

# 北海道自家用新聞

北海道自家用自動車協会連合会  
編集兼発行人 辻 澤 英 隆  
札幌市東区北三ノ条一丁目(郵便番号005-0003)  
電話 (011)721-4578

## 自賠責保険料 13年ぶりに引き上げ 金融庁の審議会が了承

金融庁の自動車損害賠償責任(自賠責)保険審議会は、すべての車種、地域、保険期間を考慮した自賠責の保険料を11月に6.2%引き上げる案を了承した。具体的な保険料などを各申請案に盛り込み、伊藤豊金融庁長官に提出する。

自賠責の保険料は2013年に引き上げたのを最後に、据え置きや引き下げが続いていた。足元では、物価の影響で関連経費が上昇している。事故率の低下ペースも落ちており、治療費の高まりで支払い保険金は増加傾向にあるため、13年ぶりの引き上げを決めた。

答申案では、離島以外(沖縄県を除く)における自家用乗用車の標準的な保険料について、12カ月契約1万1500円を6.5%増の1万7650円、24カ月契約1万7650円を5.2%増の1万8560円、36カ月契約2万3690円を同4.2%増の2万4690円、690円、とした。保険期間が長いほど引き上げ幅を小さくしている。

## 高速道路、ETC専用化への切り替えが加速 2030年度に移行完了へ

自動車料金収受システム(ETC)搭載車しか通行できない高速道路の料金所への切り替えが各地で加速している。現金・クレジットカードでは乗り降りできないインターチェンジは年々増加しており、高速道路各社は2030年度(るまで)にほぼ全ての料金所(約1500カ所)での完全移行を目指している。

料金所での現金などの収受をなくすことで、混雑緩和や省人化につながる。国土交通省は20年12月にETC専用化のロードマップ(工程表)を公表。首都圏、中京圏、近畿圏の都市部から順次整備を進め、30年度までに地方部も含めて完了させるとした。ETC利用率は東日本、中日本、西日本、首都、阪神、本州四国連絡の高速道路6社平均で95.8%(今年2月時点)と、高水準で推移している。

今年4月には中日本管内で、全国初の「現金では利用できない路線」が誕生。東海地方をぐるりと結ぶ「東海環状自動車道」の約130キロにある全ての料金所がETC専用になった。同社によると、特にトラブルはない一方で、利用者からは「知らなかった」との声もあったという。同社は、ETCを利用できない状態で料金所に入ってしまった場合は「サポート」の表示があるレーンを通行し、いったん停止して係員の指示に従うよう案内。「逆走・パニックは絶対にしないほしい」と呼び掛けている。

最も専用化が進む首都高管内では、178カ所の料金所のうち、26

車種	12か月(1年)契約				24か月(2年)契約				36か月(3年)契約			
	現行基準料率A	改定基準料率B	改定率C=B-A	改定率D=C÷A	現行基準料率E	改定基準料率F	改定率G=F-E	改定率H=G÷E	現行基準料率I	改定基準料率J	改定率K=J-I	改定率L=K÷I
乗合自動車及びけん引旅客自動車	31,920	32,780	860	2.7								
自家用乗用自動車A	11,530	12,220	690	6.0								
営業用乗用自動車A	78,100	83,420	5,320	6.8								
営業用乗用自動車B	62,500	66,790	4,290	6.9								
営業用乗用自動車C	48,060	51,400	3,340	6.9								
営業用乗用自動車D	32,960	32,850	▲110	▲0.3								
自家用乗用自動車	11,500	12,250	750	6.5	17,650	18,560	910	5.2	23,690	24,690	1,000	4.2
最大積載量が2トンを超えるもの	24,100	25,180	1,080	4.5	42,610	44,050	1,440	3.4				
最大積載量が2トン以下のもの	17,790	18,680	890	5.0	30,110	31,240	1,130	3.8				
自家用乗用自動車	18,230	19,130	900	4.9	30,980	32,130	1,150	3.7				
最大積載量が2トンを超えるもの	16,900	17,930	1,030	6.1	28,370	29,750	1,380	4.9				
最大積載量が2トン以下のもの	15,830	16,670	840	5.3	26,240	27,270	1,030	3.9				
小型二輪自動車	7,010	7,730	720	10.3	8,760	9,640	880	10.0	10,490	11,510	1,020	9.7
軽自動車	11,440	12,300	860	7.5	17,540	18,660	1,120	6.4	23,520	24,830	1,310	5.6
検査対象外車	7,100	7,800	700	9.9	8,920	9,780	860	9.6	10,710	11,700	990	9.2

