

モビリティを考えよう

IEA2030年電動化予測への考察

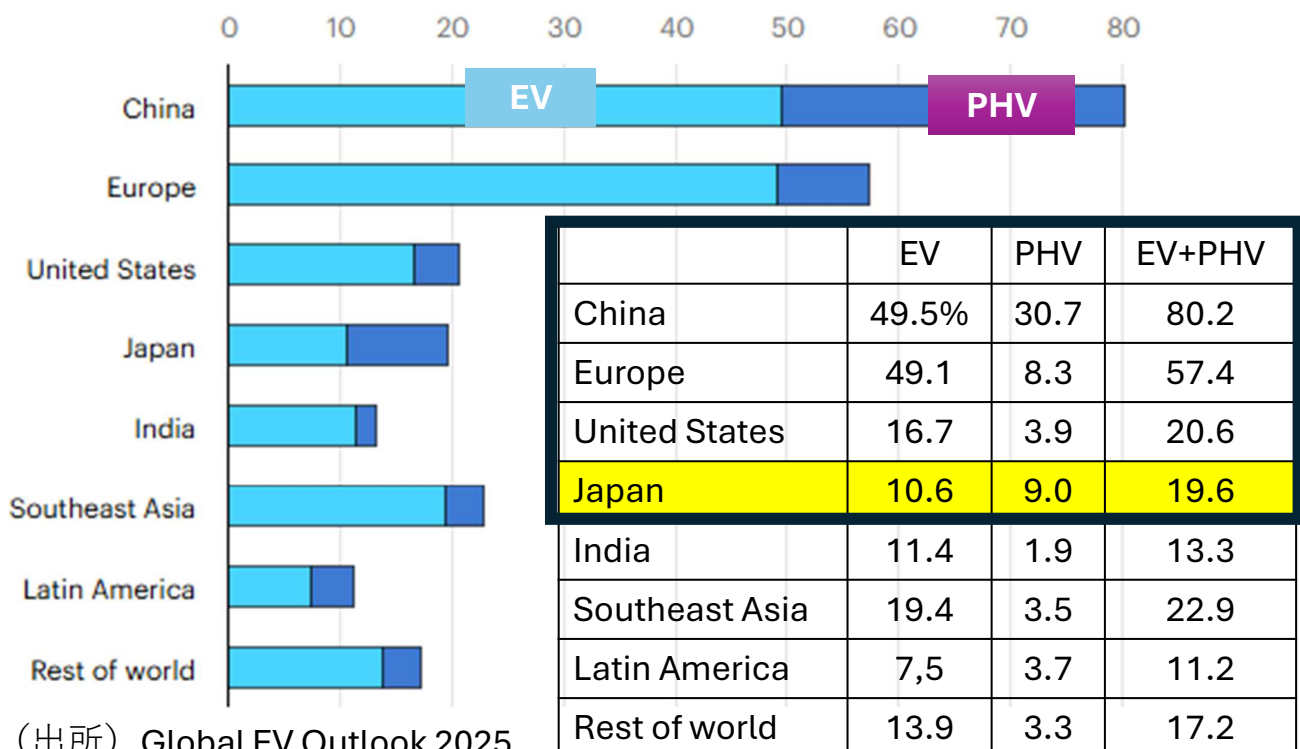
(IEA:国際エネルギー機関)



