

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.56  
2022  
[March] 3 月号



## 大変革期の中のトラック業界

将来に向けて布石を打つ

サロン・メッセ 動き出したリアルイベント

2022年 モータースポーツ活動計画

**jama**  
Japan Automobile Manufacturers Association

発行日 2022年2月28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



1



2



3

2022年3月主要自動車関連イベント

01

編集後記

# 大変革期の中の トラック業界

02

将来に向けて布石を打つ

## サロン・メッセ

08

動き出したリアルイベント

2022年

12

## モータースポーツ活動計画

コロナで変わる？クルマの使われ方④

14

# 「趣味のクルマ」の世界

コロナ禍でスポーツカー、バイク、旧車の人気加速

記者の窓

17

「バイク市場は復活するか」

東京新聞 岸本 拓也



4



5

1 大変革期の中のトラック業界

2 サロン・メッセ 動き出したリアルイベント

3 2022年モータースポーツ活動計画

4 5 コロナで変わる？クルマの使われ方④「趣味のクルマ」の世界

●JAMAGAZINEは自工会WEBサイトからもご覧いただけます



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

# 2022年3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
3月 9-11日	東京都 東京ビッグサイト	国際オートアフターマーケットEXPO2022
12-13日	大阪府 インテックス大阪	大阪キャンピングカーショー2022
19-20日	宮城県 みやぎ産業交流センター夢メッセみやぎ	東北キャンピングカーショー2022
19-21日	大阪府 インテックス大阪	第38回大阪モーターサイクルショー2022
25-27日	東京都 東京ビッグサイト	第49回東京モーターサイクルショー

## 国内モータースポーツ

日時	場所	名称
3月 19-20日	愛知県 新城市	 全日本ラリー選手権 第1戦
20日	三重県 鈴鹿サーキット	 スーパー耐久シリーズ 第1戦
28日	広島県 テージャスランチ	 全日本エンデューロ選手権 第1戦

## 海外モータースポーツ

日時	場所	名称
3月 5-10日	アブダビ	 世界ラリーレイド選手権 第2戦
6日	カタール ロサイル・インターナショナル・サーキット	 Moto GP 第1戦 カタールGP
18日	アメリカ セプリング・インターナショナル・レースウェイ	 世界耐久選手権(WEC) 第1戦 セプリング1000マイル
20日	アメリカ テキサス・モータースピードウェイ	 インディカーシリーズ 第2戦
20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	 F1 第1戦 バーレーンGP
20日	インドネシア マンドリカ・インターナショナル・ストリート・サーキット	 Moto GP 第2戦 インドネシアGP
27日	サウジアラビア ジェッダ市街地コース	 F1 第2戦 サウジアラビアGP

※新型コロナウイルスの感染状況により変更や中止となる場合があります

## 編集後記

電車が1時間に1本しかない場所で育ったため、幼少期を振り返るとクルマとの思い出が多くあります。当時は大人1人につき1台クルマがあり、父の通勤用の車、休日にお出かけするミニバン、幼稚園や習い事に連れて行ってもらう母の軽自動車、自営業の祖父と配達に行く軽トラックがあり、弟とチャイルドシートをせっせと運んで乗り込んでいたのは懐かしい思い出です。しかし、時が流れ祖父母は免許を返納、平日は母の運転に頼りきりになっているようです。運転があまり得意ではなく、「集中しているから話しかけないで！」などと運転中、

乗っている人まで緊張させる言葉を放っていた母、あれから数十年運転しているとはいえ、大丈夫なのかと心配しておりました。しかし、話を聞いてみると「今のクルマは踏み間違えた際、止まる機能もついているし、駐車中も画面で確認できるので私でも安心して乗れる」とのこと。先進安全機能を過信することはとても危険なので、十分に注意してほしいですが、心の余裕をもって乗れるというのはやはり心強く感じます。今まで私たち家族を長く支えてくれたクルマの更なる進化に期待しながら引き続き自動車業界に関わっていきたいと思っています。 S.N.



# 大変革期の中 トラック業界 将来に向けて布石を打つ

モノの輸送を通じて日々の生活を支えているトラック業界でも、100年に1度の大変革期を迎えています。慢性的なドライバー不足やカーボンニュートラルへの対応など、課題は山積しています。これに対して大型車メーカーでは自動運転技術や電動車両などの開発に加えて、運送事業者や荷主など異業種連携によるコネクテッド技術を活用した物流の効率化などに取り組みことで、トラック業界の課題解決を加速させています。

トラックは生活を支える社会インフラ。  
新体制では「圧倒的な当事者意識」で議論

トラックを活用した運送事業は、鉄道や海運、航空などを含めた物流事業の中で、市場規模（営業収入）では国内物流の

6割、輸送量では国内貨物輸送量の9割を占めています。まさにトラック輸送は日本国民の生活やさまざまな



産業を支えているといえます。

自工会の副会長を務める片山正則（いすゞ自動車社長）も「トラックは生活を支える社会インフラの一部です」といいます。同時に「トラックが社会的責任をしっかりと果たしていくため