※保険期間が1年を超える契約の純保険料率及び損害調査費は、長期契約予定利率を年3.0%の利率で割り引き  
出典:金融庁

厚生労働省が発表した2025年度平均の有効求人倍率は1.20倍と、前年度比0.05%低下した。前年度を下回るのは3年連続。依然として人手不足感が強いものの、物価高騰や省人化、最低賃金引き上げに伴い、求人への動きが鈍った。総務省が発表した労働力調査によると、25年度平均の完全失業率は2.6%と前年度比0.1%上昇した。

有効求人倍率は全国のハローワークで仕事を探す1人に対し何人分の求人があるかを示す。有効求人数は4.1%減の229万人だった。

一方、25年度の完全失業率は5年ぶりに上昇した。完全失業者数は前年度比5万人増の180万人だった。就業者数は6829万人と過去最多となり、うち女性は3128万人と最多を更新した。

同時に発表された26年3月の有効求人倍率(季節調整値)は前月比0

## 2025年度の平均有効求人倍率発表

### 3年連続低下

厚労省

01%低下の1.18倍だった。3月の完全失業率は前月比0.1%上昇の2.7%だった。

緊迫化する中東情勢が雇用環境に与える影響について、厚労省幹部は「現時点で大きな影響は出ていない」と説明。ただ、製造業を中心に生産活動や収益環境に悪影響が及び始めており、「注意深く見ていく」と述べた。

4月に始まった自転車の交通反則金制度(青切符)について、警察庁は5月14日、開始1カ月間の交付が全国で2147件(暫定値)だったと発表した。より悪質な違反に対する交通切符(赤切符)を含めた検挙数は計2980件と前年同月(赤切符のみ)の約6割で、慎重な運用がうかがえた。一方、違反に注意を促す指導警告票は前年の月平均の1.5倍となる13万5855件だった。

同庁担当者は「制度や交通ルール周知に向け、現場での指導警告に重きを置いた結果ではないか」と話している。

青切符は16歳以上の運転者による年度末には134カ所がETC専用となる見込み。28年度末にはほぼ全てで整備が完了する。

ETCを巡っては、昨年4月に中日本管内で大規模なシステム障害が発生。応急復旧に約38時間を要し、料金を後払いとしたことで大きな混乱を招いた。これを受け、各社は広域障害への対策見直しを進めており、緊急時には料金所のバーを開放するとともに、料金は徴収しないといった対応をまとめたマニュアルを策定した。災害時を想定した予備電源の確保など、バックアップ体制の強化も急いでいる。

113の違反を対象に、最高1万2000円の反則金を科す。自転車事故の増加や刑事罰対象となる赤切符の起訴率が低いことを受け、取り締まりの実効性向上などのために導入された。

都道府県警別では警視庁が501件と最多で、秋田や熊本など7県は0件だった。違反の内訳では一時不停止が846件で最多。携帯電話使用(ながらスマホ)713件、信号無視298件と続き、遮断踏切立ち入りと右側通行(逆走)を加えた5種で97%を占めた。

歩道走行の違反検挙は5件、指導警告は6308件だった。13歳未満の子供や70歳以上の高齢者は歩道走行できず、車の交通量や道幅、駐車車両などで危険な場合も歩道の車道寄り部分を徐行してよい。警察庁は「国民の懸念や誤解が多い」とし、ウェブサイトで周知を図る。

## 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)

(北海道交通安全協会会長賞)

人の心があるのなら。誰かを思う心があるのなら。  
あなたを思う人がいるのなら。  
誰も泣かせてはならない。  
笑顔の涙が溢れる世界を。なくそう 飲酒運転

(函館白百合学園高校1年(当時) 佐藤 みなみ さん)



## 自転車青切符、開始1カ月2147件

警察庁

車や自転車を追い抜く際の安全距離確保も義務化されたが、検挙例はなかった。

同庁は指導警告を優先する方針を示しており、青切符の多くは警察官の注意を無視したり、歩行者に危険が生じたりしたケースという。現場では通行マナー改善などの抑止効果もみられたとしている。

