

中資系完成車メーカーのグローバルプレゼンス拡大に対抗する打ち手が必要に

I. 需給動向	<p>(グローバル新車販売: 短期)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023年は、車載半導体不足に伴う供給制約の緩和や堅調な米国経済により増加を見込む 2024年は、供給制約の解消を見込むものの、米国を中心に景気減速に伴う需要減退が予想され、前年比+1.7%の緩やかな成長にとどまる見込み <p>(グローバル新車販売: 中期)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2028年にかけては、先進国や中国の経済成長鈍化の影響により、直近ピークである2017年の水準には至らず 	
II. トピックス	競争環境	<ul style="list-style-type: none"> BEV市場の拡大が欧・米・中を中心に進む中、最大市場の中国では、BYDによってミドルエンドのBEV比率が高まり、ICE車よりも経済性に優れるBEVが広がることで規制ドリブンからユーザードリブンへの構造変化が進展 中国BEV市場はBYDを筆頭に中資系完成車メーカー(以下、中資系メーカー)が圧倒的なシェアを有するも、価格競争の激化や工場稼働率低下、原材料費高騰などにより、中資系メーカーのBEV事業の採算は厳しく、持続可能性が課題に 結果、中資系メーカー各社は、BEV事業の採算改善のため、海外展開の拡大に注力する姿勢が鮮明に
	リスクとチャンス	<p>(リスク)</p> <ul style="list-style-type: none"> 中資系メーカーは、地域ごとの規制動向やユーザーの嗜好を踏まえ、タイ・インドネシアや欧州市場において、輸出や現地生産を通じて、販売シェアを拡大させる可能性が高い 特に日系完成車メーカー(以下、日系メーカー)のシェアが高いタイ・インドネシア市場は、中国製BEVの流入による影響が最も深刻になる懸念あり
	アナリストの眼	<p>(中資系メーカーのタイ・インドネシア市場におけるBEV拡販に対する日本企業の打ち手)</p> <ul style="list-style-type: none"> 日系メーカーはHEVを電動化の軸に据えてきた結果、BEV投入で中資系メーカーの後塵を拝しており、今後タイ・インドネシアでBEVシフトが加速した場合、中資系メーカーがシェアを大きく伸ばすことが懸念される ただし、インフラ面の課題などを踏まえると、電動化の選択肢としてのHEVの有効性は継続すると見込まれる 従って、日系メーカーはHEVを中心とした電動化戦略を継続しながら、早期のBEV投入が求められており、自社開発だけではBEV投入を迅速に進められない場合は、中資系メーカーとの提携を通じた早期ラインナップ拡充の検討も選択肢に 加えて、日系サプライヤーは、日系メーカーとの取引を確保しつつ日系メーカーのシェア低下リスクを踏まえて、中資系メーカーとの新規取引も検討すべきか

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

【グローバル需要】供給制約の緩和により足下は増加も中期的な成長は緩慢

- 2023年のグローバル新車販売は、車載半導体不足に伴う供給制約の緩和が進んだことや、米国経済が堅調に推移していることを踏まえ、89.6百万台(前年比+8.4%)を見込む
- 2024年のグローバル新車販売は、車載半導体不足の解消による増加を見込むものの、米国を中心に景気減速に伴う需要減退が予想され、91.1百万台(前年比+1.7%)と緩やかな成長にとどまる見通し
- 2028年にかけては、経済成長や人口増加が予想されるインドおよびASEANなどを中心に新車販売の増加が見込まれる一方、欧米および中国の経済成長鈍化の影響により、直近ピークである2017年の水準には至らず

主要国・地域別新車販売動向

(千台)	2022年 (実績)	2023年 (見込)	2024年 (予想)	2028年 (予想)	CAGR 2023-2028
日本	4,201	4,708	4,771	4,695	-
前年比	▲5.6%	+12.1%	+1.3%	-	▲0.1%
西欧5カ国	9,308	10,446	10,579	10,929	-
前年比	▲5.7%	+12.2%	+1.3%	-	+0.9%
米国	14,204	15,952	16,312	16,794	-
前年比	▲7.7%	+12.3%	+2.3%	-	+1.0%
中国	26,864	28,293	28,477	29,228	-
前年比	+2.1%	+5.3%	+0.7%	-	+0.7%
インド	4,725	5,054	5,205	6,043	-
前年比	+25.7%	+6.9%	+3.0%	-	+3.6%
ASEAN	3,341	3,280	3,405	3,795	-
前年比	+22.6%	▲1.8%	+3.8%	-	+3.0%

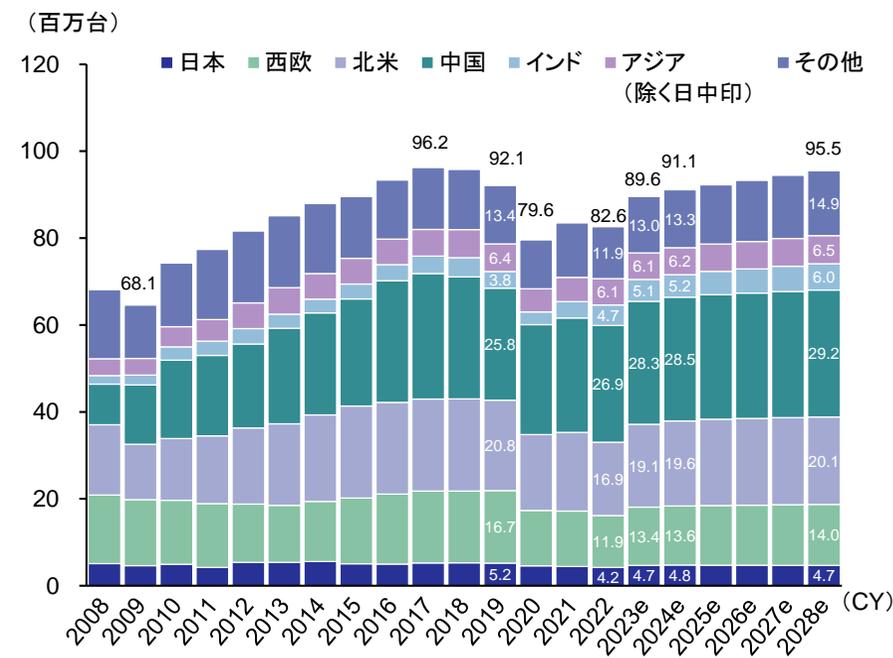
(注1) 2023年以降はみずほ銀行産業調査部予測 (注2) 中国は工場出荷台数を記載

