



ゴールド

米小売販売データが予想を下回ったことで、FRBの金利引き下げ予測が強まり、2345ドル近辺を維持

シルバー

金銀比率は5月終わりの 73から上がって現在は 77に

プラチナ

日本政府は水素社会推進法を成立させ、15年間にわたって国内製造・輸入の低炭素水素を支援

パラジウム

ドイツで 2300人の人員整理を含む再編計画の半分を実行したフォードは、さらにドイツ、スペイン、英国で人員整理を行うと発表

Metals Focus – Precious Metals Weekly

貴金属ウィークリー 第 81 号 2024 年 6 月 22 日

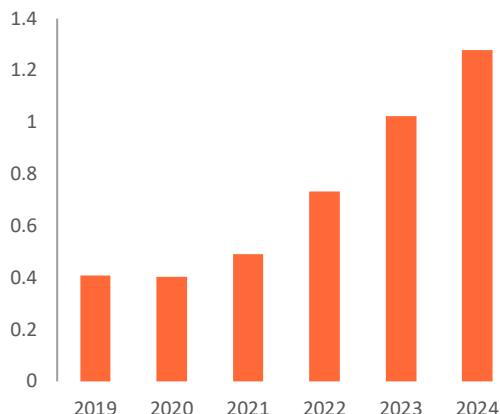
デトロイトの自動車メーカーの現状と将来

我々はデトロイト市で6月4日と5日に開かれた オートテック・カンファレンスに参加し、米国のモビリティの将来に関して大手自動車メーカーや関係者らの意見を聞いた。自動車の街デトロイト市の周辺には、世界の普通乗用車生産の約18% を占める「ビッグスリー」と呼ばれる大手自動車メーカー、ゼネラルモーターズ、フォード、ステランティスの本社がある。これら大手メーカーがバッテリー電気自動車 (BEV) への転換を進める道筋には多くの問題がある一方で、同時にゼロエミッションのモビリティを実現させるための課題にも積極的に取り組まざるを得ず、この舵取りは非常に難しいものがある。本稿ではこのような状況が自動車メーカーのパワートレイン戦略に与える影響と、それが今年の PGM 需要に及ぼす影響を検討する。

英調査会社 GlobalData によると、北米の 2023年の BEV とハイブリッド車の販売は順調に伸び、米国でのマーケットシェアは約7.5%、カナダでは約8.2%となった。しかし、2024年は前年に比べると伸びが鈍化するとされ、その要因としていくつかの事柄が考えられる。価格、排ガス規制、充電インフラ、補助金、大統領選挙の行方などで、以下これらについて詳細にみていきたい。

まず米国の電気自動車 (EV) の価格は、エンジン車と比べると高い。昨年人気があった BEV のトップ 5 車種の平均価格は約 4万ドル (約635万円) で、安ければ 2万ドル4万ドル (約320万円) 台で買えるエンジン車とはかなりの差がある。多くの消費者にとってエンジン車から BEV に簡単に乗り換えられない大きな理由だ。テスラなど価格を下げ始めたメーカーもあり中価格帯の BEV 市場は価格競争が激しくなり始めてはいるが、全般的に見ると BEV とエンジン車の価格差はまだ大きく、それが BEV のさらなる普及の障害になっていることは明らかだ。

北米の BEV 生産台数



出典: メタルズフォーカス、GlobalData

次に、状況を複雑にしている排ガス規制がある。米環境保護庁(EPA)の方針が大きく変わったことで自動車メーカーのパワートレイン戦略に変化が生じた。当初は2032年までに BEV の割合を自動車販売台数の 67% まで高めることが目標だったが、現在はパワートレインのタイプに関わらず全体の排気ガスを軽減することが焦点にある。これにより自動車メーカーはどのパワートレインをどの程度生産に組み入れるか戦略的に選べるようになった。例えば生産停止予定だったフォードのハイブリッド車は、代わりに2025年にモデルチェンジとなる可能性が出てきた。ゼネラルモーターズも再びハイブリッド車を生産する予定で、これまではエンジン車から一気に BEV に転換するという戦略が、ハイブリッド車を挟んだ、より緩やかなものになりつつあるようだ。