一方、警察官の取り締まりを装った詐欺も発生している。同庁は「反則金は金融機関納付で、現場で請求することはない」と、注意を呼び掛けている。



# 自工会・佐藤恒治会長に聞く 自動車産業に人口減少の波

## AI時代見据え雇用構造改革を

日本の自動車産業が、複合的な危機にさらされている。地政学リスクによるサプライチェーン（供給網）寸断や中国勢の技術的台頭などで、世界をリードしてきた日本のものづくりが揺らいでいる。日本自動車工業会（自工会）は自動車産業が国際競争力を維持するために最優先で取り組むべき「新7つの課題」①重要資源・部品の安全保障②マルチパスウェイの社会実装③サーキュラーエコノミーの仕組みづくり④人材基盤の強化⑤自動運転を前提とした交通システム確立⑥自動車関連税制抜本改革のサプライチェーン全体での競争力向上を掲げた。自由競争を前提としながらも産業全体で協調領域を定義し、議論にこぎまわらず社会実装をゴールに据える。日刊自動車新聞のインタビューに答えた佐藤恒治会長（トヨタ自動車副会長）は、10年先に競争力を保っているかがKPI（重要評価指標）だと力を込める。

自工会は1月に佐藤会長体制に移した。「今の自動車産業に必要なことは3つ。一つは国際競争力をつけること。規模や先進度で競うというより、産業のエコシステム（生態系）の中をチョークポイント（要衝）をいかに握るか。日本の『勝ち筋』をどう見つけるかが一つ。もう一つは供給力だ。われわれはコロナ禍の半導体不足など供給が厳しくなる時期を乗り越えてきたが、改めて今のような社会情勢になると安定的に供給し続ける力が大事になる。資材の安定調達も含めてしっかりと製品を供給し続ける力を保ち続ける」。二輪を含め14社もの自動車メーカーがひしめく日本。佐藤会長は「この多様性が日本の強み」だと話す。国際競争力を高めていくためには個社対応に限界がある。例えば圧倒的なスケールとスピードで世界市場に攻勢を強める中国勢にどう対抗していくか。

「経済合理性が先頭に立つとコモディティ（汎用品）が生まれる。安くて早いけどおいしくないものができる。自工会としては、まずおいしいものをつくらないといけない。ブランドバリューを損ねるような連携は将来価値を生まない。それを前提に7つのテーマが機能し

てくる。日本のサプライチェーンをどうリノベーションしてスピード感、競争力のある産業構造にしないか。そう簡単に解決するものでもないし、もっとも現場の声を聞いてやっていかないとけない」。グローバルで「電気自動車（EV）ブーム」が冷めた結果、日本メーカーが掲げてきたマルチパスウェイ（複数の選択肢）戦略が再評価されている。一方、地政学的リスクが高まる中で脱炭素のための「手段」が保護主義によって再び狭まる可能性は否定できない。

「世界でエネルギーセキュリティが重要視されている。日本の自動車産業は輸出がかなり多いので、偏在するエネルギー政策に対してマルチパスウェイが適切なカーボンニュートラル（温室効果ガス排出実質ゼロ）の解決策であり、それを政策に反映してもらえ、ある種の涉外活動が必要になった。今は各国の規制にアジャストするために後から追いかけている状態だ。でも、結局はマルチパスウェイで多様化するエネルギー環境に添っていくことが正しい道であることをしっかりと伝え、世界の環境基準と産業とベクトルが合うようにしていく」。

地政学的リスクでは、中東情勢の緊迫化で原油やナフサと供給断に直面する。資源の多くを海外から輸入する日本において、自動車の供給を安定的に継続するためには産業横断の協調が欠かせない。

長は「人が2割減れば単純に生産性を2割向上する必要がある」と述べる。本気でAI基盤の構築を考えると、AIによって技術進化が期待されるのが自動運転だ。自動車産業の半数を占める運送業などの利用部門で人手不足が解消される可能性がある。佐藤会長は「自動運転は自律的な制御だけでなくインフラやルールづくりまで含めて社会基盤を変えないといけない。そこには日本らしいAIの応用が期待される」と述べる。

