

4, IHS Markit

西本 真敏 様

1. 半導体需要ギャップは長期化、自動車供給制約は 2022 年末まで続く

自動車供給制約リスクは、自国第一主義（保護貿易主義や技術覇権争い→生産量や貿易量の縮小）,COVID-19 パンデミック（都市封鎖やワークチン格差→サプライチェーン寸断）,半導体需給ギャップ（半導体産業の産業構造と市場変容→半導体需給ギャップ）により、2022 年末まで続くと予想される。

2. 半導体産業を軸とした関連プレイヤーのパワーバランス逆転が迫る

自動車産業は、半導体産業に大幅譲歩で原価上昇。政策当局は、半導体製造基盤の誘致を大胆に主導。消費者は、生活防衛優先で新車購買力は大幅に低下。

3. EU が BEV ありきのルール作りを主導、中国と米国は内燃機関を併用する

世界 3 大新車販売市場における炭素中立を前提とした 2035 年の BEV 普及シナリオは、EU→内燃機関車の販売を実質禁止,中国→NEV50%+低燃費車 50%,米国→CA 州含む 5 州が内燃機関禁止、と予想される。

4. 『3 つの経営環境』に応じて BEV 移行の道筋は自動車メーカー毎に異なる

環境規制強化市場への販売依存度, FHEV/PHEV の開発力・競争力, 電動化フルラインできる経営資源力, に応じて、各自動車メーカーの BEV 移行の道筋は異なる。

5. 電気自動車が持続的モビリティ社会の最適解との結論は時期尚早である
電気自動車普及に向けた課題として、自動車メーカーは BEV 移行タイミングの見極めが重要となり、政策当局は補助金, 課税, 燃費, 排ガス規制のルール作りが必要となる。

今後の課題として、バッテリーの安全性, 半導体の安定調達, 環境リスク等の配慮的行動があるので、電気自動車が持続的モビリティ社会の最適解とは言えないのが現状である。