

平成 20 年 10 月 10 日  
パリ産業情報センター  
駐在員 社本 朗

## 一般調査報告書

### 欧州・フランス自動車産業の最近の動向

ヨーロッパ自動車産業協会(ACEA)が7月24日と9月18日に発表した調査によると、ヨーロッパでの乗用車生産は2008年第一四半期において0.5%増(前年比)と安定したものであった。

しかしヨーロッパにおける新車登録台数は、2008年1~6月を通して、2.0%減(前年比)となった。増加するインフレーションとガソリンの価格上昇が大きな影響を与えたと考えられる。

一方、ディーゼル車の需要は安定しており、2008年上半期(1~6月)に新車登録された車の53.1%を占めている。

二酸化炭素ガスの排出量に敏感なヨーロッパの中でフランスでは2007年12月から環境プロジェクトの一環として、新車を購入する際に、新車の二酸化炭素ガスの排出量に応じてボーナスあるいはペナルティを与える制度を始めた。

#### <ヨーロッパにおける自動車生産状況>

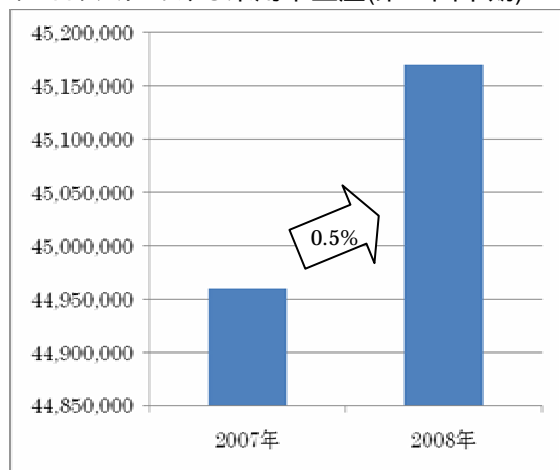
2008年第1四半期における自動車(車、バン、トラック、バス)生産は1.2%増(前年比)となった。

この期間に、車、バン、トラックなどすべてのカテゴリー車の合計で、5,223,812台の自動車が増大EU(27カ国)にて生産された。

全自動車生産量の86%を占めている乗用車の生産台数は0.5%増(前年比)を記録した。またトラックは、ヨーロッパ市場の需要増加に後押しされて、12%増(前年比)という著しい成長が見られた。

軽商用自動車及びバスはそれぞれ4%、2%増(前年比)となった。

ヨーロッパにおける乗用車生産(第一四半期)



### <ヨーロッパにおける新車登録状況>

全体的に困難な経済状況を反映し、ヨーロッパの新車登録数は 2008 年上半期に 2.0 %減少(前年度比)した。

増加するインフレと今年前半の右肩上がりの燃料価格上昇が、新規登録に影響を及ぼす主な原因となっている。

今年前半 6 ヶ月において、ヨーロッパの新車登録数は 8,344,117 台であり、そのうち 93%が西ヨーロッパにおけるものである。

一方、ブルガリアなど EU 新加盟国においては、今年上半期は 6.9%の成長をみせている。

商用車の新規登録については、今年 1-5 月の 5 ヶ月間において 1.3%増加(前年度比)している。またトラック(8.7%増) とバス (22.4%増)の需要は成長を示しているが、軽商用車は減少状況(0.4%減)にある。

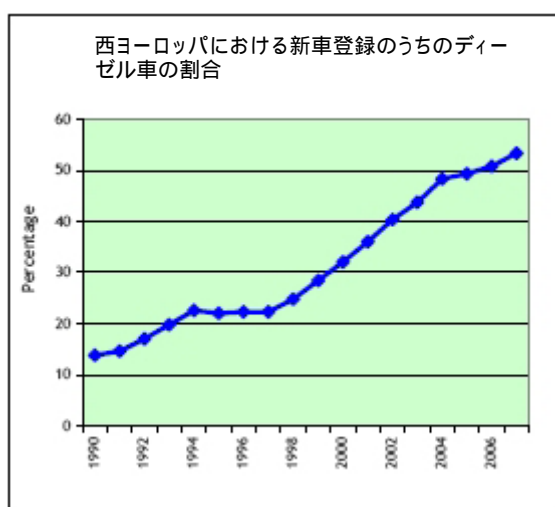
今年、上半期に西ヨーロッパにおいて新規登録された 770 万台の乗用車のうち、53.1%がディーゼル車によるものであった。(前年比 1%増)。(下記グラフ参照)

ディーゼル車への関心は、ディーゼルエンジン技術の改善、主要な燃料価格の増加、消費者の高い燃料効率への要望に基づいている。

車種的には、小型・中型車の需要が高まっており、2008 年上半期新規登録のうち、小型車は 38.4%(前年 37.7%)、中型は 32.3%(32.1%)のシェアを占めている。

