

一般調査報告書

フランスにおける超小型車の動向について

日本では現在、超小型車に関する話題が挙がっています。6月4日に国土交通省から「超小型モビリティ導入に向けたガイドライン」が発表されたほか、18日には国交省駐車場にて、自動車メーカー5社による超小型車のデモンストレーションも行われました。また、一部メーカーが発売を開始するほか、コンビニにリースするという動きも出ています。

「超小型モビリティ」とは、軽自動車より小さく、原付よりもパワーがある1~2人程度の新しいカテゴリーを設定し、低炭素まちづくりを後押しする環境対応車とのことです。が、まだ固まったイメージはないようで、今後、法整備を含めた検討が予定されています。

一方、フランスを含む欧州では既に70年代から「超小型車」が販売されていますが、フランス国内での登録台数は約20万台。乗用車の登録台数が3100万台であることと比較すれば、これはかなりニッチなマーケットと言えます。

ただ、この超小型車が「環境対応車」として販売されてきており、フランスのマーケットの反応も上々です。今回は、そのような超小型車の新しい動きも併せ、フランスにおける超小型車の動向をレポートします。

<欧州の超小型車の定義は「原動機付四輪車」>

最初に、下の表で日仏のいわゆる「超小型車」の区分を見てください。

【日仏での「超小型車」の区分について】

電動出力	0.6W 以下		0.6-1kw 以下	1kw 超	
排気量	50cc 以下		50-125cc 以下	125-660cc 以下	660cc 超
日本	第一種原動機付自転車 ・衝突基準なし ・車検なし ・定員1名のみ ・高速走行不可 ・全長 2,500mm 全幅 1,300mm 全高 2,000mm 		軽自動車 ・衝突基準あり ・車検あり ・定員4人 ・高速走行可 ・全長 3,400mm 全幅 1,480mm 全高 2,000mm 		普通自動車 
			2人乗りの超小型モビリティ 		
エンジン排気量	50cc 以下 (ディーゼル 4kw 以下)		(ディーゼル 4~15kw)		(ディーゼル 15kw~)
フランス	軽重量原動機付四輪車 ・衝突基準なし ・車検なし ・定員2名 ・空車重量 350kg ・最大積載量 200kg ・法定速度 45km/h 		重重量原動機付四輪車 ・衝突基準なし ・車検なし ・定員4名 ・空車重量 400kg ・最大積載量 200kg ・法定速度制限なし 		普通自動車 ・衝突基準あり ・車検あり ・定員4人以上 ・高速走行可  

日本で現在議論されている「超小型車」の概念は、現行法令での「軽自動車」の区分の中に新しい区分を設定しようとするものです。現行では、「排気量が50ccを超える4輪自

自動車は全て軽自動車」というカテゴリーの中に、一定排気量以下を「超小型車」としてカテゴライズしようとしています。

しかし、欧州の「超小型車」というのは「原動機付四輪車」という概念です。それによって、普通乗用車と比較すると、特に運用上の大きな違いが出てきます。

最初に、原動機付四輪車であることから、「自動車」の免許は不要です。特に軽重量の場合は、16歳になれば、学科試験のみで免許が取得できます(日本の原付免許とほぼ同じ)。特筆すべき点は、1988年以前に生まれた人であれば、その学科試験さえ必要ないことです。従って、フランス国内では、現在24歳以上の人は、免許なしで堂々と運転ができます。後述しますが、これによって、この車のマーケットの対象が少し予想と異なっています。

次に、この超小型車は車検が必要ありません。といっても、フランスでの車検料は、普通乗用車でも約60ユーロと格安ですので、あまりメリットはありません。

第三点目としては、高速道路は使用できないことや、軽重量車の場合は時速45km、2人乗りであるということです。

ただし、注目すべき点として、普通自動車と原動機付四輪車の違いは、エンジン排気量と車の重量、積載量だけで、大きさは関係ないことから、両者の区別は見た目では判断できません。これも後述する超小型車のマーケットに影響を及ぼすこととなります。

