

2030年世界ライトビークル市場の展望

保護主義政策の短期変動リスクと長期的な「成長の源泉」

2019年(令和元年)9月19日 日本鑄造協会様

Masatoshi Nishimoto (西本真敏)
Manager, Japan and Korea Light Vehicle Production Forecasts
IHS Markit
Masatoshi.nishimoto@ihsmarkit.com



Confidential. © 2019 IHS Markit®. All rights reserved.

本日の内容

1. 保護主義政策の短期変動リスク
2. 長期的な「成長の源泉」
3. まとめ

予測根拠のキーワード

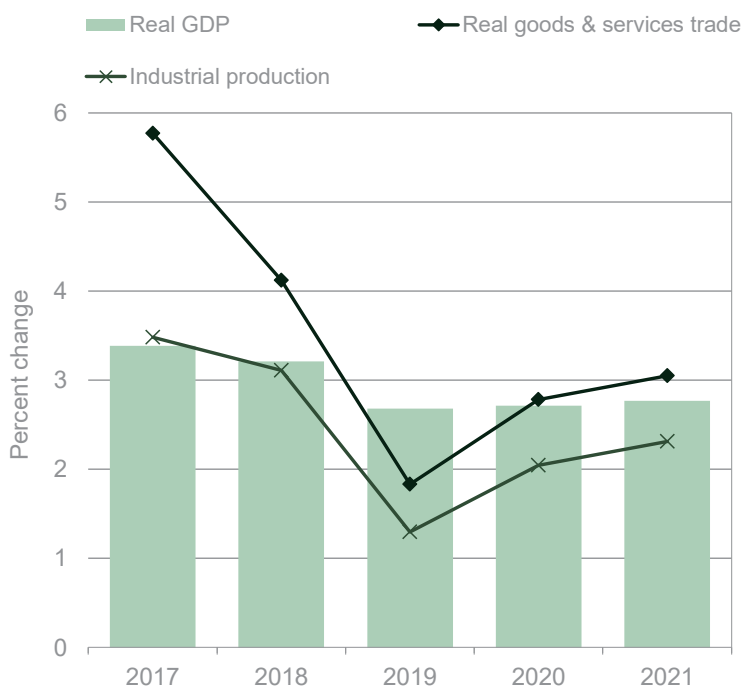
短期と長期予測では使用する予測根拠(説明変数)は異なる



1. 保護主義政策の短期変動リスク

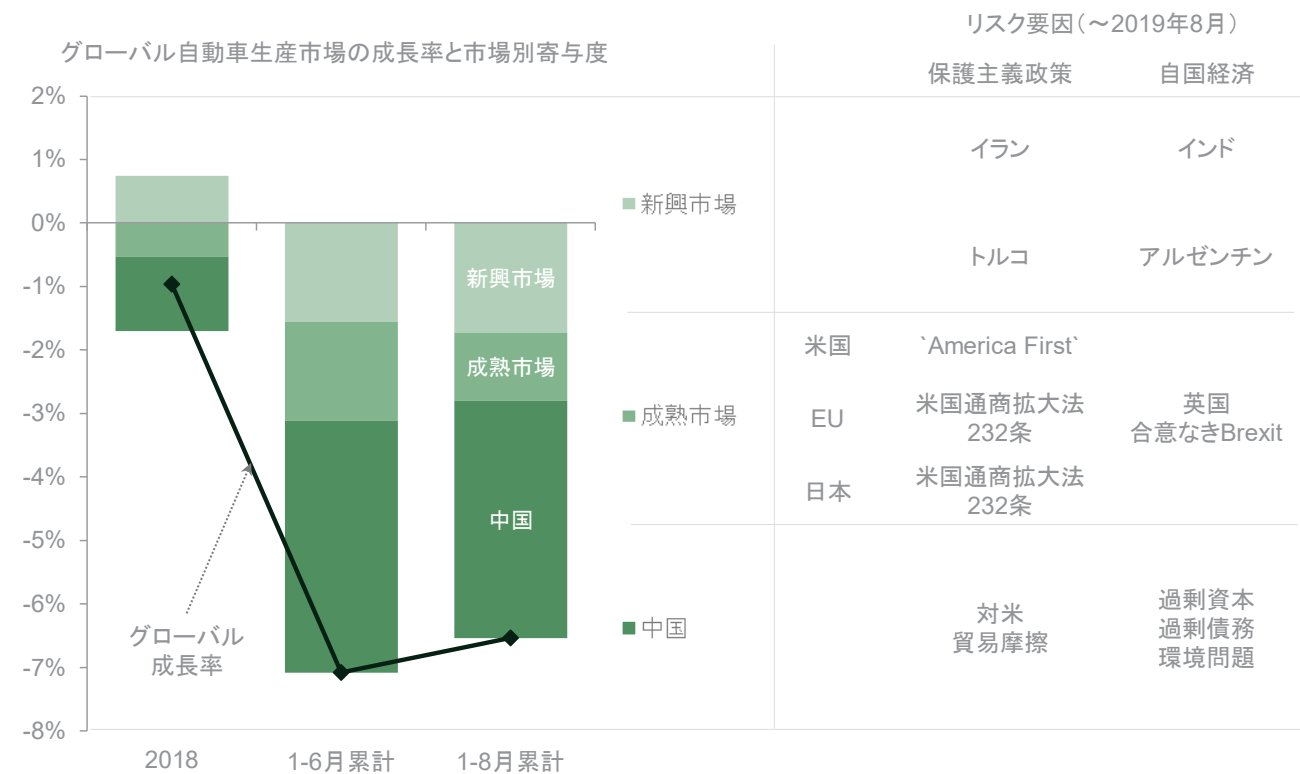
保護主義政策が世界経済停滞の主要因である

グローバル実質GDP, 工業生産, 世界貿易量の成長率

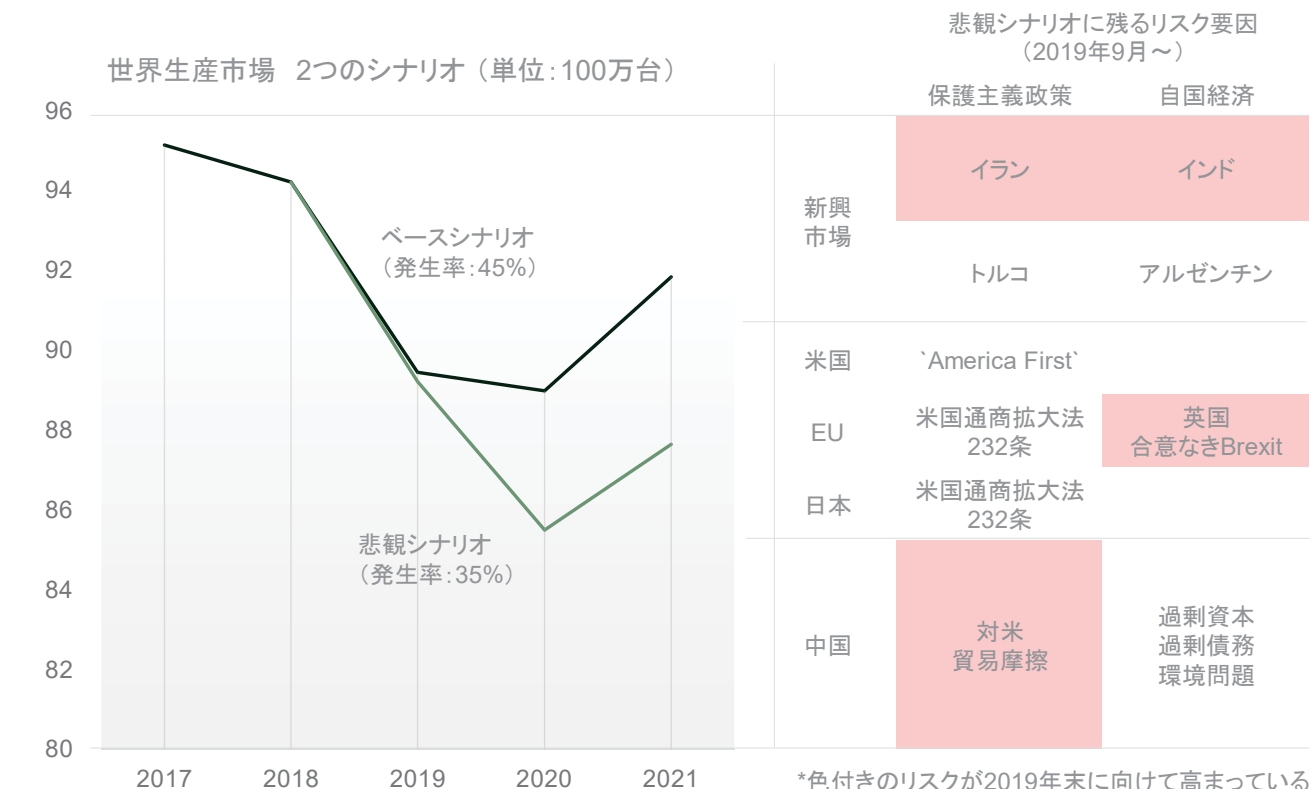


- 世界実質GDPも2017年3.4%成長から、下降トレンドが鮮明に。2019~2020年は2.7%成長に留まる見込み。
- 2017年1月トランプ政権発足以降、保護主義政策の拡大が、世界の貿易量や工業生産の停滞を招いている。