1

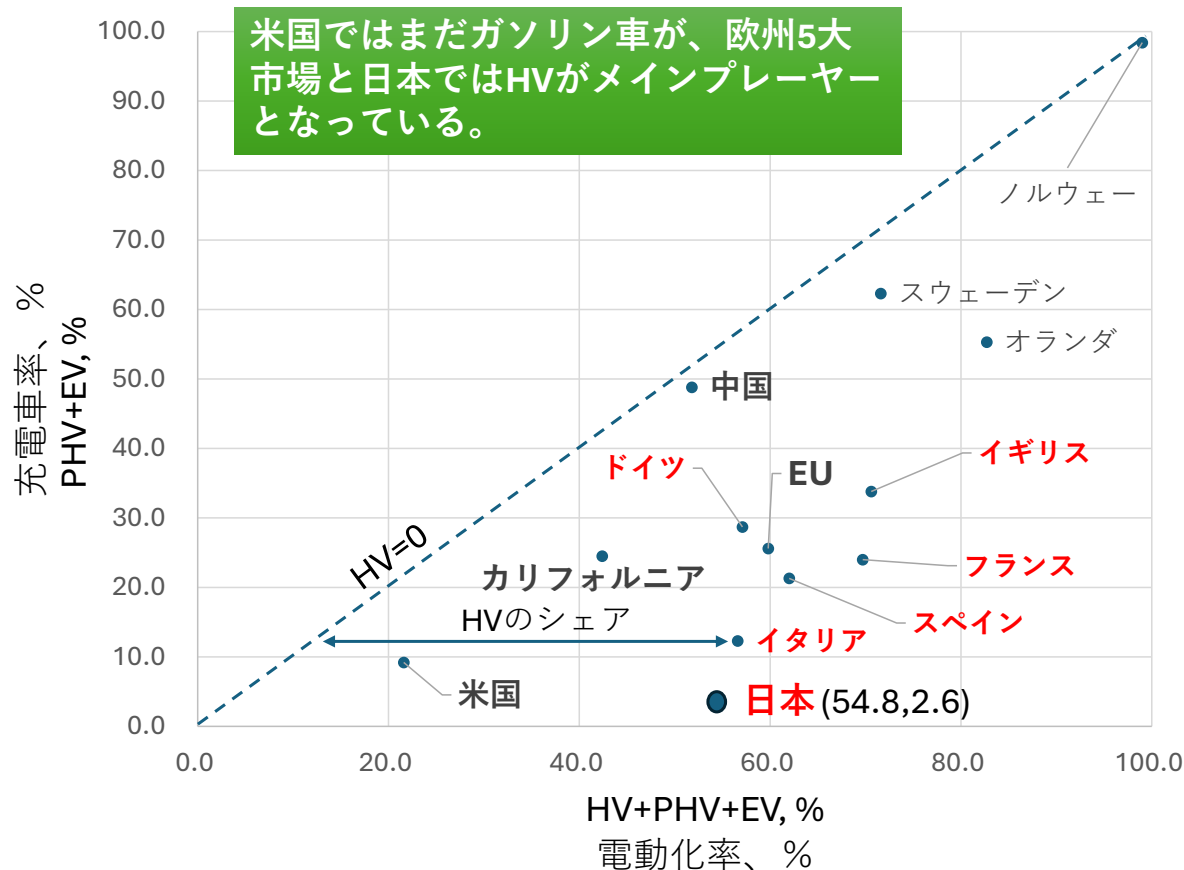
IEA(国際エネルギー機関)による2030年時点のEV,PHV新車販売比率予測

Light Duty Vehicle



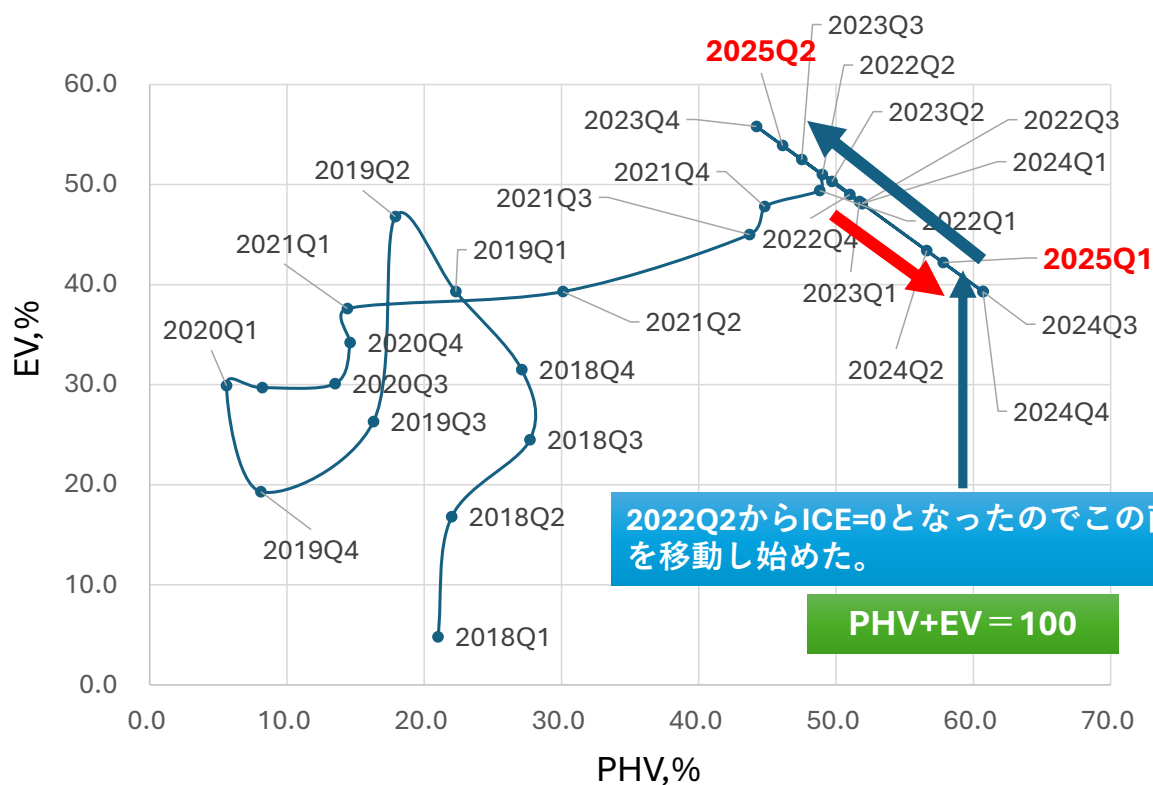
2

主要国の電動化の立ち位置 (2025年7月時点)



3

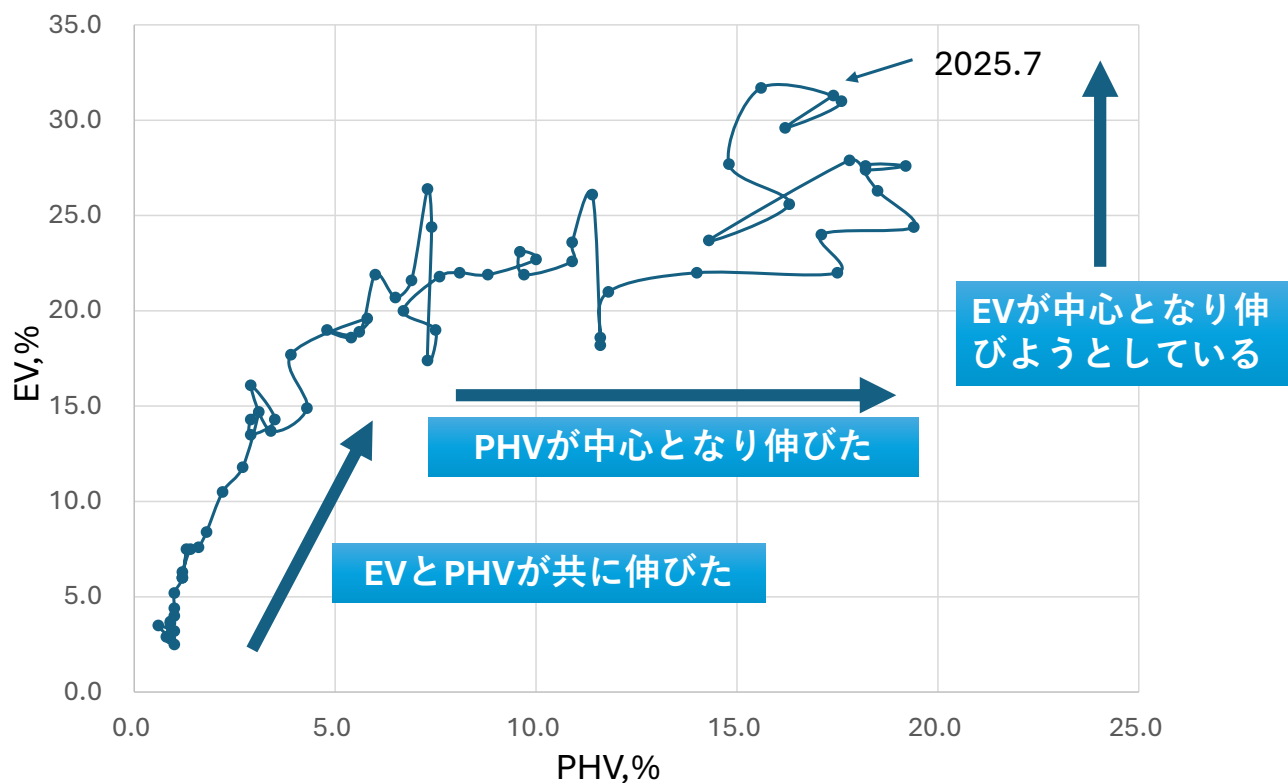
BYDのEV、PHV変遷履歴 (2018Q1~2025Q2)