に、大型車メーカーでは「圧倒的な当事者意識」と「社会課題解決に向けた協調」の

意識を持つて議論を重ねています」と自工会が新体制として積極的な活動を進める理由を説明します。

## カーボンニュートラルの実現には 業界ならではの課題も

カーボンニュートラルの観点から見ても、トラックへの取り組みは非常に重要となります。国内の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量において、運輸部門で自動車排出するCO<sub>2</sub>の割合（2018年度）は、乗用車が58%、トラックなど貨物車が40%となっています。ただ、貨物車の保有台数は2割弱程度であり、走行距離が多く燃費性能の厳しいトラックはいかに1台あたりのCO<sub>2</sub>排出量削減の影響が大きいことがわかります。

ただ、トラック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。副会長の片山は「配送用として走る車両や、消防車や建設作業車など現場で

停まったまま働く車両があるように、商用車は使われ方や大きさが多岐にわたります。この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。何か一つの技術に特定されるということではなく、用途や状況の違いに応じて、いろいろな技術をつまく使っていくことが必要です」とトラックならではの難しさを説明します。

また、商用車は社会のインフラですが、輸送を支えるトラック運送事業者の9割以上は中小零細の事業者であり、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となります。これについて

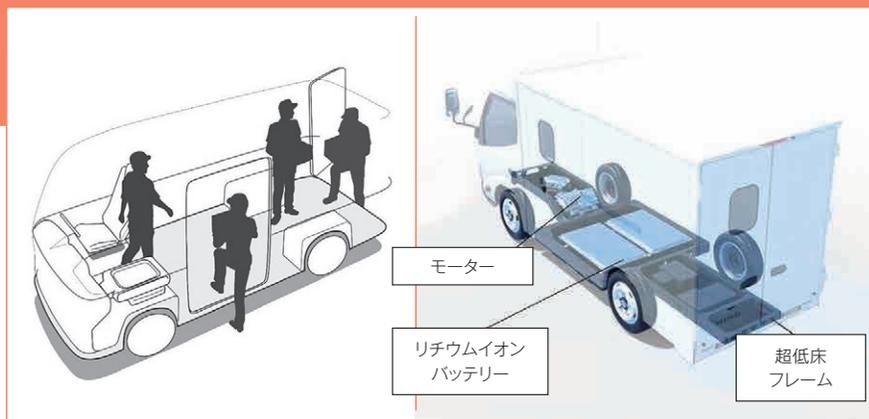




▲日野自動車はヤマト運輸と「日野デトロ Z EV」の実証実験を実施



▲いすゞ自動車はヤマト運輸と「エルフEVウォークスルーバン」のモニター稼働を実施している



▲FF方式の採用で超低床を実現した「日野デトロ Z EV」



▲いすゞ自動車の交換式バッテリーはキャブと荷台の間に配置。全自動3分で交換作業が完了

副会長の片山は、「商用車のカーボンニュートラル実現は車体の電動化というだけでは成立せず、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た形で選択肢の多様性に取り組みまないと実現は難しい」と述べます。

## トラックメーカー各社がEVを市場投入

このように厳しい環境が取り巻く中で、大型車メーカーは、CASE（ネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）やMaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）の領域での技術開発に力を入れています。

年度後半に開始する予定です。電気トラックは、いすゞ自動車が2022年度内に、日野自動車も2022年初夏に発売する計画です。

トラックのカーボンニュートラルでは、大手運送事業者などと連携して電気自動車（EV）の導入を積極的に進めています。例えばヤマト運輸は、いすゞ自動車の電気トラック「エルフ EVウォークスルーバン」のモニター稼働を開始したほか、2021年11月には日野自動車の電気トラック「日野デトロ Z EV」を使用した集配業務の実証実験も始めています。ファミリーマートもいすゞ自動車が開発したバッテリー交換式の電気小型トラック「エルフ EV」を店舗配送に用いる実証実験を2022

また、三菱ふそうトラック・バスが他社に先駆けて2017年にリース販売を開始した電気トラック「eキャンター」は、2021年11月には世界累計販売台数が300台に到達し、国内では70台以上が稼働しています。

カーボンニュートラルの取り組みはEVだけではありません。燃料電池（FC）を活用する動きも進んでいます。日野自動車とトヨタ自動車が共同開発したFC大型トラックは、2022年から物流業務における走行実証を行う予定です。いすゞ自動車とホンダが共同研究として取り組んでいるFC大型トラック

ス



▲コンビニ大手はトヨタ自動車などの小型FCトラックを用いて実証実験



▲日野自動車がトヨタ自動車と共同開発する大型FCトラックのイメージ



▲三菱ふそう「eキャンター」は国内で70台以上が稼働している

は、2022年度にモニター稼働を開始する予定です。コンビニエンスストア大手3社も、小型FCトラックを活用して2021年から店舗配送の実証実験をそれぞれ開始しています。

## 深刻化するドライバー不足

トラック業界が抱える大きな課題の一つがドライバー不足です。国土交通省の「貨物自動車運送事業者数の推移」によると、運送業界では1990

年の貨物自動車運送事業法施行以降、新規参入事業者が急増し、2007年には事業者数が1990年の1.5倍となる6万3000者となりました。その後、事業者数は6万2000者ほどの規模と横ばいで推移してきました。