- 2017年以降拡大を続ける米中貿易摩擦を中心とした保護主義政策は、世界実質GDPを0.2-0.3%押し下げている。
- 保護主義政策関連の3大リスクイベント: 米中貿易摩擦の悪化、「合意なきBrexit」、米国通商拡大法232条。
- 世界経済は、上記3大リスクイベントを回避できれば、2020年から緩やかな回復が期待できる。

2019年1～8月世界自動車生産市場はようやく底入れか？

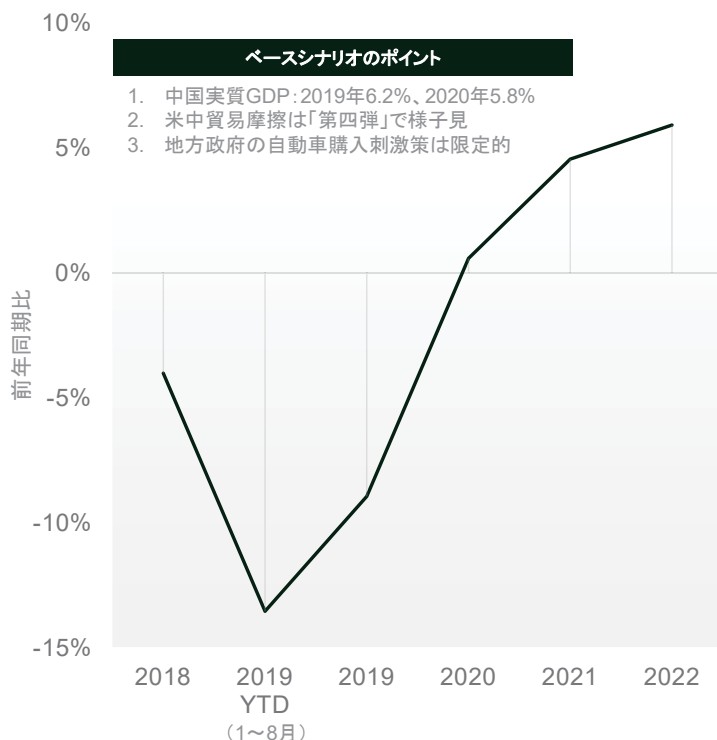


世界自動車市場では悲観シナリオの現実味が増している



中国:3度(1月、6月、8月)の消費刺激策効果も限定的

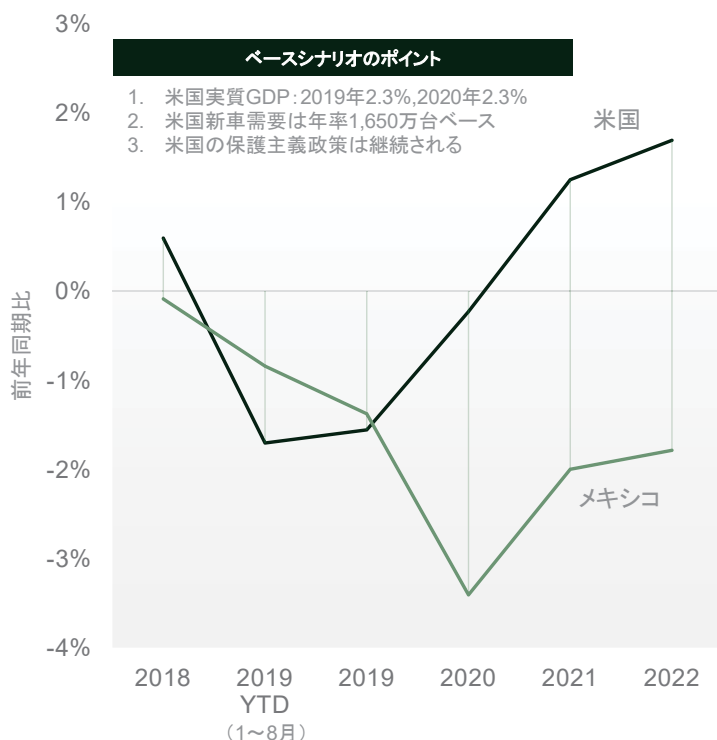
中国生産市場の成長率(ベースシナリオ)



- 2019年YTD中国生産は前年同期比14%減。8月単月では9.6%減まで改善。このまま底入れに向かうのか?
- 2019年8月米国の報復関税「第四弾」が発表され、今年後半米中貿易摩擦は更に悪化するリスクが高まっている。
- 国内市場の構造問題も抱える-ディーラー過剰在庫、影の銀行引締めによる信用収縮、「国6」先行導入による在庫調整。
- China Automobile Dealers Associationが発表するVehicle Inventory Alert Indexは20か月連続で過剰在庫を示す。
- 都市部の自動車購入規制緩和は拡大する見込みだが、地方財政を考慮すると、消費刺激策の拡大は期待できない。

