

# USED CAR REPORT

2021年  
3月

ユーストカーレポート

## フランスにおける電気自動車普及策の現状



南 聡一郎  
国土交通政策研究所 研究官

EUが強力に推進していることもあり、世界的に電気自動車への移行を促す動きが生じている。環境規制が強化されるなか、電気自動車は地球温暖化や大気汚染公害の対策の切り札としての役割を期待されているからである。EU加盟国のフランスは、環境的に持続可能な交通政策（EST）を強力に推進しており、電気自動車の普及策も重要な施策となっている。筆者らは、2019年にフ

ランス国立社会科学高等研究院・日仏財団にてトヨタ自動車講座の一環として、フランスの5都市（リヨン、ラ＝ロシェル、トゥール、ヴァランシエヌ、エクサンプロヴァンス）における電気自動車普及策の施策内容と現状について調査する機会を得た。本稿では、政策的な背景を含めて、電気自動車の普及策の現状について紹介する。

フランス交通法典は、人とモノの移動に関する交通権の保障と、環境保護を重要な政策目標と規定している。人口10万人以上の都市圏では、PDU（都市圏交通計画、Plans de Déplacements Urbains）と呼ばれる持続可能な交通を実現するための包括的な交通計画を策定する義務がある。PDUは、都市圏における公共交通の抜本的改良・拡充と自動車利用の削減を主要な目標としている。そのため、多くの都市ではLRT（新型路面電車）の導入や都心部の歩行者専用空間化、パーク＆ライド（郊外の鉄道駅併設駐車場でマイカーから電

フランスにおける電気自動車普及策の現状……	1
新車・中古車市場の動向……	3
新車販売台数（1月分）……	4
中古車販売台数（12月分）……	5
新車・中古車登録台数と新中比率……	7
事務局からのお知らせ……	8
日刊自動車新聞ピックアップ記事……	8
ニューカー&テクノロジー……	10
2020年度後期中古自動車査定士技能検定合格者数……	12

クルマ情報検索 快適サイト[JAAI NET]  
<https://www.jaai-net.jp>  
無料お試しはホームページから  
お申込み下さい

一般財団法人 日本自動車査定協会

発行所 一般財団法人 日本自動車査定協会  
〒105-0003 東京都港区西新橋2-34-4  
KCビル3階  
TEL03(5776)0901(代)FAX03(5776)0906  
<http://www.jaai.or.jp/>

JAAI



ヴァランシエンヌ市内に設置された公共充電スタンド。公共交通のICカードで利用可能。



ラ=ロシエル市の電気自動車カーシェアリング。

車に乗り換えて都心へ向かうこと）の推進による都心の駐車場利用削減などの施策をおこなっている。一方で、多くの都市圏は公共交通が不便な郊外地域や農山村地域も抱えているため、自動車利用の禁止はこれらの地域に住む人々の交通権を奪うことになり、政策目標と矛盾してしまう。そこでPDUでは、自動車が必要な人向けに電気自動車への移行を促すことも重要な目標として扱っている。多くの都市で採用されているのが、公共充電施設の拡充と、電気自動車によるカーシェアリングであり、本稿ではこの二施策の現状について紹介する。

公共充電施設の拡充は、電気自動車を安心して利用するために欠かせない施策である。各都市とも、PDUにおいて公共駐車場に併設した充電施設の拡充計画をもっている。フランスで第二の大都市であるリヨン市はESTに熱心であるため、野心的な公共充電施設の拡充計画を持っていた。しかし、筆者らが調査した2019年春の時点で、公共充電スタンドの設置は進んでおらず、街中でもスタンドを見つけるのが難しい状態であった。いっぽうで、トヨタの欧州拠点があるヴァランシエンヌ市は、他都市に比べてPDUにおけるESTの促進の熱意は見劣りし、公共充電施設の目標数も少ないのであるが、実際のスタンド設置は5都市の中で一番進んでおり、都心の至る所で見つけることができる。公共充電施設は、目標と達成できた数に齟齬が生じている現状にある。行政機関へのヒアリングから、公共充電施設の管轄がコミューン（市町村）なのに対して、電力網の管理は県にあるため、自治体間の連携が進んでいないのが公共充電施設数の伸び悩みの原因である

ことが判明した。ヴァランシエンヌ市のケースでは、レジオン（州に相当）が地域共通の交通ICカード利用可能な充電スタンドの拡充に熱心であったから実現しているものである。ラ=ロシエルは以前より電気自動車強化を進めてきたこともあり充電スタンドの数は多いが、施設の老朽化・新型プラグへの未対応という問題をかかえ、スタンドの設備更新が課題となっている。

もう一つの柱である電気自動車のカーシェアリングは、公共充電施設に比べて進んでいない。5都市の中ではPDUで規定された電気自動車カーシェアリングを恒常的に提供しているのはラ=ロシエルだけであり、他にリヨン市には民間企業による電気自動車カーシェアリングが存在する。他都市は、パイロットプランや社会実験程度の実施のみであった。ラ=ロシエル広域都市圏副市長は、電気自動車カーシェアリングのねらいは人々に電気自動車の利用を体験してもらい、将来の電気自動車購入につなげることにあると語った。

