

今回は世界シェア NO.1 を誇るドイツ車について紹介します!!

## <ドイツ車はなぜ人気?>

ドイツ車は日本の輸入車全体の 74% を占め、日本人に愛されていますがその理由は「壊れにくく、信頼性が高い」というイメージがあるからです。質実剛健というドイツのモノづくりのイメージによって信頼感が生まれました。

## <ドイツ車の最新技術>

今回は現在注目が集まっているメルセデスベンツ新型 A クラスについて紹介します。

話題になった理由は音声入力機能を搭載した新しいユーザーインターフェイス “MBUX” を搭載しているからです。MBUX は皆さんお馴染みの siri のように「Hi, Mercedes!」と声をかけるだけで起動し、AI によって希望にこたえてくれます。特徴は自然な会話を理解してくれることです。例えば「エアコンの温度を上げて」でも理解してくれますが、「ちょっと寒いよ」というだけで車内の温度調節をしてくれます。また、AI の解析能力によって使えば使うほどどんどん賢くなっていきます。

しかし、そんなドイツ自動車産業にも危機が迫っています...

ドイツの「未来のモビリティのためのナショナル・プラットフォーム (NPM=National Platform For The Future Of Mobility=政府によって創設された研究機関)」は、将来人々の移動手段が変わるため、とりわけガソリンやディーゼル車の代わりにより多くの EV (電気自動車) が生産される、つまり「EV シフト」が加速するという理由で、

今から 2030 年までの間に国内自動車産業が最大 41 万の雇用を失うかもしれないという報告書を出したのです!!

これまでドイツはガソリン車の生産で大きく成長してきました。JETRO によれば、ドイツの自動車産業は GDP の 4.5% を占め、約 82 万人の雇用を抱える主要産業の一つです。自動車産業を揺るがす「EV シフト」とはいったいどのようなものなのでしょうか。



NATIONAL  
PLATFORM  
FUTURE OF MOBILITY

for an affordable,  
sustainable  
and climate-  
friendly mobility  
system

## <EV (電気自動車) シフトとは>

EV シフトとはガソリン車から電池で動く電気自動車へ移行しようとする動きのことです。EV は走行時に二酸化炭素を排出せず、環境にやさしいと注目されています。そこで、2015 年パリ協定を受けて意欲的な CO2 削減政策を迫られた各国から、ガソリン車の製造と販売を規制しEV を広める動きが出ています。この動きは特に欧州や中国で盛んですがドイツもその一つで、2030 年までにガソリン車の販売を禁止すると発表しました。

日経ビジネスによれば主要18か国の2020年1~3月のEV販売台数は前年同期比で57%増加しました。また、富士経済が発表した2035年の市場予測では、EV市場は2019年と比べて12倍、ハイブリッド車の市場の3倍にまで成長すると言われています。

一方、EVには充電に時間がかかる、値段が高い、走行距離が短いなどの欠点があります。ここでは欧州に焦点を当てて、欧州はなぜまだまだガソリン車と比べれば性能が劣るEVを広めようとしているのか理由を紹介します。

ルノーの都市用EV

## 理由①EVは欧州に適しているから

欧州は再生可能エネルギーが他の国々より普及しており、EVによる二酸化炭素削減の効果が大きいです。例えば、フランスの電力がほとんど二酸化炭素を排出せずに作られています。電気事業連合会の資料によれば、フランスにおける電源別発電電力の構成比（2014年）は、石炭・石油・天然ガスで5%、原子力で77%、水力・再生可能エネルギーその他で17%でした。化石燃料起源の電力は5%に過ぎず、8割近くが原子力起源の電力で、クリーンな電力であると言えます。そのため、EVシフトによって、日本のような火力発電に頼っている国より多くの二酸化炭素を削減でき、地球温暖化を止める手段として期待されています。



## 理由②中国が電気自動車に力を入れているから



Auto messe webによれば中国は「自動車強国」になるためにEV化を急いでいます。エンジン車ではどう頑張っても日米欧には追い付けませんが、電動車なら可能性があるからだそうです。そこで、中国政府は2018年に「年間1万台以上を生産・販売する自動車メーカーまたは輸入業者は、一定台

数のEVを販売しなければならない」というNEV規制と、CAFC規制を導入しました。CAFCはコーポレート・アベレージ・フューエル・コンサンプション=企業別平均燃費と