北米:米国への生産回帰は続き、メキシコはピークアウトへ

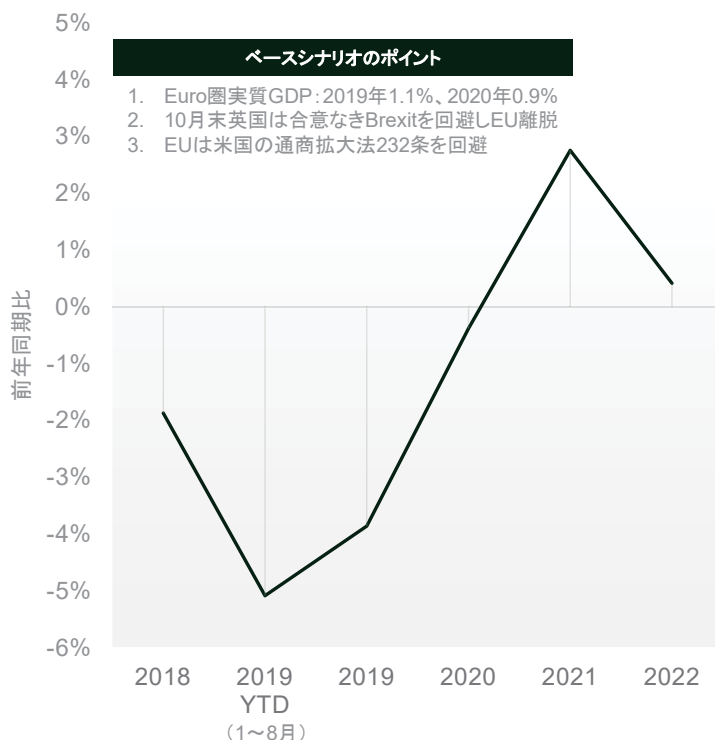
北米生産市場の成長率(ベースシナリオ)



- 2019年米国生産YTDは、前年同期比1.7%減。米国新車需要は既にピークアウトし、生産は調整期を迎えている。
- 2020年米国生産は回復に向かう。`America First`政策が米国への自動車生産回帰(年産60万台規模)を促す。
- 但し米国の制裁関税は、国内の自動車取引コストの上昇を招く為、
- 2019年メキシコ生産YTDは前年同期比0.8%減。BMWやDaimlerはプラスも、MazdaとNissanが大幅生産調整中。
- 2022年に向けてメキシコ生産はマイナス成長。米国の保護主義政策で、自動車メーカーの投資意欲は大きく後退。

EU: 英国と欧州大陸で引き続き高い脆弱性と変動リスクが続く

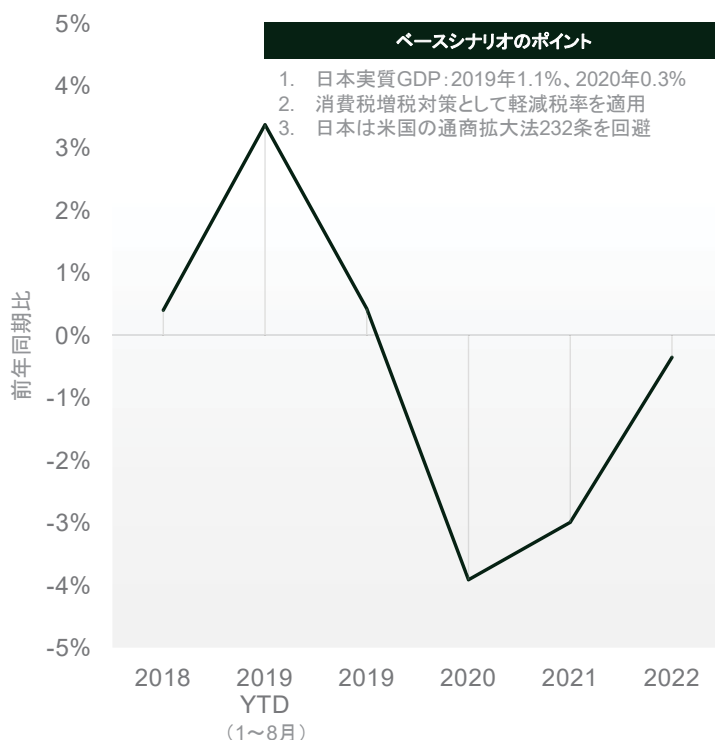
EU生産市場の成長率（ベースシナリオ）



- 2019年YTDのEU生産は前年同期比5%減。英国Brexit、イタリア政局、ドイツ経済が引き続き焦点となる。
- 19年生産は前年比4%減の見込み。EU域内の低調な新車需要に加えて、中国やトルコ向け輸出の低調が響く。
- 更に「合意なきBrexit」や米国通商拡大法232条発動が現実となれば、EU生産は下方修正される可能性が高い。
- Hondaに続き、Ford, PSA, BMWが、「合意なきBrexit」に備え、英国離脱を検討中。JLRは電動化で生き残りをかける。
- VWは電気自動車生産をドイツで拡大するが、MiniやSmartは中国の合弁工場（長城汽車と吉利汽車）へ移管される。

日本: 米国向け輸出を維持できるか? -重要な時を迎える

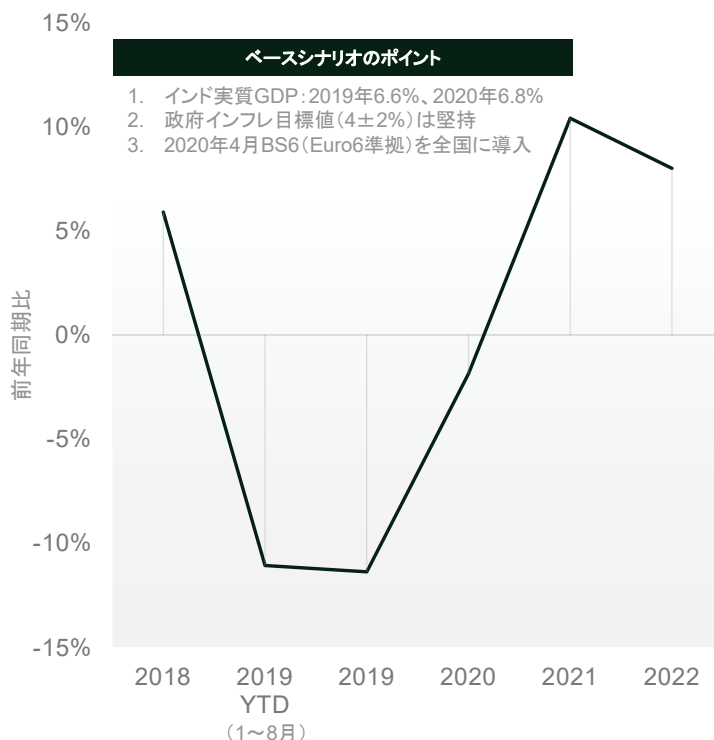
日本生産市場の成長率（ベースシナリオ）



- 2019年YTD生産は前年同期比3%増。好調な内需（7%増）と安定したSUV輸出がプラス要因。
- 2019年生産は前年比0.4%増の見込み。今年10月の消費税増税前の駆け込み需要が9月まで続く。
- 輸出部門は引き続きリスクが伴う。米国との二国間交渉の結果次第で、通商拡大法232条発動があり得る。
- 2020-2021年に向けて生産は緩やかに減少する。少子高齢化による内需減少が主なマイナス要因。
- 2022年以降の日本生産は回復の余地を残す。Toyota, Nissan, Hondaによる電気自動車立ち上げに期待。

