

Info DRIVE ジャマガジン

# jama magazine

Japan Automobile Manufacturers Association  
日本自動車工業会 広報誌

## なぜ今 カーボンニュートラルの 正しい理解が必要か

JAMA vol.55  
2021  
[ May ]

5 月号



### 自工会会長・オンライン会見

エコカーや安全装備搭載車の  
補助金と減税措置



自工会2020年度  
「普通トラック」「小型・軽トラック」の市場動向調査

経済産業省

全国の小学生を対象に初の  
【サポカーポスターコンテスト】開催

**jama**  
Japan Automobile Manufacturers Association

# 2021年5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
5月 8-9日	広島県 広島市中小企業会館総合展示場	広島キャンピングカーフェア2021
15-17日	熊本県 グランメッセ熊本	九州キャンピングカーショー2021
5月26-7月30日	オンライン開催	人と車のテクノロジー展2021 ONLINE

## 国内モータースポーツ

日時	場所	名称
5月 2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
4日	静岡県 富士スピードウェイ	 SUPER GT Round.2 富士 GT500km レース
16日	大分県 オートポリス	 スーパーフォーミュラ 第3戦
16日	埼玉県 オフロードヴィレッジ	 全日本モトクロス選手権 第3戦
16日	広島県 TSタカタサーキット	 全日本ジムカーナ選手権 第3戦
16日	熊本県 HSR九州	 全日本スーパーモト選手権 第2戦
22-23日	静岡県 富士スピードウェイ	 スーパー耐久シリーズ 第3戦
21-23日	京都府 京丹後市	 全日本ラリー選手権 第5戦 RALLY丹後2021
23日	宮城県 スポーツランドSUGO	 全日本ロードレース選手権 第3戦
29-30日	三重県 いなほモータースポーツランド	 全日本エンデューロ選手権 第2戦
30日	三重県 鈴鹿サーキット	 SUPER GT Round.3 鈴鹿 GT300km レース
30日	北海道 オートスポーツランドスナガワ	 全日本ダートトライアル選手権 第4戦
30日	栃木県 ツインリンクもてぎ	 全日本トライアル選手権 第2戦

## 海外モータースポーツ

日時	場所	名称
5月 1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3戦
1日	ベルギー スパ・フランコルシャン・サーキット	 WEC 第1戦 スパ・フランコルシャン6時間レース
2日	ポルトガル アルガルベ・サーキット	 F1 第3戦 ポルトガルGP
2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4戦
2日	スペイン ヘレス・サーキット	 Moto GP 第4戦スペインGP
8日	モナコ モンテカルロ市街地コース	 Formula e 第7戦
9日	スペイン カタロニア・サーキット	 F1 第4戦 スペインGP
15日	アメリカ インディアナポリス・モータースピードウェイ	 インディカーシリーズ第5戦
16日	フランス ブガッティ・サーキット	 Moto GP 第5戦フランスGP
20-23日	ポルトガル マトジニョシュ	 WRC 第4戦 ラリー・ポルトガル
23日	スペイン モーターランド・アラゴン	 SBK 第1戦
23日	モナコ モンテカルロ市街地コース	 F1 第5戦 モナコGP
30日	アメリカ インディアナポリス・モータースピードウェイ	 インディカーシリーズ第6戦 インディ500
30日	イタリア ムジェロ・サーキット	 Moto GP 第6戦イタリアGP
30日	ポルトガル エストリル・サーキット	 SBK 第2戦

今月はF1モナコGPやインディ500といった伝統のあるレースが開催されます！日本人選手の活躍もとても気になるところです！国内では2018年からスーパー耐久シリーズで実施されている富士24時間レースが開催されます！観戦する際は無理をしないでレースを楽しみましょう！

## JAMAGAZINE 2021年 5月号

発行日 2021年5月20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

- 02 自工会会長・オンライン会見
- 06 4/28経産省検討会にて  
自工会よりカーボンニュートラルに  
関する考え方と要望を表明
- 08 カーボンニュートラルの  
解説コンテンツ紹介
- 09 カーボンニュートラル データ集
- 10 エコカーや安全装備搭載車の  
補助金と減税措置
- 12 自工会2020年度  
「普通トラック」「小型・軽トラック」の  
市場動向調査
- 14 経済産業省  
全国の小学生を対象に初の  
【サポカーポスターコンテスト】開催
- 16 自工会  
北海道、長崎県の2カ所  
高規格救急自動車を寄贈

1 自工会会長・オンライン会見

2 カーボンニュートラルの解説コンテンツ紹介

3 自工会2020年度「普通トラック」「小型・軽トラック」の市場動向調査

### 記者の窓

「ジムニーに会いに故郷へ」

産経新聞社 宇野 貴文

●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)



# カーボンニュートラル取り組みには、サステナブル(持続可能)&プラクティカル(実用的)の考え方が重要



会長：豊田章男

4月22日に自工会は会長会見(オンライン)を実施しました。3月31日の会長会見(Jamagazine4月号掲載)に続き、自動車産業界だけでなく、全産業や私たちの生活の喫緊の課題である「カーボンニュートラル」について考え方を説明しました。合わせて、今年秋の開催予定であった「東京モーターショー2021」について開催中止と、さらに次回に進化した形での「東京モビリティショー」の検討することについて明らかにしました。

