Marubeni Institute

株式会社丸紅経済研究所

世界電気自動車（EV）市場の現状と展望

EV化に足踏み感

2025年 4月 30日

上席主任研究員　李　雪連　xuelian-li@marubeni.com

目次

Ⅰ．EV化に足踏み感

Ⅱ．産業構造の変貌

Ⅲ．中国の台頭と逆風

Ⅳ．今後の展望

本資料における主な略語

		エンジン有無	主な動力源
EV	電気自動車：本資料ではBEV/PHEV/FCVの総称		
BEV	バッテリー式電気自動車	エンジンなし	電気
FCV	燃料電池車		水素
PHEV	プラグインハイブリッド車	エンジンあり	ガソリン ディーゼル
HV	ハイブリッド車		
MHV	マイルドハイブリッド車		
ICE車	内燃機関車：本資料では「EV以外」の車種を指す		

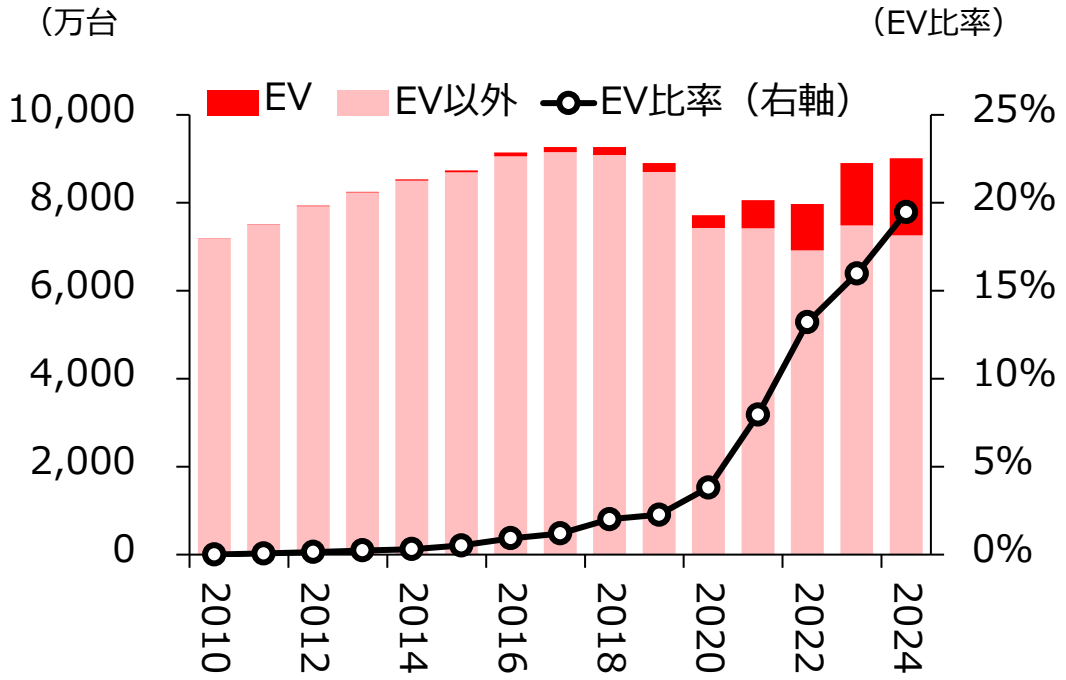
（出所）丸紅経済研究所作成

1. 電気自動車（EV）化の進展

内燃機関（ICE）車の販売が低迷する中、新車の5台に1台はEV

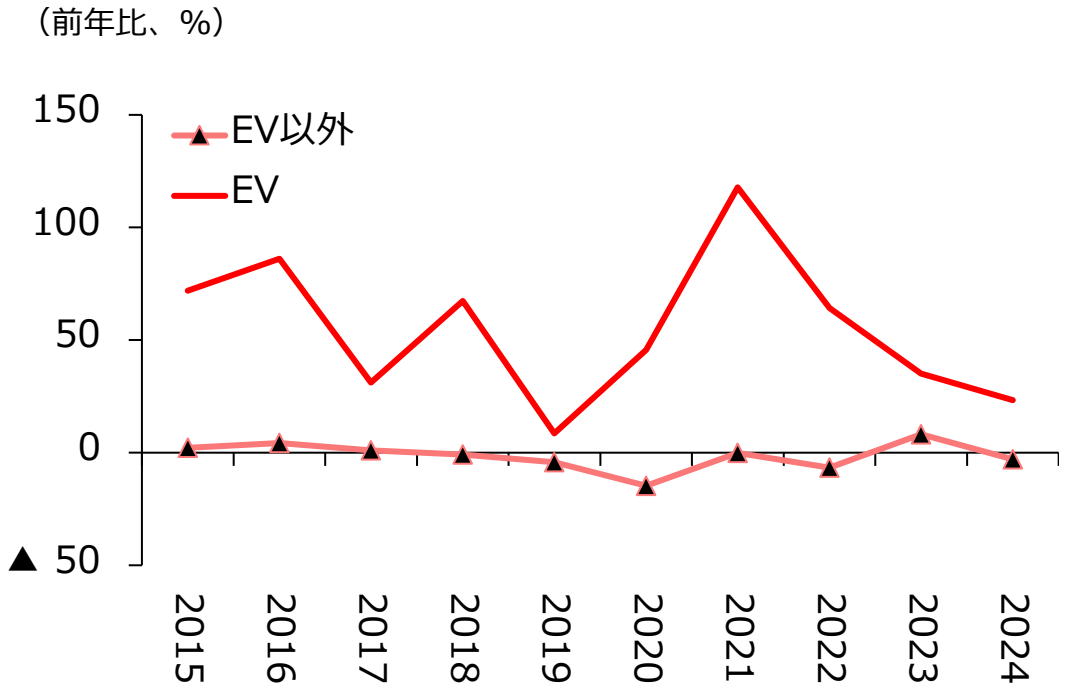
- ガソリン自動車など世界のICE車の販売台数は、新型コロナ感染拡大を受けた需要減や供給網混乱の長期化に伴う生産減で2017年の9,200万台程度をピークに減少、2022年には7,000万台割れに。その後やや持ち直すも、ピーク時の8割程度の水準にとどまる。
- 一方、EVの販売台数は2024年に1,800万台弱と、2017年の110万台強から大幅に拡大した。自動車の新車販売台数全体に占めるEVの割合も、2017年の1%から2024年には19%へと大きく上昇した。