現実世界を理解し、自ら行動する「フィジカルAI」は生産現場の人手不足解消につながりそうだ。佐藤会長は「日本のものづくりの現場にある『暗黙知』を『形式値』にして応用していく。これを生産現場にアプライ（適合）することで生産性を変えていく」と期待を込める。

一方、AIによる労働の置き換えによって「人が本来やるべき仕事は何なのか」という問題に直面すると佐藤会長は話す。教育や経験に基づく手法はAIが得意とするところであり、人はより創造的な仕事に従事することができる。AIが置換する業務を見極め、人にしかできない仕事へ再配置、もしくは人材教育を進めるには、自動車業界の559万人全体を巻き込んだ取り組みが求められるそうだ。

### 不正改造車を排除する運動

**不正改造は犯罪です**

**大迷惑**

**ダサい!**

不正改造車の使用者  
整備命令の発令

不正改造を実施した者  
6か月以下の拘禁刑又は30万円以下の罰金

**違法**

### 不正改造車を排除する運動

www.tenken-seibi.com

### 不正改造は犯罪です!!

「知らなかった」では済まされません。

このような改造は不正改造です。

- 1 基準不適合マフラーの装着/消音機の取り外し
- 2 灯火類の色の変更
- 3 タイヤ及びホイールの車体(フェンダー)外へのはみ出し
- 4 運転者席・助手席の窓ガラスへの着色フィルム等の貼付
- 5 基準外ウィングの取り付け
- 6 A. 荷台さき枠の取り付け・燃料タンクの増設  
B. 突入防止装置の取り付け・取り外し  
C. 大気後部排出装置の取り付け
- 7 速度抑制装置(スピードリミッター)の解除・取り外し

不正改造車を見かけたら  
●車両のナンバー  
●不正改造の内容  
をこちらまで

### 語録

日本精機 永野恵一社長

「毎年何か(大きな出来事)が起きている。2025年6月に社長に就任してからも、そうした状況が続いている。そのため、マネジメントやオペレーションが以前よりも大変になっている」

「判断をいかに早くできるかがポイントになる。部品が入手できない場合、そうなるからではなく、予知予測で動くことが必要だ。何かが発生した場合にすぐ対応できることがこの時代には求められている」(リスクに対する考え方)

「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

示談交渉サービス  
相手方との示談交渉や書類作成など一貫して対応

充実のロードサービス  
24時間365日対応・等級に影響なし

顧問弁護士  
訴訟対応への協力体制で事故解決へ

旭川 北見 札幌 釧路 帯広 室蘭 函館

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  
https://www.hokujikyoo.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)



### 小学1年生に交通ルールの自習ノート寄贈 交通安全キャラクターの募集も

#### 札幌地区自家用自動車協会

札幌地区自家用自動車協会(竹内 厳会長)は、札幌市内の166校の小学1年生約1万3000人に交通安全教育などに活用させていた「自習ノート」を寄贈した。4月21日に同市立の新発寒小学校(佐々木一好校長、手稲区)と東橋小学校(渡辺英明校長、白石区)で寄贈式を実施した。

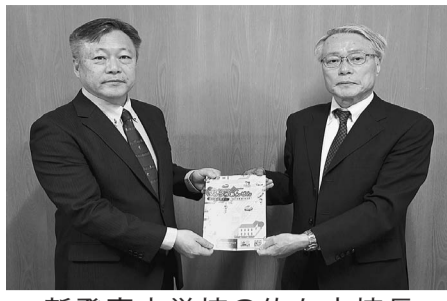
同協会の辻澤英隆専務らが各校を訪問し、校長に自習ノートを手渡した。佐々木校長と渡辺校長は「交通安全教育などに活用させていた」と謝辞を述べた。

今回の自習ノートでは初めての企画として、札幌市在住の小学生を対象に交通安全キャラクターを募集する。ノートにキャラクターのイラストと名前を書き、スマートフォンで撮影してメールで応募する。事務局で選考し、公式キャラクターに採用された児童に記念品を贈呈する。応募期間は8月31日までで、結果を10月上旬に発表する予定。採用作品は交通安全イベントやキャラクターグッズ、パンフレットなど各種啓発活動で使用する。