(注3) 西欧5カ国はドイツ、フランス、イタリア、スペイン、英国

ASEANはタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム

(出所) 各国自動車工業会資料等より、みずほ銀行産業調査部作成

グローバル新車販売台数予測



(注) 2023年以降はみずほ銀行産業調査部予測

(出所) 各国自動車工業会資料等より、みずほ銀行産業調査部作成

【国内需要】供給制約の緩和で増加も、中期的には漸減に転じる見通し

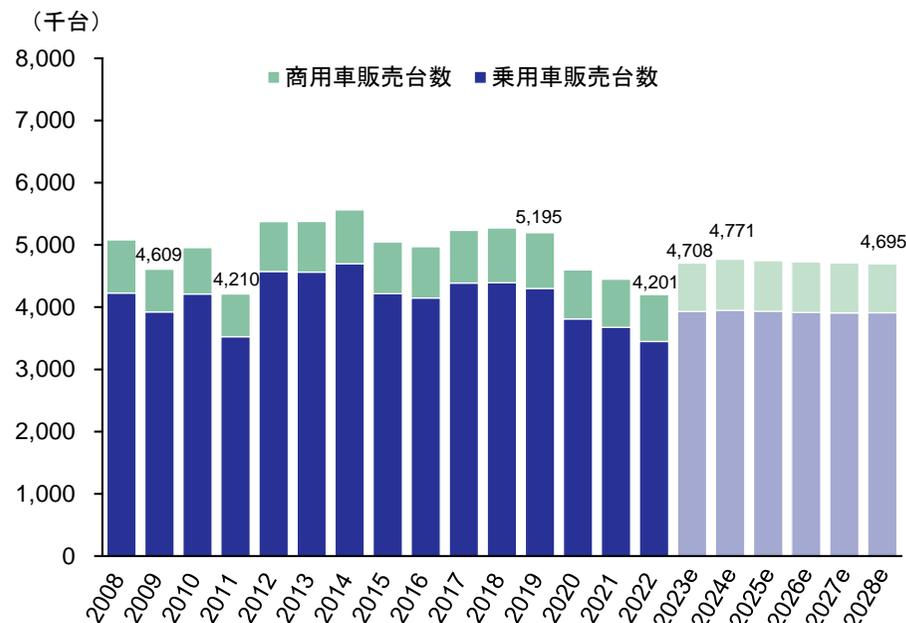
- 2023年の国内新車販売は、車載半導体不足に伴う供給制約の緩和継続により、4.7百万台（前年比+12.1%）を見込むも、コロナ前の2019年新車販売台数（5.2百万台）対比▲9.4%の水準にとどまる見通し
- 2024年の国内新車販売は、車載半導体不足による供給制約の解消から増加を見込むも、2023年に当初想定より早く供給制約の緩和が進み、前倒しで需要が回復したため、4.8百万台（前年比+1.3%）と伸び率は鈍化するものと予測
- 2025年以降の国内新車販売は、供給制約解消による販売押し上げ効果のはく落および人口、世帯数の減少により、漸減に転じる見通し

国内の需給動向

（千台）	2022年 （実績）	2023年 （見込）	2024年 （予想）	2028年 （予想）	CAGR 2023-2028
国内需要	4,201	4,708	4,771	4,695	-
前年比	▲5.6%	+12.1%	+1.3%	-	▲0.1%
輸出	3,813	4,078	4,083	4,229	-
前年比	▲0.1%	+6.9%	+0.1%	-	+0.7%
輸入	310	315	319	314	-
前年比	▲10.1%	+1.7%	+1.2%	-	▲0.1%
国内生産	7,836	8,470	8,535	8,610	-
前年比	▲0.1%	+8.1%	+0.8%	-	+0.3%

（注）2023年以降はみずほ銀行産業調査部予測
（出所）日本自動車工業会より、みずほ銀行産業調査部作成

国内新車販売台数予測

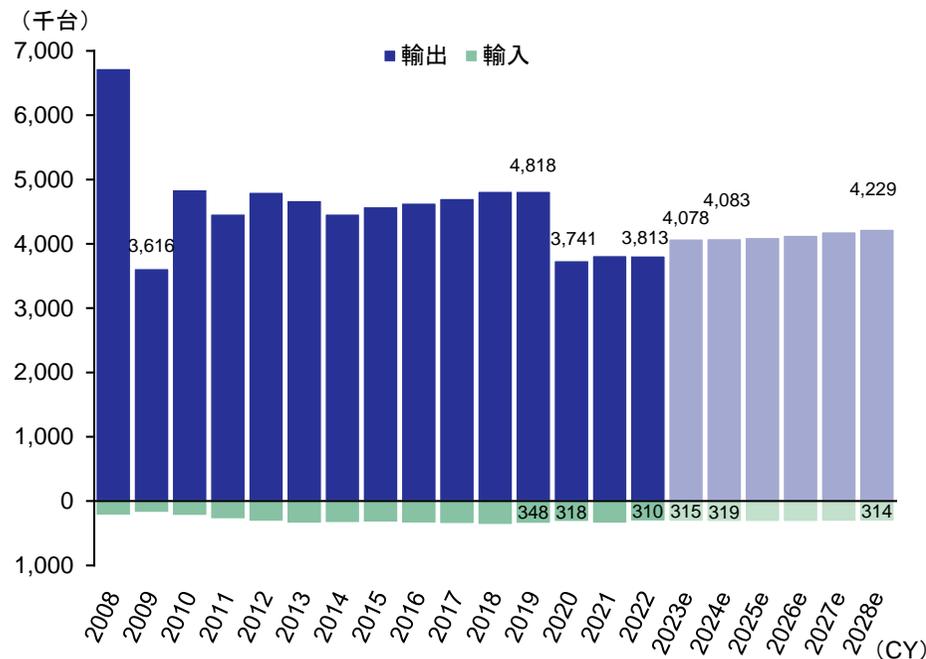


（注）2023年以降はみずほ銀行産業調査部予測
（出所）日本自動車工業会より、みずほ銀行産業調査部作成 (CY)