BYDの電動化の軸足はEV→PHVへ、そしてICE=0となつてからはPHV→EVへ。

4

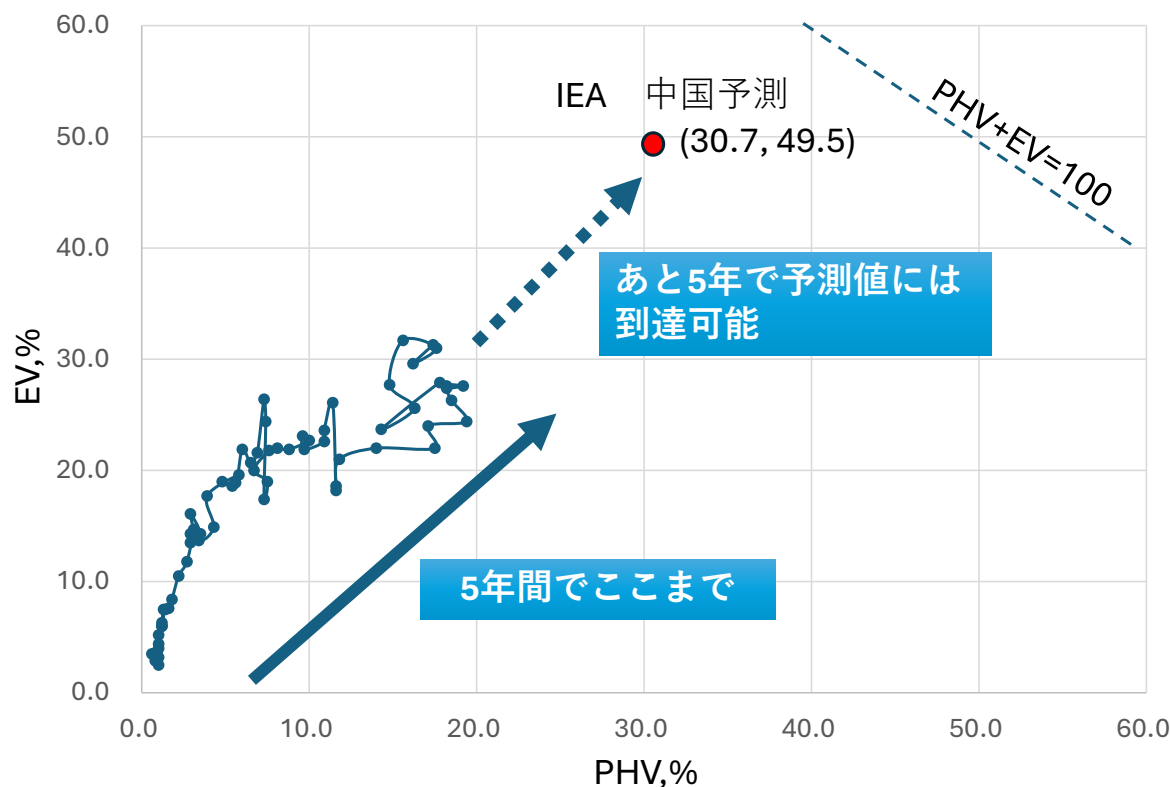
中国のEV、PHV変遷履歴 (2020.1~2025.7)



中国市場で起きたEV、PHVの変遷パターンは他の市場でも起きる可能性がある。

5

中国のEV、PHV変遷履歴 (2020.1~2025.7)

