

全国オートバイ協同組合連合会

カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会

2021年4月16日（金）

全国オートバイ協同組合連合会とは

◇中小企業等協同組合法に基づき設立された二輪車販売店の組合組織

◇構 成 員 38の都道府県（一部広域）の29会員組合、3協議会で構成され、
1,600の二輪車販売事業者が加盟（店舗数は約2,000店）

◇沿 革 平成04年12月 「全国オートバイ組合連合会」が任意団体で発足
平成16年04月 中小企業等協同組合法に基づき法人設立
《経済産業省・警察庁 認可》

◇代 表 大村 直幸（会長）

◇所 在 地 東京都港区赤坂2丁目

1.-① 当会のEVに係る取組 EVメーカーとの提携



電動バイクメーカー等と販売、メンテナンスで業務提携

国内 二輪車メーカーの製品と競合しない車両を選択



爽快日記

仙台版・フードデリバリー業務向け「glafitバイクの無償貸し出し」のご案内。

グルメ HP・SNS バイク 業界ネタ セール&キャンペーン

おすすめバイク お店の事 バイク選び 地域貢献

電動スクーター バイクライフ 新しい生活様式

2020年05月24日



販売価格 ￥162,800(税込)

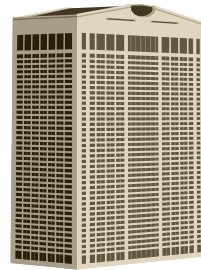
販売価格 198,000(税込)

1. -② 当会のEVに係る取組 新電力会社との提携



全国オートバイ
協同組合連合会

業務提携



新電力会社

電力供給

車両リフトや
エレベーター



電動工具

店内照明



加盟店 等

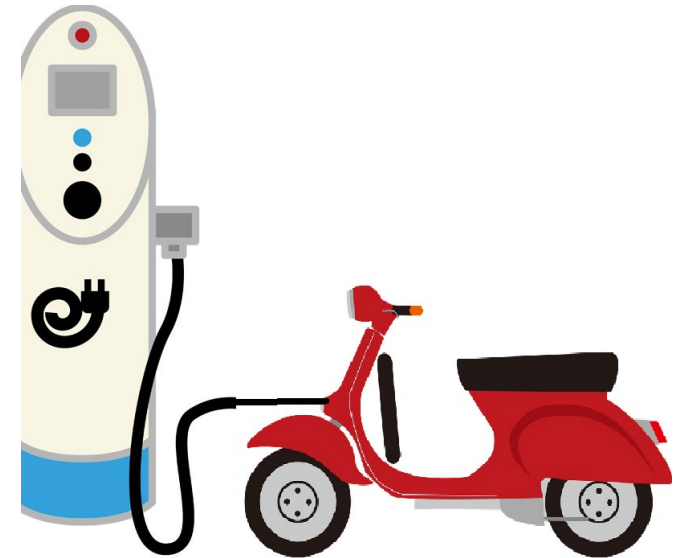
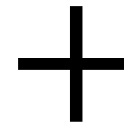


スタッフの家庭

新電力会社と業務提携

- ・現状は、販売店やスタッフの家庭で経費の削減効果
- ・将来的には、販売店に充電スポットの設備を備えることを想定している

今後の展望として、充電スポット等への対応を想定



2. -① 二輪車のEV化の影響 (二輪車国内保有台数)

国内二輪車保有台数

	原付		軽二輪	小型二輪	合計
	1種 ~50cc	2種 ~125cc	~250cc	~以上	
国内保有台数 (万台)	486	182	197	170	1,035
	668				

