

加速される中国自動車市場の構造変化と電動化出遅れ企業の対応について

世界最大の自動車市場である中国において、二つの関連のある構造変化が起きている。自動車の電動化と自動車市場における民族系メーカーのシェア拡大（民族系化）である。電動車においては、民族系化が拡大している一方で、一部の外資系メーカーを含む電動化が遅れている自動車メーカーは中国市場で苦戦を強いられている。

本稿では、中国市場で進行中の電動化と民族系化の動向を、データを用いて把握した上で、電動化出遅れ自動車メーカーが取るべき対策について検討を試みる。

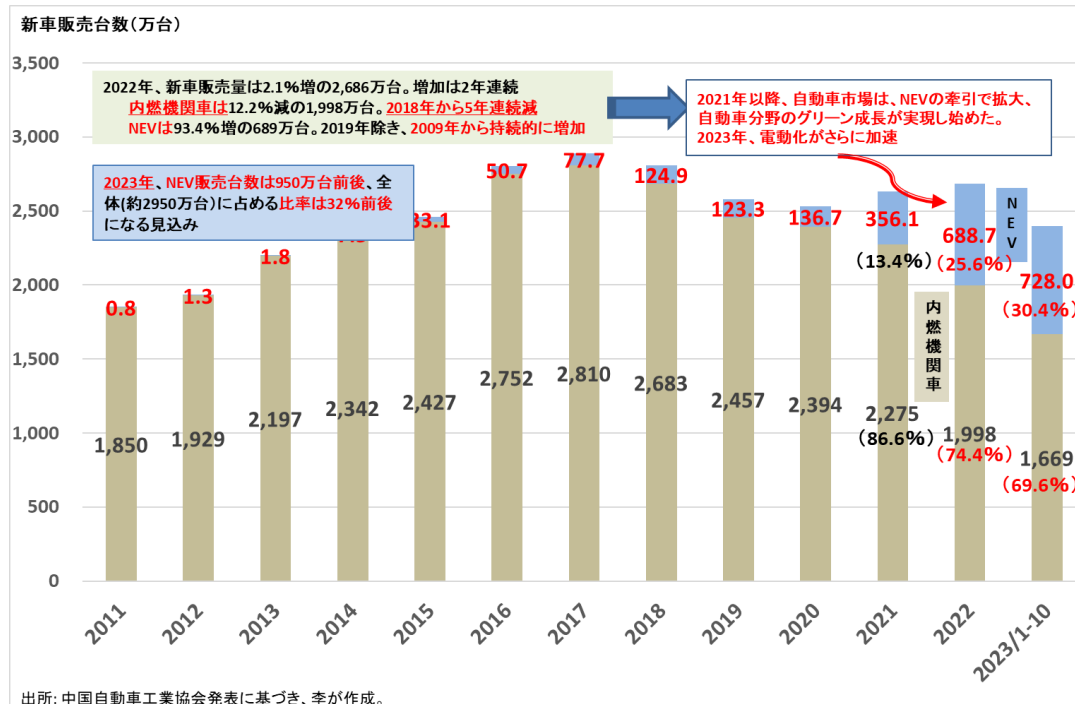
1、加速される自動車の電動化

中国自動車工業協会（CAAM：）の11月10日の発表によると、2023年1～10月の自動車生産量は前年同期比8%増の2,402万台、販売量（輸出を含む）は9.1%増の2,397万台、両方とも2021年以降の増加傾向を維持した。その内、新エネルギー自動車（NEV：電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド自動車（PHEV）、水素燃料電池自動車（FCV）を含む。ハイブリッド車（HV）を含まない）は、生産量が33.7%増の735万台、販売量が37.8%増の728万台（内、EVが516万台）であった。NEV販売比率は6.3ポイント増の30.4%へ上昇した。また、10月の自動車販売量は前年比13.9%増の285万台であった。NEV販売量は33.9%増の96万台となり、販売比率は5ポイント増の33.5%へ上昇した。

