

モビリティを考えよう

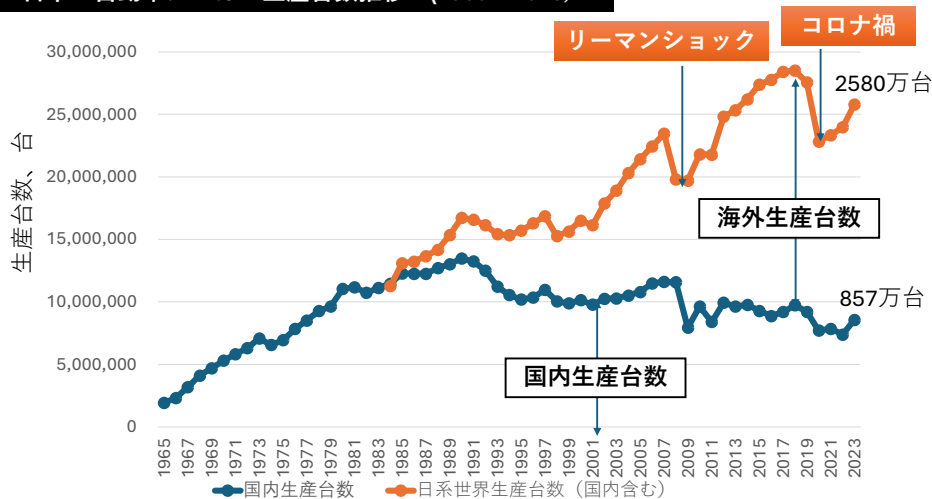
クルマの電動化の今と日系自動車 メーカーの立ち位置

2024年9月時点



1

日本の自動車メーカー生産台数推移 (1965~2023)

