

Discussion Materials

拡大する中国EV市場における完成車・部品メーカーの戦略の方向性

2019年5月

株式会社三井住友銀行
コーポレート・アドバイザー本部
企業調査部
スマートモビリティグループ



SUMITOMO MITSUI
BANKING CORPORATION
(CHINA) LIMITED

三井住友銀行（中国）有限公司
企業調査部

- 本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。
- 本資料は、作成日時時点で弊行が一般に信頼できると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行で保証する性格のものではありません。また、本資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。
- ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願い致します。本資料の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等することを禁じております。

本資料で採り上げる「新エネルギー車(以下、新エネ車)」は、
電気自動車(以下、EV)、プラグインハイブリッド車(以下、PHEV)、燃料電池車(以下、FCV)を対象とします。

1

中国新エネ車市場の足元の動向

2

中国政府が新エネ車普及を進める背景

3

中国政府による新エネ車市場拡大策

4

完成車・部品メーカーの戦略の方向性

本レポートのサマリー

| EV普及の ボトルネック | 中国政府によるEV普及施策と問題点 | | 今後の方向性 | | |
|--|-------------------|------------------------|--|--|--|
| 1. インフラ面 [充電ステーション不足、 石炭火力依存の電力源] | (1) 充電インフラ整備 | P10 | 1. 政策の方向性 NEVクレジット売買制度を構築し、EV購入補助金に代わるEVメーカーの収益源を確保する方針 但し、各社、EVの現地生産を進めていることから、NEVクレジット売買制度が機能しない可能性もあり、今後の政策動向には要注目 | | |
| 2. 需要面 [ガソリン車対比価格が高く、航続距離が短い] | (2) 電力改革 | P11 | | | |
| 3. 供給面 [低採算でメーカー側の販売インセンティブが低い] | (3) | 官需促進 | | P12 | |
| | | 民需促進 (補助金等) | | P13~14 | |
| (4) NEV規制 (メーカーに対するEV生産義務化) | P16~17 | 補助金など多額の財政出動に依存 | | | |
| | | | | EVは電池コストが高く儲からない | |
| NEVクレジット収入を目的に参入相次ぎ供給過剰へ | | | | 2. 完成車メーカーの戦略の方向性 【地場系完成車メーカー】 ・NEVクレジット収入を目的とした参入 【外資系完成車メーカー】 ・規制達成を目的としたEV生産拡大・地場系との提携 ・量産効果等によるコスト削減・採算化 P18~20 | |
| 3. 部品メーカーの戦略の方向性 中国におけるEV市場拡大を前提とした新たな成長戦略の策定 研究開発機能の現地化 地場系EVメーカーへの拡販、関連部品・素材の現地生産等 P21~24 | | | | | |

