

主要国・地域の電気自動車動向アップデート

2024 年 10 月 22 日

研究員 峰 英輔

- **世界の電気自動車（EV）販売動向：**世界の EV 販売台数は前年対比での減速感が強く、特に欧州での落ち込みが著しい。昨年の補助金制度終了前の駆け込み需要が剥落したほか、早期導入の一巡や充電インフラ不足も要因に上げられる。
- **主な政策動向：**中国製 EV をめぐり米国に続き中国の最大の輸出先である欧州連合（EU）でも相殺関税の暫定適用が 7 月から始まっている。他方、EV 普及促進のため、ドイツは社有車向けの EV 減税案を公表、落ち込んだ EV 販売台数を再び拡大させる狙いが見受けられる。タイは EV 購入の補助金だけでなく、EV メーカーやバッテリーメーカーの誘致に積極的で、輸入関税率や物品税率の引き下げを行っている。
- **今後の注目点：**脱炭素の観点からは世界全体の EV シフトが順調に進む見通しが多勢である。一方、足元の販売減速やそれに合わせたメーカーの生産体制の調整、中国製 EV や関連部品の輸入規制、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多くの課題が表れてきた。需要の拡大のためには補助金の拡充や充電インフラの拡充が急がれるが、国や地域間で今後さらに格差が生じ、EV 普及にばらつきが生じる可能性がある。

① 世界の EV 販売動向

EV¹販売台数の減速感が強まっている。マークラインズによると、中国を除く世界の EV 販売台数は 6 月に前年比▲0.9%と前年割れに転じ、7 月には同▲2.4%、8 月には同▲13.1%とマイナス幅が拡大している（図表 1）。8 月の状況を詳しく見ると、特に、西欧が同▲33.9%と大幅に前年割れしたことが全体を押し下げた（図表 2）。うち、EV 販売台数が多いドイツは同▲60.0%と著しい落ち込みとなった。EV 販売台数減速の主な要因としてはアーリーアダプター（早期導入者）の一巡、充電設備などの EV インフラの不足などが挙げられる。それらに加えて、ドイツでは 2023 年 9 月 1 日の社有車向け EV 補助金制度失効前の駆け込み需要が昨年 8 月の販売台数を膨らませており、その反動が大きく出たことが作用し、4 カ月連続の前年割れとなった。

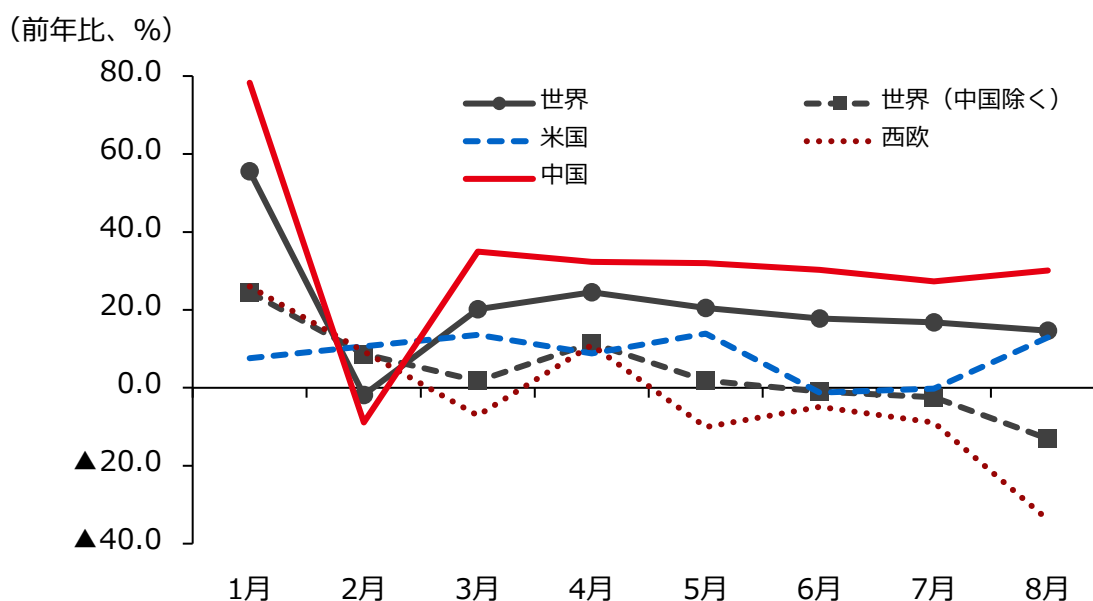
米国は 6、7 月と連続して前年比マイナスとなっていたが、8 月には一転して同+12.9%と増加に