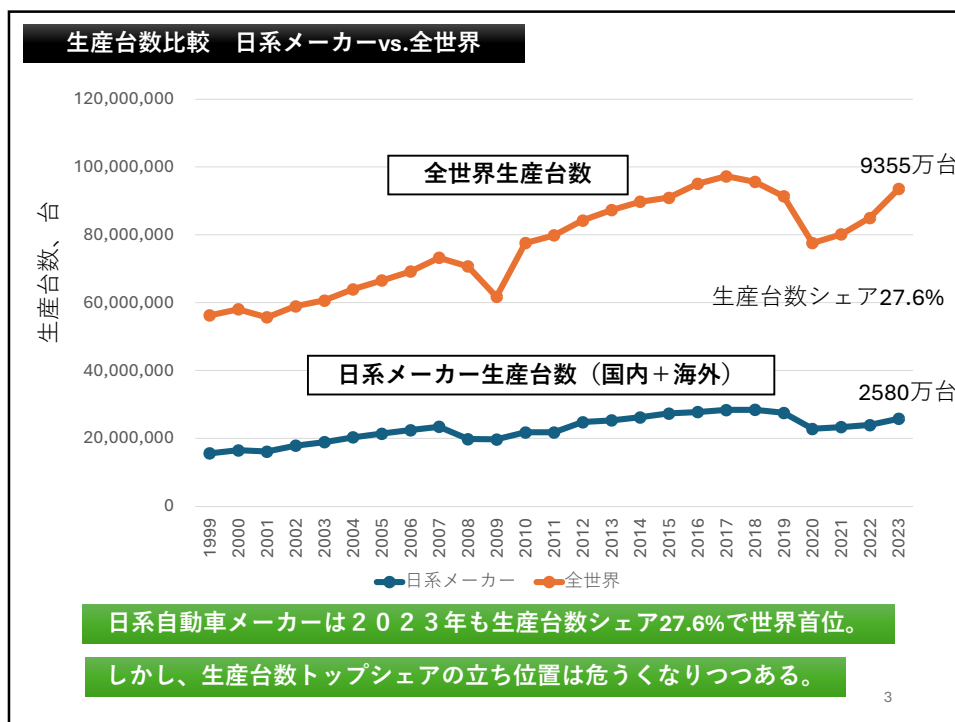


80年代から海外生産が本格化した日本の自動車産業は、国内生産が減少の一途。

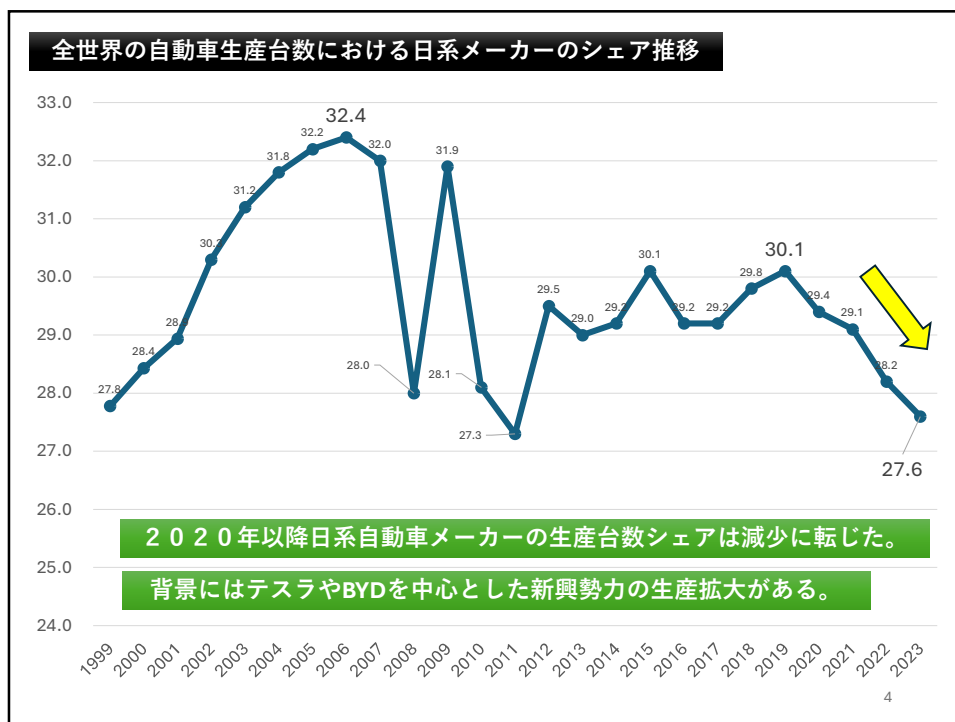
海外生産台数も2023年はピークの2018年の90%レベル。

2

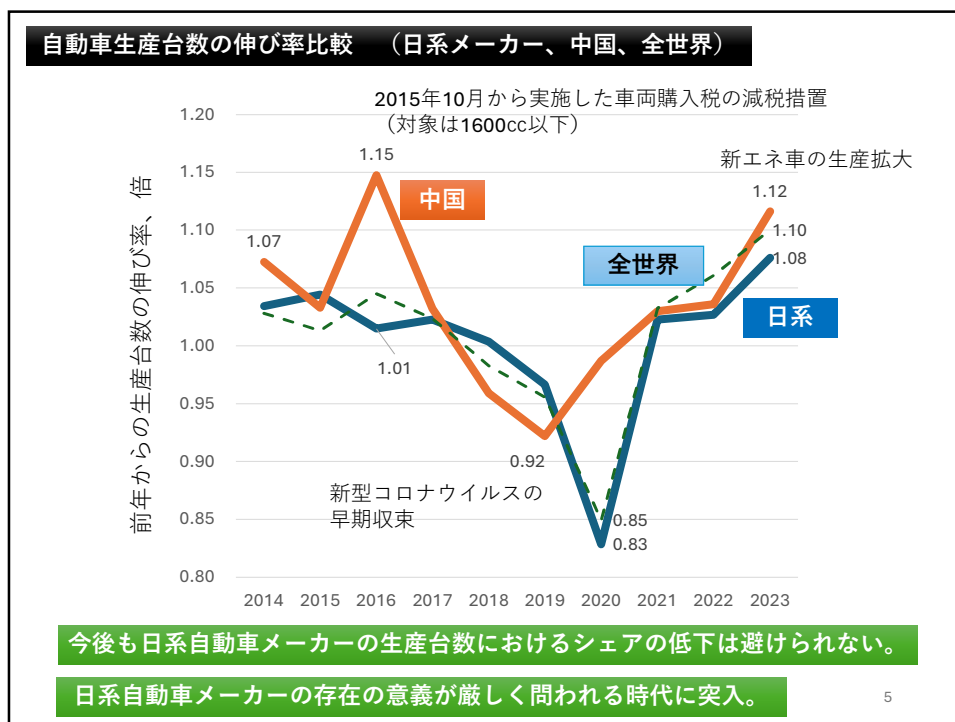
2



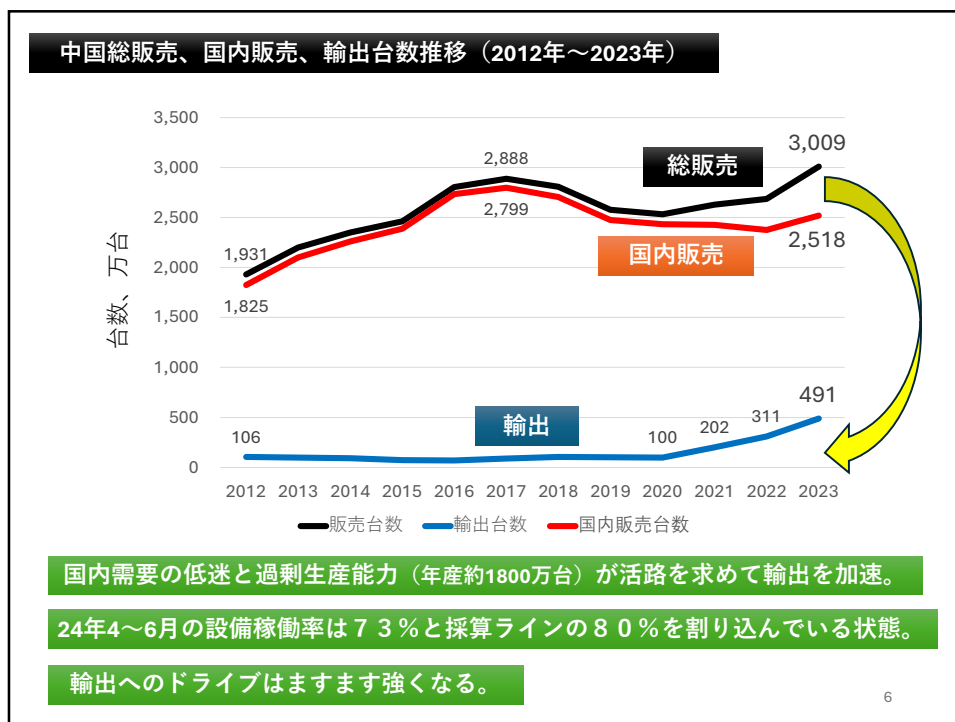
3



4

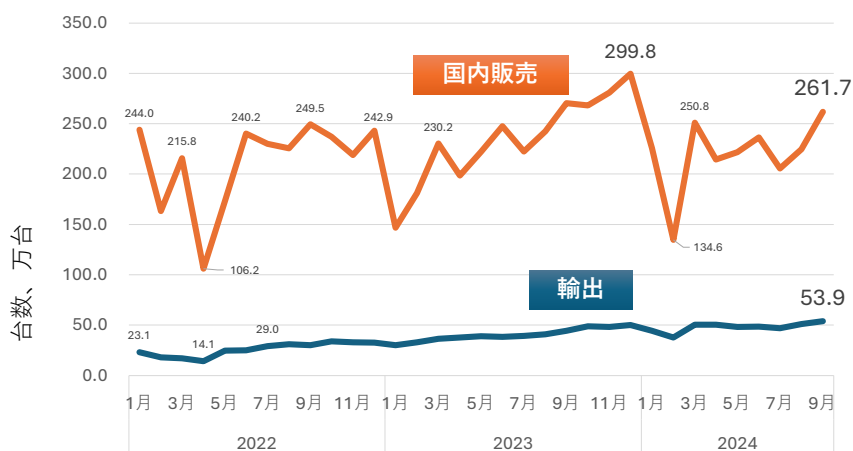


5



6

中国国内販売台数と輸出台数



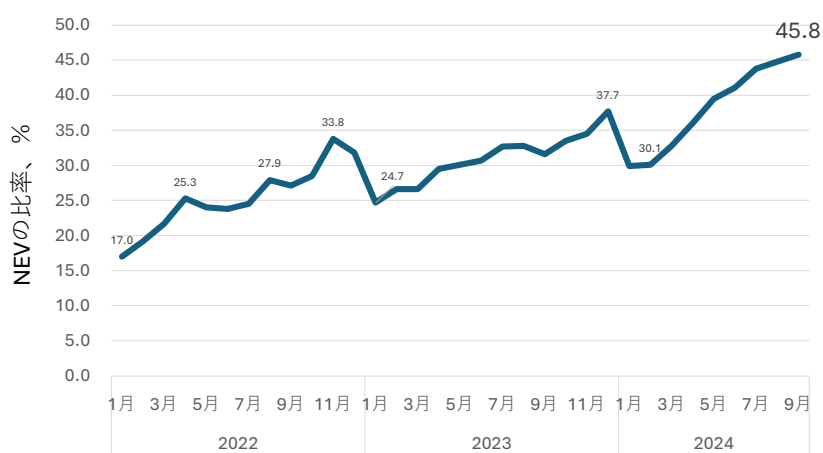
月ごとに振れる国内販売台数とは無関係にコンスタントに増え続ける輸出台数。

「過剰生産能力対策としての輸出」の実態が浮き彫りに。

7

7

中国新車販売台数に占める新エネルギー車, NEV(EV+PHV)の比率



(出所) マークラインズデータから筆者グラフ化

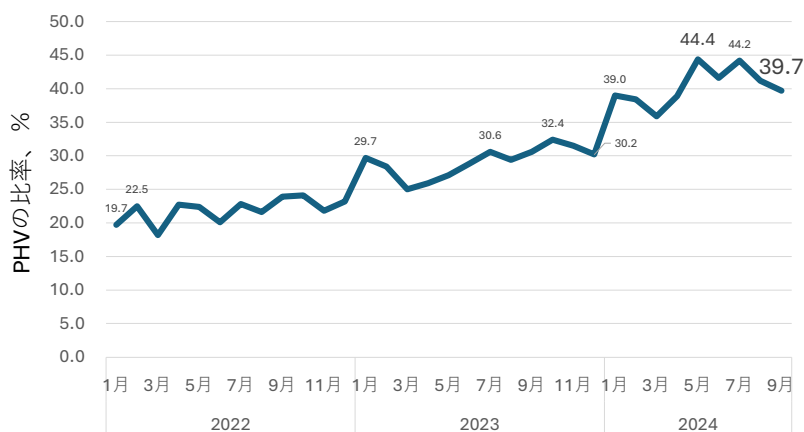
新エネルギー車は新車販売総数（輸出を含む）の半分に近づいている。

国内市場の乗用車に限定すると9月時点ですでに約55%に。

8

8

中国NEVに占めるPHVの比率



