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

交通安全街頭啓発活動を実施

札幌地区自家用自動車協会など

札幌地区自家用自動車協会（竹内巌会長）は、9月18日、札幌市東区で交通安全街頭啓発運動を実施した。

啓発運動は、同区北42条東7丁目のドン・キホーテ前交差点で行われ、通行者らに「飲酒運転禁止」のタペストリーを掲示し、交通安全啓発グッズ及びチラシを配布して、事故防止と安全運転を呼びかけた。

また、北海道高速道路交通安全協議会（松橋鎌一会長）は、北海道警察、NEXCO東日本北海道支社と協力し、9月17日、道央自動車道・輪厚パーキングエリアで街頭啓発活動を実施した。

今年の重点ポイントは①わき見運転防止！ながらスマホは絶対にやめましょう②バイク事故防止！すり抜けはやめて、こまめな休憩を！③無くそう逆走　逆走防止策＆対応策をしっかり身につけましょう！の3点で、高速道路の利用者にノベルティを配布したり、横断幕でマナーアップを呼び掛けた。北海道自家用自動車協会連合会の関係者もこの運動に参加した。


札幌市内で行われた啓発活動

これらの活動は、9月21日から30日までの秋の全国交通安全運動に先立ち、地域の交通安全意識を高めるために行われた。



道央道・輪厚PAでの活動には、NEXCO東日本のマナーアップキャラクター「マナーティー」も参加した

運転免許証の本人確認
ICチップへの早期移行を要請

金融庁

金融庁は、不正アクセスによる顧客情報の漏えいが多発していることを踏まえ、金融機関などにサイバーセキュリティーの強化を求める注意喚起を行った。運転免許証などを用いた本人確認方法については、現在認められている画像送信の方法から、ICチップ情報の読み取る方法へ早期に移行することを推奨した。

銀行や信用金庫などの金融機関や証券会社、保険会社といった金融庁が所管する業界に注意喚起した。

2027年4月に控える犯罪収益移転防止法の改正では、免許証の画像による本人確認が認められなくなり、マイナンバーカードなどのICチップによる読み取りにする必要がある。金融庁は個人情報の漏えいが相次ぐ現状を踏まえ、「施行日を待たず、可及的速やかな対応を図ること」とし、事実上の前倒しでの対応を求めた。

併せて、サイバー攻撃の原因や手口を踏まえた対応策などを点検することも要請。非対面での本人確認時に、不自然な点がないかの確認を徹底することも改めて求めた。

改正犯収法を巡っては、自動車リース会社なども施行を見据えて本人確認方法の見直しに向けた準備を進めている。

一方、個人情報保護委員会は、個人情報の取扱事業者に注意喚起を出した。利用目的を果たした個人データは、遅滞なく消去するよう改めて求めた。

同委員会は個人情報保護法ガイドラインのうち、安全管理措置の「手法の例示」の見直しを進めており、27年4月に確定する予定。今回はその内容を前倒しで示した。

文書では、個人情報の安全管理措置について、特に対応を求める相手として、業界内でシェアの高いサービスを提供する事業者や、財産的被害や詐欺につながる恐れのある個人情報を持つ事業者などを挙げた。

パーク24は、「タイムズカーWeb システム」を利用する退会済みを含めたカーシェア会員660万人分の顧客情報が流出したと発表している。運転免許証の画像など本人確認書類が流出したアカウント数が約160万件で、運転免許証のほか、公共料金の請求書など現住所の確認書類や学生証、家族確認書類の画像も漏れていた。

「自動運転」専門部署設置へ
事故抑止や捜査手法蓄積

警視庁

全国各地で「自動運転」の実証実験などが進む中、警視庁が来春、事故の捜査や抑止などを担う専門部署を設置する方針を固めたことが、同庁への取材で分かった。自動運転での事故では原因究明に高度な知識や技能が必要で、捜査手法を蓄積し他の道府県警の支援も行う。専門部署の設置は全国の警察で初めてという。

専門部署は「自動運転企画室（仮称）」で、交通部交通総務課内に設置。特定の条件下でシステムが全ての操作を行う「レベル4」に関する許可申請が出された際の対応や、事故の捜査を担当する。事故抑止のための啓発やメーカー側への周知も行いたい考え。2028年春には課への格上げも検討している。

