまざまな運行ノウハウが蓄積されていくと見られる。

障害者施設に大型暖房機

自動車総連が寄贈

全日本自動車産業労働組合総連合会（自動車総連、金子晃浩会長）は、札幌市東区の障がい者就労支援施設「D・Factory」に、業務用のジェットヒーター（大型暖房機）や作業着、工具類などを寄贈した。施設では、車の整備作業を通じて障がい者の自立支援に取り組みしており、利用者が安全・安心に作業できるよう、冬場の工場に役立つ物品を提供した。

自動車総連が毎年取り組む福祉貢献活動の一環で、北海道地方協議会の代表者が施設を訪問し、利用者へ目録を手渡した。北海道地方協会の坂兼輔議長は「同じ自動車整備に携わる仲間として、これから共に活動を発展させていきたい」と話し、施設の利用者を励ました。

施設の責任者である花田則貴氏は「



きれいに除雪された「ごみステーション」の停留所

「利用者全員が将来、自動車整備士など車に関わる仕事をしたい」と強く思っている。工場は冬場がとてつもなく、いただいた物品は大変ありがたかった。これでまた夢に近づくと感謝の言葉を述べた。

北海道で唯一、自動車整備部門を持つ就労継続支援B型事業所「D・Factory」は、2021年に設立。社会医療法人豊生会グループのNPO法人「ニルスの会」が運営する。豊生会グループは、デイサービスや訪問介護などの車両を120台所有しており、同施設が整備や一般点検などを担っている。

21年10月には車検にも対応する認証工場を取得。現在は国家2級整備士の資格を持つ職業指導員の下、利用者11人が自立した社会生活を目指し、工場で汗を流している。

特定整備制度の緊急アンケート実施

認証工場3割の取得率に危機感

北海道運輸局は、電子制御装置整備の認証を取得していない整備事業者を対象に緊急のアンケート調査を実施すると発表した。認証工場の取得率が30・3%（2023年12月末時点）と低調に推移していることを踏まえ、認証を取得していない理由などを個別に調査し、今後の対応を検討する。

自動車ブレーキなど先進運転支援システムを整備する事業者は、認証取得を義務付ける「特定整備制度」は3月末で4年間の猶予期間が終了する。ただ、道内で電子認証を取得している認証工場は726件（指定工場除く）と全体の3割にとどまっている。現状のままでは4月以降、先

府レベル4普及へ都道府県で会議体

政 自動運転 移動サービス 地域固有の課題解決

デジタル庁は、25年度をめぐって国内の約50カ所から各都道府県に「レベル4モビリティ・地域コミッティ（仮称）」を設ける。25年度をめぐって国内の約50カ所から各都道府県に「レベル4モビリティ・地域コミッティ（仮称）」を設ける。25年度をめぐって国内の約50カ所から各都道府県に「レベル4モビリティ・地域コミッティ（仮称）」を設ける。

デジタル庁は、25年度をめぐって国内の約50カ所から各都道府県に「レベル4モビリティ・地域コミッティ（仮称）」を設ける。25年度をめぐって国内の約50カ所から各都道府県に「レベル4モビリティ・地域コミッティ（仮称）」を設ける。



Hondaは2026年初頭に都内で自動運転タクシーサービス開始を目指している

「この状況を踏まえ、道運輸局は独自の調査で、課題を改めて洗い出すことを決めた。アンケートの実施期間は1月16日から2月9日までで、電子認証を申請していない道内の1533工場が対象。事業所ごとアンケート用紙を郵送するほか、道運輸局のホームページからも回答できるようにする。道運輸局の自動車技術安全部は「（取得率の低さは）由々しき事態。事業者の実情を把握し、適正な制度運営につなげていきたい」としている。

2030年までの日本の旧型車が人気

2030年までの日本の旧型車が人気だ。旧型車が多数登場するコミックや海外映画の影響もあるだろうが、自動車メーカー、ディーラーがレストアや絶版になった補修部品の再販を行うようになり、旧型車を目指す機会が増えたことも人気の一因だろう。