(出所) マークラインズデータを用いて筆者計算

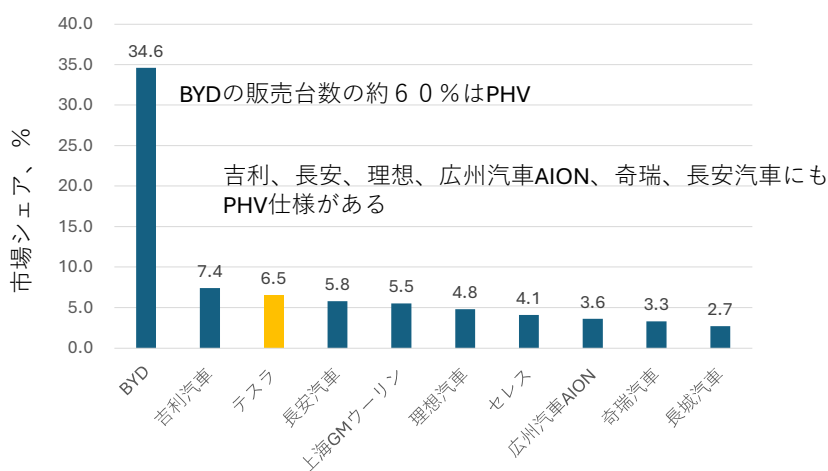
新エネルギー車の4割はPHVが占めているというのが中国の現実。

PHVのコストパフォーマンスと安心・安全が市場で評価された結果。

9

9

中国新エネルギー車市場シェア (2024年1月～9月累計)



中国の国有、民営の自動車メーカーのほとんどがPHVにも力を入れている現実を見逃してはいけない。

10

10

中国量販モデルトップ10（2024年1月～8月）

NO	モデル	販売台数	増減率	ICE	HV	PHV	EV
1	BYD Qin PLUS	323,847	+16.8%			○	○
2	BYD SONG	303,599	+26.8%			○	○
3	Tesla Model Y	289,446	-3.9%				○
4	BYD Seagull	249,480	+194.1%				○
5	Nissan Sylphy	206,800	-9%	○	○		
6	VW Laida	190,350	-11.3%	○	○		○
7	Toyota Corolla	186,406	-10.9%	○	○		
8	BYD Yuan Plus	171,523	-9.2%				○
9	BYD Song Pro	160,903	+32.6%			○	○
10	VW Passat	150,282	+24.6%	○		○	