自動運転を巡っては、大手タクシー会社など3社が9月、27年中に東京都内で国内初となる無人タクシーの提供を始める計画を発表している。

アンダーパス冠水による事故防止へガイドライン策定

国交省

国土交通省は、アンダーパスの冠水による事故を防止するためのガイドラインを策定したと発表した。道路利用者の安全を確保するため、大雨などによるアンダーパスの冠水リスクに応じ通行規制、車両侵入防止対策などの基本的な考え方を体系的に整理した。

ガイドラインでは、冠水リスクに応じ4つの区分を設定した。道路管理者が個別の状況を踏まえ、どの区分に該当するのかを判断。これに沿って、通行規制や侵入防止設備の活用、人員配置などの対策を実施する。

冠水リスクが想定されるアンダーパスは冠水発生時、通行規制の警告を表示するとともに、速やかに物理的な通行規制を実施する。進入防止、注意喚起、監視を組み合わせ、多重防御で車両の進入防止を徹底する。

特に冠水リスクの高い場所は、注意喚起の赤色灯に加え、自動を含む遠隔遮断器を設置する。人的・物的被害があるなど、リスクの高いアンダーパスは、予防的な事前通行規制を実施する基準は警戒レベル4相当の防災気象情報や時間雨量から判断する。

冠水を確認・検知した場合、速やかに通行規制を実施する。設備はフェールセーフの考え方から停電・設備異常時は早期に規制を行う。

2026年8月の千葉県豪雨では、アンダーパスの冠水で人的・物的被害が発生し、その後も各地で大雨によるアンダーパスの冠水により大きな被害が発生している。

北海道開発局では、予防的通行止めの導入などのアンダーパス冠水事故防止の取り組みを進めており、10月6日からは更なる事故防止対策として、カーナビナビ画面へのポップアップ表示を開始した。配信基準は①レベル5大雨特別警報が発表された場合②レベル4大雨危険警報が発表された場合③その他、アンダーパスの冠水情報を入手した場合等、特に警戒が必要な場合とし、道路通行の際は最新の気象情報と道路交通情報の確認を呼びかけている。



遠隔遮断器

北海道交通安全推進委員会からのお知らせ

ハンドサインでストップ運動実施中！

～歩行者とドライバー相互の思いやりで、安全で安心な北海道の横断歩道～

北海道、北海道警察、北海道交通安全推進委員会などでは、歩行者とドライバーが相互の思いやりで安全で安心な北海道の横断歩道づくりを目指す「ハンドサインでストップ運動」を実施しています。

○歩行者は
信号機のない横断歩道では、手をあげるなどの「ハンドサイン」で、横断する意思をドライバーに伝えましょう。
～止まってくれたドライバーに「ありがとう」～

○ドライバーは
横断歩行者や横断しようとする歩行者がいる時は、横断歩道の手前で必ず停止しましょう。
～歩行者にハンドサインで「お先にどうぞ」～

▽お問い合わせ
北海道交通安全推進委員会
電話（011）221―6666
（https://www.slowly.or.jp）

公式ロゴマーク



「制作協力　日刊自動車新聞」

「どうする冠水車」大量発生時の課題露呈

電子化で駐車ブレーキ解除できず

８月13、14日に千葉県を襲った大雨は、都市型の内水氾濫、電子化された車両への対応という課題を浮き彫りにした。冠水車は全損扱いになるものが多いが、偽装して中古車として販売させるような悪質な事業者もあり、かねてから指摘されていた流通上の課題も残されたままだ。関連産業の対応を振り返りつつ課題を検証する。

■保険請求は2万件

日本損害保険協会（損保協、石川耕治会長）によると、今回の千葉豪雨では８月28日時点で、車両保険（商品車を含む）で１万9182件、206億3200万円の保険金支払いが見込まれるとした。過去の風水害では、2018年の台風21号の被害で、大阪・京都・兵庫などで780億円の自動車保険金を支払った。19年９月の房総半島を中心に被害が出た台風15号では、2558億円だった。今回の千葉豪雨は途中集計であり、今後、被害額が高まる可能性がある。

