

Info DRIVE ジャマガジン

# jama

Japan Automobile

Manufacturers Association

日本自動車工業会 広報誌

新年巻頭

JAMA vol.56  
2022  
[February] 2 月号



2022年も「私たちは、できる。」

未来につなぐ日本を支える自動車業界550万人

加速する日本の自動車メーカーによるSDGsの取り組み

自動車産業はSDGsの達成に大きな貢献をもたらす

SDGsの活動が自動車産業全体へ一層広がることに期待

jama  
Japan Automobile Manufacturers Association

JAMAGAZINE 2022年2月号

発行日 2022年1月31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 2022年も「私たちは、できる。」  
 未来につなぐ日本を支える自動車業界550万人  
 3 4 5 加速する日本の自動車メーカーによるSDGsの取り組み

●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

2022年2月主要自動車関連イベント 01  
 編集後記

新年巻頭 02

2022年も「私たちは、できる。」  
 未来につなぐ日本を支える  
 自動車業界550万人

■ 新年CM解説 05

加速する 09  
 日本の自動車メーカーによる  
 SDGsの取り組み

自動車産業はSDGsの達成に  
 大きな貢献をもたらす  
 SDGsの活動が自動車産業全体へ  
 一層広がることに期待

インタビュー 14

慶應義塾大学大学院 政策・メディア研究科 教授  
 国連大学サステイナビリティ高等研究所 (UNU-IAS)  
 非常勤教授

蟹江 憲史

「先々のビジョンを持ち、  
 大きな力で旗振りを」

記者の窓 16

「生活に引き寄せて」

時事通信社 工藤 玲

みんなで発見！ 17  
 知りたかった軽自動車の安心安全  
 ホントの実力見つけに行こう

# 2022年2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
2月 10-13日	千葉県 幕張メッセ	ジャパンキャンピングカーショー2022
11-13日	大阪府 インテックス大阪	大阪オートメッセ2022

## 海外イベント

日時	場所	名称
2月 12-21日	アメリカ・シカゴ マコーミック・プレイス	シカゴオートショー

## 海外モータースポーツ

日時	場所	名称
2月 12日	メキシコ メキシコシティ	 Formula E 第3戦
24-27日	スウェーデン	 WRC 第2戦 ラリー・スウェーデン
27日	アメリカ・フロリダ セント・ピーターズバーグ	 インディカーシリーズ 第1戦

※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

我が一族は、祖母・父・私と3代に亘る寅年生まれです。  
勞を惜みず動き、短気で衝突することはあっても根に持つことなく情に厚い面は、「トラは千里行って千里帰る」の故事に通じているかもしれません。  
また、でかいバイクに惹かれる理由に思いを馳せると、単に格好イイだけでなく、保育園時代にナナハンで送迎して貰った時の心躍る爽快感が深く影響したのではないかと思います。  
技術が進み、自動運転時代が到来しても、直に風を切って

走る喜びや、なんとも言えない解放感がスポーツカーやバイクの世界にはあるような気がします。  
そのような中、2021年の二輪車出荷台数が前年比2割増と、2000年代の最多を更新しました。  
密を避ける移動手段の高まりとか、近場の旅への渴望とか言われていますが、コロナ禍がもたらした唯一の光明で終わらぬようバイクを通じた楽しい思い出が増えることを願ってやみません。 Y.M.

# 2022年も「私たちは、できる。」 未来につなぐ日本を支える 自動車業界550万人



■ 会長

豊田 章男

(トヨタ自動車 代表取締役社長)

## 経済復興のけん引役として

2022年も「私たちは、できる。」

未来につなぐ日本を支える

自動車業界550万人

**自** 自動車産業で働く550万人の皆さまあけましておめでとうございます。そして、ありがとうございます。

今年も私たちはこの言葉から始めたいと思います。

昨年は、新型コロナウイルスとの闘いを続けながら、カーボンニュートラルへの挑戦が始まった年でもあったと思います。その中で、想いに共感する仲間が集まり、未来のためにみんなで行動してきた1年だったと思います。心より感謝申し上げます。

今年も、仲間を増やし、さらに共感の輪を広げる1年にしたいと思っております。そんな想いを胸に、日本自動車工業会の新たな体制がスタートいたします。

新体制で伝えたいことは「未来は、みんなで作るもの」であるということです。自動車は先

人たちが人生をかけてつくってきた産業です。自動車がつくりだす豊かな未来を夢見て、みんなが切磋琢磨してまいりました。私たちがもまた、人生をかけて、今の仕事をやっておりまして、私は、どんなに時代が変わったとしても、日本を支えてきた自動車産業の仕事と人財を未来につなげていきたい。そう思っております。