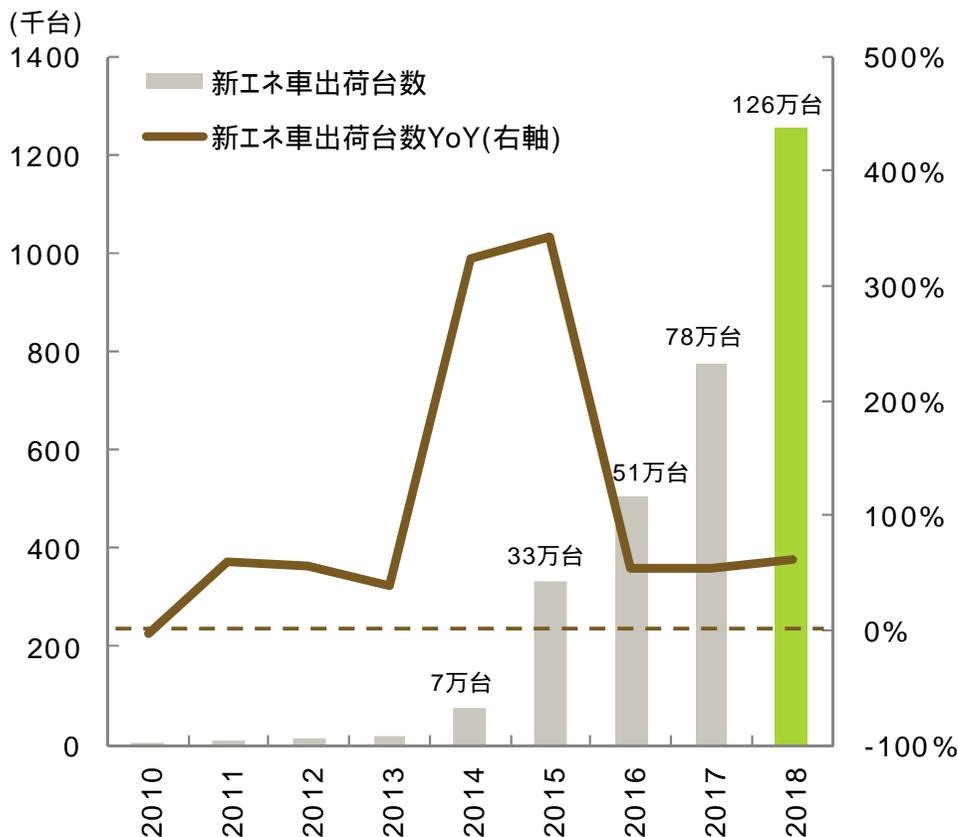
1. 中国新エネ車市場の足元の動向

2018年の新エネ車出荷台数は、各社による新車種投入等により、前年比+61.7%の126万台と昨年(同+53.3%)を上回る高い伸び率となりました。

中国政府は2025年の自動車出荷台数を3,500万台、このうち新エネルギー車を700万台以上とする計画を発表。今後はガソリン車ではなく、新エネ車で市場を拡大させていくことを打ち出し、改めて新エネ車に対する「本気度」を示しました。

中国の新エネ車出荷台数の推移

自動車産業中長期発展計画(2017年4月)



