

# 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  
札幌市東区北三ノ条一丁目(郵便番号005-0003)  
電話 (011)721-4578

## 「マイナ免許証」運用開始

### 警察庁3月24日から

警察庁は、マイナンバーカードに免許情報を登録することにより、マイナンバーカードを運転免許証として利用できる「マイナ免許証」の運用を3月24日から開始した。保有の仕方は①運転免許証の免許情報が記



録されたマイナンバーカード(マイナ免許証)のみ②マイナ免許証と免許証の両方を所有③従来の免許証のみ④のいずれかを選択する。自動車などの運転時には、免許証またはマイナ免許証のどちらかを携帯する必要

## 新たな図柄ナンバー交付開始

### 5月7日から十勝など5地域

国土交通省は、北海道の「十勝」など新たに導入する5地域の「地方版図柄入りナンバープレート」の交付開始日を5月7日に決めた。事前申し込み開始日は4月7日から。新たな地域名表示(「当地ナンバー」)を導入する地域は、十

## 視線

普段、耳にする他人の会話で「この人は誰と話をしているのだろう」と違和感を持つことがある。ビジネスシーンで使用する敬語には「尊敬語」「謙譲語」「丁寧語」があるが、言葉の意味を理解して誤用を防ぎ、きちんと使い分けて場面に応じてふさわしい表現を選ぶのがポイント。

## OBDD検査導入から5カ月は順調

### 国交省 基準不適合は4.6%

国土交通省は「OBDD(車載式故障診断装置)検査」の運用状況をまとめた。昨年10月の導入から約5カ月の累計検査台数は8万3606台。このうち4.6%に当たる3884台で基準不適合が見つかった。指定整備工場におけるOBDD検査は、カメラやミリ波レーダーなどは、カメラやミリ波レーダーなどの不具合が目立った。同省は「重大な問題は発生しておらず、順調に運用されている」との見方を示した。

## スマホやパソコンで申請書が作成できるサービスを首都圏で開始

### 国交省

国土交通省は、スマートフォン(スマホ)やパソコンで自動車検査(車検)や名義変更などの申請書が簡単に作成できるサービス「登録手続き申請書メーカー」の運用を首都圏の運輸支局などでスタートさせた。主にユーザー車検など、一般の自動車ユーザーの利用を想定したもので、書きの手間がなくなり、窓



自宅などで事前に申請書データを作成し、印刷して窓口へ提出できる(イメージ)

口業務の効率化にもつながる。追加機能や導入地域は順次、広がっていく考えだ。

スマホなどで専用ウェブサイトにアクセスし、質問にチェック形式で回答すると必要事項が自動入力される。入力完了後、画面に表示される2次元バーコードを運輸支局などの窓口にある読み取り機にかざすと申請書がそのまま印刷できる。

3月までに、東京都、千葉県、神奈川県、埼玉県、山梨県、栃木県、茨城県の運輸支局と自動車検査登録事務所の一部で運用を開始し、首都圏以外についても5月をめどに順次、導入する予定だ。

近年、運輸支局や自動車検査登録事務所では、ユーザー車検などで訪れる一般の自動車ユーザーが増えている。代書サービスを利用しない場合、申請書類への記入や手続きに戸し(825台)が最も多かった。DTCを消去後すぐにOBDD検査を実施したことが考えられるほか、特定の大型車での傾向が見られたという。

次いで多かった「通信不成立」(617台)では、VCI(車両通信インターフェース)の差し込み不足やECU(電子制御ユニット)の電源異常、エンジンの始動忘れ、車両情報の誤入力などが考えられるという。

国交省は、OBDD検査前に車両確認を徹底して誤入力を減らしたり、適切な検査手順によるOBDD検査の実施を呼びかけている。

## 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)

(札幌市長賞)

たった一回の飲酒運転で誰かの人生を終わらせてしまうかもしれない。最後の言葉がいきますはだめ。ただいまをいわせて。飲酒運転は絶対にやめよう。

(札幌北高校(定時制)2年(当時) 正木遼花 さん)





