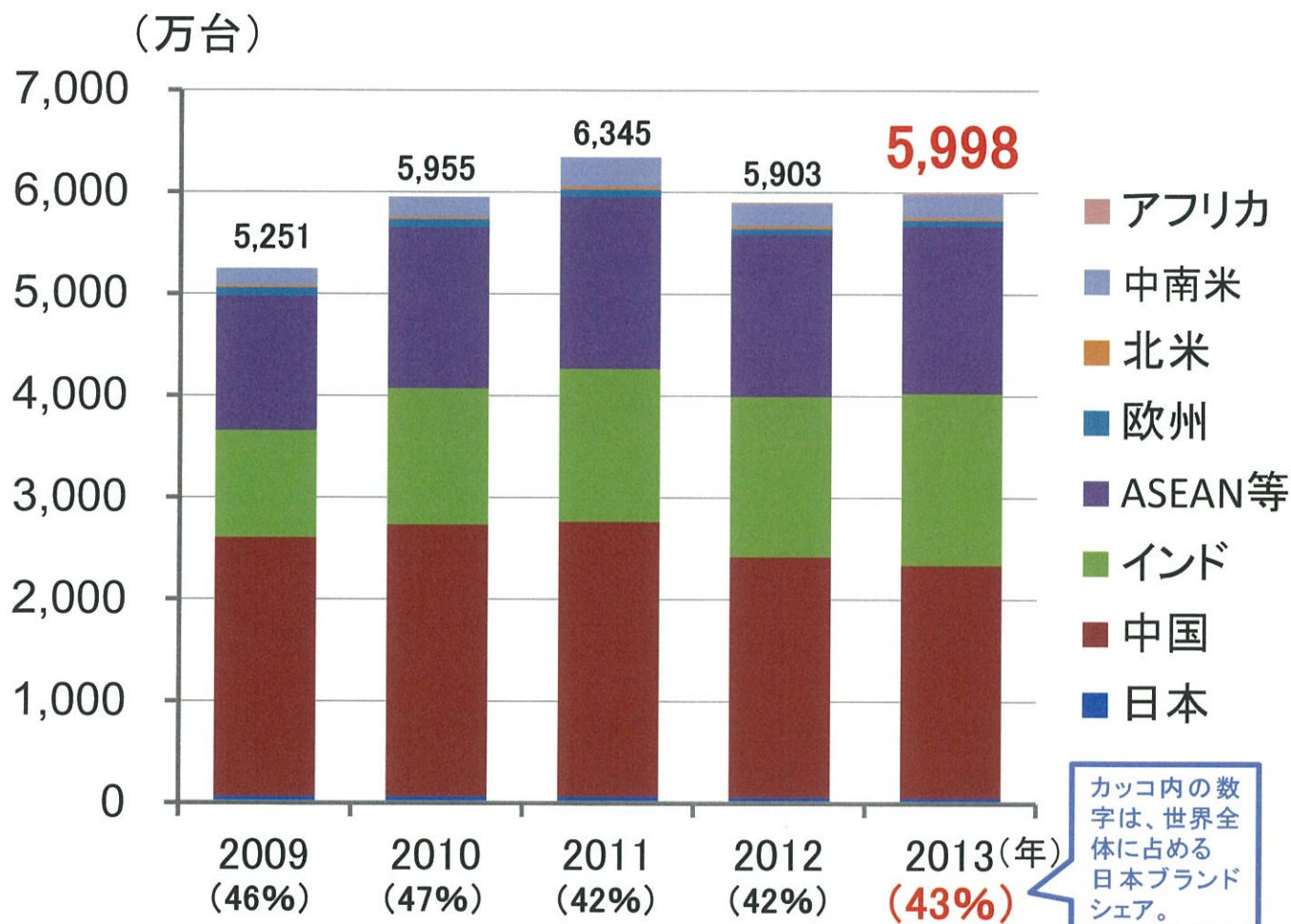


1) 世界の二輪車生産

2. 二輪車の市場動向



世界の二輪車生産
約6,000万台

日本ブランドシェア
43%

中国およびASEAN等での経済減速による生産台数の減少があったが、インドで約110万台の増加があり、全体で微増となった。

全世界生産台数のうち、日本ブランド(海外法人含む)製品が占める割合は、43%となっている。

●「ASEAN等」=インドネシア、マレーシア、パキスタン、フィリピン、タイ、ベトナム、台湾、ラオス、ガンボジア、バングラデシュの合計。
 「欧州」=オーストリア、チェコ、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、イギリスの合計。
 「中南米」=アルゼンチン、ブラジル、コロンビア、メキシコ、ベネズエラ、ペルーの合計。
 ※2009年～2010年の実績には、カナダ、メキシコの生産台数は含まれていない。
 ※2009年～2011年の実績にはラオス、ガンボジア、アフリカは含まれていない。
 ※ロシアは2011年のみ、韓国、カナダは2012～2013年のみの実績。

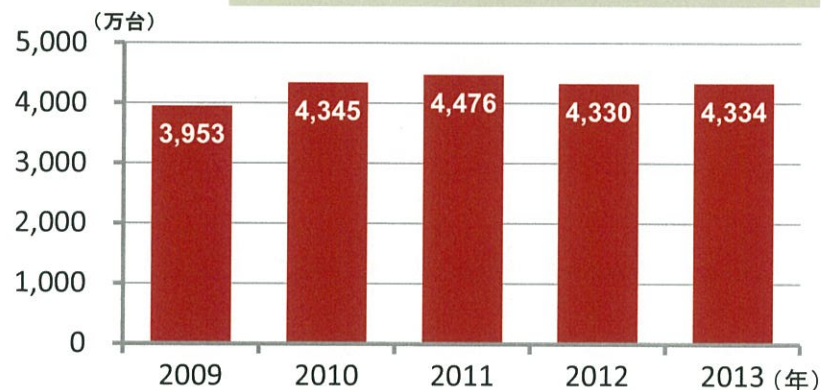
〈メーカー調べ〉

2) 世界の二輪車販売

2. 二輪車の市場動向

アジア・オセアニア

インド、パキスタンの販売が増加。
インドネシアは2013年から回復。
中国、タイ、ベトナムは減少した。



●中国、インド、インドネシア、カンボジア、スリランカ、ネパール、マレーシア、パキスタン、バングラデシュ、フィリピン、韓国、台湾、シンガポール、タイ、ベトナム、オーストラリア、ニュージーランドの合計。

