

軽自動車の電動化の状況と 軽自動車の役割と貢献について

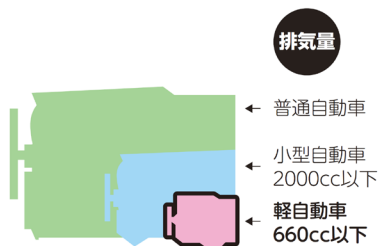
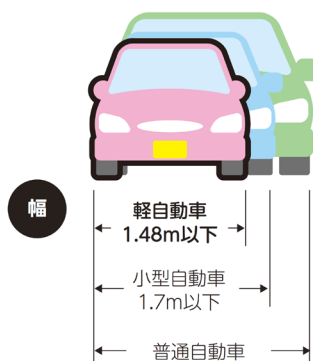
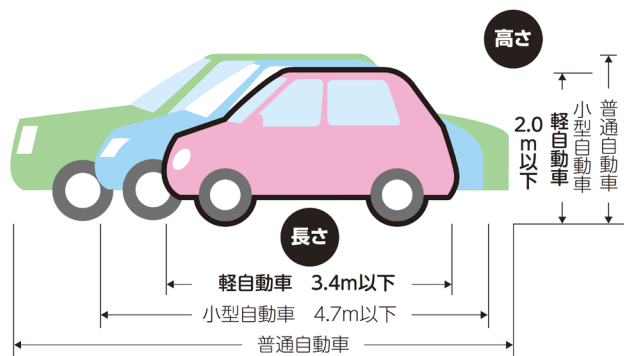
令和3年4月



全国軽自動車協会連合会について

1. 社 名 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会（略称：全軽自協）
（英文名称：Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association）
2. 設 立 昭和42年1月30日（社団法人）
平成25年3月21日（一般社団法人）
3. 会 員 正 会 員 ： 銘柄別販売店会 12団体
都府県地区軽自動車協会 53団体
特別会員 ： 軽自動車及び二輪車の製造業者 10社
4. 事業目的 四輪車等の軽自動車について、盗難、詐欺等による不正な届出、検査申請等を防止し、適正な届出、検査申請等の遵守及び流通改善を図るとともに、軽自動車に係る安全確保及び環境保全並びに利用環境の改善により普及を図り、もって国民生活の向上及び公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

