

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)721-4578

道内でディーラー広域化進む

市場変化への対応 経営資源を結集

2025年4月に、北海道マツダと函館マツダの合併に加え、アンピシャスグループ北海道(AGH)傘下のトヨタディーラー3社が統合し、札幌、室蘭、函館の3管内に店舗を展開する道内最大のディーラーが誕生する。人口減少による市場縮小や自動車技術の変化、高度化に対応した設備投資に加え、足元では人手不足が深刻な状況にある。合併やグループ内の連携強化でスケールメリットを高め、市場の変化に対応しようとする動きが今後さらに活発化しそうだ。



年頭所感

北海道警察本部 交通部長 和島 正

明けましておめでとうございます。令和7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、各種交通安全活動に対しまして、御支援、御協力を賜り、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ところであります。更には、本紙を通じて、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御尽力を賜るとともに、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ところであります。深く感謝を申し上げます。昨年、道内において交通事故により亡くなった方は、既に承知のとおり前年より27人少ない104人と、交通事故統計の記録が残る昭和22年以降最少であった令和4年を下回る、過去最少となりました。我々道民の願いである「交通事故のない安全で安心な北海道」の実現に向けて、交通安全に対する社会的

域との関係づくりなどを進めるスタイルが定着しており、函館でも引き続き地域事情に合わせた営業活動が展開されるとみられる。道内全域をカバーするスケールメリットに加え、メーカー子会社だった函館マツダの強みも取り込み、存在感を高めていくことになる。

ほか道内では、グループ内で合併するケースが増えている。きっかけとなったのは、トヨタ自動車と20年5月に移行した全チャンネル併売化だ。全社の扱い車種が同じとなり、複数ディーラーをもつグループ内での統合が進んだ。

札幌トヨタグループの函館トヨタは20年7月にネットトヨタ道南を統合、釧路トヨペットは、21年7月に

な気運は着実に一歩一歩進んでおり、これもひとえに貴会を始めとする、関係機関・団体等の皆様の交通安全への想いと取り組みが実を結んできているのだと思ひ、心から感謝と敬意を表する次第であります。

その一方で、昨年中に発生した交通事故を見てみますと、小樽市などにおいては、飲酒運転に関わる結果が重大な交通事故が発生したほか、未就学児や横断歩道を横断中の小学生が犠牲となった、大変痛ましい交通事故も発生しております。

道警察といたしましては、交通事故による悲しみを繰り返させないためにも、悲劇を生み出してしまうきっかけとなる飲酒運転の根絶を目指すし、「しない、させない、許さない、そして見逃さない」というスロガンのもとで、新年会や歓迎会など、これから春にかけて飲酒する

今後もディーラーグループ内の機能再編などが進む可能性はある。札幌トヨタグループは21年、札幌トヨタとトヨタディーラーの事業持ち株会社となる体制に移行し、トヨタディーラー7社が市場環境の変化などに迅速に対応できる態勢を整えた。また北海道日産は22年にメーカー直営だった日産プリンス札幌を子会社化し、道内最大規模の日産ディーラーグループを形成。このほかのディーラーでも、グループ内合併、再編を検討しているケースはある。

一方、小規模ディーラーが多いホンダ勢はメーカーが一定規模以下のディーラーに統合、集約を促している。電動化や自動車技術の高度化が進む中、販売網でも将来への設備投資などを円滑に進めるためだ。

人口減少が全国に先駆けて進む北海道。従来型のビジネスだけでは市場縮小が避けられない中、将来に向けた新たなビジョンが求められている。

飲酒運転根絶！高校生メッセージ

(令和6年コンクール入賞作品から/北海道交通安全推進委員会)

(北海道教育委員会教育長賞)

「まさか自分が事故を起こすなんて…」その言葉、他人事だと思えますか？事故の被害者だけでなく、家族や友人、多くの人々を悲しませます。飲酒運転は他人事ではなく「自分事」(星椋国際高等学校札幌北学習センター2年 花松 育夢 さん)