正解がない今の時代、変化への対応は、簡単なことではありません。でも、私たちに仲間がいます。コロナ危機に直面した時もみんなと一緒に動く

とで、「経済復興のけん引役」を担うことができました。

新年にあたり、感謝の気持ちとともに、この言葉を皆さまにお伝えしたいと思います。

「私たちは、できる。」

550万人が行動を起こせば、未来の景色は、きっと変えることができる。

「豊かな日本」と「美しい地球」を子どもたちに残すことができます。私は、そう信じております。今年も安全健康第一で、楽しく、明るく仕事をしてまいります。皆さま、本年もどうぞよろしくお願いたします。

# 新体制について

副会長

片山 正則

(いすゞ自動車 代表取締役社長)



副会長

日高 祥博

(ヤマハ発動機 代表取締役社長 社長執行役員)



**新**しいモビリティ社会、新しい自動車産業の基盤をどう作っていくかという中で、大型車、軽自動車、二輪車に、日産とホンダを加えた形が、我々が今から解決していく、行動していかなければいけない課題に対しての議論

の結果であったと思います。大型4社は、前回の体制から大きく意識が変わりました。今、直面しているカーボンニュートラルやCASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）に対しては、乗用車とトラックで前後があるわ

けではない。大型車メーカーもしっかりと意見を言わせて頂くという形で、大型車委員会自体が大きく変わっています。そのような流れで、非常に自然な形で総意として決まると理解しています。

## 協

調領域を明確にしなから、自工会が本当にチームとして取り組んでいくかどうか問われる局面でした。自工会は、所詮、異業同士の組織なのか、それとも協調領域を明確にした上で、1つのチームとして戦っていくのか。色々な考え方があるなかで、会長、副会長が、事前に集まって、本当にみんなでチームとしてやっていけるのかという話し合いが持たれました。その中で、会長・副会長7名が、協調領域を日の丸で戦っていくという決意を固めました。

## 人

々の日々の暮らしを支えるだけなく、ラストワンマイルを支える軽自動車。果たす役割は非常に大きいとも思っています。自工会のメンバーの1人として、軽自動車に期待される領域をしっかりと作り上げる、下駄として賢く使ってもらえる軽自動車を極める取り組みを、ステップを踏んでしっかりと推進していきたいと考えています。

次期副会長

鈴木 俊宏

(スズキ 代表取締役社長)



# カーボンニュートラルについて



■副会長  
**三部 敏宏**  
(本田技研工業 取締役 代表執行役社長)



■次期副会長  
**内田 誠**  
(日産自動車 取締役代表執行役社長兼最高経営責任者)

**2** 050年のカーボンニュートラル達成に向けては、待ったなしの状況ではあります。けれども、決して

有事というネガティブなことではなくて、新しい領域も含めて、それを取り組む絶好のチャンスだと捉えてポジティブに受け止めながら進めていきたいと思っております。豊田会長はじめ、自工会の皆さんと変革の主体者となり時代を作っていくように思っています。



■副会長  
**永塚 誠一**

**カ** ーボンニュートラルに対する

危機意識は、5団体の中で大変強いものがあります。自工会は、自動車5団体と協力して、勉強会の開催に着手をしているところで、5団体のメンバー以外の多くの中小企業の皆さまにも、勉強会に参加いただいています。カーボンニュートラルは、頭では分かっているもの、では自分の会社の実業として何をしたらいいのか、あるいは、どこまで、いつまでやらなければいけないのか。様々な悩み事があると伺っています。仕入先の皆さまの困りごとを丁寧聞き、共に知恵を出し合い、サプライチェーン全体での相乗効果を生みながら一歩一歩進めて参りたいと考えています。

**C** OP26(国連気候変動枠組条約第26回

締約国会議)と同じ時期に現地に行ったムードとしては、やはりここで我々本当に気候変動に對してどういった対応ができるのかという社会的な責任を含めて、何ができるかを考えさせられるような現場であったと私は思っています。各社の強みをベースに幅広い技術選択肢を活用したロード

マップ、中期戦略の策定であったり、更には自動車業界の枠を超えて、どういう連携をして、カーボンニュートラルに関して取り組んでいけるのか、こういう論議を自工会の皆さまと、産業を超えた方々と、また政府と進めていくことが急務と痛感しております。自工会の皆さんと共に、進めていきたい気持ちです。





# #クルマを走らせる550万人

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

日本自動車工業会



## 新年CM解説

自動車関連5団体では、昨年につき、日本の自動車関連業界で働き、移動を支えている550万人への感謝を込めて、新年を迎えるにあたりメッセージをお届けしました。

日本の社会、経済、そしてインフラを支える自動車業界は、コロナ禍が続いた2021年も、笑顔を忘れず、日常を守るために動き続けました。

さらに今回のメッセージでは、カーボンニュートラルをはじめとする様々な課題に向けて、2022年を新しい飛躍の年とする想いを、550万人の仲間がジャンプすることで表現しました。