▽世界の自動車販売台数とEV化



（注）EV比率＝EV販売台数÷自動車販売台数全体
（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

▽世界の自動車販売台数

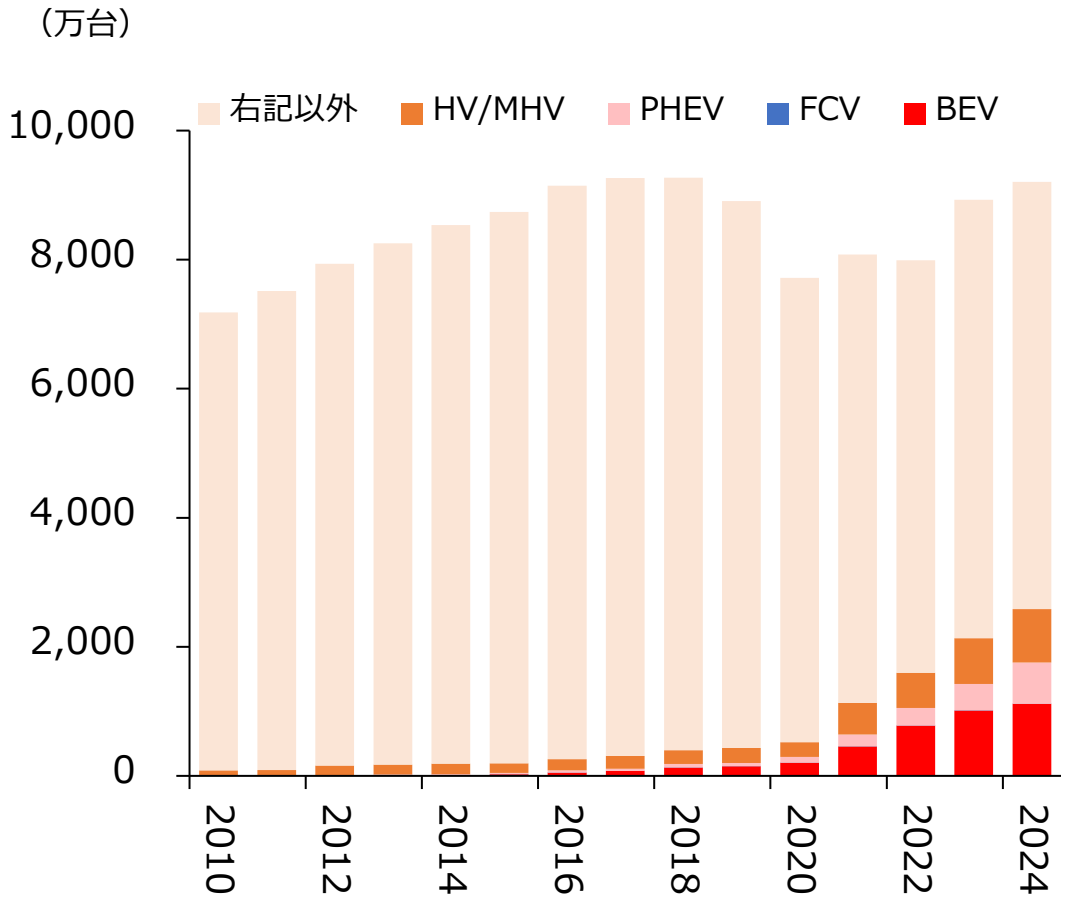


（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

2. パワートレイン別販売動向

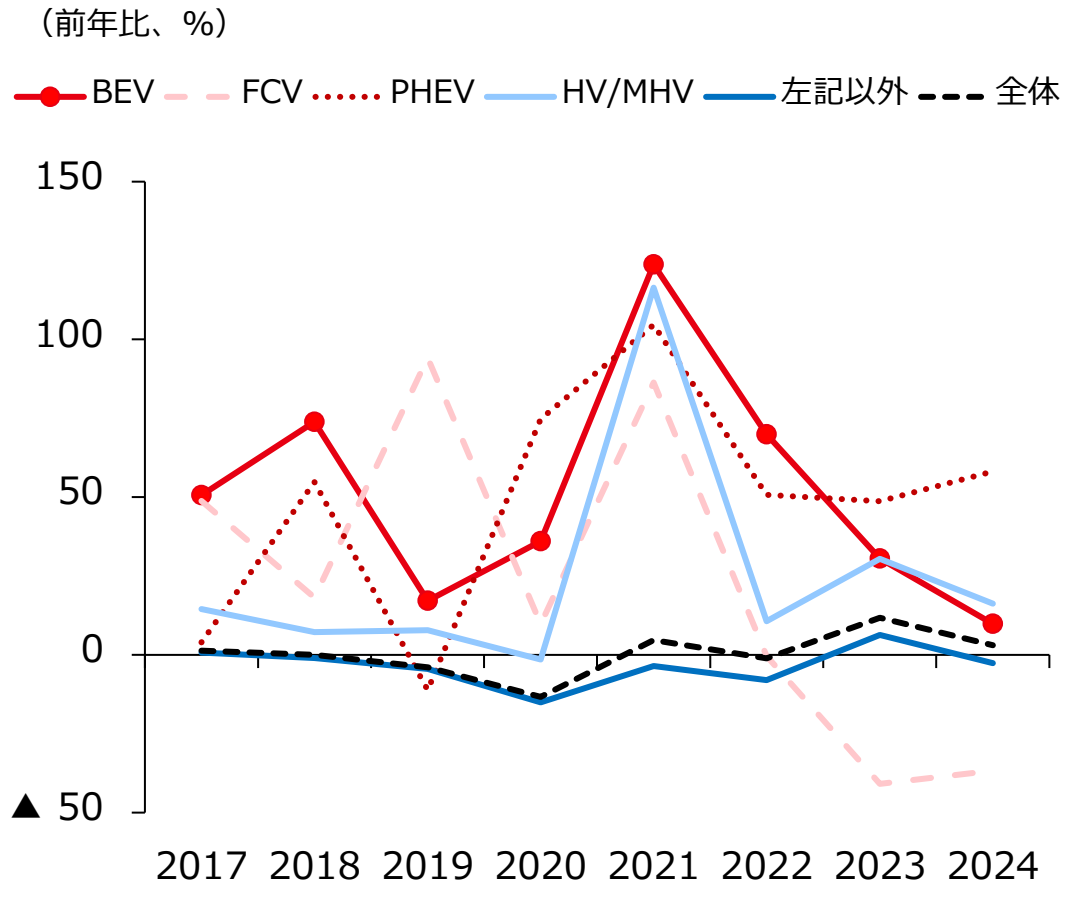
BEVは1,100万台を突破、PHEV（644万台）とHV/MHV（825万台）も根強く増加

▽パワートレイン別自動車販売台数



（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

▽パワートレイン別自動車販売台数



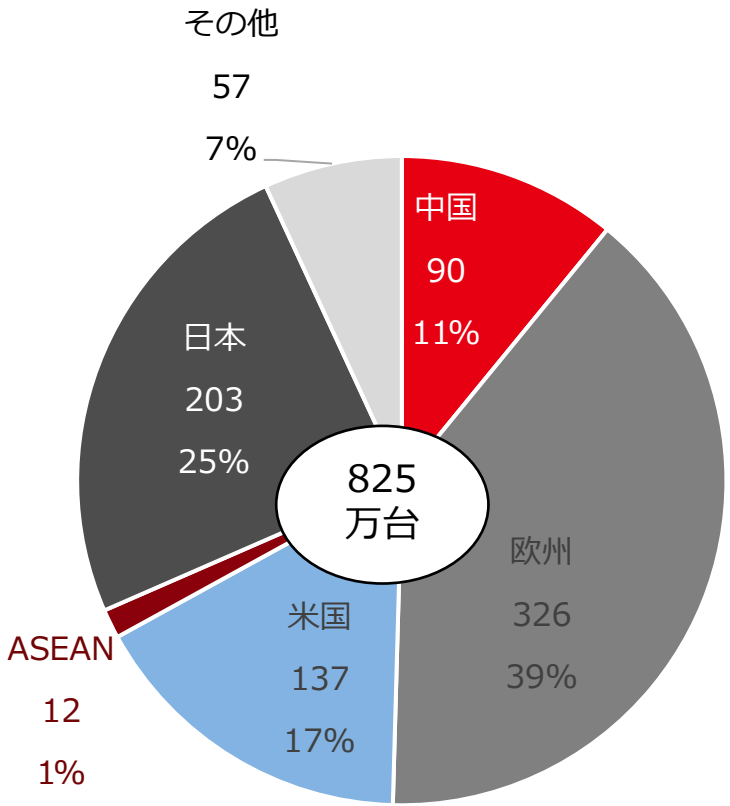
（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

3. 環境対応車

HV/MHVは欧州や日本、PHEVとBEVは中国が主力市場

▽HV/MHV販売台数（2024年）

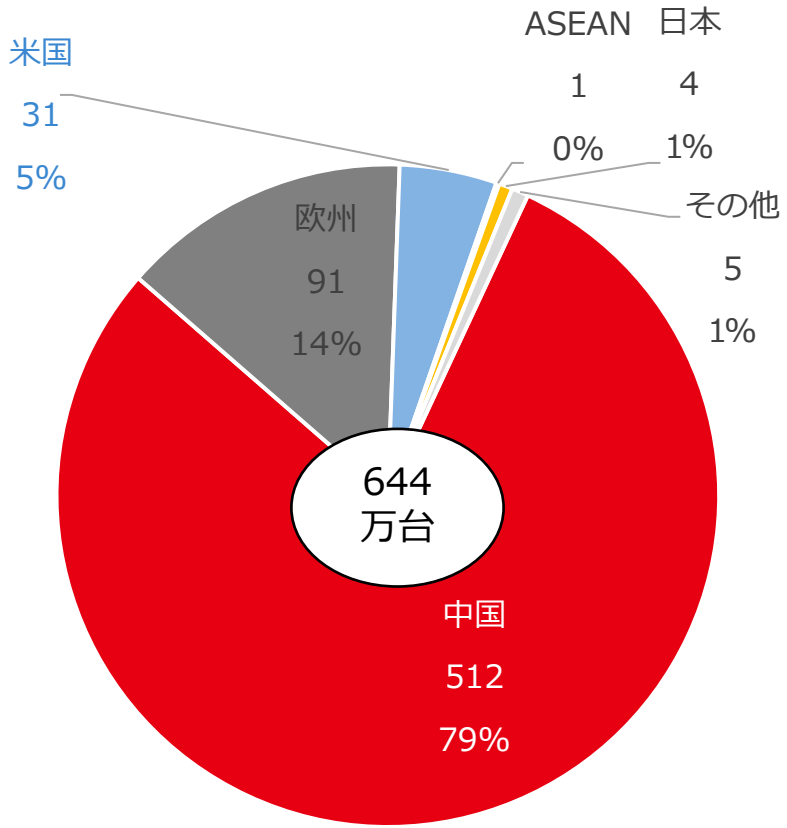
（中段：万台、下段：シェア）



（出所）マークラインズより丸紅経済研済研究所作成

▽PHEV販売台数（2024年）

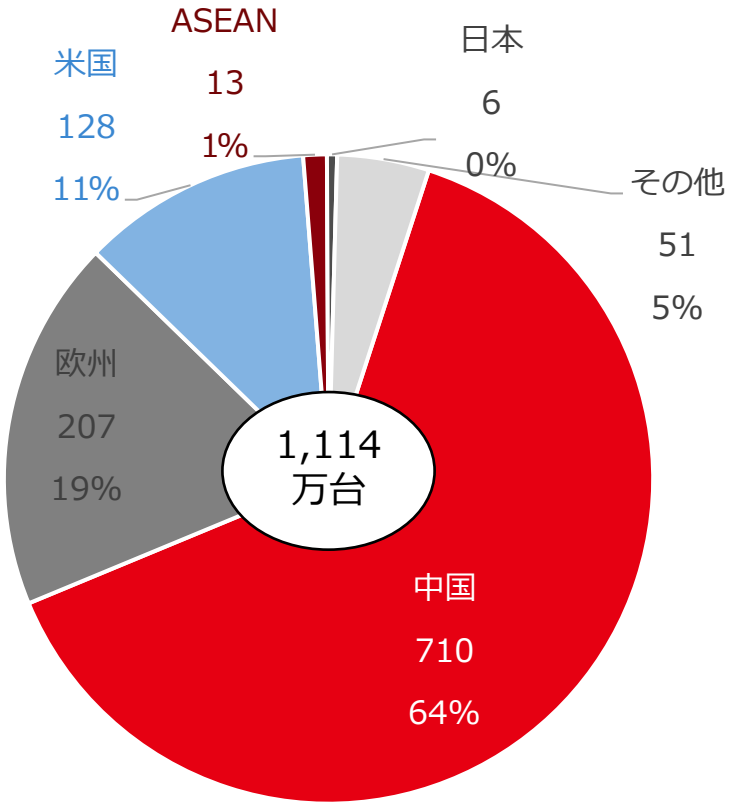
（中段：万台、下段：シェア）



（出所）マークラインズより丸紅経済研済研究所作成

▽BEV販売台数（2024年）

（中段：万台、下段：シェア）



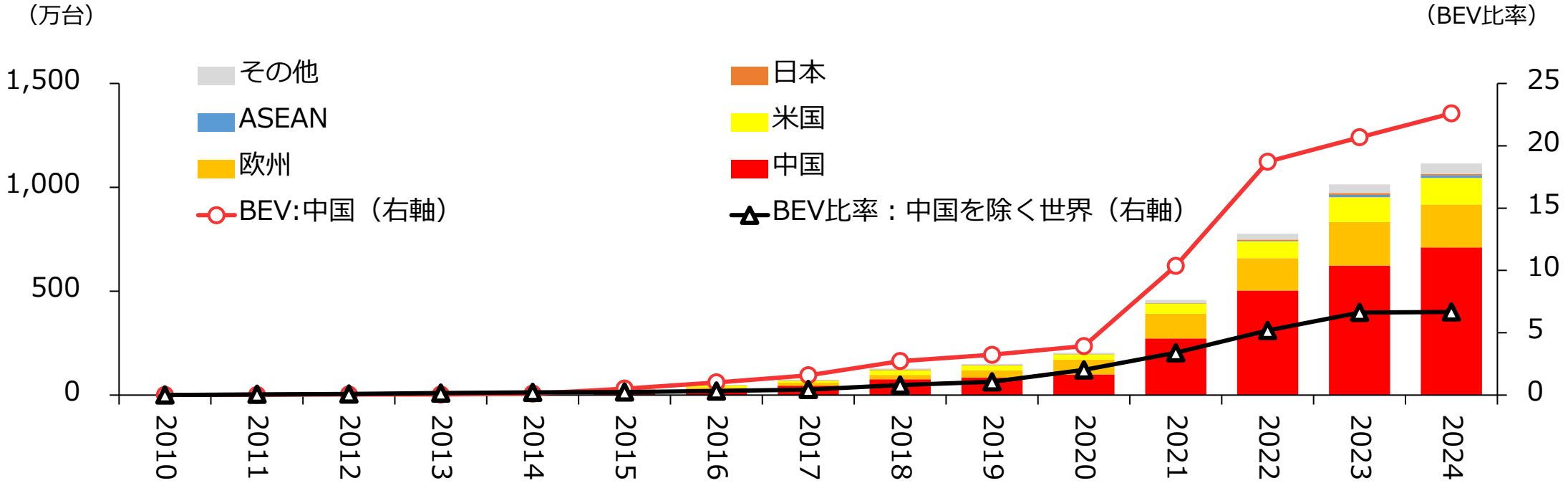
（出所）マークラインズより丸紅経済研済研究所作成

4. 主要国・地域のBEV販売動向

中国は2桁増を維持、欧州は前年割れ、米国も鈍化

- 中国のBEV販売台数は、2021年以降爆発的な成長を続けている。2024年には700万台を超え、BEV比率は23%に到達。
- 中国を除く世界では、BEV販売台数は2024年には同400万台、BEV比率は7%だった。このうち、欧州は200万台で12%、米国は125万台で8%、日本は6万台で1%強にとどまった。