道経産局では1月31日まで実証実験を行い、2月に開催予定のシンポジウムで結果を公表する。

トラック共同輸配送デジタルマッチングを全国初

北海道経産局 行政機関で全国初

北海道経産局は12月から1月末まで、道内でトラック輸送の共同輸配送を「デジタルマッチング」する実証実験を行った。物流のデータベースを構築し、共同輸配送に適した事業者同士をつなぐ。2月中旬に実証実験の結果を公表し、民間事業者が同様の仕組みを展開するのを後押しする。行政機関が民間企業の共同輸配送をデジタルマッチングするのは全国で初めて。

荷物運ぶ方向が同じで、帰路のトラックが運ぶ荷物のない空車で運行する事が少なくないという。道経産局では、幅広い業種、地域の事業者が物流データを登録してマッチングすることで、空車や積載率の低い状態での運行を減らしたいと考えている。

「ワイパ」

「電気自動車(EV)向け充電サービスに関する事業者が話し合うための器をつくる」と話すのは、EV・充電協議会の太田豊代表理事。EVの普及に伴い、充電サービスに参入する企業が増加した。各社がしのぎを削る一方、競争が激化すれば、適切な発展を阻害しかねない。「事業者同士の競争も当然必要だが、協調できる領域を見極め、協力していくことも大事だ」と団体の意義を説く。

野村総合研究所は2023年、ドライバー不足などが進む道内物流は、このまま何も対策を打たなければ2030年には道内で27%の荷物が運べなくなるとの試算を公表した。一方、35%にとどまる積載率を共同輸配送の推進などによって50%まで引き上げることができれば、輸送量不足はおおむね改善できる見通しを示した。

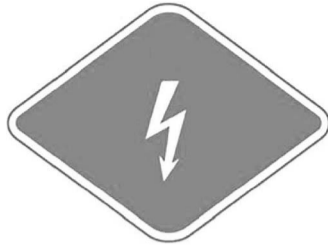
帰り便マッチングの検索例 積み地・降し地/回送時間・距離/車種/車格等で検索

国交省

EVトラック・バスに専用ラベル表示義務付け

新型車は2026年9月から

国土交通省は、電気自動車(EV)トラック・バスの外観にEV専用ラベル写真の表示を義務付ける。事故時の消火や救助活動の際、外観からEVと識別できるようにして感電などの二次被害を防止するの



道路運送車両の保安基準の細目を定める告示を一部改正し、車両総重量(GV)3.5トンの超のEVトラックまたはEVバスの前部

開幕迫る「大阪・関西万博」

注目の新技術 目白押し 空飛ぶクルマは無人飛行に

2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)の開幕まであと2か月あまり。「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマに半年間にわた



公式キャラクター「ミヤクミヤク」は関西ではすっかり馴染みとなった。会場への輸送対策など

2027年春入社採用活動 「オヤカク」防止を追加 日程などは現行ルール維持

政府

政府は、2026年度卒業・修了予定者の就職・採用活動日程について、現行ルールを維持することを決めた。採用選考活動はこれまで通り、前年の6月以降となる。その

イクルを通じ、水素の活用可能性を実証する。 エネルギー分野では「ペロブスカイト太陽電池」も脚光を浴びる。薄型・軽量で折り曲げ耐性にも優れ、

結果によると、「就活ルールが必要」との回答は約78割にのぼった。24年度末の卒業・修了予定者の就職・採用活動は、採用面接を受け

視線

インフルエンザの流行レベルが例年にならないさじい勢いで上昇している。重要なのは予防接種と予防策だ。感染を防ぐポイント

も加わる三菱グループが「三菱未来館」を構えるほか、住友電気工業や住友ゴム工業などを擁する住友グループも「住友館」を設けるなど、

「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 充実のロードサービス 安心の事故対応力 北海道自動車共済協同組合

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



道内ディーラーで年間所定休日の拡大続々

厳しい人材獲得競争 生産性向上が不可欠

道内の新車ディーラーで年間所定休日を拡大する動きが活発化している。札幌トヨタグループが2025年から120日に増やすのはじめ、115日を上回る傾向が目立ち始めた。日曜日の休日を増やす販売会社もある。あらゆる産業で人手不足が深刻化する中、人口減少が全国に先駆けて進む道内は、人材獲得競争がさらに激しくなる可能性がある。新車ディーラーにとって採用市場での競争力強化は、将来の経営を左右する要素として重要性が増している。労働者のニーズを意識した見直しが必要となった。

