

急速に変化する競争要因

(2024年2月からのアップデート)

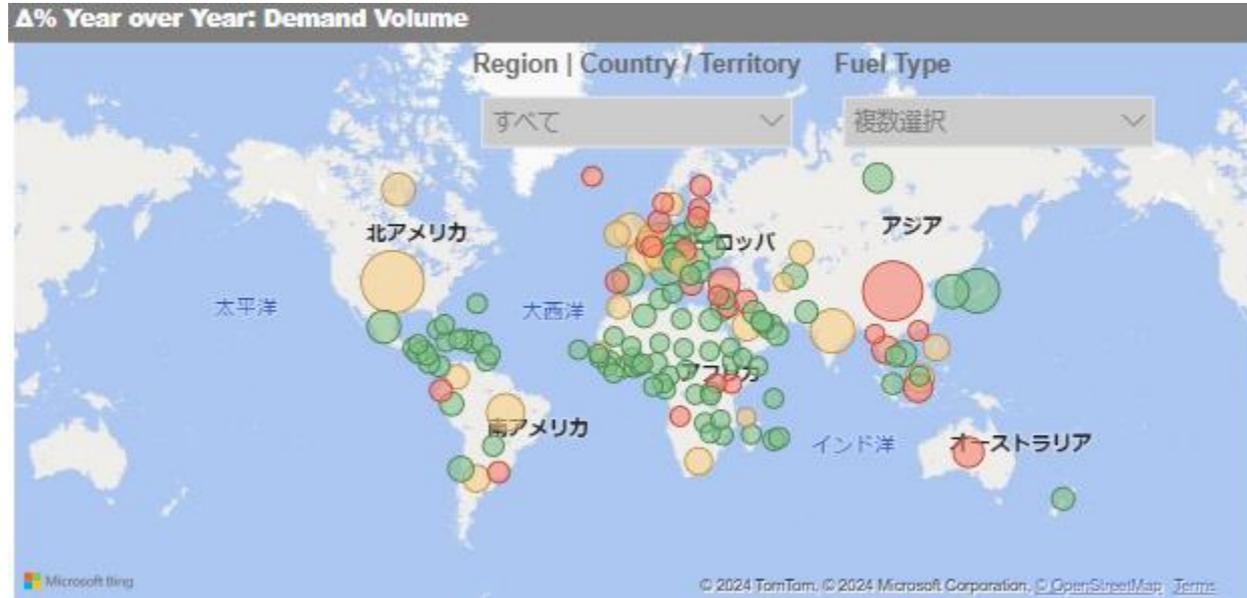
August 28, 2024

名古屋大学 客員教授

野辺 継男

Global Automotive Demand Tracker (S&P Global)

非NEV
(ICE, HEV)



July 2024

Region	Demand Volume	Δ% YoY
Europe	1,169K	2.61%
Greater China	1,046K	-21.00%
Japan/Korea	528K	10.48%
Middle East/Africa	306K	-8.05%
North America	1,409K	-0.96%
South America	359K	3.35%
South Asia	724K	-3.29%
合計	5,542K	-4.34%

NEV
(BEV, PHEV)