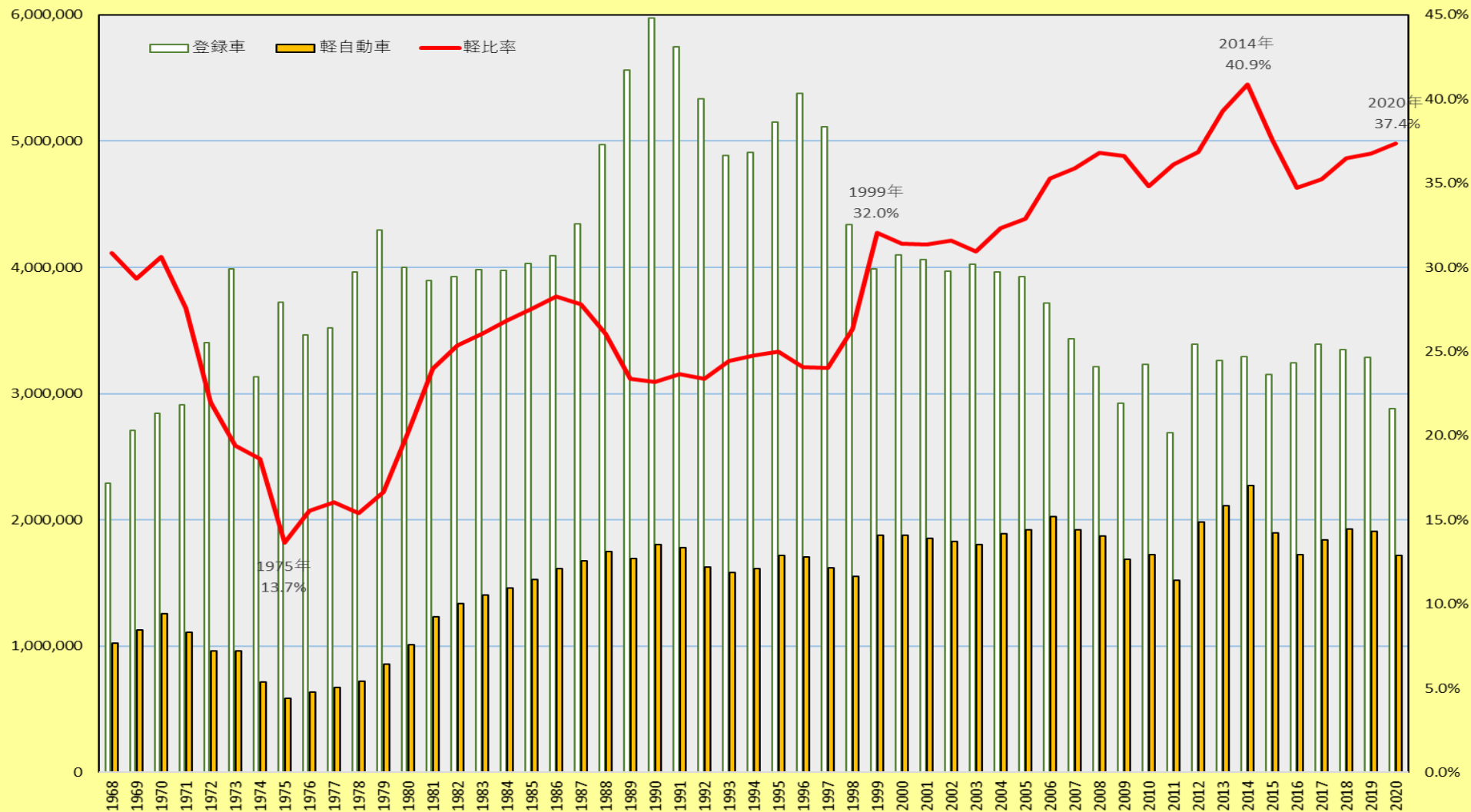
軽自動車について



自動車規格変遷表

施行日				
大正8年 2月15日	規格について特別の定めがない。最高速度16mph			
昭和8年 11月1日	小型自動車 長さ2.80m 幅1.20m 高さ1.80m ※4サ0.75ℓ 2サ0.50ℓ 4.5KW			
昭和23年 1月1日	長さ4.30m 幅1.60m 高さ2.00m ※4サ1.50ℓ 2サ1.00ℓ 12KW			
昭和24年 7月8日	軽自動車 長さ2.80m 幅1.00m 高さ2.00m 4サ0.15ℓ 2サ0.10ℓ 1.20KW			
昭和25年 7月26日	長さ3.00m 幅1.30m 高さ2.00m 4サ0.30ℓ 2サ0.20ℓ 2.00KW	軽二輪自動車 長さ2.50m 幅1.00m 高さ2.00m 4サ0.15ℓ 2サ0.10ℓ 1.20KW		
昭和26年 8月16日	4サ0.36ℓ 2サ0.24ℓ			原動機付自転車 長さ4.00m 幅2.00m 高さ3.00m 4サ0.09ℓ 2サ0.06ℓ 0.8KW
昭和27年 4月28日	検査、登録制度やめる	検査、登録制度やめる		
昭和27年 8月1日	幅 1.68m	幅 1.30m		
昭和28年 3月16日		4サ0.250ℓ 2サ0.150ℓ		
昭和30年 4月1日	4サ・2サの別やめる 1.50ℓに統一 7.50KW	4サ・2サの別やめる 0.36ℓに統一	4サ・2サの別やめる 0.250ℓに統一	長さ2.50m 幅1.30m 高さ2.00m 1種0.05ℓ・0.60KW 2種0.125ℓ・1.00KW
昭和33年 4月1日	長さ4.70m 幅1.70m			
昭和35年 9月1日	KW表示やめる 2.00ℓ (除ディーゼル)	KW表示やめる	KW表示やめる	
昭和48年 10月1日		検査制度開始		
昭和51年 1月1日	長さ3.20m 幅1.40m 0.550ℓ			
平成2年 1月1日	長さ3.30m 排気量0.660ℓ			
平成10年 10月1日	長さ3.40m 幅1.48m			
平成30年 4月現在	長さ4.70m 幅1.70m 高さ2.00m 排気量2.00ℓ	長さ3.40m 幅1.48m 高さ2.00m 排気量0.660ℓ	長さ2.50m 幅1.30m 高さ2.00m 排気量0.250ℓ	長さ2.50m 幅1.30m 高さ2.00m 1種0.05ℓ・0.60KW 2種0.125ℓ・1.00KW

