

Info DRIVE ジャマガジン

jama

Japan Automobile Manufacturers Association

日本自動車工業会 広報誌

JAMA vol.55
2021 10月号
[October.]



カーボンニュートラル
日本が取り組むベストな選択とは

二輪車委員会のメディアミーティング
積極的な情報発信で二輪車委員会の活動への正しい理解と浸透へ

2年ぶりの「大学キャンパス出張授業」、
若手社員が答える「次世代モビリティキャンパス」も開催

jama
Japan Automobile Manufacturers Association

岸田新内閣の発足について

一般社団法人 日本自動車工業会
会長 豊田 章男

本日新内閣が発足いたしました。

現在の日本は、コロナ危機を乗り越え、一日も早く安全・安心な国民生活を取り戻すことに加え、2050年カーボンニュートラルの実現、デジタル化の一層の推進等、地球と人類の未来のために取り組むべき多くの重要課題に直面していると認識しております。

新内閣におかれましては、岸田新総理のリーダーシップのもと、国民のひとりひとりが「今日より明日はきっとよくなる」と信じられる日本へ導いていただくことを期待いたします。

われわれ自動車産業といたしましては、取り巻く環境は厳しさを増すばかりですが、日本の基幹産業として、関連産業を含めた多くの雇用を守りながら、コロナからの復興、カーボンニュートラルの実現など、日本の未来のために必死に努力をしまいたいと思っています。

「自分以外の誰かのために」という想いを胸に、それぞれの現場で、日本の「移動と暮らし」、そして経済を支える自動車産業550万人の取り組みをご支援いただきますようお願い申し上げます。



発行日 2021年10月29日
発行人 一般社団法人 日本自動車工業会 総合政策領域
発行所 一般社団法人 日本自動車工業会
〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館
総合政策領域 kouho2@mta.jama.or.jp

©禁無断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



02 カーボンニュートラル
日本が取り組むベストな選択とは

06 二輪車委員会のメディアミーティング
積極的な情報発信で二輪車委員会の
活動への正しい理解と浸透へ

10 2年ぶりの「大学キャンパス出張授業」、
若手社員が答える
「次世代モビリティキャンパス」も開催

12 コロナで変わる？クルマの使われ方②
コロナ禍のキャンピングカー事情
密を避けた旅行手段として
世界的なブーム到来

15 「日本の自動車工業2021」を発行

16 2021年11月主要自動車関連イベント

17 **記者の窓**
「EV時代はいつ来るのか」
NHK 坪井 宏彰



- 1 カーボンニュートラル
日本が取り組むベストな選択とは
自動車産業はカーボンニュートラルのベースメーカー
- 2 二輪車委員会 委員長 日高 祥博
- 3 コロナで変わる？クルマの使われ方②
コロナ禍のキャンピングカー事情
密を避けた旅行手段として世界的なブーム到来

●JAMAGAZINEは自工会WEBサイトからご覧いただけます

[www.jama.or.jp/lib/
jamagazine/index.html](http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/index.html)