ところが近年、深刻なドライバー不足や後継者不在などに加え、働き方改革、さらにコロナ禍での需要変動などにより、廃業や他社への事業譲渡などを検討する中小零細の事業者が増えているとされています。

さらに2024年度からト

さらに、政府はカーボンニュートラルな生物由来の合成燃料の技術開発に注力しています。長期プロジェクトである「グリーンイノベーション基金事業」から合成燃料の技術開発に約

トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制を罰則付きで適用する「2024年問題」があります。トラック運送業界は将

## ドライバーの労働環境を改善する取り組み

ドライバーの労働環境改善や働き方改革も喫緊の課題です。厚生労働省の調査では、大型トラックドライバーの年間労働時間は全産業平均を2割以上も上

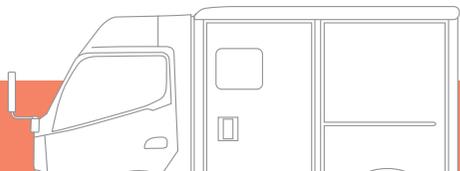
回、年間所得額は全産業平均より1割近く低い結果となっています。ドライバー不足にも直結する厳しい労働環境の解決策として注目されているのが自動運転技術です。大型車メーカー各社では事業化を視野に入れた自動運転レベル4（特定条件下

575億円を拠出することを決定しました。EVでは航続距離の確保が難しい大型車での長距離輸送や山奥の現場など作業系用途での活用などを想定しています。

来的に20万人超のドライバー不足に直面するという試算もあります。このため事業ごと譲り受けることでドライバーを補充しようと考える事業者も増えています。

における完全自動運転などの実証実験を行っています。完全自動運転大型トラックの2030年量産化を目指すUD

トラックスは、2019年に日本通運などと共同で、大型トラックでは国内初の公道試験走行を含むレベル4の実証実験を北海道の製糖工場で行いました。2022年下期には、神戸製鋼と兵庫県の製鉄所でレベル4共同実証実験を開始する予定です。日野自動車も2020年に





▲ダブル連結トラックの共同輸送が広がっている

◀三菱ふそうが発売した配送管理システム。ドライバーのスマホに配送計画が送られる。車両の稼働や配送状況はリアルタイムで可視化される



▲UDトラックが大型トラック「クオン」をベース開発する自動運転レベル4の実験車両

▲幹線輸送の隊列走行。実用化にはさまざまな課題も

トラック業界が抱える悩みとして、事業者間の競争激化に加えて、貨物の小口化や配達の高速度なども挙げられます。国土交通省によると、トラック運送事業者の宅配取扱個数は2020年度に前年度比11・5%増の47億8494万個に増えました。集こもり需要が通販サイトなどBtoCの荷物を増大させましたが、宅配便は少量・多品種・多頻度配送となるため、貨物の積載率が低下してい

## コネクテッド技術で輸送業務の効率化へ

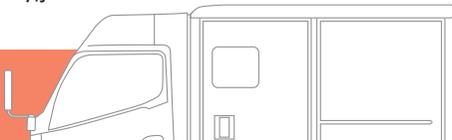
ます。このため大型車メーカーは輸送業務の効率化に向けて、配送管理などの新たなサービスの提供に積極的に取り組んでいます。日野自動車はサービス提供事業者とのデータ連携を進めており、2020年10月にはHacobu(ハコブ)が提供する動態管理サービス「MOVOfleet(ムーブ・フリート)」が、日野自動車のコネクテッドトラックで利用できるようなり

ました。専用GPS端末がなくても車両位置の把握や自動着荷の記録保存などの機能が利用可能です。さらに、コマツジャパンが提供する同様のサービスにも対応し、2022年4月から一般向けに提供予定です。また、日野自動車は2021年5月、関西電力と電動商用車の導入・運用を支援する合弁会社「CUBE-LINX(キュープリンクス)」を設立しました。キュープリンクスは、オフィス用品通販サイトのアスクルと日野デトロイトZEVを用いた電動車の最適稼働マネジ

大林組と大型タンポトラックを使ったレベル4の共同実験を三重県のダム建設現場で実施しました。いすゞ自動車は2022年末までに閉鎖空間でのレベル4実証実験に着手する計画です。長距離・長時間の高速走行となる幹線輸送では、いすゞ自動車・日野自動車、三菱ふそうトラック・バス、UDトラックスの4社などが参加し、高速道路で大型トラックによる隊列走行の実証実験を行いました。実証実験では複数の後続車が無人で隊

列走行する技術の有用性などが確認できましたが、実用化にはさまざまな課題が山積しているのが実情です。また、けん引貨物車での輸送では、ヤマト運輸など大手運送事業者4社が宅配貨物などの幹線輸送の区間で、大型トラック2台分の輸送を1台のけん引車で可能とするダブル連結トラックの共同運行を開始しました。ヤマト運輸のトレーラーを他の3社のトレーラーに連結して運びま