● CMはこちら

何度も止まりそうになった。

でも私たちは止まらなかつた。

クルマを支える工場も。バスもタクシーも、

トラックや配達のパイクも。ガソリンスタンドも。

日常を守るために動き続けた。

この国の移動や物流を支えたのは

自動車業界550万人の力だ。

そして、2022年。みんなで次に進もう。

新しいことを始めれば、業界の枠を超えて、

新しい仲間が増えていく。

550万人がチャレンジすればなんだってできる。

私たちは、できる。クルマを走らせる550万人。





たちは、  
る。

達のバイクも。ガソリン  
で2022年。みんなで、  
ば、なんだってできる。

**#クルマを走らせる550万人**

日本自動車工業会 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



# 私たちが できる

なんども止まりそうになった。でも、私たちは止まらなかった。クルマを支える工場も。バスも。タクシーも。トラックや配達スタンドも。日常を守るために動き続けた。この国の移動や物流を支えたのは自動車業界550万人の力だ。そして次に進もう。新しいことをはじめれば、業界の枠を超えて新しい仲間が増えていく。550万人がチャレンジすれば



日本自動車部品工業会

尾堂 真一 会長

**2** 021年は、2020年に引き続きコロナ禍により様々な影響を受けた自動車産業でしたが、その中でも日常を支えるために動き続けた自動車産業の貢献を表現すると共に、2022年は前進、挑戦する前向きなメッセージを発信するCMに仕上がりました。自動車産業の力強さと、前向きな姿勢を感じて頂ける内容だと思います。「私たちは、できる。」を合言葉に、2022年も自動車産業があらゆる困難や難関に対して、果敢に挑戦し、共感してもらい、仲間を増やしていけるよう、我々、自動車部品産業も惜しみなく協力すると共に、カーボンニュートラルなどの難題に対して、積極的な活動を展開していきたいと思っております。

日本自動車車体工業会

宮内 一公 会長



**今** 回の映像は、よりダイナミックになり、昨年からの動きを実感できる内容で良かったと思います。社会生活に必要な不可欠な働くクルマにも光をあててもらい、映像から元気をもらった、との言葉を会員から寄せられ、うれしくなりました。働く仲間がジャンプする姿は、次代に向け取り組んでいく意気込みを象徴するものとして、インパクトを感じました。

日本自動車機械器具工業会

辻 修理 理事長

**環** 境の変化の中、業界の枠を超えて550万人の仲間たちが笑顔で誰一人立ち止まることなく、移動や物流を支えてきたことが伝わる非常に良い印象の持てる映像だと思います。我々も550万人の一員であることに誇りを感じました。

日本自動車販売協会連合会

加藤 和夫 会長

**ク** ルマを走らせる550万人への躍動感あふれるエールでした。自動車産業のみならず、これを見た多くの国民の皆さまも勇気づけられるメッセージであったと確信しています。2022年も各団体が一致結束し、新しいチャレンジを続けていきましょう。



● 新年CM 視聴者コメント

- 徐々に感動して、涙が出そうになるCMに出会いました。いちクルマ好きとして、メーカーや業種の枠を超えたこのような素晴らしい映像に出会えて感無量です。そして、日々の暮らしを支え、クルマを操る喜びを与えてくださる業界550万人の皆様へ感謝を申し上げます。
- 嬉しいです。好きな事を仕事にして誇らしいです。
- このCMを作ってくれた方へ。明日も頑張れます。ありがとうございます。550万人のひとりより
- 550万人の仲間でも乗り越えましょう、明るい未来へ。550万人のひとり、現役バス運転士より。
- マジで、このCM感動するわ。クルマ好きで自動車を愛してるからこそ、響くものがある
- この動画を見てやる気が出てきました。自工会のみなさま、ありがとうございます。そして、各業種の垣根を越えて色々チャレンジしましょ！550万人の車庫より
- この業界に携われて良かったと感謝できるCMでした。明日からも

- 気合い入れて自動車と向き合います。
- 今年も年始から力強いメッセージをありがとうございます。クルマを走らせる550万人は今だけでなく未来を動かす原動力でもあるはず。流行り病のニュースに心折れそうになりますが、歯を食いしばっていきましょう。JAPIA加盟企業のいち従業員より。
- この会社で働いて良かった、この業界で働けて良かった。
- はじめまして。1タクシードライバーとして、凄く嬉しいです。ありがとうございます。
- 私は自動車業界の人間じゃないけど、同じ意味で、日本をもっと元気な国にしましょう！2022年頑張ろうぜ!!!
- じーんときました。
- 乗り物大好き！
- 3人だったり、5人だったり、大勢だったり…。タイミング合わせてせーのどジャンプしてただけなんだけど、全員チカラを合わせて頑張りたい感が出ていて涙！2022年どうぞ宜しくお願いします!!! 1ユーザーより。