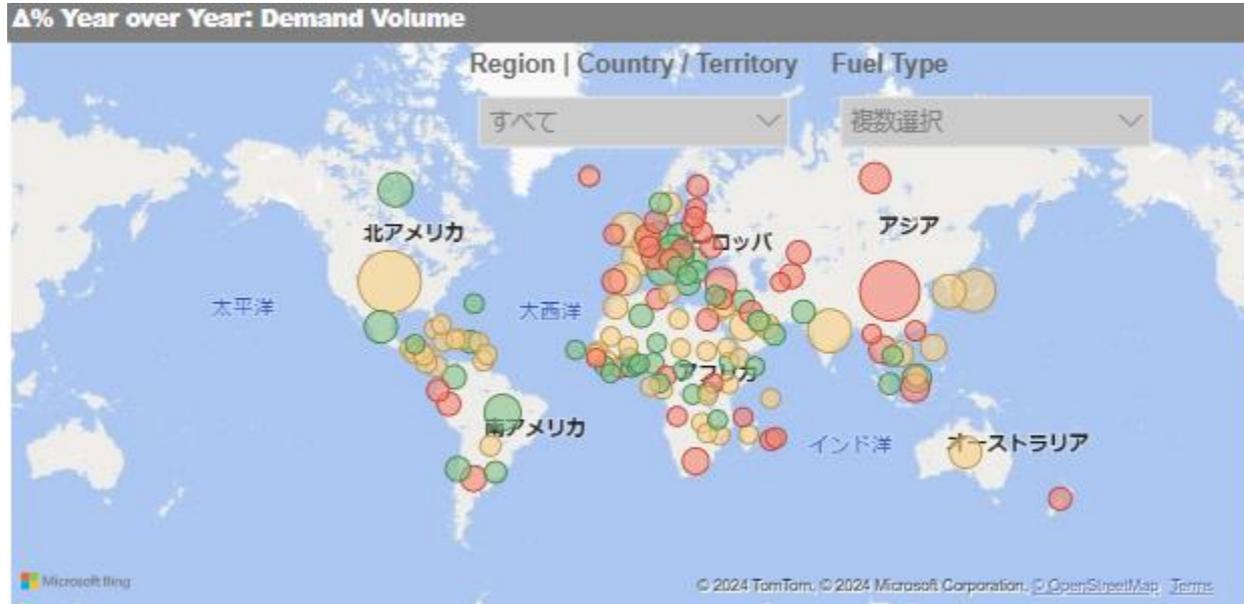


July 2024

Region	Demand Volume	Δ% YoY
Europe	229K	-7.77%
Greater China	835K	32.34%
Japan/Korea	28K	-0.35%
Middle East/Africa	15K	44.44%
North America	156K	7.54%
South America	13K	171.29%
South Asia	25K	35.85%
合計	1,301K	19.82%

Global Automotive Demand Tracker (S&P Global)

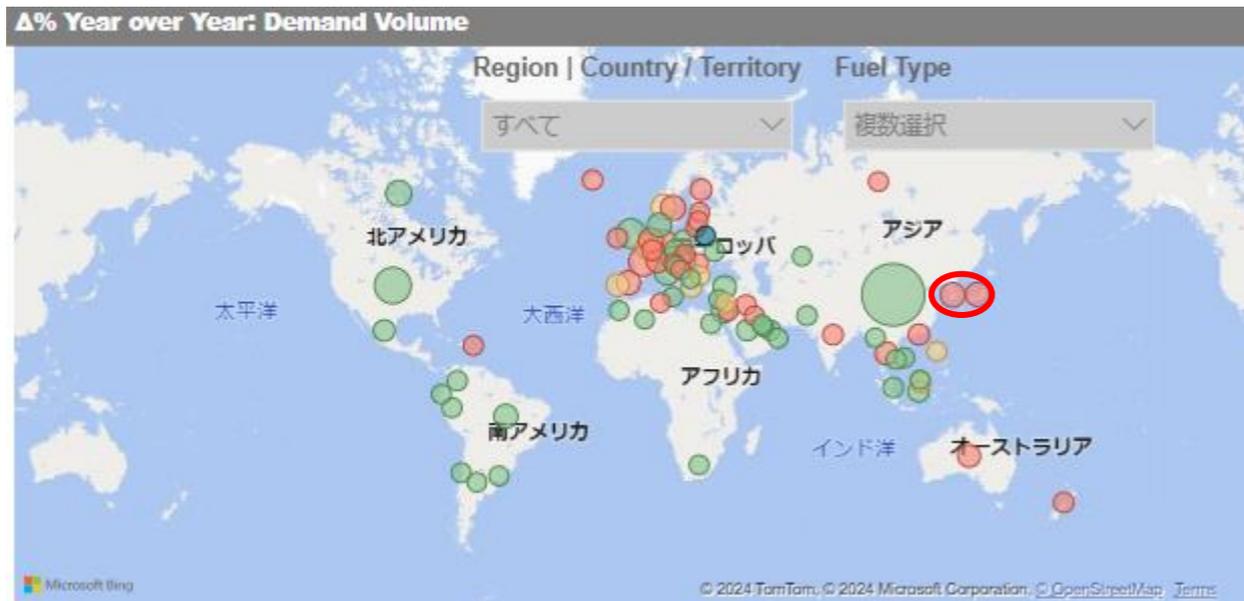
非NEV
(ICE、HEV)