▽世界のBEV販売台数（国・地域別）



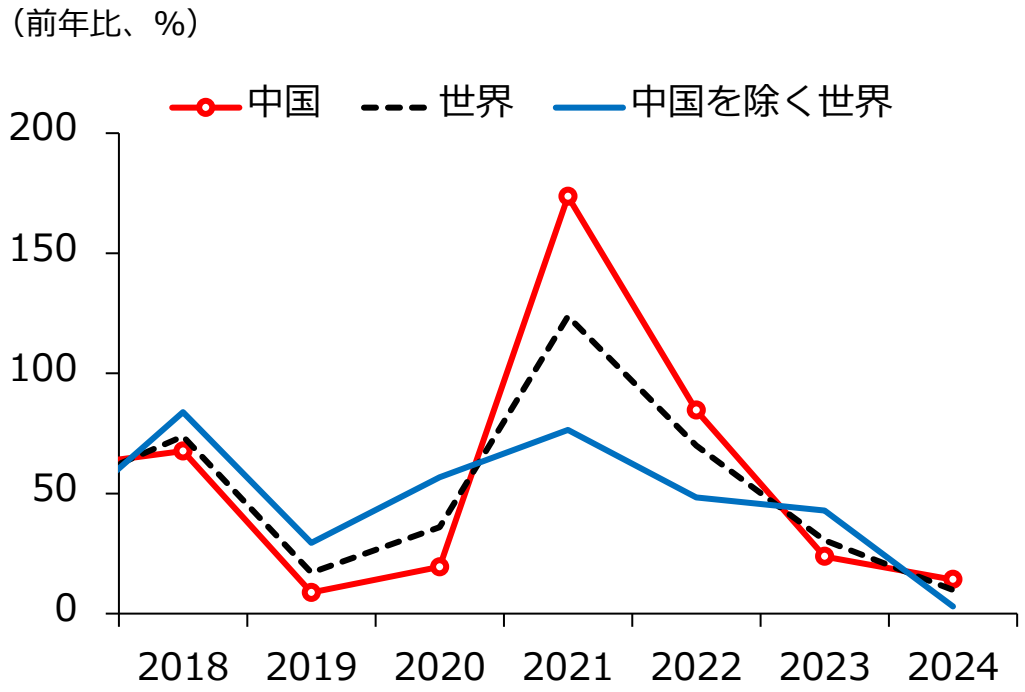
（注）BEV比率＝BEV販売台数÷自動車販売台数全体
（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

5. BEV販売に減速感

欧州での落ち込みが著しい

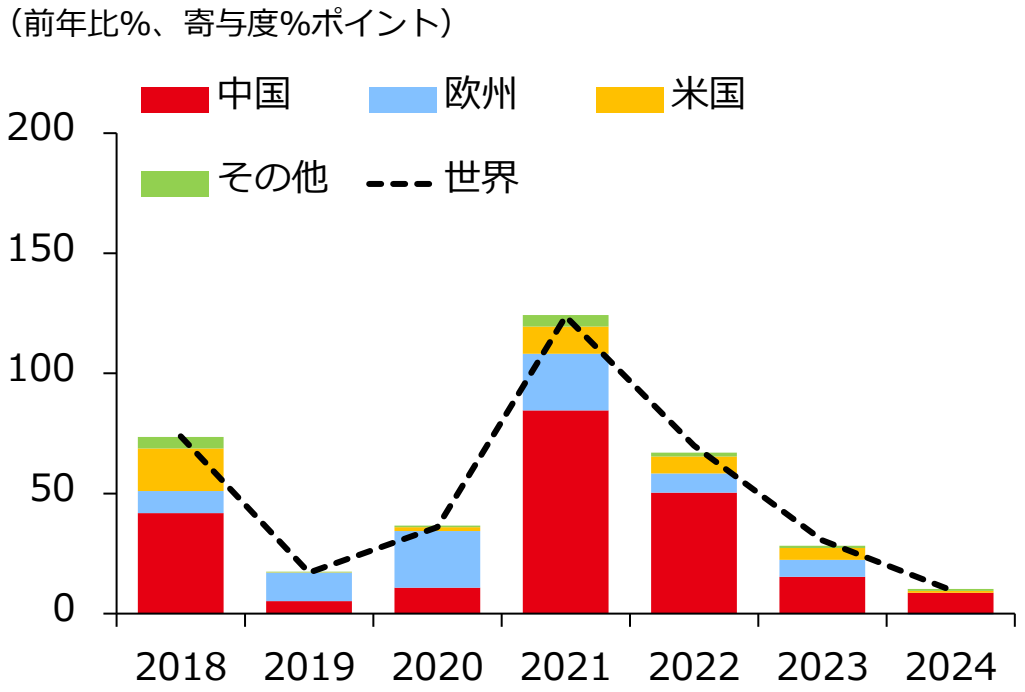
- BEV販売に減速感が強まっている。中国を除く世界のBEV販売台数は2024年に前年比+3.0%とかろうじて前年越えとなった。世界第2位のBEV市場である欧州は同▲1.9%と前年割れに転換したほか、第3位の市場である米国は同+7.1%と増加率が大幅に縮小した。要因としては、ドイツなど主要国の購入補助金の減額・撤廃や、米国における税額控除要件の厳格化のほか、アーリーアダプター（早期導入者）の一巡や、充電設備の不足なども挙げられる。
- 世界のBEV販売台数の6割強を占める中国は同+14.2%と依然として一定の好調さを維持し、全体をけん引。

▽BEV販売台数



（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

▽BEV販売台数増減率（寄与度別）



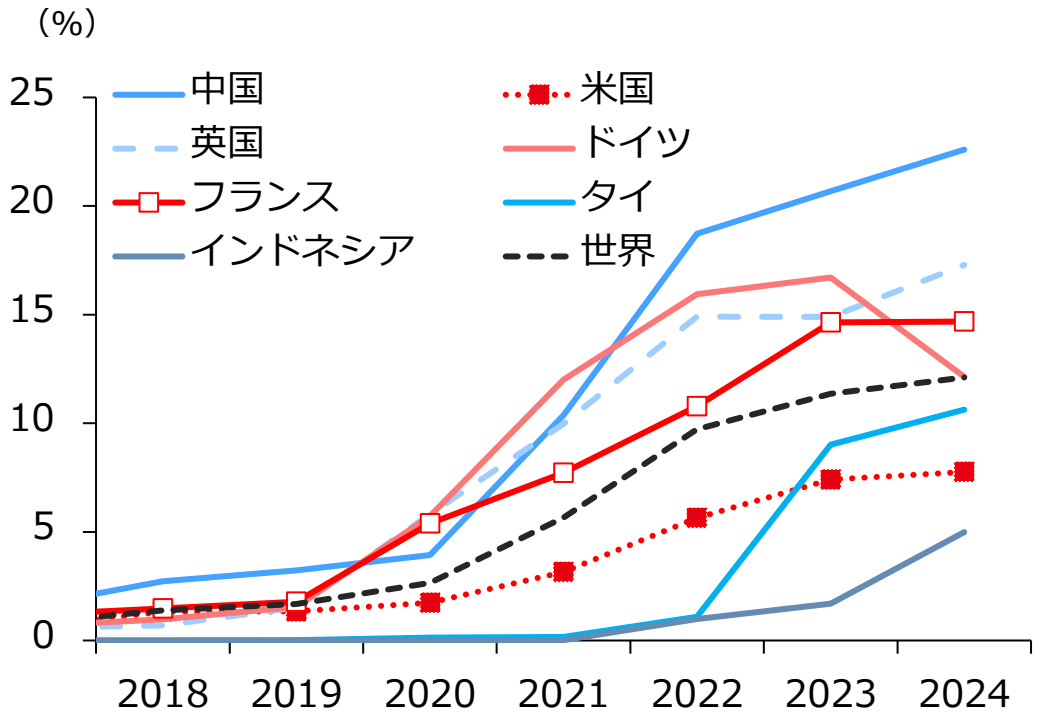
（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

6. BEV化の足踏み

欧米で停滞、メーカーの生産体制調整が相次ぐ。中国や東南アジアでは依然好調

- 2024年の新車販売台数におけるBEV比率を見ると、ドイツは12%と2023年の17%から大きく後退。 フランスは15%、米国は8%といずれも停滞。一方、中国は21%→23%とハイペースでEV化が進んでいるほか、同国製EVの販売拡大を背景にタイは9%→11%、インドネシアは2%→5%と拡大した。両国とも販売補助金や、国内への産業誘致を通じ、東南アジアにおけるBEV生産ハブ化を計画。
- BEV販売の低迷や主要国の政策変更などを受け、欧州自動車メーカーを中心に相次ぎ軌道修正を行っている。BEV化目標を引き下げ、代わってPHEVや、HVなどの環境対応車の生産を拡充する方針に切り替える動きが見られる。

▽新車販売台数におけるBEV比率



（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

▽自動車メーカーの生産体制調整

ボルボ・カー（スウェーデン）	2030年までの100%EV化の目標を修正、90%以上をBEVまたはPHEV、最大1割をHVに変更（2024/9）。
ステランティス（オランダ）	「マルチエネルギー戦略」の一環として一部の工場について、EVとICE車を同一組立ラインで生産できる仕様に設備を改修する計画を公表（2024/9）。
ドイツメーカー	メルセデス・ベンツ：人員削減・生産移管（2025/2）。 フォルクスワーゲン（VW）：国内工場の即時閉鎖を回避するも、人員・生産能力削減を計画（2024/12）。 アウディ：ベルギーのEV工場閉鎖を発表（2025/2）。 ポルシェ：2030年に新車の8割をEVとする目標を変更し、ICE車やHVを拡充（2024/7）。
中国メーカー	米欧での関税障壁などを背景に市場拡大が期待されるアジアや中南米への攻勢を強める傾向に。BYDは2024年にタイとウズベキスタンの工場を稼働。今後はブラジル・ハンガリー（25年稼働予定）、インドネシア・トルコ（26年稼働予定）で工場建設を進める予定。

（出所）各種報道より丸紅経済研究所作成

Marubeni Institute

7. 電動化目標

多くの国・地域で野心的な目標に対して出遅れ感が見られる。米国では政権交代で大きく後退

- 多くの先進国が2015年のパリ協定合意以降、EV化目標を定めている。環境対策で先行するEUは2035年の乗用車販売を全てBEV/FCVに切り替える野心的な目標を設定。一度はICE車の販売禁止時期を2035年に延期した英国も、再び2030年に繰り上げ。
- 日本や中国は、ハイブリッド車（HV）を含める形ではあるが、乗用車販売において2035年までに100%の電動化を図ろうとしている。
- 米国は2030年までに乗用車、小型トラック販売におけるEV比率を50%に引き上げることが目標だが、新政権では奨励策の多くを停止。