【輸出入・生産】足下の国内生産は増加も、2025年以降はほぼ横ばいの見通し

- 2023年の輸出は、供給制約の緩和を受けて増加に転じ、4.1百万台（前年比+6.9%）を見込む
 - 2024年の輸出は、グローバル新車販売の伸びが減速するため、4.1百万台（前年比+0.1%）を予測
 - 2028年に向けては、主要輸出先の米国の経済成長率低下の影響などを受け、コロナ前の水準までは回復せず
- 2023年の国内生産は、供給制約の緩和により8.5百万台（前年比+8.1%）と増加に転じる見通し
 - 2024年の国内生産は、国内販売および輸出の緩やかな拡大により、8.5百万台（前年比+0.8%）と微増を予測
 - 2028年にかけては、輸出の緩やかな増加の一方、国内販売減少の影響からほぼ横ばいを見込む

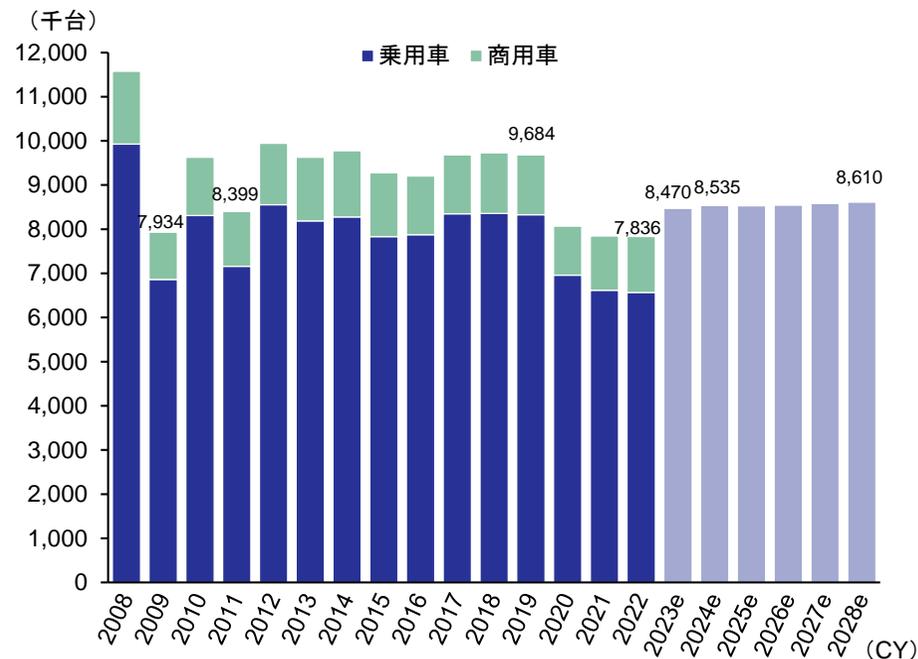
国内自動車輸出・輸入台数予測



(注) 2023年以降はみずほ銀行産業調査部予測

(出所) 日本自動車工業会、日本自動車輸入組合資料より、みずほ銀行産業調査部作成

国内自動車生産台数予測



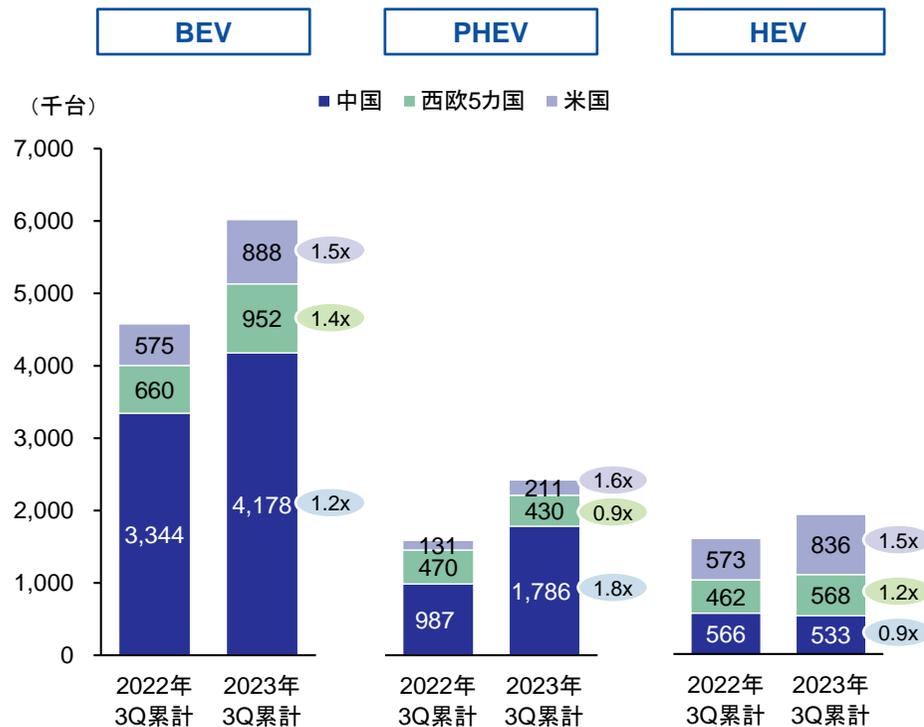
(注) 2023年以降はみずほ銀行産業調査部予測

(出所) 日本自動車工業会資料より、みずほ銀行産業調査部作成

グローバルのxEVシフト動向 – 2023年も欧・米・中でBEV販売台数は増加

- 欧・米・中の各2023年3Q累計BEV販売台数は前年同期比で増加を維持し、地域によってはPHEV・HEVも大きく増加
 - 中国は購入補助金終了に伴いBEVの成長が鈍化する一方、BYDの低価格品がけん引するPHEV販売が急伸
 - Tesla一強が続く米国はPHEVとHEVの増加も目立つ一方、欧州は補助金終了によってPHEV販売が減少
- 中国ではBEVのコスパがICE車を一部上回り、BEV市場は規制ドリブンからユーザードリブンへの転換が進む