5都市の調査からは、フランスの電気自動車普及策は計画通りには進んでおらず、現時点での電気自動車の利用環境は内燃自動車のそれに比べて遙かに劣ることが判明した。PDUの枠組みでは、LRT整備やバス改良など公共交通の拡充・強化がどうしても優先されるので、電気自動車の普及策は後回しになる傾向があるからである。2019年末に成立したモビリティ新法では、MaaSの普及と並んで、電気自動車のさらなる普及促進が謳われている。フランスにおける電気自動車普及策の動向にはこれからも注視していきたい。

執筆協力：フォール・アレクサンドル（社会科学高等研究院日仏財団研究員）

## 新車・中古車市場の動向

日本自動車販売協会連合会（自販連）と全国軽自動車協会連合会（全軽自協）がまとめた登録車と軽自動車を合わせた2021年1月の新車販売台数は、前年同月比6.8%増の384,442台となり、4ヵ月連続のプラスだった。新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言が11都府県に再発令されたことで新車営業の停滞も危惧されたが、最初の緊急事態宣言が出された昨年4～5月と比べると軽微だった。ただ増加幅は前月よりも縮小するなど、回復ペースは足踏み状態。新車市場では、コロナ禍に対応した販売戦略の展開が欠かせなくなっている。

自販連が発表した登録車の新車販売台数は、同6.8%増の236,592台だった。プラスとなった主な要因は、前年同月が消費税増税などの影響で落ち込んでいたことが大きい。一昨年の19年1月と比べると5.0%のマイナスとなり、1月単月としては、2001年以降で下から6番目の低水準にとどまっている。

全軽自協が発表した軽自動車の新車販売台数は、同6.6%増の147,850台となり、4ヵ月連続で増加した。ここ10年ほどは活発化していた初売りイベントのスケジュールが例年より遅い立ち上がりとなったことで販売への影響も懸念されていたが、スズキ同10.1%増、ダイハツ同9.1%増と順調だった。Hondaは2020年12月下旬に主力の「N-BOX」をマイナーチェンジしたものの、同3.1%増と伸び悩んだ。

登録車と軽自動車を合わせた1月の車名別新車販売ランキングは、トヨタ自動車「ヤリス」が18,516台で5ヵ月連続のトップだった。このうち「ヤリスクロス」がSUV人気を追い風に9,354台にまで伸ばし、ヤリスの販売台数を押し上げた。2位はHonda「N-BOX」。12月にマイナーチェンジしたことで販売台数の拡大が期待されたが、

前年同月比13.6%減となり、首位奪還はならなかった。3位スズキ「スペーシア」、4位ダイハツ工業「タント」となっている。

登録車だけのランキングをみると、トップ10のうち、8車種がトヨタ車だった。2020年9月にマイナーチェンジしたトヨタ「ルーミー」が初の2位となったほか、同「アルファード」は2回目のベスト3入り。ともに1万台を超えた。上位10車種のうちトヨタ車以外は、2020年12月に全面改良した日産自動車「ノート」が6位にランクアップ。Honda「フィット」が10位だった。

海外メーカー車は3ヵ月連続でマイナスが続いている。日本自動車輸入組合（J A I A）のまとめによると、新車販売台数は同3.1%減の16,279台で、1月単月としては、統計開始以降上から10番目の水準だった。日本メーカーの海外生産車も含めた輸入車総台数は、同30.1%増の26,032台。特に日産は小型SUV「キックス」が4,667台と大きなボリュームとなり単月の輸入車新規登録台数でトップとなった。日本メーカーがトップとなるのは2012年7月以来、8年6ヵ月ぶり。

首都圏を皮切りに11都府県に緊急事態宣言が再発令されたものの、販売現場への影響は限定的だった。1月の受注台数も前年を上回る台数を確保したディーラーが少なくないため、受注残台数も高水準が続いている。

自販連が発表した2021年1月の中古車登録台数は、前年同月比2.3%減の254,883台と4ヵ月ぶりにマイナスに転じた。自販連によると、販売台数が2020年12月に前年同月比で1割以上上回っていたものの、年明けの感染拡大の影響などを受けて1月は前年割れとなった。2020年1月の実績が消費税増税の打撃から脱却して好調だったことなども実績に影響した。

車種別に見ると、乗用車が前年同月比2.6%減の

## &lt; 1月の新車販売台数 &gt;

登録車	販売台数	対前年 同月比	対前月比	軽自動車	販売台数	対前年 同月比	対前月比
総台数	236,592 (26,032)	106.8 (%)	97.1 (%)	総台数	147,850	106.6 (%)	108.6 (%)
普通乗用車	124,002 (21,815)	115.8	96.6	乗用車	116,267	107.3	111.3
小型乗用車	84,277 ( 1,784)	98.3	102.4	ボンネットバン	2,675	85.9	86.6
普通貨物	10,843 ( 1,011)	100.3	73.7	キャブバン	14,071	103.2	102.7
小型貨物	17,054 ( 1,422)	99.9	96.2	トラック	14,837	109.8	99.9
バス	416 ( 0)	54.6	67.6				

( )内は輸入車の内数

224,663台と4ヵ月ぶりに前年を下回った。普通乗用車は同2.3%減の126,544台。小型乗用車は同3.0%減の98,119台と統計開始以来、過去最低の水準となった。