2024年のシートベルト着用率

一般道の後部座席は4割にとどまる

警察庁と日本自動車連盟(JAF、坂口正芳会長)が合同で実施した2024年の「シートベルト着用状況全国調査」の結果によると、後部座席でのシートベルト着用率が一般道路と高速道路ともに02年の調査開始以来、過去最高となった。ただ、一般道路での着用率は約4割にとどまり、着用義務化から15年以上が経過しても他の座席と比べて着用率は低く、着用の重要性が十分に浸透していない。

シートベルト着用状況全国調査

■一般道路の着用率

調査箇所数	調査対象	着用	非着用	合計	着用率
781	運転者	301,585	2,529	304,114	99.2
	助手席同乗者	45,349	1,475	46,824	96.8
	後部座席同乗者	25,732	30,809	56,541	45.5

■高速道路などの着用率

調査箇所数	調査対象	着用	非着用	合計	着用率
104	運転者	55,268	206	55,474	99.6
	助手席同乗者	18,681	234	18,915	98.8
	後部座席同乗者	10,933	2,782	13,715	79.7

単位:件、%

交通ルールを知る、守る。安全・安心の第一歩!



4月10日は「交通事故死ゼロを目指す日」春の全国交通安全運動

後席シートベルト着用率は一般道路で前年比1.8ポイント増の45.5%、高速道路で同1.0ポイント増の47.7%となった。北海道は一般道路で47.7%、高速道路は88.4%ともに全国平均を上回った。一般道路で着用率が一番高かったのは岐阜県の61.5%、高速道路が53.6%、一般道路が14.4%だった。

警察庁とJAFは、後席同乗者にも自発的にシートベルトを着用するよう、全席シートベルトの着用とチャイルドシートの使用の重要性を伝える啓発活動などを続けていく考え。24年10月7日から11月8日までの期間、全国の一般道路781カ所、高速道路104カ所を調査した。

寒冷地でEV航続距離が3割減 急速充電量は1/3 EV1400台保有のアストラゼネカが調査

2024年末時点で約1400台の電気自動車(EV)を社用車として導入している外資系製薬会社のアストラゼネカ(大阪市北区)は、寒冷地での急速充電による充電量が通常の3分の1に、航続距離は3割ほど短くなるなどの独自の調査結果を発表した。複数の国産EVを用いて調べたという。寒冷地では充電性能が低下するとされるが、メーカーが具体的な水準を言及することは少ない。寒冷地が多い日本でのEV普及に向け、貴重なデータとなりそうだ。

同社は脱炭素に向けた取り組みの一環で、21年から社用車をEVに切り替えている。今は全国に約2千台ある社用車のうち、約7割がEVとなっている。また、同社は営業拠点を持たない。社員の医療情報担当者(MR)が自宅の駐車場から車で出発し、医療機関を回って、そのまま帰宅するスタイルだ。社用車の1日の走行距離は短い人で70キロ、長い人は300キロを超える。

EV化の課題は、寒冷地だった。水雪で覆われる中で、「電欠」を起して動けなくなれば人命にも関わらぬ。ただ、こうした環境の中でどれだけ性能を保てるか、明確な指標がなかったことから、「社員の命を守るために必死でデータを集めた」と(同社)という。調査は23年から24年にかけて実施。四輪駆動(4WD)の国産EVを9台使って実証実験を行った。エリアは北海道、青森、岩手、秋田、福島、新潟。その結果、寒冷地では急速充電による充電量が3分の1に低下することが分かった。夏であれば30分の充電で約150キロを走行可能になるが、冬は約50キロにとどまったという。満充電での航続距離も夏場は約3割も短くなったという。社員の手間も増えた。北海道の担当者のケースでは、それまで使っていたハイブリッド車(HV)であれば週に1、2回の給油で済んでいた。一回給油すると600キロも走っていたという。しかし、24年に4WDのEVを導入すると充電が毎日必要で、場合によっては日に2回、充電ステーションに立ち寄ることもあった。