軽自動車新車販売台数と比率の推移



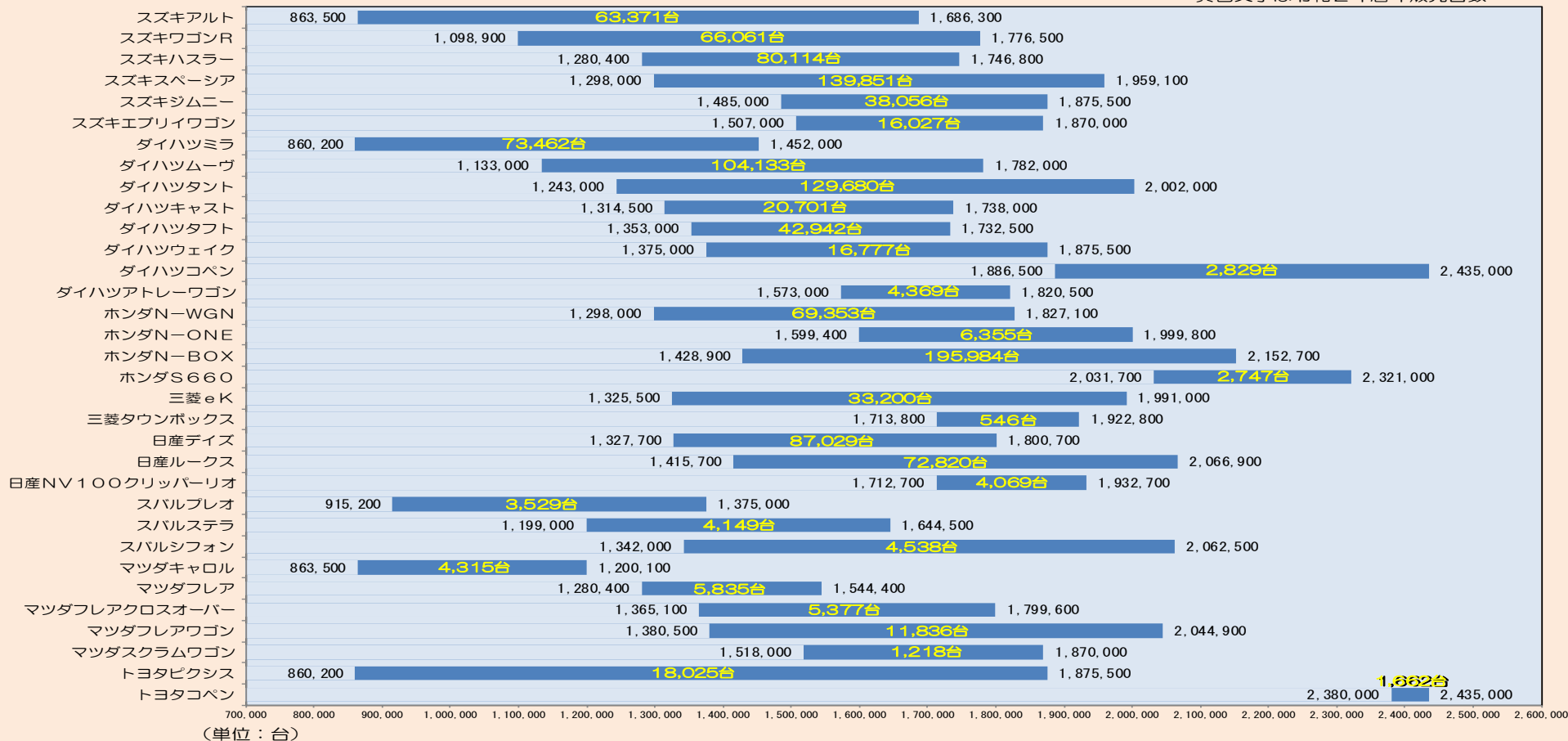
※暦年（1-12月）販売台数 登録車販売台数は自販連調べ、軽自動車販売台数は全軽自協調べ