## カーボンニュートラルの正しい理解を

全国民、全産業にとって喫緊のテーマであるカーボンニュートラルについてお話ししたいと思います。振り返りますと、昨年12月には、自工会としてカーボンニュートラルに全力で取り組むことを申し上げ、一方で、エネルギー政策抜きには語れないことをお伝えいたしました。先月は、カーボンニュートラルによって、クリーンエネルギーを調達できる国や地域への生産シフトが進み、日本の輸出や雇用が失われる可能性があるというところをご説明いたしました。

### 本質の正しい理解

いずれも、根底にあるのは、カーボンニュートラルの本質を正しく理解したうえでみんなが対応することが必要だということです。こうした考えをもとに、これまで私が申し上げてきたことを整理して、漫画のように分かりやすくカーボンニュートラルを解説するコンテンツを作成し、近日中に公開する予定です。



### 日本らしいカーボンニュートラル

をしております。これをスタートポイントに、自工会としてデータベースを整備充実させてまいります。

こうした「正しい理解」に取り組む中で私自身が感じており、すの、日本らしいカーボンニュートラル実現の道筋があるのでは

# 「正しく理解」するための取組み

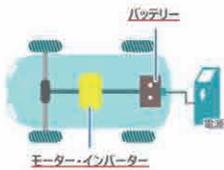
## 解説コンテンツ・データ集



### 電動車のしくみ

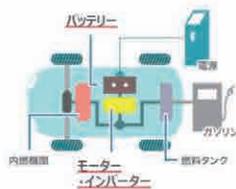
動力の一部あるいは全部を電力によるモーターでまかなう「電動車」は大きく4種類に大別されます

#### BEV (電気自動車)



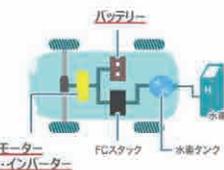
- ・クルマに搭載した大容量バッテリーに車外から充電し、充電された電気で走行。
- ・ガソリンは使用しない(電気で走行)。

#### PHEV (プラグインハイブリッド自動車)



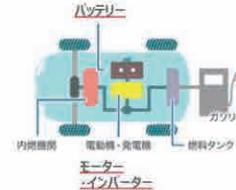
- ・ガソリンエンジンに加えてモーター・バッテリーを搭載。
- ・バッテリーはHVに比べ大容量で、EVと同様に車外から充電可能。
- ・バッテリー充電量が多い時は、積力EVと同様に電気のみで走るが、充電量が少なくなると、必要に応じてガソリンエンジンを作動させてHVとして走行。
- ・燃料はガソリンと電気のみ。

#### FCV (燃料電池自動車)



- ・水素と酸素の化学反応によって作られる電気を使用してモーターで走行。
- ・ガソリンは使用しない(水素で走行)。

#### HEV (ハイブリッド自動車)



- ・ガソリンエンジンに加えて、モーター・バッテリーを搭載。
- ・運行状況に応じてエンジン・モーターの2つの動力源を最適にコントロールし、燃費を向上させる。
- ・燃料はガソリンのみ。

出所：環境省

ないか、ということですが。日本には、優れた環境技術、省エネ技術がたくさんあります。何よりも個々の優れた技術を組み合わせる「複合技術」こそが、日本独自の強みであると思っております。

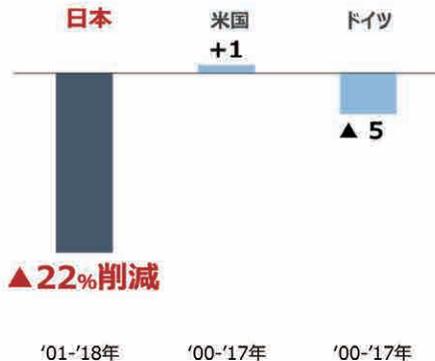
**中古車・既販車を含めたCO2削減**  
今、エネルギー業界では水素から作る「eフューエル」やバイオ燃料など、「カーボンニュートラル



### 自動車のCO<sub>2</sub>削減・電動化実績

主要国・地域での電動車(EV/HEV/PHEV/FCV)販売比率、および過去20年間における自動車のCO<sub>2</sub>削減の状況

#### 自動車のCO<sub>2</sub>削減 (過去20年間)



#### 電動車(乗用車)比率 (2020年)

国	電動車比率	電動車台数
ノルウェー	83%	12万台
アイスランド	58%	0.5万台
日本	36%	135万台
ドイツ	25%	72万台
フランス	22%	36万台
中国	7%	149万台
米国	5%	75万台

※電動車=HV,PHV,EV,FCVの合計

燃料」という技術革新に取り組みられております。日本の自動車産業がもつ高効率エンジンとモーターの複合技術に、この新しい燃料を組み合わせていることができ、大幅なCO<sub>2</sub>低減というま

たく新しい世界が見えてまいります。そうなれば、既存のインフラが使えるだけでなく、中古車や既販車も含めたすべてのクルマで、CO<sub>2</sub>削減を図れるようになります。

出所：環境省・IEA

出典：自販連、全軽自協、ACEA、CAAM、WARDS

# 自動車は「B to C」の産業

## 日本のアドバンテージ 「電動車フルラインナップ」



ゴールまで  
道は複数

そして、この考え方は、船や飛行機など、自動車以外の様々な産業にも応用できます。船舶を中心に、輸送のカーボンニュートラル化が進めば、輸出入に支えられている日本のビジネスモデルのグリーン化にもつながります。私たちのゴールはカーボンニュートラルであり、その道はひとつではありません。カーボンニュートラルな燃料技術、エンジンの燃焼技術、モーターや電池などの電動化技術、それらを組み合わせる複合技術。こうした強みをもつ日本だからこそ選べる道があるのではないかと考えております。

