

迎える自動車産業変革期 — 台頭する中国市場 —

大臣官房総合政策課 渉外政策調整係 田村 真平

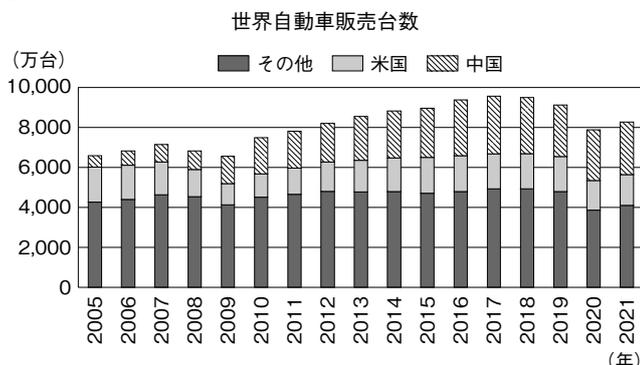
・はじめに

2021年、世界の自動車販売台数は約8,300万台と4年ぶりに前年比プラスとなった。2017年の9,600万台をピークに減少が続いていたが、特に2020年には世界的なコロナ感染症拡大によって多くの工場が操業停止を余儀なくされ、部品供給不足や納期の遅延などサプライチェーンの混乱によって、前年比で1,000万台以上（13.7%減）の大幅な減少となった。

他方、中国ではコロナ感染症対策として、都市封鎖や春節休暇の延長など厳しい措置を講じたことで、早い段階で経済活動を再開することができたため、2020年の自動車販売台数は前年比1.9%減と小幅な減少にとどまり、2021年には同3.8%増と堅調な伸びを示した。

中国の自動車販売台数は2000年初頭から急速に増加しており、2008年のリーマンショック時には米国をはじめとする主要国で販売台数が減少するなか中国では増加を続け、2009年には米国を追い抜き世界最大の自動車市場となった。

【図表1】世界自動車販売台数



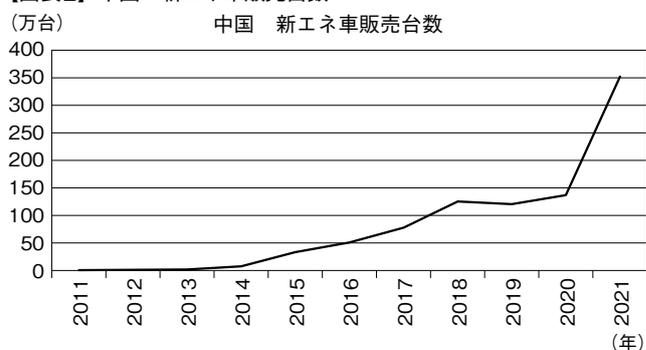
(出所) 国際自動車工業連合会 (OICA)

とりわけ、新エネルギー車*1（以下、新エネ車という）において、中国での販売台数はここ10年で平均

2桁台の増加率をキープしており、2021年の販売台数は350万台に達し世界シェアも50%を超えている。

活況に沸く中国の自動車産業ではあるが、その中でも特に新エネ車の販売台数が多い企業、新エネ車に特化した企業について一部紹介する*2。

【図表2】中国 新エネ車販売台数



(出所) 中国汽車工業協会 (CAAM)

【SAIC（上海汽車集団）】

設立1958年、2021年の年間販売台数546万台（内、新エネ車73万台）。

2021年のグループ全体の自動車販売台数は、中国自動車メーカーのなかでトップを誇る。新エネ車の国内販売台数も中国メーカーでは最も多く、それをけん引しているのはグループ会社の上海通用五菱汽車であり、2020年に販売された50万円台で購入できる格安EV車が地方都市を中心にヒットした。バッテリー容量は少なめだが、自転車や電動バイクに替わる「通勤の足」というコンセプトのもと、新たな購買層を開拓している。

【BYD（比亞迪汽車）】

設立1995年、2021年の年間販売台数74万台（内、新エネ車60万台）。

*1) 新エネルギー車は中国独自の定義で、電気自動車 (EV)、燃料電池車 (FCV)、プラグインハイブリッド車 (PHV) の3種類を指す。通常のハイブリッド車 (HV) は含まれない。
*2) 各社公式HP、報道等

設立当初はパソコンや携帯電話向けバッテリーメーカーとしてスタートしたが、2003年に中国国有企業の西安秦川汽車を買収し自動車業界に参入した。その後、2008年に新エネ車の販売を開始し、2009年の減税政策を追い風にシェアを拡大させた。新エネ車は自家用車だけでなく、バスやタクシーなど幅広く販売している。なお、2022年3月にはガソリン車の生産終了を発表している。

【NIO（上海蔚来汽車）】

設立2014年、2021年の年間販売台数9万台で新エネ車のみを販売。

中国大手テンセントなどIT企業が多く出資しており、設立からわずか4年の2018年に量産車の販売を開始した。運転支援、駐車、娯楽などの機能にIT技術を駆使し、富裕層をターゲットとした高価格帯のEV車を販売している。販売しているすべてのモデルが交換式バッテリーを採用しており、設置された交換ステーションにて即座にバッテリーを交換することが出来る。

・「自動車新時代」

2015年の国連サミットで採択された「SDGs（持続可能な開発目標）」の達成に向け、世界では環境問題への関心がますます高まっている。自動車産業に関して言えば、米国や欧州、日本などの主要国で、ガソリン車の新車販売を2030年から2040年にかけて禁止していくなど、次々に政策を打ち出している。中国においてもその流れは変わらず、2020年9月の国連総会で習近平国家主席は、「二酸化炭素（CO₂）排出を30年までにピークアウト、60年までに（実質的にゼロとする）カーボンニュートラルの実現を目指して努力する」と表明し、2020年10月27日の自動車汽車工程学会では「省エネルギー・新エネルギー車技術ロードマップ2.0」に基づいて、2035年には新車販売のうち、ガソリン車をゼロにし、新エネ車を50%以上、残り全てをハイブリッド車にするという目標を掲げている。

1990年代以降、ハイブリッド車が初めて量産されるようになってから、バッテリーやモーターなどの技

術向上によりEV車やPHV車などいわゆる新エネ車が数多く誕生した。ガソリン車においても環境負荷軽減のため、燃費改善や排気ガス制御など常に進化を続けていたが、ここ数年でガソリン車廃止の波は急激に押し寄せてきている。

一般的にガソリン車に比べてEV車は部品点数が少なく、技術的にも参入障壁のハードルが低いとされている。事実、中国でも多くの新興企業が勃興しており、昨年からは中国の不動産業界を騒がせている中国恒大集団においても、傘下の中国恒大新能源汽车集团在2022年3月に販売許可を取得し、量産1号車を完成させた。中国に限らず、世界的な大手IT企業をはじめ多様な業界からの参入も進み、自動車産業の構造は大きく変わろうとしている。

自動車が生きて100年余り、その産業は大きく成長していった。人々の関心が「便利」から「環境」へ移りゆくなか、自動車も時代に合わせて形態を変えていかなければならない。ガソリン車が過去のものとして忘れられていくのは、少し寂しくもあるが、次に自動車を買う際はEV車なども視野に入れつつ、今後の自動車産業の行方を注視していきたい。

（注）文中、意見に係る部分は全て筆者の私見である。