

一般調査報告書

フランスにおける次世代自動車市場動向

日本では既に御馴染のハイブリッド車（以下「HV」と記載）や電気自動車（以下「EV」と記載）等の、いわゆる次世代自動車ですが、現在は保有台数が既に200万台を超え、その普及率もかなり増加しています。国内の報道では、今年に入って他のメーカーも参入し、国内の次世代自動車のブランドも現在は30種類を超えていることから、今後も更なる普及が見込まれます。

一方、パリの市街地においては、トヨタ・プリウスや、市内のオートリブ（EVによるカーシェアリング）のほかは、ルノーのTWIZY（超小型電気自動車）を除き、あまり見かけることはありません。これまではアイドリングストップ機能の付いたディーゼル車が主流ではないか感じていました。

しかし、最近ではフランスにおいてもHVやEVのラインナップが増えてきており、次世代自動車市場が増大する兆しが見られます。今回は、フランスでの次世代自動車について、統計データや行政政策からのマーケットの動向を報告いたします。

<HVの上半期販売実績>

2013年上半期におけるフランスでのHV販売台数は23,058台に達しており、前年同期比並みとなっています。車種別トップはトヨタ・ヤリス（日本名「ヴィッツ」）で、上半期に6,233台が販売されました。トヨタによるハイブリッド車の販売台数の半数以上を占めるヒットブランドです。ヤリスはフランスの北東部にあるヴァランシエンヌ工場において生産されており、昨年からは北米への輸出が開始されたところです。ヤリスの販売台数は現在HVタイプが最も多く、次にガソリン車、ディーゼル車の順となっています。



(上)トヨタ・ヤリス(下)プジョー3008

次に、プジョーのHVが5,704台で第二位となっています。最近日本でも販売が好調な3008というモデルについては、ディーゼル燃料のHVが生産されており、その売れ行きも3,244台と好調です。

皆さんも御存知のとおり、欧州においては自動車におけるディーゼル車の比率が高いのですが、ガソリン車に比べ燃料費が安価なディーゼル車のHVは量産車としてはプジョーの3008モデルが世界初となっています。

<EVの上半期販売実績>

フランスにおける2013年上半期のEVの販売台数は7,572台に達し、前年同期比で約50%もの増加となりました。これは日本における今年上半期の販売台数を超えています。

車種別トップは今年3月に発売されたルノー・ゾエで、3,592台が販売されました。また、商用車のカンゲーのEVの売れ行きも好調であり、2,059台が販売されました。これらでEV販売台数の75%を占めています。

なお、ルノーは7月までに欧州全体でゾエを約6千台販売しました。同社のEVの欧州マーケットにおけるシェアは61%であり、フランスだけでなく、ドイツ、イタリアでもシェアを伸ばしています。

一方、アライアンスパートナーである日産のリーフの上半期の販売実績は533台となっており、EV販売台数としては第3位となりますが、EVのマーケットシェアは7%に留まっているところです。

なお、以前報告したルノーの超小型電気自動車「Twizy」ですが、今年上半期では311台が販売され、EVマーケットでは第4位となっています。Twizyは都市部でかなり見かけるようになりましたが、パリ以外の地方においてはまだまだ見かけることは少なく、あまり販売が伸びていないのではないかと思います。



ルノー・ゾエ(上)と
ルノー・カンゲー(下)

<行政による次世代自動車普及策>

今年上半期のEV販売台数は激増しましたが、その理由の一つとして、政府による助成金制度の拡大を待っていた顧客による急激な購入が挙げられます。以前からEV普及策としての助成金制度はありましたが、政府は昨年7月、EV購入の助成金を5千ユーロから7千ユーロに増額しました。なお、HVの場合は4千ユーロ、PHVの場合は5千ユーロの助成が受けられます。

また、政府の助成金に加え、多くの自治体（州や市共同体）も更なる助成を設定していますが、それらは中小企業による商用EVの購入が対象となっています。更に、各自治体ではカルト・グリーズと呼ばれる自動車の登録証の手数料を無料もしくは半額にする施策をとっています。

これらの施策の導入により、2013年上半期における助成対象の車種の販売は前年同期比で45%も増加しました。その一方、助成対象でない車種の販売実績は45%も減少してしまいました。

