

# 中国の新エネルギー車市場

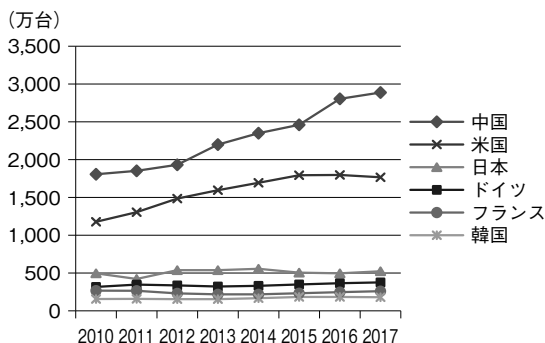
大臣官房総合政策課 渉外政策調整係 池田 昌平

## 【中国自動車市場の概観】

中国の2017年の自動車販売台数は、アメリカ、日本、ドイツ等の自動車大国を大きく上回り2,888万台となり、9年連続で世界一となった【図表1】。中国国内の生産・販売台数をみても右肩上に伸びている【図表2】。2017年は減税効果\*1が2016年と比べると小さくなってはいるが依然として伸びは拡大し、生産前年比+3.2%また、販売同+3.4%となっている。

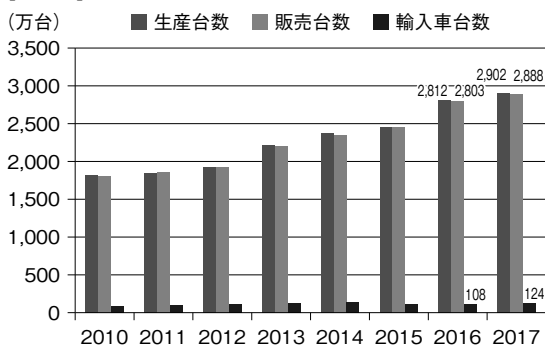
中国国内の国別乗用車販売台数シェアをみると、

【図表1】 主要国新車販売台数



(出所) マークライズ株式会社

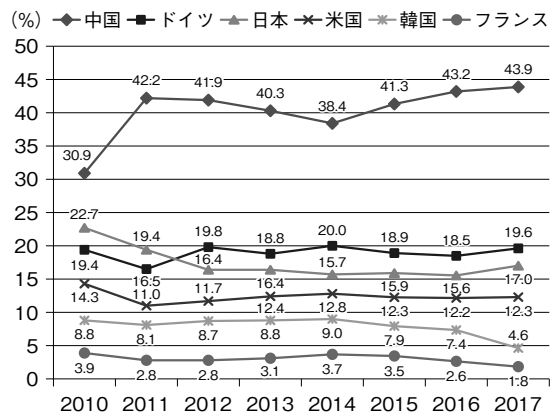
【図表2】 中国自動車生産販売台数



(出所) 中国汽車工業協会、中国海関総署

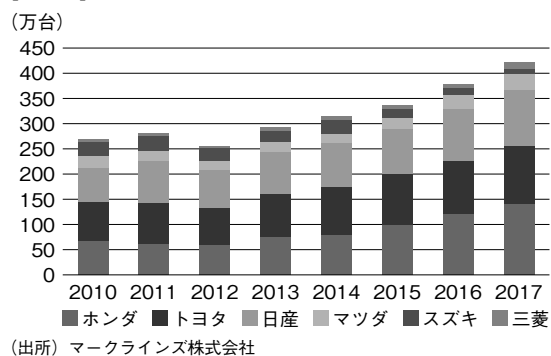
2017年は中国企業が43.9%と前年に比べシェアを拡大している。ドイツの19.6%に次ぎ日本も17.0%と前年に比べシェアを伸ばしている【図表3】。これは、韓国企業が政治的な要因等を背景に前年7.4%から4.6%にシェアを落としたことが影響していると思われる。さらに、中国国内での日系企業の販売台数の推移であるが、ホンダ、トヨタ、日産等が年々規模を拡大させている【図表4】。

【図表3】 中国国内乗用車販売台数国別シェア



(出所) 中国汽車工業協会

【図表4】 中国国内における主要日系メーカー販売台数\*2



(出所) マークライズ株式会社

\*1) 2015年10月より2016年末まで小型車に対する自動車取得税率を10%から5%へ、2017年1月より7.5%へ削減。2017年末で終了。

\*2) マークライズ社公表のデータソースを使用。メーカー・ブランド別での数値。

## 【新エネルギー車市場】

自動車市場ではヨーロッパをはじめ世界各国で環境保護のためにガソリン車やディーゼル車の販売を禁止していこうとする流れがあり【図表5】、各メーカーもそうした動きに合わせ新エネルギー車等に生産の重点を移していくという動きがみられる。中国も例外ではなく、環境汚染対策や新たな経済政策の一つとして新エネルギー車に軸足を移そうとしている。