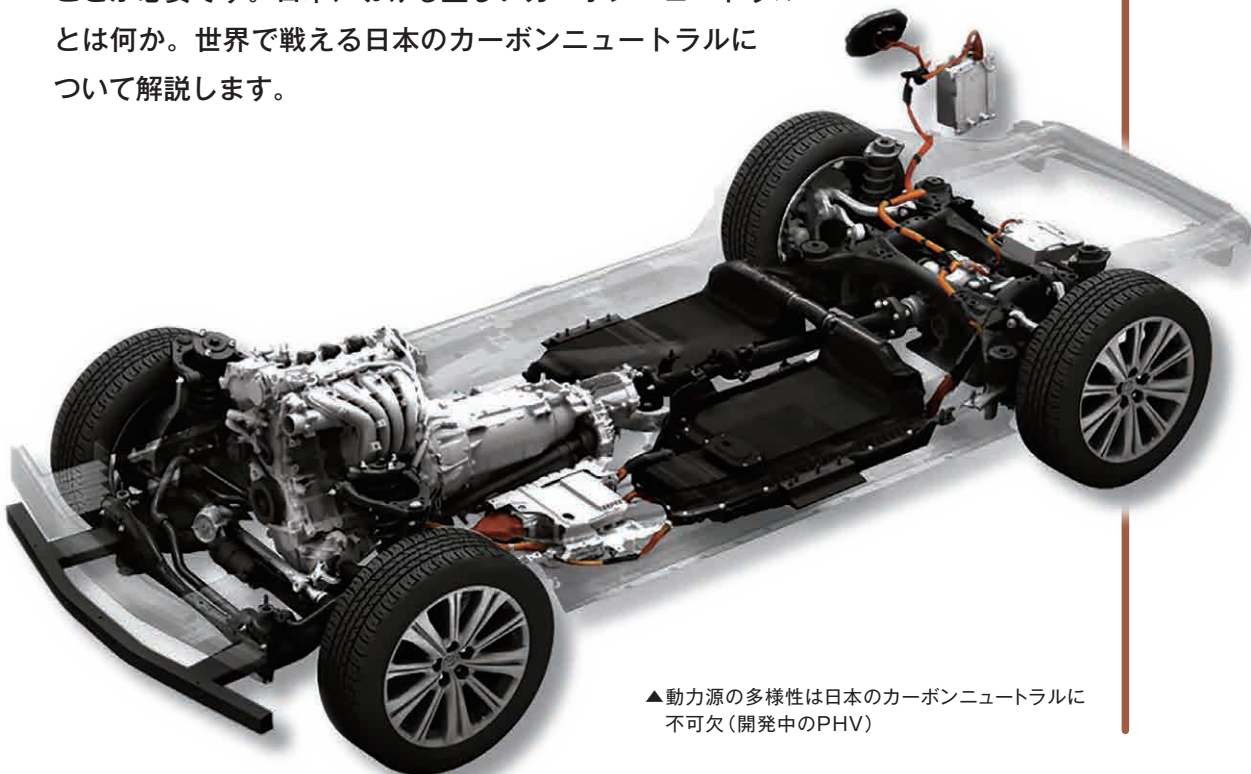
編集
後記

街中で車を見かけたとき、何の車種・グレードかより、タイヤの銘柄・サイズの方が気になるのは私だけ?? いろいろな考えがあると思いますが、古い車でいいタイヤを履いているのを見ると大事にされているんだなーと思います。

カーボンニュートラル

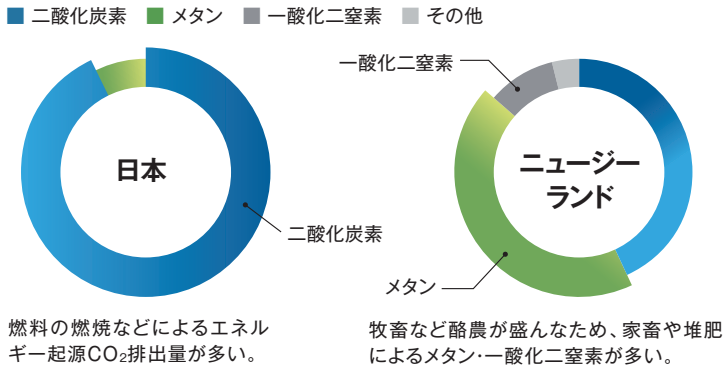
日本が取り組む ベストな選択とは

日本をはじめ、世界各国が掲げる2050年のカーボンニュートラル。日本の基幹産業である自動車産業は、カーボンニュートラルにおいても重要な役割を担っています。一方で、ハードルの高い目標を達成するためには自動車産業の努力だけでは実現できないのも事実です。エネルギー政策と産業改革をセットで考えることが必要です。日本における正しいカーボンニュートラルとは何か。世界で戦える日本のカーボンニュートラルについて解説します。



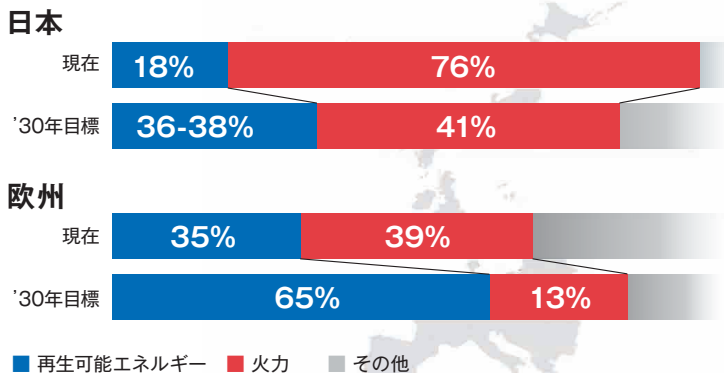
▲動力源の多様性は日本のカーボンニュートラルに不可欠（開発中のPHV）

国の産業構造によって異なる温室効果ガスの内訳



環境省 世界の温室効果ガス排出・吸収量に関する情報を基に作成

再生可能エネルギー比率



IEA、資源エネルギー庁 HPのデータ等を基に作成

国や地域で異なる カーボンニュートラル

そもそもカーボンニュートラルとはどのような取り組みでしょうか。現在の地球が抱える最大の課題である温暖化を防ぐためには、温室効果ガスを削減する必要があります。温室効果ガスは二酸化炭素(CO₂)

やメタン、一酸化二窒素、フロンなどで構成されており、このうち世界全体ではCO₂が76%を占めています。CO₂は化石燃料の燃焼によって排出されますので、いかに化石燃料の使用量を抑制するかが地球温暖化防