# 加速する日本の自動車メーカーによる SDGsの取り組み

自動車産業はSDGsの達成に大きな貢献をもたらす

SDGsの活動が自動車産業全体へ一層広がることに期待

2015年の国連持続可能な開発サミットで採択された2030年までの目標「SDGs（持続可能な開発目標）」の達成に向けて、さまざまな企業がSDGsへの貢献を目指す活動を進めています。その中で自動車メーカー各社は、気候変動対策としてのカーボンニュートラルや、交通事故の死傷者を減らす先進安全技術、誰もが利用可能な公共交通機関を拡大させる自動運転技術など、環境・安全技術の開発や最先端技術を搭載した車両の普及などの取り組みを加速させています。グローバルに事業を展開する日本の自動車メーカーがSDGsの目標達成への貢献に本腰を入れたことは、日本のSDGsの進展にも大きく寄与することになると期待されています。

SDGsは持続可能な世界を実現するための行動計画の国際目標として設けられ、経済、社会、環境の3側面から捉えた17のゴール（目標）と、目標をより具体化した169のターゲットで構成されています。持続可能な開発のために不可欠な条件とされ、企業は自らが将来に向けて取り組むべき重要課題を特定してゴールとターゲットを選択し、その課題解決に向けた活動を進めてSDGsの目標達成に貢献します。

このため自動車メーカーが貢献する活動は、自動車環境安全技術の開発や最先端の自動

車の普及だけではありません。自動車の生産から廃車に至るまでのライフサイクル全般の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量削減、グローバルな生産拠点の展開によるさまざまな国・地域での雇用の創出や生活水準の向上、地域社会の活性化など、これまで取り組んできたCSR（企業の社会的責任）の取り組みを含め、さまざまな活動をSDGsの目標に照らし合わせてグレードアップしています。

この動きは日本政府が2020年12月、今後の10年を2030年の目標達成に向けた「行動の10年」とするた



◀自動車メーカーは工場全体のカーボンニュートラルにも挑戦する



めのSDGsアクションプラン2020を発表したこともあり、自動車メーカー各社が取り組みを強めました。日本の産業をけん引する自動車メーカーが

## SDGsの7ゴールの達成に 大きな力を持つ自動車産業

SDGsの17ゴールのうち、自動車産業が最も大きく関わっているのは3の「すべての人に健康と福祉を」と7の「エネルギーをみんなにそしてクリーンに」、9の「産業と技術革新の基盤をつくる」と、11の「住み続けられるまちづくりを」、12の「つくる責任つかう責任」、13の「気候変動に具体的な対策を」の6つです。

SDGsの目標達成に力を入れたことで、サプライチェーンや物流、販売ネットワークなど日本の産業界全体へ広がる効果も期待されています。

せない自動車を製造する産業として安全かつ環境にやさしい自動車を市場に提供し、誰もが自由に移動できる車社会の実現に日々、努力を重ねていることが、6つの目標達成に大きな役割を持っています。また、国内で約550万人が関わる産業として、自動車産業の健全な発展は8の「働きがいも経済成長も」の目標達成に欠かせません。

## クリーンなエネルギー利用で 気候変動対策を支える

2019年度の日本のCO2排出量(11億800万トン)のうち18.6%を運輸部門の排出量(2億600万トン)が占めています。同部門のうち旅客自動車は49.3%(日本全体の9.2%)、貨物自動車は36.8%(日本全体の6.8%)を排出し、同部門に占める自動車からの排出量は86.1%(日本全体の16.0%)となっています。

地球温暖化に歯止めをかける2050年のカーボンニュートラルに向けて、CO2排出量を削減していくことは重要なテーマであり、自動車メーカー各社は自動車の環境性能の向上に努めています。その中でハイブリッド車(HV)やプラグインハイブリッド車(PHV)、水素燃料電池車(FCEV)、電気自動車(EV)など、新技術を用いたさまざまな電動車両が誕生し、バイオディーゼル燃料や水素など、石油由来の燃料に代わる代替燃料も登場してきました。

自動車の燃料としてクリーン



▲大型車の低炭素化に合成燃料などの代替燃料の利用促進が重要となっている

な再生可能エネルギーを利用することで、13の「気候変動に具体的な対策を」などへの目標達成に大きく貢献していくことができます。

また、クリーンなエネルギーの利用は自動車という製品だけにとどまりません。製造過程で用いられる電力を再生可能エネルギーに切り替える取り組みも進められています。自動車生産に関わるすべてのCO2排出量をゼロにする工場のカーボンニュートラルへの挑戦も始まっています。