貨物車は25,004台で同増減なしとなった。普通貨物車は同1.3%減の10,610台、小型貨物車は同0.9%増の14,394台と2ヵ月連続でプラス。バスは同28.5%減の575台だった。

## &lt;乗用車について（含・RV）&gt;

2021年1月の新車販売実績は普通乗用車が124,002台、前年同月比は15.8%増で4ヵ月連続の2桁増となった。1月単月では2年ぶりに12万台を突破し、2004年以降では上から2番目の水準となっている。小型乗用車の販売台数は84,277台、同1.7%減となり2ヵ月ぶりのマイナスとなっている。小型乗用車の販売台数は8ヵ月連続で普通乗用車を下回った。乗用車合計では208,279台、同8.0%増で4ヵ月連続のプラスとなった。

1月の新車販売は、2020年1月が消費税増税の影響を受け、台数が落ち込んでいたこともあり前年を超える結果となったが、消費税増税前の2019年1月と比較すると4.4%減となっており、先月の2.1%減から2.3ポイント減少した。

一部販売店では年明け後、恒例のフェアやイベントを開催しているが、新型コロナウイルスの感染が拡大していることから、決算セールやお買い

得フェア等の謳い文句を控え、極力商品価値を訴求するような宣伝を行い、集客を行っている。また、店舗でも決算告知ポスター等のアピールを自粛しており、緊急事態宣言が発令される中、集客をす活動を行えないジレンマを抱えながら活動が行われている。そのような状況ではあるが、新型車を中心に引き合いがあり、商談は多く行われているようだ。

新型コロナウイルスの影響で世界的なデジタル化の進展の中、5G（第5世代移動通信システム）やスマートフォン、パソコン関連の需要が大幅に拡大。これに伴い半導体不足が深刻化したことで自動車生産にも影響が出てきている。ホンダや日産、マツダが国内での生産を減産し、トヨタも海外生産に支障が出ている。また、自動車は生産出来ているものの、カーナビの生産遅延により納車ができない等、各メーカーで新車販売に影響が出ているようだ。

2020年12月の中古車登録台数は、普通乗用車が159,076台で前年同月比9.7%増となった。2004年以降では上から4番目の水準で、2006年以来14年ぶりに15万台を突破した。小型乗用車は115,815台、同5.9%増となり、共に3ヵ月連続のプラス。乗用車全体では274,891台、同8.0%増で3ヵ月連続のプラスとなっている。

消費税増税前の2018年12月と比較しても4.4%増となっており、2020年11月はタマ不足等により

<12月の中古車販売台数>

登録車	販売台数	対前年 同月比	対前月比	軽自動車	販売台数	対前年 同月比	対前月比
総台数	315,197 (50,257)	107.4(%)	105.1(%)	総台数	236,529	102.0(%)	101.9(%)
普通乗用車	159,076 (41,334)	109.7	107.1	乗用車	187,288	102.3	102.1
小型乗用車	115,815 ( 7,000)	105.9	102.4	商用車	23,908	98.5	99.6
普通トラック	14,130 ( 1,040)	100.7	106.6	トラック	25,333	103.0	103.1
小型トラック	18,582 ( 574)	106.2	105.1				
小型三輪車	1 ( 0)	33.3	25.0				
バス	882 ( 2)	91.6	112.2				
特種車	5,823 ( 297)	100.9	106.0				
特殊車	888 ( 10)	109.1	95.1				

( )内は輸入車の内数

一旦、登録台数の勢いがなくなってきたが、12月に入り再び盛り返してきている。

小売りの状況では、新型コロナウイルス感染が増加していることから来場者は減少しているものの、成約率は高くなっているという。一部の販売店では、100万円以下の車両の販売が4割を超える状況となっており、購入しやすい価格帯の需要が高いようだ。

引き続きタマ不足の状況となっているが、新車の納車が進んできている販売店では、下取り車が増え充足率が9割まで改善されてきている。これにより卸売りの台数も改善してきており、AAでの相場も好調なことから利益目標を大きく上回っている販売店もある。

2020年の中古車登録台数は、普通乗用車が1,898,616台で、新型コロナ禍の中でも前年比0.7%増と6年連続のプラスになった。2004年以降では上から4番目の水準となる。小型乗車は1,443,889台、同2.8%減と3年連続のマイナスとなった。2年連続で150万台を割り込み、2004年以降では最低の水準となっている。乗用車全体では3,342,505台、同0.8%減と2年ぶりのマイナスとなった。

2020年を振り返ると、上期（1～6月）は新型コロナウイルスによる緊急事態宣言や消費税増税等の影響を受け、1～5月までが前年割れとなり、

1,640,253台、前年同期比5.9%減となった。下期（7～12月）は1,702,252台、同4.6%増で6年連続のプラス。緊急事態宣言解除後の6月から、感染予防の移動手段としてマイカーの利用が注目され、中古車の需要が高まった。自宅にいる時間が増えたことからインターネットによる問い合わせが増加。サブスクリプションサービス等により中古車を入手しやすい販売方法も開始され、中古車登録台数は順調に回復した。