止の鍵を握っています。

ただ、CO₂を削減するといつても、完全にゼロにすることは現実的には難しいです。このため排出を減らすことに加えて、排出せざるを得なかった分を「吸収」したり「除去」したりする、すなわち足し算と引き算で「全体としてゼロにする」ことをカーボンニュートラルといいます。

日本のエネルギー事情

2050年のカーボンニュートラル実現は、世界各国が掲げていますが、日本のカーボンニュートラルにはどのような取り組みが必要でしょうか。例えば、環境負荷のない再生可能エネルギーが潤沢な北欧では、エネルギー生成からカーボンニュートラルが実現可能です。このため自動車も排出ガスの出ない電気自動車(EV)に置き換えることで、CO₂の排出量削減を加速させることができます。一方、日本の電力供給は火力発電が76%(2019

また、温室効果ガスの内訳は国や地域によって異なります。日本は火力発電など燃料の燃焼などによるエネルギーが多いので、CO₂の割合が9割以上を占める一方で、牧畜や酪農が盛んなニュージーランドはメタンが4割以上と最も高い割合となっています。このためカーボンニュートラルの実現には、国や地域によってそれぞれ戦略が異なります。

年)と主力となっています。原子力発電はCO₂を出さないクリーンなエネルギーといえますが、現代の日本においては原子力発電を広げていくのは難しいのが実情です。7月に公表された「エネルギー基本計画」の改定案によると、日本における再生可能エネルギーの割合は、現在18%のところ、2030年の目標をこれまでの22~24%から36~38%に引き上げ、再生可能エネルギーの利用拡大の取り組みを進めています。しかしながら国内で



◀用途が多岐にわたる商用車は対応がより難しい

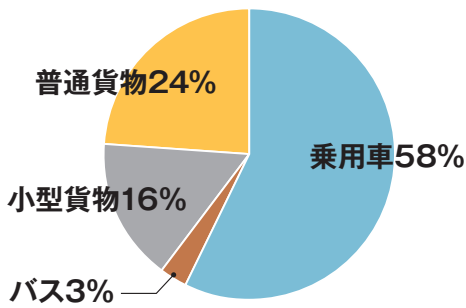
必要なエネルギーすべてを再生可能エネルギーで賄うことは困難といえます。

このような状況下でカーボンニュートラルを目指すためには、EVのみならず、さまざまなアプローチで取り組む必要があるのではないのでしょうか。

国内の自動車市場は、世界に率先してCO₂排出量を減らしてきた歴史があり、CO₂をこれには日本の自動車メーカーが得意とする低燃費技術やハ

イブリッド車(HV)の普及が大きく貢献しています。このため自工会の副会長神子柴寿昭は「LCAに基づく『技術ニュートラル』という観点から解決のアプローチを議論しています」と説明します。同時に「日本の自動車メーカー各社は、既に持っている技術的な強みに大きなものがあり、電動車フルラインアップという強みを生かすことができます」とグローバルでの日本メーカーの競争力向上にもつながると指摘します。

運輸部門(自動車)のCO₂排出量比率(2018年度実績)



現在、日本政府ではカーボンニュートラルの目標として、国全体で2030年度のCO₂排出量を2013年度比で46%削減することを掲げています。このうち運輸部門が38%削減、産業部門では37%削減と非常にチャレンジ的な数値を目指しています。このため基

車種や使い方に適した技術を

幹産業である自動車産業は、日本のカーボンニュートラルにおいて非常に大きな役割を担うこととなります。

運輸部門で自動車排出するCO₂の割合(2018年度)は、乗用車が58%、貨物車が40%となっています。ただ、貨物車の保有台数は2割弱程度



▲日本でも再生可能エネルギーの導入が進むものの…



▲製造時のカーボンニュートラルも積極的に進める(次世代生産技術)

であり、走行距離が多く燃費性能の厳しい貨物車は1台あたりのCO₂排出量削減の影響が大きいです。

とはいえ、貨物車のカーボンニュートラルは乗用車とは事情が異なります。副会長片山正則は「配送用から建築現場の車両まで、商用車は使われ方や大きさが多岐にわたるため、多様性にどう応えていくかという根本的な問題を抱えています。このため何かの技術に特定されるということではなく、いろいろな技術をうまく使うことが必要となります」と貨物車ならではの難しさを説明します。

また、貨物車は社会のインフラという側面もあります。カーボンニュートラルを進めるためには、運送事業者が事業として成立するためのコスト面での対策が不可欠です。これについて副会長片山は「車体の電動化というだけでは成立しません。架装メーカーなどのビジネスパートナーと業界の枠を超えて選択肢の多様性に取り組まないと実現が難しいので、積極的に進めていきます」と