軽自動車の各車種価格と販売台数（乗用車）

軽乗用車価格帯

（令和3年3月現在、特別仕様車・メーカーオプション除く、消費税込）

黄色文字は令和2年暦年販売台数



※全軽自協調べ

軽乗用車の平均価格 **¥1,430,961**（国産小型乗用¥2,172,962、同普通乗用¥3,158,817）

※総務省 小売物価統計調査年報 2019年

電気自動車（BEV）

◎三菱 アイミーブ（軽乗用車）

2009年7月に発売。リチウムイオン二次電池を搭載した世界初の量産電気自動車。

2018年4月の一部改良により全長が拡大され、登録車扱いとなった。

累計販売台数 11,483台（軽自動車分のみ）

◎三菱 ミニキャブ・ミーブ（軽貨物車）

2011年にバン型、2013年にトラック型を発売。（トラックは2017年に生産終了）

累計販売台数 10,321台（2021年3月までの累計）

◎トヨタ シーボッド（超小型モビリティ 型式指定車）

2020年12月発売

累計販売台数 24台（2021年3月までの累計）

ハイブリッド自動車（HEV）

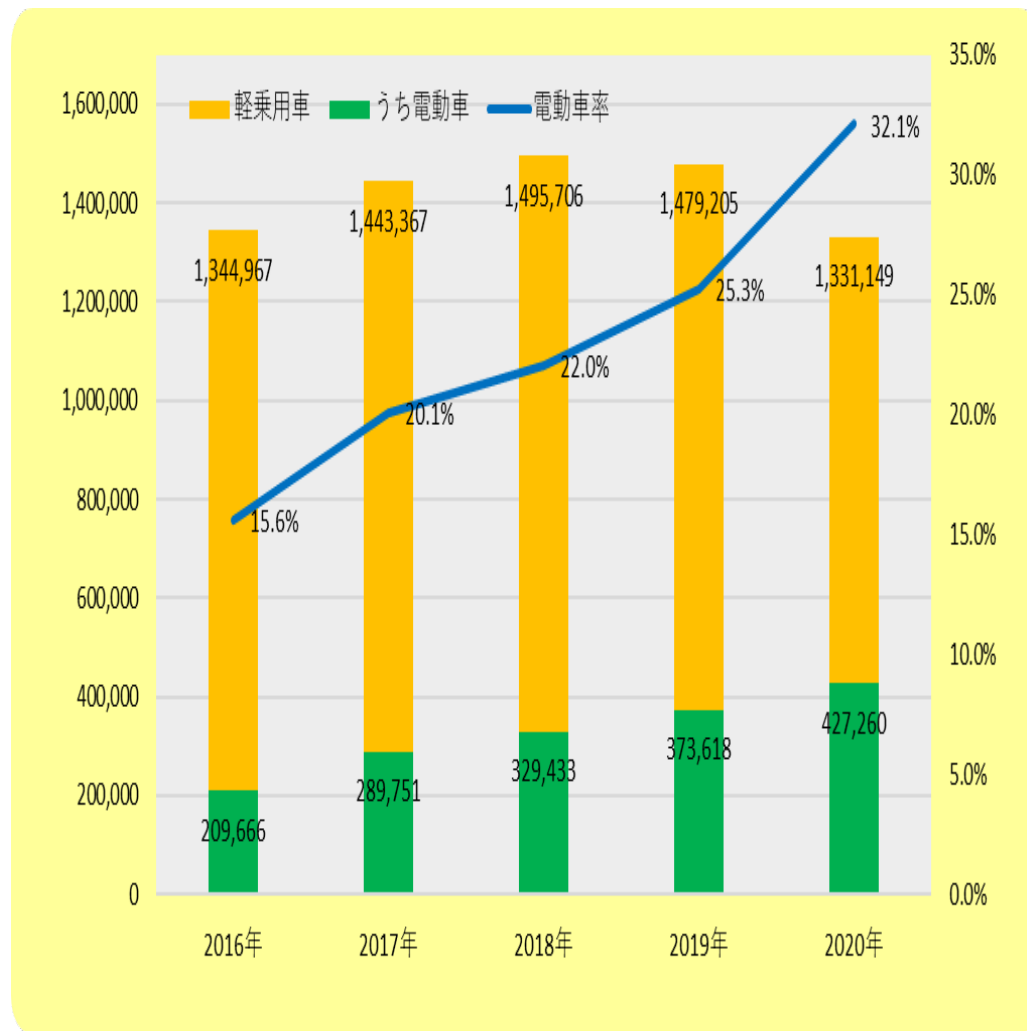
◎スズキ ワゴンR（一部グレード）、スペーシア、ハスラー

◎マツダ フレア、フレアワゴン、フレアクロスオーバー

◎三菱 eKワゴン・eKクロス（一部グレード）、eKスペース・eKクロススペース

◎日産 デイズ（一部グレード）、ルークス

電動車販売比率推移（軽乗用車）



軽自動車は地方の貴重な交通手段として活躍しています。

上位県は生活にクルマが欠かせない県が並んでいます。

都道府県の軽自動車世帯当り普及順位

普及上位10県			普及下位10県		
上位 順位	都道府県	世帯当り 普及台数	下位 順位	都道府県	世帯当り 普及台数
1位	長野県	1.03	1位	東京都	0.12
2位	鳥取県	1.03	2位	神奈川県	0.23