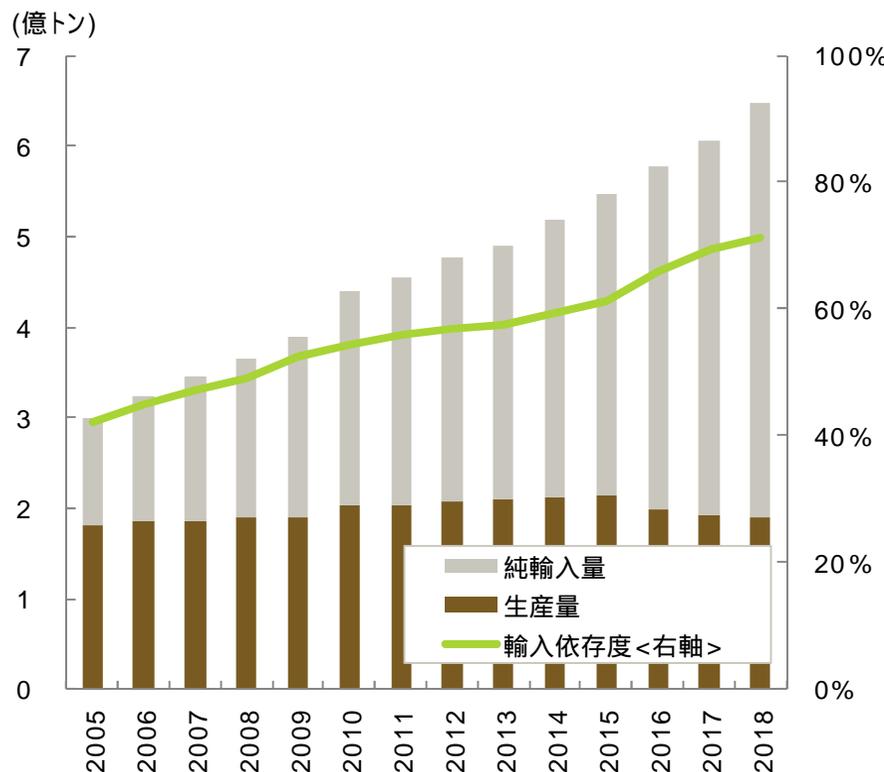
(出所)中国汽車工業協会

(出所)中国工業情報化部

2. 中国政府が新エネ車普及を進める背景～(1)石油消費量の抑制

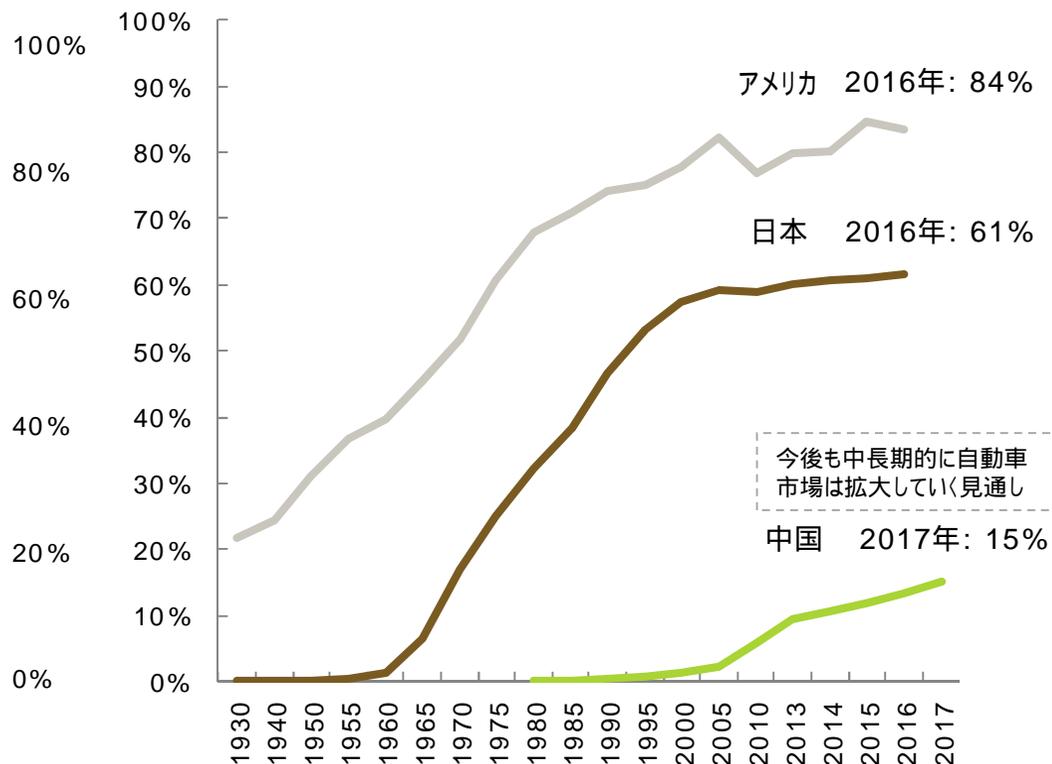
自動車保有台数の増加に伴い、2018年の石油輸入依存度は71%まで上昇しました。今後も自動車保有台数の更なる増加が予想されることから、政府はエネルギー安全保障上の観点から、ガソリン使用量の削減に繋がる新エネ車の普及を推進しています。