<軽自動車について>

2021年1月の軽自動車全体の新车販売実績は147,850台、前年同月比6.6%増で4ヵ月連続のプラスとなった。車種別では、乗用車が116,267台、同7.3%増で4ヵ月連続のプラスとなっている。貨物車全体は31,583台、同4.4%増とこちらも4ヵ月連続のプラスで、内訳をみるとボンネットバンは2,675台、同14.1%減で4ヵ月ぶりのマイナス、キャブバンは14,071台、同3.2%増、トラックは14,837台、同9.8%増と共に4ヵ月連続のプラスとなっている。

1月の新车販売は、消費税増税前の2019年1月と比較すると7.0%減となっており、2020年12月に一昨年比0.4%減まで回復した軽自動車市場は少し足踏み状態となった。軽自動車のシェアは前月より2.7ポイント増加し38.5%となった。

2020年12月の中古車登録台数は軽自動車全体で236,529台、前年同月比2.0%増で2ヵ月連続のプラスとなった。車種別では、乗用車は187,288台、同2.3%増で2ヵ月連続のプラス、12月単月として2004年以降では上から2番目の高水準となっている。貨物車全体は49,241台、同0.7%増で2ヵ月ぶりのプラスとなった。貨物車の内訳を見るとバンは23,908台、同1.5%減で5ヵ月ぶりのマイナス、トラックは25,333台、同3.0%増で2ヵ月ぶりのプラスとなっている。

12月単月の軽自動車全体の中古車登録台数は、2004年以降では上から4番目の登録台数となっており、引き続き堅調を維持している。

小売りの状況では、中年式の車両が慢性的なタマ不足状態となっており、試乗車や社有車等を商品化した高年式車と低年式車の二極化となっている。一部の販売店では、新車販売が好調だった分、高年式の中古車の販売台数が減少したケースも見られた。

2020年の中古車登録台数は軽自動車全体で3,035,839台、前年比3.5%減で4年ぶりのマイナスとなった。車種別では、乗用車が2,394,963台、同4.4%減で4年ぶりのマイナス、貨物車が640,876台、同0.2%減で2年連続のマイナスとなっている。貨物車の内訳を見ると、バンは314,520台、同0.2%増で2年ぶりのプラス、トラックは326,356台、同0.5%減で2年ぶりのマイナスとなっている。

2020年上期（1～6月）は1,584,947台、前年同期比4.7%減と登録車と同様に消費税増税や新型コロナウイルスによる緊急事態宣言の影響を受け、前年越えを達成することは出来なかった。2020年下期（7～12月）は1,450,892台、同2.2%減で4年ぶりのマイナスとこちらも前年越えを達成できてはいないが、登録台数では2004年以降で上から3番目の高水準となっている。新型コロナ禍の中、巣ごもり需要等により宅配等の物流運用が高まり、貨物車が好調な登録台数となった。

#### <小型貨物車について>

2021年1月の新車販売実績はトラックが3,666台、前年同月比7.3%減で4ヵ月ぶりのマイナスとなった。バンは11,966台、同1.3%減で3ヵ月連続のマイナスとなった。小型貨物車全体としては17,054台、同0.1%減で4ヵ月ぶりのマイナスとなっている。

2020年12月の中古車登録台数は18,582台、前年同月比6.2%増で2ヵ月ぶりのプラスとなった。12月単月としては2011年以来9年ぶりに1万8千台を突破しており、11月に一旦陰りを見せた中古車登録台数は再び好調な気配を見せている。