June 2024

Region	Demand Volume	Δ% YoY
Europe	1,444K	2.30%
Greater China	1,087K	-26.00%
Japan/Korea	504K	-2.04%
Middle East/Africa	301K	-11.19%
North America	1,479K	-2.35%
South America	319K	2.15%
South Asia	761K	-0.81%
合計	5,894K	-6.84%

NEV
(BEV、PHEV)



June 2024

Region	Demand Volume	Δ% YoY
Europe	316K	-3.77%
Greater China	854K	26.34%
Japan/Korea	28K	-11.69%
Middle East/Africa	14K	9.87%
North America	163K	6.80%
South America	13K	171.51%
South Asia	21K	-33.84%
合計	1,409K	13.81%

重要ポイント (8月 1/2)

- **中国：7月NEVの販売台数は前年同期比37%増、総販売台数の50.7%**
- **米国で中古車EVの平均価格が\$30,000以下となり需要が拡大**
 - 2022年のインフレ抑制法で\$25,000以下の中古EVの購入に対する\$4,000の控除も設定された。
 - Teslaがラインナップの更新に消極的なことも、中古のEVが比較的魅力的に見える理由のひとつ。
- **6月米国でEVの登録台数が108,026台 (前年比3.1%増)**
 - Kia (106%増)、トヨタ (138%増)、Cadillac (404%増) など、複数のブランドが3桁のEV登録増を記録
 - 但し、6月の割引額はKia EV9 (\$18,081)、トヨタbZ4X (\$11,761)、5月Cadillac (\$17,732)
 - 結果、Hyundaiグループ (含KIA) がFordを抜き、第二位となった
- **Fordが大幅損失 (今年\$5.5B) を出すEV事業の戦略を大幅見直し**
 - すでに延期していたBEV 3列シートSUVの廃止。一方、EREVを拡大。
 - 2027年予定のバッテリー駆動の中型ピックアップ・トラックなど、従来の自動車と同等の価格のEVを提供。
 - 投資削減、バッテリー調達コストの見直し。12ヶ月で利益がクルマでなければ承認しない。
 - 2026年からミシガン州での安価なリン酸鉄リチウム(LFP)電池を生産。

重要ポイント (8月 2/2)

■ \$25,000以下のEVが続々登場

- BYD 新型Seal、\$24,500、LiDAR搭載
- BYD Song Plus EV、\$21,000、10種類以上のADAS機能付き
- Geely Galaxy、\$15,400
- Xpeng MONA M03、\$19,000、手ごろなAI導入
- Hyundai: Casper EV (欧州ではInster)、\$23,000

■ 超高級EVも続々登場

- BYD Yangwang U9 (0-100km/h 2.36秒、最高時速309km)、\$232,000
- BYD Denza Z9 GT/NT (1000馬力)
- Xiaomi: SU7 Ultra (1548馬力、ニュルブルクで最高時速\$350km)

■ BEVスタートアップであるAvatr、ZeekrがPHEVを追加設定

■ 7月、米国でTesla Cybertruck (\$111,000) が最も売れたEVピックアップとなった

- 2位のFord F-150 Lightningが\$67,000以上、3位のSilveradoが\$60,000以上。
- 第二四半期、米国で\$100,000以上で最も売れたクルマであった可能性がある。