中国石油消費量（約5割がガソリン・ディーゼル）



(注) 輸入依存度 = 輸入量 ÷ 見掛け消費量 (生産量 + 輸入量 - 輸出量)
(出所) 中国国家统计局

日中米の自動車保有率過去推移



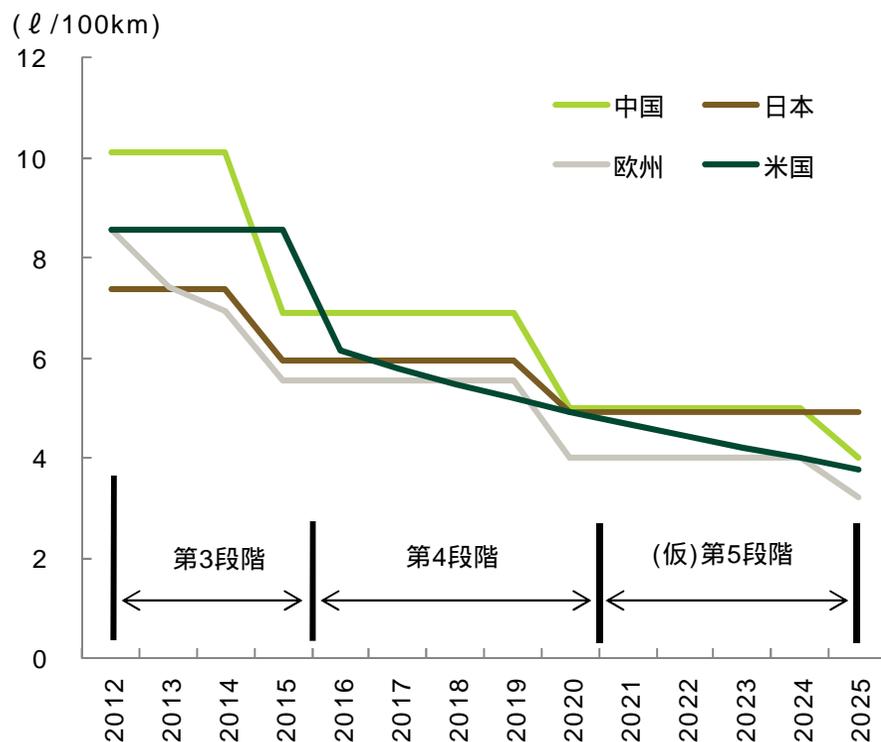
(出所) 日本自動車工業会、中国国家统计局、Wind

2. 中国政府が新エネ車普及を進める背景～(2)燃費規制対応

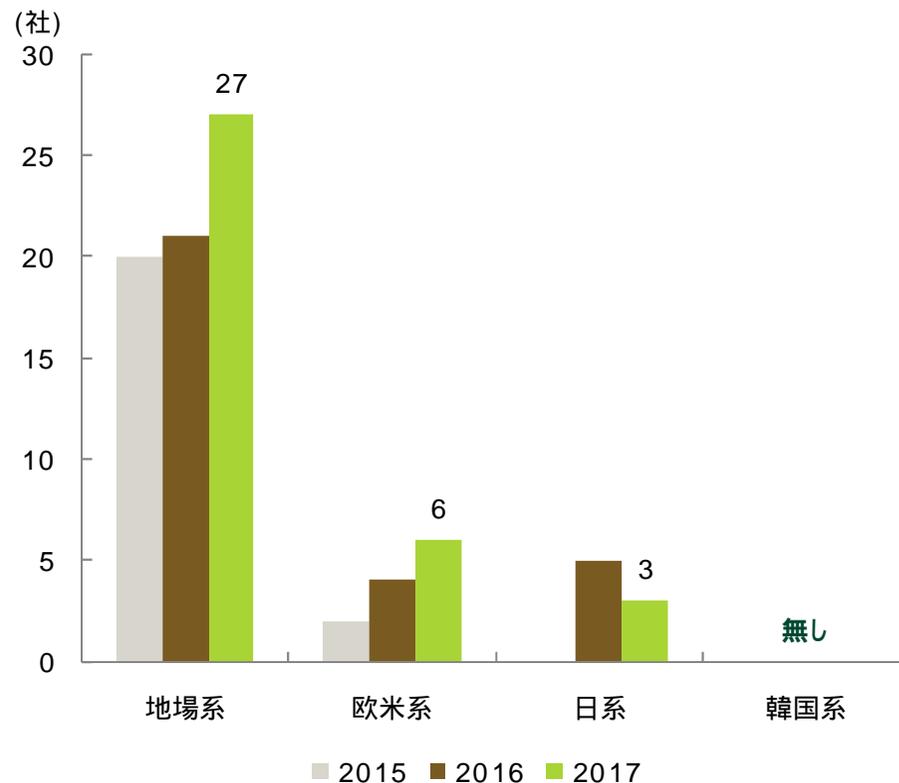
中国乗用車燃費規制は厳格化が進んでおり、2020年には概ね先進国並みの水準（ $5.0 \ell / 100\text{km} < 20.0\text{km} / \ell >$ ）になるとみられます。

こうした中、地場系メーカーはガソリンエンジンの燃費改善やハイブリッド技術に遅れをとっていることから、多くの先が燃費規制未達であり、新エネ車の投入が不可欠となっています。

各国の燃費規制の見通し



国籍別企業平均燃費未達企業数の推移



(出所)国土交通省、国家質量監督検験検疫総局・国家標準化管理委員会

(出所)中国工業情報化部

(参考資料)燃費規制の概要

車種別燃費基準の上限値が未達となった場合は、罰則として当該車種の生産停止を余儀なくされます。

企業平均燃費目標値(全車種の生産台数に基づき、車種別燃費基準の目標値を加重平均し算出)が未達の場合は、メーカー名公表のほか、車種別燃費基準の目標値が未達の車種の生産停止や新車種投入禁止等の罰則が課されます。