述べています。

二輪車のカーボンニュートラルも必要です。電動二輪車について副会長日高祥博は「航続距離や充電時間の課題があり、すべての二輪車を電動化するのには非常に難易度が

求められる多様性のある取り組み

高いです」と実態を説明します。このため「電動化以外のソリューションも視野に入れており、電気だけでなく、水素や合成燃料といった動力源の選択肢にも取り組んでいきます」と述べています。

日本国内でのカーボンニュートラルの取り組みは、日本経済にとっても重要な意味を持つこととなります。基幹産業である自動車産業は、日本国内で年間約1000万台の自動車を生産しており、このうち半数の500万台を輸出しています。カーボンニュートラルをLCA視点で見れば製造時のCO₂も重要な項目となりまして、火力発電の比重が大きい日本国内で生産した自動車は「CO₂排出量の大きな自動車」となり、将来的な輸出競争力の低下が懸念されます。特にEVは走行に必要な電力を発電する際のCO₂排出量に加えて、大容量電池な

ど製造時には、エンジン車やHVに比べて多くのCO₂が排出されます。カーボンニュートラルの観点では、EVは再生可能エネルギーの普及を前提とした自動車ともいえます。

自動車産業は、国内の就業人口の約1割にあたる約550万人が従事しています。会長の豊田章男は「輸出立国の日本にとって、カーボンニュートラルは雇用問題でもありません」と述べています。日本を取り巻く環境や日本企業が持つ強みを踏まえ、カーボンニュートラルの敵である「炭素」に打ち勝つためには、LCA視点での多様性のある取り組みが求められています。

政府や自治体と連携し、
できることから着実に推進していく

二輪車委員会のメディアアミーティング

積極的な情報発信で 二輪車委員会の活動への 正しい理解と浸透へ



二輪車委員会
委員長 日高 祥博

日本自動車工業会は、二輪車部門でも2050年のカーボンニュートラル(CN)実現に向けた取り組みを進めています。二輪車委員会(委員長日高祥博)は二輪車のCNに関する情報発信の一環として、10月に二輪専門誌を対象にメディアアミーティングをオンラインで開催しました。「カーボンニュートラル(CN)に向けた二輪車対応」をテーマに、二輪車委員会の取り組みの方向性を説明したほか、意見交換も行いました。その結果、CNに対する二輪メディアの考え方や価値観が共通していることを確認するなど有意義な機会となりました。

バッテリー交換の利便性検証や
電動二輪車普及の課題を洗い出す



電動二輪車普及部会
部会長 長田 展英

二輪車は、安価・軽量・小型という市場要求がある一方、大量のバッテリー搭載が難しい構造上の制約がある電動化のハードルが高い商品です。このため自工会では二輪車のCNとして、通勤や通学、業務用などの原付領域は交換式バッテリーの標準化を進め、レジャー用途の小型・大型二輪車は電動化以外にもハイブリッドや水素、CN燃料などの技術開発を個社で対応する方針を打ち出しています。

10月1日に二輪車専門の13

社・21媒体から26人が参加して開催したメディアミーティングでも、日高は「CNに向けて全力で取り組みますが、全ての二輪車を電動化する訳ではありません」と説明し、アプローチは一つではないことを強調しました。同時に環境優位性が高い二輪車への新たな環境規制導入はコスト上昇につながるため、「政府や自治体と連携し、できることから着実に推進していく」と考え方を述べました。すでに自工会では関係省庁に対し、二輪車のインフラ整備や電動化免除の特例

措置などを要望しており、今後はこれらの進捗をよくを注視し、必要な対応を図る方針です。

また、電動二輪車普及部会の部会長長田展英は、原付領域での交換式バッテリー標準化の取り組み事例として、「eやんOSAKA」実証実験の中間報告を行いました。同実験は大阪府と大阪大学、自工会による産官学連携のプロジェクト



▲オンラインで開催したメディアミーティング。二輪専門誌と活発な意見交換が行われた

トで、20年9月に開始しました。大阪大学の学生や教職員に電動バイク(原付一種)を日常生活で使用してもらい、バッテリー交換の利便性検証や電動二輪車普及の課題を洗い出すのが目的です。実証実験は9月までの予定を半年間延長し、10月からは原付二種を使用して継続しています。より広い行動範囲のサンプルデータを収集する予定です。

▲eやんOSAKAで使用する電動バイク「BENLY e.1」





▲MOTOINFOのトップ画面



分科会長 川野 達夫 二輪車普及広報分科会

CNに向けた取り組みを直接発信し、 メディアの方々に理解を求める

今回開催したメディアミー

ティングは、7月に開設したウェブサイト「MOTOINFO」とともに二輪車委員会が自工会変革の一環として取り組む情報発信改革の一つと位置付けています。初開催に尽力した二輪車普及広報分科会で、中心的な役割を担った分科会長川野達夫に開催の意義や感想を聞きました。