▽各国の電動化目標と主な促進政策

	電動化目標（販売目標）	EV普及を促す政策例
米国	対象：乗用車・小型トラック 【2030年】 BEV／PHEV／FCV：50% （CA州） 【2035年】 同上：100%	BEV/PHEV/FCV購入税額控除（最大で7,500ドル/台）、最終組み立て地・バッテリー調達要件を通じた北米への産業投資誘致（米国IRA） EV充電インフラへの資金援助（インフラ投資と雇用対策法、IIJA）。 代替燃料施設（EV用充電器や水素燃料補給施設）などの設置費用に対する税額控除規則案を発表（米国IRA）。 CA州の新乗用車規制（ACCⅡ）の採用が多くの州で拡大 米環境保護局（EPA）の排ガス新規制案（2032年迄に26年比56%削減） バッテリー製造業部門に対して30 億ドル超を拠出（エネルギー省）。 一時停止等
EU	対象：乗用車・小型商用車（バン） 【2035年】 BEV／FCV：100% ※中間レビュー等の規定あり	乗用車・小型商用車（バン）のCO2排出基準を策定、合成燃料について認める動き（Fit for 55） 許認可の迅速化、財政的インセンティブ、技術の強化等を目的としたEUグリーン・ディール産業計画の発表 次期排ガス規制ユーロ7の発表 大型車向けに新たなCO2削減目標を設定（2019年比で2040年までに▲90%）。 企業向けEV購入減税案を発表（ドイツ） バッテリーメタルのサプライチェーンの確保（重要原材料法：CRMAや欧州バッテリー規則）
中国	対象：自動車 【2027年】 BEV／PHEV／FCV：45% 【2035年】 BEV／PHEV／FCV：50%、HV：50%	消費者に対するNEV購入補助金政策（2022年末で終了） NEV（注３）の自動車購入税免除（2027年末まで延長） ダブルクレジット規制：ICE車燃費規制（CAFC）、乗用車企業へのNEV製造・販売の義務付け・NEV企業へのクレジット発行（NEV規制） 政府による充電インフラ整備など 地方政府主導の公共用EV充電器設置（24年新規に85万台）。
日本	対象：乗用車 【2035年】 BEV／PHEV／FCV／HV：100%	各種補助金政策（CEV補助金、バス向け自動車環境総合改善対策費補助金）。2024年度には予算総額が1,291億円に拡大（2023年度：900億円）。 2030年までに急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置（充電インフラ整備促進に向けた指針） 乗用車の燃費基準の策定（2030年目標）、トラック・バス等の燃費基準の強化（2025年目標） 骨太の方針…2035年の電動車（EV,PHEV,DCV,HEV）目標、e-fuelの言及

（注１）国・地域により車種の区分が異なる場合がある。
（注２）米国、EU、日本はそれぞれバスやトラックなど、この表に記載している対象車種以外にも別途、電動化目標を定めている。
（注３）新エネルギー車（NEV）:バッテリー式電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド自動車（PHEV）、燃料電池自動車（FCV）の総称、乗用車のみ。
（出所）各種報道より丸紅経済研究所作成

Marubeni Institute

8. BEV産業地図の変貌

主力企業の入れ替わり。テスラは一貫して首位の座、BYDは急伸

▽ BEV販売台数上位5社（2018年・2024年）

（万台）

		2018年	シェア
1	Tesla	23	18%
2	北京汽車グループ	15	12%
3	比亜迪汽車(BYD)	10	8%
4	日産	9	7%
5	奇瑞汽車 (Chery)	7	5%
6	吉利控股集団(Geely)	6	5%
7	GM グループ	6	4%
8	安徽江淮汽車集団 (JAC)	5	4%
9	華泰汽車集団	5	4%
10	Renault	5	4%
	上位5社合計	91	71%

	2023年	2024年	2024年シェア
Tesla	210	199 ↓	18%
比亜迪汽車(BYD)	167	194 ↑	17%
吉利控股集団(Geely)	55	87 ↑	8%
GM グループ	63	82 ↑	7%
VWグループ	74	72 ↓	6%
現代-起亜自動車グループ	39	39 →	4%
広汽集団	48	38 ↓	3%
BMW グループ	37	37 →	3%
長安汽車(集団) (Changan/Chana)	22	32 ↑	3%
上海汽車工業(集団)総公司 (SAIC)	50	27 ↓	2%
上位5社合計	764	807	73%

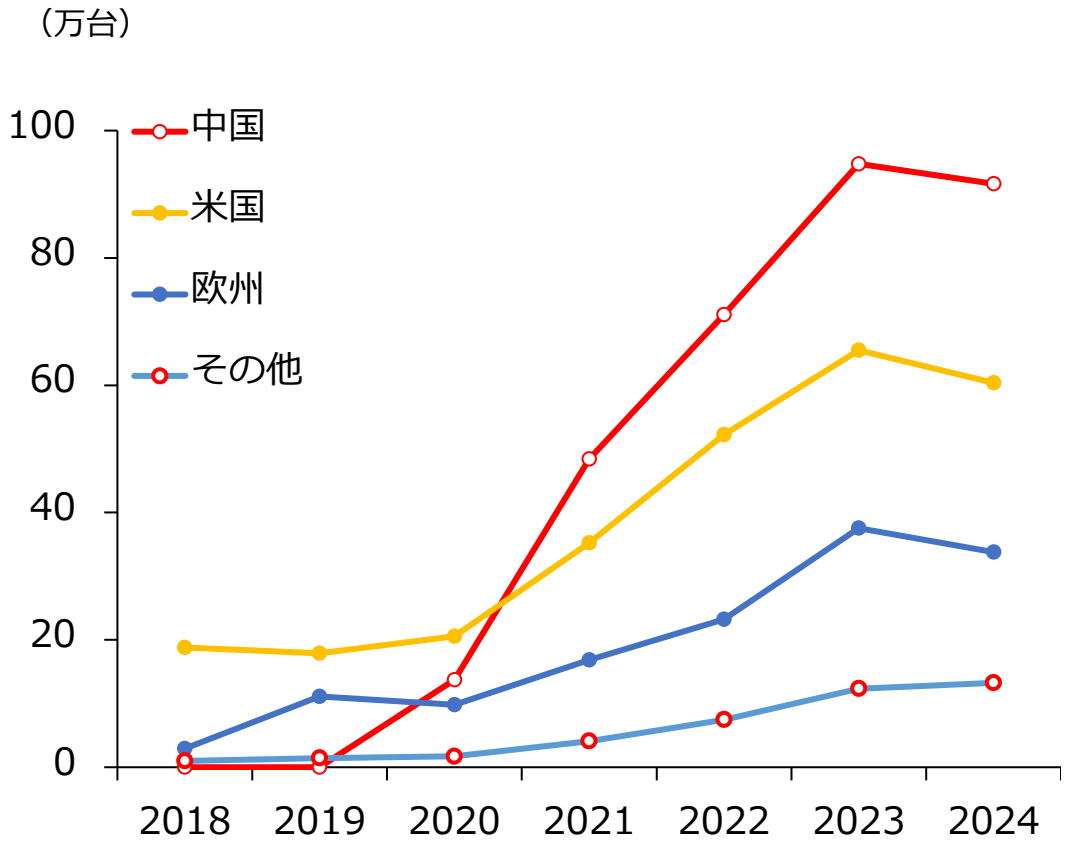
（注）統計対象：パワートレイン種別がBEVと判明しているもののみ。2024年列の矢印：23年対比での販売台数の変化を表す

（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

9-1. 最大手テスラの販売動向

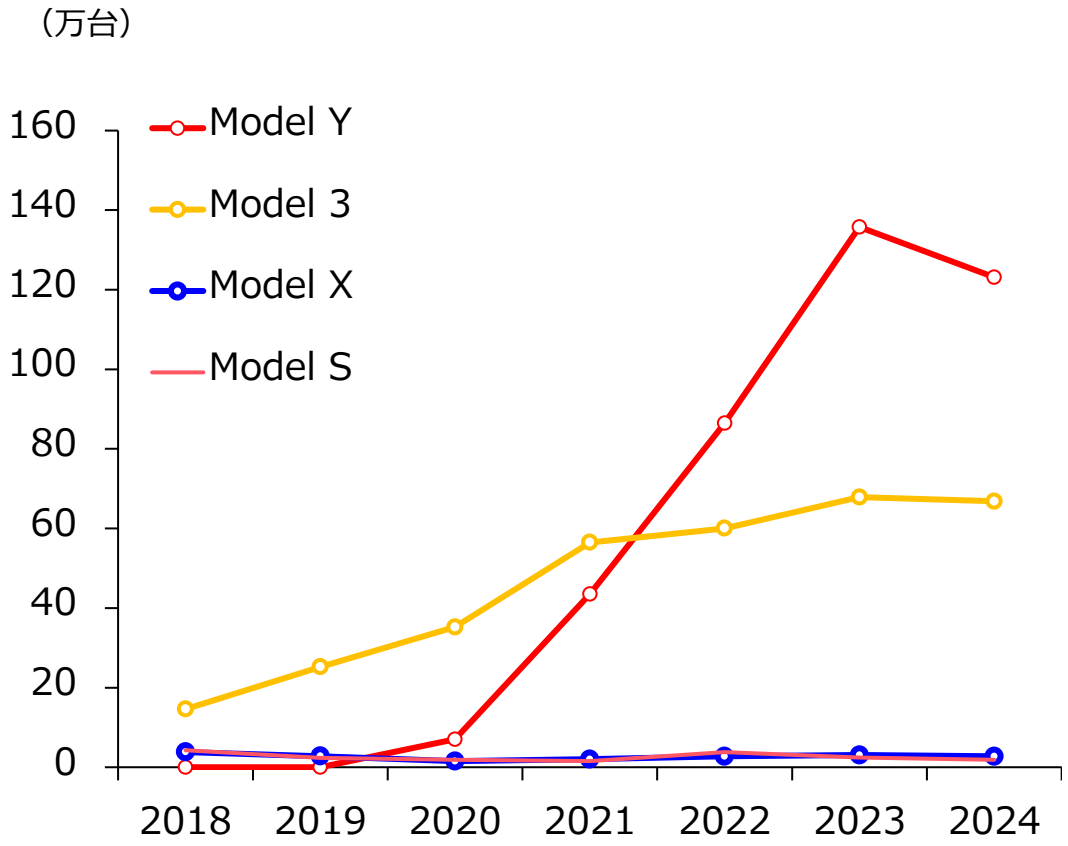
中国での販売・工場出荷台数が2021年に本拠地の米国を追い抜く

▽テスラ社のBEV販売台数（主要国・地域別）



（注）中国分は工場出荷ベース、同社の輸出分・輸入分とも計上されていない
（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

▽テスラ社のBEV販売台数（モデル別）



（注）中国分は工場出荷ベース、同社の輸出分・輸入分とも計上されていない
（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成