二輪車新聞社2021年1月

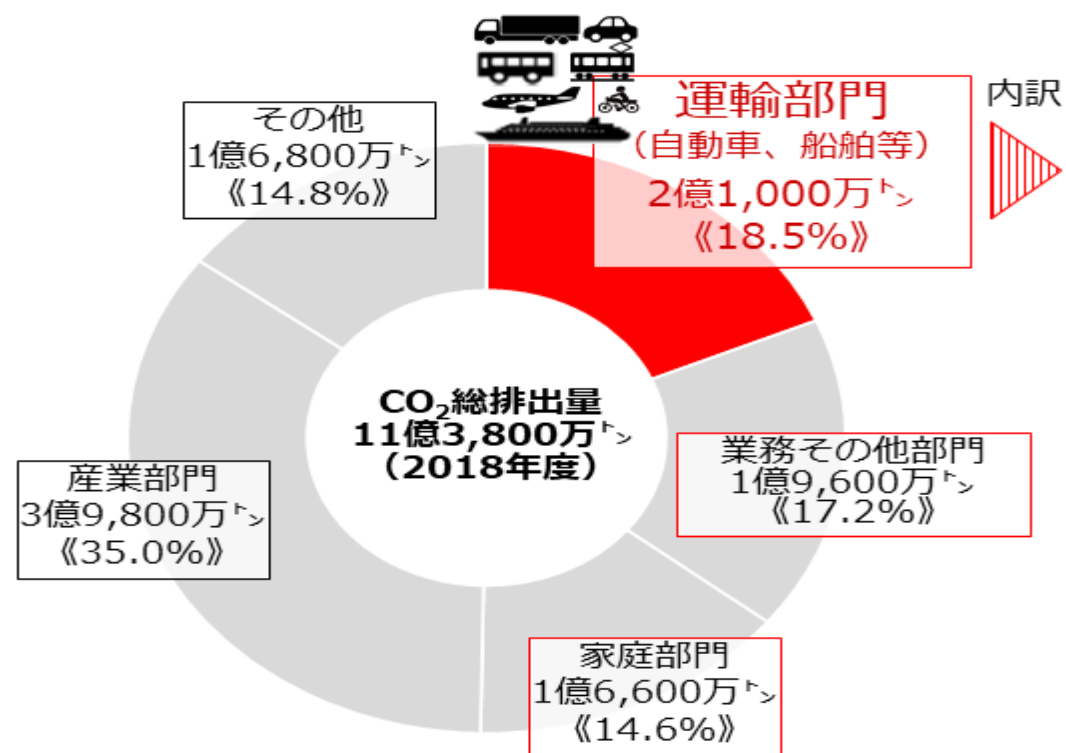
- ・トヨタ自動車 豊田章男 社長「クルマを走らせる550万人」
(日本で働く10人に1人)
- ・生活を支える原付、668万台

2. -② 二輪車のEV化の影響 (CO₂排出量)