インド: 信用収縮と保有コスト上昇が需要回復の阻害要因

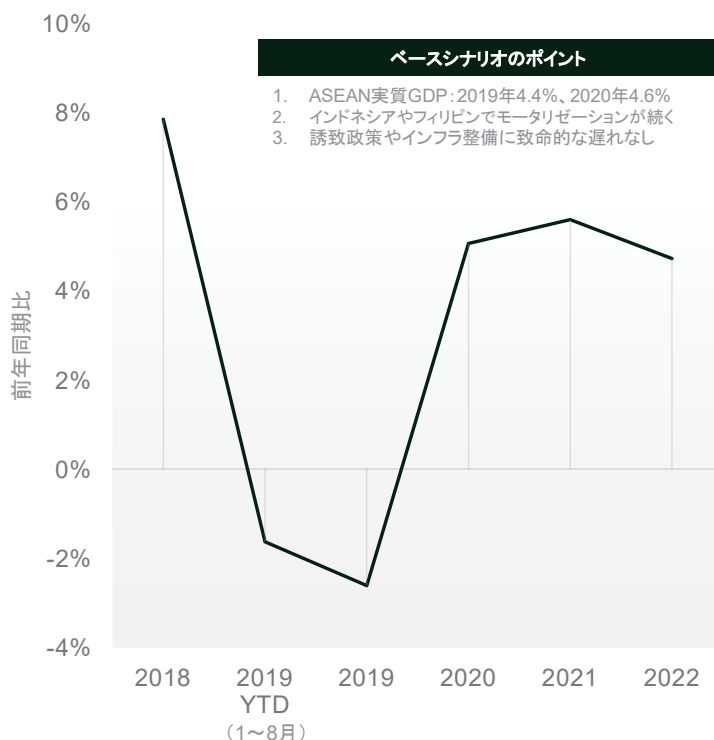
インド生産市場の成長率 (ベースシナリオ)



- 2019年YTD生産は前年同期比11%減。YTD内需は14%減、8月は前年比33%減で10か月連続マイナス成長中。
- 2018年後半ノンバンク破綻による信用収縮に加え、と保有コスト上昇(保険料や安全基準強化)が要因。
- 政府は、登録税引き上げの延長、BS4適合車の登録期間中の走行許可、金利引下げ促進で需要喚起を狙う。
- 20年生産も前年比2%減の見込み。(3年連続マイナス成長)20年4月BS6導入後の内需反動減を想定。
- Dieselエンジン比率の高いSuzuki、Tata、MahindraはBS6対応による車両コストの上昇で販売機会を逸する。

ASEAN: 電動化誘致政策と国民車構想が回復を支える

ASEAN生産市場の成長率 (ベースシナリオ)

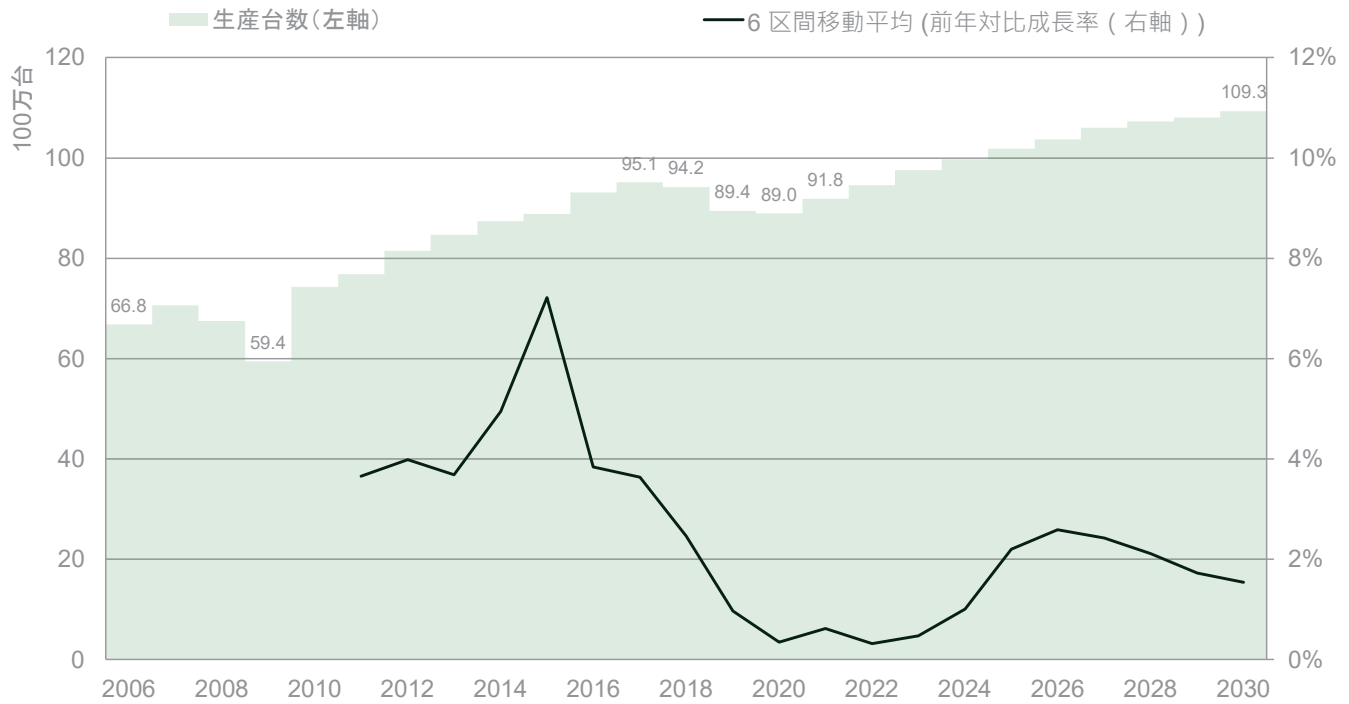


- 2019年YTD生産は前年同期比1.6%減。4月インドネシア総選挙前の買い控えが主な要因。
- 2019年生産は前年比2.6%減の見込み。タイの2018年需要先食いとインドネシアの需要低迷がマイナス要因。
- 2020年から回復トレンド。インドネシアとフィリピンのモータリゼーション、マレーシアとベトナムの国民車構想がプラス要因。
- またタイ「EV Scheme」とインドネシアの「Low Carbon Emission Vehicle政策」が長期的な成長の鍵を握る。
- 更に新規のJVやStartup (Geely-Proton, Dyson, FOMM, Vinfast) がASEAN域内生産を活気付ける。