全国民、  
全産業で取り込み

カーボンニュートラルは、「つくる」「運ぶ」「使う」「廃棄する」というすべてのプロセスでのCO2削減を実現しなければなりません。つまり、全国民、全産業が足並み

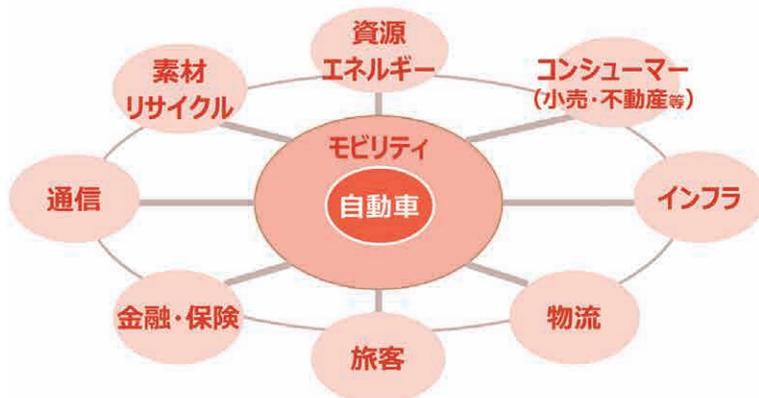
を描えながら取り組むことが不可欠になります。

自動車が必要だと思いませんか？

そこには「ベースメーカー」に「総合産業」ですので、業界の「ベースメーカー」としてお役に立っているのではないかと考えております。

そして、もうひとつ。自動車は、多くのお客様との接点を持つ「B to C」の産業です。お客様のニーズに向き合ってきた結果、日本の自動車産業には「電動車フルラインナップ」というアドバンテージがあります。どんなに優れた技術でも、お客様に選ばれ、使われなければ意味がありません。お客様のライフスタイルをカーボンニュートラル化していくという意

### 自動車は「総合産業」



味でも私たちはベースメーカーの役割を担えると思っています。私が「自動車産業をど真ん中においてほしい」と申し上げているのは「自分たちの産業を守りたい」からではありません。母国である日本がカーボンニュートラ

ルを実現するために、そのベースメーカーとしてお役に立ちたいからです。

## 今は選択肢を増やすこと

先日の日米首脳会談では、菅総理が「2030年」というマイルストーンを置いて、カーボンニュートラルに向けた取り組みを加速するという強い意志を示されました。今、日本がやるべきことは技術の選択肢を増やしていくことであり、規制・法制化はその次だと思えます。最初からガソリン車やディーゼル車を禁止するような政策は、その選択肢を自ら狭め、日本の強みを失うことにもなりかねません。政策決定におかれましては、この順番が逆にならないようお願い申し上げます。自動車業界としてはこれまで同様EV技術にも着実に投資をまいります。

## サステナブル & プラクティカルをテーマに

30年前は、EVやFCVはおろか、ハイブリッド車もありません

でした。しかし、そこには、黙々と技術開発を続けてきた人たちがいました。こうした努力の積み重ねが、持続可能で、お客様に使っていただける実用的な技術を生み出してきたと思っております。私たちは、これからも「サステナブル & プラクティカル」をキーワードに、日本ならではの道を切りひらいてまいりたいと思っております。

## キーワード

**サステナブル & プラクティカル**  
(持続可能) (実用的)



## 東京モーターショー2021 開催の中止を決断

### お客様の安全・ 安心から判断

最後に、東京モーターショーについてご報告させていただきます。

前回のモーターショーでは、モビリティの楽しさを体感できるプログラムを数多くご用意し、130万人を超えるお客様にご来場いただきました。

今回、オンラインも使ったより魅力ある企画を検討してまいりましたが、多くのお客様に安全・安心な環境で、モビリティの

魅力を体感いただけるメインプログラムの提供が難しいと判断し、開催中止を決定いたしました。

### 次回は 「東京モビリティショー」 に進化

今回はさらに進化した「東京モビリティショー」としてお届けしたいと思っておりますので、今後ともご支援をよろしくお願いたします。

# 自工会よりカーボンニュートラルに 関する考え方と要望を表明

4月28日、経産省第4回カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会において、自工会をはじめ、日本自動車部品工業会、日本自動車車体工業会、日本自動車機械器具工業会、日本自動車販売協会連合会の自動車団体5団体などがグリーン成長戦略の実行計画の改定に向けたヒアリングを受け、各団体からカーボンニュートラルのスタンスを説明しました。

自工会・環境技術政策委員会委員長大津からは、2050年カーボンニュートラル(CN)達成に全力でチャレンジする考えが示され、そのためには、政策的・財政的措置等の強力な支援が必要であることを要望しました。

## はじめに(基本的考え方)

■自工会は2050年カーボンニュートラル(CN)に全力でチャレンジ

■2050年CNは、画期的な技術ブレークスルーなしには達成が見通せない大変難しいチャレンジであり、安価で安定したCN電力の供給が大前提であるとともに、政策的・財政的措置等の強力な支援が必要