3位	佐賀県	1.03	3位	大阪府	0.28
4位	島根県	1.01	4位	埼玉県	0.41
5位	福井県	1.01	5位	千葉県	0.42
6位	山形県	1.00	6位	北海道	0.43
7位	山梨県	0.96	7位	京都府	0.44
8位	沖縄県	0.93	8位	兵庫県	0.44
9位	新潟県	0.93	9位	愛知県	0.52
10位	宮崎県	0.92	10位	福岡県	0.57

上位町村は軽トラックが不可欠な農業が盛んな地域ばかりです。

市区町村の軽自動車世帯当り普及順位

普及上位10市区町村			普及下位10市区町村		
上位 順位	市区町村	世帯当り 普及台数	下位 順位	市区町村	世帯当り 普及台数
1位	長野県 川上村	2.39	1位	東京都 武蔵野市	0.06
2位	長野県 南牧村	1.82	2位	東京都 23区	0.07
3位	徳島県 佐那河内村	1.79	3位	兵庫県 芦屋市	0.09
4位	奈良県 山添村	1.75	4位	千葉県 浦安市	0.09
5位	群馬県 昭和村	1.71	5位	東京都 狛江市	0.10
6位	長野県 中川村	1.69	6位	東京都 小金井市	0.10
7位	東京都 青ヶ島村	1.68	7位	東京都 三鷹市	0.10
8位	宮城県 色麻町	1.66	8位	東京都 調布市	0.10
9位	福島県 鮫川村	1.65	9位	神奈川県 川崎市	0.11
10位	京都府 和束町	1.65	10位	東京都 国分寺市	0.12

地方部ほど軽自動車の世帯当り普及台数が多い傾向にあり、小型・普通乗用車と併せて、一家に数台という世帯も少なくありません。地方部ほど、世帯における車体課税の負担は大きく、都市と地方の格差となっています。

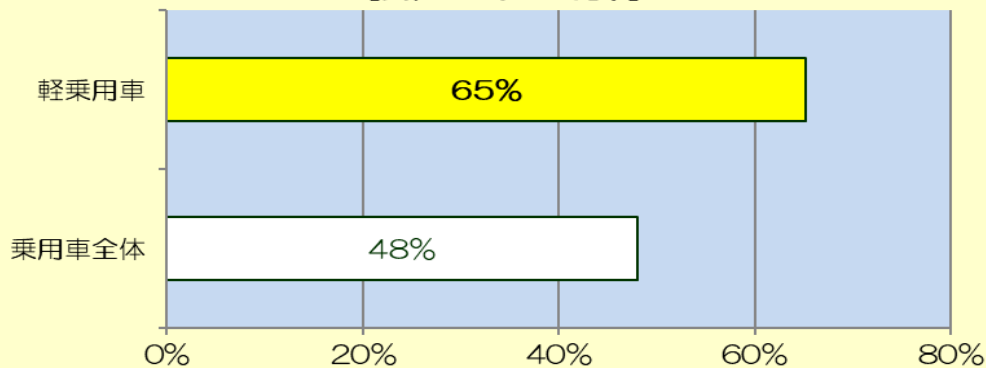
※都道府県世帯数は令和2年1月1日現在、総務省調べ。
軽自動車保有台数は令和元年12月末現在、国土交通省調べ