す。車両長25メートルとなるダブル連結トラックの対象路線は当初、新東名高速道路のみでしたが、その後、東北から九州まで拡充されました。日野自動車も子会社のNEXT Logistics Japan(ネクスト・ロジスティクス・ジャパン)を通じて、ダブル連結トラックを活用した幹線輸送の効率化・省人化を実現する運送スキームの構築を様々な業種のパートナーとともに進めています。





## コネクテッドトラック



## 動態管理サービス

## MOVO Fleet



▲ Hacobuの動態管理サービス「MOVO Fleet」は日野自動車のコネクティッドトラックで利用できる

メント実証実験を2022年1月に開始しています。いすゞ自動車はコネクテッド技術を活用した運行管理のスマートフォン用アプリケーションを開発し、2022年3月に

提供を開始します。このアプリは車外から灯火類の操作ができ、通常は2人で行う運行前点検が1人で行えるようになります。コネクテッド機能を拡充することで、物流事業者の業務効率化に結び付けました。メーカーを限定しないサービスの提供もあります。三菱ふそ

## 仲間づくりでトラック業界の課題解決へ

このように大型車メーカーは業界の垣根を越えて新技術に関するさまざまな取り組みを進めています。メーカー社だけでは解決できない課題が多いのも実情です。このため自動車メーカー同士の連携にも積極的に乗り出しています。いすゞ自動車と日野自動車、トヨタ自動車は2021年4月、商用車のCASE普及を目的に技術企画会社「コマシヤル・ジャパン・パートナーシップ・テクノロジーズ(CJPT)」を立ち上げました。FCVを含む電動化や自動運転、テレマティクスを含む電子プラットフォームの共同開発などを行います。

うトラック・バスは2021年7月、米ソフトウェア開発会社の配車管理システムの販売を開始しました。AI(人工知能)と機械学習により最適な配送計画を自動作成し、ドライバーのスマホに指示を送ります。これにより自社以外のトラックも利用できるようにしました。

2021年9月からは、スズキとダイハツ工業も参画。協業体制が軽商用車にまで広がりました。トラック輸送による物流は、日本社会を支えるインフラとして今後も重要な役割を担うことに変わりはありません。一方で、トラック業界が抱える課題は多岐にわたり、運送業界だけでなく政府をはじめ日本全体で議論を深めて解決していく必要があります。新体制で動き出した自工会は、トラック業界の課題解決に向け、仲間づくりを進め、自動車業界50万人の力を合わせた取り組みを加速させています。

# N・MESSE

# サロン メッセ

動き出したリアルイベント

新型コロナウイルス感染拡大の影響により延期や中止が続いていたイベントや展示会ですが、徐々に再開を模索する動きが広まっています。国内最大のカスタムカーイベントである「東京オートサロン2022」は、2年ぶりにリアルイベントとして1月14日から幕張メッセ（千葉市美浜区）で開催されました。イベントの開催制限により、出展者は366社、展示車両は712台と前回比で減少したものの、出展者や来場者が交流を深めるなど、会場はこれまで通りの熱気に包まれています。

▼2年ぶりにリアル開催した「東京オートサロン2022」の会場



◀ 会場内では来場者に感染予防の呼び掛けを徹底した



▲ 従来は通行可能だったホール間の移動通路を閉鎖し、エリアごとの滞在人数を管理した

した。  
主催者である東京オートサロン実行委員会の発表によると、3日間の累計参加人数は12万6869人でした。新型コロナウイルスの感染予防対策を図るため、1日当たりの参加人数上限を施設収容定員(最大1万4800人)の半数となる5万7400人におさえると事前に定めており、各開催日の参加人数もその範囲内に収めました。会場内では人の滞留を抑制するために通路幅を広げブースの間隔を確保したほか、これまで出展ブース内に収めるように求められていた来場者をブース周辺の待機列へ誘導可能とす

ることで、密集回避に努めました。屋外走行会場やライブ会場でも感染予防対策を行いました



が、「来場者の理解で、トラブルなども起きなかった」と、福井潤一総合プロデューサーは振り返ります。  
さらに東京オートサロンでは初めてとなる完全電子チケットも導入するなど県や市と連携しながら徹底した感染症対策を施した結果、「リアル開催が中止となった昨年も含め、準備期間は実質2年ありました。これままで蓄積したノウハウを生かし、様々な事態を想定した対策を行ったことで、クラスターの発生もありませんでした」(同)と福

井氏は対策が奏功したとの認識を示しました。

会場内では、これまで西から東ホール内を横断できた通路を封鎖し、出展エリアを4力所に区切りました。各ホールに設けたゲートでは入場人数を人感センサーで計測して滞留を抑制したほか、エリア内で定期的な消毒やマスクの着用などを喚起する人員を動員し、感染拡大防止対策を呼びかけました。