### ■要望内容

#### (1) 産業政策立案の大前提となるエネルギー政策の策定

- ・競争力ある再エネ普及計画明確化、安価な再エネや水素の安定供給、充電・充填インフラ整備推進と関連する規制の緩和

#### (2) エネルギー政策と連動した総合的な産業政策の策定

- ・省エネ推進、技術中立、研究開発税額控除等の財政的措置、業態転換支援、電動車普及促進策と良燃費車早期導入クレジットや
- ・オフサイクルクレジット等の早期省エネ促進策を措置

#### (3) 国際競争力の確保

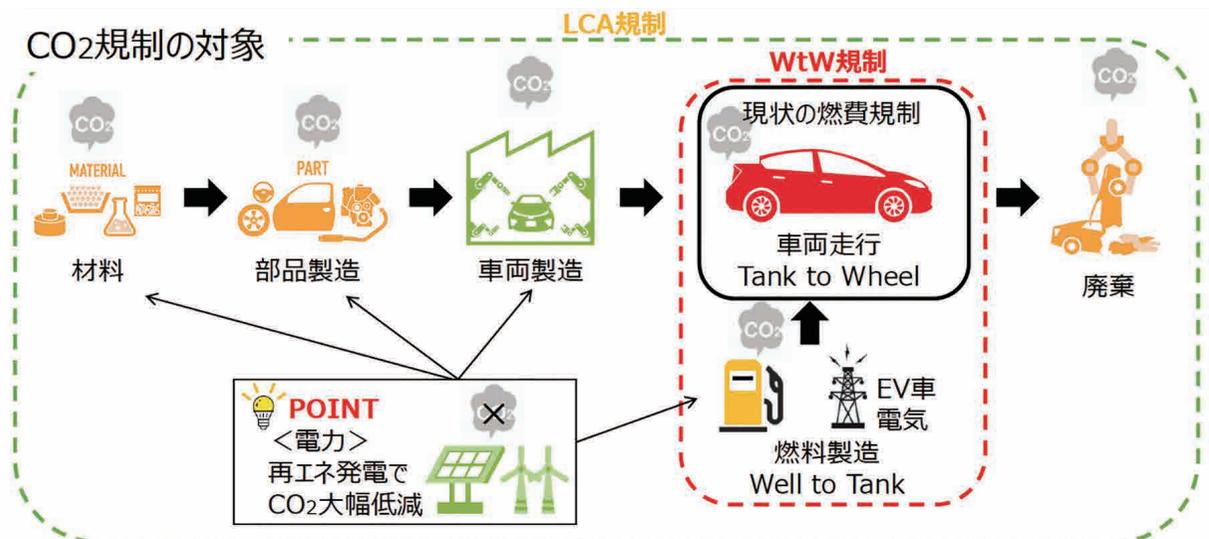
- ・再エネの輸出産業への優先的供給等の国内事業環境整備、公平な貿易・環境ルール策定、資源確保

## 自工会の考え方と要望(総括)

- (1) 乗用車については、2035年に新車販売で電動車100%を目指す。強力な政策的・財政的支援が必要。二輪車、大型車については、さらなる継続的な議論が必要。
- (2) 電動化は、CN実現への有力な手段ですが、アプローチは一つではなく、あらゆる英知と技術を結集して取り組む必要があります。
- (3) 走行時だけでなく製造・廃棄でのCO<sub>2</sub>排出量が少ない車へ、LCA観点で評価する政策を要望します。
- (4) 自動車およびその産業のCN化には、安価で安定したカーボンニュートラル電力の供給が不可欠であり、国家エネルギー戦略の変革を強く要望します。
- (5) 自動車は、車種毎に特性、ユーザー、使われ方等が異なるため、きめ細やかな対応、政策支援を望みます。
  - ・ CNに資する車両の初期費用、維持費用両面で、ユーザーが十分にメリットを享受できる税制度や支援。
  - ・ 軽自動車は、地方の生活必需品であり、電動化コストが価格に与える影響が大きいため、ユーザー負担を軽減する税制や補助金等特段の配慮を要望。また、LCA観点では既に環境重視の車であり、真のCN実現に向けLCA評価でのCO<sub>2</sub>低減を促進する政策を要望。
  - ・ 大型車は、社会を支える多様な用途で使用されており、ユーザーの利便性が最も重要。大型車ならではのインフラ(充電充填の施設規模、時間等)を含め、電動化及び他のパワートレインの選択についても、さらなる議論が必要。
  - ・ 二輪車は、構造上電動化への難易度が高く、多様な用途を踏まえたインフラが必須であるため、CN目標設定には電動車普及の課題解決に向けた継続的な議論・支援が必要。
  - ・ 法人(フリート)ユーザーへの電動車や充電設備の導入誘導政策が重要。
- (6) 自動車製造拠点としての日本の国際競争力を維持強化するため、技術中立性の考え方に基づく、多様な技術(FCV、EV、CN燃料)を利用したICE等を誘導する政策推進を要望します。
- (7) 電動車等の研究開発、蓄電池、モーター等の研究開発、国内製造、原材料の安定調達を推進するための強力な政策支援、法整備、規制緩和等を望みます。