欧・米・中のxEV販売台数推移



(注) 西欧5カ国はドイツ、フランス、イタリア、スペイン、英国
(出所) MarkLinesより、みずほ銀行産業調査部作成

販売台数上位BEVモデル

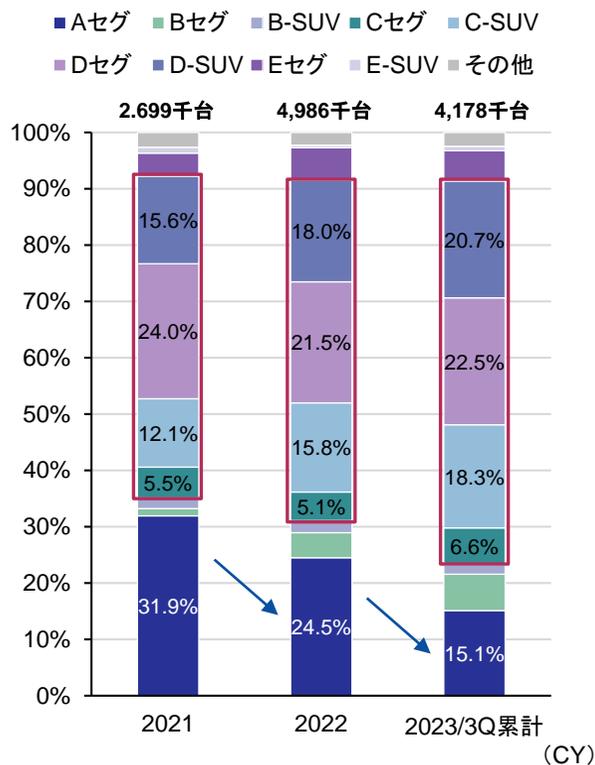
	中国	西欧5カ国	米国
#1	Tesla Model Y (D-SUV、479千台)	Tesla Model Y (D-SUV、106千台)	Tesla Model Y (D-SUV、305千台)
#2	BYD 元PLUS (C-SUV、290千台)	Tesla Model 3 (Dセグ、43千台)	Tesla Model 3 (Dセグ、175千台)
#3	BYD 海豚 (Bセグ、260千台)	MG(上汽) MG4 (Cセグ、42千台)	Chevrolet Bolt EUV (C-SUV、30千台)
#4	Tesla Model 3 (Dセグ、220千台)	Fiat 500 (Aセグ、41千台)	Ford Mustang Mach-E (D-SUV、29千台)
#5	広州汽車 Aion S (Dセグ、181千台)	Dacia Spring Electric (B-SUV、33千台)	VW ID.4 (C-SUV、27千台)
#6	広州汽車 Aion Y (C-SUV、155千台)	VW ID.3 (Cセグ、32千台)	現代 IONIQ 5 (D-SUV、25千台)
#7	BYD 海鷗 (Aセグ、142千台)	Peugeot 208 (Bセグ、30千台)	Chevrolet Bolt (Bセグ、19千台)
#8	上汽GM五菱 Wuling Bingo (Aセグ、126千台)	Audi Q4 e-tron (C-SUV、29千台)	Tesla Model X (E-SUV、19千台)
#9	MG(上汽) MULAN (Cセグ、108千台)	VW ID.4 (C-SUV、26千台)	Rivian R1 T (ピックアップ、18千台)
#10	長安汽車 Lumin (Aセグ、102千台)	Skoda Enyaq iV (D-SUV、24千台)	BMW i4 (Eセグ、17千台)

(注) 西欧5カ国はドイツ、フランス、イタリア、スペイン、英国
(出所) MarkLinesより、みずほ銀行産業調査部作成

中国BEV市場の動向 – BEV市場の構造変化とBYDの成長

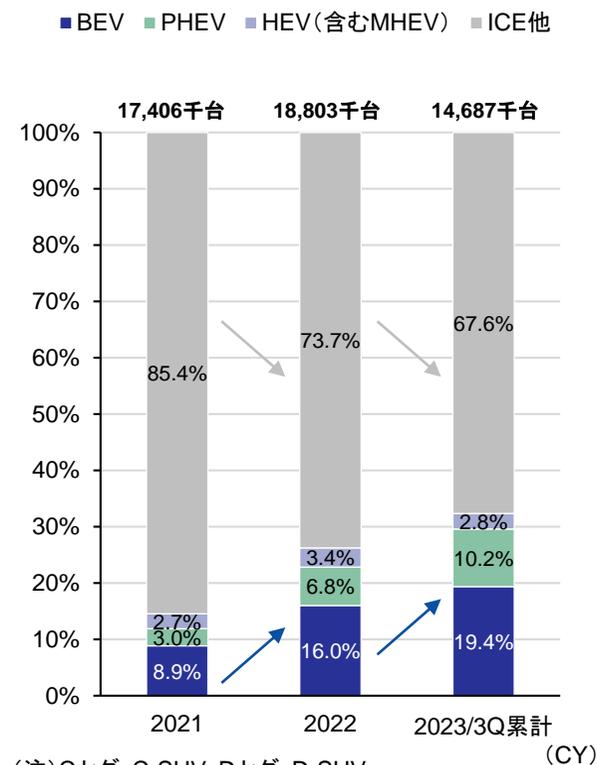
- 従来の中国BEV市場は小型格安BEVとハイエンドBEVが成長をけん引する二極化構造であり、ミドルエンドにおいてBEVは価格と利便性で劣後していたため、「規制ドリブン」での限定的な拡大にとどまってきた
- かかる中、2021年頃よりBYDが低価格のミドルエンドBEVの販売を急伸させたため、市場構造が大きく変化
 - BYDがTeslaを抜き中国BEV市場のトップに立つ一方、三菱など格安BEVメーカーは大きくシェアを落とす結果に