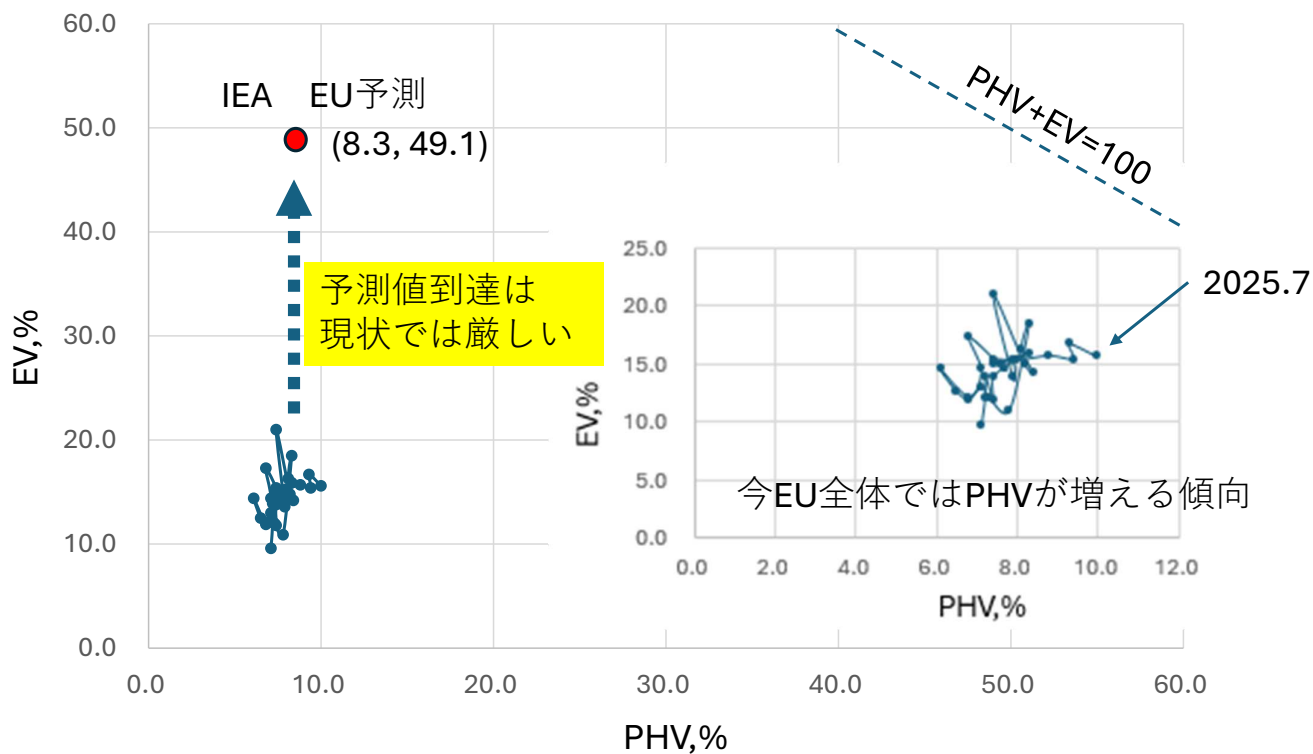


中国は今のペースでは2030年までにIEAの予測値には到達できる。

それは新車販売の80%が新エネルギー車になるということ。

6

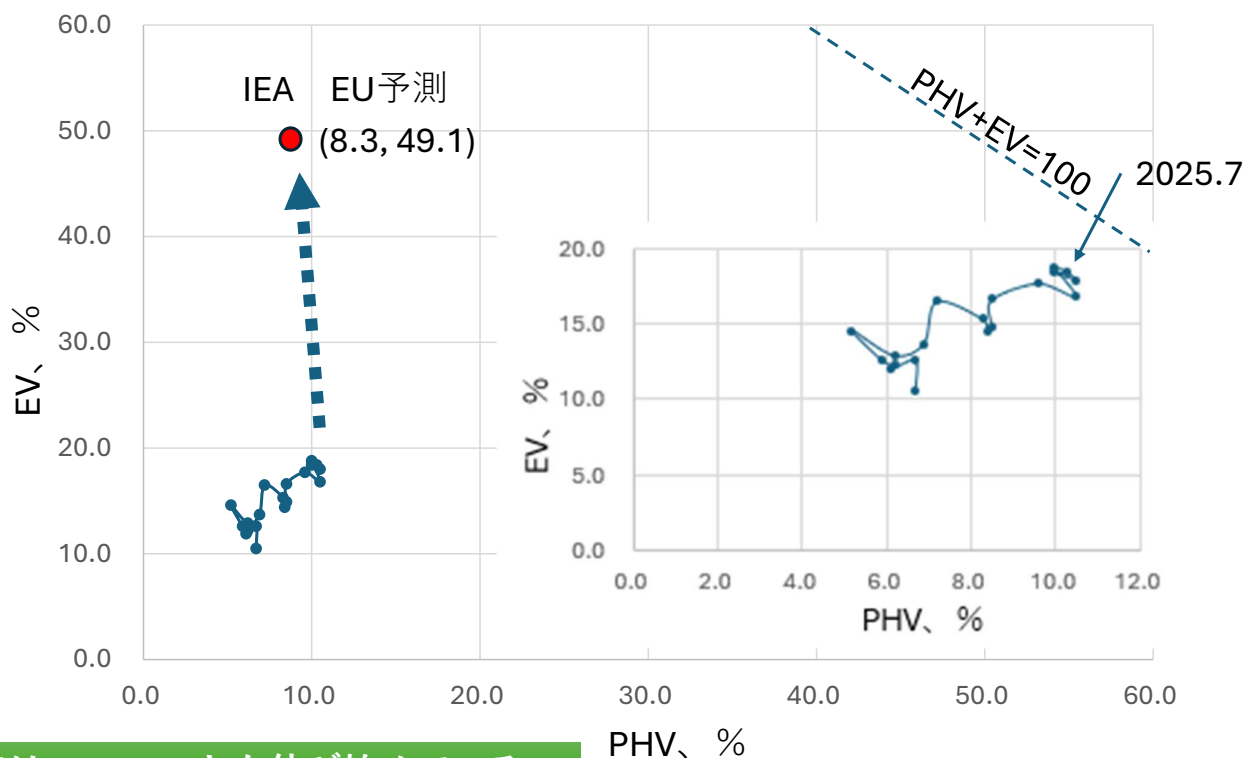
EU全体のEV、PHV変遷履歴 (2023.1~2025.7)



現状のペースでは予測値到達は厳しい。5大市場の電動化の進捗にかかっている。

7

ドイツ EV、PHV変遷履歴 (2024.1~2025.7)



