

2020年3月3日



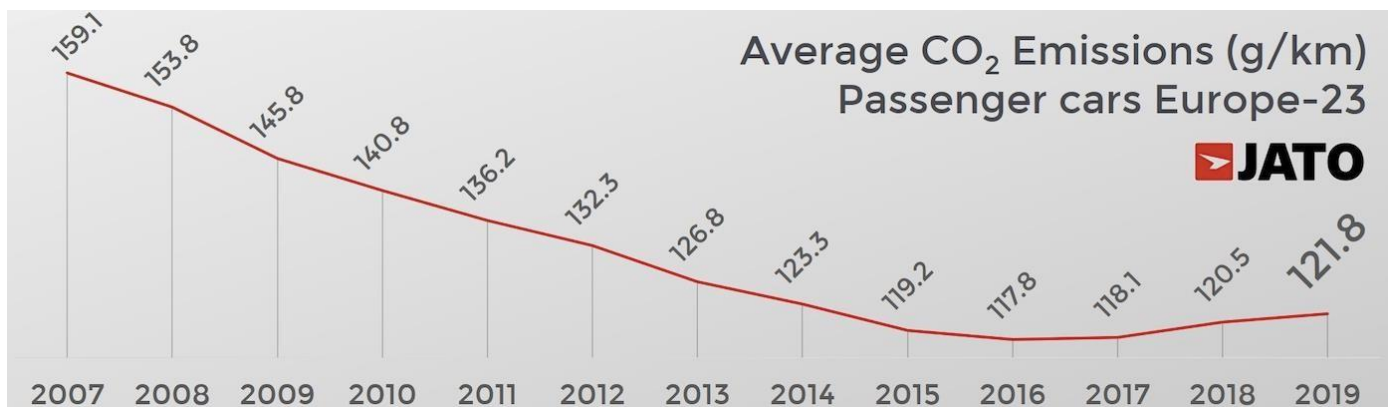
JATO Japan Limited プレスリリース

2019年欧州二酸化炭素排出量レポート

新車の二酸化炭素排出量の平均値は 欧州で 2014 年以来の最高値に

- 2019年の販売台数を加味した二酸化炭素排出量（NEDCモード）の平均値は、3年連続して上昇
- 主要な自動車メーカーの大部分で、二酸化炭素排出量が増加した
- ピュアEV（BEV）の販売割合はまだまだ限定的で、排出ガス増加傾向を打ち消すには至っていない

自動車業界は、今年も数多くの大きな挑戦と向き合っている。2019年は、欧州自動車市場が控えめな成長を記録しただけでなく、二酸化炭素排出量の増加傾向も継続した年であった。新しい規制は、排出量を削減するために計画されたにもかかわらず、である。



昨年、欧州市場の販売台数を加味した二酸化炭素排出量の平均値は、2014年以来の最も高い水準となった。JATO Dynamicsのデータによれば、欧州23カ国の平均値は、NEDC（新欧州ドライビングサイクル）モードで121.8 g/kmとなっており、3年連続して上昇している。JATOのグローバルアナリストであるFelipe Munozは「予想された通り、ディーゼル車の販売台数減と、SUVの販売台数増が二酸化炭素排出量に影響を与えた。中期的には、この傾向に変化があるものとは期待できない。この結果は、目標とする排出量を達成するために、業界が電気自動車（ピュアEV）をもっと速いペースで導入する必要があるということ、より強く表しているのだ」と述べた。

昨年の平均値は 2018 年比で 1.3 g/km 増であったが、実際のところ、2017 年から 2018 年にかけて 2.4 g/km 増であったことと比較すれば減少している。電気自動車（BEV）モデルが増えていることは、排出量削減に良い影響を与えているにもかかわらず、消費者のディーゼル車離れが悪影響を残し、打ち消すことはできなかった。Munoz は「電動車の平均排出量は 63.2 g/km であり、ディーゼル車やガソリン車のほぼ半分となっている。問題は、ピュア EV が販売台数に占める割合はたったの 6%しかなく、排出水準に良い影響を与えるためにはまだ十分でないということだ」と続ける。