日本におけるエコカー関係の助成制度は、助成総額が決まっており、以前日本で応募が殺到した結果、予定の期限前に打ち切られるということがあったと思います。フランスにおいては、その制度の申請が殺到した結果、1年間だけで3,500万ユーロが赤字となってしまうました。制度開始からの延べ赤字額は既に15億ユーロに達しているため、助成制度の維持に疑問の声もあるようです。

<EV インフラ整備について>

EV 普及に必要な問題点として、航続距離と充電時間、充電方式が指摘されていますが、フランスにおいても、同様の指摘がされています。

ルノー社の正式コメントでは、ゾエの航続距離は 210km となっていますが、欧州における冬期の最悪な状況下においては 97km 程度が妥当とも発表されています。また、急速チャージャーを使用した充電は 30 分とのことですが、家庭での充電においては、専用のプラグが必要であり、家庭用充電設備も相当のコストが必要となっています。

ルノー社はフランス高速道路のサービスエリア等に、少なくとも 5 基の急速充電設備を新設し、今年までに 738 箇所を整備するとしています。EV メーカー側からは、より一層の充電インフラの整備が急務であり、行政によるインフラの更なる展開を期待するとの声が挙げられています。

これに対し、現政権は現在国内に 5 千箇所（うちカーシェアリングの充電設備 4 千箇所）ある充電インフラを今年中に 8 千箇所にするとして発表しました。ただ急速充電設備は 1 基につき約 4 万ユーロが必要であり、相当の高コストであることから、地方自治体と連携しながら設備設置事業のオペレーター（事業実施者）を選任したいとしており、現在これらの検討が行われているところです。

<次世代自動車市場の今後の動向と問題点>

次世代自動車市場の今後の動向についてですが、次世代自動車は 2011 年に自動車の世界生産の 1.7% を占めており、2016 年には 5%、2020 年には 6.3% と上昇傾向と予測されています。

しかし、ルノー・日産アライアンスは、2020 年に EV だけで 10% のシェアとなると予想していたのに反し、その普及率は予測を大きく下回りました。このことから、EV を重視してきたルノー・日産アライアンスも昨年に HV 部門に参入することを発表しています。このことから、HV 車のラインナップは今後も増加し、欧州における更なる普及が見込まれています。

また、EV においても、VW 社の e-Up が 7 月 12 日に発売されたことや、BMW 社の i3 も 29 日に発売されたことにより、米国製 EV とともに、順次そのラインナップが増えていくものと思われます。

しかし、EV については、欧州特有の問題点が存在しています。それは「充電方式」です。世界全体でも充電方式の「チャデモ方式（日本が採用）」と「コンボ方式（米国で開発中）」の採用の是非が問題となっていますが、大陸が地続きであり、国境での検問もなく自由に通行ができる EU 圏内において、EV 充電方式の統一は必須条件となります。

しかし、EU 圏内では自動車メーカー各社がそれぞれ独自の充電方式を採用している状況であり、ルノーも BMW、VW もそれぞれ独自のプラグが必要です。前述したように、フランス政府は国内において急速充電設備を整備すると発表していますが、この問題は単



BMW・i3(上)と
VW・e-Up(下)

なる国内問題ではなく、EU において解決すべき問題であるとして、現在は欧州委員会において検討が進められている状況です。

日本の次世代自動車の開発に後塵を拝していた欧州においても、最近では続々と HV や EV の販売が開始され、次世代自動車の販売も増加してきました。今後は日本・米国の次世代自動車と併せ、更なるマーケットの増加が見込まれます。

但し、その普及のための充電設備等のインフラ整備については、欧州特有の問題があることが判明しました。CO2 削減という環境問題につながる EV 普及のため、欧州圏全体での統一した充電方式が望まれますが、各国において各自方式による整備が進められている段階であり、特にフランスにおいては、既にオートリブ等の EV カーシェアリングシステムも構築されていることから、早期の解決はかなり困難ではないかと思われました。

他方、フランスにおいては更なる次世代自動車の開発も進められており、燃料電池車のほか、PSA (プジョー・シトロエン) においては、現在ハイブリッド・エアーシステム (ガソリンと圧縮空気のハイブリット) を 2016 年の実用化に向けて開発中であり、コンセプトカーが自動車ショーで展示されたところです。今後は、このような次世代自動車の開発状況についても注視していきたいと思えます。

パリ産業情報センターとしては、県の重点産業である次世代自動車産業を集中的に着目して、これからもこの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。