一部販売店の小売りフェアでは、冷蔵冷凍車や2トンクレーン付き車、格納式ゲート付きドライバン車等に好調な引き合いが見られ、高額で取引されたようだ。

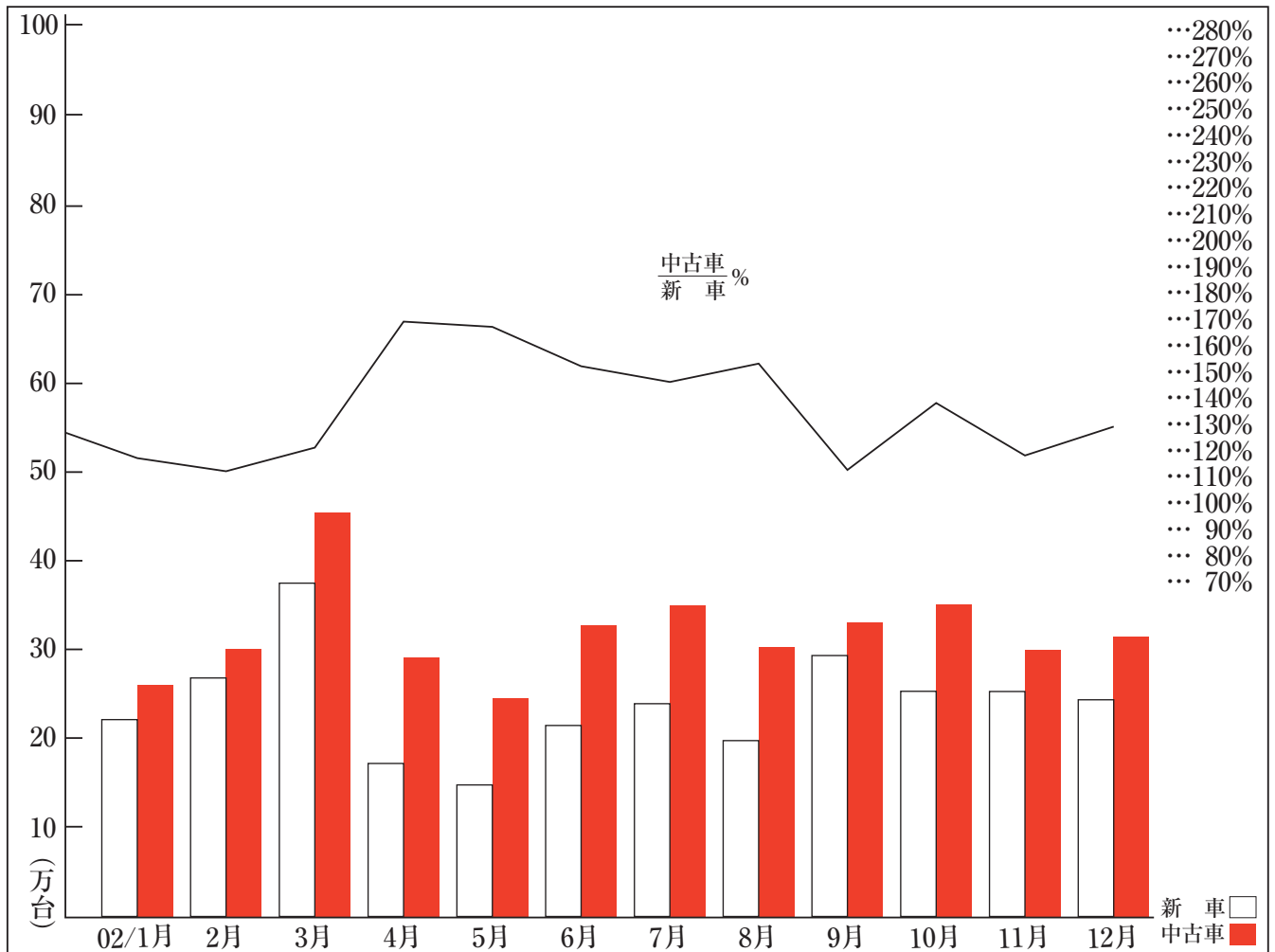
2020年の中古車登録台数は226,298台、前年比5.8%増と3年ぶりのプラスで、22万台を超えるのは2013年以来7年ぶりのこととなる。

2020年上期（1～6月）の中古車登録台数は110,595台、前年同期比3.3%増、下期（7～12月）は115,703台、同8.2%増と共に前年越えを達成している。新型コロナ禍の中にあっても小型トラックの中古車登録台数は堅調に推移し、前年割れをしたのは2月と11月だけ。新型コロナ禍の中、食料品等の物流需要が高まり、特に冷蔵冷凍車で好調な取引が見られた。

#### <普通貨物車について>

2021年1月の新車販売実績は10,843台、前年同月比0.3%増と4ヵ月連続のプラスとなった。消費税増税の影響があった2020年1月と同水準となっており、増税前の2019年1月と比べると8.3%減となっている。積載4トン以上の普通トラックでは、同8.9%減と4ヵ月ぶりのマイナスとなった。積載量別の内訳を見ると12トン超は2ヵ月ぶりのマイナス、9～12トンは4ヵ月連続のプラス、7～8トンと5～6トンは5ヵ月ぶりのマイナス、3～

◇最近12カ月の新車・中古車登録台数と新中比率



4トンが3ヵ月ぶりのプラス、トラクタは4ヵ月ぶりのマイナスとなっている。

2020年12月の中古車登録台数は14,130台、前年同月比は0.7%増で2ヵ月ぶりのプラスとなった。消費税増税前の2018年12月と比較すると5.7%減となっており、前年越えは達成したものの小型貨物車程の改善には至っていない。

新車の仮装メーカーの生産が遅れている状況から、高年式車が高額で取引されている。アルミブロック付き平ボデー車や10トンダンプ車、冷蔵冷凍車に引き続き堅調な引き合いが見られる。冷蔵冷凍車はタマ不足状態が続いており、高額な高年式車か低年式車の二極化となっている。

2020年の中古車登録台数は169,904台、前年比0.9%増とわずかながらも前年越えを達成し、2年ぶりのプラスとなった。

2020年上期（1～6月）の中古車登録台数は84,786台、前年同期比2.4%増と新型コロナ禍の中、巣ごもり需要による食品や生活用品の物流需要の高まりから前年越えとなったが、2020年下期（7～12月）中古車登録台数は85,118台、同0.6%減と2年連続のマイナスで、良質な車両のタマ不足な状況から取引が減少した。また、一部の地域では工事の中断等から建設関連の需要が減少した時期もあった。