(出所) 数値はfocus2moveより

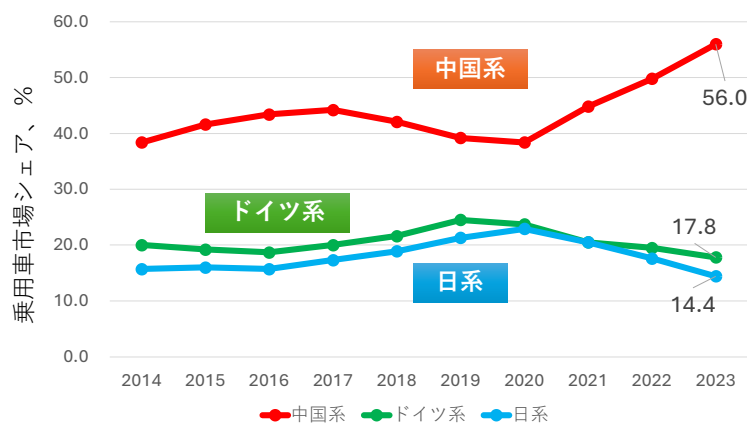
PHV、EV仕様を持っているほとんどのモデルは販売台数を増やしている。

例外はTesla Model Y, VW Laida, BYD Yuan Plus

11

11

中国乗用車新車販売市場シェア推移・国別

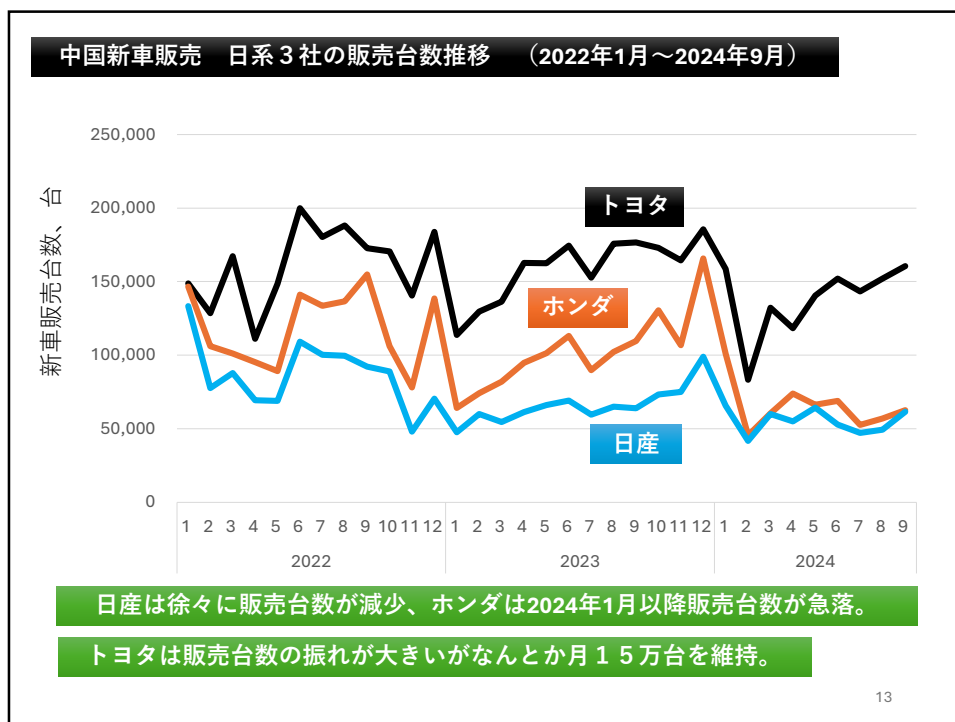


(出所) 中国自動車工業協会データを使って筆者グラフ化

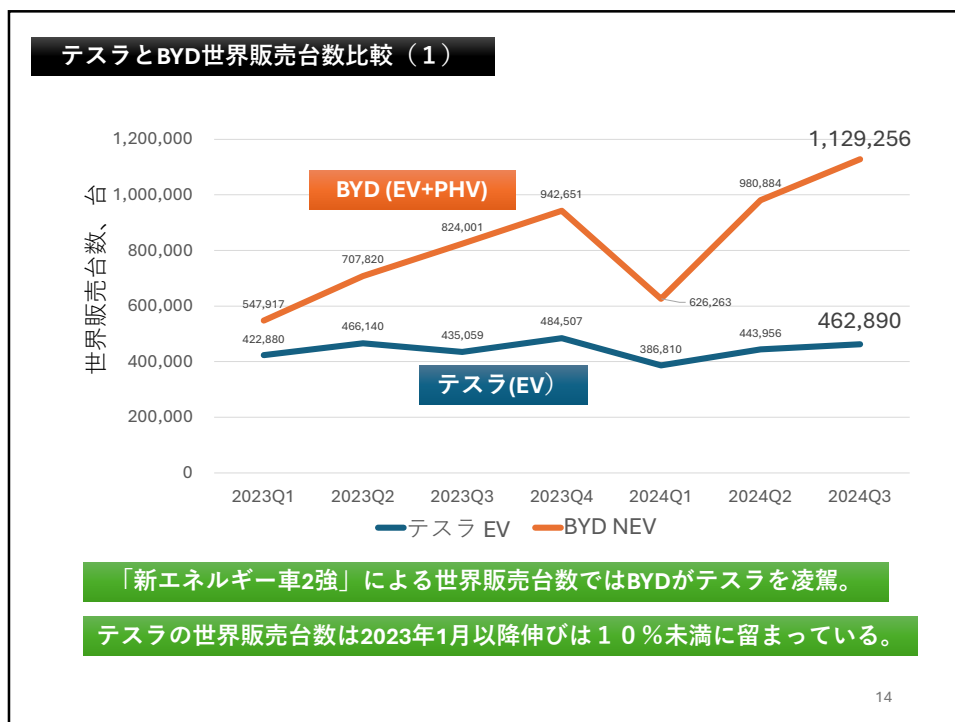
日系のシェアは低下し続けており、2024年8月には10.3%まで下がった模様。

12

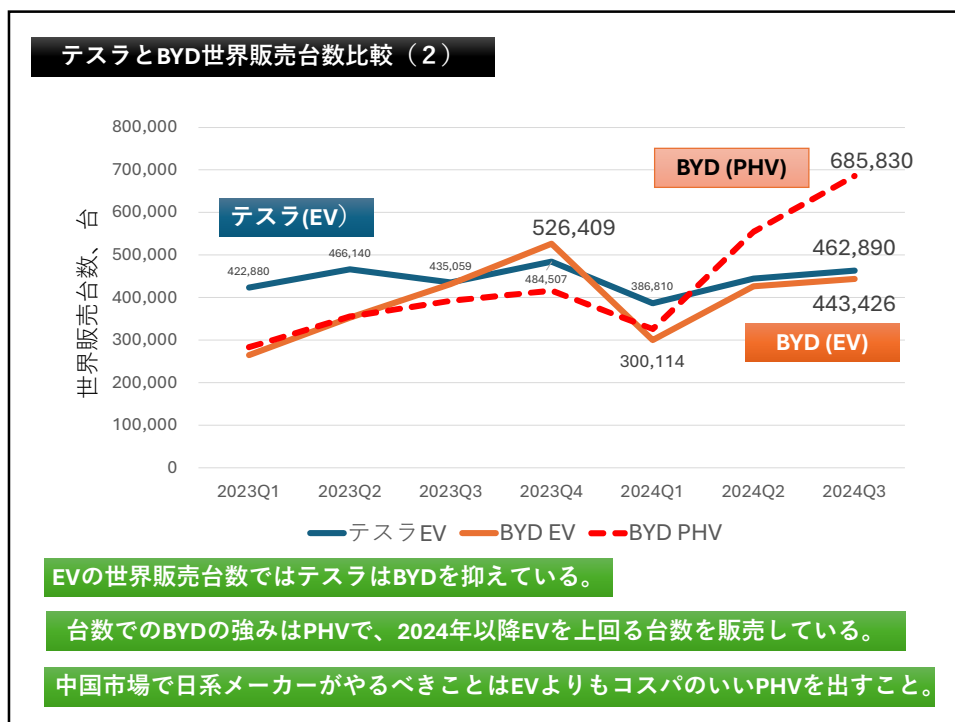
12



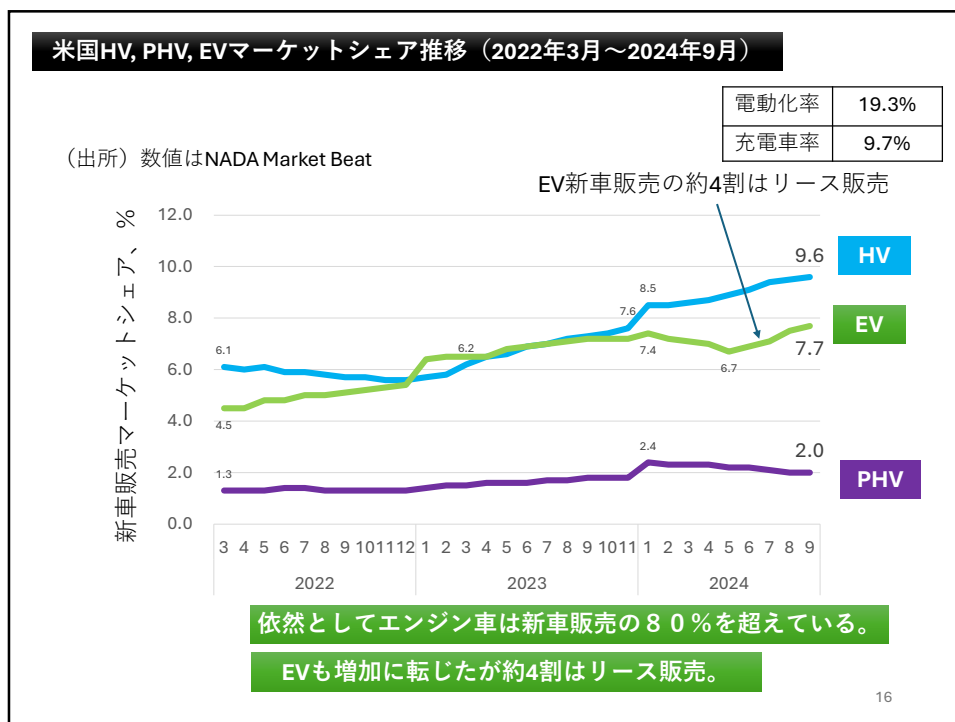
13



14



15



16

米国量販モデルトップ10（2024年1月～8月）

NO	モデル	販売台数	増減率	ICE	HV	PHV	EV
1	Ford F-Series	490,390	-4.7%	○	○		
2	Chevrolet Silverado	429,791	+16%	○			○
3	Toyota RAV4	319,935	+20.5%	○	○	○	
4	Tesla Model Y	295,986	+16.8%				○
5	Honda CR-V	268,947	+18.1%	○	○		
6	Toyota Camry	212,681	+6.3%		○		