▲量産車世界初の自動運転レベル3を実現した自動車も発売された



▶自動運転車がオリ・パラ選手村の足となった



▲脱炭素に向けてモータースポーツの場で水素エンジンの実験も始まっている

## 誰もが安全に自由に移動できる まちづくりを

自動車の技術革新により自動車の利便さは向上し続けています。その一つに自動運転技術があります。自動運転の技術開発の進展により運転の快適さは増し、さらに交通事故のない世界の実現にも近づいていきます。ゴール3の「すべての人に健康と福祉を」のターゲットには、道路交通事故による死傷者の減少が含まれています。自動車の安全性が高まっていく中で、自動運転技術が高度化していけば、自動車が歩行者や自転車、

他の自動車、道路構造物などとぶつからないようになることが可能になり、交通事故がゼロとなる日が訪れることも期待されます。

また、自動車メーカー各社は多種多様な福祉車両やシニアカーなどを市場に提供し、体が不自由な人や高齢者などの交通弱者の移動手段確保に取り組んでいます。さらに移動するための手段として新たなパーソナルモビリティの開発・販売も進展し始めました。

## ラストワンマイルの課題にも対応

様々な自動車が登場していく中で、今後、自動運転技術を組み合わせるにより、11の「住み続けられるまちづくりを」の目標達成に貢献することも自動車産業の役割となっています。近未来の都市交通にとって、公共交通機関への自動運転車の採用は不可欠です。また、過疎化が進む地域では高齢者などの日常生活の足を確保することが大きな問題となっています。ラストワンマイルの課題解消にモビリティの多様化と自動運転技術の組み合わせが大きく役立つこととなります。

さらに過疎化が進む中山間地では、地域の給油所が閉鎖され



▲ 輸送効率の向上や人手不足解消につながるトラックの隊列走行の実験も行われている

◀ パーソナルモビリティの市場投入も進み始めた



▲ 優秀な人材確保にはLGBT対応も必要 (写真はイメージ)



▲ 自動車メーカーは自治体と環境保全などにEVを活用する包括連携協定を結ぶ

て自動車の燃料調達が難しくなる問題も起きています。ガソリンや軽油だけを使った自動車から電動車両に転換していくことで、このような問題も解消され、人々が地域に住み続けられるようにすることの支援にもつながっていきます。

## CSR活動がSDGsの 目標達成に大きく貢献

このほか、まちづくりには、人々の生活を支えるための物流も課題となります。都市間を結ぶ高速道路では、車車間通信技術を用いたトラックの隊列走行実験も行われており、輸送の効率化と物流業界の人手不足解消策として期待されています。

SDGsは人間、地球及び繁栄のための行動計画の目標とされています。このため目標達成には、自動車メーカー各社が取り組み続けているCSR(企業の社会的責任)活動をSDGsの観点から見直すことも行われています。これによりゴールの4の「質の高い教育をみんなに」や5の「ジェンダー平等を実現しよう」、15の「陸の豊かさを守ろう」、17の「パートナーシップで目標を達成しよう」などへの貢献に取り組み日本の自動車メーカーも数多くあります。

世界の自動車業界は、100年に1度の大変革期を乗り切るために資本や技術の提携などを行う自動車メーカーが増えました。このためグループ内で共同開発を行うこともあり、17の「パートナーシップで目標を達成しよう」が進められています。また、グループだけでなく、地域社会と連携して環境保全や自然災害への備えに取り組み活動も展開されています。

なかでも環境保全の取り組みは、開発・製造拠点単位での周辺地域の環境保全活動や、自動車メーカーが販売店と一緒に

## ◆ 国別のSDGs達成度ランキング

順位	国名	スコア
1	スウェーデン	84.7
2	デンマーク	84.6
3	フィンランド	83.8
4	フランス	81.1
5	ドイツ	80.8
6	ノルウェー	80.8
7	オーストリア	80.7
8	チェコ共和国	80.6
9	オランダ	80.4
10	エストニア	80.1
11	ベルギー	80.0
12	スロベニア	79.8
13	イギリス	79.8
14	アイルランド	79.4
15	スイス	79.4
16	ニュージーランド	79.2
17	日本	79.2
18	ベラルーシ	78.8
19	クロアチア	78.4
20	韓国	78.3

◀ 2020年7月発表の国連報告書では日本のSDGs達成度は17位だった



て自治体を支援する取り組みなど幅広く行われ、15の「陸の豊かさを守ろう」の目標達成の進捗に大きく貢献しています。

これまでCSR活動として行われてきた数々の活動が、SDGsに貢献することになります。その活動の中には4の「質の高い教育をみんなに」に貢献する活動があります。子どもたちへの交通安全教育のほか、開発・製造現場で培った技術を工業高校や自動車整備士養成校に伝えることなどです。さらにグループ内に工業大学や自動車整備専門学校を持つ自動車メーカーもあるなど、自動車メーカーが関わる教育支援は様々なところで行われています。

