令和2年 11月 24日

全国オートバイ協同組合連合会
会長 大村 直幸 殿

大阪オートバイ事業協同組合
理事長 池 淵 香 次

原付（50cc）の今後の在り方についての提言

【 背 景 】

2000年における国内出荷台数は、約78万台（内訳：50CC 56万台、51CC以上 22万台）であったが2019年は、約33万台（内訳：50CC 13万台、51CC以上 20万台）に減少しているが内容は50CCの落ち込みである。50ccは手軽でコンパクトなエンジンや車体にも係わらず騒音、排気ガス、ブレーキ等の安全装備等の規制により販売価格が上昇するたびに需要が減り国内市場のみの特殊性による海外展開ができないこと、さらには駐車違反の取り締りにより近年は電動アシスト自転車にその存在感を奪われていることは周知のことである。しかしながら、国内には依然として480万台の保有台数があり普通免許に付帯する免許制度のため高齢者の移動の足としても二輪車販売業界としては失うことのできない市場である。この縮小し続ける50ccを活性化させることが不可欠であるためその方策について意見を述べるので全国オートバイ協同組合連合会におかれても取り組みをお願いしたい。

【 提 言 】

ハード供給をしやすいような規制緩和を行う

- ▶ 125ccまでの免許制度を排気量区分から出力区分に変更する。
 - ✓ 内燃機関も含めて電子的に出力を制御することは可能であるのでメーカーも原付免許に該当するハード供給がしやすくなる
 - ✓ 国内480万台のユーザーが利用している原付で簡便なEVコミューターに置き換えられない層を保護するためにもサンドボックス制度での社会実験を提案する。
- ▶ 50ccと125cc免許を統一し原付免許として普通自動車免許に付帯する。
 - ✓ 国内480万台のユーザーが利用している原付で簡便なEVコミューターに置き換えられない層を保護するためにもサンドボックス制度での社会実験を提案する。
- ▶ EUR05について原付は日本特有の乗り物であるから次世代の原付が商品として確立するまで継続生産車の規制を延長する。
 - ✓ 国内における原付の保有台数は480万台ありこのユーザーを保護するためにも延長は必要である。

EVコミューター（EVスクーター）との協調を行う

- ▶ EVメーカーと連携しアフター（修理、リセール）で収益のあがるビジネスモデルを構築する。
 - ✓ コンパクトサイズの前付は日本独自のものになるので国内メーカーが生産していくことは期待できない。このサイズの車は簡単なEVに頼らざるおえない。
 - ✓ EVではアフター（修理、リセール）で収益があがらないので多数の販売店の経営が成り立たなくなるので経営を維持しEV普及のインフラを確保するためにも必要である。