セグメント別乗用BEV販売シェア推移



(出所) MarkLinesより、みずほ銀行産業調査部作成

ミドルエンドのパワトレ別乗用車販売シェア推移



(注) Cセグ・C-SUV・Dセグ・D-SUV

(出所) MarkLinesより、みずほ銀行産業調査部作成

完成車メーカー別乗用BEV販売台数トップ10

#	2021	2022	2023/3Q累計
1	Tesla 484千台、17.9%	BYD 911千台、18.3%	BYD 1,048千台、25.0%
2	上汽GM五菱 453千台、16.7%	Tesla 711千台、14.3%	Tesla 699千台、16.7%
3	BYD 321千台、11.9%	上汽GM五菱 612千台、12.3%	広州汽車 351千台、8.4%
4	長城汽車 135千台、5.0%	広州汽車 271千台、5.4%	上海汽車 254千台、6.1%
5	広州汽車 120千台、4.5%	Geely 262千台、5.3%	Geely 229千台、5.5%
6	上海汽車 112千台、4.1%	奇瑞汽車 223千台、4.5%	上汽GM五菱 210千台、5.0%
7	奇瑞汽車 98千台、3.6%	上海汽車 208千台、4.2%	長安汽車 149千台、3.6%
8	Xpeng 98千台、3.6%	長安汽車 205千台、4.1%	VW 113千台、2.7%
9	長安汽車 96千台、3.6%	VW 157千台、3.2%	NIO 110千台、2.6%
10	NIO 93千台、3.4%	哪吒汽車 (Neta) 152千台、3.1%	哪吒汽車 (Neta) 98千台、2.3%

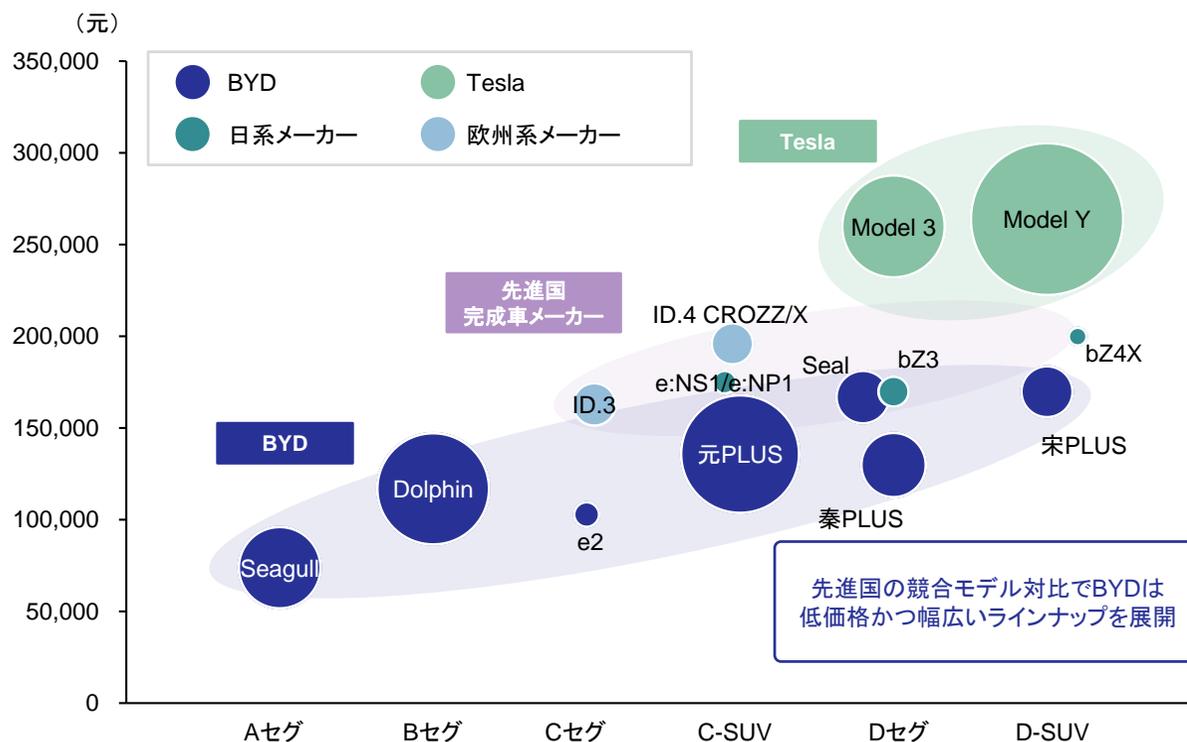
(注) 赤: BYD、緑: 上汽GM五菱、紫: 中資系メーカー
青: 欧米系メーカー

(出所) MarkLinesより、みずほ銀行産業調査部作成

BYD躍進の背景 — 垂直統合モデルによるコスト競争力と製品投入速度

- 割高感のある先進国完成車メーカーのミドルエンドBEVに対し、BYDは価格を抑えたモデルを矢継ぎ早に展開
- 安価ながらもユーザーニーズを捉えたデザインや智能化装備、航続距離の確保などを通じ、コスパの高さを訴求
 - 電池やパワートレインなどのコア部品を内製する垂直統合モデルによって、低価格と素早い製品投入を実現
 - ランニングコストも含めてBEVがICE車よりも得になる状況を作り出し、ユーザーの支持を獲得

BEVにおけるセグメントと価格設定 — BYDの価格競争力の高さと幅広いラインナップ



(注) 円の大きさは2023/3Q累計の販売台数、価格は各車種の最低価格(補助金控除前)を表示
(出所) MarkLines、汽车之家より、みずほ銀行産業調査部作成

BYDの強み: 垂直統合モデル

コア部品の内製化を志向する
垂直統合モデルでの事業展開

- ✓ バッテリーやパワートレイン(含むパワー半導体)などコア部品の多くを自社で開発・製造
- ✓ 内製によって高いコスト競争力、開発期間の短期化と柔軟性の確保、及び安定的な調達を実現