このため、同社は「寒冷地では社員の自宅に基礎充電設備を付ける必要がある」との対策を考えた。帰宅後にプラグを差し込んでおくことで、翌朝までに満充電に近い状態にし、電欠のリスクを減らす。ただ、社員の自宅は賃貸物件が多いため、大家と充電器設置の交渉を行ったが、当初は「9割断られた」と吉越悦史・執行役員CFO(最高財務責任者)は明かす。そこで「なぜEV化を進めているのか粘り強く説明し、やっと5割で設置できるようになった」という。

他の課題もあった。充電スポットに先客がいると、空くまでに30分は待たなければいけない。同社には、100件の顧客を管理している社員もおり、充電で時間をとられると、営業面で死活問題になるという。また、EVの社用車活用を通じ、独自のノウハウも入手した。例えば、寒冷地では高速道路を降りて、すぐ充電すると効率が良いという。

現在はバッテリーヒーターが改善された4WDの国産EVを導入し、今年に入って再び性能評価を行っている。技術進化で、どれだけ効果が上がったか注目される。同社は急速充電サービスなどを手掛けるパワーエックス(東

現場探信

銀行から金利の上昇で自動車ローンの支払いが増えるという案内が届いた。数年前に借りた時、銀行担当者から「10年以上も金利が上がっていないので変動金利がおすすめ」との話を聞き、鵜呑みにして借りた。今後、仮に半年ごとに金利上昇の知らせが届くと、ぞっとする。ある新車ディーラーの代表者は、100億円以上の銀行借入をしており、金利上昇の報道にため息を漏らす。「0.5%の金利増で年間5千万円以上の利払い増が発生する」ようだ。新車市場の動向はもろろん、「景気の先行き不透明感が強まっている」とみている。

交通遺児給付金・見舞金等の募集(お知らせ)

北海道交通安全推進委員会

北海道交通安全推進委員会では、交通事故により父母等を失った子供たち、重度後遺障害となり父母等が就労できない家庭にある子供たちに対して、3つの応援を実施しています。

詳細は必ずホームページ(https://www.slowly.or.jp)でご確認ください。

- ・お見舞金:父母等を失った日から1年以内、18歳未満の方
- ・給付金:乳幼児から中学生まで(返還不要)
- ・奨学金:中学生から専門学校生まで(無利子貸付)

「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)





## 札幌市中心部に水素ST

### エア・ウォーター 道内初の大型車対応設備

産業ガス大手のエア・ウォーターによる札幌市中心部の水素ステーション(S.T.)が、4月1日に本格稼働する。将来的な公共交通機関での水素利用を見据え、バスやトラックなどの大型車両に対応する充填設備を導入。道内で水素利用を普及させる足がかりとしたい考えだ。

札幌市が「水素モデル街区」として指定した旧中央体育館跡地(中央区大通東5丁目)の一角に「エア・ウォーター水素ステーション札幌大通東」II写真IIを新設。2月から試験営業を経て、正式にオープンした。これまで札幌市内の水素STは移動式だったが、より多くの水素を貯蔵できる定置式が稼働することで、従来以上の安定供給が期待できる。

水素を車両に充填するディスプレイだけでなく、水素タンクやガス圧縮機など、水素ステーションに必要な装置を2組用意したのが特徴。水素充填に必要な装置は、定期点検やメンテナンスなどで3週間程度稼働停止するケースが少なくないため、複数用意することで、休業することなく安定的に稼働できるようにした。

同社によると、充填に必要な装置



営業時間は平日が午前9時30分～午後5時30分、土曜日が午前9時30分～午後12時40分。日曜日と祝日、年末年始は休み。将来的には年中無休での営業も視野に入れているという。

水素を車両に充填するディスプレイだけでなく、水素タンクやガス圧縮機など、水素ステーションに必要な装置を2組用意したのが特徴。水素充填に必要な装置は、定期点検やメンテナンスなどで3週間程度稼働停止するケースが少なくないため、複数用意することで、休業することなく安定的に稼働できるようにした。