9-2. テスラの生産拠点

米国に加え、海外では中国の上海と、ドイツで車両組み立て工場を構え生産

▽テスラの生産拠点

国	区分	生産モデル･製品	生産能力(万台/年)	生産実績(万台/年)	生産実績(年)	備考
中国	本社, 車両工場, バッテリー工場, BEV/HV/BEV/FCV工場	テスラ(Tesla): BEV Model 3(2019年-, 2020年10月より輸出を開始), BEV Model Y(2020年末-, 2021年7月より輸出を開始), BEV Model Y標準航続距離バージョン(2021年-);	95	91	2024	テスラの上海工場
米国	本社, 車両工場, バッテリー工場, BEV/HV/BEV/FCV工場	BEV: Model Y (2022年-), Cybertruck (2023年-), Cybercab (予定); バッテリーセル 4680 (2022年-);	38	24	2024	テスラの本社、車両およびバッテリー工場、2021年末に稼働開始
米国	車両工場, バッテリー工場, 駆動モーター工場, BEV/HV/BEV/FCV工場	BEV: Tesla Model S (2012年-), Model X (2015年-), Model 3 (2017年-), Model Y (2020年-), Roadster (2025年-予定); 駆動モーター、インバーター、バッテリーパック組み立て、ボディパネル	65	43	2024	2012年からTeslaが生産、旧NUMMIは2010年4月閉鎖
米国	バッテリー工場, 駆動モーター工場, BEV/HV/BEV/FCV工場	バッテリーセル、バッテリーパック、駆動モーター、Power wallsなどの蓄電システム; Semi (2022-);				テスラとパナソニックのバッテリー工場、BEVモーターとSemiトラックを生産
メキシコ	車両工場, バッテリー工場, BEV/HV/BEV/FCV工場	次世代BEV/Model 2, Cybertruck (予定) バッテリー生産の可能性あり				Teslaのメキシコ組立工場、建設開始・稼働開始は未発表 (当初報道では2027年稼働開始予定)
ドイツ	車両工場, バッテリー工場, BEV/HV/BEV/FCV工場	BEV: Model Y (2022年3月-), Next-gen/ Model 2 (予定); バッテリーセル (2024年)	50	22	2024	Teslaの欧州、車両組み立て工場2022年3月に量産開始

（出所）マークラインズより丸紅経済研究所作成　赤表記：建設・稼働予定　2025年3月時点

10. BYDの動向

本拠地の中国が主戦場。海外進出に逆風

- BYDのBEV販売台数は2024年に194万台に達し、首位テスラとの差が大きく縮小。BYDは2008年に著名な投資家であるウォーレン・バフェット氏による投資で知名度が向上、その後2009年以降の政府による補助金や、2019年に導入されたBEVやPHEV、FCVを含む新エネルギー車（NEV）規制（一定比率でのNEV製造・販売を義務付ける制度）などを受け、中国国内での販売台数が大幅に拡大した。
- 同社のEV生産拠点分布を見てみると、ほとんど中国に立地。海外では数多くのBEV工場の建設を行う計画があるが、安全保障上の懸念として審査対象に挙がるなど逆風が強まっている。

▽BYD社のBEV販売台数

（万台）

	2022年	2023年	2024年	シェア
中国	91	157	176	91%
アセアン	-	3	5	3%
欧州	-	2	5	2%
イスラエル	-	1	2	1%
豪州	-	1	1	1%
南米	-	0.1	0.2	0%
日本	-	0.2	0.2	0%
全体	**92**	**167**	**194**	**100%**

（出所）マークラインズより丸紅経済研究所

▽BYD社の主な海外工場（建設予定等）

国	生産モデル･製品	生産能力(万台/年)	生産実績(万台/年)	生産実績(年)
タイ	BYD: BEV Dolphin (2024年-), BEV ATTO 3 (予定), BEV Seal (予定);PHEV: Sealion 6 (**2024年**-);	15	0.3	2024年
インドネシア	BYD: BEV (2026年-予定);			
インドネシア	電気商用車 (バス/トラック) (予定);BYD: 電気商用車(予定)			
インド	BEV e6 eMPV (2022年-2024年), BEV ATTO 3 eSUV (2022年-), BEV eMAX 7 MPV (2024年-);バスシャシー (2016年-);バス駆動バッテリー	1		
米国	BEVバス: K7M, K7MER; K8M; K9M, K9MD; C8M; C10M, C10MS; C9M; C8MS, C8M, C6M, TypeD (スクールバス);BEVトラック: 8TT, 8R, 6R; リン酸鉄リチウムイオンバッテリーシステム	0.2		
ブラジル	BYD：BEV 海豚 Mini (Dolphin Mini) (2025年-予定), BEV 海豚 (Dolphin) (2025年-予定), BEV SUV 元Plus (Yuan Plus) (予定), SUV Hybrid-Flex 宋Pro (Song Pro) (2025年-予定), SUV Hybrid-Flex 宋Plus (Song Plus) (予定); BEVバス・トラックのシャシー (2025年-予定);エンジン：1.5L Plug-in Flex（2025年-予定）；リン酸鉄やリチウムの処理;プレス、塗装；	15		
ブラジル	BEVバス: K9;D9W 低床BEVバスシャシー (2018年-), D9A 高床BEVバスシャシー (2018年-), D11B BEV バスシャシー (2020年-), VLP連節バスシャシー (2021年-); BEV バン eT3 (2020年-);	0.2		
ハンガリー	BEVバス、BEVバスシャシー (Alexander Dennis向け, 300台/年)、フォークリフト	0.1		
ハンガリー	BEV乗用車 (2026年-予定)			
ウズベキスタン	乗用車：PHEV 宋 (Song) Plus DM-i (**2024年**-), PHEV Chazor (駆逐艦) (2024年-予定); BEV Seagull (予定), E2 (予定);BEVバス (予定)	5		
トルコ	BEV乗用車 (2026年-予定)；PHEV乗用車 (2026年-予定)			

（出所）マークラインズより丸紅経済研究所 2025年3月時点

11. 中国のEV化促進策

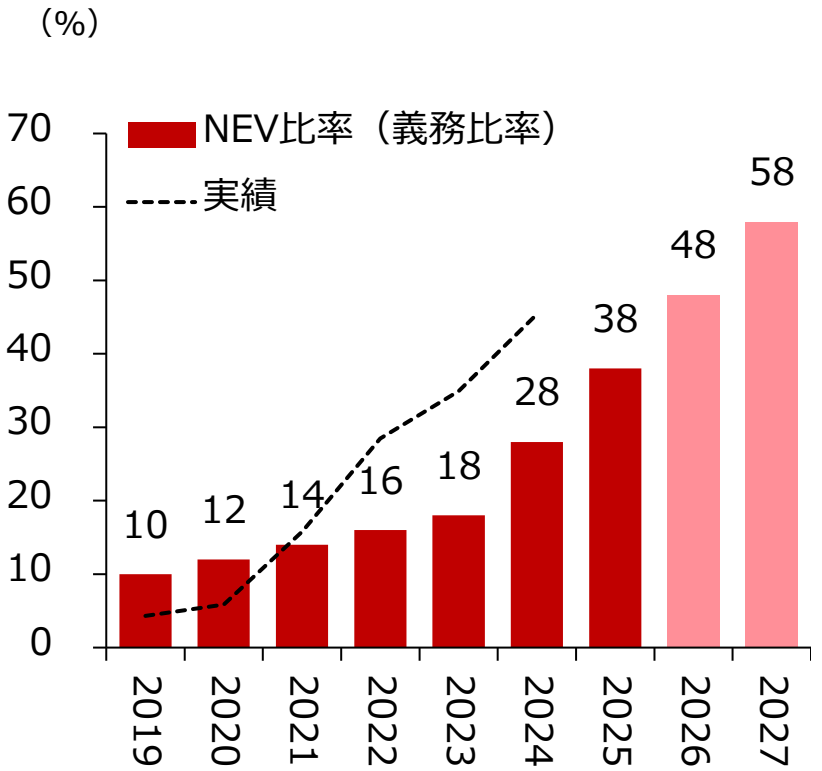
大気汚染対策やエネルギーの安全保障を目的に、EV化の推進に本腰

▽主な支援策

項目	主な内容
NEV購入補助金	2009年に始動、減額を繰り返しつつ22年末に終了
車両取得税の減免	2014年～27年（うち26年以降半額に）
NEV規制	2019年から導入、中国で一定台数規模以上の乗用車を製造・輸入・販売する企業に対して一定のNEV比率を義務付ける。義務比率が毎年強化されている
充電インフラ整備	政府主導の公共充電インフラ整備が世界で突出
その他	ナンバープレート発行や、走行日数制限でNEVを優遇

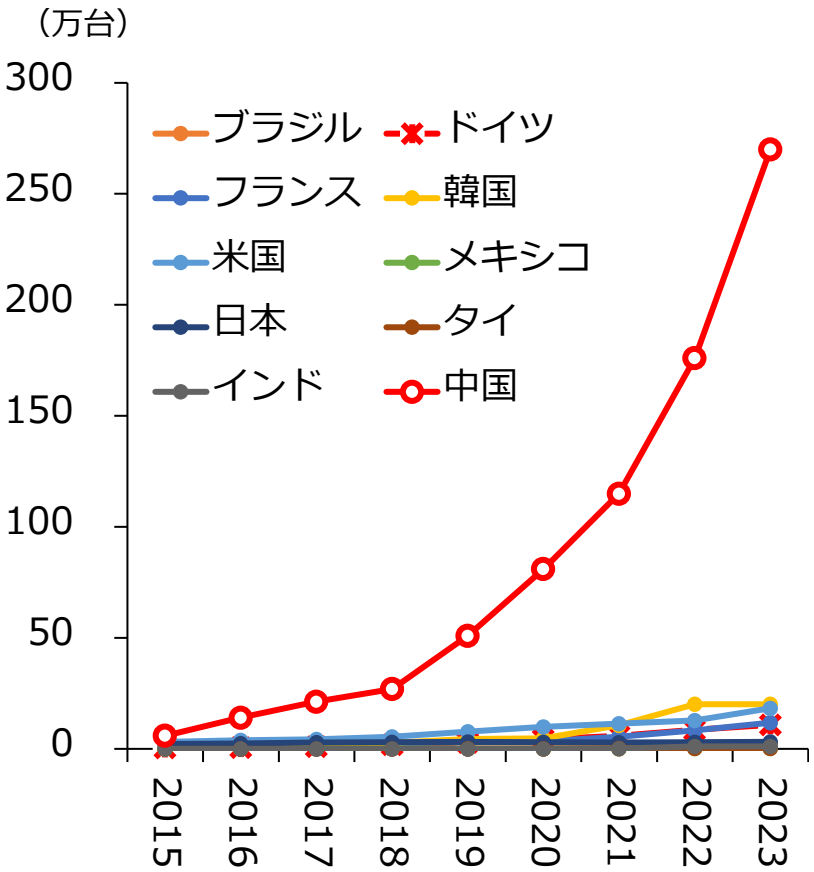
（注）新エネルギー車（NEV）:中国の用語、バッテリー式電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド自動車（PHEV）、燃料電池自動車（FCV）の総称、乗用車のみ。
（出所）各種報道より丸紅経済研究所作成

▽NEV規制比率



（注）NEV規制：中国で一定台数規模以上の乗用車を製造・輸入・販売する企業に対して、年間の製造・輸入・販売台数のうち、上図で示している比率以上をNEVにするよう規制されている。26-27年：政府案
（出所）中国工業和信息化部