## 従業員の誰もが働きやすい環境づくり

社会貢献活動が継続的に行われるためには企業内の健全化が不可欠です。従業員の誰もが働きやすく、働きがいを感じられる職場づくりは欠かせません。このような中で障がい者やLGBT（性的少数者）などの従業員も働きやすい環境整備が進め

られています。社内に表示にユニバーサルデザインを取り入れたり、結婚に関する福利厚生の対象を同性婚にも広げる自動車メーカーがあります。5の「ジェンダー平等を実現しよう」は企業にとつて大きな課題であり、その取り組みが優秀な人材の確保

## 日本の自動車メーカーの巻き返しが始まる

カーボンニュートラルや交通安全、まちづくりに不可欠な公共交通、ラストワンマイルの課題解消、産業技術の革新、製造責任、経済成長、環境保全、教育支援など、自動車産業が関わるSDGsのゴールとターゲットは数多くあり、その達成の責務に適進しています。しかしながら世界の自動車産業の中で、日本の自動車産業のSDGsの取り組みは、

欧米の自動車産業に遅れを取っているという声もあります。これは、日本の電力供給において、石炭火力による発電が占めるウエートが大きいために、要因としてあります。加えて、欧米の自動車産業が自動車のEVシフトを加速させたことに対して、HVやPHV、EV、FCVといったマルチソリューションを唱えていた日本の取り組みを評価しない意見があったことも理由といえます。

日本の自動車産業のSDGsの取り組みは、

日本の自動車メーカーのEVシフトが遅れていると言われる

にもつながります。

また、多様な働き方

の実現の取り組みも進めら

れ、製造現場などでは中高年の従業員が農家で働く仕組みを試験導入した自動車メーカーがあります。女性社員の保育士資格取得を支援するプログラムもつぐられ、従業員がライフステージにあつた働き方を選択できるようにする取り組みも進められています。

理由は、自動車を利用する地域や使い方に合つた自動車の提供、自動車の電動化へのサプライチェーンの対応、車載電池などに用いる天然資源の確保問題など、現実的な課題を考慮したためです。

しかしながらグローバルに活躍する日本の自動車メーカー各社も世界の潮流を見極め、EVの市場投入を積極化していきます。また、欧州の自動車メーカーも水素利用に力を入れはじめています。カーボンニュートラルを中心にSDGsに貢献する活動の動きが速まる中、日本の自動車メーカーの巻き返しも始まっているのです。

# 先々のビジョンを持ち、大きな力で旗振りを

SDGsに対する日本企業の取り組みの状況や日本の自動車産業界に求められる点などについて、日本におけるSDGs研究の第一人者である蟹江憲史慶應義塾大学大学院教授にお話を伺いました。



慶應義塾大学大学院 政策・メディア研究科 教授  
 国連大学サステナビリティ高等研究所 (UNU-IAS) 非常勤教授

かに え のり ち か  
**蟹江 憲史**

## SDGsの言葉が広がる日本

——SDGsに対する日本の動きは

2021年はSDGsという言葉が新語・流行語大賞の候補に挙がるなど、日本では結構盛り上がりつつきていると思います。

企業も対応しなければならぬという雰囲気になってきて、自動車業界もSDGsに取り組むようになりました。ただし全体として日本は言葉が先行して、実際の中身のところがまだこれからのなという印象を持っています。

## 官民の協力が不可欠

——日本企業の取り組みの評価は

例えばトヨタ自動車は、すでに2015年にトヨタ環境チャレンジ2050を発表し、2050年までの課題としっかりとした目標を掲げています。トヨタは2021年12月にEVの世界販売計画を上方修正しましたが、テスラの販売の伸びや、ボルボが2030年に販売車種をすべてEVにする計画を打ち出していることなども背景にあると思われれます。

しかし脱炭素に対する日本の政策全体の遅れにより、電気を再生可能エネルギーにしない限りは、いくら電気を使ってもCO<sub>2</sub>(二酸化炭素)がたくさん排出されてしまいます。また、米国はバイデン政権に代わってEV用の充電器を50万基新設する話が出てきました。充電インフラ整備も含めてやらないと自動車の脱炭素は進みません。そこはしっかりと政府と業界が一緒に進めていくべきだと感じています。