通常、損保会社は事故車をいったん修理工場へ収容し、損害を調査して修理可能か、全損かを判断する。しかし、今回の豪雨災害では全損となるケースが多いと見込まれるほか、被災車が大量に発生することが予想された。

このため、各社とも「大量の車両を収容できるヤードを確保し、搬送された車両をまとめて損害調査した」（損害保険ジャパン）、「自宅から動かせない場合は現地調査に出向くか、写真によるデジタル査定で判定を迅速に済ませ、ヤードに搬送した」（三井住友海上火災保険）といった対応を取った。

■ヤード搬送に課題も

ヤードに多数の冠水車を収容することで、車両を判定する技術アジャスターが、整備工場を転々とする必要もなく調査も効率的に行えるようになった。ただ、ヤードへの搬送力が「絶対数が足りず、確保が課題」（三井住友海上）というのが現状だった。冠水車の中には、修理で済むものもある。ある損保会社の幹部は、「レッカー車が現場に到着した時点で、修理工場かヤード行きかを判断するのが理想的」とするが、現実的には困難との見解だ。

事故受け付けへの課題も残った。人口の多い千葉市での被災とあって、各社とも電話受け付けが他の水害以上に殺到した。あいおいニッセイ同和損保は「急激、かつ大幅な入電増への対応が困難だった」という。同社はこの課題の対策のため、オペレーターが対応できなくても自動音声ガイダンスや無料通信アプリ「LINE（ライン）」で、不安を解消するようなメッセージを送信することを検討している。

雨が止んだ後の課題もある。水に漬かったことで、動けなくなった車両が路上に大量に放置された。「地元自治体から提供を受けた情報を基に、保険契約と照合して該当する顧客に連絡を取った」（東京海上日動）など、各社とも放置車両の撤去に契約情報を活用した。損保協の石川会長は「保険会社だからこそできる課題に対して積極的に貢献していく」と述べた。

■レッカー車活用広がる

自動車リサイクル業界も冠水車の収容や引き取りに取り組んだ。JARA（東京都中央区）は、JARAグループをはじめ、他のリサイクル団体とも協力。使用済み自動車を置くヤードを融通し合い、引き取り作業を共同で進めた。NGP日本自動車リサイクル事業協同組合（小林信夫理事長）は、近隣の組合員の応援も仰ぎながら、レッカー車や積載車など10台以上を使って引き取りに当たった。

今回の豪雨では、車両の電子化が進んだことによる問題も明らかになった。電動パーキングブレーキ（EPB）の採用が増えたことで、冠水車のブレーキが解除できずに車を動かせない事例が多発。使用済み車の引き取りが難航する要因になった。道幅の狭い住宅街では、レッカー車のクレーンを使って慎重に作業する必要があった。

８月の千葉豪雨のような水害で全損認定され、使用済み自動車としてリサイクル事業者が引き取った車両は、部品取りに使われる。水で機関が損傷したことで不動になっているものが多い一方で、ドアやバンパーなどの外装パーツの損傷が少なく、リサイクル部品として出荷できる。

■冠水車特有の難点も

床上まで浸水した車両は冠水車として扱われるが、自動車リサイクル法で求められる作業ならではの難点もある。例えば、展開していないエアバッグは作動させた上で回収するが、通電しないこともある。この場合は、配線を手繰り通電できるポイントを探す手間がかかるという。

また、冠水車はエンジンやECU（電子制御ユニット）が修復不可能な場合が多く、車体と共に破砕せざるを得なくなる。エンジンなどは収益を見込める重要な部品だが、あるリサイクル事業者の経営者は「水害ではエンジンなどをリサイクルできないことがロスになる」と語る。今は資源高のため、「破砕して鉄や銅として売っても十分な利益を取れる」というが、環境が変われば資源循環の面でもマイナスになりかねない。



自宅ガレージで浸水被害を受けた車両

■内水氾濫、判別難しく

また、リサイクル事業者らが口をそろえて指摘するのは、適切な情報がユーザーに示されずに中古車として流通する被災車両だ。一部の悪質な中古車事業者が、冠水車であることを隠して中古車オークション（AA）に流通させたり、小売りしたりする事例が後を絶たない。冠水車と知らずに車両を使用すれば、後から機能面で支障が出て重大な事故につながるリスクがある。