▽公共用EV充電器台数

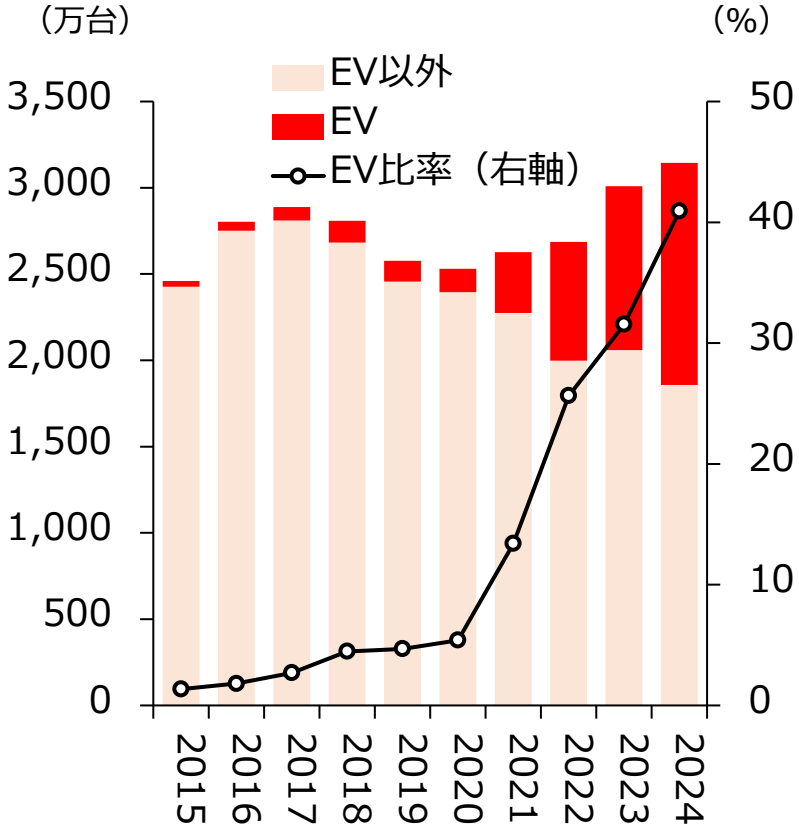


（出所）IEA　急速充電と普通充電の合計

12. 中国のEV販売と輸出

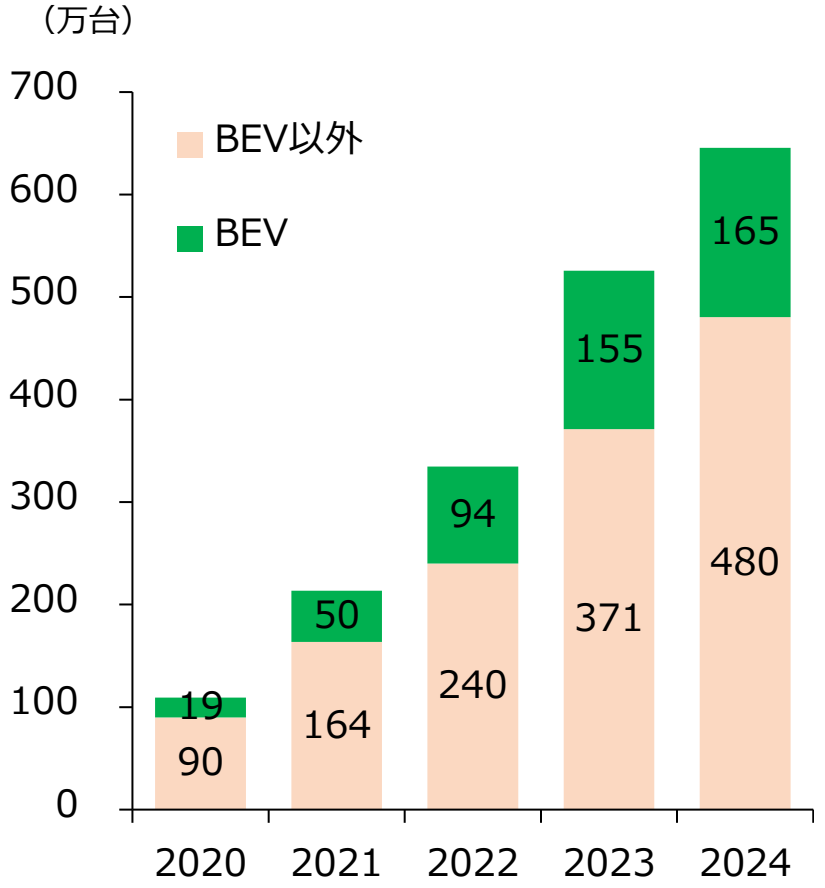
世界最大のEV生産・販売国となり、日本を抜き最大の自動車輸出国に

▽中国の自動車新車販売台数



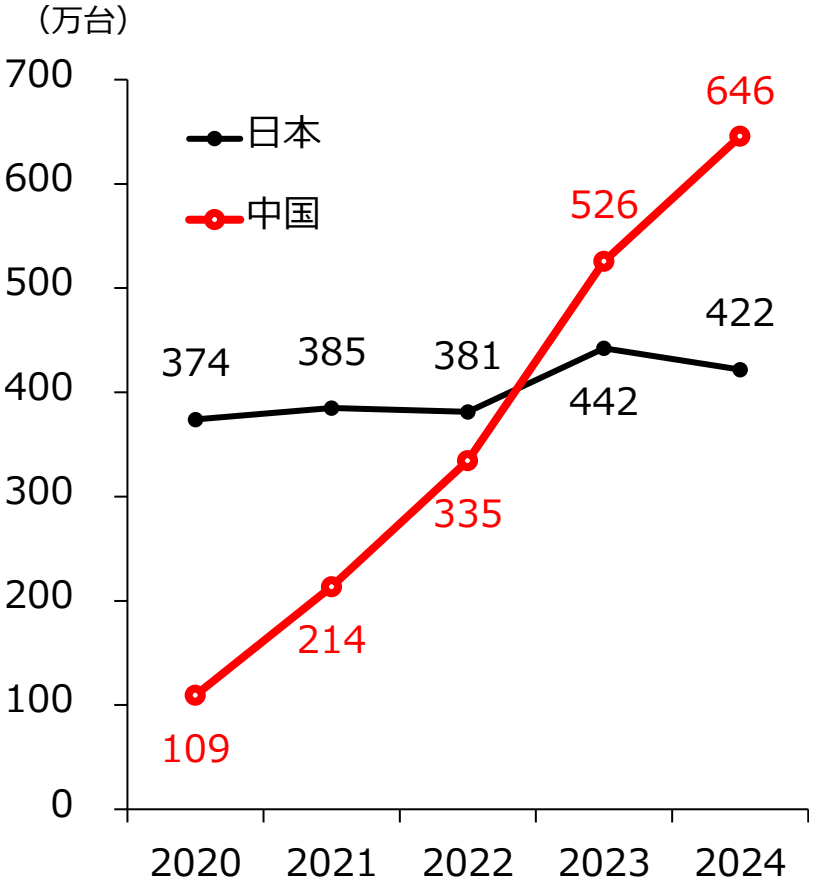
（注）EV比率＝EV販売台数÷自動車販売台数全体
EV以外＝自動車販売台数全体-EV販売台数
（出所）中国自動車工業協会より丸紅経済研究所作成

▽中国の自動車輸出台数



（出所）中国税関、日本自動車工業協会

▽自動車輸出台数の日中比較



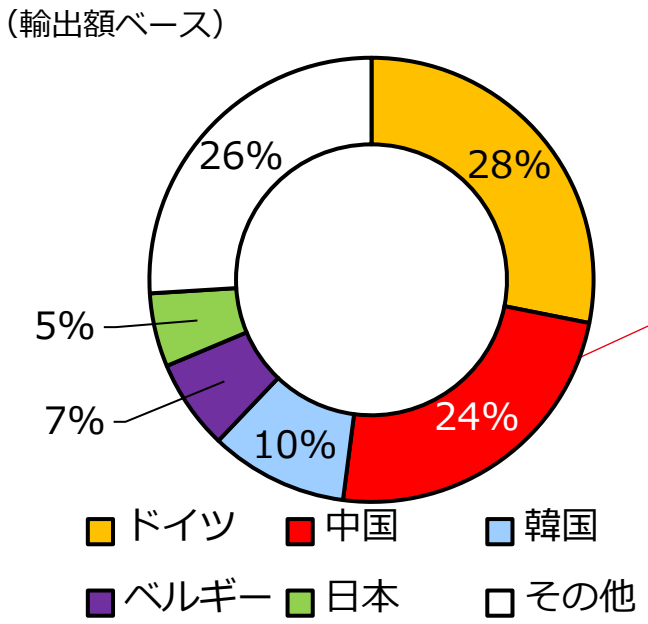
（出所）中国税関、日本自動車工業協会

13. BEVの輸出動向

低価格路線を背景に中国製BEVの輸出が急拡大

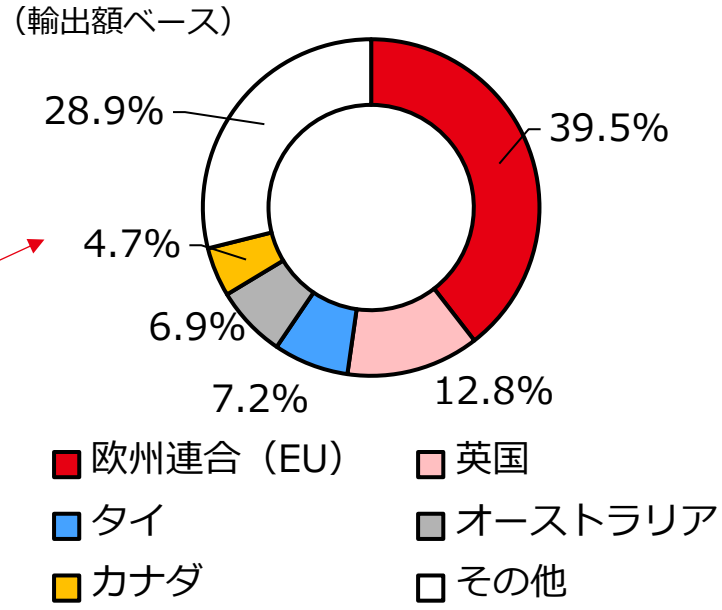
- 2023年の世界のBEV輸出額（乗用車）は1,400億ドル強（430万台）に及ぶ。輸出額の上位3カ国を見ると、ドイツは401億ドルで82万台、中国は341億ドルで155万台、韓国は143億ドルで43万台。日本はベルギーに次ぐ第5位で76億ドルで23万台、第6位の米国は73億ドルで13万台となっている。
- 中国製BEV乗用車の輸出額ではEU向けが最大で約134億ドル、それに英国（約44億ドル）、タイ（約25億ドル）、豪州（23億ドル）、カナダ（16億ドル）が続く。米国向けは15番目で約3.3億ドル、日本向けは16番目で約3.3億ドル。
- 中国の産業補助金などを背景とした低価格路線から自国産業を守るために、米欧では中国製BEVに対する関税引き上げが相次ぐ。