## ライフサイクルで見る脱炭素

——脱炭素にはEVだけでなく水素燃料電池車(FCEV)や水素エンジン車などもあります。

米国はテスラがでてきたこ

ともあってEVが主流になってきているところです。そういった中で水素の活用に変えていくには、インフラも作らなければなりません。それは日本だけでやるわけにはいきません。日本の自動車メーカーはグローバルに動いていますので、それぞれのマーケットの動向を考えなければなりません。マーケットの動向というのは国際交渉とかも含めて政策的な部分との連関も多いので、日本だけでは難しいところもあります。ただ、すべてがEVに代わることは必ずしも良いことではないと思います。

この10年から30年くらい先を考えると、どうやってモノをつくるのかというところにも関係してきます。欧州メーカーでは2025年には調達先も含めて100%再生エネにしないと取

り引きしないことを掲げているところもあります。そういうと

## 17の目標は未来の形を表している

——SDGsの17の目標への取り組みで、日本と海外の企業に違いはありますか

日本企業は環境対策を一生懸命やっていますね。労働環境や労働時間、働き方、男女の構成比も含めた女性の働く環境などは欧米が積極的だと思えます。米国などはSDGsと言わなくとも、人種や女性の差別の問題などを古くからずっと取り上げてきましたので、社会に割とその考え方が根付いているのが背景にあります。

17の目標は未来の形を表していると思いますので、今から投資しておかないと、それができていないことがリスクになっていきます。また、自動運転などの新技術を含め、新しい動きが加速しています。加えて昨年の米国で起きたハリケーン被害

ころも含めて動き出しているところで、エネルギーのところは考えないといけないと思います。また、例えばシートなどのマテリ

アルリサイクルをどうするか、ライフサイクル全体で車のサステナビリティを考えなければならぬ段階にきています。では違うぞ」という風になっており、自動車に対する消費者の意識も案外早くガラッと変わる可能性があります。

や、日本でも毎年のように起きる台風や豪雨による災害など、温暖化対策に対して人々の感覚が「ちょっとこれは何か今ま

## 未来を見ながら早めに動き、業界としての発信も不可欠

——日本の自動車産業の今後の取り組みについてアドバイスをいただけますか

とにかく先を見るところと。2030年、2050年に向けて、早めに旗を掲げてほしいと思います。自動車産業は影響力が大きく、日本の国力にも関係してくると思いますので、先のビジョンをしっかり持ち、グローバルな視野を大事にして進めていただきたいと思っています。今は時代の転換点にあると思

います。世界的にSDG Sに取り組む流れは速くなってきていますので、未来を見ながら早目早目で動くところとが、特に必要なのではないかと思います。

また、規模も世界への影響力も大きい日本の自動車業界が一体として動き、自動車の燃料をどうするのかということをはじめとする課題の解決に、今までも増して大きな力で旗を振って業界全体を引っ張っていただきたいと思います。

# 記者の窓



時事通信社

くどう れい  
工藤 玲

## 生活に引き寄せて

● 経済部への異動を控えた昨年11月、私は初めて所有した「愛車」を手放すため、洗車を丁寧に済ませ、見積もり査定に回っていた。東京に行ったら、しばらく車の運転はしなにかもしれない。名残惜しい気持ちになると同時に、愛車と過ごした駆け出しの3年半が走馬灯のように思い出された。

● 初任地の岡山で、最初は車を使わずに生活、仕事をしようとしていたが、公共交通網が縦横無尽に張り巡らされた東京との違いを、数日で思い知った。焦げ茶色の軽自動車中古で購入。その後の岡山から仙台への転勤も、一緒だった。大雨や大雪に見舞われようが、山道だろうが長距離だろうが、とにかくよく乗った。正直なところ、価格と条件だけで選んだが、泣いたり歌ったりしながら運転し、昼寝や仕事もしたあの車は、いつの間にか、紛れもなく私の「愛車」になっていた。

● 自動車担当配属の噂が聞こえてきたのは、ちょうどその車を手放した後だった。全く予想外で、イメー

ジの湧かない分野への配属に少し戸惑った。ただ、急に意識してニュースをチェックするようになると、この業界のニュースバリューの高さを痛感し、背筋が伸びる思いがした。

● 「100年に一度の大変革期」。目の前で繰り広げられる各社の経営判断や戦略が、今後の自動車業界、ひいては世界経済全体にどう影響していくのか。答え合わせができるのはまだまだ先だが、重要な局面に立ち会えるに違いない。100年後の世界では当たり前になるような、新しい技術に出会える可能性がある。根っからの車好きでなくても、環境問題や新技術といった切り口から自動車に興味を持つ人にも、業界の今とこれからを伝えたい。

● 今回改めて振り返ってみると、私には案外、車と共にした思い出がたくさんあることに気付く。物心ついた頃から、週末は家族で車に乗って出掛けるのが楽しみだったし、友人とのドライブは率先して運転役を買って出る。ドライブの時間や空間を誰かと共有する楽しさは、分かっ