千葉豪雨は、生活圏において処理能力を超える排水があふれた「内水氾濫」が引き起こした都市型の水害だった。河川からの洪水に比べて泥が少なく、臭いや喫水線などの痕跡が分かりにくいことが、冠水車の判別を難しくしている。

このため、23年に公正競争規約を改正し、冠水車であることを隠した不正な表示を禁止する規定を新設した。違反した場合には、警告や罰金などに処せられる。この効果もあり、消費者からの被害相談は減っていた。ただ、「今夏に水害が多発したことで、今後相談が増加する可能性がある」（自動車公取協）と懸念している。

■規制強化も遠方で出品

全国のAA事業者が参画する日本オートオークション協議会（NAK、北口武志会長）の担当者は、「悪質な事業者が不正な車両を出品する場合、災害発生からある程度の時間差が生じることが多い」と警鐘を鳴らす。車両の洗浄や、痕跡を最小限に抑えるために時間をかけるためだ。偽装するために、被災地から遠方のAA会場に出品するケースもあるという。洗浄した車両を冠水車と判断するのは、中古車事業者でも容易ではないそうだ。

この対策として、NAKは冠水車のデータベース化を進めている。会員事業者の出品車両の走行データを管理するシステムを運用しているが、これに各AA会場が冠水と判断した車両のデータも登録する。AA事業者間で冠水車の情報を共有すれば、偽装車を発見できる可能性が高まる。

今後の課題は、データベースの拡充だ。冠水車が発生した直後のデータを登録できれば、追跡可能性が高まる。NAKは冠水車両を扱う入札会などにも、データ提供の協力を呼び掛けていく考えだ。

ワイパー

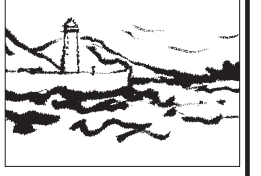
「ホンダとして2050年のカーボンニュートラルに向けてさまざまな活動を進める中、将来技術の一つとして電気自動車（EV）の走行中無線給電に取り組んでいる。社会実装への課題は互換性や通信プロトコルなどの技術面もあるが、最も大きい課題はインフラとしてどのように（給電コイルなどを）敷設していくか。社会全体として議論できればと思っている」と話すのは、本田技術研究所統合研究センター電動パワーユニット研究開発室の上田拓チーフエンジニア。

「走行中無線給電は、航続距離を気にせずに走行できることが魅力だ。車で外出し、道路を走行すればおのずと給電できる点は、これまでにないモビリティの価値となる。EVの魅力をより一層広げられる」と走行中無線給電システムに期待を込める。

「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・自賠責共済
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
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755号

自動車関連団体、交通安全啓発活動を実施
11月は冬の交通安全運動も

北海道警察がまとめた2026年の道内の人身交通事故発生状況によると、10月25日時点で件数は7145件（前年同期比536件増）、死者数は91人（同11人減）、傷者数は8437人（同766人増）だった。

件数と傷者数が増加する一方で、死者数は減少しているが、10月に入ってからも旭川市などで死亡事故が発生している。7月以降は死者数が3カ月連続で過去5年平均を上回っており、積雪によりスリップ事故が多発する冬場にかけては、さらに増加する可能性もある。

冬の交通安全運動は11月13～22日の10日間で、主催は北海道と北海道教育委員会、北海道警察、札幌市、市町村、北海道交通安全協会、北海道安全運転管理者協会。

運動の重点は、①高齢者を始めとする夕暮れ・夜間の歩行者事故防止②スリップ事故防止③飲酒運転の根絶。関係機関・業界団体などが緊密に連携し、交通安全運動を展開するとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

今秋に行われた、自動車関係団体の様々な取り組みを紹介する。

◆NEXCO東日本北海道支社が路上作業合同訓練会を実施

東日本高速道路（NEXCO東日本）北海道支社は、道央自動車道・苫小牧中央インターチェンジ構内で路上作業合同訓練会を実施した。北海道警察本部交通部高速道路交通警察隊、日本自動車連盟（JAF）と連携し、逆走車両の発生などを想定した訓練を行った。関係機関から約60人が参加した。