▽BEV輸出額の国別シェア（2023年）



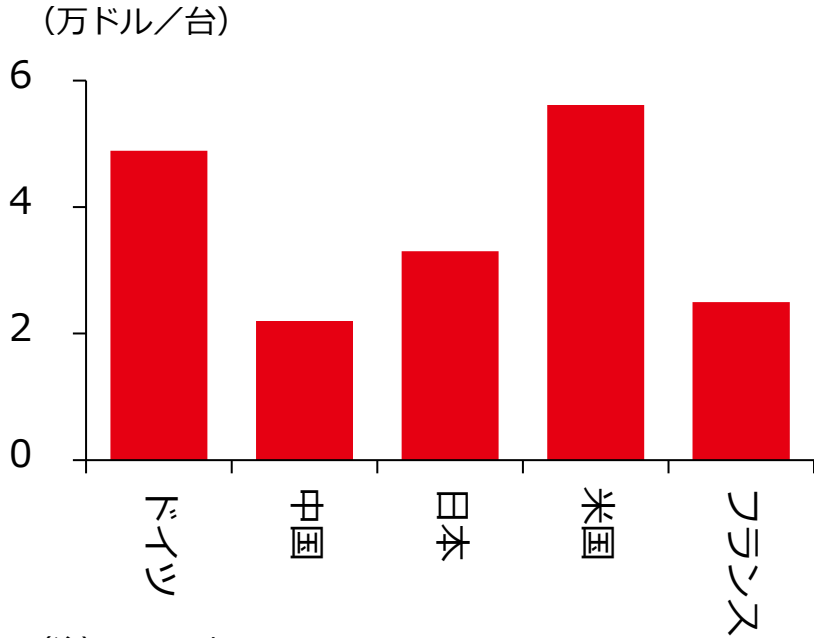
（注）HSコード：870380
（出所）UN Comtradeより丸紅経済研究所作成

▽中国製BEVの国別輸出シェア（2023年）



（注）HSコード：870380
（出所）UN Comtradeより丸紅経済研究所作成

▽BEVの平均輸出価格（2023年）



（注）HSコード：870380
（出所）UN Comtradeより丸紅経済研究所作成

14. 中国製BEVに対する輸入制限措置

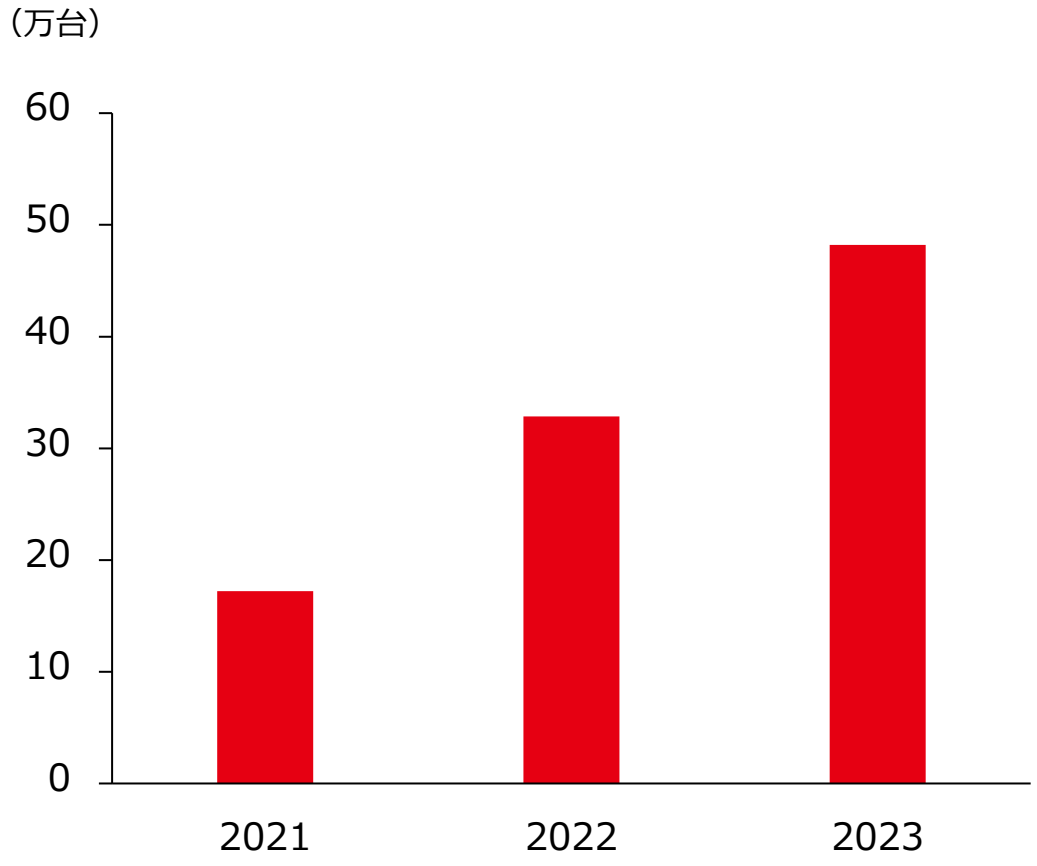
中国にとって最大の輸出先であるEUの追加関税が大きな痛手

▽中国産BEVの輸入関税率

	国／地域	輸出額（百万ドル）	税率（%）	中国のEV輸出額全体に占める割合（%）	
1	**欧州連合（EU）**	**13,470**	**45.30**	**39.5**	2024/10～
2	英国	4,352	10.00	12.8	
3	タイ	2,465	0.00	7.2	
4	オーストラリア	2,345	0.00	6.9	
5	**カナダ**	**1,613**	**106.10**	**4.7**	2024/10～
6	イスラエル	1,267	7.00	3.7	
7	アラブ首長国連邦	747	5.00	2.2	
8	ブラジル	735	35.00	2.2	
9	ウズベキスタン	623	0.00	1.8	
10	韓国	527	8.00	1.5	
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	
15	**米国**	**333**	**100.00**	**1.0**	2024/9～
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	
20	**トルコ**	**297**	**50.00**	**0.9**	2023/3～

（注）輸出額614百万ドルの香港特別行政区（10位）を除く。2023年ベース
　　トランプ2期目の品目別関税や、IEEPA／不法移民・違法麻薬関税などは含まない
（出所）UN ComtradeとWTOより丸紅経済研究所作成

▽中国製BEVのEUへの輸出台数



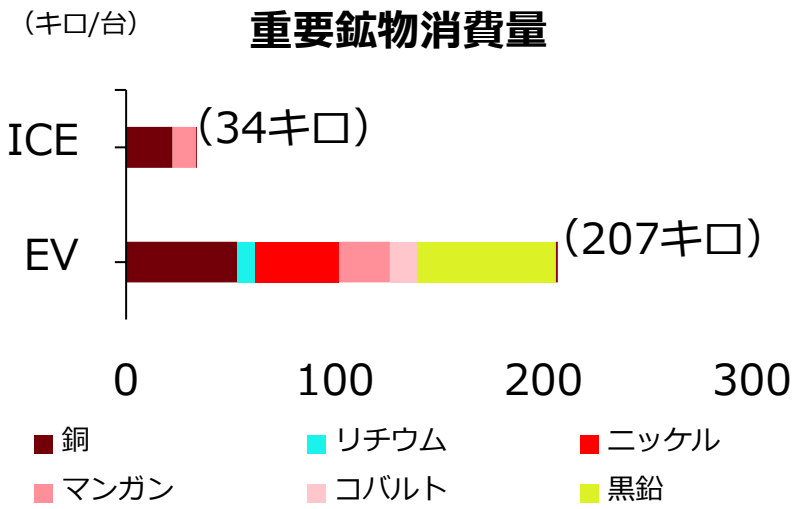
（出所）UN Comtradeより丸紅経済研究所作成

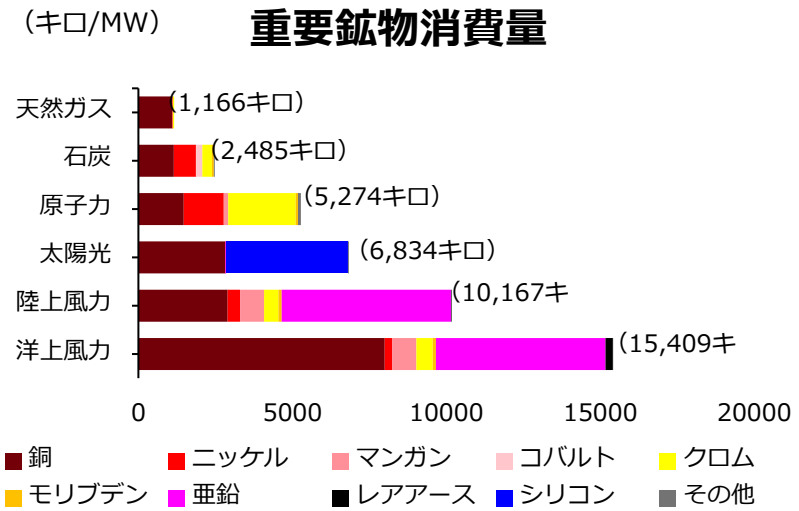
15. 世界のエネルギーシステムは化石燃料依存から重要鉱物（特に非鉄）依存へ

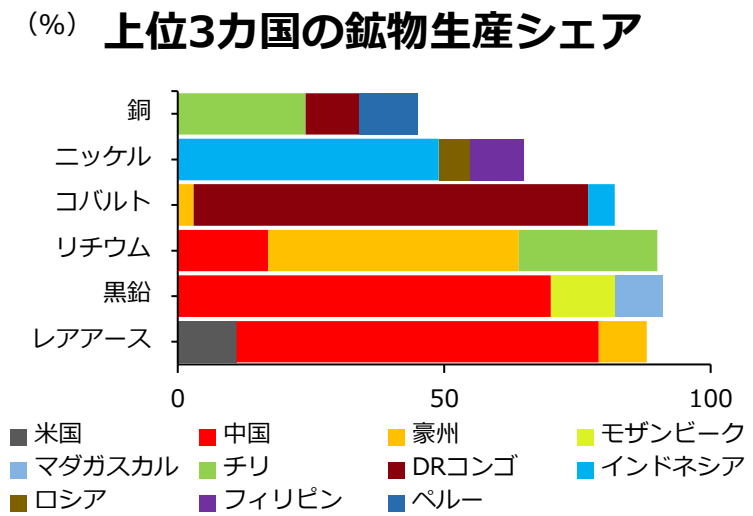
重要鉱物資源生産・製錬の偏在

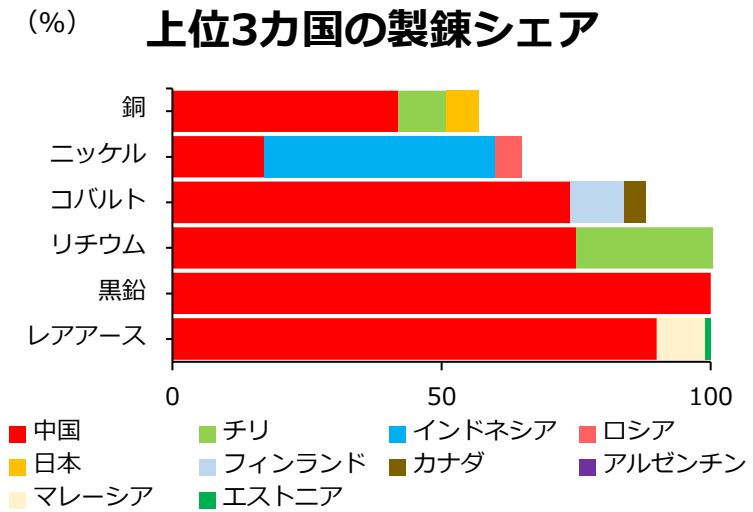
公約宣言シナリオ（APS）

（万トン）		①クリーンテクノロジー	その他	②消費量全体	①／②
銅	2023	631	1,954	2,585	24%
	2030	1,200	1,913	3,113	39%
コバルト	2023	6	15	21	30%
	2030	18	17	34	51%
リチウム	2023	9	7	17	56%
	2030	44	9	53	83%
ニッケル	2023	48	263	311	15%
	2030	195	280	476	41%
グラファイト	2023	129	334	463	28%
	2030	601	441	1,042	58%
レアアース	2023	2	8	9	17%
	2030	5	9	13	35%