同協会は社会貢献活動の一環として、2025年から札幌市内の新小学1年生に交通安全の標語などを記した自習ノートを配布している。



東橋小学校の渡辺校長(左)と辻澤専務



新発寒小学校の佐々木校長(左)と辻澤専務

### JAF 「車内熱中症」に注意 エアコン停止5分で車内温度は38度へ

日本自動車連盟(JAF)は、車内温度とエアコン作動中の乗員の水分喪失量をテーマとした動画2本を、動画共有サービス「ユーチューブ」の公式アカウント「JAF Channel」に投稿した。本格的に気温が高まる今の時期から、ドライバーに熱中症のリスクを訴えている。

動画は、2025年9月に検証した結果で構成。日なたに駐車した場合は、エアコンの停止から5分ほどで、運転席の車内温度が38度まで上昇。90分後には53度になり、暑さ指数が「危険」レベルになった。一方、日陰の場合は気温の上昇ペースを抑えられたものの、90分後は33度と、指数が「警戒」レベルだった。

もう一つのテストでは、25度に設定したオートエアコンを稼働させた車内で50分間過ごした乗員の状態を調べた。体感から失われる水分量は後列になるほど多かった。3列目の座席に座った人は、500ミリリットルのペットボトル1本分に近い水分量が失われる結果となった。

車内に入る紫外線(UV)や温度上昇を緩和する方法の一つとして、キーパー技術では自動車用フィルムを活用を提案している。同社は3月に、「遮熱キーパーフィルム」を、コーティングや洗車の専門店「キーパーラボ」で販売を始めた。車両後方のガラスに貼り付けることで、車内の温度上昇を抑える。価格は車両のタイプによって異なるが7万4800円からで、これよりも性能を抑えたエコノミータイプも用意して普及を促している。

なるべく移動時間を短くし、車内の滞在時間を減らすことも対策の一つとなりそう。ナビタイムジャパン(東京都港区)は4月下旬に、リアルタイムで道路交通情報を提供する

### 大型車の街頭点検を実施

#### 北海道運輸局、北海道トラック協会など

北海道運輸局は、北海道警察や北海道トラック協会(松橋謙一会長)などと共同で街頭点検を実施した。4月23日に札幌トラックステーション(札幌市厚別区)で行い、大型トラックを中心に10台を点検した結果、ナットのゆるみが発生した車両は確認されなかった。

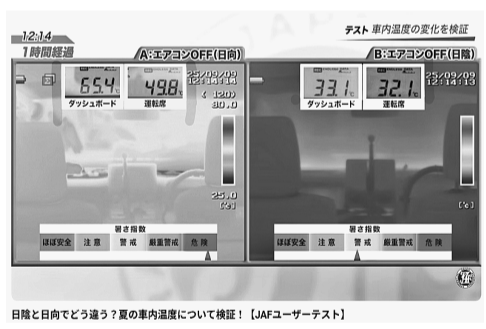
同局は、2025年4月23日に知



打検でナットのゆるみを確認

がりがねない。取り組みを通じて「事故を起こさない、起こさせない」という強い意識を現場全体に広げていきたい」と呼び掛けた。

駐車場では車両のドライバーに声掛けし、ナットの打検と左後輪の増し締めを行ったほか、日常点検の重要性を訴求するチラシやナットのゆるみを可視化する「連結式ナット回転指示インジケーター」を配布した。適正な輸送事業実現に向けた働きかけや要請を行う「トラック・物流Gメン」がヒアリングし、連絡窓口などを案内した。



日陰と日向でどう違う?夏の車内温度について検証!【JAFユーザーテスト】

新機能は25年の大型連休時に使われた同社のカーナビアプリの走行実績を分析し、渋滞多発区間で高速道路の抜け道を表示する。ドライバーは渋滞の有無だけでなく、高速道路と一般道でどちらが早く移動できるか判断しやすくなっている。

ドライブが楽しい思い出になるよう、事前に十分な対策をしておくことが必要だ。

### 毎月15日は 道民 交通安全の日

### 石油モコス A-1が給油を監視 許可するシステムを開発

コスモエネルギーホールディングスのグループ会社のコスモ石油マーケティングは、エレメントと開発したセルフ式サービスステーション(SS)向け人工知能(AI)自動給油許可監視システム「A-iQ」(アイキュー)「パーミッション」を全国の系列SSに導入すると発表した。セルフ式SSでの従業員の業務の一部をAIに置き換える。