7	GMC Sierra	204,523	+4.7%	○			
8	Chevrolet Equinox	184,860	+29.7	○			○
9	Honda Civic	172,661	+34.7	○	○		
10	Nissan Rogue	172,630	-9.5%	○			

（出所）数値はfocus2moveより

米国市場では消費者は大型SUVやピックアップトラックに興味をもっている。

トヨタ、ホンダのHVが人気。日産は25年に「ローグ」のPHVを出す予定。

GMは現時点ではエンジン車とEVのみ。27年からPHVを投入する予定。

17

17

米国量販ブランドと日系メーカー（2024年1月～9月）

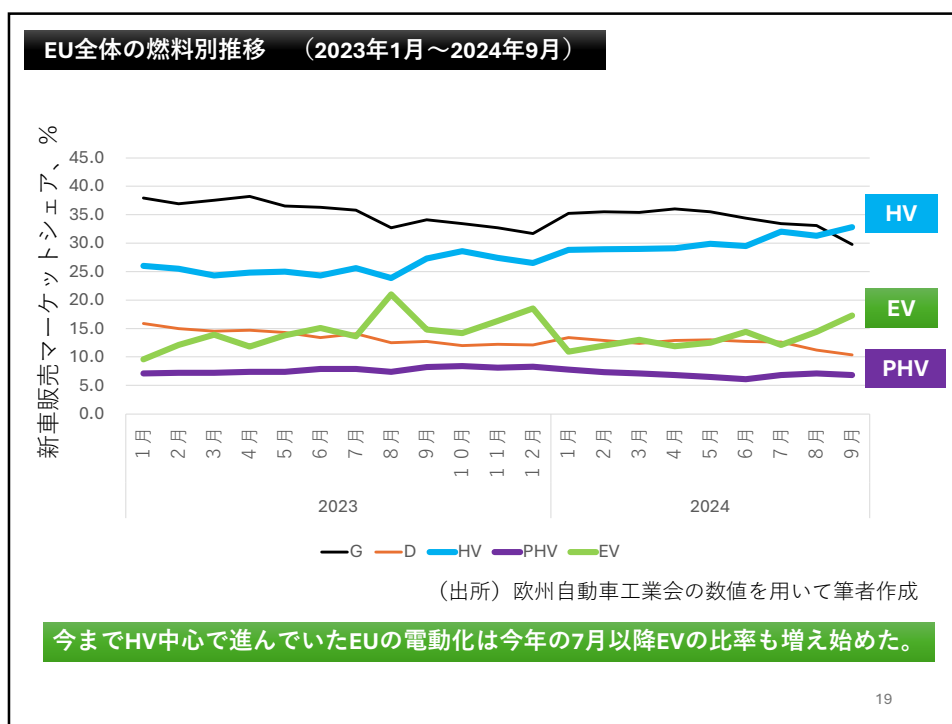
順位	ブランド名	1-9月累積販売台数	昨年同期との比較	シェア%
1	Ford	1,643,093	+14.0%	13.9
2	Toyota	1,481,301	+7.0	12.5
3	Chevrolet	1,260,635	-3.1	10.6
4	Honda	959,371	+12.3	8.1
5	Nissan	652,952	+0.7	5.5
6	Hyundai	610,494	+3.4	5.1
7	Kia	581,260	-3.9	4.9
8	Subaru	493,612	+5.7	4.2
9	Jeep	449,148	-8.2	3.8
10	GMC	433,748	+1.0	3.7
11	Tesla	364,697	-26.8	3.1
	Mazda	313,452	+14.3	2.6
	Mitsubishi	82,722	+22.13	0.7