独自の感染症対策を施す出展者も多く見られました。入口で除菌ミストを噴霧するゲートの



▲説明員をリモートでつないで常駐スタッフを減らす工夫も見られた



▲ブース入口に独自の除菌ゲートを設置する出展者も



◀日産が公開した新型「フェアレディZ」は来場者から高い注目を集めていた

設置や、入口と出口の動線を分けた滞留しにくいブース構成など、それぞれに工夫を凝らしていました。また、ある出展者はスタッフを減らし、製品前に設置した端末から開発者がリモートで説明する仕組みを用意しました。「オートサロンはカスタムに詳しい来場者も多いので説明できる体制が重要となります。実際に詳細な質問をする来場者が多かった」と実施したカスタムメーカーの社長は話します。

自動車メーカー各社のブースでは、密集が起こらないように入口で人数制限などの対策を施しながら、リアルやオンラインとのハイブリッド形式で新型車やコンセプトカーが発表されました。お披露目されたコンセプトカーは、EVなど電動車も多く、形状もスポーツカーからSUV、軽自動車まで多岐にわたり、自動

車業界の大きな変革の流れを感じられる内容となりました。なかでも、日産自動車が開示した日本仕様の新型「フェアレディZ」は注目度が高く、トヨタ自動車の豊田章男社長が日産ブースを訪れたことも大きな話題となりました。

カスタムパーツメーカーのトレンドは、昨年発売されたトヨタ「GR86」とスバル「BRZ」の新製品でした。各社は車両本来の性能を引き出すためのチューニングパーツや、個性を際立たせる内外装パーツ、アルミホイールなどを一挙に初公開し、カスタムの可能性を提示しました。そのほか、昨年に展示予定だった車両や製品をブラッシュアップし、よりこだわりの詰まったブースの出展が目立ちました。

日本のカスタム文化は海外でも人気が高いものの、入国制限により海外からの来場者は見込めませんでした。このため今回はリアル展示とのハイブリッドをコンセプトに「オンラインオートサロン」を実施。イベントの模様をライブ配信する「オートサロンTV」では、日本語・英

# 大阪オートメッセ 2022

2022.2.11-13

「大阪オートメッセ2022」でも  
出展ブース入口で消毒と検温が徹底された



▲カスタムのトレンドは新型「GR86」「BRZ」。  
多くの出展者が関連パーツをアピール



▲アウトドアブームを受けて同時開催した「TOKYO OUTDOOR SHOW 2022」は多くの来場者で賑わっていた

語・中国語に対応し、3日間でのべ42万人が視聴しました。福井総合プロデューサーは「タイムラグなくオートサロンを体感してもらえたのでは」と述べます。

さらに、初の試みとして「TOKYO OUTDOOR SHOW 2022」が併催されました。近年のオートサロンではアウトドア仕様のカスタムカーなども増えており、「アウトドアショー」の来場者にも（オートサロンの展示は）好評で、新たなクルマファンの拡大につながったと思います（同）と、評価しています。

無事に東京オートサロンが開幕したことについて「出展者と来場者そして関係者それぞれの理解のうえで成り立つ、コロナ禍における大型イベントの指標となったと思います」（同）と振り返ります。さまざまな工夫や新たな取り組みにより、リアル開催を実現したオートサロンの関係者による努力は、自動車産業にとって尊敬と感謝に値します。自動車業界のファンづくりに欠かせないリアルイベントの今後の開催において、一つの好例となりそうです。



▲ヤマハ発動機などと開発した水素エンジン車



▲ハイブリッドとなったGRヤリスRally1



待たれます。

2022年

# モータースポーツ活動計画

一部のカテゴリーではすでにスタートしている2022年のモータースポーツ活動。各メーカーの参戦体制も決定しつつあり、今シーズンも各カテゴリーで熱いバトルが繰り広げられることが期待されます。

## トヨタ

TOYOTA GAZOO Racing (TGR)として、FIA世界耐久選手権(WEC)をはじめ、すでにシリーズが開募しているFIA世界ラリー選手権(WRC)、国内では全日本スーパーフォーミュラ選手権(SUPER GT)、全日本ラリー選手権などに参戦します。WRCでは今シーズンよりハイブリッドシステムを搭載したGRヤリスRally1で参戦、デビュー戦で総合2位を獲得しました。また、最終戦は日本を舞台としたラリー・ジャパンがカレンダーに組み込まれ、母国での活躍が期待されます。

## ホンダ

今シーズンから、これまで二輪のレース活動を運営していたホンダ・レーシング(HRC)に四輪レース活動も集約することで体制強化を図ります。主な参戦カテゴリーは、二輪では世界ロードレース選手権(Motogp)、スーパーバイク世界選手権(SBK)、全日本ロードレース選手権をはじめモトクロスやトライアルなどの各選手権に参戦します。四輪ではFIAワールドツーリングカーカップ(WTCR)、全日本スーパーフォーミュラ選手権(SUPER GT)のほか、北米のホンダ・パフォーマンスティブロップメント(HPD)を通じてインディカー・シリーズ参戦チームにエンジンを供給します。また、F1ではホンダとしてのワークス活動は終了しましたが、パワーユニット(PU)の技術支援を継続していきます。



