

欧州の2014年販売の新車のCO2排出量は2015年の目標を下回る

欧州環境庁（European Environment Agency-EEA、以下 EEA）の発表では、2014年に販売された EU 加盟国の新車の平均CO2排出量（以下、CO2排出量）は、EEA が設けた2015年までのCO2排出量130g/Km の目標を下回る123.4g/Km でした。これは2013年より2.6%少なく、モニターがスタートした2010年に比べると17g/Km（12%）減少しました。EU の2021年までのCO2排出量の目標が95g/Km で、自動車メーカーの更なるCO2排出量削減が期待されます。



イメージ写真（EEA Web より）

加盟国28の内17カ国が、2015年の目標CO2排出量130g/Km 未満でした。最も車のCO2排出量が少なかった国はオランダ（107g/Km）、ギリシャ（108g/Km）、ポルトガル（109g/Km）で、多かった国は、ラトビア（140g/Km）、ブルガリア（136g/Km）でした。

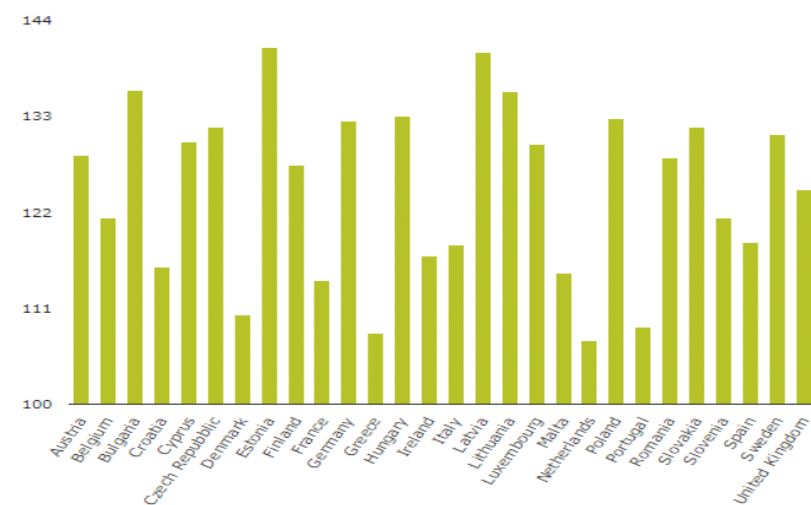


図1. 2014年のEU加盟国別の新車の平均CO2排出量g/Km(出所：EEA)

EU加盟国の2014年の新車販売台数は1250万台で、全体としては2013年と比較すると、増加したがベルギー、オーストリア、オランダは若干下回りました。

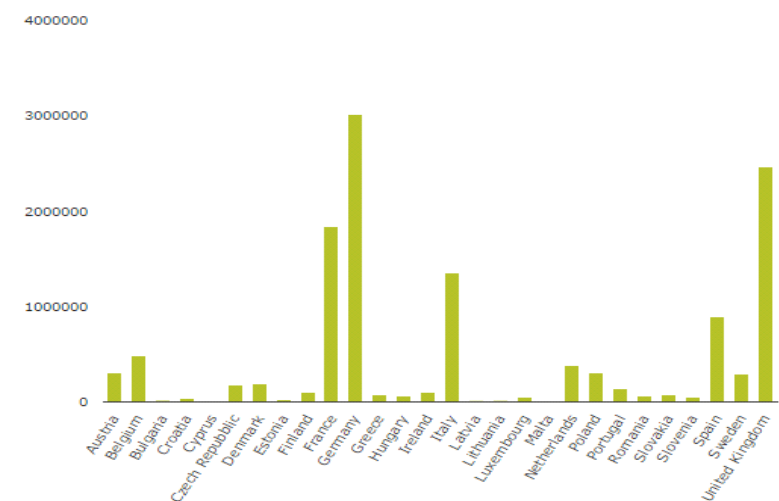


図1. 2014年のEU加盟国別の新車販売台数（出所：EEA）

EU加盟国のディーゼル車は、新車販売の53%を占め、加盟国でディーゼル車の販売比率の高い国は、アイルランド（74%）、ルクセンブルク（72%）、ポルトガル（71%）、スペイン（66%）、フランス、ギリシャ（64%）、クロアチア（63%）、ベルギー（62%）でした。この様に、高い普及率となっている背景には、1990年から徐々に始まったディーゼル車の技術革新による性能の向上、税制優遇により燃料価格がガソリンより格安であったことからガソリン車に比べ少々音が高くても加速が悪くても Value for Money（買い得）に魅力を感じる欧州の消費者に指示されて来たものと思われます。

近年、ガソリン車の燃費はこれまで燃費が良いと言われていたディーゼル車に追いついています。一方、CO2排出量が多かったディーゼル車とガソリン車との差は今では2000年当時の1/7で、3g/Km未満となっています。

電気自動車（ハイブリッド車、PHV車は除く）は2014年にEU加盟国で38,000台が新規登録されました。これは前年比57%も増加しました。主要三カ国の登録台数はフランスが10,700台、ドイツが8,500台、英国が6,700台でしたが、電気自動車の新規登録台数のEU加盟国でのシェアは僅か3%ですが、これからの普及が期待されています。ちなみに日本の2014年の電気自動車の販売台数は16,818台（経産省広報誌より）でした。

日本でのディーゼル乗用車の普及は欧州に比べると極めて低く、2013年の販売台数は約30,000台で普及率は僅か1%であります。これは日本の消費者が一般的に怠っているディーゼル車の音がうるさい、振動が大きい、排気が汚い、商業車向き等の悪いイメージが先行していたことが大きいと思います。一方で、ハイブリッド車やPHV車、燃料電池自動車と環境に優しい車の急速な普及に目が奪われがちですが、日本の自動車メーカーも

クリーンディーゼル車の開発に力を入れ、低騒音、低燃費で環境に優しくハイブリッド車並の超低燃費のガソリン車も登場して来ており、電気自動車の普及も始まったばかりで、消費者はこれからどの車を選択したら良いのか悩ましいところですね。(了)