休日数の拡大や労働時間の短縮を進める背景には、将来を見据え、労働者に選ばれる職場づくりを進める「バッテリーの点検・早めの交換を！冬のバッテリー上がり」に注意

冬は、気温の低下によりバッテリーの蓄電能力が弱まるほか、負荷がかかるエアコンの使用機会が増えることで電池内部の劣化が進みやすくなる。そのため、突然のバッテリー上がりや起るリスクが高くなる時期。実際、冬季はバッテリーに起因するトラブルが多い。

日本自動車連盟（JAF、坂口正芳会長）によると、昨シーズンの年末年始（23年12月29日～24年1月9日）のロードサービスの出動件数は、四輪車で「過放電バッテリー」が最も多い救済理由だった。この

増やす方向で調整しているケースが多い。

休日数の拡大で懸念されるのが、業績への影響だが、24年度から120日に引き上げた北海道三菱の下村正樹社長は「業績、業務にマイナスの影響は出ていない。順調だ」と強調する。札幌トヨタが2年連続となる休日数拡大を決断したのも、5日増となった今年1年を過ぎ、労使が一体となった業務効率化などを進めれば、120日への拡大が可能だと判断したためだ。納車業務専門のスタッフを育成するなど、グループ各社で進める業務効率化に向けた取り組みの効果も出始めている。

休日数に加え、日曜日の休みを増やす動きもある。旭川トヨタ（西川弘三社長）は、25年度の年間休日を5日増の118日とし、計5回の日曜休日を設ける。ホンダカーズ旭川（松倉直幸社長）は来年度、毎月1回の「全店日曜日定休」を月2回に増やす方向で最終調整している。ただ、休日数の拡大や日曜日休日の設定は、進め方を誤ればユーザーの利便性が悪化し、顧客満足度の低下を招く恐れもある。帯広日産（村松一樹社長）は、営業活動の分業制を数年前に導入、営業スタッフが一手に担っていた幅広い業務を細分化することで、生産性向上を進めてきた。札幌トヨタグループのネットトヨタ道都（内間木忠行社長）は、全社的な業務の棚卸しを実施。経営トップが社員からヒアリングし、業務の見直しに着手するなど、休日増加に向けて入念に準備する。ディーラー各社は、自社の営業サービス体制を把握し、顧客満足と従業員満足を両立する方針が求められている。

幼稚園で交通安全教室

ホンダカーズ南札幌

ホンダカーズ南札幌（越川裕一郎社長）は、同社初の出張形式での交通安全教室を清田幼稚園（札幌市清田区）で開催した。参加した約170人の園児たちが道路の歩き方などの交通ルールを学んだ。

講師は同社のアンバサダーを務める札幌在住のシンガーソングライター佐藤広さんが務めた。イラストを見た、緊急車両のサイレンの



「東京オートサロン2025」開幕

80台超のカスタムカー コンセプトモデルも多数発表

カスタム車の祭典「東京オートサロン2025」が1月10～12日、幕張メッセ（千葉市美浜区）で開催された。前回は11社上回る389社が出展し、850台以上のカスタマイズカーが会場に並んだ。国内の自動車メーカーは内燃機関を搭載した市販予定車やコンセプトモデルを多数発表した一方、中国や韓国メーカーは最新の電気自動車（EV）を披露し、来場者の注目を集めた。東京オートサロンは今回で43回目。国内の四輪・二輪車メーカーは、2年ぶりの出展となるタイハツ工業を含む10社が出展した。