▲インディカー・シリーズは北米のHPDがエンジンを供給



▲HRCが四・二輪を統括

4輪

カテゴリー	開幕戦	年間レース回数
フォーミュラ1世界選手権 (F1)	3月20日	全23戦
世界ラリー選手権 (WRC)	1月21~23日	全13戦
世界耐久選手権 (WEC)	3月18日	全6戦
フォーミュラE世界選手権	1月28日	全16戦
インディカー・シリーズ	2月27日	全17戦
全日本スーパーフォーミュラ選手権	4月9日	全10戦
全日本ラリー選手権	3月18~20日	全8戦
SUPER GT	4月17日	全8戦
スーパー耐久選手権	3月20日	全7戦

2輪

カテゴリー	開幕戦	年間レース回数
ロードレース世界選手権 (MotoGP)	3月6日	全21戦
スーパーバイク世界選手権 (SBK)	4月9日	全12戦
全日本ロードレース選手権	4月2日	全8戦
全日本モトクロス選手権	4月10日	全8戦



▲フォーミュラEへの長期参戦を発表

▲SUPER GTには「Z」で参戦

今シーズンもF1AフォーミュラE世界選手権に参戦します。1月28日の開幕戦では残念ながらポイント圏外となってしまいました。2025-2026年の「シーズン12」までの長期継続参戦を表明するなどEVLレーンに対する日産の本気度がうかがえます。一方、国内ではSUPER GTの参戦体制を発表しています。今シーズンは参戦マシンがGT-RからZに変更となります。GT-Rは2008年シーズンからの14シーズンで通算41回の優勝を飾っており、新型Zの活躍にも注目です。なお、日産のモータースポーツ活動を担うニッサン・モータースポーツインターナショナル(ニスモ)はこの4月に特装车関連会社オーテックジャパンと統合し「日産モータースポーツ&カスタマイズ株式会社(NMC)」が発足する予定で、レースの技術やノウハウの市販車へのフィードバックが期待されます。

日産

マツダは100%バイオ由来の次世代ディーゼル燃料を使用するディーゼルエンジンを使用したマシンで、スーパー耐久シリーズへの参戦を発表しています。トヨタはヤマハ発動機などとともに開発した水素エンジン車によるスーパー耐久シリーズへの継続参戦を行います。また、スバルとともにバイオマス由来の合成燃料を使用するエンジンを搭載したマシンをスーパー耐久シリーズに投入する予定です。

**カーボニュートラルの観点からモータースポーツに参戦するメーカー**



▲バイオディーゼルでスーパー耐久に参戦

SUPER GTのGT300クラスに参戦します。参戦13年目となった昨シーズンは念願のシリーズチャンピオンを獲得しており、タイトル保持に向け参戦マシンのBRZに磨きをかけていきます。また、ニルブルクリンク24時間耐久レースへの3年ぶりとなる参戦も発表しました。

スバル



▲GT300クラス連覇を狙う

コロナで変わる?

クルマの使われ方④

# 「趣味のクルマ」の世界

## スポーツカー、バイク、旧車の 人気加速

コロナ禍で

新型コロナウイルスの感染拡大により、趣味としてクルマを楽しむ人が増えています。海外旅行や外食といったコロナ禍で我慢を余儀なくされている楽しみがある一方で、世界的にオープンカーやバイクといった趣味性の強い乗り物に人気が集まっています。さらに旧車ブームや米国の「25年ルール」なども重なり、中古車市場でも価格高騰が続いています。



コロナ禍で時間や  
お金の使い道に変化

新型コロナウイルスの

世界的な感染拡大は、日米欧主要国の実質GDP成長率が戦後最低を記録するなど経済に大きなダメージを与えました。一方で、日経平均株価は感染拡大当初こそ大きく下落しましたが、2021年9月には3万円の万台を突破するなど、経済回復が進んでいる側面もあります。実際に「コロナ禍以降の消費者の購買意欲は旺盛で、「巣ごもり需要」による家電の販売増加のほか、マンション価格の高騰、高級ブランド品も販売好調です。新車販売も、サプライチェーンの混乱による供給不足の影響もあるものの、人気車種が長納期化するなど受注は好調に推移しています。

購買意欲に加えて感染拡大

による行動制限が、趣味の世界に影響を及ぼしています。国をまたいだ移動が厳しく



▲コロナ禍で趣味や楽しみ方にも変化が生じている(上、下)

制約され、気軽に海外旅行を楽しむのは難しいのが実情です。さらに感染防止やテレワークの普及により、友人や同僚との会食といった機会も少なくなるなど、日常生活の楽しみ方が大きく変化しました。

これらの行動や意識の変化と、時間やお金に余裕が生まれ、これまででは所有するにはハードルが高いと思われていた趣味性の強いクルマに注目が集まっています。



▲「ジムニー」はカスタマイズを楽しむユーザーも多くアフターパーツが充実している



▲生産終了の発表による注文殺到で増産を決めた「S660」

▼43年の歴史に幕を下ろす「SR400」。ファイナルモデルに注文が相次いだ



▼世界中で人気の新型「ランドクルーザー」は納期が4年超に



# 販売好調な オープンカーやバイク

期が伸びています。「密」を避けたパーソナルモビリティとして二輪車の販売も好調です。コロナ禍以降の販売台数では、軽二輪（126〜250cc）は2020年が前年比27.5%増の7万4392台と大幅に伸長しました。