―メディアミーティングの

目的は

「メディアの方々との意見交換を通して相互理解を深めることです。もちろん認識のギャップがあり、指摘を得た場合は、それを埋めるように自工会活動を見直すことも視野に入れています」

―初開催の感想は

「CNに向けた取り組みを直接発信し、メディアの方々に理解を求めることができました。また、メディアミーティングについては今後もぜひ続けてほしいとの声を頂きました。二輪車に対するメディアの皆様と二輪車委員会の方向性や価値観は同じだと感じました。」

―開催までの

準備期間は約3カ月
だったそうです

「私は広報の経験がなく、自社で広報を担当している分科会メンバーに意見を聞きましたが、本来分科会は9名体制ですが、限られた時間の中、よりスピーディーに進める必要があります、タスクフォース

を立ち上げて対応してきました」

―分科会長として、どのようなことを意識しましたか

「当初はみなさんのイメージが違ったため、それぞれの意見をまとめるように心がけました。メディアミーティングの方向性や目的、運営方法について議論を進めながら、最終的に一本にした感じです」

―次回以降の開催時期は

「21年度は12月頃と来年3月頃に予定しています。今回、参加いただいたメディアの皆様から新たなテーマの提案もありました。さまざまな意見やアイデアをいただき、さらにこの活動を加速したいと考えています」

盗難だけは 笑えねえ。

自動車盗難防止対策



「盗難だけは笑えねえ。」なのに笑える啓発動画
 “自動車盗難防止対策の囁”^{はなり} 林家けい木

YouTubeで
 スペシャルな一席
 を配信中!



複数の盗難防止対策で、大切な愛車を守りましょう。

イモビライザーの装着



偽造キー対策に。鍵のIDコードを照合。IDが一致しないとエンジンがかかりません。

車を離れる際のドアロック



短時間で車を離れるときは必ず窓を開けて、ドアロックを習慣にしましょう。

盗難防止機器の活用



バー式ハンドルロック、センサー式警報装置、GPS追跡装置、電波遮断キーケースなどを活用。

※効果を確認した上で、使用しましょう。

貴重品の置きっ放し厳禁



貴重品の車内放置は危険。車内に置かず、車から離れる際は必ず持ち出しましょう。

自動車部品にも盗難防止対策



ナンバープレートやタイヤ・ホイール等の部品も盗難防止ネジでしっかり固定しましょう。

安全な駐車場選び



自動車盗難の大半は、駐車場で発生。夜間でも明るく防犯設備の充実した場所を選びましょう。

詳しくは、「STOP THE 自動車盗難」のウェブサイトへ。 <http://www.car-tounan-boushi.jp/>

警察庁 財務省 経済産業省 国土交通省

2年ぶりの「大学キャンパス出張授業」、 若手社員が答える

「次世代モビリティキャンパス」も開催

2年ぶりとなる「大学キャンパス出張授業」(日本自動車工業会主催)が10月13日に始まりました。今冬にかけて全国各地の大学で自動車メーカーのトップらが自らクルマやバイクの魅力、今後の自動車業界の方向性を学生に発信します。さらに、今年は新たに若手社員が全国の学生にオンラインで業界の魅力

を伝えるイベントも開催します。学生の視点に近い若手の声を伝え、自動車業界を将来の選択肢に入れてもらう考えです。

大学キャンパス出張授業は2013年に開始した取り組みです。これまで、のべ約3万人の方が参加してきました。

8回目の開催となる今回は、コロナ禍の影響でオンラインのみ、も

しくはオンラインとリアルハイブリッドで開催します。Hondaの三部敏宏社長や三菱ふそうトラック・バスの松永和夫会長、ヤマハ発動機の日高祥博社長、三菱自動車の加藤隆雄社長兼最高経営責任者らが登壇し、それぞれ会社の取り組みや未来に向けた方針を話します。

100年に一度の大変革期を迎えたといわれる自動車業界では今、さまざまな専門性をもった人材を必要としています。大学キャンパス出張授業を通じて、学生に自動車業界について少しでも身近に感じてもらい、自動車業界を志す若者を増やしていく考えです。

一方、従来の出張授業では開催大学の学生だけでは参加できなかったため、今年は新たに全国の大学生・

大学院生が参加できるオンラインイベント「JAMA次世代モビリティキャンパス2021―業界の理解がガラッと変わる。モビリティ業界ライプ―」を11月27日に開催します。

同イベントは、会員各社の若手社員が参加し、「イマ知らないとなぜい?!モビリティ領域の『未来』と、『イマ面白い。』ソフトウェアエンジニア」が語る、モビリティ領域の2つのテーマでパネルディスカッションを実施します。自動車産業界の未来の可能性や魅力とともにグローバルで多様な人材が活躍していることを学生により近い立場の若手社員の声で伝えることにより、一人でも多くの方に自動車業界の目指す方向性に共感していただけることを期待します。