世界*ライトビークル市場の成長率は1%台へ収斂していく

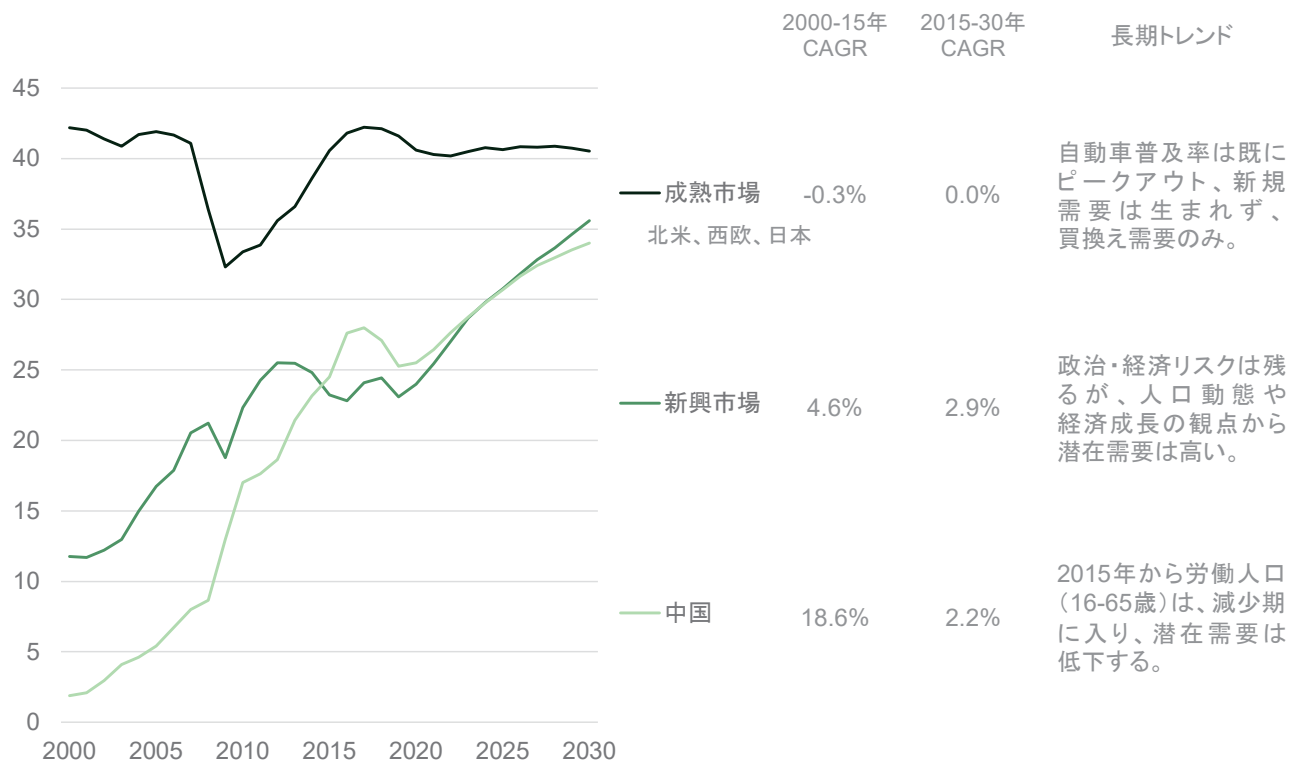
*Gross Vehicle Weight(車両総重量)6t未満の乗用・商用車を指す。

世界ライトビークル生産市場の展望



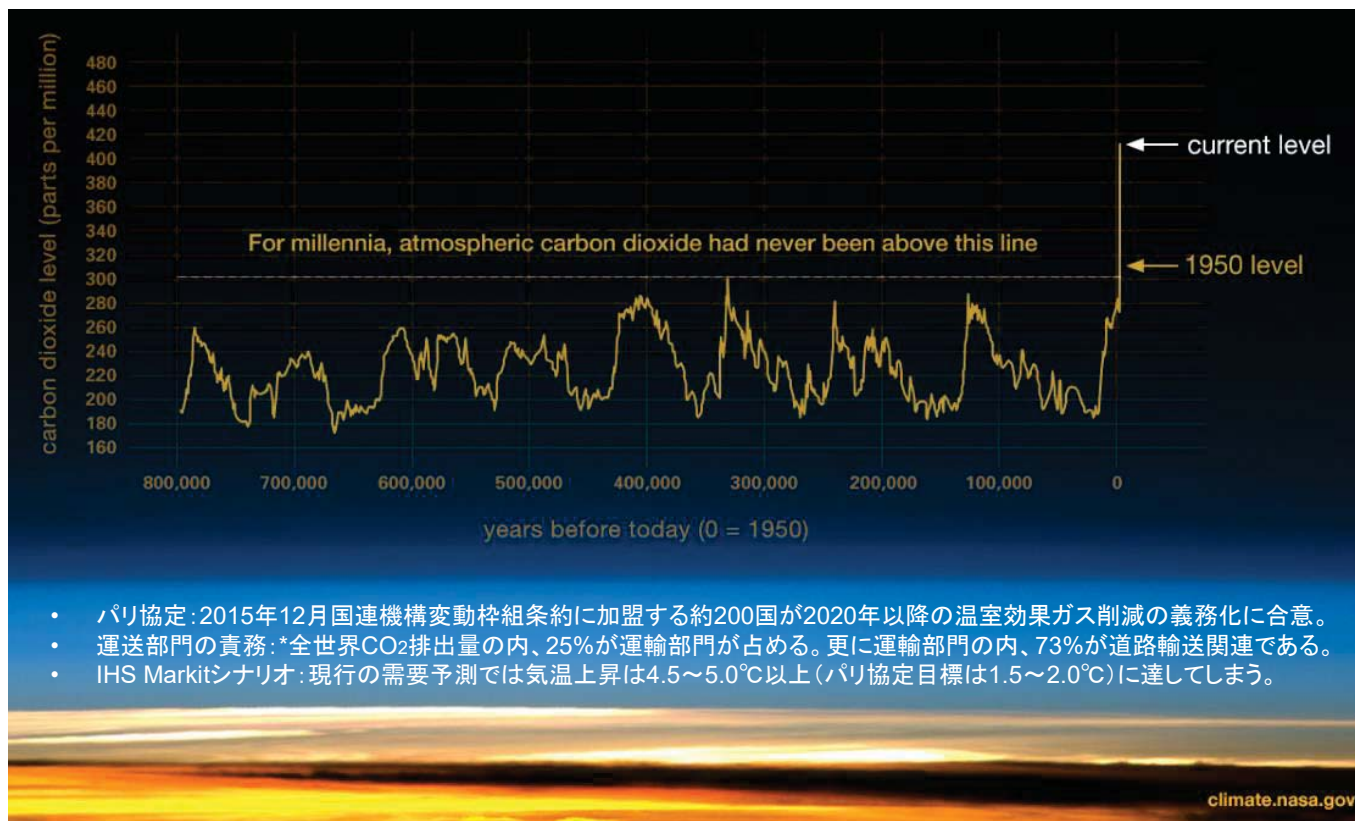
Confidential. © 2019 IHS Markit®. All rights reserved.

主要3大自動車販売市場の長期トレンド



Confidential. © 2019 IHS Markit®. All rights reserved.