ている方なのかもしれない。

● 我が家では、東京から長崎の祖父母宅まで、車で帰省することがあった。片道1200キロメートル超の長旅は、両親が交代で運転し、子どもは寝たりお菓子を食べたり、サービエリアの寄り道を楽しんだり。途中でキャンプ場や宿に1泊してから向かうこともあった。年々、車内で寝るには窮屈になり、体の成長を実感したものだ。兄と私が順に運転できるように、1人あたりの走行距離が短くなるのもまた、感慨深かった。

● 着任してから数回、自動運転技術を体験した。先進技術に素直に感動したが、完全な実用化に向けての課題も知った。だがこの技術が当たり前になれば、両親が眠い目をこすりながら必死で運転した帰省も、いくつかスツと笑える話になるのかもしれない。自分の生活に引き寄せて考え、素人だからこそ抱く、技術やデザインに対する純粋な高揚感と感動を大切に、自動車の世界を楽しみながら取材したい。

いくつ  
わかるかな?

# 軽自動車 先進安全技術 クイズ

Q1 話題の「衝突被害軽減ブレーキ」  
実は軽自動車にもあるってホント?

Q2 低速時にブレーキと間違えて  
アクセルを踏み込んだら!  
軽自動車は助けてくれる?

Q3 駐車が苦手……  
そんな人にも心強い機能がある?

答え  
ウラ面に!

コンパクトボディに使いやすさが詰まった軽自動車  
そういえば安全性ってどうなんだろう?

私でも安心して  
運転できるかしら

実はとっても  
すごいのよ!

サポカーって  
なにかな?

みんなで発見!

知りたかった

# 軽自動車の安心安全 ホントの実力見つけに行こう

SUZUKI

SUBARU

DAIHATSU TOYOTA

NISSAN

HONDA

MAZDA

MITSUBISHI  
MOTORS

日本全国の車の約40%を占める軽自動車。使い勝手や維持費の安さ、愛着のわくボディスタイルなどがクローズアップされがちだけど、実は安心安全のために、様々な先進安全技術も搭載しています。ここではその機能の一部を見てみましょう。  
※車種・グレードによっては搭載されていない機能があります。

まさかの瞬間をサポート 軽自動車の予防安全技術

①人やクルマを検知して、ぶつからないようサポート



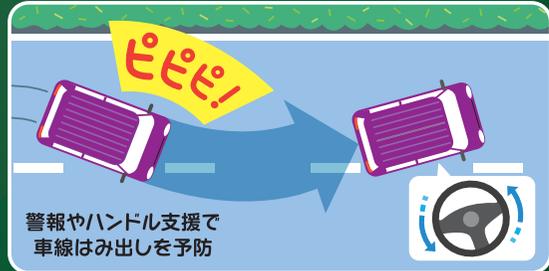
カメラやレーダーが前方の人やクルマを検知して、ぶつかりそうになると警告を発します。さらに衝突の危険があると判断した場合、被害軽減ブレーキをかけます。

②前や後ろに急発進しないようにサポート



駐車や低速走行の状態でブレーキと間違えて強くアクセルを踏み込んでしまった場合に、エンジンの出力を抑えて発進をゆるやかにしてくれます。

③車線をはみださないようサポート



高速走行時に車線からはみ出しそうになると警告を出してくれます。さらに車線をもとに戻すようなハンドル操作支援してくれるものもあります。

④夜道のライト操作をサポート



カメラが先行車や対向車など周辺の明るさをキャッチし、自動的にハイビームとロービームを切り替えます。

日々の運転がちょっと嬉しくなる安心機能も



設定した速度で走行したり、先行車と適切な距離を保って追従走行してくれたり...



車線の中央を安定して走れるようにハンドル操作をサポートしてくれたり...



上からまる見えで駐車もバック



クルマを選ぶときはこのマークが目印

先進安全技術でドライバーの安全運転を支援する安全運転サポート車のマーク(サポカー)や、一定の性能の先進安全技術を有している国土交通省が認定したマーク(AEBS、PMPD)を参考にしよう。



各予防安全機能・運転支援機能は、ドライバーの運転支援を目的としているため、機能には限界があり、対象物・路面・天候等の状況によっては正常に作動しない場合があります。機能を過信せず、常に安全運転を心がけて下さい。詳しくは店頭又は各自動車メーカーのホームページをご確認下さい。



Japan Automobile Manufacturers Association  
vol.56 2022  
日本自動車工業会 [JAMAGAZINE2月号] 2022年1月31日発行(毎月1回発行)  
発行人：一般社団法人 日本自動車工業会 総合編集長 藤原 誠  
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  
総合編集長 藤原 誠 kounoz@majama.or.jp 目上 全一太一 kuno@majama.or.jp