以上



## 事務局からのお知らせ

### 【人事関連】

<東京都支所>

令和3年2月10日付

支所長就任

舟橋 竹彦 殿（トヨタ西東京カローラ(株) 代表取締役社長）

## 日刊自動車新聞 ピックアップ記事

### 政府、グリーン成長戦略具体化へ 温室ガス2050年に実質ゼロ

政府が目指す温室効果ガスを2050年に実質ゼロとする目標に向け、経済産業省や環境省など関係省庁が「グリーン成長戦略」の具体化に動き出した。梶山弘志経済産業相は26日の閣議後会見で、「カーボンプライシングについての研究会を2月中旬に開始する」と表明。環境省も中央環境審議会の「カーボンプライシングの活用に関する小委員会」を約1年半ぶりに開催することを決めた。両省に加えて金融庁も入って、脱炭素化に向けた投資を促す「トランジション・ファイナンス」の検討会も27日にスタートする。関係省庁の連携強化で、経済成長も図れる環境政策を探る方針だ。

梶山経産相は新たな研究会について、「炭素税や排出量取引制度のみならず、国境調整措置やクレジット取引なども含め、幅広い議論を行う場とする」考えを示した。また、小泉進次郎環境相は再開する小委員会について「産業界をはじめ幅広い委員が参加しており、賛否を含めて有意義な議論をしてほしい」と語り、期待感を込めた。さらには、「今年中に一定の取りまとめをしたい」との考

えも示した。

同小委員会にはこれまで、「関係省庁からの出席はなかった」というが、今回からは「経産省がオブザーバーとして参加する」ことも小泉環境相が明らかにした。経産省の研究会にも環境省がオブザーバー参加することが決まっている。菅義偉首相はカーボンプライシングについて、経産省と環境省が協力して進めるよう指示を出しており、今後こうした会議体だけでなく、閣僚間や事務レベルでの協議を深めて具体化を探っていくものとみられる。

一方、自動車をはじめとする産業界は脱炭素化に向けた取り組みの加速について異論は少ない。しかし、性急な政策転換などが行われれば足元の業績だけでなく、将来戦略にも影響が出る恐れもある。カーボンプライシングの導入をはじめ、将来の企業や経済の成長につながるような制度設計になるよう、自動車産業界も大きく声を上げていく必要があるようだ。

（日刊自動車新聞 2021年1月27日 第2面掲載）

### 政府、踏切道改正法案を閣議決定 防災・減災の対策強化

政府は29日、「踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案」を閣議決定した。この中で防災・減災の対策強化を狙いに、「道の駅」などの自動車駐車場について防災拠点としての利用以外の利用を制限できる制度の新設が盛り込まれた。また改正法案は、事故や渋滞の原因となっている踏切道の改良を進めやすくするため、改良すべき踏切道の指定期間を撤廃して恒久化することも目指す。今通常国会に提出する見込み。赤羽一嘉国土交通相は同日開いた閣議後会見で「道路と鉄道の安全かつ円滑な交通の確保を図っていく」とし、早期成立に向けた意欲を示した。

道路の防災機能の強化策として、赤羽国交相は「近年、頻発化、激甚化する自然災害などに対し、道の駅を防災拠点として活用しやすくする」考え。広域災害応急対策の拠点として国交大臣に指定された道の駅の駐車場は、道路管理者の判断で防災目的の利用に限ることができる。復旧や被災者支援に向けた基盤として役立てていくことで、いち早い道路機能の回復や住民の安全確保につなげる

狙い。

また、改良すべき踏切道の指定期間を従来の5年間の期限を撤廃する。「交通安全基本計画」などの国の計画と連動し、国交大臣が機動的に指定できるようにすることで、踏切改良の実効性を高めていく狙い。あわせて、市町村による指定の申し出も可能にする。改良の方法も拡充し、迂回路の整備や踏切前後の滞留スペースの確保も認める方針だ。

国は今回の法律改正などを含め、2019年度で211件だった踏切事故件数を25年度末までに1割程度減らす考えだ。また、同年度末までに災害指定踏切道における災害時の長時間遮断の解消も目指す。踏切事故は2日に約1件のペースとかなりの割合で発生しているほか、「開かずの踏切」問題も一部で救急救命活動の支障になるなど深刻化している。国は対策の強化で、早期にこうした課題の解決に道筋をつける考えだ。

（日刊自動車新聞 2021年1月30日 第2面掲載）



## 政府、マイナンバーの活用拡大 デジタル改革関連法案を閣議決定

政府は9日、デジタル庁の新設をはじめとする「デジタル改革関連法案」を閣議決定した。マイナンバー制度の活用範囲を広げるほか、押印や書面による行政手続きの簡素化も推進することで、個人や企業への利便性の高いサービス提供につながる。自治体ごとに異なっている地方公共団体のシステム標準化も進める計画。この標準化の対象には軽自動車税も含まれており、納税情報などが同じフォーマットでデータ化されるとみられる。これにより、軽における自動車保有関係手続きのワンストップサービス（OSS）の利用促進に向けた環境整備にもつながりそうだ。

デジタル改革関連法案は日本が目指すデジタル社会の理念などを規定するデジタル社会形成基本法案など6本で構成。この一つ「デジタル社会の形成を図るための関係法律の整備に関する法律案」は59本の関係法案の改正などを束ねたものとなっており、個人情報保護法やマイナンバー法などを見直していく。政府はマイナンバーと国家資格の情報連携を進めるほか、グループ会社間での転職時に本人の同意があれば特定個人情報の提供を可