同社によると、充填に必要な装置

## 4月から千歳市など14自治体で「路車協調」など実証

### 自動運転「レベル4」実現へ

国土交通省は、北海道千歳市など14自治体で、道路インフラから自動運転車に道路状況に関する情報提供を行う「路車協調システム」の実証などを4月から実施する。レベル4(特定条件下における完全自動運転)サービスの実現に向けた道路インフラの環境整備を進め、物流の担い手不足などの解決につなげる。

車載センサーだけでは道路状況の検知が難しい交差点などに路車協調システムの機器を設置し、自動運転システムとの連携を強化し、自動運転車への情報提供や支援が適切に行われているかなどを検証する。路車協調

調整システムを「自動運行補助施設」として位置付け、検証結果を技術基準の策定などに役立てる。

自動運転車が円滑に走行し、人が運転する車や歩行者などを含めた交通全体の安全性向上を図る走行空間の実証も実施する。具体的には、区画線や防護柵の設置、走行空間分離などを整備する。検証結果などを踏まえ、自動運転の走行空間のあり方を検討し、自治体などに向けたガイドラインもつくる予定だ。

路車協調システムは5カ月程度、走行空間は3カ月程度の実証を見込

## ガソリン税の暫定税率、3党協議が物別れ 年内廃止は絶望的

自民、公明、国民民主の3党協議が物別れに終わり、幹事長間で合意したガソリン税(揮発油税・地方揮発油税)の「当分の間税率(暫定税率)」廃止は時期が見通せないままとなった。国民民主は今年前半の廃止を求めたが、自民、公明の両党は代替財源不足などを理由に「ゼロ回答」に終始した。与党は、今年末にまとめる2026年度の与党税制改正大綱までに、車体課税とともに暫定税率問題を議論する。燃料高が続く中、年内の廃止は絶望的になった。

公明の西田実仁幹事長は2月26日の会見で、暫定税率に関して「3党で廃止すると決めた以上、具体的にどのようなプロセスで、どのように廃止していくのかと語った。幹事長合意を踏まえ「誠実に対応していくべきだ」と、今後も3党協議を継続していく考えで一致したという。国民民主の榊原健也幹事長は

「見事にゼロ回答だ。国民生活を考えたらゼロ回答はあり得ない」と断じた。幹事長合意について「どういうプロセスで何をやるかという約束もしたが、それも残念ながら守られないことはなかった」と明らかにした。

国会でも、暫定税率の廃止時期に関する質疑が相次いだ。石破茂首相は「(廃止は)約束だから」と答弁した上で、代替財源確保の必要性などを盾に廃止時期の明言は避け続けている。政府によると、ガソリン税の暫定税率分は年間2兆円ほど。暫定税率は、道路整備の財源不足を理由に1974年から文字通り「暫定的」に本則税率に上乗せされてきたものだ。日本の道路網はほぼ出来上がり「道路特定財源」の廃止に伴い税収と道路整備の関係も切れただけだが、依然として「道路整備」「代替財源ありき」で50年以上も課税が続く。

## 呼称も「中小受託事業者」へ

政府は、下請代金支払遅延等防止法(下請法)と下請中小企業振興法(下請振興法)の改正法案を閣議決定した。一方的な取引額の決定を禁じるほか、直接の取引関係を問わず、2次請け先も含めた連携を支援して価格交渉を進めやすくする。直取引先を越えた取引組みにより、サプライチェーン(供給網)全体で適正取引が浸透する効果が見込める。

「下請事業者」の呼称も「中小受託事業者(仮称)」に改める。今国会での成立を目指す。

中小企業庁によると、サプライチェーンの取引階層が深くなるに連れて価格転嫁の割合が低くなる傾向が

「S字社会」とは、よく言ったものだ。芥川賞作家の中村文則氏が朝日新聞に寄稿した文に登場する。昨今の「保守」と「リベラル」の動きを「S」の形状で説明したもので、両主張はS字のように右から左、左から右と相関関係で増減を繰り返すというのだ。

現在の状況は、過度なリベラルに反発して、保守が台頭しつつあると見る。具体例がトランプ米大統領の誕生と反リベラルの政策だ。

ただ、中村氏は「最終的に保守が優勢になる」とも語る。根拠として「生物は保守的にできている」という学説を挙げ、これが「人間社会と共通点がある」というのだ。そして「リベラルは本能より面倒な理性に