コスト
パフォーマンス
の高さ

- ✓ 競争力のある価格設定
- ✓ スマホライクなコックピットや内外装デザインなどの充実
- ✓ 相応の航続距離

ニーズを捉えた
BEVラインナップ
の早期拡充

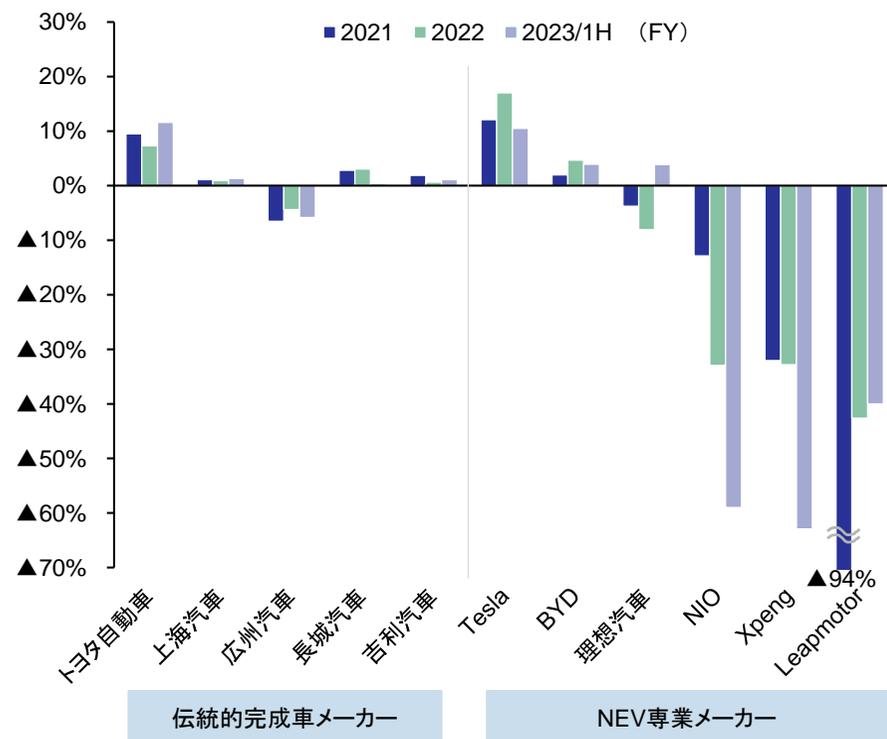
- ✓ 短期間での複数モデルの開発と市場投入
- ✓ 開発中の仕様変更や市場投入後の改良などに対応

(出所) みずほ銀行産業調査部作成

中国BEV市場の拡大は続く一方、収益性に課題

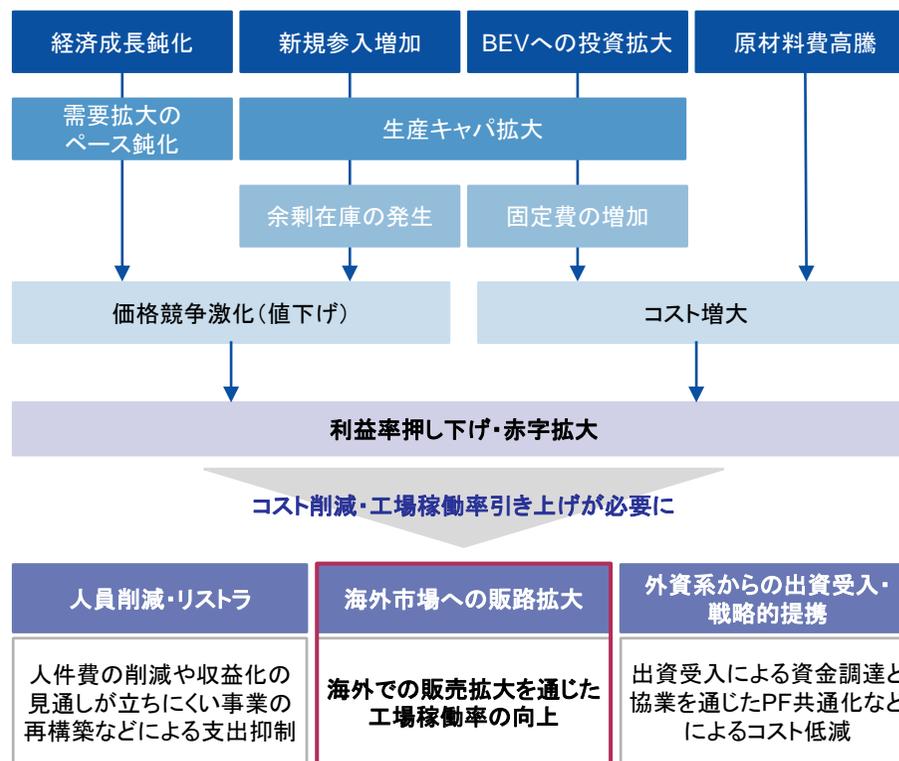
- 中国BEV市場が急拡大する中、先行する中資系メーカーは高いシェアを有する一方、収益性は厳しい状況
 - 大幅赤字が続く新興系に加え、値下げ競争などによりBYDの利益率もトヨタ・Tesla対比で低位にとどまる
- 中資系メーカー各社のBEV事業は持続可能性が課題であり、財務安定性の乏しい新興系は外資系との資本戦略提携を進める他、BYD含む伝統系は工場稼働率引き上げを企図した海外への販路拡大を志向

中資系メーカーとトヨタ・TeslaのEBITマージン推移比較



(注) 吉利汽車、Leapmotorの2023/1HはSpeedaより営業利益率を記載
 (出所) FactSet、Speeda、各種公開情報より、みずほ銀行産業調査部作成