■ 第6世代のWaymo RobotaxiはZeekrベース

7月

- **24年5月の世界PEV販売台数132万台で23%増。EV市場シェアは20%。**
 - 成長率、前年同月比中国33%増、北米18%増、欧州10%減
 - 但し、特に米国では莫大な赤字を抱えている上、値引きで販売台数を伸ばしている傾向がある
 - その上でバッテリー価格の低下、排ガス規制強化からEV市場シェアはこれまでの予測に近い推移で拡大する
 - 財務報告の悪かった海外レガシーOEMはE/Eアーキテクチャ再定義と次世代ソフトウェア開発を急いでいる
- **自動車産業は”大丈夫”ではない (Stellantis Tavares CEO)**
 - 「自動車業界は混乱している。第2四半期の決算を見ると、誰もが同じ方向に向かっている」
- **中国製EVが欧州の自動車メーカーに新たな脅威をもたらす**
 - 不振の欧州OEMを助ける為のEU関税が、中国企業の欧州進出と欧州企業との技術・製造での提携を進める
- **”レンジ・エクステンダー”PHEVが増える傾向にあるが短期的対策となる可能性**
 - 如何に”EV走行”の距離を拡大するかが開発要因であり、BEVに近づく。小型発電のエネルギー効率は悪い
- **Teslaに\$25,000のBEVと、車種の拡大は必須**
 - 但し、当初述べていた\$25,000の内容とは異なる可能性がある
- **中国製LFP電池の平均\$53/kWhは確定情報か？**
 - 世界のEV競争環境に多大な影響をもたらす

6月

- **2024年4月の世界のPEV販売台数は120万台で前年同期比25%増**
 - BEVは14%増、PHEVは51%増（PHEV急成長は主に中国市場のおかげ）
 - 米国でも、4月はTeslaとGMを除くとEVは23%増（各社\$10,000程度のインセンティブとFord/Kiaの伸び）
- **航続距離の長いEVは平均的ガソリン車の新車価格より安い**
 - 売れている高級ガソリン車はEVよりも高い傾向
- **世界的に日本車はEVをリードしていると認識されている**
 - 一般に、EVとハイブリッド車の違いは正確には認識されていない

5月

- **新たな貿易戦争に突入**
 - バイデン大統領は、トランプ前大統領が最初に課した中国への関税を包括的に更新した
 - 中国は輸入自動車に25%の関税をかける用意があることを示唆
 - その結果生じる貿易の分断は、韓国・日本など中国依存の高い国により大きなダメージとなる可能性がある
- **欧州で、HEV/PHEVの市場シェアが拡大。電動車(EV、PHEV、HEV)のシェアは51%**
 - VWは、かつてのEV化発言を撤回し、より多くのPHEVが必要になることを認めた。（但し、長期的にはBEV）
 - Stellantis、Mercedes-Benz、BMWも同調

4月

- 2024年のEV市場は低調であるという見方がウォール街のコンセンサス
- EUの中国EV調査で、中国政府からBYDへの補助金が突出していたと指摘
 - 第二位はTeslaであり、その他はGAC、Geelyと続くが、BYDの1/5以下。これをどう解釈するか。
 - 中国は、米国のEV補助金に関してWTOに提訴
- LFP電池の重要性からCATLと米国OEM (Tesla、Ford、GM) の交渉が進む
 - CATLの電池が、長期契約により、現在の\$120/kWhから年央には\$60/kWh以下になる可能性？

3月

- 2023年年間でPEVの出荷は1,370万台、世界総販売台数の16%
 - BEVは950万台 (30%増)、PHEVは420万台 (47%増)
- EV専用メーカーはBEV販売は伸ばし、レガシーメーカーはシェアを落としている
 - PEV上位5社の内、1位 BYD、2位 Tesla、4位 Geelyはシェアを伸ばし、3位 VW、5位 SAICは落としている。
 - BEVでは、TeslaとBYDを合わせた登録台数シェアが昨年31%から36%に拡大 (寡占化の傾向)
- GMがBEVを作れていない背景には、米国の問題が隠されている可能性がある
 - 米国自動車産業にソフトウェア・バッテリー開発の人材が十分おらず、自動車業界全体で飽和状態にある。
 - EVへの投資削減が収益に貢献するとして株価が上がり、事業・開発意欲は削がれる。
 - 米ディーラーのうち約30%がバイデン大統領に対し、EV化に「ブレーキをかける」よう正式に要請している。