訓練は、高速道路上での逆走車の発生と追い越し車線上での事故の発生を想定した2種類で、道警高速隊とNEXCO東日本交通管理隊による現場到着後の初動対応から、関係機関への連絡・通報、車線規制、後続車両の誘導、JAFによるレッカー作業を含む事故処理、規制解除までの一連の対応を連携して行った。

逆走車処理の訓練では、道路管制センターから一報を受けた交通管理隊が現場通行止めを実施し、発煙筒を使用して逆走車を待ち受け。交通管理隊は巡回車で逆走車にパッシングし、道警高速隊は旗を振りながら逆走車に停止を促した。逆走車を路肩に停止させた後、現場通行止めを解除し、路肩規制に切り替えてJAFによるレッカー作業を実施した。

交通事故処理の訓練では、中央分離帯への接触で追い越し車線上に脱落したバンパー片を交通管理隊が回収し、事故現場に移動。到着後に追い越し車線を規制し、事故車の状況を調査したほか、自走不能車両のJAFによるレッカー作業を実施した。


道警高速隊が旗を振り、逆走車に停止を促した

◆新千歳空港で海外客向け安全運転を啓発

北海道運輸局（石塚智之局長）は、北海道警察や北海道地区レンタカー協会連合会（成田修朗会長）、日本損害保険協会北海道支部、JAF札幌支部などと連携して、新千歳空港で海外からの観光客を対象とした安全運転の啓発活動を実施した。

当日は、到着ロビーのレンタカーカウンターを中心に活動を展開した。道内では、インバウンド客の運転するレンタカーが踏み切りに進入して列車と接触するなどの重大な事故が相次いでおり、鉄道会社が作成した踏み切り事故防止のチラシなどを配布。一時停止地点で止まらずに事故につながるケースが目立つことから、標識の実物を用意して安全運転を呼びかけた。

警察の統計では、道内のインバウンド客が当事者となる大きな事故の発生件数が今年7月末時点で昨年1年間の水準に並んだという。北海道レンタカー協会などは、海外からの旅行客がピークを迎える冬季にも同様の取り組みを計画する。

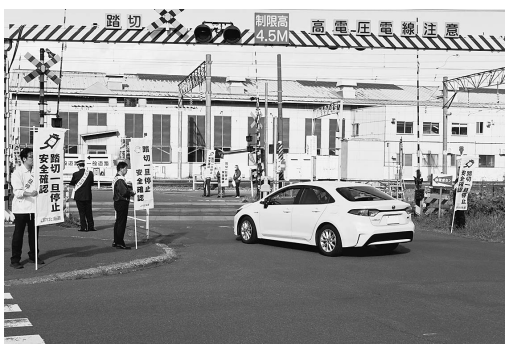


チラシや標識を用意して安全運転の理解促進を図った

◆秋の踏み切り事故防止キャンペーン、一旦停止と安全確認を呼びかけ

JR北海道が開催した「秋の踏切事故防止キャンペーン」に、札幌地区の自動車業界団体が参加した。啓発グッズの配布などを通じて、通行者に踏み切り手前での一旦停止と安全確認を呼びかけた。

札幌市手稲区の山口街道踏切で行われた啓発活動では、札幌地区自動車販売協会連合会札幌支部（池田義典支部長）と札幌地区軽自動車協会（佐野良成会長）が初めて参加した。



踏み切り付近で事故防止の啓発活動を行った（山口街道踏切）

◆北海道と道警、札幌でサポカー体験試乗会開催

北海道と北海道警察は、北海道運輸局札幌運輸支局で安全運転サポート車（サポカー）の体験試乗会を開催した。18組52人が参加し、座学や同乗などを通じて先進安全技術を体感した。

サポカーの体験試乗では、自販連札幌支部の会員ディーラーが車両の提供などで協力した。参加者は複数銘柄のサポカーに同乗し、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」や「衝突被害軽減ブレーキ」などの安全機能を体感した。