カワサキモーターズ、スズキ：調整中



10月13日にオンラインで実施したUDトラックスの講演

社名 (開催大学)	内容
三菱自動車工業 (京都大学)	<ul style="list-style-type: none"> ● 日程：12月8日(水) 15:00~17:00 ● 会場：オンライン ● 講演者：加藤 隆雄 代表執行役社長 兼 最高経営責任者 ● 講演テーマ：自動車業界100年に一度の変革と三菱自動車の挑戦 ● 対象：京都大学生

カワサキモーターズ、スズキ：調整中

■ 各授業の日程

社名 〔開催大学〕	内 容	社名 〔開催大学〕	内 容
UDトラックス 〔上智大学〕	<ul style="list-style-type: none"> ● 日程：10月13日(水) 10:55~12:35 ● 会場：オンライン ● 講演者：岸 伸彦 バイスプレジデント ● 講演テーマ：グローバル環境における商品開発について ● 対象：上智大学生・大学院生 	三菱ふそう トラック・バス 〔津田塾大学〕	<ul style="list-style-type: none"> ● 日程：11月17日(水) 14:40~16:10 ● 会場：オンライン ● 講演者：松永 和夫 代表取締役会長 ● 講演テーマ：・カーボンニュートラル社会の実現にむけて ・三菱ふそうのグローバルビジネスと多様な働き方 ● 対象：津田塾大学生・大学院生
いすゞ自動車 〔関東学院大学〕	<ul style="list-style-type: none"> ● 日程：10月15日(金) 13:15~14:55 ● 会場：オンライン ● 講演者：津山 浩一 開発部門 執行担当 ● 講演テーマ：「運ぶ」を支える先進技術 ● 対象：関東学院大学生 	SUBARU 〔群馬大学〕	<ul style="list-style-type: none"> ● 日程：12月3日(金) 17:35~19:10 ● 会場：桐生キャンパス総合研究棟402教室・オンライン ● 講演者：阿部 一博 商品企画本部 本部長 ● 講演テーマ：嵐の中で強かに輝き続ける ● 対象：群馬大学生・大学院生
本田技研工業 〔広島大学〕	<ul style="list-style-type: none"> ● 日程：11月10日(水) 16:30~18:00 ● 会場：サタケメモリアルホール・オンライン ● 講演者：三部 敏宏 取締役 代表執行役社長 ● 講演テーマ：意志をもって動き出そうとしている、変革の主体者たちへ ● 対象：広島大学生・大学院生 	日産自動車 〔東京工業大学〕	<ul style="list-style-type: none"> ● 日程：12月8日(水) 17:00~18:30 ● 会場：オンライン ● 講演者：土井 三浩 常務執行役員(総合研究所所長) ● 講演テーマ：未来に向けたデザイン—社会・都市・移動・クルマ— ● 対象：東京工業大学生・大学院生
マツダ 〔九州大学〕	<ul style="list-style-type: none"> ● 日程：11月11日(木) 16:30~18:00 ● 会場：オンライン ● 講演者：竹内 都美子 人事本部長 ● 講演テーマ：「人と共に創る」—MX-30とマツダの挑戦— ● 対象：九州大学生 	ヤマハ発動機 〔静岡大学〕	<ul style="list-style-type: none"> ● 日程：12月9日(木) 14:30~16:00 ● 会場：浜松キャンパス 共通講義棟21教室・オンライン ● 講演者：日高 祥博 代表取締役社長 ● 講演テーマ：ART for Human Possibilities 未来への挑戦(仮) ● 対象：静岡大学生・大学院生

コロナで変わる?

クルマの使われ方②

コロナ禍のキャンピングカー事情

密を避けた旅行手段として 世界的なブーム 到来

新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、休日のレジャーを屋外で楽しむアウトドアブームが到来しています。キャンプを中心とした、感染リスクを避けた郊外施設への移動に、自動車は欠かせない存在です。特に、レジャー施設やサービスエリア、道の駅などではキャンピングカーの存在が目立ち、注目を浴びています。全国で開催されるキャンピングカーショーには、多くの来場者が使用方法に合った1台を探すなど、活況を呈しています。キャンピングカーメーカー各社は、サイズや装備などで特色を出し、ユーザーの利用方法に適した車両の開発に注力しています。

9月18～19日にパシフィコ横浜（横浜市西区）で開催された「横浜キャンピングカーショー2021」の様子

◀人気の高まりを受けて
キャンピングカーショー
には多くの方が来場



▲キャンピングカーメーカーはそれぞれの特色を出して出展



▲バンタイプの車両をベースにした「バンコン」が主流

ブームに火が付き販売急増。 若年層のニーズも

密を避けた旅行手段としてブームに火が付き、キャンピングカーの保有台数は年々増加しています。日本RV協会（荒木会長）が発行する「キャンピン

グカー白書2021」によると、20年の国内のキャンピングカー保有台数は、12万7400台と推計。19年よりも約8千台増加し、キャンピングカー文化は

着々と根付いています。

キャンピングカーの国内生産台数も増加しており、20年は7400台を超え、海外モデルも700台近く輸入する実績となりました。しかし、需要に対して生産が追いつかず長納期化が深刻な状況です。この傾向はヨーロッパでも同様で、コロナ禍の旅行手段として注目を受け、急激な注文増に悩まされています。