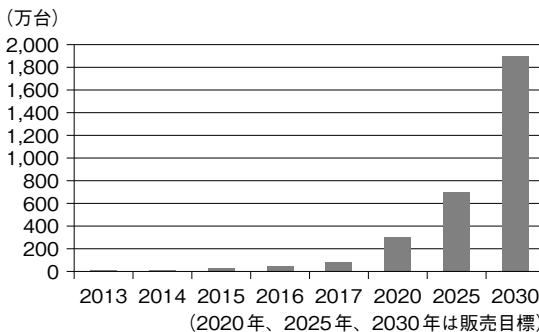
中国国内の2017年の新エネルギー車\*3販売台数は前年比+53.3%の約78万台となり、中国は新エネルギー車の市場でも世界最大規模のマーケットとなっている。また、中国国務院が作成を主導した「中国製造2025\*4」のもとで作成された省エネ・新能源自動車技術ロードマップ\*5によると2030年までに1,900万台を普及させるとの目標も掲げている【図表6】。2019年からはアメリカZEV（無公害車）規制\*6に類似したNEV（新エネルギー車）規制が導入される。これは自動車メーカーに対してある一定以上の比率で新エネルギー車を販売しなければいけないという制度である。比率は2019年が10%、2020年が12%となっ

【図表5】 各国のEV化の動き

国名	報道内容
フランス	2040年までにガソリン車およびディーゼル車の新たな販売を禁止
英国	2040年までにガソリン車およびディーゼル車の新たな販売を禁止
ドイツ	2030年までに内燃機関の新たな販売を禁止
インド	2030年までにガソリン車およびディーゼル車の新たな販売を禁止し、国内販売を100%電気自動車に

(出所) 各種報道等

【図表6】 中国の新エネルギー車の販売台数



(出所) 中国汽車工程学会（省エネ・新能源自動車技術ロードマップ）

ており目標を達成した企業はその余剰分を目標達成していない企業に販売することも可能でありインセンティブが働くことになる。中国の自動車市場は規模が大きいため新エネルギー車の普及は加速するであろう。

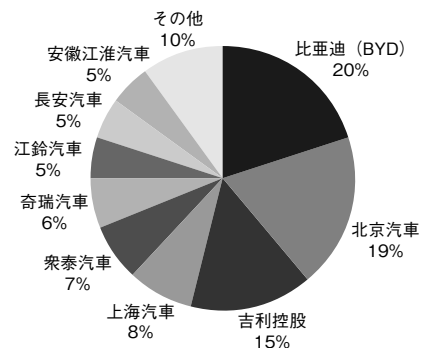
ただし、現状では新エネルギー車は大都市の住民や法人、公的機関による所有が多く、一般に普及しているとは言えない。市場拡大を後押しする政府による補助金や、交通規制、ナンバープレート取得\*7が厳しい大都市における新エネルギー車への特別枠の設定などは官製市場であると考えられるが、市場自体のさらなる拡大や一般に普及させるためには本体価格や性能の面においても改善する必要がある。

電気自動車等はガソリン車に比べ比較的技術の蓄積がなくても新規参入しやすいと言われている。現在中国における新エネルギー車はほとんどが比亞迪(BYD)をはじめとする中国企業で占められ、環境技術で優位に立つ日系外資系メーカーの存在感は低い状況に置かれている【図表7】。しかし、これから大きく拡大するであろう新エネルギー車市場においては、日本を含め外資系の自動車メーカーのみならず電池等の部品メーカーが攻勢にでることにより競争が激化しそうだ。

中国経済は各種政策効果もあり、景気は持ち直しの動きが続いている。経済成長に伴う購買層の裾野の拡大、また中国国内の乗用車の保有率は先進国に比べて低い\*8と言われていることから、自動車市場全体が大きく拡大する余地がある。引き続き、中国の自動車市場について注視してまいりたい。

(注) 文中、意見に係る部分は全て筆者の私見である

【図表7】 中国国内、メーカー別新エネルギー車販売シェア



(出所) 全国乗用車市場情報聯席会

\*3) EV車、FCV車、PHV車等。

\*4) 2015年5月に中国政府が発表した今後10年間の製造業発展の目標。

\*5) 2016年10月に中国汽車工程学会より公布された。

\*6) Zero Emission Vehicle規制、カリフォルニア州内において一定台数を販売するメーカーは販売台数の一定割合の排ガスを出さない電気自動車等にならなければならない。

\*7) 北京では電気自動車、上海・深圳では電気自動車とプラグインハイブリッド車に対して、ナンバープレートの無料配布等なされている。

\*8) 中国では1000人当たり自動車数93台。日本は1000人当たり自動車数594台。出所：IRF World Road Statistics 2015