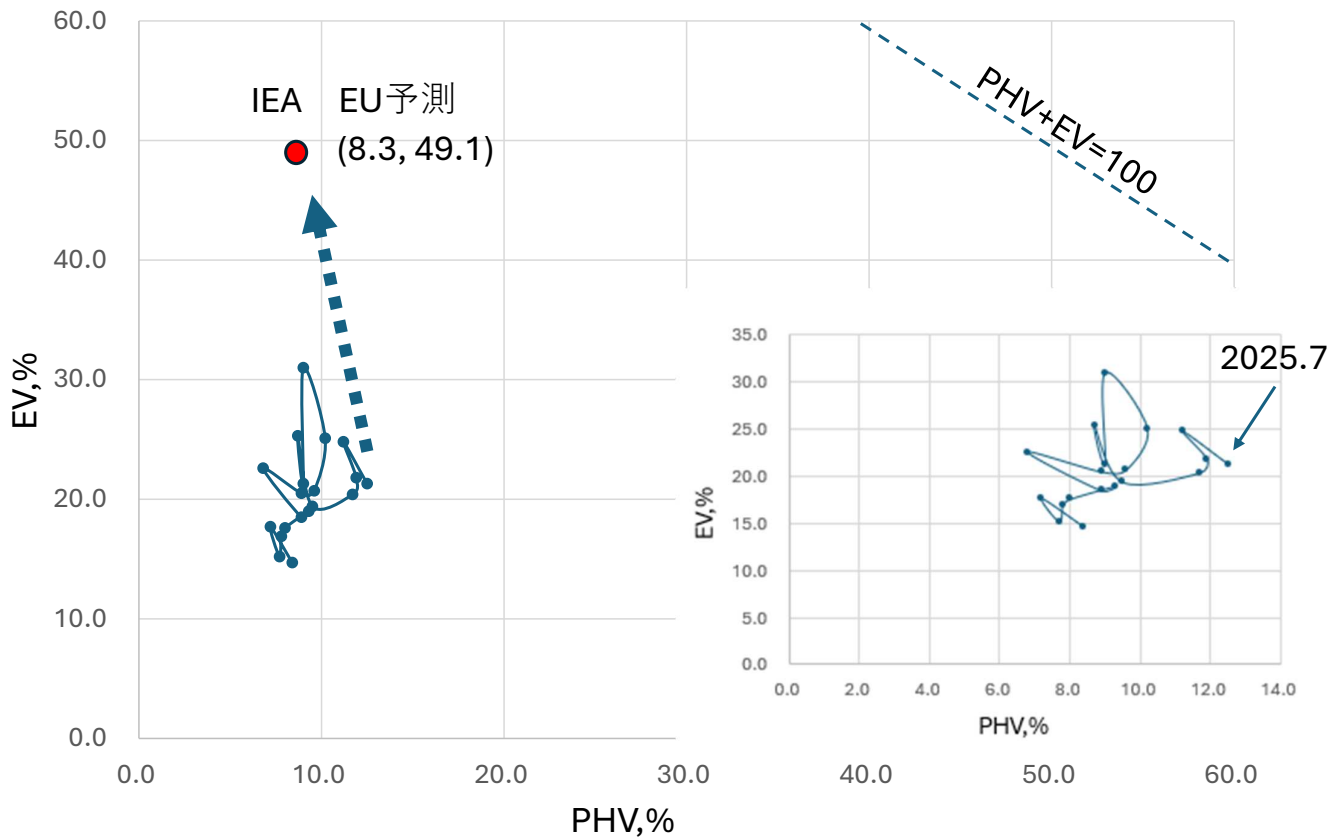
直近ではEV、PHVとも伸び始めている。

EVの今後の普及が伸びればIEA EUの予測値に到達する可能性はある。

ドイツ経済の停滞が不安要素として立ちはだかる。

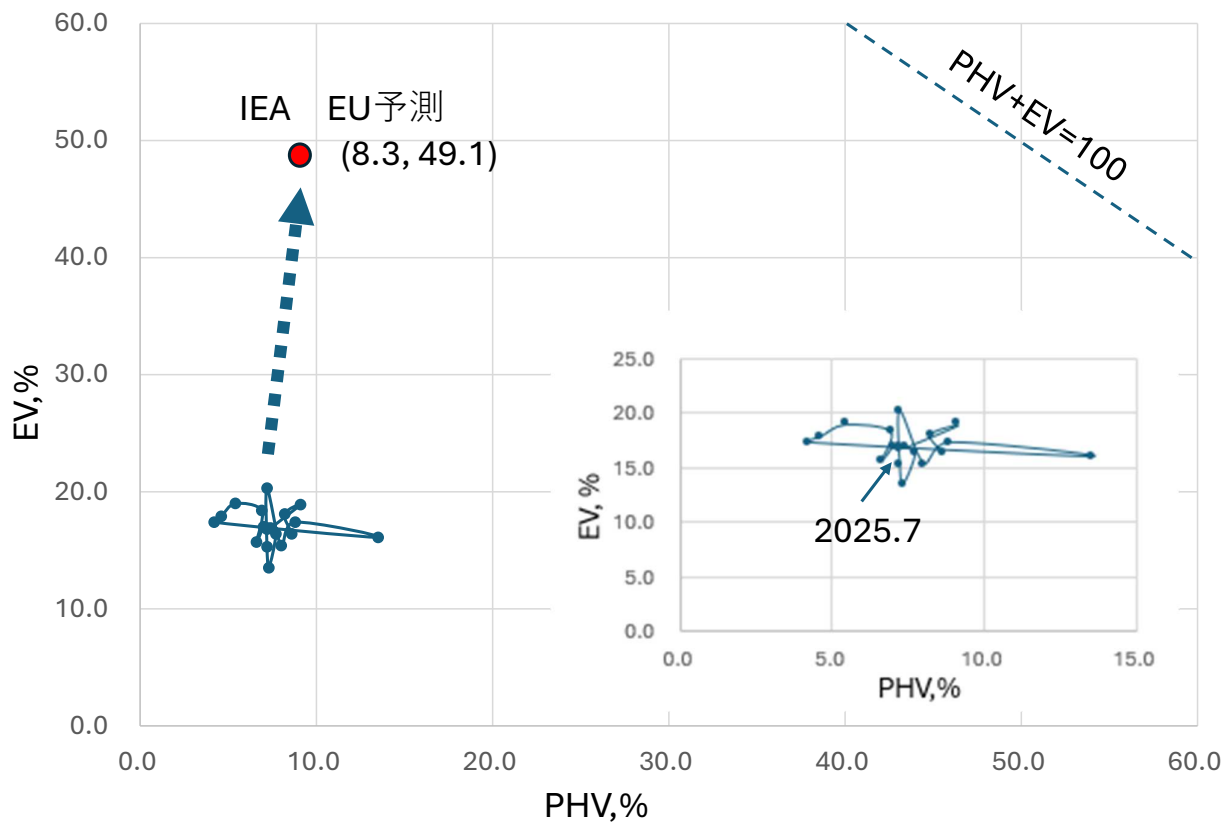
8

イギリス EV、PHV返船履歴 (2024.1~2025.7)



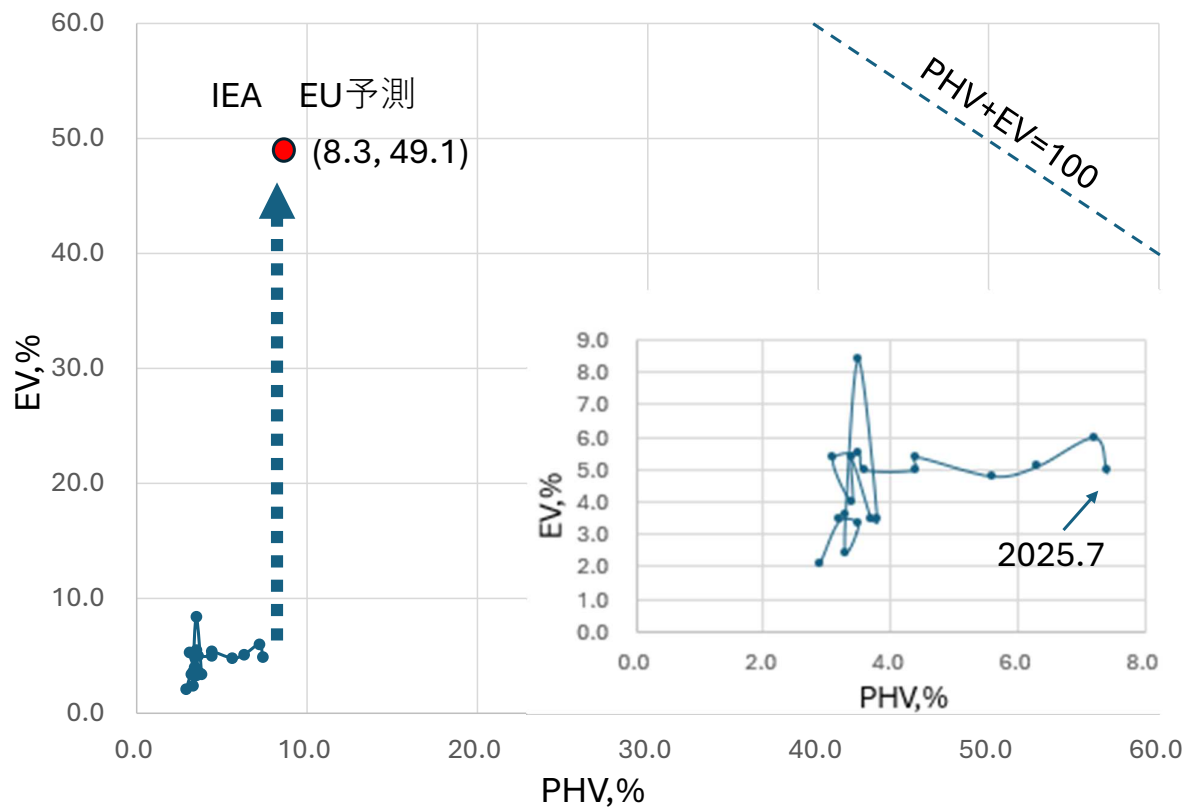
過去1年半でEVシェアが15ポイント伸びた実績がある。「ZEVマンドイト」の現在の流れの勢いを継続できればEU予測値に近づける。

フランス EV、PHV返船履歴 (2024.1~2025.7)