後付けの踏み間違い加速抑制システム装置付き車両の展示・実演を行ったほか、運転中のもしもの状況を疑似体験する360度VR（仮想現実）動画も用意した。

そのほか、札幌地方自動車整備振興会（横井隆会長）がマイカー点検教室を開催するなど、業界関係者が一体となって交通事故防止に取り組んだ。


サポカー体験試乗の様子

■北海道運輸局、江別市内で脱輪事故防止の街頭点検

北海道運輸局は、国道275号江別市角山駐車場で、脱輪事故防止の街頭点検を実施した。大型車6台のホイール・ナットを点検し、いずれも緩みは確認されなかった。

札幌開発建設部と合同で取り締まりを行った。同局は不正改造・無車検車の検査を行い、1618台のうち1台が無車検だった。道路を違法に利用している車両の排除と適正な利用の促進のため、特殊車両3台を計測し、2台に違反があった

くるま未来体験教室を開催
北海道など　親子31組が参加

北海道は、北海道立札幌高等技術専門学院（MONOテク札幌）で「くるま未来体験教室」を開催した。小学3～6年生31人が参加し、キットカーの組み立てなどを通じて燃料電池や自動運転の仕組みを学んだ。

同教室は、自動車技術会北海道支部・関東支部と北海道発EV研究開発・利活用研究会（TeamNEVS）とともに9月26日に実施した。午前と午後の2部制で、参加者は2班に分かれてキットカーの組み立てや車両見学を行った。

「燃料電池キットカー教室」では、燃料電池車（FCV）の仕組みに関する講話を聞いた後、キットカーを組み立てた。完成後は場所を移動し、走行させた。

「自動運転キットカー教室」では、自動運転の仕組みを学んだ後、教育版の「レゴマインドストームEV3」を使用し、組み立てとプログラミングを行った。机の上で箱に向かってキットカーを走らせ、自分が設定した位置で自動的に停止するかを確認した。

屋外では、いすゞ自動車の大型トラック「ギガ」とピックアップトラック「D-MAX」を見学したほか、トヨタ車体の超小型電気自動車（EV）「コムス」と電動シニアカーを試乗した。

子どもたちは保護者と一緒に楽しみながら学び、次世代車や自動運転技術について理解を深めた。


燃料電池キットカーを走らせる子どもたち

アンテナ

都内の街を歩いていると、派手に着飾った外国人観光客が時折甲高い排気音を響かせ、カート数台を連ねて走り去る姿を見かける。住まい近くの大通りではほぼ毎晩目にする光景だ。初めは物珍しい景色として眺めていたものの、最近はどうにも胸に引っかかる違和感がある。

車高の低いカートの群れの横を、大型トラックやバス、タクシーがすり抜けていく。ドライバーにとっては仕事場であり、乗客にとっては生活の場である公道。厳格な「安全」の緊張感の上に成り立つ路上に、テーマパークの乗り物がそのまま放り込まれたかのようだ。

10年ほど前に相次いだ事故により、テールランプの位置を高くするなどの基準強化やシートベルト装着の義務化が行われた。一方で、車高が低くトラックなどの死角に入りやすい危険さや、ヘルメット未着用、そしてコロナ禍以降に急増した観光客は日本の交通ルールに不慣れだという根本的なリスクは消えていない。

観光と産業、日常が混じり合う様子は東京らしい混沌とした景色ともいえる。しかし、合法だとはいえ、自動車が本来持つ「人の命や生活を安全に運ぶ責任」という視点で見ると、公道という舞台の在り方について深く考えさせられる。

「ネイチャービートジャム2026 in Fビレッジ」開催

北海道ボールパークFビレッジ（北広島市）で開催された体験型アウトドアイベント「ネイチャービートジャム2026 in Fビレッジ」に札幌のディーラーなどが出展した。キャンピング仕様車や電気自動車（EV）などを展示し、来場者に車を使ったアウトドアの楽しみ方を提案した。



ネッツトヨタ札幌のDoKiWaKu（ドキワク）LOVE―T Ⅱ

ネッツトヨタ札幌は、EV「bZ4X」と「タウンエースバン」ベースの特別仕様車「DoKiWaKu（ドキワク）LOVE―T Ⅱ」を展示した。ドキワクにはサイドオーニングを装着し、テーブルやイスなども置いて車を通じたアウトドアライフを提案した。



北海道スバルのトレイルシーカー

日産プリンス札幌は、「エルグランド」と「キックス」を訴求した。新型車とあって、両モデルを興味深く眺める来場者が多かった。EV「リーフ」のバッテリーをリサイクルしたポータブルバッテリーやエマージェンシーキットも販売した。