## 自動車のカーボンニュートラル化に必要なこと

- カーボンニュートラルには、全ての段階で発生するCO<sub>2</sub>をゼロにする必要がある
- カーボンニュートラル電力がポイント



# カーボンニュートラルの解説コンテンツの紹介

必要なのは正しい理解

## カーボンニュートラルの 基礎知識



いま、なぜ

カーボンニュートラルが

必要なのか？

私たちの生活に

どんな影響が？

解決策は？……などを

わかりやすく解説する

「インフォグラフィックス」を

作りました。

皆さんの理解促進の

一助となれば幸いです。

ぜひご一読ください！



CN解説  
コンテンツ

1 なぜ今

「カーボンニュートラル」か

2 温室効果ガスって？

3 なぜ二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)が  
注目されるのか

4 ニュートラルってどういうこと？

5 CO<sub>2</sub>は、いつ？どこで？  
発生しているのか

6 CO<sub>2</sub>を  
出していない電気とは

7 欧州ではなぜ電気自動車  
が多く開発されているのか？

8 これからのクルマづくりに  
求められること

9 カーボンニュートラルは  
日本の貿易や

雇用問題に直結する

10 まずは「正しい理解から

11 再生可能エネルギーを  
増やさないと

カーボンニュートラルに  
できない

12 再生可能エネルギーを  
もっと活用するには？

13 水素活用のキーワードは  
「仲間づくり」

14 カーボンニュートラルは  
私たちの仕事も変えていく

15 一人ひとりの「省エネ」も、  
大きな効果に

16 省エネ技術を磨いてきた  
日本の自動車産業

(紹介ページ一部抜粋)

# Carbon Neutral Data

## カーボンニュートラル データ集

日本の自動車産業は、全世界で急速に推進されている二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)削減の取り組み「カーボンニュートラル」に全力でチャレンジします。

政府の方針や各国の政策、生産台数、ライフサイクルでのCO<sub>2</sub>排出量など、自動車産業を取り巻く情勢をご理解いただく一助となるよう、データ集を公開することとなりました。今後も随時追加・更新してまいりますので、ぜひご参考にしていただければ幸いです。



詳細はこちら

### 日本・海外のエネルギー状況

日本はCO<sub>2</sub>を発生される火力発電が75%と非常に高く、再生エネルギーのコストも高い

### 日本政府の取り組み

#### 菅総理の施政方針演説(2021年1月18日)

菅総理は2050年までにカーボンニュートラル(CN)の実現を目指すことを宣言

### 自動車のCO<sub>2</sub>削減・電動化実績

主要国・地域での電動車(EV/HEV/PHEV/FCV)販売比率、および過去20年間における自動車のCO<sub>2</sub>削減の状況

### 電動車のしくみ

動力の一部あるいは全部を電力によるモーターでまかなう「電動車」は大きく4種類に大別されます

### ライフサイクルアセスメント(LCA)という考え方

走行時のCO<sub>2</sub>のみならず、発電・製造から廃棄まで含めた評価が重要

### 日米EU英の温室効果ガス(GHG)排出推移と2030年目標

各国とも今後の削減に向けた追加対策が必須

### カーボンニュートラルへの各国政府の取り組み

主要国におけるカーボンニュートラルに向けた各国政府の取り組みをまとめます

### 欧州と日本の政策比較

日本と欧州の政府によるカーボンニュートラルの具体的な政策の比較をご紹介します

### 自工会各社生産・輸出台数実績

EV/PHEVやHEV、FCV、クリーンディーゼルなど次世代車の普及目標と現状のデータです

### 日本の次世代自動車の普及目標と現状

日本はCO<sub>2</sub>を発生される火力発電が75%と非常に高く、再生エネルギーのコストも高い

### クルマのライフサイクルCO<sub>2</sub>(つくる~つかう)

車両・エネルギーの製造過程を含めたライフサイクル全体でのCO<sub>2</sub>排出量は、PHVが最少。HVはEVとほぼ同等

## 自動車購入をお考えの方に

# ご存知ですか？

**環境性能割**   **サポカー補助金**   **CEV補助金**

jama



エコカーや安全装備が搭載された車種には、補助金や減税措置があります。具体的には環境性能割、サポカー補助金、CEV補助金です。

## 自家用乗用車に 自動車税・軽自動車税の環境性能割の臨時的軽減措置継続

対象

### 新車および中古車（自家用乗用車のみ）

「自動車取得税」が廃止！

「環境性能割」は1%分軽減！

消費税率引き上げ時に「自動車取得税」が廃止され導入された購入時の税（環境性能割）は、燃費がいい自動車ほど税が軽減されます。

加えて、自家用乗用車は2019年10月1日～2021年12月31日の期間は環境性能割の税率から1%分軽減されます。新車と中古車ともに対象です。

### 「エコカー減税」「グリーン化特例」が延長

「エコカー減税」と「グリーン化特例」は、燃費や排ガス性能のいい自動車に対して税金の負担を限定的に軽減する特例措置です。「エコカー減税」は、自動車の車両重量に応じて課税される「自動車重量税」に対して、適用されます。「グリーン化特例」は、排気量に応じて課税される「自動車税種別割」及び「軽自動車税種別割」に適用されます。この「エコカー減税」と「グリーン化特例」が延長されています。

### エコカー減税

自動車重量税…2021年5月1日～2023年4月30日まで適用

### グリーン化特例

自動車税種別割／軽自動車税種別割…2021

年4月1日～2023年3月31日まで適用



65歳以上の高齢運転者に

# サポカー補助金 継続



対象

65歳以上の運転者に  
新車および  
中古車、後付け装備

衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置などの先進安全技術を搭載したクルマを「サポカー」と呼び、高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、官民連携で普及を推進しています。