エトキ：シビックタイプR「レーシングブラックパッケージ」



BRZの特別仕様車「STIスポーツ パープルエディション」



シーライオン



アドバンスド・コンセプト

トヨタ自動車はミッドシップにカスタマイズした「ヤリス」を公開。

スバルは、スポーツカー「BRZ」の特別仕様車「STIスポーツ」を発表した。

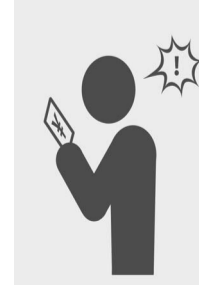
シーライオンは、国内発売の「アット3」を国内発売。シーライオンは日本市場で販売する車両として4車種目となる。同社の東福寺社長は「インパネなど内装がシルより大幅にグレードアップしているのが特徴」とした。また、「車種は決まってい

ないが」今後はプラグインハイブリッド車の日本へ投入も検討している。

2024年4～9月期の決算で、合算で1兆円超の純利益を出しているのが損害保険大手4社だ。その一方で各社とも25年1月から自動車保険を3・5～5・5%値上げしているのに「なぜ」と、記者会見ではさまざまな厳しい質問が出る。不祥事続きという背景もある。

「引受利益」は4社とも赤字で合算633億円。車そのものが高額化に加え、最近の物価上昇で補修部品や工賃も上がっている。厳しい状況、というのは本音だった。自動車や火災など保険全体を合算した引受利益は開示されているが、種目別は公開資料に記載はないと私に認識している。過去に問い合わせたが、非開示と言われた記憶がある。なぜ今開示されたのか。ある損保は「もともと投資家向け説明会では開示していた。特に意識していなかった」と話す。値上げ等の根拠を明確に示すためにも今後は保険の種目

別引受利益は公表資料に明記してほしい。値上げせざるを得ない局面では、損保にとってもメリットは多いはずだ。逆に言うと、自動車保険がもうかりすぎていたため明記していなかった面もあるのではないかと。金融庁の資料では、21年度は業界で4千億円近くの引受利益があった。



自動車業界で本格化するAI活用

クルマの開発に欠かせないAI

自動車業界でも人工知能(AI)の活用が本格化している。自動運転・先進運転支援システム(ADAS)の高度化用途のほか、新車開発や生産、販売など、幅広い分野で活用が進む。インターネット上のデータを生かして文章や画像を自動で作成し、人間のように対話する「生成AI」を利用し始めた企業も増えつつある。AIの活用で企業の競争力に大きな差が生じる時代が迫る。

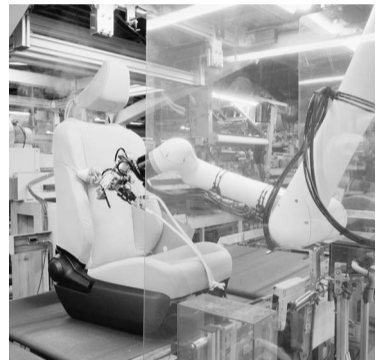
クルマの電動化や知能化に向け、日産自動車との経営統合を検討しているホンダで、昨年9月からユニークなプロジェクトが始まっている。「AIで自動車を設計できないか」を検証するものだ。安全性や商品性、生産技術なども考慮し、AIが車体を自動設計することにチャレンジした。初期のプロトタイプでは、車体設計で開発者が必ずチェックしなければいけない項目をAIが守った。自動設計の実現には、さらなるAIの進化が必要で、実装にはすべての車体部品やパワートリットまで適用範囲を広げる必要があるが、AIによるクルマの自動設計の実現可能性に手応えを感じた(同社)という。

一時は時価総額が520兆円を超えて世界1位となったNVIDIA(エヌビディア)の創業者でもあるジェンソン・ファンCEO(最高経営責任者)は「すでに企業はAIを導入するか、しないかではない。AI