日系メーカーのシェア合計は33.6%。6社すべて昨年同期から台数を増やしている。

米国市場を最重視する基本戦略は崩してはならない。

18

18



19

欧州量販モデルトップ10 (2024年1月～8月)

NO	モデル	販売台数	増減率	ICE	HV	PHV	EV
1	Renault Clio	174,785	+4.8%	○			
2	Dacia Sandero	163,765	+11%	○			
3	VW T-Roc	151,150	-4.4%	○	○		
4	Lada Granta	150,520	+12.7%	○			
5	Dacia Duster	142,167	+9.8%	○	○		
6	Toyota Yaris	130,688	+2.3%	○	○		
7	VW Tiguan	129,402	+7.2%	○		○	
8	Opel Corsa	122,302	-16.4%	○	○		○
9	Toyota Corolla	119,991	-8.5%	○	○		
10	Citroen C3	119,991	-11.6%	○	○		○

(出所) 数値はfocus2moveより

全般的にはEVやPHVよりもエンジン車とHVが優位なのが現状の欧州市場。

20

20

欧州主要国電動化状況一覧 (2024年1月～9月の累計に対する比率)

	G	D	HV	PHV	EV
ノルウェー	0.9	2.3	5.9	2.8	88.2
スウェーデン	23.2	7.5	10.1	22.9	34.0
オランダ	22.6	1.1	29.4	14.0	32.3
ベルギー	42.1	5.1	9.1	16.0	27.0
イギリス	35.5	2.9	35.6	8.3	17.8
フランス	31.1	7.6	32.6	7.8	17.1
ポルトガル	36.0	8.7	16.5	13.0	18.4
EU全体	34.4	12.4	30.1	6.9	13.1
ハンガリー	30.2	12.2	45.3	4.8	7.3
ドイツ	36.4	17.9	25.8	6.3	13.1
スペイン	38.8	10.0	37.2	5.7	5.1
ポーランド	37.1	8.6	45.9	2.6	3.1
イタリア	29.7	14.1	39.4	3.3	4.0

電動化率 = HV+PHV+EV

充電車率 = PHV+EV

総合 = 電動化率 + 充電車率
= HV+PHV+EV+PHV+EV
= HV + 2 (PHV+EV)

PHV+EVに2倍の重み係数

(出所) 欧州自動車工業会の数値を用いて筆者作成

21

21

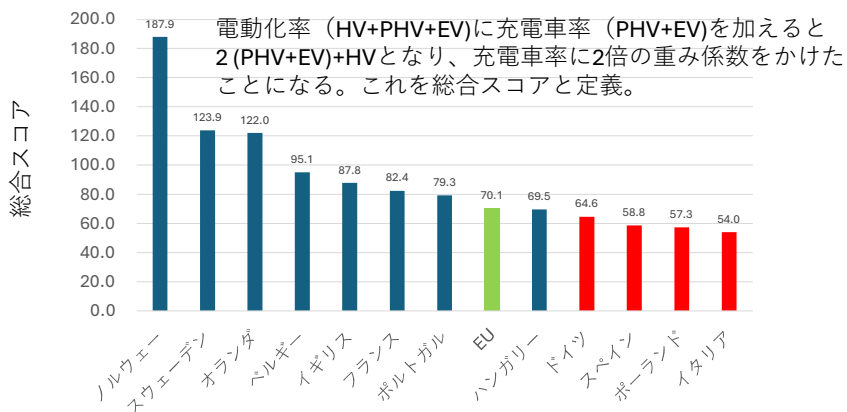
欧州主要国電動化状況一覧 (2024年1月～9月の累計に対する比率)

	G	D	HV	PHV	EV	電動化率 (a)	充電車率 (b)	総合 (a)+(b)
ノルウェー	0.9	2.3	5.9	2.8	88.2	96.9	91.0	187.9
スウェーデン	23.2	7.5	10.1	22.9	34.0	67.0	56.9	123.9
オランダ	22.6	1.1	29.4	14.0	32.3	75.7	46.3	122.0
ベルギー	42.1	5.1	9.1	16.0	27.0	52.1	43.0	95.1
イギリス	35.5	2.9	35.6	8.3	17.8	61.7	26.1	87.8
フランス	31.1	7.6	32.6	7.8	17.1	57.5	24.9	82.4
ポルトガル	36.0	8.7	16.5	13.0	18.4	47.9	31.4	79.3
EU全体	34.4	12.4	30.1	6.9	13.1	50.1	20.0	70.1
ハンガリー	30.2	12.2	45.3	4.8	7.3	57.4	12.1	69.5
ドイツ	36.4	17.9	25.8	6.3	13.1	45.2	19.4	64.6
スペイン	38.8	10.0	37.2	5.7	5.1	48.0	10.8	58.8
ポーランド	37.1	8.6	45.9	2.6	3.1	51.6	5.7	57.3
イタリア	29.7	14.1	39.4	3.3	4.0	46.7	7.3	54.0