中南米

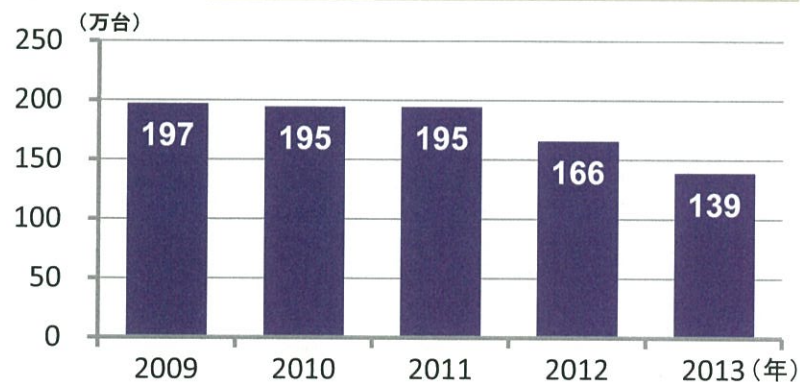
2009年以降、順調に販売が伸長している。



●アルゼンチン、ブラジル、コロンビア、グアテマラ、メキシコ、パラグアイ、ペルー、ベネズエラ、コスタリカ、エクアドル、ドミニカ、ニカラグア、ホンジュラスの合計。

欧州

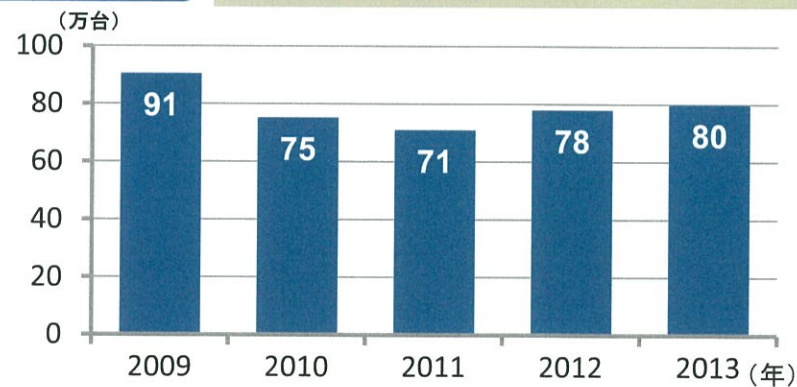
2013年も減少したが、底打ち感がある
(今年は回復傾向をみせている)。



●オーストリア、チェコ、スロバキア、ベルギー、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポルトガル、ロシア、スペイン、スウェーデン、スイス、ポーランド、トルコ、スロベニア、ハンガリー、イギリスの合計。