JATO Average CO₂ emissions (g/km) under NEDC (Volume weighted)

Market	2019	2018	Δ 19 vs 18	% of regs under NEDC
Netherlands	100.1	106.0	-5.9	99%
France	111.1	112.0	-0.9	97%
Ireland	113.7	113.1	+0.6	98%
Greece	116.0	111.4	+4.6	99%
Croatia	118.3	114.7	+3.6	99%
Italy	118.4	115.3	+3.0	98%
Sweden	118.4	122.0	-3.6	97%
Spain	120.6	118.6	+2.0	100%
Belgium	121.0	119.3	+1.7	100%
Slovenia	122.6	120.0	+2.6	98%
Romania	124.0	121.3	+2.7	100%
Austria	124.8	123.4	+1.4	98%
Czech Rep.	126.9	125.6	+1.3	97%
UK	127.4	125.1	+2.3	97%
Hungary	128.7	125.9	+2.7	95%
Slovakia	129.7	127.1	+2.7	88%
Germany	129.9	129.1	+0.8	98%
Poland	131.4	128.3	+3.1	81%
EU-18	122.2	121.0	+1.1	97%
Portugal	83.2	105.4	-22.2	12%
Finland	115.6	118.4	-2.8	17%
Denmark	107.8	111.0	-3.2	30%
EU-21	122.0	120.6	+1.4	94%
Norway	60.3	72.4	-12.0	97%
Switzerland	137.7	137.3	+0.4	98%
Europe-23	121.8	120.5	+1.3	94%

さらには、欧州の主要 5 カ国の内 4 カ国で、2018 年比で平均値上昇を記録している。ドイツ、イギリス、イタリア、スペインで上昇しており、ドイツの 0.8 g/km 増に始まり、イタリアに至っては 3.0 g/km 増となった。ディーゼル燃料の利用に関する考え方や規制に変化があったことにより、意図せぬ結果として、より二酸化炭素排出量の多い車を運転するようになってしまったことが、ある程度は影響しているだろう。フランスのみが唯一、2018 年の 112.0 g/km から、111.1 g/km へと改善を見せた国である。ただし、2016 年、2017 年の数値からは悪化してしまっているが。

ピュア EV (BEV) は、フランスで 2% のマーケットシェアを握っており、欧州主要 5 カ国の中では最も高い割合である。そのためフランスは、いかに電気自動車によって排出水準に顕著な影響を与えることができるか、という点において他国に先陣を切っている。もっとも、ディーゼル車やガソリン車の普及具合から見れば遅れているが。フランスは、ルノー・ゾエ (Zoe) のように、より手に入れやすい価格帯の車両を導入することで市場拡大に成功した (近いうちには、プジョー e-208 の登場も予定されている)。Munoz は「ドイツ勢も、イタリア勢も、サブコンパクト・セグメントへピュア EV を導入していない。もし導入されれば、消費者動向に大きな違いを生むことだろう」と述べた。

その他、排出水準に大きな改善が見られた国は、スウェーデンとオランダである。特にオランダは、前年より 5.9 g/km 減らし、欧州連合の中で最も排出量が少ない国となった*1。改善の理由は、ピュア EV の販売台数がディーゼル車に対して増えたことである。2018 年は、オランダで販売される電気自動車 1 台に対し、ディーゼル車は 2.3 台であったが、その 1 年後には、ディーゼル車 1 台あたり、電気自動車が 1.9 台と逆転した。

*1 ここでは、NEDC モードでない WLTP (乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法) モードでデータを発表しているデンマーク、ポルトガル、フィンランドは比較できないことから、除外されている

欧州で販売台数の多い上位 20 メーカーの中でも、二酸化炭素排出量の平均値が一番少ないのはトヨタである。それに加え、2018 年比で最も排出量を減らしているのもトヨタで、平均値で 2.3 g/km 減を記録した。この成功には、2019 年に同メーカー販売の 60% を占めた、ハイブリッドモデルの人気によるところが大きい。Munoz は「電気自動車を投入していないにも関わらず、欧州メーカーよりも良い結果を残していることを考えると、トヨタはとりわけ適切な成功例である。欧州勢は、電動化計画で目指しているだけのモデル数を、いまだに提供できていない」と述べた。