次に EV の購入に対する米政府の補助は非常に効果があったと言える。購入者に対する税額控除、車載バッテリーメーカーやそれに関連するメーカーに対する税額控除や補助金、中古車に対する税額控除、そして EV インフラに対する大規模な投資など、EV の普及に大いに貢献した。しかし、今年導入された新たな規制によって、「懸念される外国の事業体」(つまりは中国)から調達した原材料を使った EV モデルはこういった優遇策の対象から外されることになった。当初政府は 2025年までにバッテリー用重要鉱物の調達先に対してさらに厳格な規制を適用する計画だった。しかし、自動車メーカーの EV 転換に困難が生じると懸念されたため、黒煙や電解質などの材料に関しては、その制限の適用時期が 2026年の終わりまで延期され、自動車メーカーはサプライチェーンの調整に時間が与えられることになった。

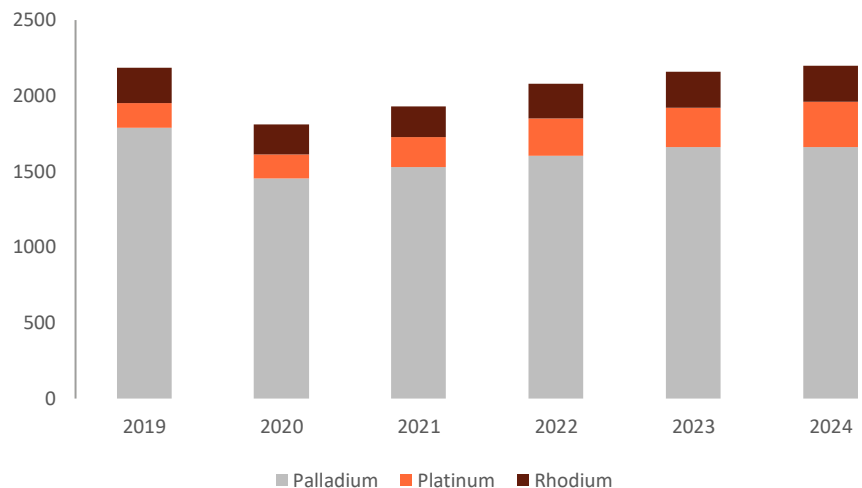
次に米国の EV インフラだが、整備が進んだとはいえ、欧州や中国に比べるとまだ遅れている。インフラ整備は EV に対して消費者が持つ航続距離への懸念や長距離走行時の充電の不安など、EV 普及を進める上で非常に重要なことは言うまでもない。コンバインド充電システム (CCS) やテスラの充電システムなど北米では急速充電機の規格の標準化が進められているが、充電システムの信頼性は依然大きな問題だ。ある調査によれば消費者の信用を高めるためには充電網の継続的なメンテナンスが欠かせないとしている。充電ステーションの数も明らかに足りていない。2023年5月から2024年5月の間で、レベル 2 (240V) の公共充電ステーションは 20% 増えただけで 5万6000箇所に、直接接続 (DC) 急速充電ステーションは 7000 箇所から 1万箇所に増えているが、その間、全米自動車ディーラー協会(NADA) によれば、EV 販売は前年比で 50% 以上も増え 100万台を超えているのだ。

最後に EV 普及に影響を与える要因として政治がある。トランプ氏が再び大統領になれば、2016年の政権時同様に炭素排出基準や企業別平均燃費(CAFE)基準の緩和など、自動車メーカーに対する方針が変わる可能性がある。CAFE基準 が緩和されれば、自動車メーカーの EV 戦略に対する圧力が弱まるかも知れず、そうなれば EV のマーケットシェアが低下し、プラグインハイブリッド車やマイルドハイブリッド車も減るかも知れない。とはいえ、政策の変更が実行されるには時間がかかるため、2024年には実質的な影響はないだろう。

デトロイトの自動車メーカーが抱えるこういった問題は、PGM 需要にとっては両刃の剣とも言える。車の電動化が遅ればエンジン車の PGM 需要が続くことになるが、一方で PGM を多く使うハイブリッド車が減れば PGM 需要には打撃だ。北米では BEV 生産台数が10万台増える毎に PGM 需要は約 0.6トン減るとされているが、2024年の北米の EV 販売台数は 11万6000台減る(第1四半期の EV 販売が予想を下回ったため)予測であるから、他の条件を考慮しなければ PGM 需要は 0.7トン増える計算になる。BEV の販売台数予測は今年だけでなく2030年までの予測もすでになんかなり下方修正されており、それが PGM 需要が今後も、より多くより長く続くと言う予測を支える根拠になっている。

2024年は BEV 生産が減りハイブリッド車が増える予測に基づき、北米の自動車のPGM 需要は 2% 増えて 68.4トンになると考えられる。メタル別では、プラチナは代替とハイブリッド車の増加のおかげで 14%増えるが、パラジウムとロジウムは前年と変わらないだろう。

北米の PGM 需要



出典: メタルズフォーカス