北米

リーマンショックで大幅に減少したが、2012年以降、回復基調にある。



●カナダ、アメリカ合衆国の合計。

〈メーカー調べ〉

3) 国内の二輪車販売

2. 二輪車の市場動向



国内の二輪車販売

原付二種以上が伸長

(2013年の対前年比)

小型二輪 ⇒ 107.5%

軽二輪 ⇒ 122.4%

原付二種 ⇒ 111.8%

原付一種 ⇒ 97.0%

小型二輪は2年連続で増加。
 軽二輪は3年連続で増加。
 原付二種は5年ぶりに10万台超え。
 原付一種は2年連続減少。

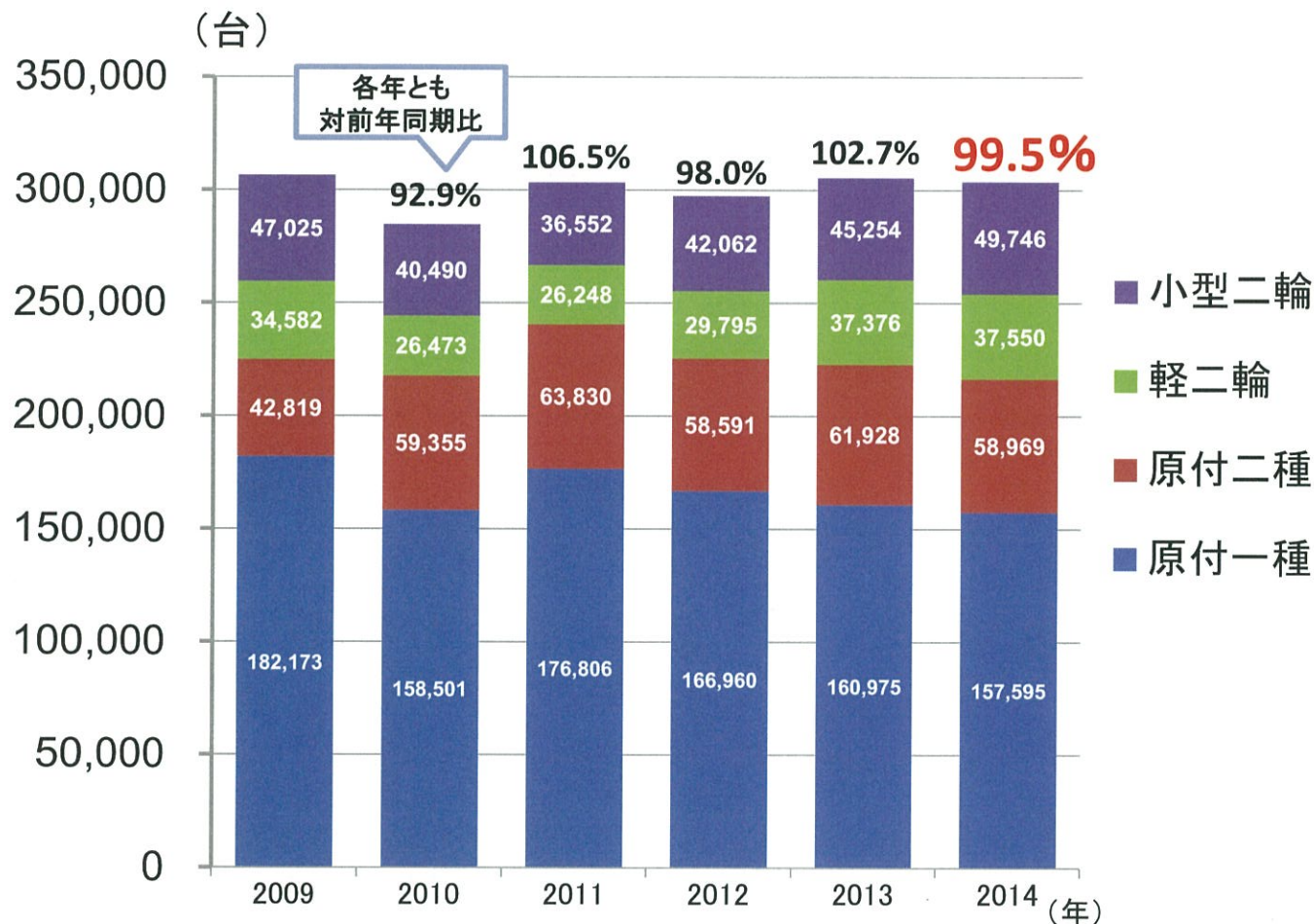
●原付一種および原付二種は国内出荷台数。軽二輪は届出台数、小型二輪は新規検査台数。