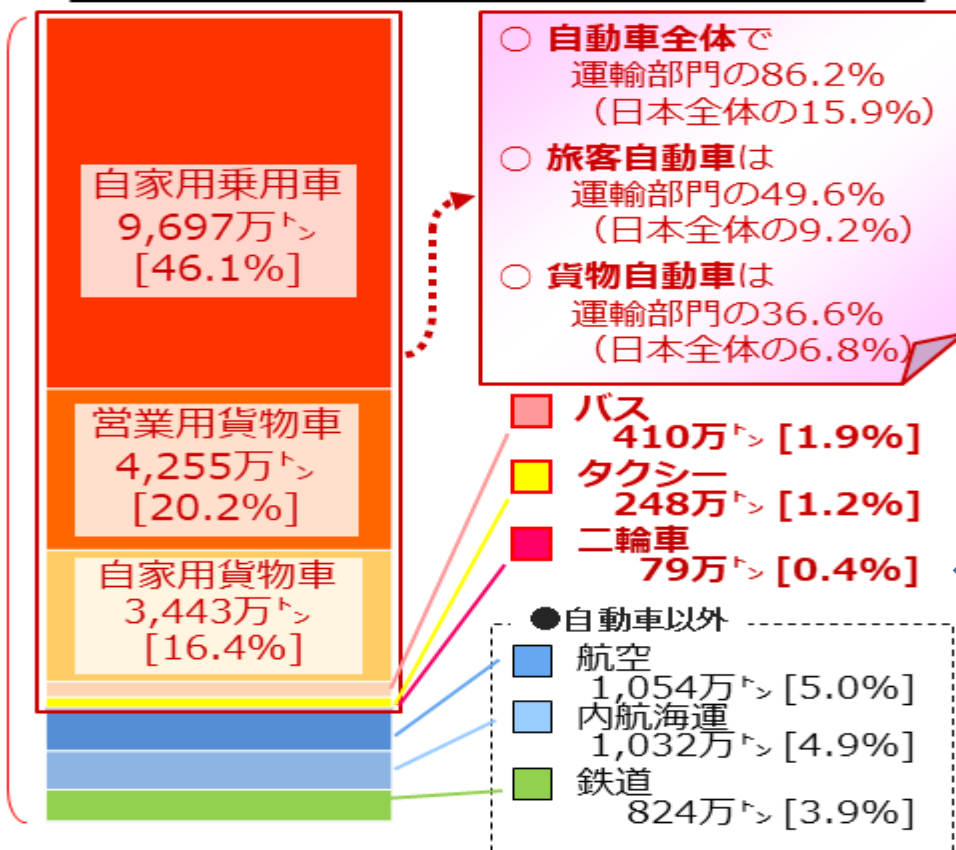
2018年度日本の二酸化炭素排出量
国土交通省資料

運輸部門における二酸化炭素排出量

我が国の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量



二輪車のCO₂排出量は
我が国の0.074%
(= 18.5% × 0.4%)

二輪車

※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。

※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ (1990～2018年度) 確報値」より国交省環境政策課作成。

※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

3. -① 二輪車のEV化の課題（製品が少ない）

個人向け

NEW **HONDA**
The Power of Dreams



PCX e:HEV

機敏に加速して爽快に走る
125ccスクーターのハイブリッド車

価格：448,800円



←国内メーカー
個人向けは
2車種のみ



E-Vino

メーカー希望小売価格

259,600 円

原付

法人向け

HONDA
The Power of Dreams



PCX ELECTRIC

豊かで持続可能な社会のための
ゼロエミッションスクーター

リース専用車^{*2}



ベンリイ e: II

EVシステムを搭載したビジネス用電動二輪車

法人向け販売^{*3}



ベンリイ e: I

EVシステムを搭載したビジネス用電動二輪車

法人向け販売^{*3}

原付

NEW



ジャイロ e:

EVシステムを搭載したビジネス用三輪スクーター

法人向け販売^{*3}

原付

3. -② 二輪車のEV化の課題（性能）

NEW



PCX e:HEV

機敏に加速して爽快に走る
125ccスクーターのハイブリッド車

価格：448,800円



① HV VS ガソリン車

定地燃費値

55.4km/ℓ ← 0.7%UP ← 55.0km/ℓ

WMTCモード値

51.2km/ℓ ← 8.0%UP ← 47.4km/ℓ

価格

448,800円 ← 25.5%UP ← 357,500円

助成金は考慮していない

NEW



PCX

求めたのは、クラスを超えたプレミアムな価値

価格：357,500円



② EV VS ガソリン車

航続距離

91.9%DOWN

定地燃費値80.0km/ℓ ×燃料タンク容量4.5ℓ
=360 km

価格

259,600円 ← 27.6%UP ← 203,500円

助成金は考慮していない



E-Vino

1充電走行距離 29km

メーカー希望小売価格
259,600 円

原付



ビーノ

メーカー希望小売価格
203,500円

原付

3. -③ 二輪車のEV化の課題 走行距離

E-Vino走行距離シミュレーター

取り回しがラクな68kgの軽量ボディやサスペンションが、快適な乗り心地を実現。eのパワーで、さあ、走り出しましょう。

出発地と目的地を入力してE-Vinoで何回往復可能かシミュレートします。

出発地 世田谷区



目的地 港区赤坂

Q シミュレート♪



スペアバッテリーがあると往復できます。行き先で充電した方が
良いかも！



半径 5 kmの短距離移動に最適！

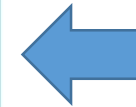
(地図上の円は、半径5km直線距離を表示しております。)



