

- 日本自動車工業会は2013年の国内需要見通しを474万400台（前年比11.7%減）と発表した。内訳は登録車が294万4400台（同13.2%減）、軽自動車が179万6千台（同9.3%減）。13年の動向について自工会では、政府による経済対策の効果やエコカー減税の継続をプラス材料とする一方で、補助金効果の消滅を主な要因として減少を見込んだ。
- 自動車を取り巻く今年の世界はどうだろう—。景気は文字通り消費者マインド“気”が左右される。デフレと円高からの脱却、名目3パーセント以上の経済成長の達成を掲げるアベノミクスなる経済政策で今、円安、株高基調で景気先行型産業、業界はムードが良い。自動車も円安で輸出が好調となる。軽自動車が一方でブームとなっており、登録車でも新型車投入が活発となりそうだ。そして、昨年登場したクラウン、トヨタ86、アテンザ、N-ONE、ノート、ワゴンRなど新型車群が今年の春の需要期を牽引するだろう。そして、11月に期待の『東京モーターショー』が開催される。ユーザーとしては今年も面白い期待の年となって欲しいと願うばかりである。でも、何よりも北海道の景気回復と明るい将来で道民が活気づかなければ楽しくない。その意味で自動車業界が果たす役割は大きい。
- EV（電気自動車）やプラグインハイブリッド車（PHV）、クリーンディーゼル車の価格低下を自動車メーカーに促す新しい制度（クリーンエネ補助金制度）が2013年度から導入される。  
13～15年度の車両価格の目標を決め、これを下回ればガソリン車との差額分全額を買った人に国が補助する。補助は段階的に縮小し、16年度以降は補助なしで消費者が手頃な値段でエコカーに手が届くようにして、本格普及につなげるという制度。補助金は13年度予算案に300億円を計上、交付8万台を見込む。  
現行の補助の仕組みは「実売価格」から「（クリーンエネ車として必要な分以外の仕様差を調整して算出した）ベース車価格」を差し引いた額の2分の1か、区分ごとに定める上限額のいずれか低い額が交付される。  
新制度でも補助の考え方は同じだが、補助対象車の維持費（燃料費）の安さに着眼した。10年（年間8千?q）使った場合に想定される「燃料差益」をあらかじめ車両価格から差し引いてベース車と比べることにした。多少、複雑な制度といえるが、車の省エネ（低燃費化）や低価格化を促進し環境対策、産業振興に役立てるものだ。
- 北海道は4WD車が主要市場。今のところエコカー補助金の対象車種は限定されているが、北海道の経済活性化、気候状況、さらに交通安全対策などを考えるならエコカー補助金の対象車種に4WD車も加えて良いのではないかと（希望的観測だが）。そして、メーカーは4WDの車種拡大と低価格化に取り組み、北海道はエコカー4WD車のメッカ、開発地域であって欲しいものである。外国人の観光客誘致などの目玉にもなり得る。北海道という土地の魅力を深掘りしてはどうか。
- さっぽろ雪まつりが2/5～11の日程で開幕した。全道各地で冬まつりの予定も目白押しになっている。  
『寒い地域には寒い季節に行け』という格言めいたものもあるが、海外を含めた道外の観光客はこの寒さや雪も北海道の醍醐味と捕えているのかも知れない。  
『新たな観光』を模索し続ければ、さらに観光客が流入し、北海道の重要な経済基盤になり得るのではなかろうか。