※原付一種および原付二種は、日本自動車工業会調べ。

※軽二輪および小型二輪は輸入車も含む。全国軽自動車協会連合会調べ。

4) 今年1~8月の販売状況

2. 二輪車の市場動向



●原付一種および原付二種は国内出荷台数。軽二輪は届出台数、小型二輪は新規検査台数。

※原付一種および原付二種は、日本自動車工業会調べ。

※軽二輪および小型二輪は輸入車も含む。全国軽自動車協会連合会調べ。

2014年二輪車販売
(1~8月前年同期比)

小型二輪が伸長

小型二輪⇒**109.9%**

軽二輪 ⇒**100.5%**

原付二種⇒ **95.2%**

原付一種⇒ **97.9%**

今年4月からの消費税増税のマイナス影響により、4月以降の需要が鈍化している。そうしたなかで、軽二輪の販売が堅調なものと、小型二輪が好調なことで、大きな需要減少を回避している。

5) 原付二種以上のモデル数が拡大

2. 二輪車の市場動向

4社の市販モデル数の変化

	2012年8月		2014年8月	増加率
原付二種	11モデル		19モデル	172.7%
軽二輪	27モデル		34モデル	125.9%
小型二輪 (400ccクラス)	14モデル		20モデル	142.9%
小型二輪 (400cc超)	25モデル		49モデル	196.0%
合計	77モデル		122モデル	158.4%

※4社のWebサイトの製品ラインアップ(国内販売モデル=50cc超)をもとに集計。

※同一名を含む製品のうち、排気量またはデザイン、用途が明らかに異なるものは別モデルとしてカウント。

仕様や装備(ABSの有無など)の違い、カラーリングの違いだけでは別モデルとはしない。

〈自工会調べ〉

原付二種以上で、魅力ある新ジャンル商品をお求めやすい価格で発売。

海外生産車の品質が向上したこと、また騒音などの国際基準調和の進展により、グローバルモデルの国内導入が可能になった。



1. 税率が引き上げられた軽自動車税

軽四輪等(自家用乗用車)

増税率: 従前の1.5倍

新規車両のみ

原付一種・原付二種
軽二輪・小型二輪

増税率: 従前の1.5倍

※原付(50cc以下)は2倍

新規車両
(約46万台)
+

既存車両
(保有約1,200万台)

増税対象は
約26倍!