このうち高齢者を対象に「対歩行者衝突被害軽減ブレーキ」や「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」搭載車、さらに後付けの「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」の購入に対して「サポカー補助金」の制度が2020年より期間限定で導入されましたがこれが2021年度も継続されることになりました。期間は申請額が予算額に達するまで。



EV、PHEV、FCV、クリーンディーゼル車に

# CEV補助金 拡充・継続



対象

電気自動車(EV)、  
プラグインハイブリッド  
自動車(PHEV)、  
燃料電池自動車(FCV)、  
クリーンディーゼル(CDV)  
二輪EV「原一クラス」  
の新車

EVやPHEV、FCV、CDVといった「クリーンエネルギー車(CEV)」に対して補助金が支給されてきましたが、これが2021年度も継続されることに加えて、上記のうち電動車ご購入の際、災害のときに役立つ「充電設備(V2H)や「外部給電装置(V2L)」を導入したり、ご家庭の電力を「100%再生エネルギー」で契約すると補助金が上乗せになります。





# コロナ禍で運送業の経営は厳しい 少量荷物の増加で保有増の意向も

## 普通トラック市場動向調査

本調査は普通トラックの保有・購入・使用実態、輸送一丁の変化と対応や物流を取巻く市場環境の変化を時系列的に捉え、隔年で実施しています。今回はユーザー調査のみを実施し、荷主は深掘りを目的としたヒアリングに変更しました。

購入意向は高い。

### 《調査結果の主な特徴》 ◆ユーザー調査より

#### 〔経営状況〕

●2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあってか、運輸業・自家用ともに経営状況は大幅に悪化。売上悪化、運行回数的大幅減、輸送業務の中止・延期等、影響は大きい。

#### 〔需要動向〕

●国内全体の輸送総量は再び減少傾向もみられる。トラックの増車意向率も減少しているが、運輸業では大規模事業所、経営が好調な事業所での

バーの健康管理が事故防止対策の上位。

#### 〔新型コロナウイルス感染症の影響〕

●運輸業ではトラック運行回数減少、輸送業務中止・延期で、稼働状況も低下。ドライバーにも感染対策とそのための手間が発生する等の影響がみられた。

#### ◆荷主ヒアリングより

#### 〔ドライバー不足に関する意識意向〕

●ドライバー不足・高齢化が進行し、特に大型免許保有者の不足が顕著という厳しい状況。

#### 〔フルトラックの需要動向と課題〕

●運輸業、自家用ともにフルトラック導入率は1割未満。道路環境整備、共同利用等が課題。

#### 〔安全に対する意識〕

●運輸業ではドライバーのアルコール・健康管理関連の対策、自家用では積荷保全、ドライ

#### 〔新型コロナウイルス感染症の影響〕

●感染対策への苦慮もありつつ、物流の重要性再認識の契機になったとの意見もみられた。

報告書は一般向けに配布するとともに、当会ホームページにも掲載します。

●自工会ウェブサイト <http://www.jama.or.jp/>



## 小型・軽トラック市場動向調査

本調査は、小型・軽トラックユーザーの保有・購入・使用実態の変化を時系列的に把握し、今後の市場動向を探っていくことを目的に、2年に一度実施しています。しかし今回は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、調査方法を従来の訪問留置法から郵送法に変更したことにより、前回まで行っていました小型・軽トラックユーザーを対象とした「車単位調査」は中止し、一般の事業所を対象とした「事業所単位調査」のみを実施いたしました。その結果、前回まで収集していた、使用実態に関する項目や農家を対象にした項目などは、調査を見送っております。

### ◆調査結果の主な特徴 ◆時系列分析

#### 【保有状況と変化の背景】

- 小型・軽トラック・バン全体の保有台数は減少傾向が継続。車種別にみると、小型・軽トラック及び軽ボンの減少傾向は継続。小型バンは2018年以降少しずつ上昇。軽キャブバンは伸長傾向が継続。
- 最近1～2年間のトラック・バン保有台数は、「保有増」事業所が「保有減」事業所を5%上回るが、前回から微減。
- 前回と比べて減少が目立つのは貨物運送業。
- 事業所全体で「稼働低下休車」が上昇。

#### 【今後の保有購入意向】

- 小型・軽トラック・バン全体の需要台数はリーマンショック後の2010年水準まで低下。
- 今後1～2年間の保有増減意向をみると、製造業を除き保有増意向事業所が増加。特に運輸業では保有増意向事業所が3割弱と保有増意向が上昇。
- 代替延期が約4割に上昇。特に運輸業以外で増加。

### ◆トピック分析

#### 【新型コロナウイルスによる影響】

- コロナ禍の影響により全体の6割が経営状況悪化。7割弱の事業所はコロナ拡大前の状況に戻るまで2年以上かかる見通し。輸送量も半数強の事業所で減少、納入頻度は変化せず、少量の荷物を運ぶ割合が増加。経営状況悪化に影響が