2009年導入のNEVに対する購入時補助金制度が2023年に廃止されたが、電動化が進んでいる（図1）。補助金がなくても、自動車取得税（従価税、10%）と消費税（排気量別従価税、1～40%）、自動車税（排気量別従量税、年間60～5400元）の減免、NEVクレジット目標規制・取引制度の導入、充電インフラの充実等の対策と企業努力等によって、NEVが普及されていることは、電動化は、中国において、不可逆的な構造変化として定着していることを意味する。

なお、税抜き出荷価格は、排気量1.6～2ℓのA型ガソリン車が15万元、同型のBEVが33.3%高い20万元、燃費は25km/ℓ、電費は8.5km/kWh、ガソリン価格と電気単価は全国平均を用いると仮定する場合、補助金ありの2022年では、BEVの総コストはガソリン車より0.5万元（急速充電）～1.56万元（普通充電）安い。補助金が廃止される2023年では、普通充電の場合、BEVの総コストは0.18万元安い、急速充電の場合、0.88万元高い。つまり、同じクラスのガソリン車と比べると、税抜き出荷価格が3割高以下のBEVなら全体コストが安くなるので、買って利用した方が経済的に得になる。

図 1 中国の NEV と内燃機関車別自動車台数の推移



一方、2023 年 1～10 月の内燃機関車 (ICEV) の販売量は 0.05% 減の 1,669 万台で、2017 年の 2,810 万台をピークに減少傾向を維持した。国内需要に限ってみると、ICEV の販売量は前年同期比で 7.7% 減の 1,376 万台に止まった。CAAM の陳士華・副秘書長は「ICEV の販売量は毎月 10 万台のペースで減少し、市場が縮小している」と述べた¹。

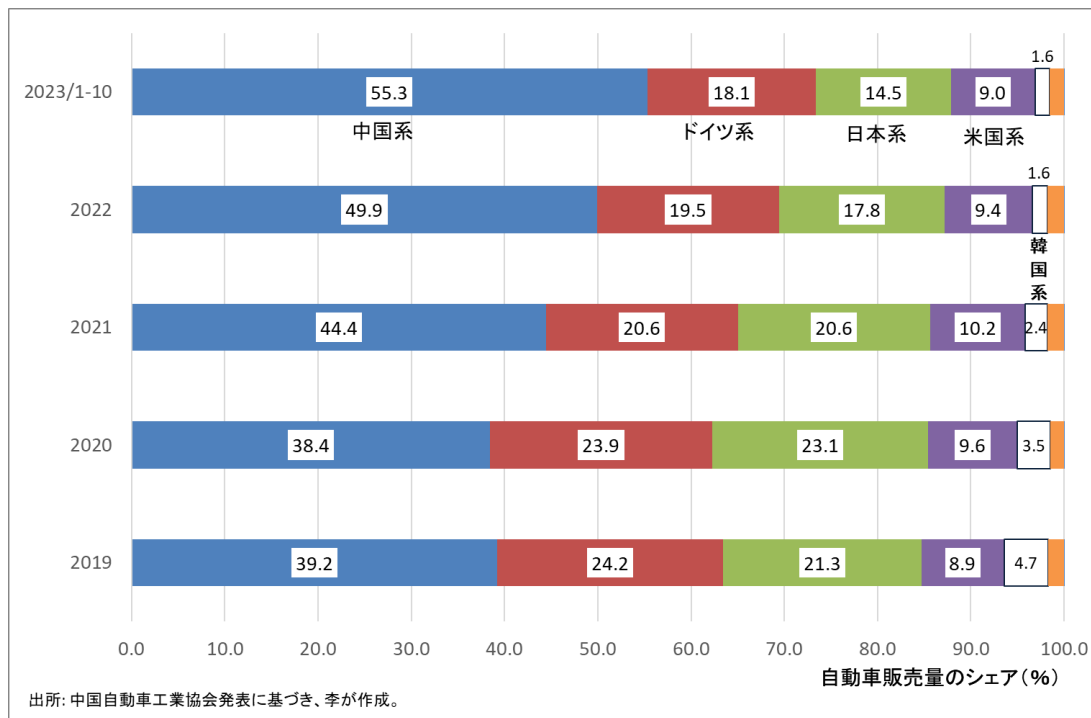
2、進展する民族系化：中国市場に占める民族系自動車のシェア上昇

中国は 2015 年から世界最大の NEV 生産・販売国、保有国となっている。無論、自動車の主役は乗用車である。2023 年 1～10 月、乗用車販売台数 (輸出を含む) は 2,066 万台で、自動車全体の 86% を占める。