※市区町村世帯数は令和2年1月1日現在、総務省調べ。
軽自動車保有台数は令和2年3月31日現在、全軽自協調べ
順位は1718の市町村と東京特別区の合計1719をベースとして算出。

軽自動車は女性・高齢者の足として頼れる味方です。

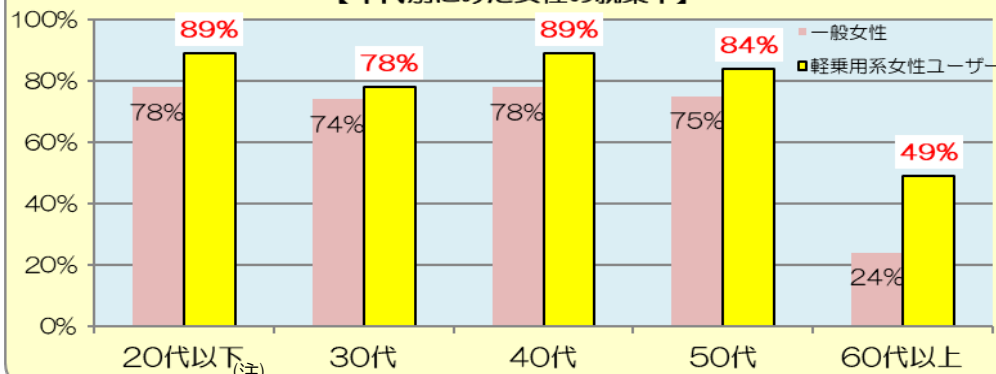
軽乗用車ユーザーのうち、65%は女性です。女性軽乗用系ユーザーの就業率は、多くの年代で一般の女性より高く、特に若年層と60代以上の層に顕著に表れています。軽自動車は女性の社会進出を支えていると言えます。

【女性ユーザーの比率】



※軽乗用車は「2019年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2020年3月 日本自動車工業会
乗用車全体は「2019年度 乗用車市場動向調査」2020年3月 日本自動車工業会
(乗用車全体には軽乗用車も含む)

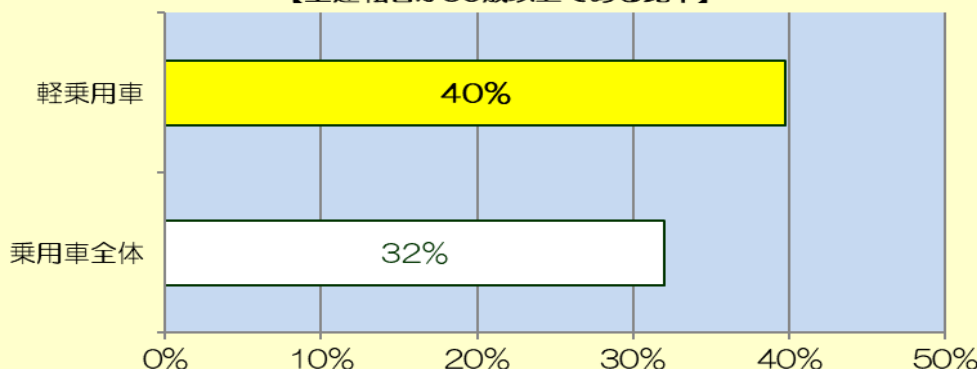
【年代別にみた女性の就業率】



※軽乗用系女性ユーザーは「2019年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2020年3月 日本自動車工業会
一般女性は「平成30年労働力調査年報」総務省統計局
(注)軽乗用系ユーザー：18～29歳 一般女性：20～29歳

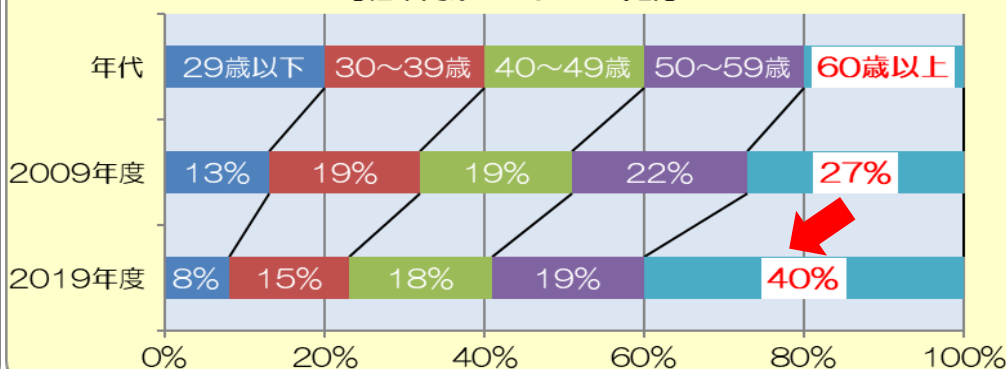
軽乗用車ユーザーのうち60歳以上は40%であり、60歳以上が占める割合は10年で約1.5倍に増加しています。