能とするなど、個人や企業の事務手続きの負担軽減も図る考えだ。

また、「地方公共団体情報システムの標準化に関する法律案」では、バラバラだった自治体の行政システムを共通の土台に乗せていく。市区町村税である軽自動車税はそれぞれの自治体ごとに処理や管理の仕方が異なっているため、軽のOSSサービス拡大におけるネックの一つとなっていた。軽自動車税の電子情報が共通となれば、現在、紙ベースで行っている継続検査におけるOSSの納税確認もデジタル化できることも期待される。将来的な新規届出への対応にも道筋が広がりそうだ。

デジタル改革関連法案づくりを主導してきた平井卓也デジタル改革担当相は閣議後に記者会見し、「デジタルによる利便性の向上を国民に実感してもらうべく法案の成立に向け、しっかりと対応していく」と早期成立に取り組む考えを述べた。その上で、9月1日の創設を目指すデジタル庁の「本格的なスタートまで休む暇はない」として、準備作業を急ぐ方針も示した。

（日刊自動車新聞 2021年2月10日 第2面掲載）

## 国交省、第2次交通政策基本計画概要案 2023年に「空飛ぶクルマ」実用化へ

国土交通省は、自動車をはじめとする交通分野の中期的な政策指針となる「第2次交通政策基本計画」の概要案をまとめた。2023年に「空飛ぶクルマ」の実用化を目指すなど技術革新を推進する。25年度までに交通分野の行政手続きを原則オンライン化するなどデジタル化の加速にも力を入れる。概要案はこのほど開いた交通政策審議会の交通体系分科会計画部会に提示した。3月末をめどに開く次回の会合で、重要業績評価指標（KPI）など数値目標を含めた詳細を詰め、計画原案を取りまとめる見通し。国交省では必要な手続きを経て、今春の閣議決定を目指す考えだ。

14年度にスタートした現行の第1次計画は20年度が最終年となっており、国交省ではかねてから次期計画の策定作業を進めてきた。現在検討を進めている第2次計画では進化の速度が速まっている自動運転などの新たな技術への対応を進める。同時に、少子高齢化や輸送の担い手不足などにより、事業環境が厳しくなっている地方の公共交通機関や物流事業者など慢性化している課題の解決にも継続して力を入れていく。こうした事業者に対し、「競争から協調への転換」につながる施策を導入していく方針で、地域住民の日常生活に必須

な輸送サービスの維持につなげる。

今後新たに取り組む政策では、地域公共交通において「サブスクリプション（定額利用）」に代表される多様なサービス提供を可能とするための制度づくりも盛り込まれる見通し。小型電動車など新たなモビリティの本格的な普及に向け、街づくりと一体になったシステムのあり方も検討していく。デジタル技術の活用で得られたデータも生かしつつ、交通ソフトインフラの海外展開も目指す。さらに、50年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロ化するという新たな政府目標の実現に向け、ウエートが重い運輸部門における抜本的な脱炭素化につながるような政策も加える。

「安全運転サポート車（サポカー）」の性能向上や一層の普及など、安全や安心につながる交通環境も実現させる。さらに、交通分野にも大きな影響をもたらしている新型コロナウイルス感染症に対応し、今後予測される社会や人々の行動の変容などにも対応できる政策の方向性も取り入れていく。国交省では次期計画の確実な政策実行により、強靱かつ高度な「次世代型の交通システム」の転換につなげる狙いだ。

（日刊自動車新聞 2021年2月12日 第2面掲載）

## ニューカー&テクノロジー

# 日産 ルークス 三菱 eKスペース／ eKクロス スペース



日産 ルークス



三菱 eKクロス スペース

### 仕様データ

#### 日産 ルークス

車種グレード：ハイウェイスター Gターボ プロパイロットエディション  
(FF オプションなどの装着により、数値は異なることがあります)

長×幅×高：3,395mm×1,475mm×1,780mm

ホイールベース：2,495mm

車両重量：1,000kg

乗車定員：4名

タイヤ：165/55R15

WLTCモード燃費：18.8km/ℓ

販売価格：1,932,700円（消費税込み）

#### 三菱 eKクロス スペース

車種グレード：T(FF オプションなどの装着により、数値は異なることがあります)

長×幅×高：3,395mm×1,475mm×1,780mm

ホイールベース：2,495mm

車両重量：970kg

乗車定員：4名

タイヤ：165/55R15

WLTCモード燃費：18.8km/ℓ

販売価格：1,859,000円（消費税込み）

日産自動車と三菱自動車は軽スーパーハイトワゴンを全面改良し、発売した。プラットフォームを刷新して使い勝手の良いパッケージに仕上げるとともに、パワートレーンを見直し、走行性能を引き上げた。日産が得意とする先進安全装備を両社のモデルに搭載し、競合モデルとの差別化を図る。ターゲットはホンダ「N-BOX」だ。

新たに投入するのは日産「ルークス」と三菱自「eKスペース／eKクロス スペース」。三菱自を中心に開発した従来モデルと異なり、日産が企画、開発、三菱自が生産を担当する。

打倒N-BOXに向けた特長は、室内空間の広さや使い勝手の良さだ。新型ではデイズやeKワゴンのプラットフォームを採用し、ホイールベースを従来モデルと比べて65ミリメートル延長。これにより、ひざ周りの空間を795ミリメートルに拡大するとともに、後席の室内高は1400ミリメートルとN-BOXと同等の水準に高めた。荷室も床面の長さを675ミリメートルとし、48リットルのスーツケースを4個積載できるスペースを確保。乗員スペースとトランク容量を両立した。