2020 年まで、外資系がこの 2 千万台規模の乗用車市場の約 6 割を占めている (図 2)。しかし、NEV シフトが加速した 2021 年以降、中国系のシェアが急速に上昇してきた。具体的には、2023 年 1～10 月において、中国乗用車販売台数に占める中国民族系のシェアは 2020 年の 38.4% から 16.9 ポイント増の 55.3% へ上昇した。それに対し、独系は 5.8 ポイント減の 18.1% へ、日系は 8.6 ポイント減の 14.5% へ、米系が 0.6 ポイント減の 9%、韓国系が 1.9 ポイント減の 1.6% へとそれぞれ低下した。中国市場において、急速に進む自動車の電動化、NEV との競争、そして ICEV メーカー同士の競争に対応しきれないことに起因するものと推測される。

¹ 例えば、日本経済新聞、2023 年 11 月 11 日、「中国新車販売 13.8% 増、10 月新エネ車が好調」を参照。

図2 中国乗用車市場における国別販売比率の推移



3、変化する中国市場にどう対応すべきか

中国市場に進出している外資系を含む ICEV に強い関連メーカーが、次のような対応を取ることができるかが注目されよう。

最も重要なのは、総力戦であろう。

NEV シフトは自動車革命である。ICEV の延長線として、NEV を捉えると、「二兎を追う者は一兎をも得ず」になりかねない。戦略的に総力戦で NEV シフトに臨むべきであろう。特に、研究開発資源を ICEV と NEV に分散するのではなく、NEV に集中すべきである。

次は、トップランナー、特に中国系メーカーとの連携である。

総力戦で、出遅れた分を短期間に取り戻せるとは限らない。他人の力を借りることは重要である (表 1)。

表 1 中国自動車市場における主要外資系メーカーの動き

	海外メーカー	中国メーカー	主な内容
2023年10月26日	ステランティス (Stellantis)	リープ自動車 (零跑汽車、Leapmotor)	ステランティスが、リープ自動車に約15億ユーロ(2445億円)を出資し、株式の約20%を取得。両社が零跑国際(出資比率はステランティス51%、リープ自動車が49%)を設立する予定。
2023年10月24日	三菱自動車と三菱商事	広州汽車集団 (Guangzhou Automobile Group)	広州汽車は、三菱側が所有の合弁会社広州三菱自動車と販売会社の50%株式を、1元(20円)の対価で買取る。三菱側から買取った資産を、広州汽車の子会社広汽埃安(GAC AION)の新エネルギー自動車の生産能力拡大に充てる。
2023年7月26日	フォルクスワーゲン(VW: Volkswagen)	シャオペン(小鹏汽車、Xpeng)	VWはシャオペンに約7億米ドルを出資し、同社株の4.99%を取得。シャオペンのBEVスポーツタイプ多目的車(SUV)「G9」プラットフォームを活用した2車種の中型EVを共同で開発し、2026年に市場投入。
2023年7月26日	フォルクスワーゲン(VW: Volkswagen)	上海汽車(上海汽車集団、SAIC)	両社がフルコネクティッドEVを共同開発。共同開発したEVは、最先端のソフトウェアおよびハードウェアを装備し、中国ユーザーに快適で直感的に操作できるデジタル機能の提供を目指す。
2023年7月24日	トヨタ自動車	広州汽車集団 (Guangzhou Automobile Group)	トヨタ中国法人は、両社の合弁会社「広汽トヨタ」が従業員約1000人について満了前に契約を終了したと発表。削減規模は2023年6月時点の従業員数の約5%にあたる。
2023年6月20日	ヒョンデ(現代自動車、Hyundai)	北京汽車 (Beijing Automobile Works)	現代自動車が、北京汽車との合弁会社「北京現代」の重慶市工場と河北省滄州市工場の売却を発表。最盛期5カ所あった稼働工場を2カ所に集中。
2023年6月14日	フォード・モーター(Ford)		フォード・モーターの中国法人(フォード中国)が、1300人規模の人員削減を発表。