#### 【環境意識と次世代環境車】

- 次世代環境車の中では、「ハイブリッド車」に対する購入意向が最も高く、特に「プラグインハイブリッド車」が伸長。

#### 【安全意識と先進安全技術】

- 安全性に対して約9割が関心をもち、約8割が購入時に重視。運輸業では関心度重視度が高い。

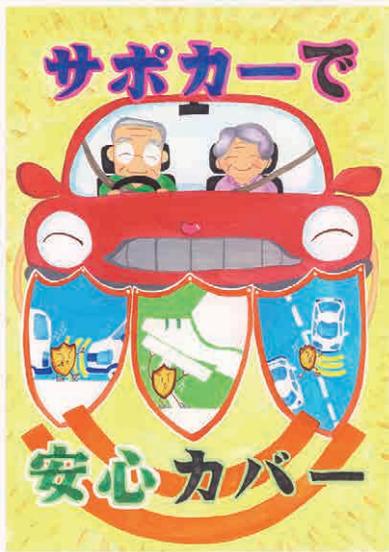
#### 【次世代技術に関する意識】

- 自動運転技術への期待は高いが導入意向とは未だ運動せず。コネクテッド機能の運輸業以外での利用率は1割以下が殆ど。一方、運輸業では「燃費管理」「エコ運転管理」「車両位置確認システム」を5割程度が利用。前回から20ポイント程度上昇。

#### 【運転手不足の現状と課題】

- 運輸業では、運転手不足で困っている事業所は減少したものの、半数以上で未だ課題。

# 374応募作品から低学年の部、 高学年の部で入賞作品を発表



● 高学年



● 低学年



● 高学年



● 高学年



● 低学年



● 低学年

● 低学年(小学1~3年生)の部 ● 高学年(小学4~6年生)の部

経済産業省では、ペダルの踏み間違いなどの運転ミスによる交通事故を防ぐため、ドライバーの安全運転を支援してくれる車「セーフティサポトカー(サポカー)」の普及啓発に取り組んでおります。この度、将来を担う全国の小学生を対象として、サポカーの絵や標語を募集し、サポカーの意義や機能について、家族や周りの大人と一緒に考えていただく機会を提供することにより、サポカーに対する国民の理解を深めることを目的として、「サポカーポスターコンテスト」を開催しました。

## 経済産業省から応募いただいた小学生へのメッセージ

「サポカーポスターコンテスト」にご応募いただいた小学生の皆さまへ、この度は、「サポカーポスターコンテスト」にご応募いただき、誠にありがとうございました。

「サポカーポスターコンテスト」は今回が初めての開催でしたが、ご応募いただいた作品はサポカーが安全運転にどのように役に立つのか、とても分かりやすく絵やメッセージに表現していただき、大人からしてもなるほどと思うほど、素晴らしいものばかりでした。日本には、自動車を作ったり、売ったりする

# サポカーとは?

政府は高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術でドライバーの安全運転を支援してくれる車「セーフティ・サポートカー(サポカー)」の普及啓発に官民連携で取り組んでいます。

ブレーキを踏みそこなったり、ブレーキとアクセルを踏み間違えること。それは、ちょっとした不注意や焦りなどによって、誰の身にも起き得ることです。

そこで、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術でドライバーの安全運転を支援してくれる車が、サポカーです。自動車メーカー各社は、衝突被害軽減ブレーキをはじめ、さまざまな先進安全技術を搭載した車を開発、販売することによって、ドライバーの皆さまの安全運転をサポートしています。

## サポカーの主な安全技術

### 止まるをサポート



### 対歩行者衝突被害軽減ブレーキ

車載のレーダーやカメラにより、前方の車両や歩行者を検知し、衝突の可能性がある場合には、運転者に対して警告します。さらに衝突の可能性が高い場合には、自動でブレーキを作動し、衝突回避や被害軽減をサポートします。

### 急発進抑制などをサポート



### ペダル踏み間違い急発進抑制装置

停止時や低速走行時、車載のレーダー、カメラ、ソナーが前後の障害物を検知している状態でアクセルを踏み込んだ場合には、エンジン出力を抑える等により、急加速を防止します。

現在お乗りの車に取り付けができる「後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置」が取り付けられる車種もございます。

## その他の安全技術

### はみ出さないをサポート



### 車線逸脱警報装置

車載のカメラにより道路上の車線を検知し、車線からはみ出しそうになった場合やはみ出した場合には、運転者に対して警告します。  
※運転者がウィンカーを操作して意図的な車線変更を行う場合には警告しません。

### 危険を早期発見



### 先進ライト

■自動切替型前照灯  
前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームとロービームを自動的に切り替える機能を有するヘッドライト。  
■自動防眩型前照灯  
前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームの照射範囲のうち当該車両のエリアのみを部分的に減光する機能を有するヘッドライト。  
■配光可変型前照灯  
ハンドルや方向指示器などの運転者操作に応じ、水平方向の照射範囲を自動的に制御する機能を有するヘッドライト。

詳しくはサポカーポータルサイトをご覧ください



1

今回のサポカーのポスターコンテストを通じて、読者の皆様には、サポカーの意義を考えて頂いたり、サポカーの利用に繋がる一助となって頂ければ幸いです。

(経産省担当者コメント)