働きかけねばならず、難しいに決まっている」と説明していた。確かに保守はしぶとい。とはいえ、両主張は対の関係だから、どちらかの完全勝利もなく、それぞれの時代でS字をたどる。

この動きは社会運動だけではなく、絵画など、趣味趣向の分野で顕著に表れる。

クルマの流行にも影響しているように思う。最近、「旧車」「ヒストリックカー」と呼ばれる、ちょっと古いクルマが話題になる。ノスタルジックに浸る「オジサン」たちだけでなく、若者にも人気だ。今、S字のどのあたりに位置するかわかれば、その先が見通せるのでは。ただしS字カーブの運転はステアリングの切り返しに難しい。

## 毎月15日は 国民交通安全の日

指導や助言を実施しても改善が見られない場合は、所管大臣がより具体的な措置の実施を「勧奨」する規定も追加し、価格転嫁の実効性を高める。

下請法の改正では、規制する内容や対象を追加した。取引価格に「買叩き」や発注後の減額などを規定する一方、値上げ要請には対応しにくかったという。今後は、価格交渉において必要な説明や情報提供を怠ったり、一方的に代金を決めたりすることを禁じる。また、従来は発注企業と下請け企業の区分を資本金で分類していた

下請法および下請振興法の主な改正内容	
<b>規制の見直し(下請法)</b>	
【規制内容の追加】	①協議を適切に行わない代金額の決定の禁止(価格据え置き取引への対応)
②手形払などの禁止	
【規制対象の追加】	③運送委託の対象取引への追加(物流問題への対応)
④従業員基準の追加(適用基準の追加)	
【執行の強化など】	⑤面的執行の強化
<b>振興の充実(下請振興法)</b>	
①多段階の事業者が連携した取組への支援	
②適用対象の追加	
③地方公共団体との連携強化	
④主務大臣による執行強化	
<b>「下請」などの用語の見直し(下請法および下請振興法など)</b>	
「下請事業者」を「中小受託事業者(仮称)」などに改め、法律の題名も改正	



### 道路貨物運送業の2024年度倒産件数

## リーマンショックに迫る

帝国データバンク

帝国データバンクが発表した「道路貨物運送業の倒産動向調査」によると、2024年度の倒産件数が25年2月末時点で328件となり、23年度同年(317件)を上回った。同社は「このままのペースで推移すれば(24年度通年で)360件前後の倒産が見込まれ、リーマンショック時の371件に迫る厳しい状況になりそうだ」との見通しを示した。

倒産要因は主に「人手不足」および「燃料価格の上昇」の影響が大きいと分析。人手不足による倒産件数は全業種合計で308件、このうち道路貨物運送業者は12・3%(38件)を占め、厳しい経営環境が浮き上がった。

ドライバー不足の改善の兆しは不透明な状況にある。24年12月の有効求人倍率は全業種平均が1・22倍だが、自動車運送従事者は2・82倍と非常に高く、ここでも厳しい状況が示された。

同社は「荷主と一体となり運賃そのものを引き上げたり、再委託構造を改善し価格転嫁率を上昇させるなど、抜本的な対策が待たなしの状況だ」と指摘する。すでに物流の2024年問題で危機的な状況が懸念

## 自動運転の実証車両走行を公開

2025年秋から横浜でサービス開始

日産自動車は、自動運転の実証車両走行を報道公開した。まず、自社で2025年秋から横浜市内で自動



アプリで予約すると乗車時に自動運転車がやってくる

運転サービスを開始した。27、28年度には車両と関連サービスをセットにして自治体やタクシー事業者などに売り込んでいく。将来的には無人での自動運転サービスを目指す。

実証車両はミニバン「セレナ」にカメラ14個、レーザー9基、LiDAR(ライダー)、レーザースキャナー(6基)を搭載。従来の電気自動車(EV)「リーフ」を用いた実証車両に比べ、高い車高を生かして検出エリアを広げたほか、検出精度も高めた。