「ジムニー」は現行型発売から3年以上経過していますが依然として1年を超える納期で、トヨタの新型「ランドクルーザー」に至っては世界的な人気を受けて4年以上に納期が伸びています。

その結果、新車市場では密を避けながら非日常を味わえるオープンカーやオフロード車、二輪車などが売れています。2021年の販売台数では、マツダ「ロードスター」は前年比21.7%増、生産終了が発表されたホンダ「S660」は同53.0%増、ダイハツ「コペン」も同7.3%増と好調に推移しています。スズキ「ジムニー」は現行型発売から3年以上経過していますが依然として1年を超える納期で、トヨタの新型「ランドクルーザー」に至っては世界的な人気を受けて4年以上に納期が伸びています。

趣味のクルマの人気は新車だけではありません。1960〜70年代のいわゆる「旧車」や1980年代以降の「ネオクラシック」などの引き合いが強まっています。具体的には、日産「スカイライン」、シルビア、トヨタ「カローラレビン」/「スプリングターレット」(AE86)、「ランドクルーザー」、ホンダ「S2000」、「シビックタイプR」、「マツダ「RX7」、三菱「ランサーエボリューション」などです。発売当時の新車価格を上回る中古車相場を形成しており、「スカイラインGTR」は

1000万円を超えるケースも珍しくありません。人気の背景には、生活に余裕ができた年配層が若い頃の憧れだった名車を手に入れたり、アニメやマンガ、ビデオゲームなどの影響で若者が初めてのクルマとして購入するケースもあるなど、年代を問わない関心の高さがあります。趣味のクルマの中でも古いクルマは手がかかるため、メンテナンスやカスタマイズを楽しむことを含め「コロナ禍で時間を余裕ができたことも購入を後押ししています。」

1000万円を超えるケースも珍しくありません。人気の背景には、生活に余裕ができた年配層が若い頃の憧れだった名車を手に入れたり、アニメやマンガ、ビデオゲームなどの影響で若者が初めてのクルマとして購入するケースもあるなど、年代を問わない関心の高さがあります。趣味のクルマの中でも古いクルマは手がかかるため、メンテナンスやカスタマイズを楽しむことを含め「コロナ禍で時間を余裕ができたことも購入を後押ししています。」

年販7万台を超えたのは2008年以来12年ぶりです。2021年も同6.1%増と高い水準を維持しています。251cc以上の小型二輪も人気で、202

## 国内外で旧車や ネオクラシックの人気沸騰

1年は前年比24.0%増の8万3571台と、2007年以来14年ぶりに8万台超の販売を記録しました。車種ではホンダ「レブル」シリーズや、「GB350」、ヤマハ発動機「SR400」、カワサキモーターズ「Z900RS」などが人気を集めています。

また、国内のみならず海外で



▲ 漫画で人気の「AE86」もブレーキキャリパーやドライブシャフトを再販

▲ 国内外で人気の「スカイラインGT-R」は価格が高騰している

▼ マツダはアンケートで要望の多いパーツを選定して復刻(左、右)



▼ 日産が最新技術などで供給する「ニスモヘリテージパーツ」(左、右)



## 部品の復刻で支援する 自動車メーカー

も高い人気を集めています。映画やゲームなどによる世界的な日本車ブームに加えて、右ハンドル車の走行が原則禁じられている米国で海外製輸入車両の

規制を製造から25年で緩和する「25年ルール」が適用されることで旺盛な輸出需要につながっており、中古車相場の高騰に拍車をかけています。

世界的な旧車やネオクラシックの人気を受けて、自動車メーカーも動き出しました。古い車両の補修部品を復刻して再販することで、クルマファンの期待に応えようとする取り組みです。トヨタは「GRヘリテージパーツ」として、スープラやAE86、ランドクルーザー、「2000GT」の部品の供給を開始しました。日産は「ニスモヘリテージパーツ」として、金型を用いずに成形する「対向式ダイレス成形」や3Dプリンターといった最新の生産技術を活用し、スカイラインGT-Rのボディパネルやワイヤーハーネス用保護材などを供給しています。ホンダも「ビート」の部品供

給のほか、「NSX」のレストアサービス、S2000のパーツカタログのウェア公開などを行い、マツダも初代「ロードスター」のレストアサービスや、RX-7の部品を復刻して販売を開始しました。古いクルマを維持する上で懸念となる部品供給の支援を積極化しています。  
各種税金や駐車場代といったクルマの維持費が相対的に高い日本では、これまで趣味のクルマを持つということはどうしても選びにくい側面がありました。コロナ禍をきっかけにクルマやバイクの楽しさを満喫する人が増えることは、日本での自動車文化の多様化やさらなる発展につながることで期待できそうです。

# 記者の窓



## バイク市場は復活するか

●昨年末、我が家でも「電動車」を導入しました。といっても、昨今何かと話題の電気自動車（EV）などの自動車の話ではなく、電動アシスト付き自転車のことです。10年ほど前に本社勤務となり、維持費と利便性を天秤にかけて自家用車を手放してしまっただ後は、「暮らしの足」と