¹ 本レポートでは国際エネルギー機関（IEA）と同様にバッテリー式電気自動車（BEV）とプラグインハイブリッド車（PHEV）、燃料電池車（FCEV）を電気自動車（EV）とする。

転じた。これは祝日である労働者の日の連休の一部が8月末となったことや、全米のディーラーにソフトウェアを提供している企業が6月にサイバー攻撃を受けた影響で販売が繰り越されたことなどが主因と考えられる。

世界のEV販売台数の6割強を占める中国は、8月に同+30.1%と好調さを維持した。中国にけん引され世界全体のEV販売台数は、3月以降前年比2桁の高い伸びが持続している。

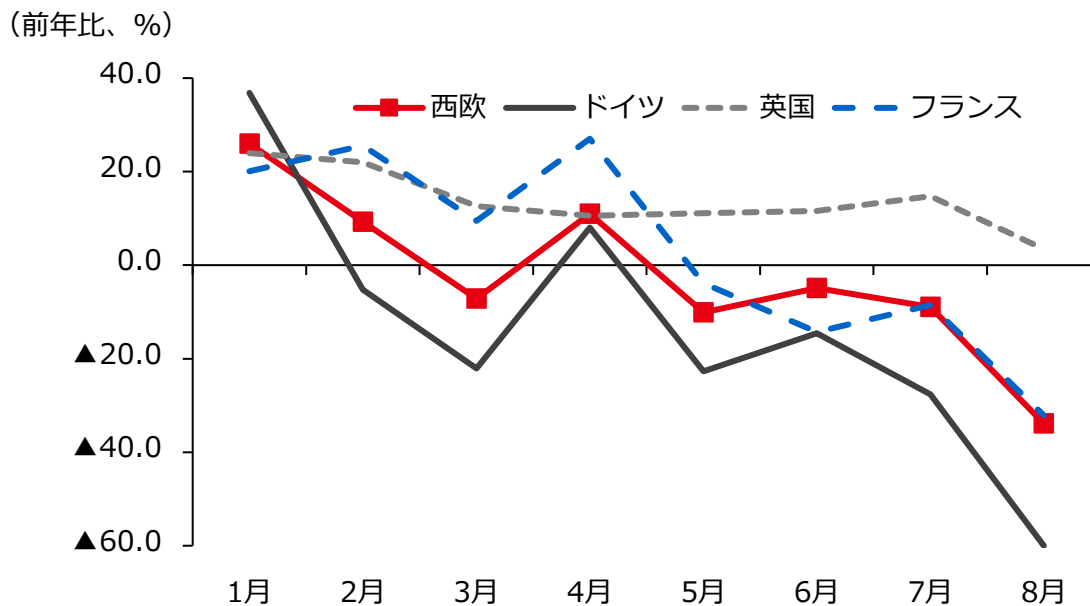
【図表 1】 2024 年 1～8 月 EV 販売台数増減率



(注) 西欧：ドイツ、英国、フランス、イタリア、スペイン、オランダ、スウェーデン、ベルギー、スイス、オーストリア、アイルランド、デンマーク、ポルトガル、フィンランド、ギリシャ、ノルウェー、ルクセンブルクの17か国