◆日本でメーカーなどが旧型車の「再生支援」を本格化したのはいつ頃か。それは2010年代半ば以降という印象を持つ。◆現存数が限られる旧型車の補修部品の生産や在庫は、なかなか採算を確保しにくいだろう。しかし、少子高齢化にともない中期の自動車市場の縮小が懸念される中、愛好家や若者など、旧型車に興味を持つ人との接点づくりは必ずプラスになる。◆こうした経営的な視点も入り、旧型車関連のビジネスが活発になったはず。いずれにしても、欧米に遅れているとの指摘が多い、古い車を大切にしようという一つの自動車文化の重要性に国内各社も気付いたことを、車好きとしてうれしく思う。◆その一方、日本の自動車税制では、登録13年超の車両は排ガス性能が劣るなどの理由で税金が割増される。ドイツでは30年超の旧型車は歴史的遺産として認められ、税金が軽減されるのに、日本は、まだ自動車文化が未熟なのだ。これをしっかりと根付かせるよう、自動車業界の努力を期待する。

頭に都内で自動運転タクシーサービスを開始を目指すHondaとゼネラル・モーターズ（GM）、GMクルーズの取り組みを後押しするのが狙いだ。道路交通法や道路運送車両法など、関連法令に基づく審査手続きの透明性・公平性の確保などを検討する。

中央、地方の両コミッティともに経産省、国交省、警察庁など関係省庁が参画する。情報共有や課題解決に向けた検討で連携を図ること、迅速な意思決定や政策立案などにつながる。政府の規制改革推進会議もこうした検討状況を確認し、必要に応じて関係省庁に説明を求めると見られる。

「この状況を踏まえ、道運輸局は独自の調査で、課題を改めて洗い出すことを決めた。アンケートの実施期間は1月16日から2月9日までで、電子認証を申請していない道内の1533工場が対象。事業所ごとアンケート用紙を郵送するほか、道運輸局のホームページからも回答できるようにする。道運輸局の自動車技術安全部は「（取得率の低さは）由々しき事態。事業者の実情を把握し、適正な制度運営につなげていきたい」としている。

二七〇地区

車両・乗務員受け入れ

東京と冬期タクシー不足解消へ実証

海外からのスキー客でにぎわう北海道二七〇地区で、東京および札幌のタクシー車両と乗務員を3カ月間受け入れる全国初の実証事業がスタートした。関係者からは「冬場のタクシー不足解消につながる」と期待の声が上がる一方、本格的な運行を実現するためには、収入の高い都市部のドライバーを呼び込む「安定した給与」の確保がカギを握る。配車のアプリシステムを提供するGO（東京都港区）の中島社長も「乗務員一人ひとりの経済性をしっかりと検証していきたい」と話す。

12月11日から試験運行が始まった二七〇地区の実証試験。観光客の著しい増加でタクシーの需給が逼迫する冬季（12〜3月）の交通課題を解決しようと、倶知安町と二七〇町、北海道ハイヤー協会（今井一彦会長）、全国ハイヤー・タクシー連

合会（川鍋一朗会長）が連携し、計8社11台、25人のドライバーが「応援隊」として派遣された。事業には国交省も協力。道路運送法の例外規定の一つ「営業区域外旅客運送」の仕組みを活用した全国でも珍しい取り組みだ。

課題の一つが、会社や地域によって異なる乗務員の給与水準だ。ドライバー不足を背景に、東京や札幌などの都市部では乗務員1人当たりの手取り賃金が上昇傾向にある。稼げる地域からいかにして地方にドライバーを呼び込むかは、事業の継続性を判断する上でも重要な要素となる。

運行開始から1週間後に倶知安町で行われた会見で、GOの中島会長は「二七〇で働きたいと思える一定の経済性を確保することが重要」との認識を示した上で「1日にお客さまを20回以上乗せることで経済性が生まれる。このテスト期間中そこには到達している」と述べ、一定の成果が出ていることを強調した。札幌から派遣された男性ドライバーは「移動距離が長く、札幌圏よりも1回当たりの運賃が高い」と説明。一方で、東京から来た24歳の乗務員は「スノーボードが好きで迷いなく決めた。収入よりも経験」と話し、給料以上にリゾート地で働くことの魅力を語った。



東京の「足立」ナンバーで雪道を走る日本交通の車両

札幌トヨタ

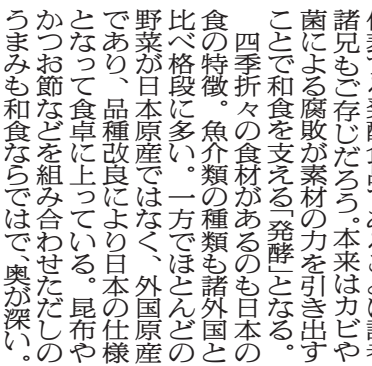
24年からカーボンニュートラル天然ガス

札幌トヨタは、北海道ガスの「カーボンニュートラル天然ガス」を札幌市内と近郊の12拠点到2024年1月から導入すると発表した。カーボンオフセットしたエネルギーを使用することで、二酸化炭素（CO₂）排出量を年間520ト削減する。