開発したシステムは、セルフ式SSで給油者や給油するクルマの状態

### アンテナ

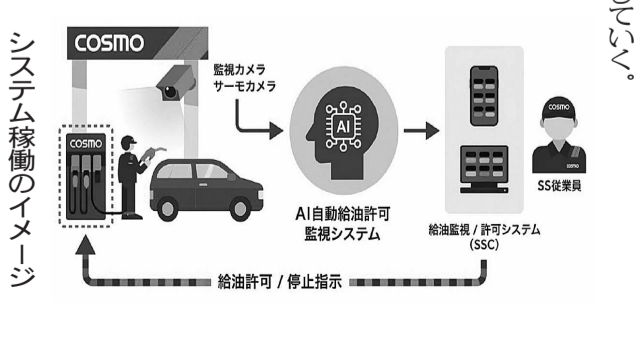
青信号に変わるタイミングを見誤った。慌ててブレーキを踏みながら信号灯を見上げる「歩車分離式」とある。ジワジワと増えている。良いことづくめに思えるが、デメリットもある。歩行者、クルマとも青信号になっていく時間が減るため、交差点としての通過容量が下がってしまう。クルマはともかく、業を煮やした歩行者の信号無視が増えれば本末転倒で、交通量の多い交差点や、時間帯によって交通量が大きく変化する交差点には向かない。

しかし、今は人工知能(AI)もある。警視庁は数年前からAIを信号制御に用い始めた。事故防止と円滑な交通を両立させる取り組みが広がることを願う。

故は7割減ったという。このため警視庁は昨年、歩車分離式の整備に関する指針をつくり、普及に乗り出している。信号のタイミングを変えるだけの安上がりだ。

青信号に変わるタイミングを見誤った。慌ててブレーキを踏みながら信号灯を見上げる「歩車分離式」とある。ジワジワと増えている。良いことづくめに思えるが、デメリットもある。歩行者、クルマとも青信号になっていく時間が減るため、交差点としての通過容量が下がってしまう。クルマはともかく、業を煮やした歩行者の信号無視が増えれば本末転倒で、交通量の多い交差点や、時間帯によって交通量が大きく変化する交差点には向かない。

しかし、今は人工知能(AI)もある。警視庁は数年前からAIを信号制御に用い始めた。事故防止と円滑な交通を両立させる取り組みが広がることを願う。



札幌トヨタ

ポータブル水再生システム「WOTA BOX」導入  
社会課題解決に貢献

札幌トヨタ(相模原三会長兼社長)は、ポータブル水再生システム「WOTA BOX」(ウオータ・ボックス)を導入した。シャワーキットと組み合わせれば、100リットルの水で約100人が入浴できる。災害時の断水で自由に水を使えない避難所など、さまざまな場面の利用を見込む。自社では販売せ



シャワールームに展示するWOTA BOXと屋外シャワーキット

今年は「人工知能(AI)」の言葉が提起されてちょうど70年という。米ダートマスで開かれた会議で、「人間の知的活動は機械で再現できるか」が議論されたのが1956年。いまや論点は「再現できるから」「どう使うか」へ移る。生成AIはいよいよ実装が進む。各企業では研究開発や実務に活用するだけではなく、経営層のアドバイザー(分身)を作った社内議論の参考にするような動きも広がる。政府内では、江戸時代の天才・平賀源内の名を冠した「源内」が今月、本格的に動き出した。自治体や地方議会でもAIを活用して議論の下書きを作る取り組みが見られる。◆利点は明快だ。ま

4本のフィルターを通して水が循環する



OXを導入した。現在は本社1階の中央店のショールームにシャワーキットとともに展示している。普段は最新モデルを置く、通行人が足を止めて眺める光景もみられる。

同社はWOTA BOXを社会課題解決の一環と位置づけるが、自社では販売しない。特販部が中心となり、防災対策を推進する自治体やBCP(事業継続計画)を重視する企業などに紹介し、関心を示した場合

「豊田章男AI」を開発

トヨタ

トヨタ自動車は、豊田章男会長の思考や知見を学習した人工知能(AI)を開発した。AIに質問すると豊田会長の口調に似た音声で回答する。AIを身近に感じ、AIの一使

「豊田章男AI」と名付けた。2024年に開発を開始し、10年以上の記者会見や講演などでの発言内容を学習させた。AIの回答精度を高めるために、豊田会長もアドバイスするなど自ら開発に携わった。