(出所) マークラインズより丸紅経済研究所作成

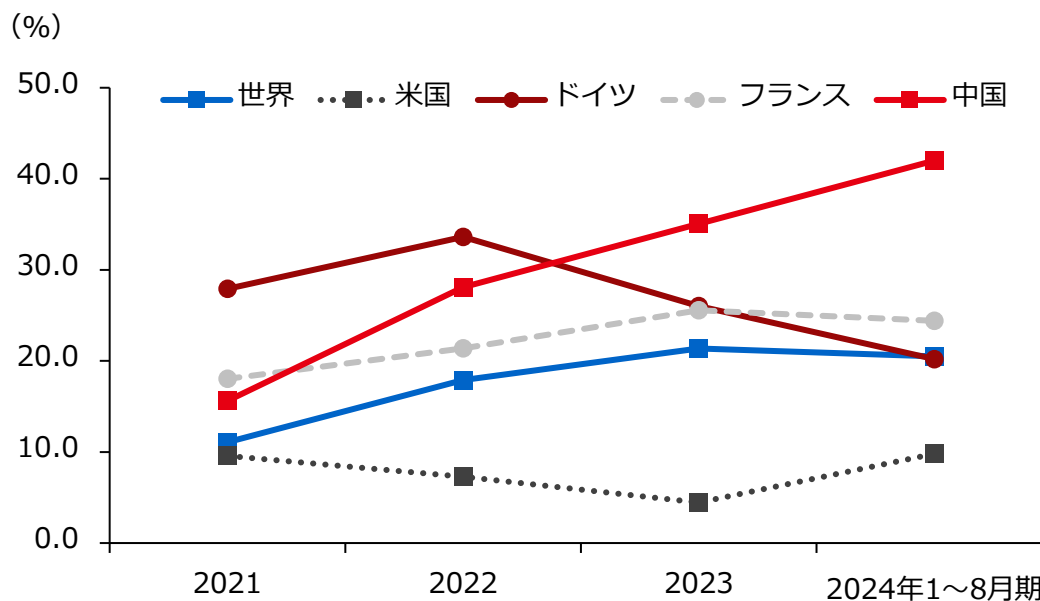
【図表 2】 2024 年 1～8 月西欧主要国 EV 販売台数増減率



(出所) マークラインズより丸紅経済研究所作成

新車販売台数における EV 比率（乗用車のみ）についても減速感が否めない。今年 1～8 月累積ベースでの EV 比率は世界全体で 20.5%と、昨年（通年ベース、以下同様）の 21.4%からやや低下している。世界の EV 販売台数の約 15%を占める欧州連合（EU）では、相対的に販売台数の多いフランスで同 24.4%と昨年の 25.6%から低下、ドイツは同 20.2%と昨年の 26.0%から大幅に低下しており、世界全体にとって重しとなった。一方で米国は同 9.8%と販売台数比率は依然小さいながらも昨年の 4.4%から拡大した。EV 最大市場である中国は同 42.0%と昨年の 35.0%から一段と高まっている（図表 3）。

【図表 3】新車販売台数における EV 比率



(注) 統計範囲：乗用車のみ

(出所) マークラインズより丸紅経済研究所作成

② EV 関連政策

【欧州】

欧州委員会は、中国内の EV メーカーが政府から不公正な補助金を享受しており、最大の輸出先である EU 域内の EV メーカーに経済的損失を与えるとして、7 月 5 日に中国製 EV に対する相殺関税の暫定適用を始めた。その最終案が 8 月 20 日に公表され、BYD 製は 17.0%、吉利汽車製は 19.3%、上海汽車集団製は 36.3%、その他欧州委員会の反補助金調査に協力した企業は 21.3%、協力しなかった企業には 36.3%を課すとしている。欧州委員会は 10 月 4 日に EU 加盟国から最終案の支持が得られたと公表、今後は最終措置に関する実施規則案を作成し、EU 加盟国による採決を経て 11 月から正式適用を開始する予定である。