主要顧客層となるファミリー層のためにスライ

ドドア開口幅はN-BOXを上回る650ミリメートルに広げた。片足を車体の下にかざすだけで自動開閉する「ハンズフリーオートスライドドア」を搭載し、子供を抱いたまま乗り降りする際の負担を軽減する工夫もセールスポイントに打ち出す。

旧型の自然吸気モデルで課題だった走行性能も改善した。エンジンはデイズ、eKワゴンに採用するBR06エンジンをスーパーハイト用にセッティングして搭載。最高出力を38キロワット／6400rpm、最大トルクを60N・mに向上した。これに2.0キロワット／1200rpm、40N・m／100rpmの駆動用モーターとCVT（無段変速機）を組み合わせる。

先進運転支援技術はデイズ、eKワゴンに搭載したシステムからグレードアップした「プロパイロット」（三菱自はマイパイロット）を搭載した。カメラ、ソナーに加え、ミリ波レーダーを使用することにより、2台前の車両を検知し、早い段階でドライバーに警報で危険な状況を知らせる前方衝突予測警報機能を軽自動車として初搭載した。また、ミリ波レーダーの搭載により、衝突被害軽減ブレーキの夜間検知性能も高めた。

## ニューカー&テクノロジー

# ホンダ アコード

### 仕様データ

車種グレード：EX（FF）  
長×幅×高：4,900mm×1,860mm×1,450mm  
ホイールベース：2,830mm  
車両重量：1,560kg  
乗車定員：5名  
タイヤ：235/45R18 94W  
WLTCモード燃費：22.8km/ℓ  
販売価格：4,650,000円（消費税込み）



ホンダは「アコード」を全面改良して発売した。10代目となる新型車は、2017年秋の北米での発売を皮切りとしてグローバルに展開し、満を持して日本市場に投入した。新型プラットフォームを採用し、走行性能や居住空間の質を高めるとともに、クーペ調のデザインを取り入れ、旧型モデルのイメージを刷新した。世界的にSUV人気が高まる一方で、セダンを購入する新規客が減少し、アコードの顧客層は高齢化が進んでいた。コンセプトを大幅に見直したことを生かし、顧客の若返りを図る。

新型アコードが特徴として打ち出したのが走行性能の高さだ。重心高を15ミリメートル低くするとともに、ロール慣性モーメントを7.2%、ヨー慣性モーメントを1.7%それぞれ小さくした専用プラットフォームを採用。プラットフォーム全体の重量も50キログラム軽量化した。

また、ボディーには、590メガパスカル以上の高張力鋼板を全体の約49%に使用したほか、構造用接着剤を活用。これにより、曲げ剛性を24%、ねじり剛性を32%高めつつ、軽量化を実

現した。

プラットフォームの刷新により、デザインイメージも大きく変わった。全長は旧型よりも短いものの、ホイールベースは55ミリメートル長い2830ミリメートルに延長。旧型と比べてAピラーを約100ミリメートル後方に移動するとともに全高を15ミリメートル下げ、ロングノーズなクーペフォルムに仕上げた。重心を低く見せることで走行性能の高さを表現している。

車内空間の快適性や利便性も高めた。ホイールベースの延長などにより、後席の膝まわりの空間を50ミリメートル、足元の広さを70ミリメートル拡大。ボディー骨格の見直しに加え、マルチリンク式リアサスペンションを採用するなどし、トランクの容量はゴルフバッグを4つ収納できる573リットル（旧型比149リットル増）を確保した。

パワートレインは2モーター式ハイブリッドシステムの「e：HEV」。インテリジェントパワーユニットを32%、パワーコントロールユニットを15%小型化した。

## 2020年度後期中古自動車査定士技能検定合格者数

地区	都道府県	小型車	大型車	地区	都道府県	小型車	大型車
北海道	札幌	196	7	近畿	滋賀	92	
	旭川	32	1		京都	126	
	函館	13			大阪	358	7
	帯広	17			兵庫	209	
	北見	20			奈良	53	
	釧路	9	1		和歌山	63	
	小計	287	9		小計	901	7
東北	青森	50		中国	鳥取	40	
	岩手	49			島根	38	
	宮城	163	1		岡山	129	
	福島	126			広島	208	
	秋田	40	9		山口	71	
	山形	77	10		小計	486	0
	小計	505	20		四国	徳島	46
関東	新潟	154	5	香川		47	
	長野	88	3	愛媛		64	
	茨城	165	7	高知		31	
	栃木	96		小計	188	1	
	群馬	118		九州	福岡	339	
	埼玉	257	7		佐賀	92	
	千葉	271	3		長崎	70	
	東京	676	2		熊本	115	
	神奈川	421	1		大分	67	
	山梨	49			宮崎	49	
小計	2,295	28	鹿児島		85	1	
中部	富山	59			沖縄	61	2
	石川	83	1		小計	878	3
	福井	49			合計	6,596	74
	岐阜	133					
	静岡	217					
	愛知	420	5				
	三重	95					
小計	1,056	6					