22

22

欧州電動化総合評価ランキング



大きな市場を持ちながら電動化に健闘しているのはイギリスとフランス。

EUの足を引っ張っているのがドイツ、スペイン、ポーランド、イタリア。

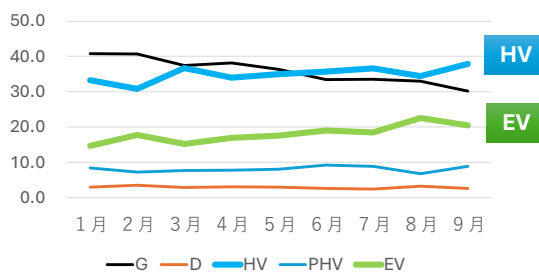
23

23

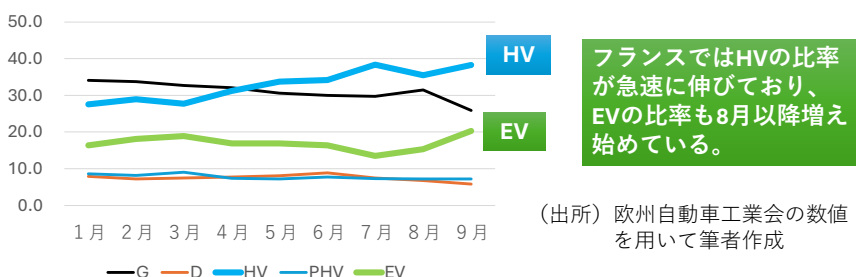
大きな市場における進捗例：イギリス、フランス

イギリスではEVが比率を着実に増やし、HVも高い比率を保っている。

イギリス推移



フランス推移

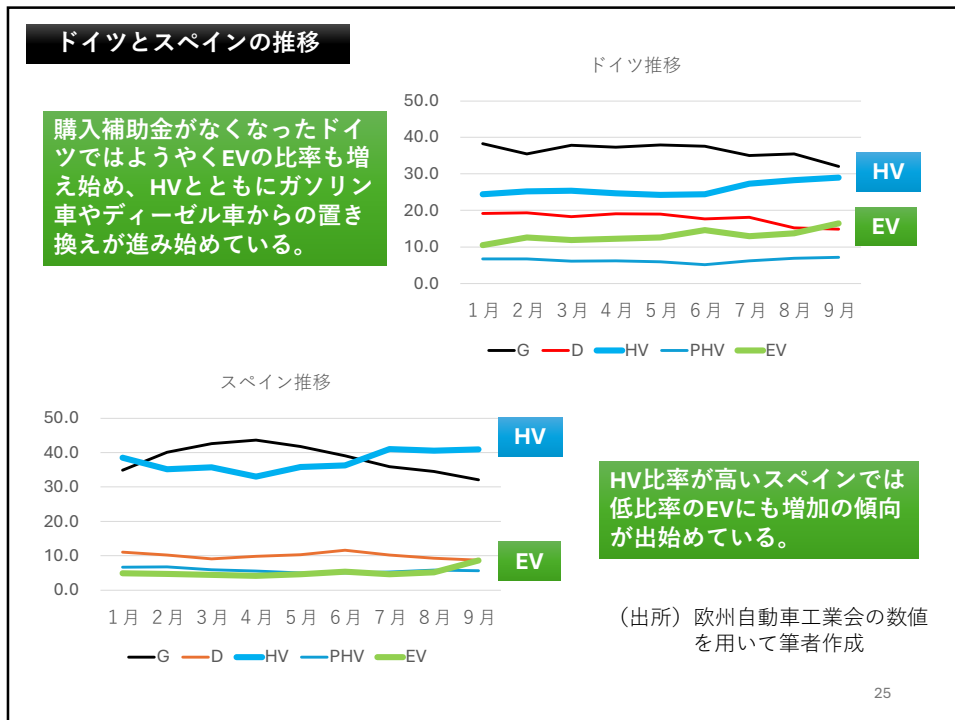


フランスではHVの比率が急速に伸びており、EVの比率も8月以降増え始めている。

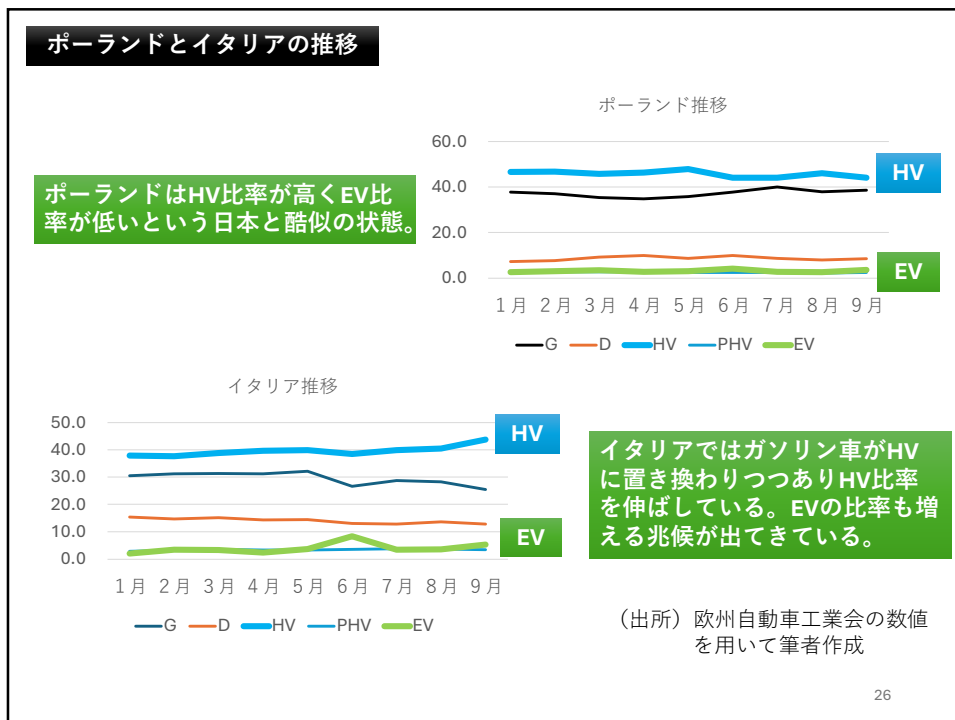
(出所) 欧州自動車工業会の数値を用いて筆者作成

24

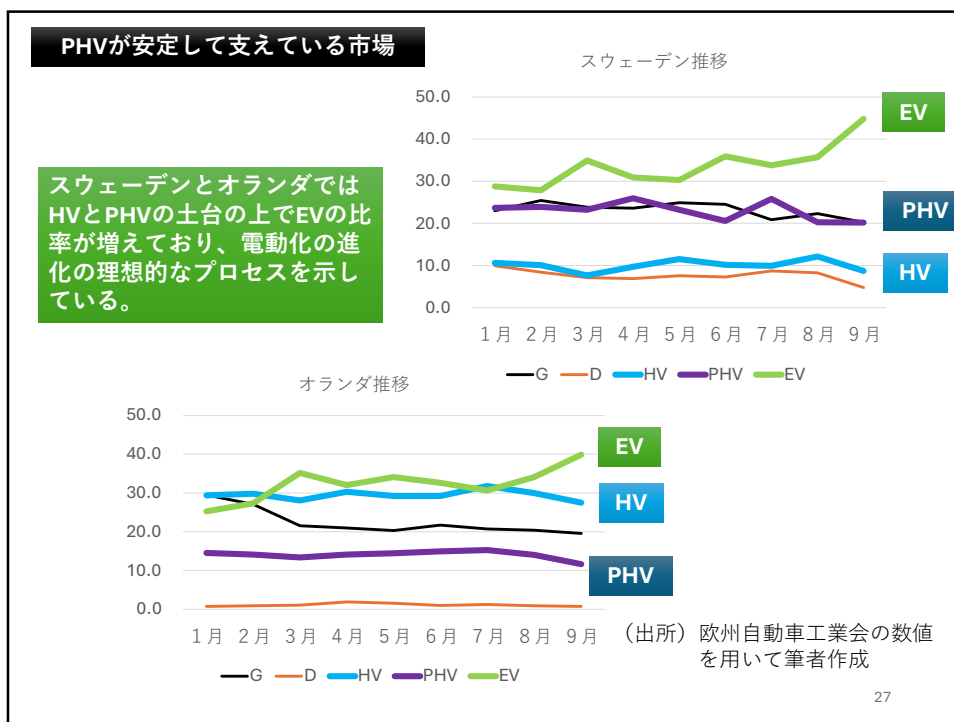
24



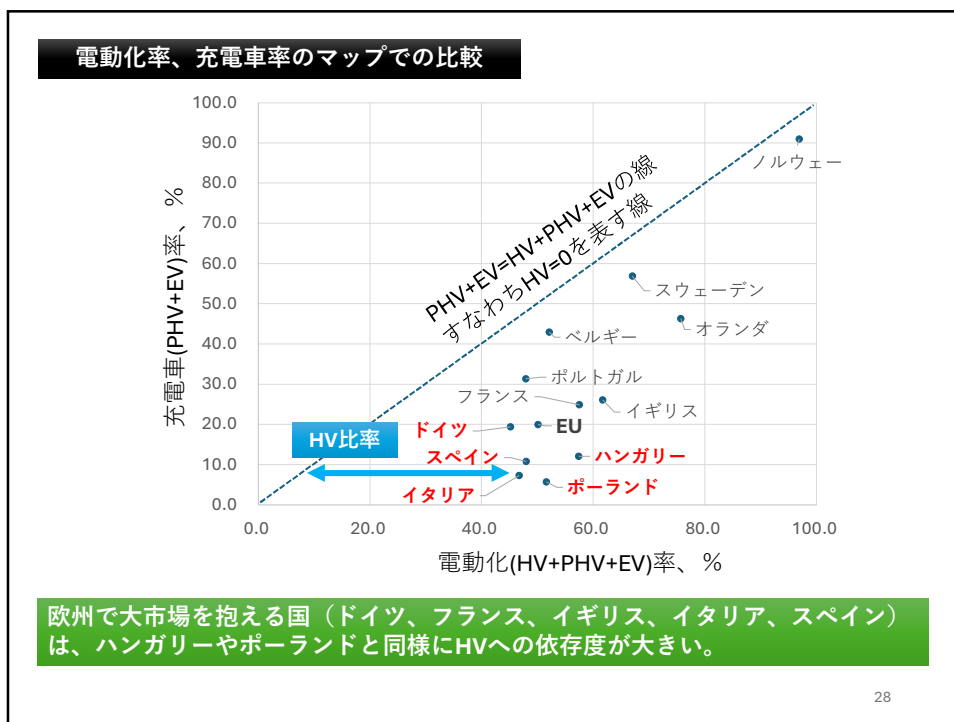
