



10. 自動車

業界動向

市場動向～サプライチェーン停滞により、販売台数は減少

2022年通期の世界自動車販売台数は、上海ロックダウンや車載用半導体等の部品不足に伴うサプライチェーン停滞の影響を受けて、前年比-1.7%の78.9百万台に止まりました。地域別にみれば、半導体搭載数の少ないモデルが多いアジア・大洋州地域では販売台数が増加した一方、北米・欧州・日本等の先進国はサプライチェーン停滞の影響が大きく前年割れとなっています。

各社業績～販売台数減、原材料価格高騰で減益見込

2022年度の国内完成車メーカー各社(注)の合算業績をみれば、円安の恩恵があったものの、販売台数の減少に加えて、原材料費や輸送費等のコスト上昇影響が大きかったこと等から、前年度比減益での着地が見込まれています。

注：トヨタ(ダイハツ含む)、ホンダ、日産、スズキ、SUBARU、マツダ、三菱自

今後の見通し

市場見通し～半導体不足影響緩和に伴い、緩やかな回復が見込まれる

2023年通期の世界自動車販売台数は、前年比+5.9%の83.6百万台と半導体不足影響の緩和等に伴う回復が見込まれています。もっとも、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年比では-7.1%の水準に止まっており、同年の水準まで回復するのは更に2～3年を要するとの見方もあります。

ピュアEV販売動向～中国・欧州で販売比率が上昇するも先行きは不透明

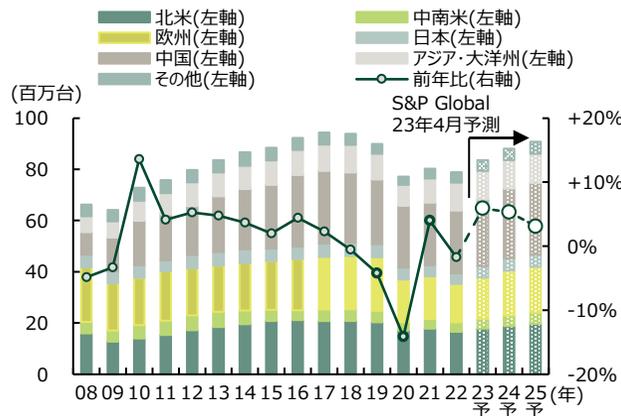
2022年のピュアEV販売動向を見れば、政府が補助金等の需要喚起策を講じたことや、完成車メーカー各社が積極的な新モデル投入を行ったこと等を背景に、中国・欧州を中心にピュアEVの販売比率が上昇しました。

尤も、中国・欧州とも補助金や免税等の優遇措置を段階的に縮小・撤廃している他、EUが2035年以降も合成燃料を使用するものに限りエンジン車の販売を認める方針に転換する(注)等、ピュアEVの普及ペースの鈍化につながる動きもみられるため、引き続き各国の政策・規制動向には注目が集まります。

注：従前はハイブリッド車を含むエンジン搭載車の販売を禁止する方針であった

図表1 世界の新車販売台数動向

～サプライチェーン停滞の影響で22年は前年比微減



出所：S&P Global Mobility(“Includes content supplied by S&P Global Mobility; copyright ©S&P Global Mobility,2023. All right reserved”)

図表2 世界の新車販売台数上位10位(22年)

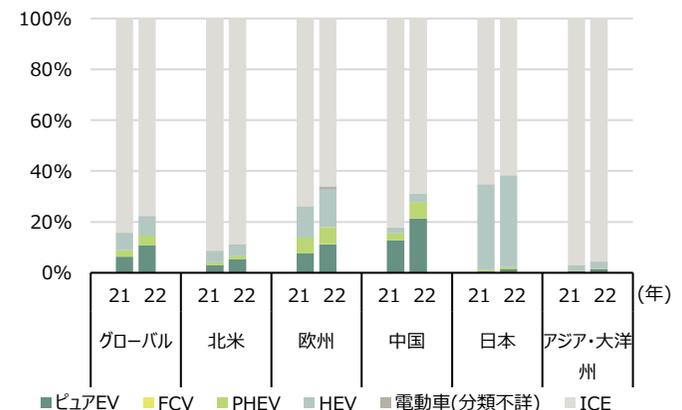
～サプライチェーン停滞影響で各社販売台数は減少

順位	企業名	国	販売台数(百万台)	前年比
1	トヨタ	日	10.2	-0.1%
2	VW	独	8.0	-5.6%
3	Hyundai・Kia	韓	6.6	-3.6%
4	Renault・日産・三菱自	仏・日	6.0	-13.1%
5	Stellantis	蘭	5.8	-11.5%
6	GM(注)	米	4.3	-1.3%
7	ホンダ	日	3.8	-14.7%
8	Ford	米	3.7	-5.8%
9	スズキ	日	2.9	+6.4%
10	Mercedes-Benz	独	2.4	-0.2%
世界販売台数(総計)			78.9	-1.7%

注：上汽通用五菱汽車除く

図表3 各地域のパートレイン別販売構成比

～中国・欧州でピュアEVの販売比率が増加



出所：MarkLinesを基に弊社作成