<フランスでの「超小型車」マーケットの状況>

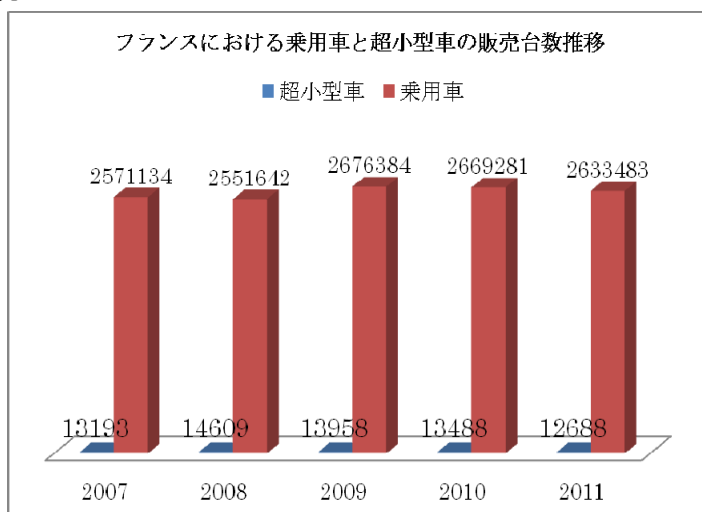
フランスにおける「原動機付四輪車」の販売台数は1万3千台前後であり、普通乗用車のおよそ0.5%程度です。「原動機付四輪車」は車体の前にナンバーが付いていないのが特徴ですが、私もパリに来て3カ月程度になりますが、殆ど見かけたことがありません。

欧州でこのような車が売り出されたいきさつは、日本と同様に、高齢者の近距離用の移動手段や、コミュニティ内の移動手段としてのニーズに対応するためでした。

しかし、実際市内の販売店にヒアリングを行ったところ、マーケット対象は意外なところがありました。販売店から聞いた顧客ベスト3は ①独身女性 ②16歳程度の若年層 ③外国人 ということであり、「超小型車」ではなく、「原動機付四輪車」の運用により、マーケットの対象が変化しているのです。

対象が異なる理由は「免許が不要」の一言につきます。販売店での原動機付四輪車の販売キャッチコピーは「まだ免許持っているの？」であり、免許が不要で運転したい人を対象としています。また、販売店の話では、交通事故により免許が取り消された人もよく買いに来られると話されていました。

なお、今回聞き取りを行ったのは市内の販売店であり、その方の話では、郊外や農村部においては、高齢者の方が購入されるケースもあるとの話でした。



それでは、なぜ原動機付四輪車は売れないのでしょうか。

「原動機付四輪車」の価格帯は8500～1万5000ユーロであり、普通乗用車の価格帯と殆ど変わりません。現在フランスで最も安い乗用車は1万ユーロを切るものもあることから、同じ価格であれば普通乗用車を選ぶということになります。さらに、前述したように、車体の大きさはフランスでは関係がないことや、乗用車でもスマートのような小型車が販売されていることから、大きさによるメリットがないことが挙げられます。

<欧州での「原動機付四輪車」主要メーカーと製品について>

次に、原動機付四輪車を製造する主要メーカーや、車について調べてみましたが、興味ある結果が分かりました。

〔フランスでの原動機付四輪車主要メーカー〕

社名	設立年	工場所在地	販売台数(年)	備考	エンジン
Aixam Mega	1983	グルノーブル、アヌシー周辺	11,484(09)	各種 Aixam ブランド、Mega (業者向超小型トラック)、EV	クボタ
Driveplanet	2008	ナント周辺	11,265(10)	Ligier (カスタムカー)、Microcar (安全面強調)、Due (エコ及び低価格ブランド)	ロンバルディニ
JDM	1975	ニオール周辺	1,823(09)		ヤンマー
Chatenet	1984	リモージュ周辺	1,609(09)		ヤンマー