【主運転者が60歳以上である比率】



※軽乗用車は「2019年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2020年3月 日本自動車工業会
乗用車全体は「2019年度 乗用車市場動向調査」2020年3月 日本自動車工業会
(乗用車全体には軽乗用車も含む)

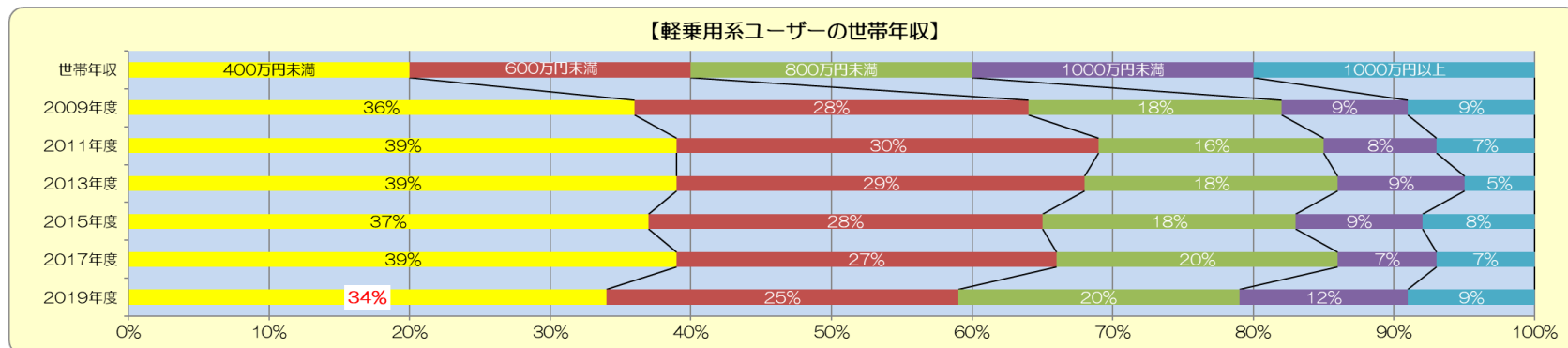
【軽乗用系ユーザーの年齢】



※「2017年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2018年7月 日本自動車工業会
「2019年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2020年3月 日本自動車工業会

軽自動車は経済的にも頼れる味方です。

軽乗用系ユーザーの約4割は世帯年収が400万円未満の世帯です。また、軽自動車の販売比率の高い県は平均年収も低い傾向があり、車両価格や維持費が抑えられる軽自動車は、所得の低い方々の味方でもあります。



※「2019年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2020年3月 日本自動車工業会

都道府県別の軽自動車販売比率順位と平均年収

販売比率上位10都道府県				販売比率下位10都道府県			
上位	都道府県	軽販売比率	平均年収（順位）	下位	都道府県	軽販売比率	平均年収（順位）
1位	長崎県	53.5%	398.6万円（39位）	1位	東京都	20.2%	620.4万円（1位）
2位	高知県	53.5%	406.5万円（37位）	2位	神奈川県	24.8%	560.2万円（2位）
3位	島根県	52.8%	413.0万円（35位）	3位	愛知県	28.8%	544.8万円（3位）
4位	鳥取県	50.8%	387.7万円（43位）	4位	大阪府	29.1%	541.4万円（4位）
5位	佐賀県	50.4%	391.9万円（40位）	5位	北海道	32.1%	446.9万円（26位）
6位	和歌山県	49.5%	451.5万円（25位）	6位	千葉県	33.8%	478.4万円（14位）
7位	沖縄県	48.5%	377.4万円（46位）	7位	埼玉県	34.1%	478.5万円（13位）
8位	愛媛県	48.2%	414.2万円（33位）	8位	宮城県	34.9%	464.0万円（18位）
9位	香川県	47.9%	438.2万円（29位）	9位	茨城県	35.6%	494.2万円（8位）
10位	鹿児島県	47.6%	405.0万円（38位）	10位	兵庫県	35.8%	501.1万円（6位）

