



2017年8月

株式会社三井住友銀行 CA本部 企業調査部  
ロンドン駐在 小川 裕介

## ディーゼル車の走行規制強化が進む欧州自動車市場

欧州では、大気汚染の深刻化に伴い、主要都市にてディーゼル車の走行規制が相次いで導入されており、これまで販売の過半を占めてきたディーゼル車の需要が急速に落ち込む可能性があります。このため、欧州完成車メーカーは、新車種投入戦略の抜本的な転換を迫られており、今後は電動車の新モデルを重点的に投入していくとみられます。

日系メーカーにとって、今回の規制強化は、欧州における事業拡大の好機といえます。ただし、欧州メーカーとの競争激化も見込まれることから、市場攻略に向けた日系メーカーの取り組みが注目されます。

### 欧州主要都市におけるディーゼル車の走行規制強化

欧州各国は、二酸化炭素の排出量削減を積極的に推進するなか、ガソリン車に比べて燃費の良い(二酸化炭素排出量の少ない)ディーゼル車に対して、税制優遇等のインセンティブを付与し、販売を後押ししてきました。この結果、ディーゼル車は、EU15 カ国合計で販売比率が50%を上回るなど、一般ユーザーに広く普及しました。

ところが、ディーゼル車から多く排出される窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)により、大気汚染が深刻化していることから、足元でパリやマドリード、シュツットガルトなど主要都市において、ディーゼル車の市内乗り入れ禁止等の走行規制が相次いで導入、または検討され

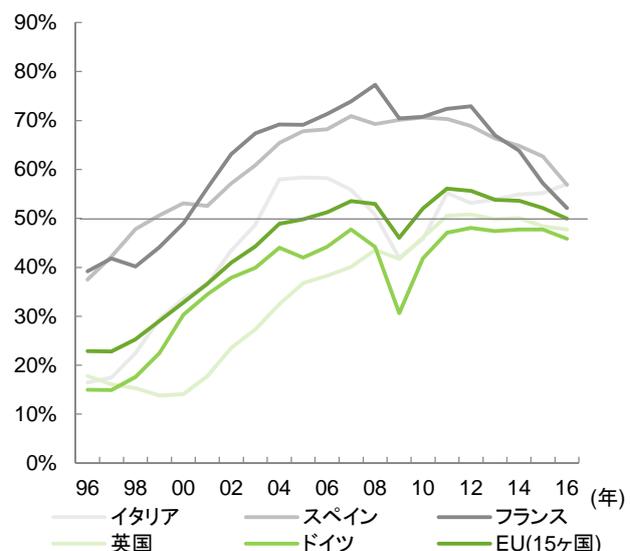
ています。また、欧州完成車メーカーによるディーゼル車の排ガス不正問題も相まって、欧州では、フランスやスペインなどの走行規制を導入した国を中心としてディーゼル車離れが進んでいる状況で、EU15 カ国におけるディーゼル車の販売比率は、2016年には50%を割り込みました(図表1)。

ディーゼル車への走行規制は今後も強化されていくとみられるほか、完成車メーカーに対する排ガス規制についても厳格化される見通しであることから、欧州におけるディーゼル車の販売比率は、今後さらに低下する可能性があります。

### 欧州完成車メーカーに求められる戦略の転換

ディーゼル車の排ガス規制がさらに強化された場合は、規制対応コストが膨ら

(図表1) 欧州ディーゼル車販売比率推移



(出所) ACEA(欧州自動車工業会)

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時時点で弊行が一般に信頼できるとされる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行で保証する性格のものではありません。また、本資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願い致します。本資料の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等することを禁じております。



むことが予想されます。また、ディーゼルエンジンの環境規制対応は技術的な限界に近づきつつあるとの声も多く、ディーゼル車を主力車種としてきた欧州完成車メーカーは、今後抜本的な戦略の転換を迫られるとみられます。

こうしたなか、欧州の大手完成車メーカーは、プラグインハイブリッド車(以下、PHEV)や電気自動車(以下、EV)等、電動車のラインナップを拡充しています。具体的には、足元で投入している PHEV に加えて、ハイブリッド車(以下、HEV) に比べて環境性能では劣るもののコストの低い 48V マイルドハイブリッド車を本格投入する見込みです。さらには、車載用二次電池の価格下落や航続距離の延伸、充電インフラの整備が進む 2020 年以降に EV の新モデルを重点的に投入していくことで、ディーゼル車の販売減少を補

っていくとみられます。

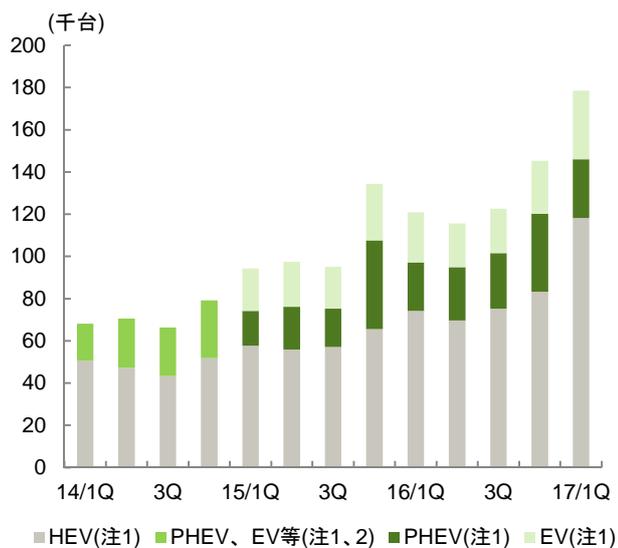
こうした各社の電動車ラインナップ拡充に加えて、各国政府の補助政策により電動車の購入価格が実質的に抑えられていることもあり、台数規模こそ小さいものの、足元ですでに電動車の販売台数が大きく増加しており、今回の相次ぐ走行規制強化をきっかけとして、かかる動きが加速する可能性があります(図表 2)。

### 日系メーカーの欧州における電動車戦略の方向性

これまで、ディーゼル車が主力となる欧州市場で苦戦を強いられてきた日系完成車メーカーにとって、今回の走行規制強化は、得意の電動車により欧州でのプレゼンスを拡大する好機といえます。もっとも、同じく電動車への取り組みを強化している欧州完成車メーカーとの競争は益々激化していくとみられることから、日系完成車メーカーには、魅力ある電動車の新モデルを重点的に投入し、ラインナップを強化していくことが求められます。

一方、日系サプライヤーにおいては、欧州での環境規制強化や、欧州完成車メーカーによる電動車の生産増に伴い、電動車関連部品を手掛ける先を中心として、今後の事業拡大が期待されます。実際、日系サプライヤーの中には、電動車の需要拡大を捕捉すべく、足元で欧州にて生産能力の増強や工場新設等に踏み切る先もみられ、今後のさらなる取り組みが注目されます。

(図表 2) 欧州電動車販売動向



(注 1) 欧州 25 ヶ国の合計。14/1Q、15/1Q についてはリトアニアを除く(影響は僅少)。

(注 2) 燃料電池車等を含む(影響は僅少)。

(出所) ACEA

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時時点で弊行が一般に信頼できるとされる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行で保証する性格のものではありません。また、本資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願い致します。本資料の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等することを禁じております。



(小川)