北海道スバルは、ルーフテントを装着した「フォレスター」とEV「トレイルシーカー」を展示した。トレイルシーカーと家電製品をつなげ、キャンプ場で電源として使用できる給電機能をアピールした。



ルノー札幌のカングー

北海道日産が運営するルノー札幌は、ベッドキットを装着した「カングー」と「キャプチャー」のマイルドハイブリッドモデルを置き、ブランド認知度の向上に取り組んだ。

D&Dマネージメントが運営する「サードスペース札幌」は、ルーフテントを取り付けた三菱「デリカD:5」とスズキ「ジムニーノマド」、独自のカスタマイズを施したトヨタ「ハイエースバン」を並べた。エンブレムなどのパーツ類やサードスペースブランドのアパレルも販売した。

イベントは北海道のアウトドアカルチャーを都市部で体感できる「街フェス」で、Fビレッジでは初開催。会場のエスコンフィールド北海道のコンコースなどに車両を並べた。たき火やSUP（スタンドアップパドルボード）、ストライダーの体験ブースを設置したほか、ステージではトークショーやミニライブも行った。

語録

国土交通省　舟本浩物流・自動車局長

「（米国では）人工知能（AI）開発のスピードを緩めるなどの議論もあるが、自動運転について言えば、今まで通り開発を促進する必要がある。自動運転でAIを使わないということはあり得ない。セキュリティーの管理をしっかり行いつつ、どう使っていくのかが課題になる」

「人間の脳の構造を調べられないのと同様、最新鋭のAIはブラックボックスになっており、従来の自動車の開発とは違う部分がある。専門の先生方の話を聞き、知見を活用させてもらいながら、われわれとしても慎重に判断していきたい」（AI開発への懸念について）

〈自動車税制〉消費減税で代替財源論の矛先は？

車体課税の「公平・中立・簡素」堅守を

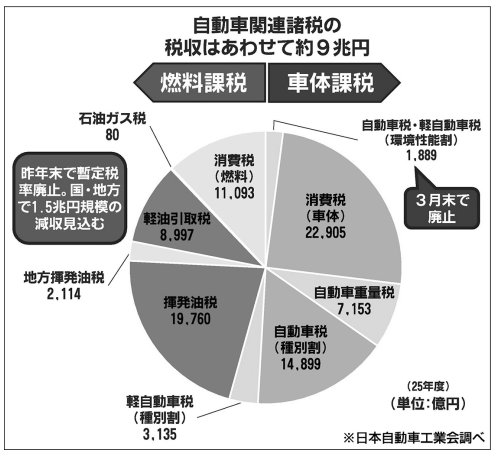
およそ半世紀にわたり、パッチワーク的な「抜本改革」が繰り返されてきた自動車税制だが、昨年末は燃料の「当分の間税率（旧暫定税率）」と軽自動車税・自動車税に上乗せされていた「環境性能割」の廃止が決まった。

高市政権は今、政府・与党内の慎重論を押し切って消費減税に突き進む。閣議決定した大綱で、物価高対策として食料品の消費税率を来春から2年間に限り1％にし、減税を打ち切る2029年春から中低所得者向け給付を始める方針を示した。

しかし、野放図な減税や財政支出に市場は厳しい目を向ける。7月には、いわゆる「骨太の方針」の原案が円安・債券安を招いた〝骨太ショック〟が起きた。財源の裏付けがないまま大型減税を打ち出し、通貨・債権・株のトリプル安で英政権が退陣したトラス・ショック（22年秋）の記憶もよみがえる。

今回の大綱は、減税財源について「市場の信任を得られるよう特例公債に頼らない」と強調する一方で「予算編成改革の具体化の状況も踏まえて結論を得る」と具体案を先送りした。

消費減税による年間5兆円、旧暫定税率と環境性能割の廃止による年間1・7兆円（一部は手当て済み）など、難航必至の代替財源論は、年末の税制改正にどう影響するか。



「財源確保が挙がることは間違いない」「全体としてはより厳しくなっているが、（車体課税に）すぐに結びつくことはないのではないか」―業界からはさまざまな声が上がる。インフレや企業業績の回復などに伴い税収は増えており「減収分を急いで埋めて税収中立を無理やり図る必要はない」（ベテランの衆院議員）との声もある。