HV依存が大きくEVが伸び悩んでいる。大きな変化が起きない限りEU予測値到達は難しい。

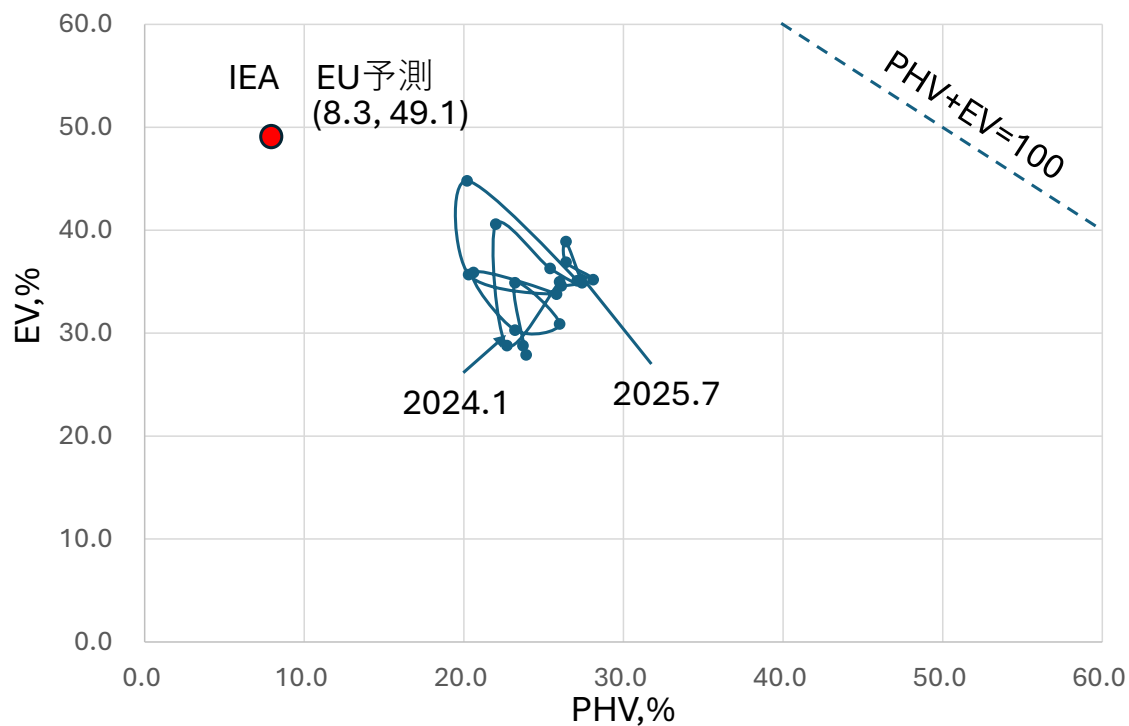
イタリア EV、PHV返船履歴 (2024.1~2025.7)



フランス同様HVへの依存が大きい。PHVは伸び始めているがEVが伸びない限りEU予測値への到達は困難。

11

スウェーデン EV、PHV変遷履歴 (2024.1~2025.7)

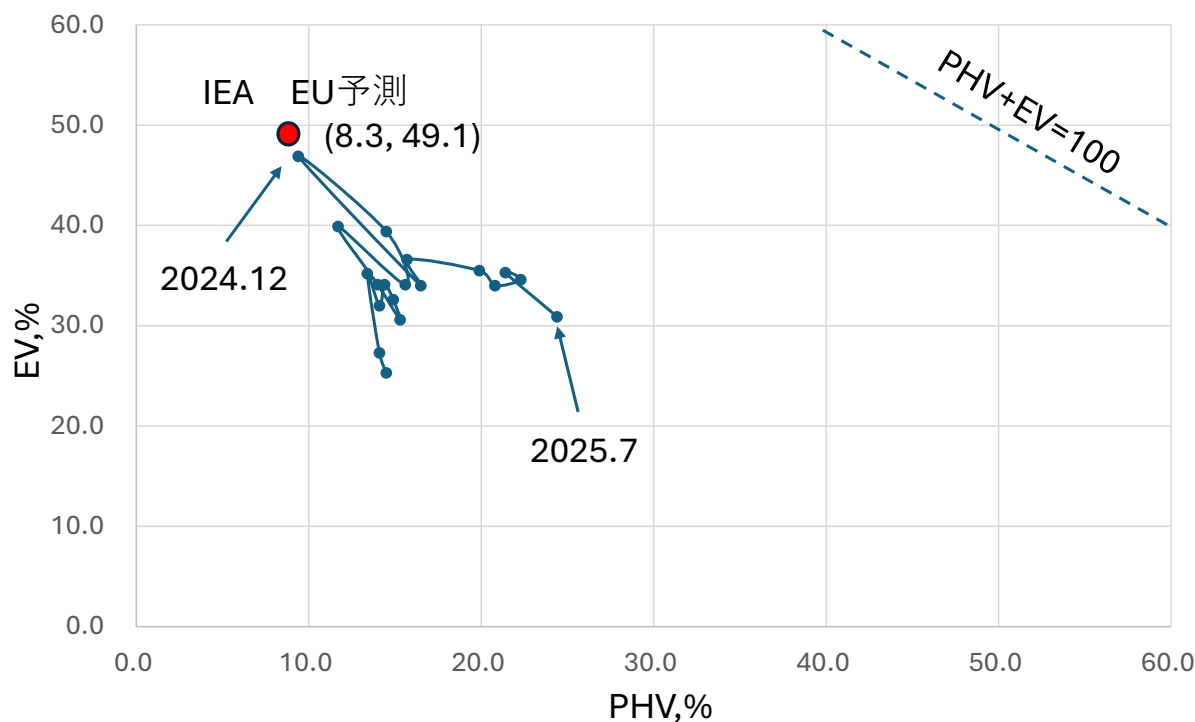


PHVは20~30%, EVは30~45%の範囲で変動。PHVは伸びる傾向を示しているがEVは変動するものの頭打ちになっている。

厳冬下におけるEVの不安から品揃えが整ってきたPHVへのシフトが起き始めた。

12

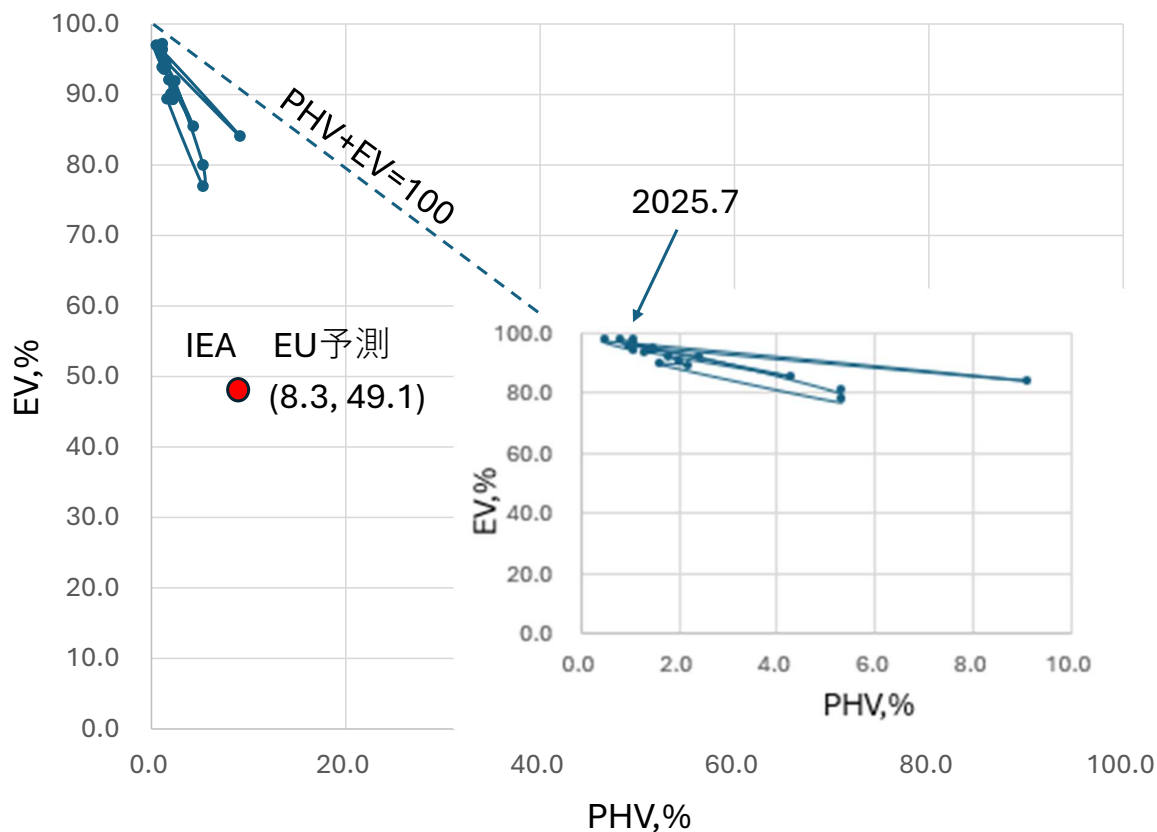
オランダ EV、PHV変遷履歴 (2024.1~2025.7)