政策：温室効果ガス削減は人類の共通義務となった

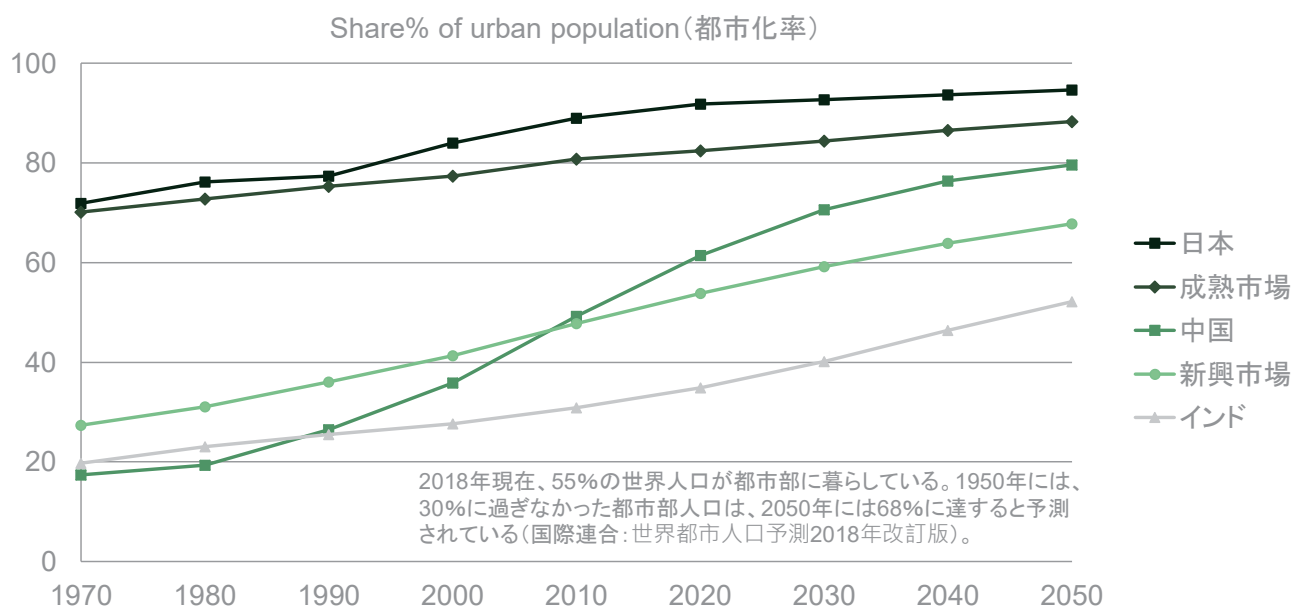


Confidential. © 2019 IHS Markit®. All rights reserved.

*Source: <https://www.iea.org/statistics/co2emissions/> (IEA)

15

社会：都市化による車両保有コスト上昇が新興市場へ拡大する



- 経済性：上海では1990年からナンバープレート入札制度を導入。2018年11月当選率は5.4%。平均落札価格は1.3万ドル。
- 利便性：ジャカルタでは、運転者は1年に33,240回もStop/Startを繰り返す。移動中27.22%がアイドリングモードである。
- 環境性：ニューデリーでは2016年11月PM_{2.5}が1,000 μ gを記録した。政府安全基準値の12倍、WHO推奨値の70倍相当。
- 安全性：タイは人口あたりの交通事故死亡者数が世界2位。道路の保安全管理、車両の整備基準、道路交通法規が不十分。





Confidential. © 2019 IHS Markit®. All rights reserved.

16

技術：*MaaSは中国、米国、EUで新車販売需要を押し下げる

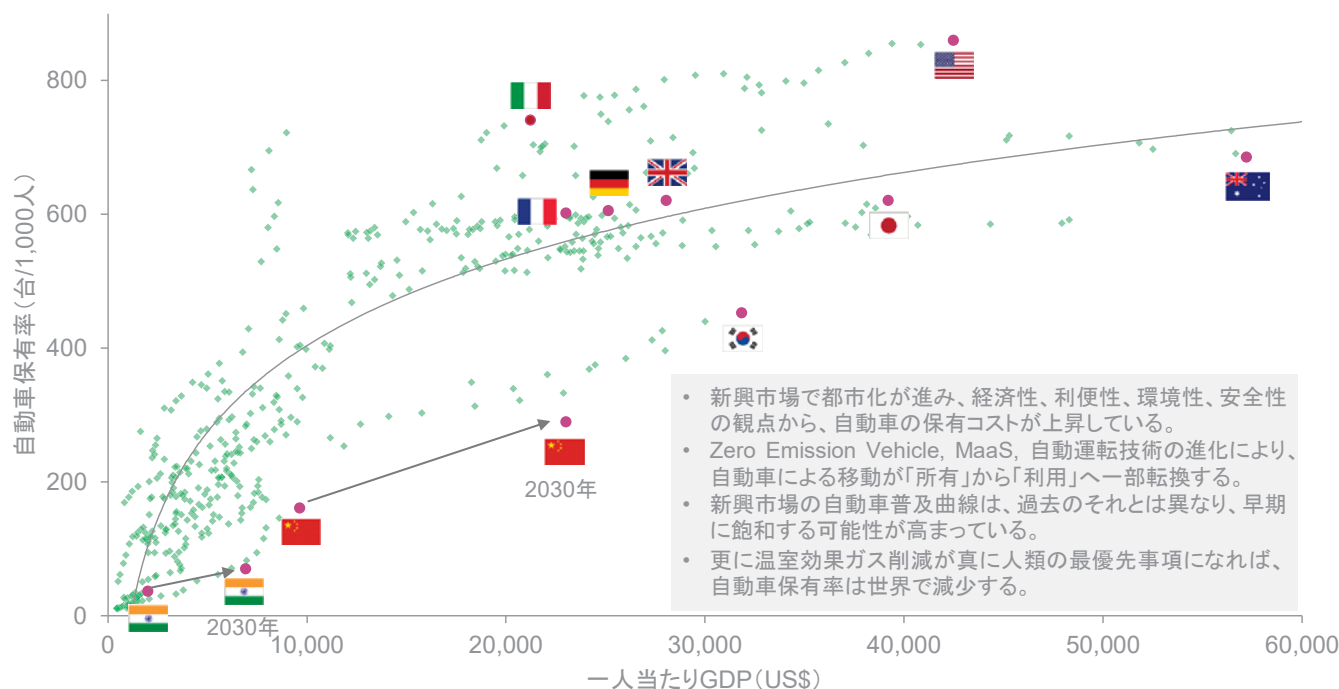
*Mobility as a Service

2030年世界ライトビークル販売市場は1.1億台に達する。その中で、中国、米国、EU、インドは70%(=8,000万台を占める)と予測

				
BEV/PHEVの普及	○	○	○	×
自動車を利用したMaaSの普及	○	○	△	○
完全自動運転の普及	○	○	○	×
自動車保有伸び率 2010年から2020年までと 2020年から2030年まで	11%→4%	1%→0.5%	1.5%→0.5%	8.0%→8.0%
自動車販売台数	3%減	1~2%減	1%減	1~2%増