フランスで製造されている原動機付四輪車は、エンジンが「耕運機」の派生品のものであり、さらに言えば、それらには日本のメーカー製のものもあることが判明しました。

確かに日本の耕運機はディーゼルエンジンなので、欧州の車には参入しやすいと思いましたが、専用のエンジンを製造していないという点で、この車の分野はいわゆる「カスタムカー」の範疇に入るのではないかとも思われます。事実、Driveplanet 社の車においては、カスタムカーとしての販売がされています。



Aixam Mega 社製「MEGA」
(幅 1.5m、全長 3.4m)これで免許不要

これまでは、原動機付四輪車のマーケットは、このような「昔のオート三輪」のカスタマイズのような状況でしたが、このマーケットに対し、ついに自動車メーカーが「環境」の目的をプラスして参入してくることになりました。

<欧州での「原動機付四輪車」の新たな動き>

ルノー社は、「超小型車」としての本来目的に、「環境」をプラスした超小型車「TWIZY」を、今年3月25日から販売しました。パリのシャンゼリゼ通りにあるルノーのショールームには、7台が展示（殆ど TWIZY だけが展示）されており、連日大変なにぎわいとなっています。

この車は2種類が販売されており、免許が不要な軽重量型は最高時速は 45km/h、5馬力で、重重量型は 80km/h、17馬力です。また、運転席の後ろにも座席のある縦列2名乗りとなっており、いかにもフランス製といった感じのスタイリッシュな外観ですが、実際に試乗したところ、大人2名での乗車はとても窮屈で、子供の頃に遊んだ「電車ごっこ」

を思い出しました。

この TWIZY のメリットは、一般住宅の電源で充電が可能であり、充電に関するインフラ施設が不要という点にあります。車の前のバンパー部分にコンセントが入っており、簡単に充電が可能です。また、充電時間は3時間半で、100km が走行可能です。

販売価格がとても気になるのですが、最低価格は 6,990 ユーロであり、これまでの原動機付四輪車の価格帯と比較してかなり安価です。ただ、TWIZY の場合、バッテリーについてはリース契約となっており、月々のリース料は 50 ユーロ弱とのこと。

また、ドアのほか、オーディオ類やエアバック、車両後部の接近反応システムに至るまで、殆どのものはオプションとなっており、個人的には「一般車と比べて少し安価」というレベルと思いました。

TWIZY は発売から1カ月で、ルノー社の予想をはるかに上回る約 1,400 台が販売されたとのことであり、顧客の反応も上々です。また販売からまだ3カ月程度ですが、今後、場合によっては、超小型車の用途である「半径 5km 圏内での日常生活の足」や「自治体・コミュニティ内での医療、福祉、観光のためのモビリティ」として、利用される可能性が高いものと考えられます。

日本では「超小型車」が公道を走ることはそう遠くはないかもしれませんが、しかしながら、運用に至るまでの手続きはまだまだ時間がかかるように思われます。ただ、いずれにしてもモビリティに関する新たな市場が生まれることは間違いないと思います。

一方、フランスでの超小型車のマーケットの現状は、予想とは少し異なったニッチなものとなっています。ただ、そこにおいても新たな「環境適応型電動機付四輪車」の販売により、新たなマーケットが生まれる兆しがうかがえます。しかも、このマーケットは今後のモビリティによる移動方法を一変する可能性があると思います。

そして、これまでのフランスの原動機付四輪車に対し、日本はエンジンを輸出している実績があります。その上、環境適合型モビリティについても、日本の方が技術的にも価格的にもリードしていると思います。

従って、日本は現在、国内における超小型車運用に関する議論を検討していますが、この新しい製品分野に関するマーケットについては、日本は単なる「国内マーケット」だけを考えず、「グローバルマーケット」として考えるべきではないでしょうか。

パリ産業情報センターとしては、今後も新たなマーケットの動向を、迅速かつタイムリーに調査してまいります。



Renault 社製「TWIZY」(幅 1.4m、全長 2.3m)免許不要、ドアもオプション販売