Top 20 best-selling
brands ranked by
average CO₂ emissions
(Volume weighted)
EU-18



	Make	2019 g/km	2018 g/km	Δ 19 vs 18 g/km	Position 2018
1	TOYOTA	97.5	99.8	-2.3	1
2	CITROEN	106.4	108.1	-1.7	3
3	PEUGEOT	108.2	107.9	+0.3	2
4	RENAULT	113.3	110.0	+3.4	4
5	NISSAN	115.4	114.0	+1.4	5
6	SKODA	118.1	116.2	+1.9	7
7	SEAT	118.1	116.7	+1.4	8
8	SUZUKI	120.6	114.3	+6.3	6
9	VOLKSWAGEN	121.2	119.2	+2.0	9
10	KIA	121.8	121.6	+0.2	12
11	FIAT	123.7	119.6	+4.1	10
12	OPEL/VHALL	124.9	126.0	-1.1	15
13	DACIA	125.6	120.9	+4.7	11
14	HYUNDAI	126.5	124.5	+2.0	14
15	FORD	128.5	123.6	+4.9	13
16	BMW	129.0	130.2	-1.3	17
17	AUDI	130.3	127.7	+2.6	16
18	VOLVO	133.8	132.6	+1.2	18
19	MAZDA	135.4	135.2	+0.2	19
20	MERCEDES	140.9	139.6	+1.3	20

グループ別のランキングで見ても、テスラを除けばトヨタが首位である。レクサスブランドも合わせて、2019年の二酸化炭素排出量の平均値は99.0 g/kmであり、その次に位置するグループPSAよりも14.3 g/km少ない。市場全体の平均値である121.8 g/kmよりも少ない値となったのは、ニッサングループ、ルノーグループ、三菱、スズキである。欧州最大のメーカーであるフォルクスワーゲングループは、123.6 g/kmであった。

シトロエンの結果も特筆すべきものである。二酸化炭素排出量の平均値が2番目に少ない結果となっただけでなく、前年からの削減量でも2位となった。しかしながら、トヨタとは対照的に、電動化によるものではなく、ガソリンエンジンの効率改善によるものである。事実、コンパクトSUVモデルのC5エアクロスが投入されて増えた排出量は、C3（5.1 g/km減）、C3エアクロス（4.7 g/km減）、C1（4.5 g/km減）のガソリンエンジンが改良されたことによってかき消された。

昨年、欧州市場での販売台数を増やし、利益を生み出すという意味において、SUVは最高の成長の原動力であった。その流行と、昔から人気のあるボディタイプと共有している開発コストのおかげもあり、多くの自動車メーカーが売上高を増やし、利益率を上昇させることに成功している。しかしながら、SUV人気が二酸化炭素排出量に悪い影響を与えており、特にセグメント別で比較したときには顕著となった。

SUVの二酸化炭素排出量の平均値は131.5 g/kmであり、これはシティーカー（107.7 g/km）、サブコンパクトカー（109.2 g/km）、コンパクトカー（115.3 g/km）、ミッドサイズカー（117.9 g/km）、エグゼクティブカー（131 g/km）よりも多かった。これに加えて、SUVは、欧州18カ国の市場全体の38%を占めている。Munozは「SUVセグメントへは、早急に電動化モデルを増やす必要がある。これまでのところ、電動車の選択肢は、ハッチバックやセダンが多く、SUVにはごく限られた数しかない。もし今後もSUVの人気を継続させつつ、排出量による処罰を避けたいのであれば、電動化は必須である」と強調した。

本件に対するお問い合わせは下記までお願いします。

JATO Japan Limited

113-0024 東京都文京区西片 2-22-21 本郷 MKビル 2F

Web: www.jato.com/japan/

Tel: 03-6801-9551

Email: japan.marketing@jato.com