自動運転のレベルは「官民ITS構想・ロードマップ2017」で定義された「遠隔型自動運転システム」

## トヨタが株主優待を初導入

部品メーカーも制度を拡充

トヨタ自動車株主優待制度を初導入する。

トヨタ自動車は、スマートフォンアプリ「トヨタウォレット」を通じて、保有する株式数や年数に応じて500、3万円分の残高を受け取れる。株主優待は従来、時価総額が中位、低位の「中小型株」企業が知名度向上や株主層拡大に用いていた。時価総額で国内首位であるトヨタの導入は、大型株の株主対策にも一石を投じて

されている中、運送事業者の倒産が続けば、日本経済のさらなる深刻化につながる恐れはない。

関東運輸局の藤田礼子局長は「何も対策を講じなければ物流の停滞が生じかねない状態だ」と述べ、打開策の模索に力を入れていくとした。

ムで、主に事業用車両を想定した「レベル2」(高度な運転支援)。国土交通省が18年3月に遠隔型自動運転システムの基準緩和認定制度を創設し、公道走行が可能になった。

サービス当初はドライバーを同乗させるが、無人運転を想定し、電源を喪失した場合などに安全に停止する仕組みを整えた。グローバル本社(横浜市西区)に設けた遠隔監視室も、体調急変などのトラブルにも通話機能などで初対応する。

25年秋からは、約20台の自動運転車を横浜市内で走らせる。実証車両は、自動運転システムを車両3列目に搭載しているが、サービス開始時までに収まるサイズに小型化し、乗車人数を増やす。27、28年度には車両と関連サービスをパッケージ化して自治体に販売する。乗車予約などができるアプリや遠隔監視、保険などをパートナー企業と開発する。

自動運転サービスは米中が先行するが、日本でも社会実装に向けた動きが活発化している。

トヨタ自動車株主名簿に記載された100株以上の株主に対して、継続保有期間1年未満は500円分、1年以上3年未満は1千円分、3年以上は3千円分の残高を付与する。1千株以上を5年以上、継続保有すれば3万円分が付与される。販売店の支払いに充てたり、キャッシュレス決済「iD」などに転換しコンビニエンスストアで利用することができ、残高付与とは別に、自動車リースのペーパードキュメントや、生産工程で発生した廃棄物を原料とするトートバッグなどの抽選に申し込める。今年3月31日分から実施する。また、部品メーカー各社も株主優

待制度の新設や拡充に力を入れ始めた。株式の持ち合い解消などが進む中、自社の「ファン」として株式を安定的に長期保有する個人投資家を増やしたい狙いがある。

初めて株主優待を導入した小糸は「幅広い投資家に当社株式を中長期にわたって保有してもらい、当社の事業活動もより理解して欲しい」と理由を説明する。25年3月末時点の株数と保有期間に応じ、クオカード1千、4千円相当を贈る。100株以上を持つ株主を対象にした静岡工場(静岡市清水区)や子会社のコイト電工(静岡県長泉町)の見学会(抽選制)も開く。

小型エンジンバルブが主力のNTT ANも株主優待を新設した。初回を除く保有1年以上を条件とし、保有500、1千株未満の株主へはクオカード1千円相当、1千株以上

## ホンダ、ポケモン「コライドン」を実寸大で再現

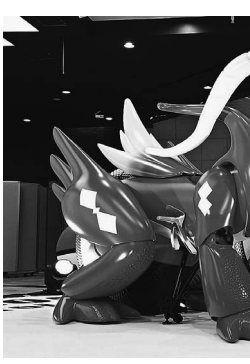
### 「アシモ」の知見生かし安定走行

ホンダは「ポケットモンスター」に登場する「コライドン」を再現したモビリティ「ホンダコライドン」を開発している。コライドンはゲーム内で主人公を乗せて移動するポケモン。同社は二輪車の自律制御技術やヒト型ロボット「アシモ」の知見も投入し、ほぼ実寸大