経済：「自動車普及曲線」はもはや過去の遺物となった

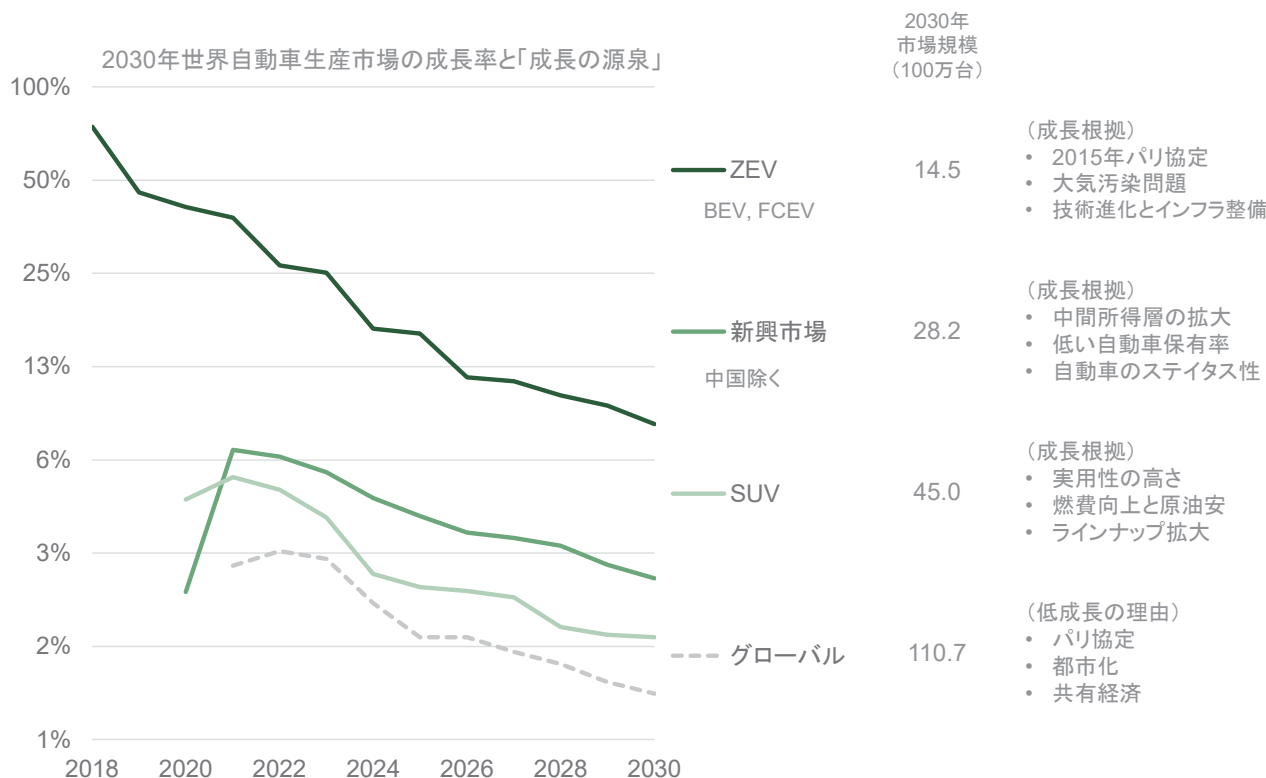
一人当たりGDPと自動車保有率の相関関係(2000~2018年)



2030年*ZEV、新興市場、**SUVの持続的成長が期待できる

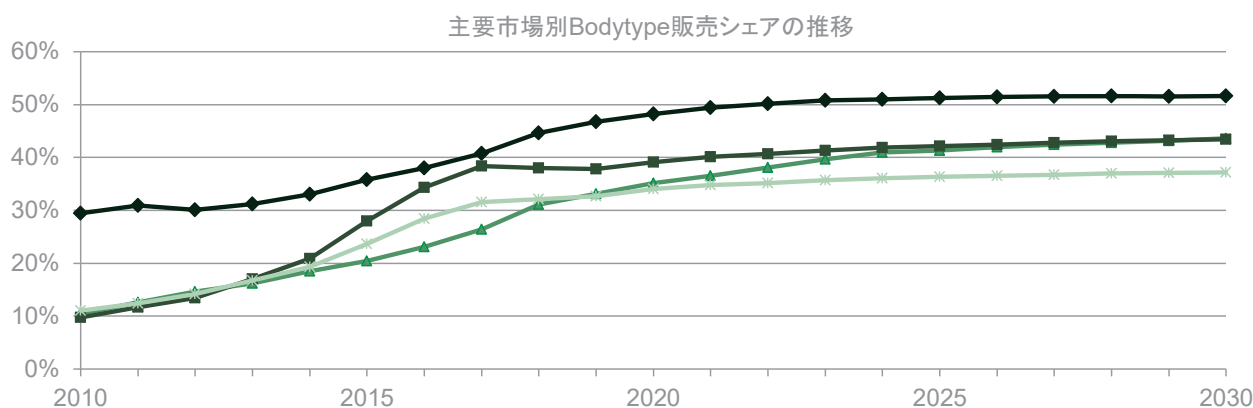
*Zero Emission Vehicle

**Sports Utility Vehicle



Confidential. © 2019 IHS Markit®. All rights reserved.

SUV: 主要市場のSUVブームは2024~2025年に転機を迎える

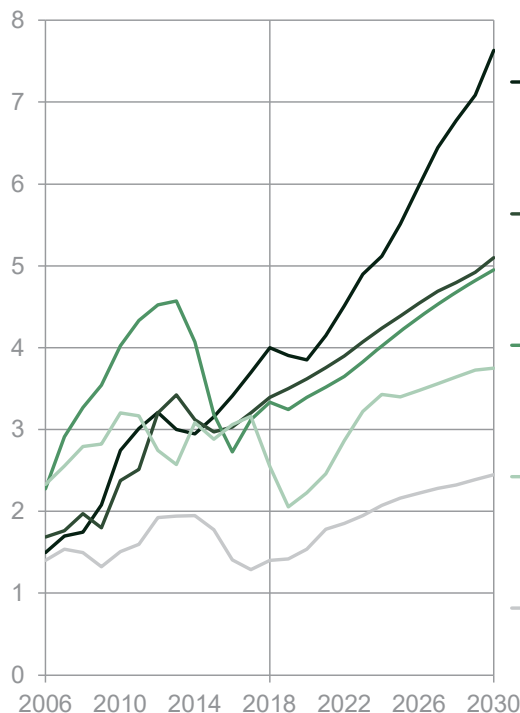


	◆ 米国	▲ 西欧	■ 中国	✦ 新興市場
SUV普及共通要因	実用性(視認性、悪路走行性、乗降性)、2013年~小型SUV開発拡大、2016年~中大型Sedan開発縮小			
SUV普及個別要因	2014年後半~原油安		2010年~中国ブランド (Value for money)	個性の象徴
SUV普及制約条件	Sedan保守層 (市場シェア20~30%)	Van/Wagonユーザー層 (市場シェア20%)	Sedan保守層 (市場シェア30~40%)	税制:SUV>小型車
SUV成長率<1%	2024年	2025年	2025年	2024年

Confidential. © 2019 IHS Markit®. All rights reserved.

新興市場：インドに続き、ASEANも安定的な成長が期待できる

主要新興市場の新車需要(単位:100万台)

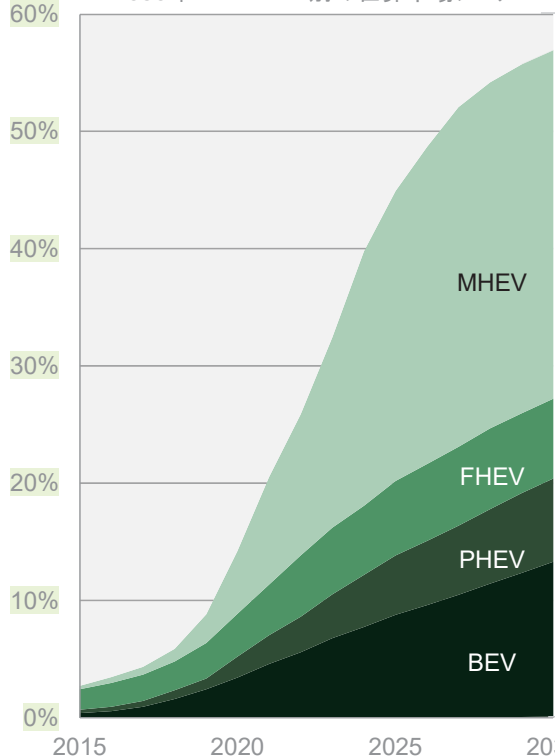


市場	2006-18年 新車需要 CAGR	2018-30年 新車需要 CAGR	人口 ボーナス (労働人口)	2030年 *労働人口 (100万人)	2030年 一人当たり GDP (US \$)
インド	8.5%	5.5%	2049年～	1,028	6,700
ASEAN	6.0%	3.5%	2049年～	490	10,500
メルコスール	3.2%	3.4%	～2040年	310	13,500
中東	0.7%	3.3%	2049年～	280	17,000
Africa	0.0%	4.8%	2049年～	910	3,400