を使って何をやるかだ。新しい産業革命はもう始まっている」と説く。企業が成長するためにはAIが必須のツールになっているというわけだ。

自動車部品大手のデンソーは、大規模で複雑な車載ソフトウェア開発にAIを用いている。ソフトウェア開発のノウハウをAI学習させ、開発効率を高めることが狙い。クルマの電子化が進み、プログラムの規模を示すソースコードはすでに2億行に達した。車載ソフトウェアの重要性も増しており、同社はAIで高性能な車載ソフトウェアを短期間で開発していく考えだ。実験の繰り返しで当たり前だった材料開発の現場では、AIが欠かせなくなっている。材料は、種類や配合量の組み合わせで性能が大きく変わる。AIを活用すれば、どの材料をどれだけ配合すれば求める性能を実現できるかを短期間でシミュレーションできる。日清紡ブレーキは、ブレーキ摩擦材の原料配合にAIを活用することで、異音や粉塵の発生を抑制できる部品の開発につなげている。日本ガイシでは、これまで蓄積してきた1万件以上の実験データをAIに学習させ、排ガス浄化用触媒担持材料の開発期間を従来の10分の1に短縮できるとしている。

生産現場でもAIの活用が進む。トヨタ紡織は、生産拠点での品質と生産性の向上を図るため、猿投工場(愛知県豊田市)のシート組み立て



製造現場でもAIが活躍し始めている(トヨタ紡織の猿投工場)

できる。国の支援をいただきながら技術を着実に進めさせていく」「空気中の二酸化炭素から航空機や車を動かす燃料を生み出す技術が日本で、手の届くところまで来ている。明日の当たり前とするため、引き続き取り組んでいく(合成燃料の実証プラントについて)

現場探信

深刻化しているカスタマーハラスメント(カスタマーハラスメント)に対し、北海道は「北海道カスタマーハラスメント防止条例」を制定し、2025年4月1日から施行される。条例には罰則はないものの、防止の啓発効果が期待できる。一方で、消費者の正当なクレームは不当に妨げられてはならない、ともされている。

実際にサービスや店を利用している中で、「ひどい」と思う接客対応をしばしば見掛ける。最近だと料金の支払いをせかす高圧的な態度のバス運転手に遭遇した。運行上必要な「注意」を除き、乗客を嫌な気持ちにさせる心ない態度は改めてもらいたい。ただ、クレームの言い方にも気を付けなくてはならない。

「それは、できません」韓国の尹錫悦(ユンソンニョル)大統領による非常戒厳の宣言を知った時、この言葉を思い出した。今から60年以上前、安保闘争で騒然とした国会で、岸信介首相は赤城宗徳防衛庁長官に自衛隊の治安出動を要請したが、冒頭の言葉で断られた。この状況で『小説吉田学校』では、米大統領の訪日に向け、警護に不安を感じた岸首相が「治安維持に万全を期してもらいたい」と警察庁長官に厳命したものの、「治安維持の責任は持ちかねます」と言われ、それなら自衛隊に…と描かれている。岸首相は「なぜだ…？」と赤城長官を問い質す。自衛隊の出動は他国から侵

略を受けた場合で、治安維持では国民の支持は得られないと説明し、「自衛隊の生命、存在にわるい結果をもたらします」と諫める。いわゆる側近が首相を思いとどまらせた。現代から見れば、出動はやりすぎと思うだろう。しかし当時、国会や東京ではデモ隊と機動隊が激しく衝突し、女子学生の死亡、米大統領補佐官らの包囲など、警察の治安維持には限界が見えた。このため、閣僚や党幹部の中に出動を支持する者はいれば、断れなかったかもしれない。と後に語り、自衛隊も検討はしていたようだ。ただ、ここで日本は踏みとどまり、今日があるといえる。

ENEOSホールディングス 宮田知秀社長

「2050年のカーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)は単一のエネルギーのみでは成し遂げられない。合成燃料は水素と二酸化炭素が原料で、暮らしを大きく変えることなく、従来の石油製品と同様に利用

製造現場でもAIが活躍し始めている(トヨタ紡織の猿投工場)

「それは、できません」韓国の尹錫悦(ユンソンニョル)大統領による非常戒厳の宣言を知った時、この言葉を思い出した。今から60年以上前、安保闘争で騒然とした国会で、岸信介首相は赤城宗徳防衛庁長官に自衛隊の治安出動を要請したが、冒頭の言葉で断られた。この状況で『小説吉田学校』では、米大統領の訪日に向け、警護に不安を感じた岸首相が「治安維持に万全を期してもらいたい」と警察庁長官に厳命したものの、「治安維持の責任は持ちかねます」と言われ、それなら自衛隊に…と描かれている。岸首相は「なぜだ…？」と赤城長官を問い質す。自衛隊の出動は他国から侵