（出所） IEA “Global Critical Minerals Outlook 2024” 、 Critical Minerals Market Review 2023 (July 2023)”等より丸紅経済研究所作成

Marubeni Institute

16. EVサプライチェーン関連ビジネスを行う上で留意すべき主なリスク

供給網を通し摩擦が増大

▽EVサプライチェーン関連ビジネスを行う上で留意すべき主なリスク

	米国	EU	中国	日本	その他
EV	• 中国製EVの**輸入関税**を100%に引き上げ（2024/9～）。 • 中国またはロシアの企業などにより製造・開発された特定のハードウェアとソフトウェアが搭載された**コネクテッドカー**やそれらの部品の販売または輸入を禁止する規則案を公表（2024/9/23）。 • 第三国を経由した中国製品の「**迂回輸入**」への圧力も強まる。 • IRA補助対象となる自動車の原産地規則の厳格化の可能性。	• フランス：中国製EVを購入補助の対象外に（2023/12/15～）。 • EU：中国製EVに対する最大35.3%の追加関税の正式適用を決定（暫定適用2024/7/5～、正式適用2024/10/30～）。	• 軍事施設などへのテスラ製車両の乗り入れを制限。 • 中国製EVへの追加関税を支持する欧州諸国（フランスやポーランド、イタリアなど）への大型投資を一時停止するよう国内自動車メーカーに指示（2024/10/30～）。	–	• インド：BYDのBEV・バッテリー製造提案を拒否（2023/7/23） • カナダ：中国製BEVに100%の追加関税（2024/10/1～）。 • トルコ：中国製BEVに40%の追加関税（2023/3～）。中国製ICE車・HVに40%の追加関税（2024/6～）。
電池	一時停止中 • インフラ投資雇用法：EV 用バッテリーの国内生産拡大や、リチウムやニッケルなどの生産支援を実施。バッテリー製造部門には約30億ドル拠出見込み。 • 中国製バッテリー部品、ニッケルやリチウムなどの重要鉱物を使用する車種をIRA税控除措置の対象から除外（2024/1/1～）。 • Energy Act of 2020：米国の経済または国家安全保障に不可欠な鉱物燃料リストを公表（2022年版レアメタル等50鉱種）	• バッテリー規則：2023年8月から施行。バッテリーパスポート（材料調達からリサイクルまで）の実装が義務化	–	–	
重要鉱物		• 重要原材料法（CRMA）：2024年から施行。2030年までに重要鉱物の年間必要量の10%を域内で採掘、同25%を再利用、同40%を加工する目標を設定。 • 2023年重要原材料リストに34鉱種指定	• 新たなレアアース管理条例による規制強化（2024/10～） • 輸出制限：ガリウム・ゲルマニウム（2023/8～）、黒鉛（2023/12～）、アンチモン（2024/9/15～）。タングステン、テルル、ビスマス、モリブデン、インジウム（2025/2/4～）、7種のレアアース（2025/4/4～）	• 2023年に「重要鉱物に係る安定供給確保を図るための取組方針」で重要鉱物（36鉱種）の供給網再編に向けた資金支援などを明記	• インドネシア：ニッケル鉱石の輸出禁止（2020/1～）、ステンレス業界用を製錬する精錬所への新規投資を認めず、より付加価値が高いBEVやソーラーパネル用を精製する製錬所への投資が加速（2022/11/26）

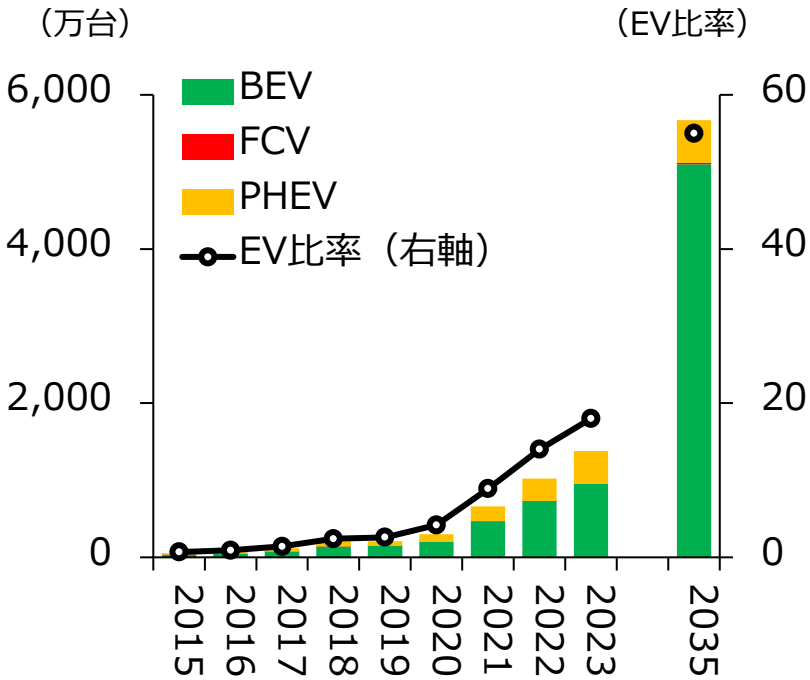
（出所）各種報道より丸紅経済研究所作成

17. 今後の見通し

脱炭素の観点からEV化の加速が見込まれるが、さらなる普及に向けた課題も多い

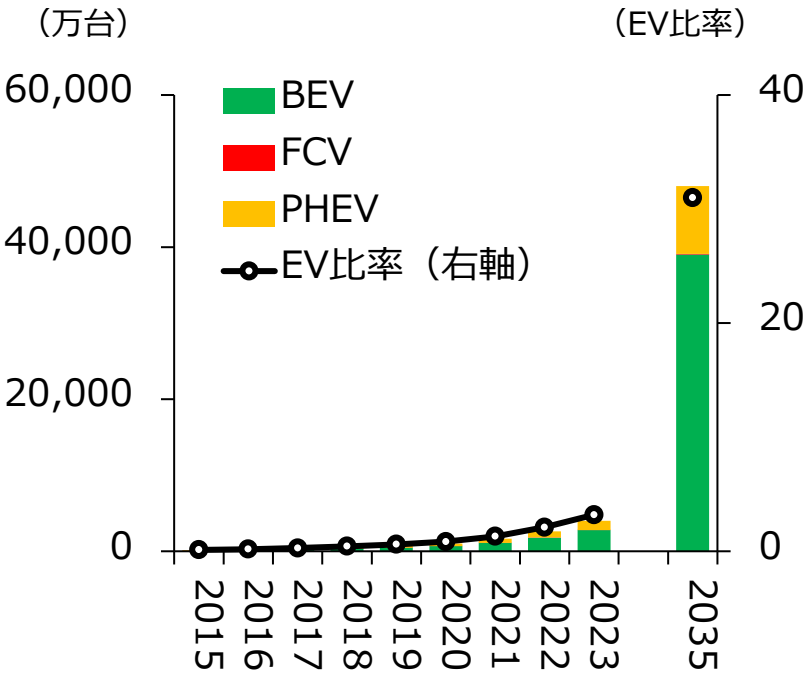
- 世界エネルギー機関（IEA）は公表政策シナリオ（STEPS）では EVの新車販売台数は2035年には5,670万台（新車乗用車販売全体の55%）、累計登録台数は2035年には4.8億台（乗用車登録台数全体の31%）に達すると見込んでいる。
- しかし実際には、足元のEV販売台数の減速やそれに合わせたメーカーの生産体制の調整、市場歪曲的な中国製EV・部品などの輸入への対抗の高まり、EVバッテリーに用いられる重要鉱物のサプライチェーンの偏りなど、さらなる普及に向けた課題も多い。また、補助金の拡充や充電インフラの整備など需要喚起策において、国や地域間で格差が生じれば、EV普及にばらつきが生じる恐れがある。

▽EVの新車販売台数



（注）乗用車ベース 2035年：公表政策シナリオ（STEPS）
（出所）IEA「World EV Outlook 2024」

▽EVの累計登録台数



（注）乗用車ベース 2035年：公表政策シナリオ（STEPS）
（出所）IEA「World EV Outlook 2024」

▽EV普及の課題

- EV販売の減速
- メーカーの生産体制の調整
- 中国製EV・部品等への輸入規制
- 重要鉱物のサプライチェーンの偏り
- EV普及策での国力の格差

（出所）丸紅経済研究所

まとめ

- **EV化の急伸と足元の足踏み**
  世界では、ガソリン自動車など世界のICE車の販売台数は、2017年の9,200万台程度をピークに減少、2022年に7,000万台割れに。その後やや持ち直すも、ピーク時の8割程度の水準にとどまる。一方、EVの販売台数は2024年に1,800万台弱へと大幅に拡大した。自動車販売台数全体に占めるEVの割合も、2017年の1%から2024年には19%へと大きく上昇した。他方、2024年は販売に減速感が見られた。世界第2位のEV市場である欧州は前年割れに転じたほか、第3位の米国は伸びが鈍化した。要因としては、ドイツなど主要国の購入補助金の減額・撤廃や、米国における税額控除要件の厳格化のほか、アーリーアダプター（早期導入者）の一巡や、充電設備の不足なども挙げられる。

- **中国製EVの急拡大と逆風**
  中国は世界最大のEV生産・販売国となり、自動車全体でも日本を抜き最大の輸出国になった。一方で、産業補助金などが価格抑制に働いていることを問題視する輸入国が増えている。米国やカナダに続き中国製EVの最大の輸出先である欧州連合（EU）でも相殺関税の適用が始まっており、輸出は大きな逆風を受けている。

- **今後の展望**
  EV販売の低迷や政策変更などを受け、欧州メーカーを中心に相次ぎ軌道修正を行っている。人員や生産能力の削減に加え、EV化目標を引き下げてPHVやHVなどの環境対応車の生産を拡充する動きが見られる。また、欧州連合（EU）の方針緩和を受け、温暖化ガス排出量がゼロとみなされる合成燃料（e-fuel）を利用するICE車の研究開発に注力するメーカーも出現した。
  一方、中国メーカーは米欧での関税強化などを背景にアジアや中南米への攻勢を強めている。特に、タイやインドネシアでは様々な奨励策を背景に、中国製EVの販売が拡大し、工場建設などの投資も活発に。
  今後は、欧州での販売低迷、EV促進策の見直しや追加関税などを受けた米国の後退、それに合わせたメーカー生産体制のさらなる調整、中国製EVの輸出攻勢強化など、市場構造の変化が一段と強まる公算が大きい。

Marubeni Institute

株式会社丸紅経済研究所

〒100-8088　東京都千代田区大手町１丁目４番２号
https://www.marubeni.com/jp/research/

（免責事項）
- 本資料は公開情報に基づいて作成されていますが、当社はその正確性、相当性、完全性を保証するものではありません。
- 本資料に従って決断した行為に起因する利害得失はその行為者自身に帰属するもので、当社は何らの責任を負うものではありません。
- 本資料に掲載している内容は予告なしに変更することがあります。