



EUインサイト

2017年11月号

欧州の電気自動車事情

千葉銀行ロンドン支店

欧州では毎年長い休暇を取り夏のバカンスを楽しむ人も多く、まさに「ワークライフバランス」のお手本のような国が多いと言えます。一方、英国で生活していると、配達やアポイントの遅延は日常茶飯事、閉店間際の店舗入店を拒否されることも多いなど当地の人々にとっては当たり前でも、日本人である我々には耐え難いことも多々あります。現在、日本でも「ワークライフバランスの充実」が唱えられていますが、同時に従来のサービスや利便性が維持されるよう、みんなで知恵を絞っていく必要があります。

さて今回は、「欧州の電気自動車（EV）事情」についてお伝えします。

1. はじめに

世界を揺るがした自動車大手フォルクスワーゲンのディーゼル車排ガス不正問題が発覚してから早2年が経ちました。不正対象となった車輦は1,000万台以上にのぼり、多額の費用負担や信用回復に向けた活動を余儀なくされました。また、この不正疑惑は同業他社へも向けられ、今なお完全に払拭されるには至っていないのが現状です。

その一方で、近年急速に普及の機運が高まっているのが電気自動車（Electric Vehicle、以下、EV）です。不正問題が発覚する前は、ガソリン車よりも燃費がよく二酸化炭素の排出量の少ないディーゼル車は欧州自動車業界における環境対策の中心にありましたが、現在、そのような見方をする関係者はおらず、反対に本格的な普及はもう少し先の未来であろうと見られていたEVが急速に注目されてきました。

欧州の環境自動車市場の主役は、このまま信用を失ったディーゼル車からEVに一気に変化するのでしょうか。今回のEUインサイトは、欧州におけるEV市場動向についてお伝えします。

2. EV導入推移

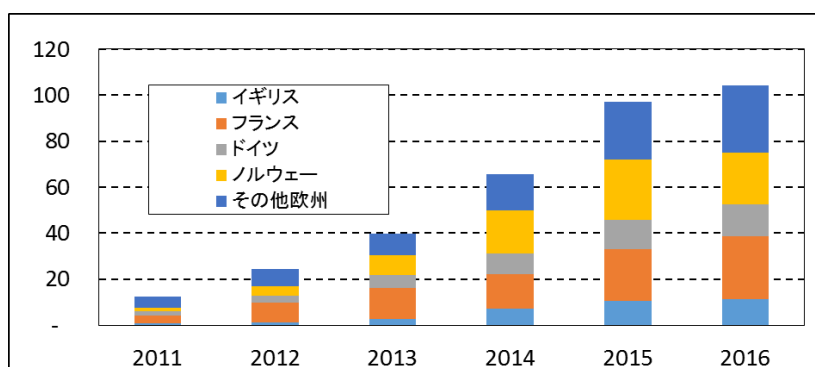
2017年9月14日から24日まで独フランクフルトで開催されたモーターショーでは、「自動運転技術」と「EV」が各社のテーマとして目立ちました。特に独メーカー勢のEVシフトは顕著で、前述のフォルクスワーゲンはEVの普及に向けた計画「ロードマップE」を発表しました。同計画では、2025年までにEVを50車種、プラグインハイブリッド車（PHV）を30車種投入することを掲げ、さらに2030年までには当社の製品ラインナップ300車種全てにEVを投入する方針です。またBMWは2025年までにグループ全体で12車種のEVと多数のPHVを、ダイムラーも50以上の車種をEVまたはPHVを導入することを発表しています。

EVの歴史は意外に古く、ガソリン自動車が生産される前の19世紀前半には最初のEVが生産していました。その後19世紀後半に実用的なEVが開発され、ガソリン車の技術が未熟であった当時は、自動車市場の主役となった時期もありました。しかし、1908年に米フォードが「T型フォード」を発売したことをきっかけにガソリン車が爆発的に普及し、EVは市場から姿を消していきました。

再びEVをはじめとする低公害車が脚光を浴びるのは1990年代であり、その後の原油価格の高騰や環境問題への世界的な取組みもあり、足元ではEVの市場地位が高まりつつあります。

下表は欧州におけるEV販売台数の推移ですが、2013年頃から伸びが加速しています。欧州各国の政府はEVの推進を後押ししており、フランス政府が今年7月にガソリン車とディーゼル車の販売を2040年までに禁止することを発表した他、同月にはイギリスも追随しました。このような動きは今後も欧州各国で広がる見込みであることから、EVの販売台数は今後加速度的に伸びていくことが予想されます。

【欧州におけるEV（乗用車+商用車）販売台数の推移（単位：千台）】



出典：European Alternative Fuels Observatory

3. 欧州各国の取組み状況、今後の課題

(1) 欧州各国の推進状況

現在、欧州でEV推進に積極的な国は先に挙げたイギリスやフランスですが、自動車大国であるドイツは導入台数が伸びていません。この背景には、ドイツが自動車部品メーカーを国内に数多く抱えていることがあるようです。