CO₂排出実質ゼロとみなす天然ガスの供給契約を北海道ガスと結んだ。同社が運営する拠点のうち、都市ガスを利用するトヨタ店舗やレクサス店舗、自身寮など12拠点をカーボンニュートラル（温室効果ガス排出実質ゼロ）の天然ガスを利用する。同社によると年間削減量520トは、小型ガソリン車約3500台が1年間に1万キロ走行したCO₂排出

量に相当するといふ。同社は、CO₂排出削減に向けた取り組みを積極化している。9月には北海道電力などと「オフサイトPPA（電力購入契約）」を結び、24年秋から太陽光発電による電力を新車販売店舗など35拠点で使用すると発表。年間約3000トのCO₂排出を減らす。自動車ディーラーがオフサイトPPAを本格導入するのは全国で初めてとみられている。また洋上風力発電が稼働する石狩市など地元自治体と連携した脱炭素活動も展開していく方針だ。

同社は「50年のカーボンニュートラルに向けた、トヨタが目指す『ライフサイクルCO₂ゼロ』の実現へ大きく前進する」としている。



「今回の企画は食事とドライブを同時に楽しめるもの」と話すのは、料理研究家のコウケンテツさん。日産の自動車が発売したミニバン「セレナ」専用の弁当を監修した。メニューの開発では、料理を食べやすい一口サイズにすることにこだわった。セレナは特定の条件下ならば手放し状態で運転できる機能が作動する。このため片手で食べられる料理ならば、運転手もシエアしやすい。運転手も乗員と一緒に食事を楽しんでもいいという、料理研究家としての思いを込めた。

弁当には、料理に用いた食材の産地を巡るガイドブックが付いている。「ドライブと産地、弁当をつなげた新しい企画で、わくわくする素敵な試み」と、笑顔をみせた。

また、通常運賃に900円を上乗せし、乗務員の滞在費や車両の保険費用などに充てる。宿舎も町が用意するなど、官民一体となって取り組みを後押ししている。

季節ごとに「繁閑差」の大きい観光地を抱える自治体は、北海道のみならず全国各地に点在する。関係者は他地区から応援隊を受け入れる二七〇の取り組みが、全国のモデルとなることに期待を寄せる。

実証事業には、国が来年4月に限定解禁する「ライドシェア」の動きをけん制する狙いもある。道ハイヤー協会の今井会長は「二七〇からライドシェアが広まるとはいけない。だからこそ、自治体と連携した一つのモデルをここで作りたい」と、実証試験の意義を強調する。

腐敗に付加価値が付けば発酵。国立科学博物館で開催中の和食をテーマとした特別展に足を運んだ。日本酒やしょうゆ、みそ、納豆は日本を代表する発酵食品であることは読者諸兄も存じだろう。本来はカビや菌による腐敗が素材の力を引き出すことで和食を支える「発酵」となる。四季折々の食材があるのも日本の食の特徴。魚介類の種類も諸外国と比べ格段に多い。一方でほとんどの野菜が日本産ではなく、外国産であり、品種改良により日本の仕様となつて食卓に上っている。昆布やかつお節などを組み合わせただしのうちまみれ和食ならは、奥が深い。

下がっているなんて信じられない」と近年の風潮を嘆いた。わが家の自家用車の歴史はセダンともにあっただいって良い。「コロナ」に始まり、「マークII」を経て、マークXへ。「コロナはクルマに無関心です」と中古車に乗ってきた父が、結婚のため初めて買った新車だ。その父も現在は「iQ」の中古車に変更し、セダンに別れを告げている。

時代とともに人気が変化するのは仕方ないことではあるが、寂しさも覚える。幼少の頃、父はコロナに筆を語った後、母は「セダンの人気が損保大手4社による法人向け共同保険の事前価格調整（カルテル）問題で、金融庁は昨年12月26日、4社に保険業法に基づく行政処分「業務改善命令」を出した。業務改善計画について1月末までに中間的な検討状況を、2月29日までに最終的な報告の提出を求め、経営責任の明確化も盛り込むように求めている。複数の損保大手に一斉に行政処分が出されたのは2007年の「不払い問題」以来。

4社は東京海上日動火災保険、損害保険ジャパン、三井住友海上火災保険、あいおいニッセイ同和損害保険。金融庁は4社には少なくとも過去5年間にわたる調査を指示。各社は全営業部店向けのアンケート調査は過去7年までさかのぼり実施した。