ドイツでは 2023 年 9 月に社有車向けの、12 月には個人購入者向けの EV 購入時の補助金が打ち切られたことで販売台数の減速が顕著になってきている。他方、ドイツ政府は企業の EV 利用拡大を目的に 2024 年 9 月に企業を対象とした EV 減税案を公表した。企業は対象となる EV³を購入したその年に費用の 40%を税額控除できるようになる。また、社有車を私的利用する従業員には軽減税率が適用される。これまでは定価が 7 万ユーロまでの EV が対象だったが、本案では 9.5 万ユーロまで上限が引き上げられた。

³ 「新車登録された純粋で排出ガス 0 の電気自動車」とドイツ政府のプレスリリースでは記載されており、PHEV は対象外と考えられる。

【米国】

米国は2018年1月から通商法301条に基づきEVか内燃機関車かに関わらず中国製自動車に対し25%の追加関税を課してきた。2024年5月にはバイデン大統領がEVやハイブリッド自動車などに対しては100%に引き上げることを発表、9月27日から実施されている。ただし、中国のEV輸出全体から見て米国は金額ベースでわずか約0.9%のみで、両国への影響は限定的と言える。10月1日からカナダが中国製クリーン自動車（EVやハイブリッド自動車を含み、乗用車に限らずバスやトラックを含む。）に対して100%の相殺関税を課しているが、米国の政策に影響を受けていると考えられる。なお、中国のEV輸出のうちカナダ向けは金額ベースで全体の約4.7%で、シェアはEU、英国、タイ、オーストラリアに次いで5番目である。

米国では、EV税額控除の対象となる車両に含まれる中国製部品に対する規制を強化する法案が9月12日に下院で可決された。成立すれば、2024年1月1日からのインフレ抑制法（IRA）適用厳格化ですでに大きく減少している税額控除対象車種がさらに減り、EV販売台数が伸び悩むことが懸念される。ただし、今年は大統領選挙イヤーであることから議会日程が短縮され法案審議時間が限られるため成立は当面難しいとの見方もある。

一方で、EVの普及加速を目的とし9月18日に財務省と内国歳入庁はBEV、PHEV用充電器や水素燃料補給施設の設置費用の一部をIRAの税額控除対象とする規則案を発表した。低所得者が多い地域や非都市部などを対象とし、米財務省によれば対象居住者数が全米の約65%に及ぶ。

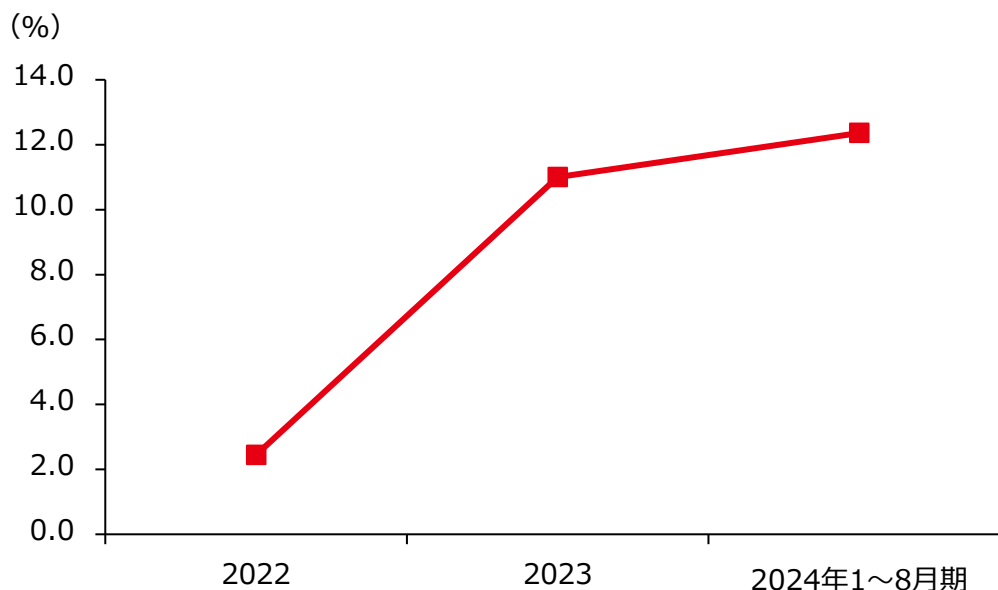
また9月20日にはエネルギー省が、1.2万人超の雇用を創出し経済安全保障を強化するとの政策目的を掲げ、バッテリー製造業部門に対し30億ドル超を拠出することを発表した。IRAに基づきクリーンビークル⁴の購入者向けの税額控除を受けるには「車両の希望小売価格の上限」と「購入者の所得上限」の要件を満たした上で車両が「バッテリーの調達価格要件」を満たしている必要がある。「バッテリーの調達価格要件」の中でもバッテリー部品については2023年からは全体の50%が北米で製造または組み立てられる必要があり、2029年以降は100%を目指していることからバッテリー製造業部門への拠出は税額控除対象車種の増加につながると言える。