いう意味で、基準を満たさなければ燃費の悪いクルマから順に製造販売許可が取り消しになります。

では、なぜ中国が欧州でのEVシフトの加速につながるのでしょうか。それは、中国がドイツの自動車大手、フォルクスワーゲン（VW）の世界販売台数の約40%を占めるなど中国と欧州は切っても切り離せない関係にあるからです。中国への輸出の利益を失えば欧州の自動車産業は大きなダメージを受けます。欧州は中国市場を失わないために電気自動車に力を入れていると言えます。

### 理由③グリーン・ニューディールが広まっているから

グリーンニューディールとは、気候変動と経済的不平等の両方に対処することを目的として提唱された経済刺激策のことです。1929年の大恐慌からアメリカ経済の救済を図ったフランクリン・D・ルーズベルトの経済的アプローチと、再生可能エネルギーや資源効率などの現代的アイデアを組み合わせた政策です。自然エネルギーや地球温暖化対策に公共投資することで、新たな雇用や経済成長を生み出すことが狙いです。この政策は新型コロナウイルスによる景気悪化を改善する政策として注目されており、欧州連合（EU）欧州委員会は、今後10年で気候変動対策などの環境政策に官民で少なくとも1兆ユーロ（約122兆円）を投じる計画を発表しました。この政策の一環として各国はEVの補助金制度を設けています。その影響もあってEVがどんどん広まりつつあるといえます。



<ドイツブランドの今後の動向>

欧州がEVに力を入れている理由については少し理解していただけたでしょうか。それでは最後に、ドイツの自動車産業はEVシフトに対応するためにこれからどのように動くのか、今後の動向について紹介します。

ドイツブランドはこれまでディーゼル車によるCO2削減を目指していましたが、いわゆるディーゼルゲートでこれに陰りが見え、車の電動化に力を入れる方向へと動き始めました。

VWは2025年までに販売する新車の四分の一である300万台を電気自動車にするという目標を発表しました。また、ドイツのブランドダイムラーは2030年までに乗用車の販売の50%を電気自動車またはプラグインハイブリッド車にし、2022年には製造段階の二酸化炭素排出量をゼロにする目標も打ち出しました。また、新しいEVも発売されます。

フォルクスワーゲン初の電気自動車SUV、ID.4の生産がツヴィッカウで開始されました。ID.4は、9月末に世界初公開されます。これは、フォルクスワーゲンがe-モビリティにおいて世界のマーケットリーダーになるという目標達成に向けた重要な一歩です。フォルクスワーゲングループは、2024年までに約330億ユーロを投資し、そのうちの110億ユーロはフォルクスワーゲンブランドに割り当てられます。

ドイツはEVシェアを増やすことで自動車産業の衰退を防ぎ、雇用を守って更に電気自動車ですドイツの自動車産業を大きくしていく方針であることがわかります。

世界NO.1の市場を持つドイツブランドでもEVシフトによる影響は大きく、雇用を守り成長するための対策がなされています。目まぐるしく変わり発展するドイツの自動車産業に今後も目が離せません。



<参考URL> <https://autoc-one.jp/knowhow/5002188/> <https://autoc-one.jp/knowhow/5002188/>

<https://business.nikkei.com/atcl/seminar/19/00113/00023/> <https://blog.evsmart.net/ev-news/410k-lost-auto-jobs-in-germany-by-2030/> <https://www.automessesweb.jp/2019/10/22/248660>

<https://www.sankeibiz.jp/business/news/200724/bsm2007240705001-n1.htm>

<https://forbesjapan.com/articles/detail/34484#:~:text=%E3%82%B0%E3%83%AA%E3%83%BC%E3%83%B3%E3%83%8B%E3%83%A5%E3%83%BC%E3%83%87%E3%82%A3%E3%83%BC%E3%83%AB%E3%81%A8%E3%81%AF%E3%80%81%E6%B0%97%E5%80%99,%E3%82%92%E7%B5%84%E3%81%BF%E5%90%88%E3%82%8F%E3%81%9B%E3%81%9F%E6%94%BF%E7%AD%96%E3%81%A0%E3%80%82>

[https://www.jcp.or.jp/akahata/aik19/2020-01-16/2020011601\\_03\\_1.html](https://www.jcp.or.jp/akahata/aik19/2020-01-16/2020011601_03_1.html) <https://ecocar-policy.jp/article/201908033/> <https://business.nikkei.com/atcl/report/16/022700114/072400008/?P=3&mids> <https://motorfan.jp/article/10016051>

<https://motorfan.jp/article/10016051>