で再現した。電動ユニットを組み込んだ「コライドン」は、今夏には走行の様子を披露することを目指している。

同社の二輪部門やパワープロダクツ部門、先進技術部門などから有志の社員約40人が参画して開発した。外観は繊維強化プラスチック(FRP)製で、ポケモンの表情や外観は3次元CAD(コンピュータ支援設計)ソフトも活用し、金型から製作するなどして作り込んだ。シミュレーション上では走行可能であることを確認しており、手足や顔の動きの再現にも取り組む。

きっかけは昨年、トヨタ自動車の有志団体、トヨタ技術会がコライドンと対を成すポケモンを再現した「トヨタミライドン」を製作したことだった。触発されたホンダの二輪・パワープロダクツ事業本部二輪事業統括部の坂本順一チーフエンジニア



の株主へは同2千円相当を贈る。李太煥社長は「株主還元強化が重要で、個人投資家からも強い要望を受けていた」と語った。

東京ラヂエーター製造は、スーパーGT参戦チームへの協賛と合わせ、協賛に連関する株主優待を設けた。スーパーGTに参戦するホシノレーシング(チームIMPUL)とメインスポンサー契約を締結。これに伴い、100株以上を持つ株主にレーシング関連のオリジナルデザインクオカード500円相当、1千株以上で保有1年以上の株主にはクオカードに加え、スーパーGT観戦チケットを抽選で贈る。

パイオラックスは株主優待を再開する。「多くの株主から再開に関する意見や要望があった」(同社)という。保有株数や期間に応じてクオカードやグルメギフト券を贈る。

アはポケモン(東京都港区)に企画を打診し、ホンダの新車開発フロア同様に「評価会」を経てプロジェクトを発足させた。

超低速でも安定して走行するため、過去に開発した「ホンダライドン」の制御ユニットを移植するなど、こだわりも随所に盛り込んだ。手足を動かしてもバランスを取る制御技術はアシモの知見を生かすという。

事業とは独立したプロジェクトのため、市販化の予定はないものの、小学生が乗ることを想定してステップも取り付けている。坂本チーフエンジニアはホンダコライドンと技術を通して、「ものづくりの面白さが一人でも多くの子どもたちに伝わるのがゴールだ」と話す。若手を主体に約8カ月で開発したノウハウも、今後、社内での製品開発に生かしていく考えだ。

ホンダコライドンは3月上旬に同社1階のホンダウエルカムプラザ青山(東京都港区)で展示され、親子連れなどの好評を博した。

株主優待をめぐっては、恩恵を受けられない機関投資家の公平性をどう考えるかや、物品の輸送費や株主管理コストの増加などといった課題もある。大手シンクタンクの大和総研(東京都江東区)は「メリット、デメリットの双方がある施策だ。状況に合わせて導入廃止を検討すべきだろう」と指摘する。各社は株主優待を通じて、長期保有株主の増加による経営や株価の安定化、ブランド力向上などに注力したい考えだ。

警察庁が発表した2024年の交通事故発生状況は、死者数2663人、重傷者数2万7285人で、それぞれ前年比0・6%減、同1・3%減とわずかながらも減少した。この一方で、「ながら運転」による死亡・重傷事故件数や飲酒運転による死亡事故件数が増加した。スマートフォン(スマホ)などを使いながら自動車を運転する「ながら運転」が要因となった死亡・重傷事故は136件に上り、統計が残る07年以降で過去最多となったという。自乗車の件数も28件で過去最多だったようだ。スマホなど使用時の死亡事故率は不使用時の3・7倍で、年齢層別では20、30歳代が約5割を占めた。通話よりも画面を見ながら運転していたケースがほとんどと聞く。

飲酒運転による死亡事故件数も25・0%増の140件と増えた。飲酒運転の死亡事故率は飲酒なしの場合の7・6倍になる。ながら運転については19年の改正道路交通法施行で厳罰化され、翌年には死亡・重傷事故が減少したが21年には増加に転じた。飲酒運転についても度重なる悲惨な事故を受けて厳罰化が進んだ。だが、残念ながら厳罰化だけでは、これらの事故根絶には限界もあるようだ。やはり、運転する者は言うに及ばず周囲の人々も含めた運転に対しての根本的な安全意識が不可欠だ。