現実路線で四輪事業の収益改善へ  
開発費・期間・工数を半減

ホンダが電気自動車(EV)に代わる新たな成長戦略を発表した。足元で需要が好調なハイブリッド車(HV)の強化は規定路線だが、北米や中国といった主要市場での競争力強化に向け開発体制の強化を打ち出した。競争環境が激変する中、開発スピードとコストを圧縮し「チャイナスピード」に対抗する。EV戦略の軌道修正が遅きに失しただけに、改革のスピードを速めなければ四輪事業を再び成長軌道に戻すことは容易ではない。

計画修正の兆候すでに顕在化 三部敏宏社長は、社長就任直後の2021年4月、「40年に新車販売をEVとFCVのみとする」と宣言した。50年のカーボンニュートラル実現には、40年時点での100%EV・FCV化が不可欠と判断したためだ。当時は世界的にEVシフトが加速し、自動車各社も電動化投資を競っていた。

しかし、その前提は大きく揺らいだ。EV市場では各国の補助金縮小や充電インフラ整備の遅れなどを背景に需要が鈍化。特に米国では、25年に発足したトランプ政権が環境規制見直しや追加関税を打ち出し、自動車メーカーを取り巻く環境は不透明感を増した。さらに、中国メーカーが低価格EVやソフトウェア開発力を武器に世界市場で存在感を高めた。ホンダを含む日本勢の競争環境は一段と厳しさを増している。

こうした変化を受け、ホンダは中間目標としていた「30年にEV・FCV比率40%」を段階的に修正してきた。ただ、足元のEV需要減速は想定以上だった。三部社長は「40年目標は現実的ではない」とし、今年、数値目標の撤回に踏み切った。戦略修正の兆候はすでに表れている。25年5月にはカナダで計画して

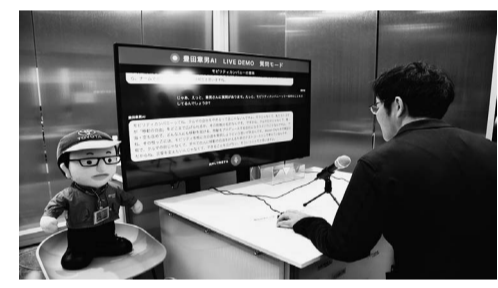
「ックス」が販売を支える一方、登録車の存在感低下が続いている。今後、登録車のラインアップを強化し、国内販売70万台規模の安定化を目指す。

新たな成長市場に位置付けるのがインドだ。ホンダは現地で二輪車での高いブランド力を持つ。所得向上に伴い二輪車から四輪車への買い替え需要拡大が見込まれており、全長4メートル以下の小型車やミッドサイズ車を投入し、四輪車の販売拡大を狙う。

4月1日付で四輪開発部門を本田技術研究所へ集約した。さらに開発費・開発期間・開発工数をそれぞれ半減する「トリプルハーフ」という活動を打ち出した。人工知能(AI)やデジタル技術を活用し、開発効率を抜本的に高める。この活動は、マイナーチェンジ車では26年度から、全面改良車では28年からそれぞれ開発を始めるモデルから導入する。実現すれば、「開発スピードは世界トップレベルになる」(三部社長)という。

また、中国では合弁先や現地サプライヤーとの連携を深め、開発期間短縮を進める。インドでも現地調達率を高め、現地のみで車両開発を完結できる体制を構築する方針だ。地域ごとのニーズに合わせた商品で、より低コストかつ短期間で投入できるかが成長のカギとなる。

EV市場の成長鈍化を受け、自動車業界では「マルチパスウェイ(全方位)」の電動化戦略が広がる。ホンダも理想を先行させた電動化戦略から、HVや地域戦略、開発改革を組み合わせた現実路線へ軸足を移した。



質問すると豊田会長の口調に似た音声で回答する「豊田章男AI」

「豊田章男AI」と名付けた。2024年に開発を開始し、10年以上の記者会見や講演などでの発言内容を学習させた。AIの回答精度を高めるために、豊田会長もアドバイスするなど自ら開発に携わった。