E-Vino

原付

世田谷区⇄港区赤坂の通勤を想定
片道8.9km



シミュレートの結果

国内メーカー共同でバッテリー交換式
等も検討が進んでいる。

しかし走行可能な距離の短いEV二輪車
が電欠しないためには、四輪車の充電
ステーションより遥かに多い充電ス
ポットやバッテリー交換施設が必要。

4. 二輪車の活用（自治体の災害対応等）



横須賀市災害二輪調査隊



四街道市防災バイク隊)



静岡県 オフロードバイク隊



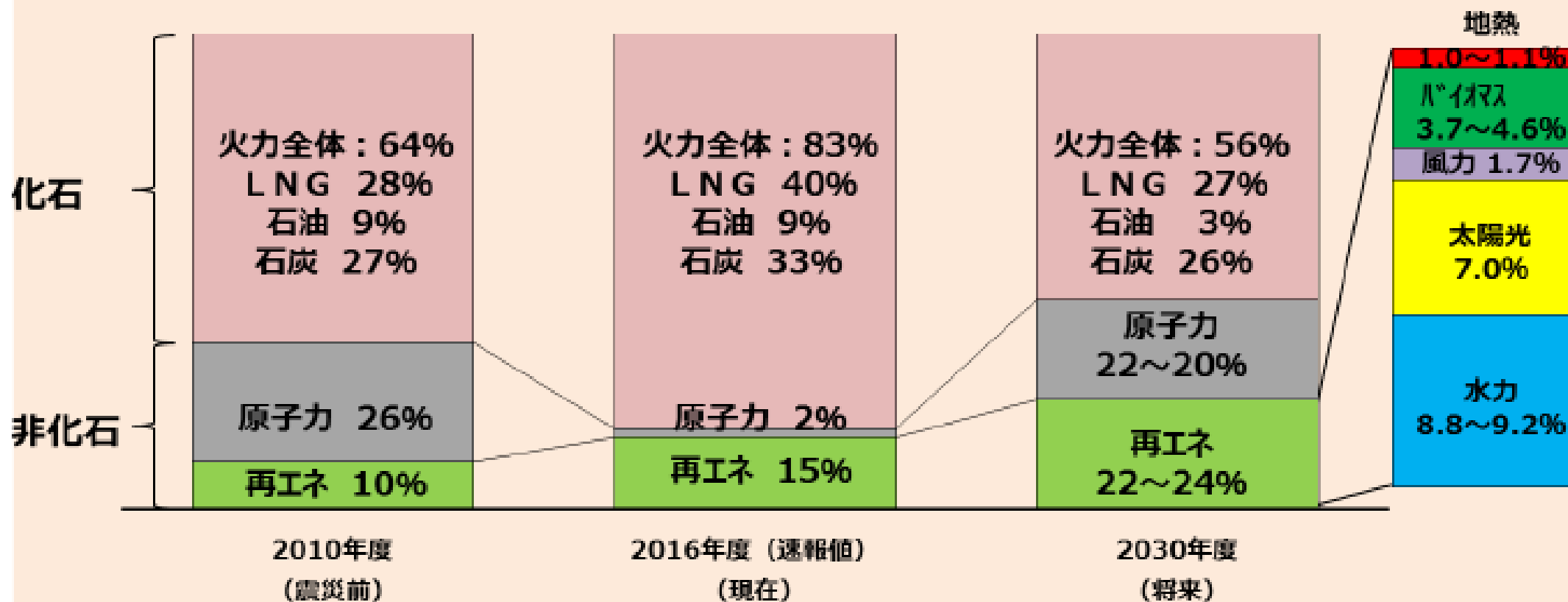
当会のバイク救援隊（石巻にて）

日常の移動やレジャーの他
災害時に活躍するバイク
自治体でも「防災バイク」を準備している
全て電動化となると
地震・台風等、停電時に走行不能

5. 2030年の電源構成

電源構成

資源エネルギー庁
平成30年3月



6.CO₂削減に向けた当会の考え

- ・パーソナルモビリティのダウンサイジングが有効
ガソリン車・EVを問わず、移動の大きさ(人数・距離)に応じて最小の車両を選択することがCO₂削減につながる
当会は二輪車の活用を推進し、CO₂削減に貢献していきたい
- ・課題は、二輪車でガソリン車を代替する性能や価格のEV、HV車が存在しないこと
これは、EV、HVが普及している乗用車とは状況が異なる
- ・カーボンニュートラル施策は(≠EV化)、LCAに基づき検討することが必要
企業や消費者が、コスト・利便性・CO₂排出量等を勘案し、交通手段を選択する
- ・二輪車はガソリン車を存続すべき
二輪車のEV化を進める場合には、二輪車用に(四輪車用とは別に)より多くの充電やバッテリー交換施設を設置することが必要。我が国の電源構成並びに各車両のLCAを考慮すれば、EV化によるCO₂削減効果は見込めない

ご参考①：ガソリン二輪車とHV乗用車の比較



車両重量 96～110 (kg)

エンジン排気量 49～124 (cc)