※軽販売比率は四輪新車販売における軽自動車販売台数の比率 2019年度 全軽自協調べ 平均年収は「令和元年賃金構造基本統計調査」厚生労働省より算出

軽自動車は都市部でも大活躍。

軽自動車の絶対数が多いのは、都市部です。

東京・大阪をはじめとする大都市部では商用車の比率が高く、配送や営業、また現場への移動手段など、企業や個人事業を営む方々の経済活動を支えています。

東京特別区と政令指定都市の保有台数と商用車比率

保有台数 全国順位	特別区と 指定都市	軽自動車 保有台数	うち商用 の比率	保有台数 全国順位	特別区と 指定都市	軽自動車 保有台数	うち商用 の比率
1位	東京23区	364,946台	45.4%	12位	熊本市	209,396台	21.1%
2位	名古屋市	289,180台	21.2%	13位	京都市	190,130台	29.9%
3位	横浜市	272,227台	31.0%	14位	仙台市	179,249台	18.7%
4位	札幌市	260,697台	15.8%	17位	神戸市	171,322台	27.1%
5位	浜松市	251,339台	20.7%	18位	静岡市	169,123台	22.3%
6位	北九州市	243,243台	21.2%	20位	さいたま市	156,649台	24.0%
7位	新潟市	237,202台	18.3%	25位	堺市	142,824台	25.9%
8位	広島市	234,112台	20.9%	28位	千葉市	131,739台	22.3%
9位	岡山市	223,418台	24.0%	35位	相模原市	111,216台	25.4%
10位	大阪市	216,730台	39.8%	59位	川崎市	79,769台	35.8%
11位	福岡市	215,026台	23.5%		全国計	30,967,459台	27.3%



※軽自動車保有台数は令和2年3月31日現在、全軽自協調べ（商用車は貨物車と特種車の合計）保有台数順位は1718の市町村と東京特別区の合計1719をベースとして算出。

軽自動車は海外でも活躍しています。

軽自動車の技術をベースとしたクルマは、インド、インドネシア、パキスタン、マレーシアなどをはじめとするアジアの市場で大きな存在感を示しています。

アジアなどの国々ではまだ高速道路が少なく狭い道路が多いことや、軽自動車ベースのクルマは燃費が良く価格が安いことなど、

軽自動車の持つ本来の魅力や軽自動車で培った技術が、海外でもモータリゼーションの発展に貢献しています。



アジアで活躍する軽自動車の技術をベースとしたクルマ

軽自動車の電動化に向けた課題と要望

●課題

- ①現在、電動車をラインアップ（超小型モビリティ除く）している銘柄は4社のみであり、商品開発が急がれる。
- ②現行の電動車ラインアップは2030年燃費基準に達しておらず、さらなる性能向上が必要。
- ③軽自動車の「安価でお手軽」かつ「安全・安心」という特長を維持するために、価格上昇を抑えることが必要。
- ④限られたスペースを最大限、乗員スペースと荷室や荷台に充てている（特に貨物車）ため、バッテリー搭載量や安全性確保に課題。
- ⑤BEV化については、地方での通勤・通学・買い物に気軽に使用されている実態や、軽貨物運送や企業の社有車での利用実態に見合う航続距離への懸念と、出先で気軽に短時間で充電できるための充電インフラの課題。

●要望

1. BEV一本に絞らず、多様なカーボンニュートラルの道筋を含めて政策を進めていただきたい。
 - ・素材、製造、廃棄までのLCA観点でカーボンニュートラルを評価していくべき。
 - ・カーボンニュートラル燃料の実現に向けた政府支援をお願いしたい。
2. 電動化を後押しするために、税制や予算措置による政策支援をお願いしたい。
 - ・軽自動車における電動車や電気自動車の商品開発を加速するため、自動車メーカーやバッテリーメーカーを含むサプライヤーへの政策支援をお願いしたい。
 - ・BEV化については、充電インフラ整備のために政策支援をお願いしたい。