4 輪駆動車の需要は 8.7%減(前年比)となっており、シェアとしては、上半期新規登録の 8.8%にあたる。

2007 年新規登録車数の 35%が CO<sub>2</sub> ガス排出量 140 gCO<sub>2</sub>/km 以下、11%が 120 gCO<sub>2</sub>/km 以下の自動車となっている。現在欧州加盟国 14 カ国で、CO<sub>2</sub> 排出ガス量に応じた課税システムを実施している。



### <フランスにおける新車登録状況>

フランス自動車工業会(CCFA)の統計によると、フランス国内の新車登録数は 2008

年上半期に 4.99%増加(前年度比)した。

ヨーロッパ全体の減少率(2.0 %)と比べると、ほぼ 5%増加したフランスの状況には、2007 年 12 月から環境プロジェクトの一環として始まった「新車の二酸化炭素ガスの排出量に応じて現金にてボーナス・ペナルティを課す制度」が大きく関連していると考えられる。

フランスの新車登録数は、今年前半 6 ヶ月において、1,414,379 台であり、そのうち約 80%が乗用車におけるものであった。

一方、軽商用車の新規登録については、今年前半 6 ヶ月において 5.4%増加(前年度比)している。またトラックとバスの需要は全体として 20.0%の成長を示した。

乗用車の新規登録台数のうち、53.9%が ルノー、プジョー、シトロエンのフランスメーカー、残り 46.1%がフォルクスワーゲン、フォード、GM、トヨタなどの外国車となった。

フランスで新規登録された乗用車のうち、78.3%がディーゼル車によるものであり、ヨーロッパ全体の新規登録車のディーゼル車の割合(53.1%)と比べるとディーゼル車の需要は相対的に高いといえる。

車種的には、小型車の需要が高まっており、2008 年上半期新規登録のうち、小型車は 49.6%(前年 45.1%)となった。中型車は 44.3%(46.4%)のシェアを占めている。

### <フランスにおける二酸化炭素ガスの排出量が少ない車を購入する奨励制度>

2007 年 12 月 5 日、自動車の 1Km 走行当たりの CO2 排出に基づいて補助または課徴金を課す「ボーナス / ペナルティー制度(bonus malus)」が政府より発表された。

この制度は、CO2 排気量 130g 以下の新車には最高額 1,000 ユーロとするボーナスを提供する一方、排気量 160g 以上のものにはペナルティーを課すものである。

15 年以上経った自動車を廃車して CO2 排出量の低い新車を購入する場合には、更に「スーパーボーナス」が支払われる。

2007 年 12 月 5 日以降に注文されたすべての新車の取得に適用されている。

フランス自動車工業会の調査によると、この制度導入から 4 ヶ月後、CO2 排気量 130g 以下の自動車販売は約 10%増加、逆に 160g 以上の自動車販売数は 9%減少した。

2008 年 9 月 5 日の新聞報道( les Echos)によると、二酸化炭素排出量が少ない車種を選択する消費者が増加、制度導入以前の約 30%のシェアに対し、導入後は 44%まで増加しているということである。

その結果、フランスの経済産業担当省はボーナスの財源となる国家予算の赤字を警告しており、2008 年には 1 億 3000 万ユーロ(約 169 億円)の赤字が生じると見られている。

一方、政府のボルロー環境大臣は、今年 7 月当制度の拡大を図るとして、2009 年 1 月より環境に最も悪いとされる CO2 排気量 250g 以上の新車の購入に対し、購入時の課徴金(2,600 ユーロ)だけでなく、毎年一定程度の税を課することを発表した。

金額等詳細はまだ確定していないが、ナタリー・コシュースコ = モリゼ環境担当閣外相によれば、「購入時課徴金の 10%」、つまり 260 ユーロが毎年、自動車保険支払いと

同時に支払われなければならないだろう、と話している。

また、今後この「ボーナス／ペナルティー制度(bonus malus)」は自動車だけでなく他の約 20 種類の製品(電化製品、電池、タイヤなど)にも拡大することが議論されており、同時に環境にやさしい製品には特別税率の適応も議論されている。

#### <まとめ>

今年第一四半期のヨーロッパ内での自動車生産は前年度並みの生産を維持し安定傾向であるが、自動車需要は新車登録台数を見る限り、特に西ヨーロッパでは拡大しているとは言い難い。

その中で今年上半期は、フランスは新車登録台数では相当の拡大を得た。

これは上記に紹介した「ボーナス／ペナルティー制度(bonus malus)」の影響が大きいと思われるが、このような政策は国家予算への影響も大きく、今後必要に応じ制度の改正が行われる可能性が大きい。

フランスを含めたヨーロッパでは、環境問題、地球温暖化対策に対する関心が高く、二酸化炭素ガス排出が相対的に少ない車、特に小・中型車の需要が増えていく可能性が高いことが予想されると同時に、そのような自動車購入・維持に対してヨーロッパの各政府の支援も拡大することも予想される。