【タイ】

タイ政府は、2030年までに自動車生産台数の30%を排出ガスゼロ車にする「30@30」政策を掲げている。9月24日のタイ政府の発表によると、2022年に始まったBEV購入補助金プログラム向けに71.3億バーツ（約316億円）を拠出することが決まった。これ以外にもBEVの国内生産を増加させるためBEVの輸入関税率や物品税率の引き下げを行っており、新車販売台数におけるEVの比率は急速に拡大した（図表4）。

⁴ BEV、PHEV、FCVが含まれる。

【図表 4】 タイの新車販売台数における EV 比率



(注) 統計範囲：乗用車のみ

(出所) マークラインズより丸紅経済研究所作成

③ 自動車メーカーの動向

EV 需要の減速を踏まえ一部自動車メーカーは目標の見直しや生産体制の変更を行っている。直近ではスウェーデンのボルボ・カーが、2030 年までの全車種 BEV 化という目標を修正、90%以上を BEV または PHEV、最大 1 割をハイブリッド自動車とするとした。また、内燃機関車と BEV の中間に当たる PHEV の生産・販売強化を目標とするメーカーも出てきている。電動化計画に柔軟に対応できる生産体制への変更として、オランダに本社を置くステランティスが「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 と内燃機関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している。

中国メーカー勢は、市場の拡大と EU や米国による相殺関税適用の回避のため中国国外での工場建設などを進めている。直近では BYD がタイとウズベキスタンで稼働を開始、今後はブラジルやメキシコ、ハンガリーに工場を建設し、さらにインドネシアやトルコでも 2026 年の稼働開始を予定している。

④ 今後の注目点

2024 年 4 月に公表された国際エネルギー機関 (IEA) の『World EV Outlook 2024』によると、2023 年の EV の合計累計登録台数は 4,006 万台 (保有台数の 3.2%) だった。一方、パリ協定に基づく「現行の政策および延長線上にある政策目標に基づく公表政策シナリオ (STEPS)」では、2035 年には EV の保有台数が 4 億 8,020 万台 (保有台数の 31%) に達すると見込んでおり、脱

炭素の観点から世界的な EV シフトは加速する必要がある。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、中国製 EV・部品などの輸入への逆風の高まり、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。

(執筆者プロフィール)

峰 英輔 (Eisuke Mine)

MINE-E@marubeni.com

研究員

研究分野：保険、EV、物流

2021 年に損害保険ジャパン（株）に入社後、2023 年から丸紅経済研究所に出向。保険や EV、物流分野を担当。慶應義塾大学経済学部卒業。

株式会社丸紅経済研究所

〒100-8088 東京都千代田区大手町一丁目 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。