HONDA
The Power of Dreams

	燃費基準		燃費(km/ℓ)
50cc	定地燃費値	30km/ℓ 1人	105.0
	WMTCモード値	1人	69.4
125cc	定地燃費値	60km/ℓ 2人	69.0
	WMTCモード値	1人	66.1



車両重量 1,320～1,460 (kg)

エンジン排気量 1,797 (cc)

	燃費基準		燃費(km/ℓ)
HV	WLTCモード	市街地モード	23.2～29.9
		郊外モード	27.1～35.2
		高速道路モード	25.4～31.2
			25.4～32.1

※燃費の幅はグレード等によるもの

7. 政府への要望

① ガソリン二輪車の継続

ガソリン車を代替するEV二輪車がない状況でガソリン車の販売を禁止することは、国民の移動手段を奪うこととなる。LCAによれば、EV化によるCO₂削減効果は見込めない

※足元では2025年に原付1種の継続生産車に新たな排気ガス規制が適応される。(原付1種以外はすでに適応済み)
関係省庁よりこの規制に対応する製品開発が要請され、二輪車メーカーで開発が進められている

② 販売店の充電ステーション等の設置に対する助成

EV二輪車の普及は充電環境の拡充が必須。二輪車の販売店は、EV車普及の過程で充電設備が必須となる

③ 安全確保のための法令規則の整備

電動の二輪車や新たなモビリティは、世界から多数の企業が参入する車両やバッテリー等の保安基準。また販売や整備に関する資格等、利用者の安全確保に資する法令規則が必要

ご参考②：LCA CO₂排出量の根拠（イメージ）

←左図は、Tank to Wheel LCAにバージョンアップが必要

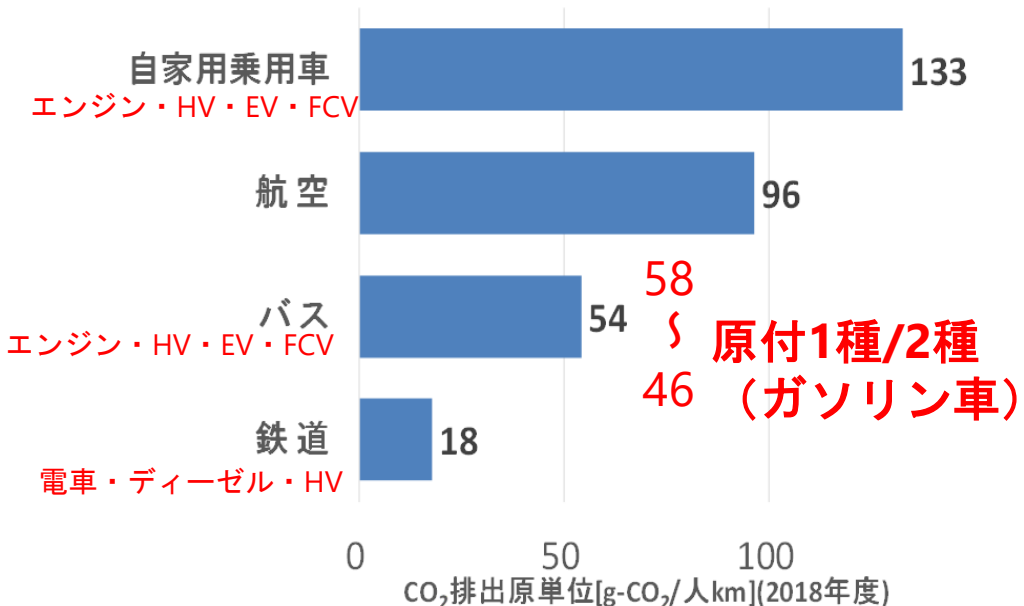
欧州：バッテリーのLCAラベル制度検討（2024年頃～）、
CO₂排出評価をTank to WheelベースからLCAベースに変更検討