出所: 関連メーカーHP等に基づき筆者作成。

中国に進出している自動車メーカーや協力関係にある中国系メーカー等の発表によると、独系フォルクスワーゲンは2023年7月、約7億ドル(約1,050億円)を投じ、中国新興メーカーの小鹏汽車(シャオペン)の株式5%を

取得し、2車種を共同開発する方針を決めた。傘下のアウディは上海汽車との提携拡大でも合意した。

10月には、欧米系多国籍自動車メーカーのステランティスが、中国のリープ自動車(零跑汽車)に約15億ユーロ(約2,445億円)を出資し、株式の約20%を取得した。さらに、両社が零跑国際(出資比率はステランティス51%、リープ自動車が49%)を設立する予定である。

かつて、外資系が中国に技術を提供して、中国の市場に参入していたが、今は、中国は外資系に技術も市場も提供しようとしている。中国にとってのメリットは、自動車強国を支えている外資系のブランド力と世界に張り巡らせている販売網等を利用できることである。

また、本田系部品メーカーのJ-MAXは、中国車載用蓄電池メーカー大手の寧徳時代新能源科技(CATL)向けの電池ケースの新工場を中国に建設するという。2023年内に着工し、2025年稼働を目指す。NEV市場が急拡大している中国で、世界大手との取引機会を逃さないよう対応を急いでいる。Win-Winになる連携である。

3番目は、中国からICEV事業を整理、撤退することも選択肢の一つである。

表1に示す通り、2023年半ばから中国市場から完全撤退、稼働工場の縮小、人員削減を断行している国際自動車メジャーが増えている。NEVシフトが急速に進み、ICEV市場が縮小するとともに、NEVとの競争、さらにICEV同業者との競争が一層激しくなることが予想される。NEV開発には膨大な資源が必要で、収益が見込めないICEV事業の維持に、

体力を無闇に消耗すべきではない。中国のある自動車メーカーのトップは、これから 2、3 年間、保守的にみても、60~70%の自動車関連メーカーが淘汰されるだろう、との見方をしている²。

最後に、中国の NEV クレジット取引市場³の活用で捲土重来を図ることである。

中国の市場規模は 2023 年に約 2,950 万台になる見込みである⁴。2035 年には、4,000 万台にもなると見込まれている⁵。例えば、自動車販売台数が世界トップ 10 に入るぐらいの実力のあるメーカーは、この中国市場を簡単に放棄すべきではない。短期的には、NEV クレジット取引市場を活用し、NEV 規制目標を達成して、再起するための時間を稼ぐことが一つの対策として考えられる。2024 年から規制目標が 10 ポイント増の 28%になることを考えれば、規制目標が低く、クレジットの超過供給が見込まれる 2023 年分のクレジットを安いうちに買い溜めすることが有益であろう。2023 年分のクレジット取引は遅くとも 2024 年 10 月 31 までに行われることになっている⁶。限られるクレジットを巡る争奪戦が熾烈化すると予想される。必要分を最も安いコストで確保できるかどうか。各社の腕の見せどころであろう。

(客員研究員、長岡技術科学大学大学院 教授 李志東)

お問い合わせ: report@tky.ieej.or.jp

² 周強・印朋「中外の自動車企業が新しい協力時代へ」<http://www.stcn.com/article/detail/1024404.html>、2023 年 11 月 3 日を参照。

³ 例えば、李志東「中国の「NEV クレジット目標規制・取引制度」見直しの概要とその影響」、日本エネルギー経済研究所 HP、2023 年 7 月を参照。

⁴ <https://www.nna.jp/news/2590610?media=yahoo> 23 年新車販売、過去最高の 2950 万台へ=団体 2023 年 11 月 14 日、https://www.niuche.com/news/detail_531618.html 全国乗用車市場情報联席会崔東樹秘書長、2023 年自動車販売台数 2950 万台に達する見込み、2023 年 11 月 13 日、等を参照。

⁵ 中国自動車工程学会「省エネルギー自動車・新エネルギー自動車技術ロードマップ 2.0」、2020 年 10 月 27 日。

⁶ 前掲脚注 3 の表 2 を参照。