購入する顧客層は、若年層化が進んでいます。「これまで、退職後の旅行手段として買われる方が多かったです。しかし近年では、若い方の興味関心が高く、アウトドアの道具として購入する方が増えてきた印象です」と、RV協会の藤井昭文広報部長は話します。これまでSUVやミニバンなどで車中泊や旅行を楽しんでいたユーザーは、更に快適に過ごしたいという思いからキャンピングカーにステップアップする流れが生まれています。若者に流行する「バンライフ」の1環としても車中泊を楽しむユーザーが増え、多様な車種ラインアップや機能の展開が期待されています。



▲道の駅併設型のRVパークも設置が進む



▲給電できる電動車とキャンピングカーの組み合わせに注目が集まる

主流のバンコン、 簡易ベッド車も人気

ボディタイプはトラックをベースにした「キャブコン」、けん引タイプの「キャンピングトレーラー」など様々ある中でも、トヨタ自動車「ハイエース」など商用バンをベースにした「バンコン」が近年の主流となっており、うち6割以上はバンコンとも言

われ、日常でも使えるサイズ感や価格帯からユーザーの評価を得ています。

8ナンバーとして登録するキャンピングカーだけでなく、ベッドやカーテンなど簡易的な装備を有した仕様も人気が高まっています。軽商用車をベース

にした「ソロキャン」が可能な車両も人気です。

10年前と比較すると、装備の進化や充実化も進んでいます。

断熱材の改良で保温性が高まり、大型バッテリーの搭載で夜間でもエアコンが稼働できるなど快適性が向上しています。オプション装備として、トイレを設置するユーザーも増え、災害時の活用も検討する動きが見られます。

需要増で インフラ整備も課題に

緊急事態宣言が解除され、GOTOトラベルキャンペーン再開の期待も高まり、車を活用したレジャーの気は更に高まることが予想されます。

キャンピングカーの販売は好調ですが、利便性を高めるためのインフラ整備が直近の課題となっています。旅先で、安心して休憩できる設備は全国でもまだ多くありません。トイレやゴミ捨て場などが設置された、キャンピングカーライフに適した施設の設定が望まれています。

ます。

その中で日本RV協会は、有料のキャンピングカー停泊施設「RVパーク」の設置を進めています。予約制の駐車区画を設け、電源や24時間使用可能なトイレ、規模によっては入浴施設なども設置し、安心安全に楽しめる環境づくりに取り組んでいます。今後も全国的に設置を進め、キャンピングカー需要の増加に備える考えです。

無料公開中

自工会HPより、無料で閲覧・ダウンロードしていただけます。

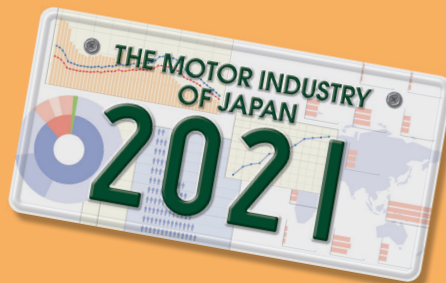
<https://www.jama.or.jp/lib/publish/index.html#carindustry>

※上記URLと各QRコードよりご覧いただけます

日本語版



日本自動車工業会



Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

英語版




「日本の自動車工業2021」を発行

自工会は、本年10月に「日本の自動車工業2021」を発行致しました。本冊子は、日本経済を支える基幹産業である自動車産業への理解促進を図ることを目的に、日本における自動車産業の位置付け、生産・販売・保有・輸出等の統計データおよび安全・環境対策、自動車関係諸税、海外状況等を分かり易く解説しております。