*労働人口=15歳～64歳

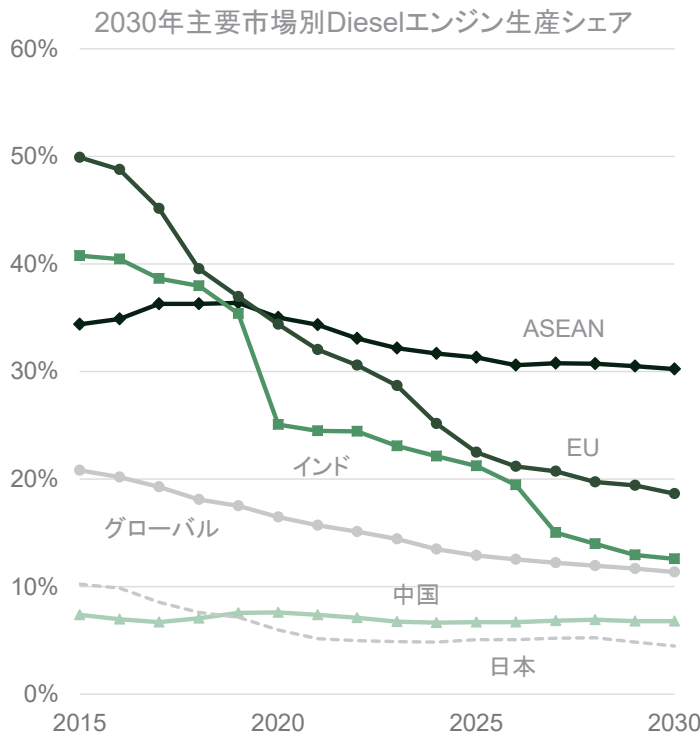
電動化：2030年ZEV率13%、内燃機関は87%残る

2030年Powertrain別の世界市場シェア



CAGR (2015-2030) 普及トレンド

Dieselエンジン: 2030年に向けて世界シェアは10%へ縮小する



- EU: 2015年`Dieselgate`事件を発端に、消費者のDiesel離れが一気に加速。EUは2018年にWLTPとRDE義務化、更に2030年には2021年比37.5%のCO2削減を決定。コスト面から小型Diesel車はBEVへ切り替わる動きが加速。EUが内燃機関禁止やZEV販売割り当てが導入すれば、BEVシフトが加速する可能性がある。
- インド: 2014年Diesel燃料補助金を廃止、更に2020年4月からBS6 (Euro6準拠)を全国に導入する予定。燃料値差の縮小に加え、Diesel車価格の上昇により、BS6導入後は消費者のDiesel離れが加速する。2025年までにCAFE規制導入も迫る一方、四輪BEV普及は非現実的な選択肢の為、Gasoline-MHEV普及が加速する。
- その他: ASEANではPickup、中国ではVANやPickupでDieselエンジンは残る。日本ではVANでDieselエンジンは残るがMazdaがDieselを縮小する見込み。世界的にもVANとPickupではDieselエンジンは活用され続けるが、それ以外はGasolineエンジン+電動化、もしくはZEV開発への転換が加速していく。

Confidential. © 2019 IHS Markit®. All rights reserved.

23

3. まとめ

保護主義政策の短期変動リスクと長期的な「成長の源泉」

保護主義政策の短期変動リスク

2019年1~8月世界ライトビークル生産市場は前年同期比6.5%減。中国のマイナス成長寄与度は60%に達する。米国との貿易摩擦に加え、国内自動車市場の構造問題(過剰資本、過剰債務、環境問題)に苦しんでいる。

ベースシナリオ(発生率45%)によると、2019年世界ライトビークル生産市場は前年比5.0~5.5%減、8,900~8,950万台の見込み。但し3大リスクイベント(米中貿易摩擦、「合意なきBrexit」、米国通商拡大法232条)の回避が絶対条件である。

3大リスクイベントを回避できない可能性(=悲観シナリオ)は35%に高まっている。特にイラン、インド、Brexit、米中貿易摩擦の動向には要注意。2020年世界ライトビークル生産は8,550万台へ更に底割れするリスクがある。

長期的な「成長の源泉」

2030年に向けて、世界ライトビークル生産市場の成長率は1%台に収斂する。主な要因は、①温室効果ガス削減の義務化、②都市化による自動車保有コストの上昇、③自動車以外も含むMaaSや自動運転技術による移動形態の多様化である。

自動車メーカーは生き残りをかけ、成長セグメントへ投資を加速していく。そして、その長期的な「成長の源泉」は、①Sports Utility Vehicle、②中国を除く新興市場、③Zero Emission Vehicleである。

2030年規制や消費者ニーズに応じて電動化率は55%に達する。Zero Emission Vehicle率(BEVとFCEV)は13%、内燃機関は87%残る。Dieselエンジンのシェアは2015年20%から2030年10%へ縮小する。

Confidential. © 2019 IHS Markit®. All rights reserved.

24

ご清聴ありがとうございました。

IHS Markit Customer Care

CustomerCare@ihsmarkit.com

Americas: +1 800 IHS CARE (+1 800 447 2273)

Europe, Middle East, and Africa: +44 (0) 1344 328 300

Asia and the Pacific Rim: +604 291 3600

Disclaimer

The information contained in this presentation is confidential. Any unauthorized use, disclosure, reproduction, or dissemination, in full or in part, in any media or by any means, without the prior written permission of IHS Markit or any of its affiliates ("IHS Markit") is strictly prohibited. IHS Markit owns all IHS Markit logos and trade names contained in this presentation that are subject to license. Opinions, statements, estimates, and projections in this presentation (including other media) are solely those of the individual author(s) at the time of writing and do not necessarily reflect the opinions of IHS Markit. Neither IHS Markit nor the author(s) has any obligation to update this presentation in the event that any content, opinion, statement, estimate, or projection (collectively, "information") changes or subsequently becomes inaccurate. IHS Markit makes no warranty, expressed or implied, as to the accuracy, completeness, or timeliness of any information in this presentation, and shall not in any way be liable to any recipient for any inaccuracies or omissions. Without limiting the foregoing, IHS Markit shall have no liability whatsoever to any recipient, whether in contract, in tort (including negligence), under warranty, under statute or otherwise, in respect of any loss or damage suffered by any recipient as a result of or in connection with any information provided, or any course of action determined, by it or any third party, whether or not based on any information provided. The inclusion of a link to an external website by IHS Markit should not be understood to be an endorsement of that website or the site's owners (or their products/services). IHS Markit is not responsible for either the content or output of external websites. Copyright ©2019, IHS Markit®. All rights reserved and all intellectual property rights are retained by IHS Markit.