3月頃に表彰式を予定  
「実施主体」主催…日本教育新聞／共催…経済産業省、一般社団法人子ども未来応援団

「表彰」賞品…入賞作品に対し、賞状及び副賞を交付／表彰…特に優秀な作品を対象とし、

容…サポカーの絵と標語  
部門…小学1～3年生の部、小学4～6年生の部／募集締切…2021年2月17日／募集内容…サポカーの絵と標語

「募集概要」応募資格…全国の小学生／募集部門…小学1～3年生の部、小学4～6年生の部／募集締切…2021年2月17日／募集内容…サポカーの絵と標語

お願いいたします。  
令和2年3月25日  
経済産業省 製造産業局長 藤木俊光

会社がたくさんあります。これを機会に、サポカーや自動車にますます関心を持っていただき、ご家族やお友だちと一緒に、安全運転について考えていただけたらうれしいです。  
経済産業省では、お年寄りをはじめ、ドライバーの皆さまの運転ミスによる交通事故を防ぐため、今後とも、サポカーの普及に取り組んでいきますので、引き続き応援よろしく

# 北海道、長崎県の2カ所 高規格救急自動車を寄贈

## 北後志消防組合 (配置先: 積丹支署)



▲3月10日に受納式 北後志消防組合の齊藤啓輔管理者が謝辞を述べられました。

## 平戸消防本部 (配置先: 生月出張所)



▲3月12日に受納式 平戸市の黒田成彦市長が謝辞を述べられました。

自工会は、北後志消防組合消防本部(北海道)と平戸市消防本部(長崎県)の2カ所に各1台、高規格救急自動車を寄贈しました。この寄贈は救急医療体制の支援を目的に、1969年から毎年、全国各地の自治体など向けに実施。これまでに764台(従来車両691台/高規格車両73台)を寄贈しています。

救急業務の実施状況は増加傾向にあります。2019年の出動件数は前年比0.5%増の663万9767件(うち交通事故は前年比6.0%減の43万2492人)、搬送人員は前年比0.3%増の597万8008人(うち交通事故は前年比6.8%減の41万1528人)で、救急車は約4.7秒に1回の割合で出動し、国民の21人に1人を搬送していることとなります。現状の救急隊員数は6万4531人(うち救急救命士4万43人)、救急自動車は6443台(うち高規格車両6279台)。

# 記者の窓



産経新聞社

宇野 貴文

## ジムニーに会いに故郷へ

● 新型コロナウイルスの感染再拡大を受けた2度目の緊急事態宣言の解除後、桜が見頃を迎えた週末。休みを利用して東京の自宅から電車で神奈川県藤沢市に帰省した。

● 公共交通が発達した都心近くに住んでいれば、マイカーがなくても不便ではない。前任地の前橋支局ではデスク業務だったため、徒歩で通勤していた。昨年10月に東京本社の自動車担当に戻ってからも「クルマ離れ」が続いている。

● しかし、今回の帰省のきっかけはクルマだった。小田急湘南台駅で降りて、バスに乗り込んだ。いすゞ自動車の工場などを通り、田畑が広がるのかな郊外へ。道路沿いに目的地の白い建物が見えてきた。

● その名は「ジムニー歴史館」。1970年に軽自動車初の本格四輪駆動オフロード車として発売され、世界累計販売約300万台を達成したスズキのジムニーの歴史と変遷を伝える私設博物館だ。

● 私設というから素朴な平屋を予想していたが、とんでもない。総工費1億円超という建物は2階建て。館長の尾上茂さんが集めた歴代のジムニー約30台がずらりと並ぶ。

● 親切に館内を案内してくれた尾上さんは地元で自動車販売・整備会社を経営する傍ら、オフロードレースで優勝経験もある筋金入りのクルマ好きだ。ダカールラリーにも挑戦し、3回完走した。

● BGMには1950年代のスタンダードジャズが流れ、林道や雪道を猟犬のように疾走するジムニーの雄姿が頭の中に浮かぶ。ジムニーの骨組みの展示コーナーもあり、クルマの構造も勉強できる。

● 2階へ通じる階段を上りながら、1階の愛車たちに視線を向けた尾上さんは「ここからの眺めが好きなんですよ」と、なんともうれしそうだ。

● 専門家でなくても1台1台をゆっくりと見ていると、クルマも人間と同様に十人十色だとよくわかる。

● 2階には、女性をターゲットにして発売された二輪駆動車、尾上さんが「ケロヨン号」と呼ぶカエルのようなユニークな外観のカスタム車もある。

● 尾上さんの「ジムニー愛」に圧倒されたが、これだけの施設を維持管理するのは大変だ。そのため入館料の代わりに、大人1000円以上の寄付をお願いしている。

● この日は、記者以外に親子連れの来館者もいた。小学生の男の子は、自分が生まれるはるか前に製造されたクルマに興味津々の様子だった。

● クルマを取り巻く時代の変化は激しい。菅義偉政権は2035年までに新車販売の電動車の割合を100%とする方針を掲げる。各メーカーは自動運転技術の開発も進めている。

● 今の子供たちが大人になる日には、どんなクルマが走っているのだろうか。未来を想像するのも楽しいが、魅力的なクルマは時間がたつても色あせないことを故郷のジムニーが教えてくれた。

# jama blog

Japan Automobile Manufacturers Association Official Blog

## 開設のお知らせ

この度、情報発信の強化に伴い  
既に運用を始めているTwitterに加え、  
自工会HP内にオフィシャルブログの運用を開始しました!

既に「会長会見」や「JAMAGAZINE」の記事抜粋などを掲載しておりますが、今後、自工会として皆様にお伝えしたい内容や自動車業界に関する話題などをかみ砕いて分かりやすくお伝えしていきますので、これからの更新にご期待ください!

URL

<https://blog.jama.or.jp/>

QR