26年度税制改正大綱では、軽自動車税・自動車税について①28年度以降のあり方②28年度以降に登録する乗用電気自動車（EV）の重量に応じた課税方式、自動車重量税について③28年5月以降の車検から適用する乗用EV、プラグインハイブリッド車（PHV）向け特例加算分の3つで「27年度改正で結論を得る」とされた。①を除き、事実上の増税だ。

自動車業界は、軽自動車税と自動車重量税を引き続き、提案する方針。国税と地方税を統合するため一筋縄ではいかないが、自民党の小林史明経産部会長は「地方税と国税の分類は行政側の事情であり、国民目線で分かりやすくフェアな税制であることが重要だ」と昨年、本紙に語った。経産省も「求めていることはおかしくないし、一定の理解も得られた」（製造産業局自動車課）と話す。

日本自動車工業会は、③について「普及初期段階であるEVなどの市場拡大を阻害しかねない」として導入延期を主張している。

世界経済の先行きが混沌（こんとん）とする中、日本の自動車メーカーは母国市場に再び力を入れている。国産車の品ぞろえが充実し、実需に裏打ちされたEV市場も育ち始めた。中国勢などとの激しい競争にさらされる中、母国市場の質的成長に水を差すような改正は何としても避けなければならない。代替財源論も大事だが、基幹産業を左右しかねない車体課税については〝責任ある積極税制〟の発想も政府・与党に求められる。

外国人技実習生向けに交通安全講習

札幌トヨタ（相茶省三会長兼社長）で勤務する外国人技能実習生を対象にした交通安全講習が、小樽市にある同社のトレーニングセンターで開催された。フィリピン出身の8人が参加し、自転車シミュレーターや車の死角体験などを通じて日本の交通ルールを学んだ‖写真。

講習は、同社と北海道、北海道警察本部交通部交通企画課、札幌方面小樽警察署、日本自動車連盟（JAF）札幌支部が連携して実施した。外国人技能実習生への交通安全教育の一環で、コンテンツは自転車に関連する内容とした。

安全講話座学では、交通標識の意味など日本の交通ルールの理解に努めた。引き続き、参加者は4人ずつ2班に分かれ講習を受けた。工場では自転車シミュレーターとVR（仮想現実）ゴーグルによる危険予知を体験。駐車場では実際に乗車し、運転席から周囲に置いたパイロンなどを見て死角の範囲や危険性を理解した。事故防止のために取るべき行動も確認した。

講習の最後に、参加者は「自転車に乗る時は安全に気をつける」「日本の交通ルールを学べてよかった」などと感想を話した。

北海道の在留外国人数は2025年末で前年比約15％増の7万7401人、特定技能は同約40％増の1万6675人となっている。外国人材が増える中、交通安全教育に課題を感じていた札幌トヨタの声がけをきっかけに、今回の実施に至った。



霹靂

「おい、お前。何を勝手に録ってるんや。会場から出ていかんかい！」。日本電産（現ニデック）決算会見後の囲み取材で、当時社長だった永守重信氏は記者に対して声を荒げた。永守氏の囲み取材は「オフレコ」なのが慣例なのだが、初めて参加した記者だろうか。ルールを知らない記者を容赦なく締め出した◆第三者委員会の調査では一連の不正の背景として、強烈なトップダウンと業績へのプレッシャーを挙げている。取材の一片からも「さもありなん」と思うばかり。社内ではさらに厳しい怒号が飛んでいたのだろう。永守氏に経営責任があったことは間違いない◆「カリスマ経営者」として永守氏をはやしたてたメディアにも責任の一端はあるかもしれない。独裁ぶりを目の当たりにしながらも、創業者の無謀な挑戦を疑いもなく報じ続けた◆電気自動車（EV）向けの駆動用システム「eアクスル」などの車載向けモーターを事業拡大の柱に据え、「売上高10兆円」という非現実的な野望の疑念も、当時の「EVシフト」の強い追い風にかき消された◆昭和のワンマン経営者はほとんど姿を消したと思うが、強いトップが醸成した企業風土が残る企業は少なくないのではないか。企業の持続的な成長には、悪しき社内の〝風〟に流されない仕組みづくりが欠かせない。