中国：LCA規制導入検討（2025年頃～）

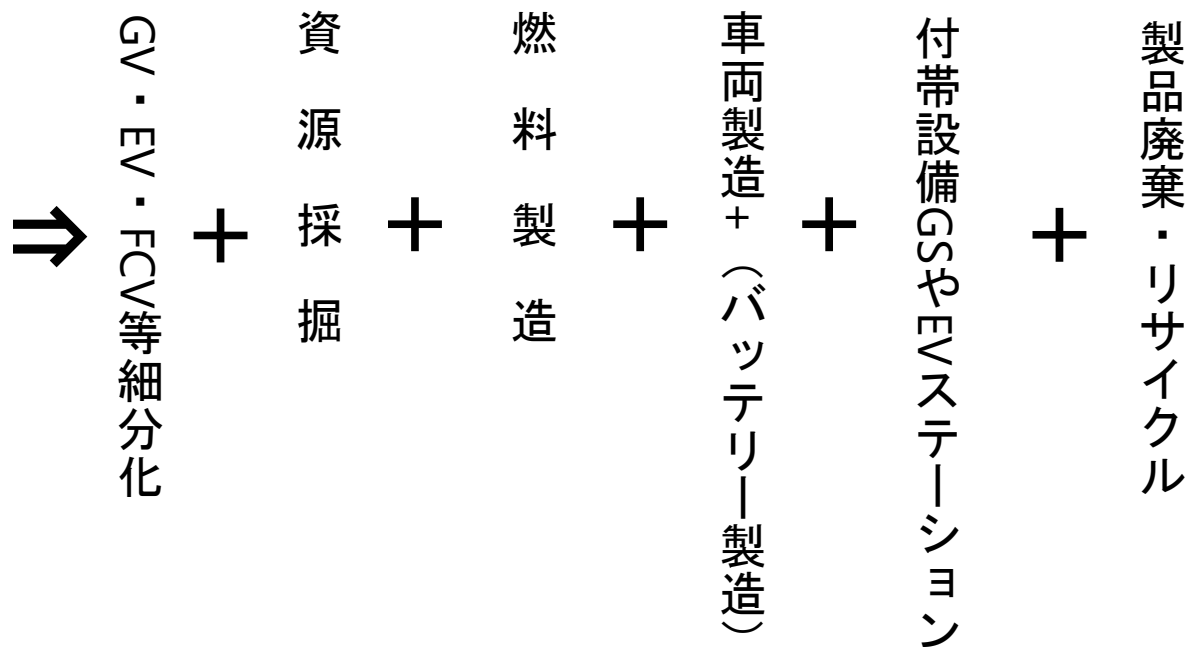
日本：Well to Wheelでの燃費規制導入（2030年～）←第3回 モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会資料

下図は国交省HPより、赤文字は当会で追記

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



※温室効果ガスインベントリオフィス：「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省：「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成



=車両カテゴリー/動力毎にLCA：CO₂/人kmが明示され、
企業・消費者の移動手段の指針とする