25



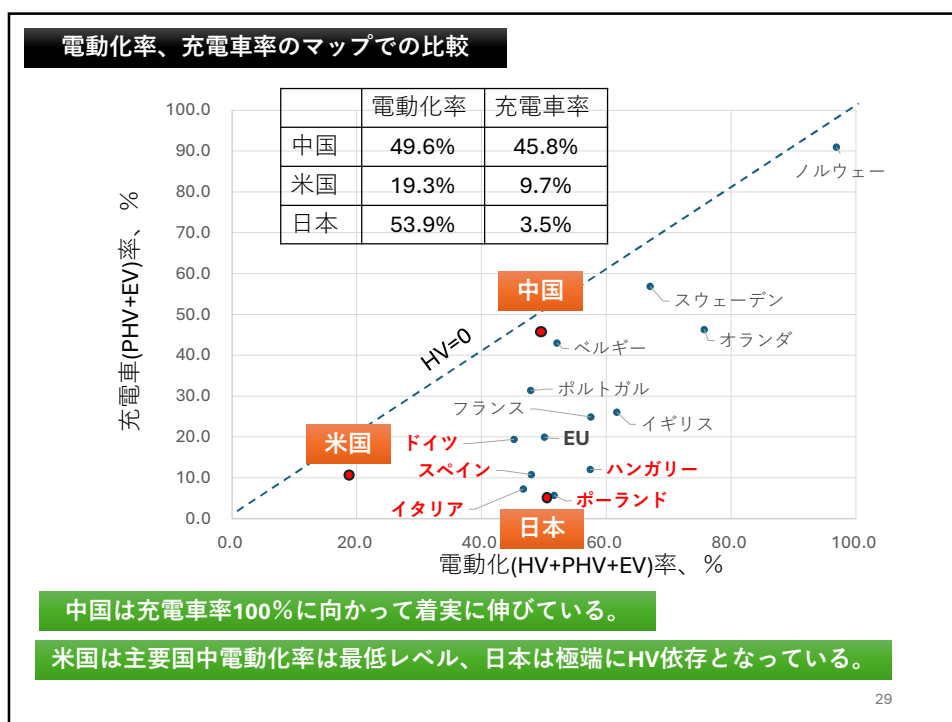
26



27



28



29

まとめ

- 「EV先進国」といわれる中国で起きているEVの普及以上の速さでPHVが普及している現実をしっかりと捉えなければならない。
- これはEVの本格的な普及の前に低価格のPHVが入手可能であれば消費者の有力な選択肢になることを示している。
- 中国勢のアセアンや欧州へのEV攻勢が強まっているが、中国勢はEVの販売が行き詰まると、低価格PHVに切り替えて攻勢をかけてくることは明らかである。
- 日系自動車メーカーはまずは低価格で信頼性の高いPHVの開発に注力すべき。そのためにはBYDのPHVの徹底分析を行い、HVの成功体験を捨ててゼロからPHVの開発を急ぎ、それを中国市場に投入して磨きをかけることが必要。
- 日系自動車メーカーは韓国・現代自の積極的な戦略を徹底的に検証し、電池戦略、新興国攻略戦略、提携戦略を見直す必要がある。
- スピード感を最優先にして動いている世界の現状から振り落とされないことが肝要。

30

30