EVは化石燃料車と比べ、車輻を構成する部品、特にエンジン周りの部品が激減します。そのため、化石燃料車からEVへの転換が急速に進むと、部品メーカーはその影響を受ける可能性があるため、独メルケル首相はEV推進の重要性を認めつつ、ディーゼル車とEVへの投資を同時に進める「二正面作戦」が必要と述べています。

一方、欧州の中で隠れたEV大国なのが北欧ノルウェーです。新車販売の4割をEVが占めるノルウェーでは、政府が手厚い補助を行っており、購入時の税金や毎年の道路使用税の他、高速道路利用料金や公共駐車場の利用料金が免除されます。加えて、市内には数多くの無料充電スタンドも備え付けられています。このような政府支援の結果、2016年のノルウェーにおけるEV販売台数は、国内人口が欧州全体の1%に満たないにも関わらず、欧州全体のEV販売台数の約3割に達しました。

ノルウェー政府がここまで強くEVを推進できたのは、国内電力の殆どを水力等の再生可能エネルギーで賄えていること、ドイツのように国内に有力な自動車産業（特に部品）がないことが背景にあると考えられます（一方で、この推進のための政府予算が、ノルウェー

が保有する北海油田から産出された石油販売によって生み出されたことは、関係者の間では多少の皮肉をもって受け止められています）。

（２）イギリス国内における取組み

2040 年までにガソリン車およびディーゼル車の販売を禁止する方針を発表したイギリス国内では、国に先駆けて地方自治体が導入を推進する動きも見られます。

ロンドン北西に位置する「大学の街」として有名なオックスフォード市は、ガソリン車・ディーゼル車の市内への乗り入れを禁止し、世界初の「排気ゼロ」の街を目指すことを発表しました。まずは 2020 年までに市内中心部を走る 6 つの大通りから禁止し、その後は順次適用範囲を広げ、2035 年には中心部全域が排気ゼロとなる計画であり、市内から排出される二酸化炭素は現在の約 4 分の 1 まで削減される見通しです。

また、首都ロンドンでは兼ねてから渋滞緩和を目的として特定の時間に市内中心部に入る車に対し渋滞税（コンジェスチョン・チャージ）が課せられていましたが、今年 10 月には市内の大气汚染の改善に向け、EU の排ガス基準「ユーロ 4」に適合していないディーゼル車・ガソリン車に対し「T チャージ」と呼ばれる排出サーチャージを新たに課しました。これにより、ユーロ 4 の基準を満たさない乗用車が平日昼間にロンドン市内に車で進入した場合、1 日あたり 24 ポンド（約 3,600 円）の税金が掛かることになりました。なお、渋滞税や T チャージは、EV であれば全額免除される仕組みになっています。

設備面では、国内各地で EV 充電スタンドの設置が加速しています。現在英国内では高速道路のサービスエリアの他、ショッピングセンターや大型量販店の駐車場でも充電スタンドを見かけるようになりました。日産自動車の英国現地法人が発表したレポートによれば、2020 年には英国内充電スタンドの数がガソリンスタンドを上回る可能性があると言われ、今後も充電スタンドの設置は加速していくと思われます。現在の EV の弱点といえは走行距離の問題が第一に挙げられますが、このペースで全国各地に充電スタンドが設置されればその弱点を補うことが可能となり、EV の普及が一段と促進され、それによって増加した充電需要を賄うためのスタンド設置が加速、という好循環が生まれることとなりそうです。

【ロンドン市内の量販店に設置された EV 充電スタンド】



4. おわりに

近年急速に注目度が高まり普及に弾みがついている EV ですが、市場の更なる発展には、電池原料の安定的な確保や走行距離の更なる伸長といった技術的な課題、想定を超えて市場構造が変化した場合の雇用対策（自動車部品メーカーやガソリンスタンド等）、EV の開発や普及促進に費やす政府予算の確保等、数多くの課題が想定されます。各国が掲げる野心的な EV 普及や化石燃料車販売中止といった目標は、現時点では技術革新を前提とした予想に基づいており、計画どおり達成可能かどうかは今後の関係者の努力が欠かせないものと言えます。

世界的に拡大期に入った EV 市場において、欧州は生産者・メーカーとしての側面と、国を挙げて普及に努める消費者としての側面を有する重要エリアと考えることができます。現在欧州メーカーの自動車に乗っている人もそうでない人も、今後の技術革新や欧州各国の推進動向に注目してみてください。

【参照ウェブサイト】

- ・ European Alternative Fuels Observatory <http://www.eafo.eu/>
- ・ Nissan GB <https://newsroom.nissan-europe.com/uk/en-gb>

※ここに掲載されているデータや資料は、投資等の判断となる情報提供を目的としたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。投資等の最終決定は、ご自身のご判断でなされるようお願いいたします。また、弊行はかかる情報の正確性や妥当性については責任を負いません。

※本レポートに関するお問合わせは、千葉銀行市場営業部海外支店統括グループ（Tel:03-3270-8526、Email:kaigai_tokatsu@chibabank.co.jp）までご連絡下さい。