中資系メーカーのBEV事業における課題と打ち手

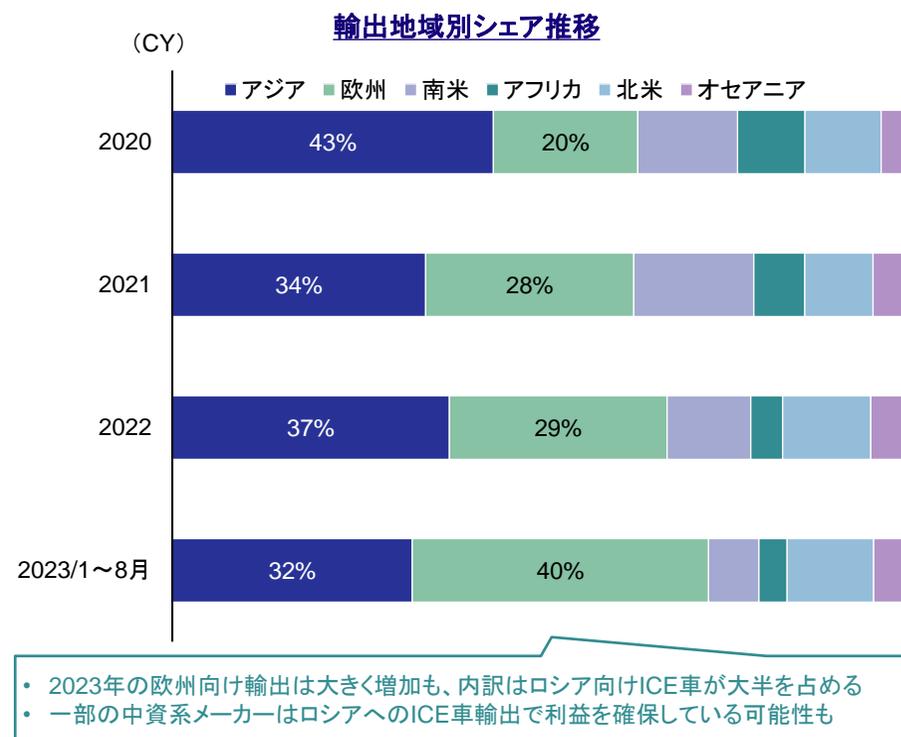
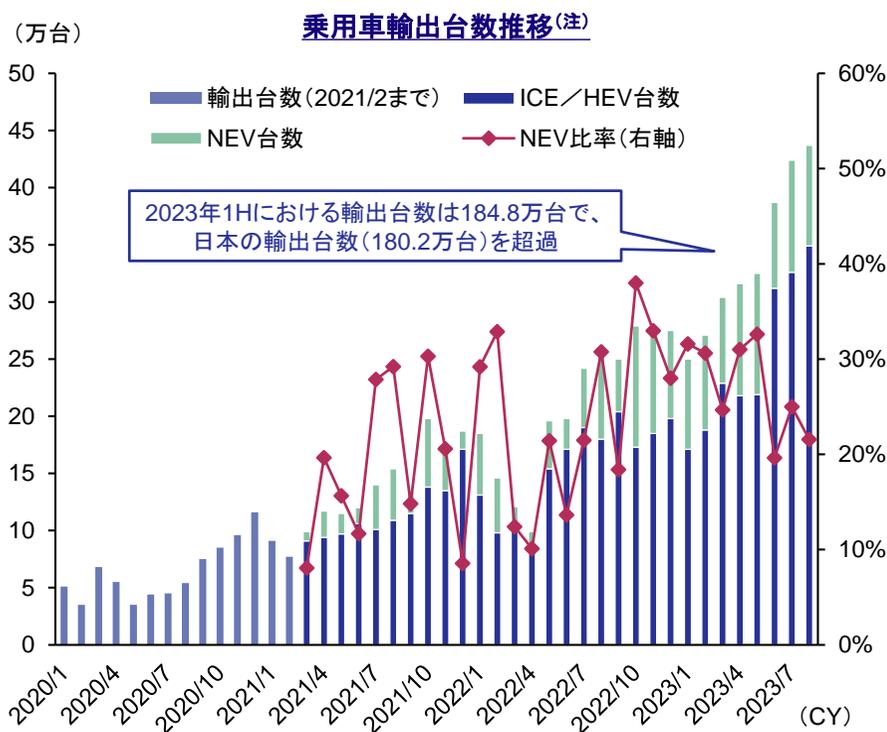


(出所) 各種公開情報より、みずほ銀行産業調査部作成

中国からの自動車輸出は拡大も、BEVの輸出台数はやや伸び悩み

- 中国の乗用車輸出台数は、車載半導体不足などの供給制約の影響が小さかったことに加え、主に欧州向けのTesla車を中心に中国からのBEV輸出も増加したため、2021年頃から増加基調に
- 2023年に入ってから輸出台数は前月対比でプラス成長が続いている一方、BEV輸出台数はやや伸び悩み
 - 足下の輸出増はロシア向けICE車輸出拡大の影響が大きいとみられ、一過性の可能性も

中国からの自動車輸出台数と輸出先の推移



(注) 2021年2月以前は輸出におけるNEVの台数の開示なし

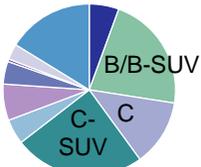
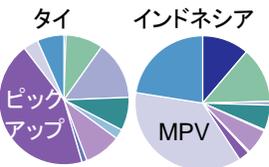
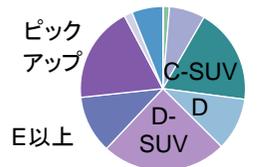
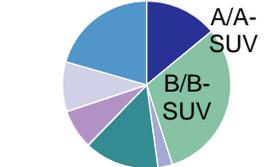
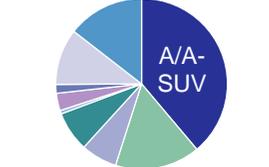
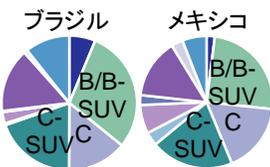
(出所) 左図は中国汽车工业协会、右図は中国乗用車市場情報联席会より、みずほ銀行産業調査部作成

BEVシフトを契機とした中資系メーカーのグローバルでのプレゼンス拡大可能性

- BEVシフトを契機とした中資系メーカーの海外事業拡大可能性は、地域毎の規制やユーザーの嗜好に影響を受ける
 - 規制面で不確実性が高い米国やインド、日系メーカーへの信頼度が高い日本での事業拡大は容易でない可能性
- 一方、タイ・インドネシアでは規制面の影響は小さく、BEV化しやすい中・小型車を中心に販売台数が増加する可能性
 - 欧州では中国製BEVの補助金調査を行う一方、完成車メーカー間の連携が進むなど先行き不透明

