

2020年の自動車産業はEVシフト加速

◆自動車総販売台数は減少か

2019年の自動車市場は、先進国市場の頭打ちや、世界の新車販売の約3割を占める中国市場での売上減により、18年に引き続き縮小の見込みだ。世界的な景気減速による購買意欲の減退、EU、中国、インドなどの排ガス規制強化、中国の政府補助金カットなどが背景にある。

対前年で17年163%、18年178%と急成長していた世界のEV（電気自動車）市場も19年は成長が鈍化した。世界の約6割を占める中国市場での販売台数は7月以降前年割れだ。新エネルギー車（NEV）^{*1}補助金の大幅にカットにより普通車に比べEVが割高になったことや、発火事故やメーカー公表の性能が出ないなどの品質問題が、現地新興EVメーカー車で多発したことにより、消費者が買い控えている。中国政府の手厚い補助金制度のもと、多数の新興EVメーカーが参入したが、品質問題の対応や販売不振による経営難で淘汰されつつある。

20年も世界の景気減速を背景に販売総数は増えない見込みだが、EVなど環境対応車の販売は伸びると見られている。

*1) 新エネルギー車（NEV）：電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池車

◆中国や欧州でEV量産化、トヨタもEV販売本格始動

20年は、中国、欧州で強化される環境規制に対応するために準備していた大手メーカーのEVの量産が本格化する。

中国政府は19年以降、年間3万台以上販売する自動車メーカーに対し、全販売量の一定割合のNEVの販売を義務付けしている。20年は当初は12%目標だったが、14%に引き上げる方針だ。日米欧大手メーカーはEV販売で先行する中国市場を重視しており、各社、NEV販売量増ために、中国での新工場稼働や現地メーカーとの合弁や提携を積極的に進めている。テスラは、独自資本で上海に工場を建設し、19年10月から小型車の生産を開始、ルノーは東風汽車と提携し、EV量産を19年秋に開始した。トヨタはBYD汽車と、EV共同開発のための合弁会社の20年設立に合意、またレクサス初のEVを20年春に中国で先行販売する計画だ。VWは上

海汽車と合併でEV用工場を建設し、20年10月から生産を開始する。

欧州においても、21年目標で自動車排ガス規制は現状の約3割カットに強化され、HV（ハイブリッド車）やEVの販売割合増が必須だ。テスラは21年量産開始目標で、ベルリン近郊に新工場を建設、VWはすでにEV生産を開始したツヴィッカウ工場を21年目標でEV専用工場化するなど、各社量産体制を整えている。

◆自動車産業はCASE*²⁾時代への大転換期でリストラや再編が広がる

18年以降、構造改革によりCASE関連への資源集中を図るために、GM、フォード、VW、日産など、大手メーカーの工場閉鎖や再編、人員削減などリストラ発表が相次いでいる。また19年は、CASE関連の研究開発の加速やコスト負担軽減のための提携発表も相次いだ。トヨタ、スズキ、マツダ、スバルの日本勢のEV共同開発合意、VWとフォードの自動運転及びEV開発における提携拡充、BMWとダイムラーの自動運転技術開発での提携、FCAとPSAの統合などだ。

自動車部品メーカーの再編も激しくなってきた。ホンダと日立製作所はそれぞれの傘下の部品メーカー4社を統合、トヨタも傘下のアイシン精機とアイシン・エイ・ダブリュの経営統合を発表した。EV部品や自動運転システムの研究開発を強化するのが狙いだ。海外でも、ドイツ変速機大手のZFがCASEに必要な技術を持つ会社を次々と買収するなど攻めの拡大などを行っている。

*2) C:コネクティッド（インターネットに常時接続）、A:自動運転、S:カーシェアリングとサービス、E:電気自動車。今の自動車産業の開発動向を象徴するキーワード。

◆米国の自動車・部品への追加関税発動の可能性は低い

米国は通商拡大法232条（国家安全保障を理由に輸入相手国への制裁を可能にする法律）に基づき、輸入先国に対し、自動車・部品への追加関税賦課を検討していたが、期限の11月14日を過ぎても判断を発表せず、ひとまず発動は回避された。もっとも日本については、9月に米国との二国間貿易協定に第一段階として合意し、以後も協議継続となった時点で発動されないと約束されていた。

自動車産業は大転換期にある今、各国の覇権争いに絡んだ通商政策や規制の対象となっている。メーカー各社は米中欧3大市場の政策動向を注視しつつ、EV化・自動運転化への競争にしのぎを削っている。

【石井由紀】