「それは、できません」韓国の尹錫悦(ユンソンニョル)大統領による非常戒厳の宣言を知った時、この言葉を思い出した。今から60年以上前、安保闘争で騒然とした国会で、岸信介首相は赤城宗徳防衛庁長官に自衛隊の治安出動を要請したが、冒頭の言葉で断られた。この状況で『小説吉田学校』では、米大統領の訪日に向け、警護に不安を感じた岸首相が「治安維持に万全を期してもらいたい」と警察庁長官に厳命したものの、「治安維持の責任は持ちかねます」と言われ、それなら自衛隊に…と描かれている。岸首相は「なぜだ…？」と赤城長官を問い質す。自衛隊の出動は他国から侵

ホンダと日産自動車の経営統合に驚きの声が上がっている。業績不振にあえぐ日産側のメリットは想像がつくが、過去の業界再編期にも自主独立を貫き、業績も手堅いホンダがなぜ経営統合なのか。そこには、ヤンチャな卒業して普通の自動車メーカーになったホンダの悩みも見え隠れする。

「(日産の)救済ではなく、企業価値を高めることが目的だ。昨年12月23日の記者会見でホンダの三部敏宏社長はこう繰り返した。「第一の創業期」2021年4月の社長就任時に三部社長はこう宣言し、改革の手を矢張り早く打ってきた。米国の排ガス規制「マスキー法」を世界で初めて満たした「CVCCエンジン」をはじめ、F1(フォーミュラワン)での連続優勝や高回転・高出力の二輪用などエンジン技術で突出するホンダにもかわらず、40年に販売するモデルは電気自動車(EV)と燃料電池車(FCEV)だけだ。

リスクは承知の上「第二の創業期」総仕上げ

ホンダと日産は8月に業務提携したが、この時は全固体電池やプラットフォーム(車台)、共同購入などには踏み込まなかった。SDVも開発コストがかさみ「個社でやっていくのは厳しい」(三部社長)状況だ。

互いの技術を持ち寄るとともに研究開発費を分担し合い、SDVのガラボガス化も避けるため、ホンダには信頼できる新たなパートナーが必要だった。白羽の矢を立てたのが、仏ルノーとの資本関係が変わり、経営の自主性を取り戻した日産だった。

日産の業績や社風の違い、相互補完性の乏しさなど、さまざまなリスクは承知の上だろう。それでも、宗一郎イズムが薄れ、普通の自動車メーカーとなったホンダにとって「生き残るためには不可欠」と現経営陣は判断し、「第二の創業期」に向けた総仕上げとして、大きな賭けに打って出る。

「それは、できません」韓国の尹錫悦(ユンソンニョル)大統領による非常戒厳の宣言を知った時、この言葉を思い出した。今から60年以上前、安保闘争で騒然とした国会で、岸信介首相は赤城宗徳防衛庁長官に自衛隊の治安出動を要請したが、冒頭の言葉で断られた。この状況で『小説吉田学校』では、米大統領の訪日に向け、警護に不安を感じた岸首相が「治安維持に万全を期してもらいたい」と警察庁長官に厳命したものの、「治安維持の責任は持ちかねます」と言われ、それなら自衛隊に…と描かれている。岸首相は「なぜだ…？」と赤城長官を問い質す。自衛隊の出動は他国から侵

「それは、できません」韓国の尹錫悦(ユンソンニョル)大統領による非常戒厳の宣言を知った時、この言葉を思い出した。今から60年以上前、安保闘争で騒然とした国会で、岸信介首相は赤城宗徳防衛庁長官に自衛隊の治安出動を要請したが、冒頭の言葉で断られた。この状況で『小説吉田学校』では、米大統領の訪日に向け、警護に不安を感じた岸首相が「治安維持に万全を期してもらいたい」と警察庁長官に厳命したものの、「治安維持の責任は持ちかねます」と言われ、それなら自衛隊に…と描かれている。岸首相は「なぜだ…？」と赤城長官を問い質す。自衛隊の出動は他国から侵