2024年12月にはEU予測値にほぼ到達。その後、公共充電ポイントあたりのEV台数が5.5と世界でトップクラスのEV最適環境にあるオランダで、PHVが伸びEVは減少する状況が起きている。背景にはEV購入補助金の終了と中国製PHVの流入がある。

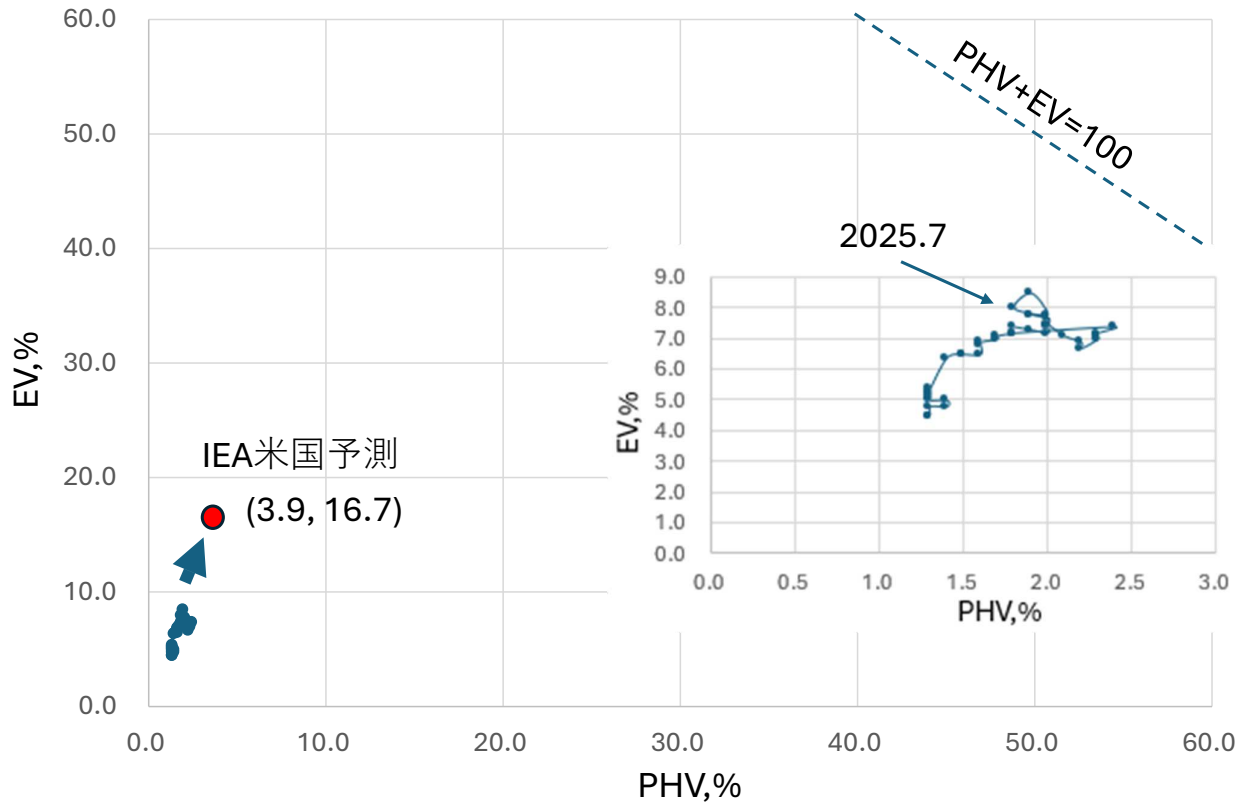
13

ノルウェー EV、PHV変遷履歴 (2024.1~2025.7)



EVが新車販売のほぼ100%を占めるノルウェーでもPHVやHVが新車販売の10%未満となる状態が時々起きている。

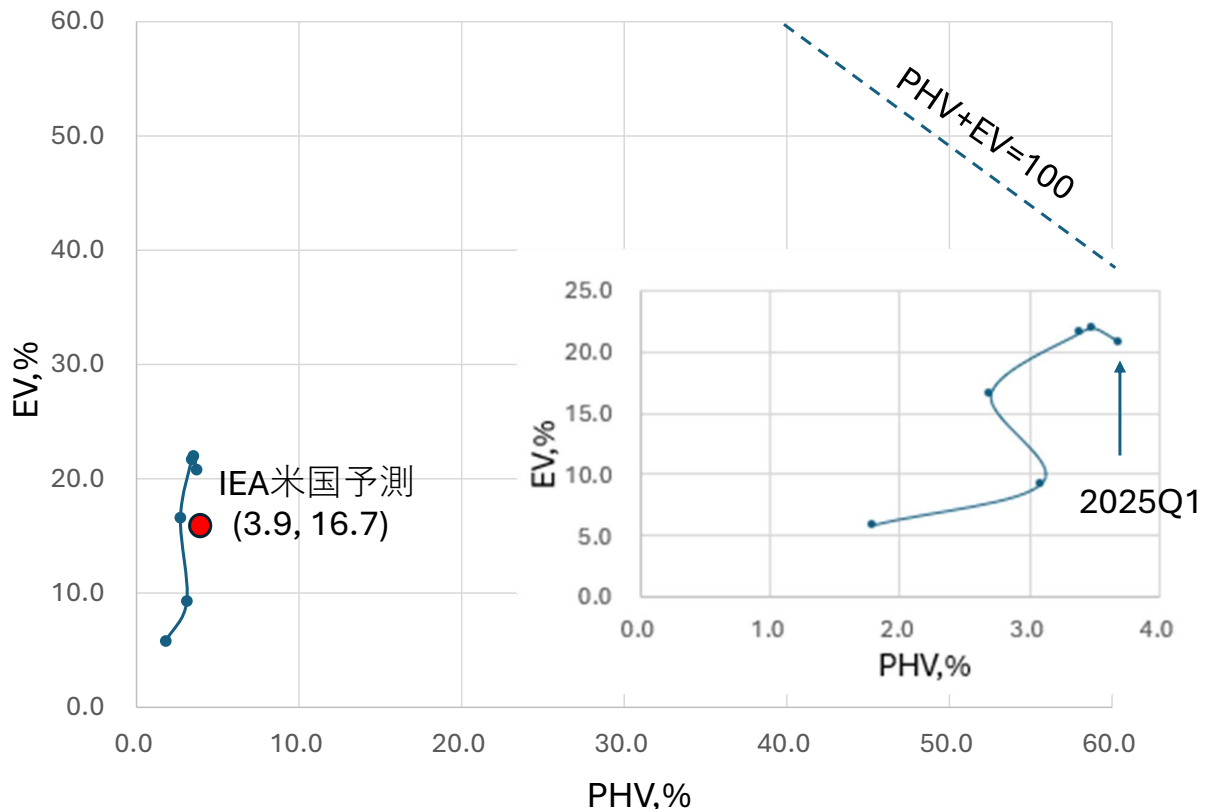
米国 EV、PHV変遷履歴 (2022.3～2025.7)