■二輪車の税率見直し

区分		現行(円)		改正後(円)
原付一種	50cc以下	1,000	1.5倍 (最低額は 2,000円とする)	2,000
原付二種	50cc超~90cc以下	1,200		2,000
	90cc超~125cc以下	1,600	2,400	
軽二輪	125cc超~250cc以下	2,400	1.5倍とする	3,600
小型二輪	250cc超	4,000		6,000

2) 軽自動車税(二輪車)の見直しを要望

4. 税制改正要望(二輪車)

2. 要望骨子

二輪車の軽自動車税は、増税対象を平成27年度以降に新規取得する新車のみにしていただきたい。

3. 要望理由

(1) 二輪車は日常生活に不可欠であり、増税による生活への影響が大きい。

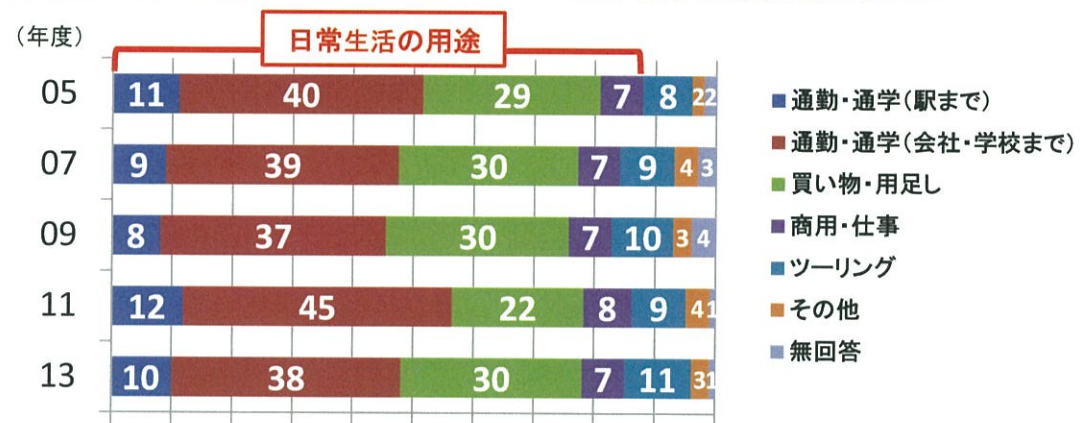
二輪車は、その使用用途が「通勤・通学」、「買い物・用足し」「商用・仕事」で9割弱を占め(図1)、とくに日常生活を支える原付一種および原付二種は二輪車保有台数の7割を占めるなど(図2)、移動手段として不可欠、かつ生活に密着した乗り物である。

このように日常生活の足として学生や主婦、高齢者などが利用する二輪車に既販車までも対象として増税することは数多くのユーザーに過重な税負担を強いることになる。

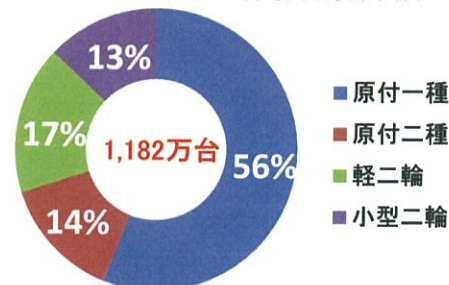
(2) 環境負荷の小さい二輪車への経年車重課は、ユーザーの納得が得られない。

二輪車はそもそもCO₂排出量が少なく(表)、環境負荷の小さい乗り物であり、環境への配慮(グリーン化)措置を目的とした経年車重課を課すことは、その趣旨にそぐわないため、二輪車への導入は行うべきではない。

■(図1) 二輪車の主な用途 (自工会「2013年度二輪車市場動向調査」より)



■(図2) 二輪車の保有台数(平成23年度末)



自工会「日本の自動車工業2014」より

■(表) 二輪車と四輪乗用車の保有台数比較と、運輸部門のCO₂年間排出量に占める二輪車と四輪乗用車のCO₂排出量の比較 (推計)

	保有台数		CO ₂ 年間排出量	
二輪車(原付含む)	1,330万台	14.6%	81万トン	0.4%
四輪乗用車(軽自動車含む)	5,586万台	63.3%	8,553万トン	42.4%

「中央環境審議会資料」より 2010年のデータで推計