「それは、できません」韓国の尹錫悦(ユンソンニョル)大統領による非常戒厳の宣言を知った時、この言葉を思い出した。今から60年以上前、安保闘争で騒然とした国会で、岸信介首相は赤城宗徳防衛庁長官に自衛隊の治安出動を要請したが、冒頭の言葉で断られた。この状況で『小説吉田学校』では、米大統領の訪日に向け、警護に不安を感じた岸首相が「治安維持に万全を期してもらいたい」と警察庁長官に厳命したものの、「治安維持の責任は持ちかねます」と言われ、それなら自衛隊に…と描かれている。岸首相は「なぜだ…？」と赤城長官を問い質す。自衛隊の出動は他国から侵

「それは、できません」韓国の尹錫悦(ユンソンニョル)大統領による非常戒厳の宣言を知った時、この言葉を思い出した。今から60年以上前、安保闘争で騒然とした国会で、岸信介首相は赤城宗徳防衛庁長官に自衛隊の治安出動を要請したが、冒頭の言葉で断られた。この状況で『小説吉田学校』では、米大統領の訪日に向け、警護に不安を感じた岸首相が「治安維持に万全を期してもらいたい」と警察庁長官に厳命したものの、「治安維持の責任は持ちかねます」と言われ、それなら自衛隊に…と描かれている。岸首相は「なぜだ…？」と赤城長官を問い質す。自衛隊の出動は他国から侵

「それは、できません」韓国の尹錫悦(ユンソンニョル)大統領による非常戒厳の宣言を知った時、この言葉を思い出した。今から60年以上前、安保闘争で騒然とした国会で、岸信介首相は赤城宗徳防衛庁長官に自衛隊の治安出動を要請したが、冒頭の言葉で断られた。この状況で『小説吉田学校』では、米大統領の訪日に向け、警護に不安を感じた岸首相が「治安維持に万全を期してもらいたい」と警察庁長官に厳命したものの、「治安維持の責任は持ちかねます」と言われ、それなら自衛隊に…と描かれている。岸首相は「なぜだ…？」と赤城長官を問い質す。自衛隊の出動は他国から侵

ホンダは、なぜ今、日産と経営統合なのか

ホンダと日産自動車の経営統合に驚きの声が上がっている。業績不振にあえぐ日産側のメリットは想像がつくが、過去の業界再編期にも自主独立を貫き、業績も手堅いホンダがなぜ経営統合なのか。そこには、ヤンチャな卒業して普通の自動車メーカーになったホンダの悩みも見え隠れする。

「(日産の)救済ではなく、企業価値を高めることが目的だ。昨年12月23日の記者会見でホンダの三部敏宏社長はこう繰り返した。「第一の創業期」2021年4月の社長就任時に三部社長はこう宣言し、改革の手を矢張り早く打ってきた。米国の排ガス規制「マスキー法」を世界で初めて満たした「CVCCエンジン」をはじめ、F1(フォーミュラワン)での連続優勝や高回転・高出力の二輪用などエンジン技術で突出するホンダにもかわらず、40年に販売するモデルは電気自動車(EV)と燃料電池車(FCEV)だけだ。

リスクは承知の上「第二の創業期」総仕上げ

ホンダと日産は8月に業務提携したが、この時は全固体電池やプラットフォーム(車台)、共同購入などには踏み込まなかった。SDVも開発コストがかさみ「個社でやっていくのは厳しい」(三部社長)状況だ。

互いの技術を持ち寄るとともに研究開発費を分担し合い、SDVのガラボガス化も避けるため、ホンダには信頼できる新たなパートナーが必要だった。白羽の矢を立てたのが、仏ルノーとの資本関係が変わり、経営の自主性を取り戻した日産だった。

日産の業績や社風の違い、相互補完性の乏しさなど、さまざまなリスクは承知の上だろう。それでも、宗一郎イズムが薄れ、普通の自動車メーカーとなったホンダにとって「生き残るためには不可欠」と現経営陣は判断し、「第二の創業期」に向けた総仕上げとして、大きな賭けに打って出る。