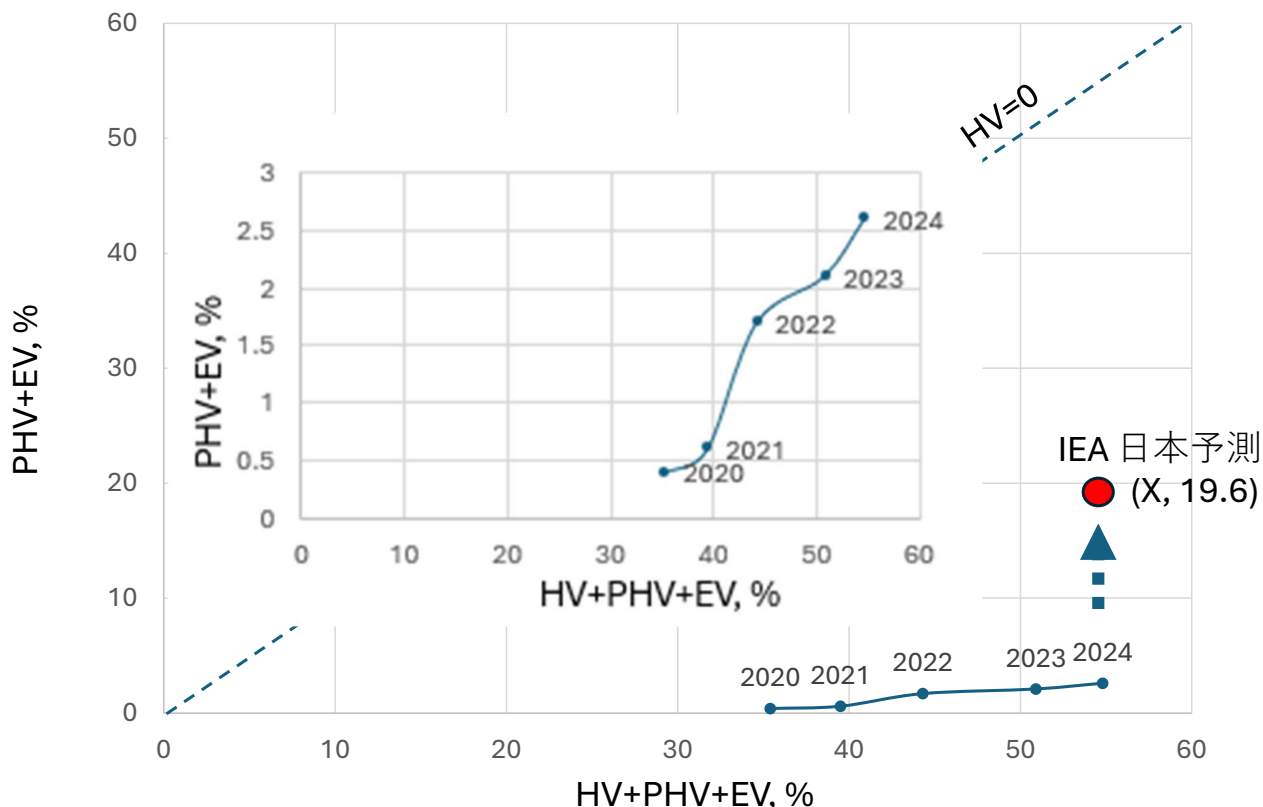
ガソリン車とHVがメインプレイヤーの状況は、トランプ政権の環境方針によって今後大きく変わるとは考えられず、米国が2030年にIEAの予測値に到達する可能性は小さい。

15

カリフォルニア州 EV、PHV変遷履歴 (2020～2025Q1)



カリフォルニア州はすでにIEAの米国予測値を超えているが、EV、PHV共に頭打ち状態となっており、HVのみが伸びている。トランプ政権によってカリフォルニア州の環境規制がなくなり、連邦と統一される可能性がこの傾向を更に強める。



日本市場ではHVが圧倒的に強い傾向を維持している。今後この傾向が変わるとすれば小型EV、廉価PHVの登場が考えられるが、現時点では2030年のIEA予測値到達は困難と思われる。

17

まとめ

- IEAは2030年時点で新車販売に占める新エネルギー車(EV+PHV)の比率は中国で8割、欧州で約6割、米国と日本で2割になると予測。EVに限っては中国と欧州で新車販売の約5割、米国で2割弱、日本で1割と予測している。
- 今までのデータを元にIEAの予測値を検証すると中国は予測通りとなる可能性があるものの、欧州での成否は5大市場の状況にかかっており、現状では厳しいと思われる。米国と日本では予測値への到達は困難である。
- 中国での今までの新エネルギー車の伸びはEVとPHVが共に伸びる**フェイズ1**、PHVが中心となって伸びる**フェイズ2**、EVが中心となって伸びる**フェイズ3**に分けられる。
- この3つのフェイズを元に考えると、欧州では**フェイズ2**に入りつつあるのかもしれない。しかし、米国や日本は**フェイズ1**にすら入っていない。
- 米国ではガソリン車とHVが、日本ではHVと軽自動車がキープレイヤーであり続けられると思われる。しかし、日本では軽自動車EVと廉価版のPHVが伸びれば**フェイズ1**に徐々に入っていく可能性も否定できない。
- 多様化している市場のそれぞれのニーズにあった脱炭素に向けての製品をタイムリーに提供できるかが今強く求められている（マルチパスウェイ）。

18