まとめた金融庁によると、価格調整は576の取引先（企業、団体、自治体など）で行われ、今後さらに調査を続けるため、増減する可能性もあるという。

価格調整は、損保各社の企業営業部門を中心に広く行われていたという。幹事会社の立場やシェアなど現状を維持したために価格調整を行ったのが50%、他社から打診があり応じたというのが39%あった。

価格調整の背景として、2010年代後半から自然災害の頻発・激甚化で業界全体として火災保険の大幅な赤字が常態化したことが最も大きな要因になっていたと分析している。

576の取引先で判明

管理職の半数近くが認識 背景に火災保険の大幅赤字

長以上が認識していなかったものは53%だった。一方、課長が認識していたのが35%、課長に加えて部長まで認識していたのが6%あった。さらに課長の指示があったのが2%、課長が自ら関わっていたのが4%あった。前任者から書面または口頭での引継ぎがあったのが41%、違法法たは不適切と認識していたのも33%だった。

また、2000年代以降に損保の経営統合が続き、コスモ石油、JERA（東京都中央区）、エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC、東京都港区）、シャープ（堺市堺区）に関わるものとなっている。

この問題については、公正取引委員会も12月19日に独禁法違反容疑で4社などに立ち入り検査を実施した。対象案件は6つの企業（グループ含む）・自治体・団体に対する共同保険など。東京都、京成電鉄、コスモエネルギーホールディングス・JERA（東京都中央区）、エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC、東京都港区）、シャープ（堺市堺区）に関わるものとなっている。

金融庁によると、個別案件の価格調整の違法性の判定については、最終的には公正取引委員会が行うとしている。

火災保険料の値上げは企業との交渉が難しく、市場自体も広がらず新規契約も難しいことから、一定の保険料を維持するため各社で調整することになった。特に2017〜20年に価格調整の件数が増えた。管理職である課長以上が認識してなかったものは53%だった。一方、課長が認識していたのが35%、課長に加えて部長まで認識していたのが6%あった。さらに課長の指示があったのが2%、課長が自ら関わっていたのが4%あった。前任者から書面または口頭での引継ぎがあったのが41%、違法法たは不適切と認識していたのも33%だった。

また、2000年代以降に損保の経営統合が続き、コスモ石油、JERA（東京都中央区）、エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC、東京都港区）、シャープ（堺市堺区）に関わるものとなっている。

金融庁によると、個別案件の価格調整の違法性の判定については、最終的には公正取引委員会が行うとしている。

正月に帰省すると、母がトヨタ自動車の「カローラツーリング」のカタログを見せてきた。愛車の「マークX」は購入からすでに約15年が経ち、走行距離は16万キロ近くに達している。洗車を手伝いながら「まだ乗れるのでは」と感じたが、2024年が車検の年であることもあり、買い替えを検討しているようだ。

カローラツーリングに感じる魅力を語った後、母は「セダンの人気が下がっているなんて信じられない」と近年の風潮を嘆いた。わが家の自家用車の歴史はセダンともにあっただいって良い。「コロナ」に始まり、「マークII」を経て、マークXへ。「コロナはクルマに無関心です」と中古車に乗ってきた父が、結婚のため初めて買った新車だ。その父も現在は「iQ」の中古車に変更し、セダンに別れを告げている。

時代とともに人気が変化するのは仕方ないことではあるが、寂しさも覚える。幼少の頃、父はコロナに筆を語った後、母は「セダンの人気が下がっているなんて信じられない」と近年の風潮を嘆いた。わが家の自家用車の歴史はセダンともにあっただいって良い。「コロナ」に始まり、「マークII」を経て、マークXへ。「コロナはクルマに無関心です」と中古車に乗ってきた父が、結婚のため初めて買った新車だ。その父も現在は「iQ」の中古車に変更し、セダンに別れを告げている。

時代とともに人気が変化するのは仕方ないことではあるが、寂しさも覚える。幼少の頃、父はコロナに筆を語った後、母は「セダンの人気が下がっているなんて信じられない」と近年の風潮を嘆いた。わが家の自家用車の歴史はセダンともにあっただいって良い。「コロナ」に始まり、「マークII」を経て、マークXへ。「コロナはクルマに無関心です」と中古車に乗ってきた父が、結婚のため初めて買った新車だ。その父も現在は「iQ」の中古車に変更し、セダンに別れを告げている。