いえば、徒歩が中心でした。3年前に長女が生まれてからも家族の外出はペーパーカーを押しながらの徒歩や電車。しかし、子供が大きくなるにつれ、少しでも遠出したいという欲求がむくむくと沸きだし、自転車の購入に踏み切りました。

●届いた電動自転車の活躍はめざましく、なぜもと早く買わなかったのかと、後悔しているほどです。子供を乗せてもすいすいと坂を駆け上がり、これまで足が伸びなかった公園や美術館、ショッピングセンターへも気軽に行けるようになりました。コロナ禍で遠出ができない鬱憤もあり、行き先の選択肢が広がったことは我が家にとっては革命的で

した。何を大げさな、と思われるかもしれませんが、「モビリティ」がもたらす移動の自由の大切さを再認識しました。

●私の場合は自転車でしたが、気兼ねなく移動したいという渴望は、自動二輪車（バイク）人気という形で表れています。2021年の自動二輪車（排気量50cc以上）の国内出荷台数は前年比21・9%増の25万984台と、23年ぶりの高水準を記録しました。50cc以下を含む全体でも同15・3%増の37万8720台と、こちらは7年ぶりの高水準だったそうです。

●背景を掘り下げようと、昨年秋季に二輪教習所や、バイク販売店の現場を取材しました。都内のある教習所では、自動二輪の受講生が前年比約2・5倍に増え、所長は「コロナで一時は倒産も覚悟していたのに」と驚いた様子。教習を受けていた女性に話を伺うと、やはり「電車は怖いので、通勤にバイクを使いたい」という動機でした。「仲間と一緒に

ツーリングにいったって、キャンプもしてみたい」との目標も語ってくれました。販売店では、納車まで半年も待つて、人気バイクの引き渡しを受けた60歳の男性から話が聞けました。「子育てが終わって、定年後の楽しみに買いました」と子供のような笑顔が印象的でした。

●「移動はしたい、でも密は避けたい」という2つのニーズが根底にあり、コロナ禍の移動制約が通勤やレジャー目的で、若者や女性、ライダーライダーなど幅広い層のバイク需要を後押ししているようです。

●とはいえ、長期的にみると国内のバイク市場は下降トレンドにあります。経産省などは昨年11月、2030年の二輪の国内新車販売100万台を「ありがたい姿」として掲げた二輪車産業政策ロードマップを発表しました。事故死者ゼロや脱炭素に向けた電動化への取り組みも並行しながら、再び国内の二輪産業を活性化できるのか。その動向に注目していきたいと思います。



学生ポスターデザインアワード最優秀作品

「#はじめようバイク」  
**ARE YOU READY?**

📷  
#はじめようバイク  
#TMCS2022  
#東京モーターサイクルショー  
#モーターサイクルショー  
ハッシュタグを付けて、  
バイクと一緒に撮った写真を  
SNSに投稿しよう!!

前売チケットの  
ご購入はこちらから



# THE 49TH TOKYO MOTORCYCLE SHOW 3/25fri 26sat 27sun



高校生 & 新ライダー向け無料キャンペーン!

高校生 2/1(火)  
新ライダー ~3/24(木)

詳しくは下段の二次元コードよりWEBでご確認ください!

登録はこちら↓



## 第49回東京モーターサイクルショー 東京ビッグサイト

西1・2・3・4ホール+アトリウム・西屋上展示場にて開催!

特別公開 3/25(金)10:00~13:00 一般公開 3/25(金)13:00~18:00 | 3/26(土)10:00~18:00 | 3/27(日)10:00~17:00

前売券 大人1,800円・高校生500円 当日券 大人2,000円・高校生500円

※価格は税込・中学生以下無料 / 障がい者の方は、本人と介助の方1名まで無料(障がい者手帳必要)

※小学生以下のお子様は、保護者同伴の場合入場無料  
マスクの着用が困難な乳幼児の乗降は慎重に検討してください

《開催概要》【主催】東京モーターサイクルショー協会【後援】全国オートバイ協同組合連合会／一般社団法人 全国軽自動車協会連合会／一般社団法人 全国二輪車用品連合会／一般社団法人 自動車公正取引協議会／一般社団法人 東京都自動車整備協会／一般財団法人 日本オートスポーツセンター／一般社団法人 日本自動車工業会／一般社団法人 日本自動車連盟／一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会【協力】一般社団法人 日本二輪車普及安全協会【交通安全教育】警視庁【出展】モーターサイクル及びモーターサイクル関連企業、他一般企業 ●バイク・車でお越しの方は有料駐車場をご利用ください。【二輪車:1日500円、四輪車:1日1,500円~2,000円(税込)】※イベント開催当日は大変な混雑が予想されますので、公共交通機関をご利用ください。●ショーに関するお問い合わせは、東京モーターサイクルショー運営事務局 TEL:03-5638-6406まで。

**「違法駐車は、絶対ダメ!」**  
ご来場の際は、公共交通機関をご利用ください。

チケットやイベント情報は下記のアドレスへ  
<https://www.motorcycleshow.org/>  
スマホ・携帯電話は、右記の二次元コードから簡単にアクセス→