アナリストの眼

中資系メーカーの海外展開可能性

	欧州	タイ・インドネシア	米国	インド	日本	ブラジル・メキシコ
日系販売台数(注)	1.0百万台	1.7百万台	4.8百万台	1.9百万台	3.9百万台	0.7百万台
中国からの輸出規制等	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 制約はない一方、BEV補助金調査の動きも ✓ 雇用や経済安保面で現地生産、域内調達要請の可能性 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 輸出に関する制約なし ✓ タイでは、将来的な現地生産を補助金の条件とするなど域内生産拠点化を目指す動き 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 中資系企業にとって規制面での不確実性が高い市場 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 米国と同様、中資系企業にとって規制面での不確実性が高い市場 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 輸出に関する制約なし 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 輸出に関する制約なし
販売セグメント構成(注) ・市場の特徴	 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 中・小型車が中心 ✓ 欧州系メーカーに対する消費者の高い信頼 ✓ 性能への要求高い 	 <ul style="list-style-type: none"> ✓ タイはピックアップ、インドネシアはMPV中心 ✓ 日系メーカーのBEV展開は限定的 	 <ul style="list-style-type: none"> ✓ ピックアップおよび中・大型車が市場の中心 ✓ 移動距離は長い ✓ 2台目需要も多い 	 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 小型車中心の市場 ✓ 近年はSUV比率高まる ✓ 安価なモデルが多くBEVは割高になるおそれ 	 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 小型車中心(軽など) ✓ 日系メーカーに対する消費者の高い信頼と、BEVの低い受容度 	 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 中・小型車が中心 ✓ 欧・米・日系メーカーがシェアを有する
中資系メーカーの事業拡大可能性	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 欧州製BEV価格高止まりでBEV化推進に中国製活用が必要高まる ✓ 一方、補助金調査の実施など不確実性も伴う 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 産業政策として、BEV化を推進しており、中資系メーカーはタイに無関税で輸出可 ✓ 乗用車中心にBEV化が進む可能性 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 規制面の不確実性から中資系メーカーの事業拡大のハードルは高い 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 中印関係次第ながら、規制面の不確実性より、中資系メーカーの事業拡大のハードルは高い 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 規制面は現状問題なし ✓ 消費者の日系メーカーへの信頼は高く、中資系メーカーのシェア拡大は容易でない 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 充電設備などの課題を踏まえると、BEV普及には時間を要する ✓ BEV普及黎明期に中資系メーカーの安価な製品がシェアを高める可能性

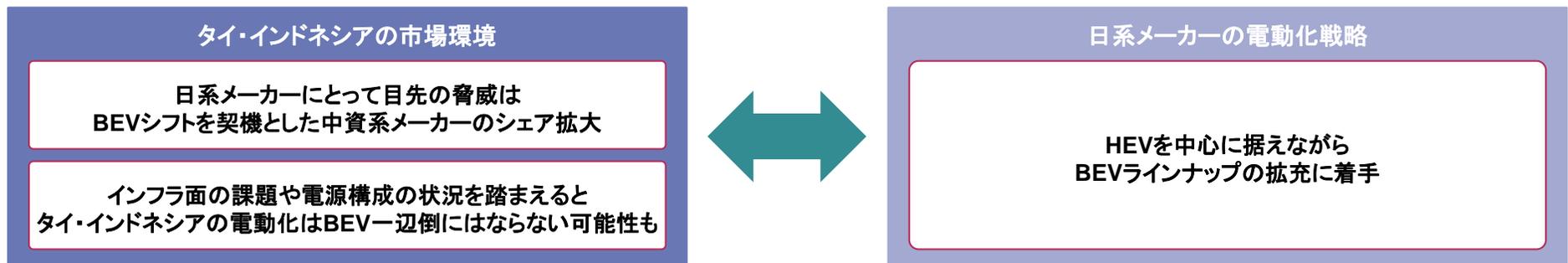
(注)2022年実績

(出所)MarkLines、各種公開情報より、みずほ銀行産業調査部作成

中資系メーカーのタイ・インドネシア市場への展開に対する日本企業の打ち手

- 日系メーカーにとって目先の脅威は、高いシェアを持つタイ・インドネシア市場での中資系メーカーのシェア拡大リスク
 - 日系メーカー各社はHEVを電動化の軸に据えてきた結果、BEVの投入で中資系メーカーの後塵を拝しており、今後タイ・インドネシアでBEVシフトが加速した場合、中資系メーカーがシェアを大きく伸ばすことが懸念される
- HEVの有効性は不変であるも日系メーカーは早期のBEV投入も求められ、中資系メーカーとの提携模索も選択肢に

タイ・インドネシアにおいて想定される日本企業の打ち手の方向性



中資系メーカーに対抗できるスピードで日系メーカーがBEVを投入するのは困難であり、BEVシフトの加速が日系メーカーのシェア低下に直結するおそれも

タイ・インドネシア市場における日本企業の打ち手

日系完成車メーカー	日系サプライヤー
<ul style="list-style-type: none"> ✓ HEVを中心とした電動化戦略を継続しながら、早期のBEV投入が求められる ✓ 自社開発だけではBEV投入を迅速に進められない場合は、中資系メーカーとの提携を通じた早期ラインナップ拡充の検討も選択肢に 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ あくまでも日系メーカーとの取引がメインである点は変わらず ✓ 一方で、日系メーカーのシェア低下による販売減少懸念を踏まえ、現地生産・サプライチェーン構築を模索する中資系メーカーとの新規取引も検討すべきか

(出所)各種公開情報より、みずほ銀行産業調査部作成

産業調査部

自動車・機械チーム

松浦 佳
浜田 耕平

kei.matsuura@mizuho-bk.co.jp

[アンケートにご協力をお願いします](#)



みずほ産業調査73 2023 No.1

2023年12月7日発行

© 2023 株式会社みずほ銀行

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、弊行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、弊行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますよう、また必要な場合は、弁護士、会計士、税理士等にご相談のうえお取扱い下さいますようお願い申し上げます。
本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他如何なる手段において複製すること、②弊行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。

編集／発行 みずほ銀行産業調査部

東京都千代田区丸の内1-3-3 ird.info@mizuho-bk.co.jp