自工会ホームページからダウンロードいただけますので、幅広くご利用下さい。

2021年11月主要自動車関連イベント

 は四輪車レース

 は二輪車レース

国内イベント

日時	場所	名称
11月 13-14日	福岡県 マリンメッセ福岡	福岡キャンピングカーショー





海外イベント

日時	場所	名称
11月 19-28日	アメリカ ロサンゼルス・コンベンションセンター	ロサンゼルス・オートショー

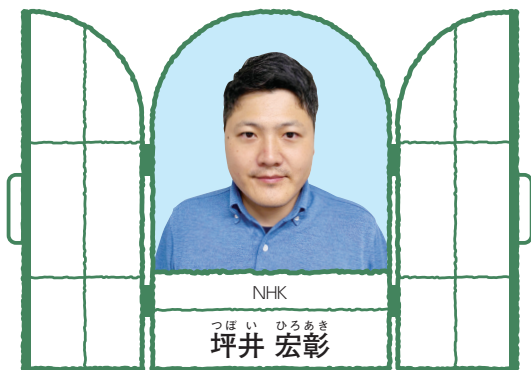
国内モータースポーツ

日時	場所	名称
11月 7日	栃木県 ツインリンクもてぎ	 SUPER GT Round.7 MOTEGI GT300km レース
13日	愛知県 キョウセイドライバーランド	 全日本トライアル選手権 第3戦(延期開催)
14日	岡山県 岡山国際サーキット	 スーパー耐久シリーズ 第6戦
14日	愛知県 キョウセイドライバーランド	 全日本トライアル選手権 第8戦
21日	宮城県 スポーツランドSUGO	 全日本エンデューロ選手権 第4戦
28日	静岡県 富士スピードウェイ	 SUPER GT Round.8 富士 GT300km レース
28日	広島県 世羅グリーンパーク弘楽園	 全日本モトクロス選手権 第2戦(延期開催)

海外モータースポーツ

日時	場所	名称
11月 6日	バーレーン バーレーン・インターナショナル・サーキット	 WEC 第6戦 バーレーン8時間レース
7日	メキシコ エルマノス・ロドリゲス・サーキット	 F1 第18戦 メキシコGP
7日	ポルトガル アルガルベ・サーキット	 Moto GP 第17戦 アルガルベGP
14日	ブラジル インテルラゴス・サーキット	 F1 第19戦 ブラジルGP
14日	スペイン リカルド・トルモ・サーキット	 Moto GP 第18戦 バレンシアGP
19-21日	イタリア モンツァ	 WRC 第12戦 ラリー・モンツァ
21日	カタール ロサイル・インターナショナル・サーキット	 F1 第20戦 カタールGP
21日	インドネシア マンダリカ・インターナショナル・ストリート・サーキット	 SBK 第13戦

記者の窓



NHK

つばい ひろあき
坪井 宏彰

EV時代はいつ来るのか

● 去年秋に自動車業界の担当となったあと、人生で2台目の車を購入した。自分好みのデザインとエンジン性能で国産のハイブリッドSUVを選んだ。昨年末に契約し、納車はことし2月。半導体不足による納期の長期化の影響をぎりぎりのタイミングで免れた。ディーラーの説明では、私より後に契約した人は納期が大幅に遅れたらしい。

● 車そのものももちろん好きなのだ。だが、本当に好きなのは車を運転することだ。お気に入りの洋車をかけながら、車を操って疾走するのが心地よい。旅行に行く手段は飛行機や新幹線もあるが、私は断然、車派だ。ドライブを楽しむあまり、目的地での活動がどうしてもよくなることも多々ある。車は単なる移動手段でなく、運転自体が趣味になっているようだ。

● 車との出会いは大学時代。サークルの合宿でよく山梨県や長野県に行った。普通、メンバーは皆、東京から手配されたバスに乗るのだ

が、私は仲間内でレンタカーを借りて向かうのが何より楽しみだ。集団行動を強いられず、自由に移動できる所が気に入っていた。● 初めて新車を買ったのは社会人2年目の時。初任地が広島だったので、年に2、3回は帰省に合わせて地元の福井と往復していた。片道で530キロほどあるが、1人でも苦にはならなかった。大阪で高速を降りてたこ焼きを食べて小休憩、その後地元に向かうのがルーティーンだった。コロナ以降、地元へ帰省できないが、感染が収束したら、東京から福井まで車を走らせたい。こちらは片道約520キロ、ほぼ似たような距離だ。● ちょうど先日、同僚の記者が全国の充電スタンドが減っているという記事を書いていたこともあり、日頃取材している最近のEVシフトの動きと関連づけて考えてみた。現在市販されているEVの航続距離は長くても600キロ程度。東京―福井間は往復1000キロなので、エアコン稼働などを

考えると、2回程度は充電しないといけない計算になる。

● ガソリン車なら適当なサービスエリアで給油すればよいのだが、充電スタンドの設置場所を調べるのは手間だし、長時間の行列はおっくう。面倒くさがるの私にはハードルが高そう。EVは「走り」に大きな差がつけにくいのではないかと聞く。EVの新型車が次々に発表される昨今だが、記者の目線とは別として、今のところ、いちユーザーとしてはまだ食指が動かない。

● まだ2台目の車を買ったばかりなので、すぐに買い換えるつもりはない。ただ、将来的に、EVやFCVの購入を検討するには、充電スタンドや水素ステーションの少なさは心元ない。買い換えを考えると5年後、10年後に国内でEVは広まっているだろうか。本格的な普及にはバッテリーの低廉化・航続時間の飛躍的な向上はもとより、早急なインフラ整備が求められると感じる。