車種別燃費基準

| 車両総重量 (CM) kg | 第3段階 | | 第4段階 | | | |
|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------|--------------------|---------------|
| | 上限値 ℓ /100km | 目標値 ℓ /100km | 上限値 ℓ /100km | 第3段階対 比改善幅 | 目標値 ℓ /100km | 第3段階対 比改善幅 |
| CM 750 | 6.2 | 5.2 | 5.2 | 16% | 3.9 | 25% |
| 750<CM 865 | 6.5 | 5.5 | 5.5 | 15% | 4.1 | 25% |
| 865<CM 980 | 7.0 | 5.8 | 5.8 | 17% | 4.3 | 26% |
| 980<CM 1,090 | 7.5 | 6.1 | 6.1 | 19% | 4.5 | 26% |
| 1,090<CM 1,205 | 8.1 | 6.5 | 6.5 | 20% | 4.7 | 28% |
| 1,205<CM 1,320 | 8.6 | 6.9 | 6.9 | 20% | 4.9 | 29% |
| 1,320<CM 1,430 | 9.2 | 7.3 | 7.3 | 21% | 5.1 | 30% |
| 1,430<CM 1,540 | 9.7 | 7.7 | 7.7 | 21% | 5.3 | 31% |
| 1,540<CM 1,660 | 10.2 | 8.1 | 8.1 | 21% | 5.5 | 32% |
| 1,660<CM 1,770 | 10.7 | 8.5 | 8.5 | 21% | 5.7 | 33% |
| 1,770<CM 1,880 | 11.1 | 8.9 | 8.9 | 20% | 5.9 | 34% |
| 1,880<CM 2,000 | 11.5 | 9.3 | 9.3 | 19% | 6.2 | 33% |
| 2,000<CM 2,110 | 11.9 | 9.7 | 9.7 | 18% | 6.4 | 34% |
| 2,110<CM 2,280 | 12.3 | 10.1 | 10.1 | 18% | 6.6 | 35% |
| 2,280<CM 2,510 | 13.1 | 10.8 | 10.8 | 18% | 7 | 35% |
| 2,510<CM | 13.9 | 11.5 | 11.5 | 17% | 7.3 | 37% |

乗用車燃費規制の罰則規定

| | | 車種別燃費基準 | | | |
|---------------|----|---------|----|------|----|
| | | 上限値 | | 目標値 | |
| | | 達成 | 未達 | 達成 | 未達 |
| 企業平均 燃費目標値 | 達成 | 罰則なし | | 罰則なし | |
| | 未達 | | | | |

【罰則内容】

メーカー名公表
当該車種の減産・生産停止・生産能力増強禁止
当該車種の実験中止

(出所)中国工業情報化部

2. 中国政府が新エネ車普及を進める背景～(3)地場系メーカーの育成

中国政府は、自動車業界での覇権獲得を狙い、地場系メーカーが先行しているEVへのシフトを進めています。

地場系メーカー各社は、外資との合弁事業からの多額の利益（持分法投資利益）を原資に、EVの開発・投入を進めています。

地場系メーカーの概要と収益構造

| 特徴 | メーカー名 (略称) | 本社 所在地 | 主要株主 | 外資合弁先 (乗用車のみ) | 業績(2017年) | | | |
|------------------------|---------------|-----------|-------------------------------|-------------------|-----------|----------|-----------|----------|
| | | | | | 売上高 | 営業 利益 | 持分法 利益 | 当期 利益 |
| 国有 合弁 事業 中心 | 上海汽車(上汽) | 上海市 | 上海市政府 | VW、GM | 8,595 | 255 | 283 | 471 |
| | 長安汽車(長安) | 重慶市 | 中央政府 | フォード、マツダ、スズキ、PSA | 800 | 18 | 69 | 72 |
| | 北京汽車(北汽) | 北京市 | 北京市政府 | 現代、ダイムラー、スズキ | 1,342 | 189 | 0 | 110 |
| | 東風汽車(東風) | 湖北省 | 中央政府 | 日産、PSA、起亜、ホンダ、ルノー | 1,250 | 19 | 158 | 146 |
| | 奇瑞汽車(奇瑞) | 安徽省 | 蕪湖市政府 | ジャガー・ランドローバー | 295 | 31 | 13 | 3 |
| | 広州汽車(広汽) | 広東省 | 広州市政府 | ホンダ、トヨタ、三菱自工、FCA | 716 | 47 | 82 | 108 |
| | 第一汽車(一汽) | 吉林省 | 中央政府 | VW、トヨタ | 非上場 | | | |
| | 江淮汽車(江淮) | 安徽省 | 安徽省政府 | VW | 492 | 6 | 2 | 2 |
| | 華晨汽車(華晨) | 遼寧省 | 瀋陽市政府 | BMW | 53 | 9 | 55 | 39 |
| 民営 自主 ブランド 中心 | 長城汽車(長城) | 河北省 | Great Wall Asset Management | BMW | 1,012 | 57 | - | 50 |
| | 吉利汽車(吉利) | 浙江省 | Zhejiang Geely Holdings Group | (ボルボを買収) | 928 | 110 | 0 | 107 |
| | BYD汽車(BYD) | 広東省 | Wang Chuan-Fu | ダイムラー | 1,059 | 69 | 2 | 49 |

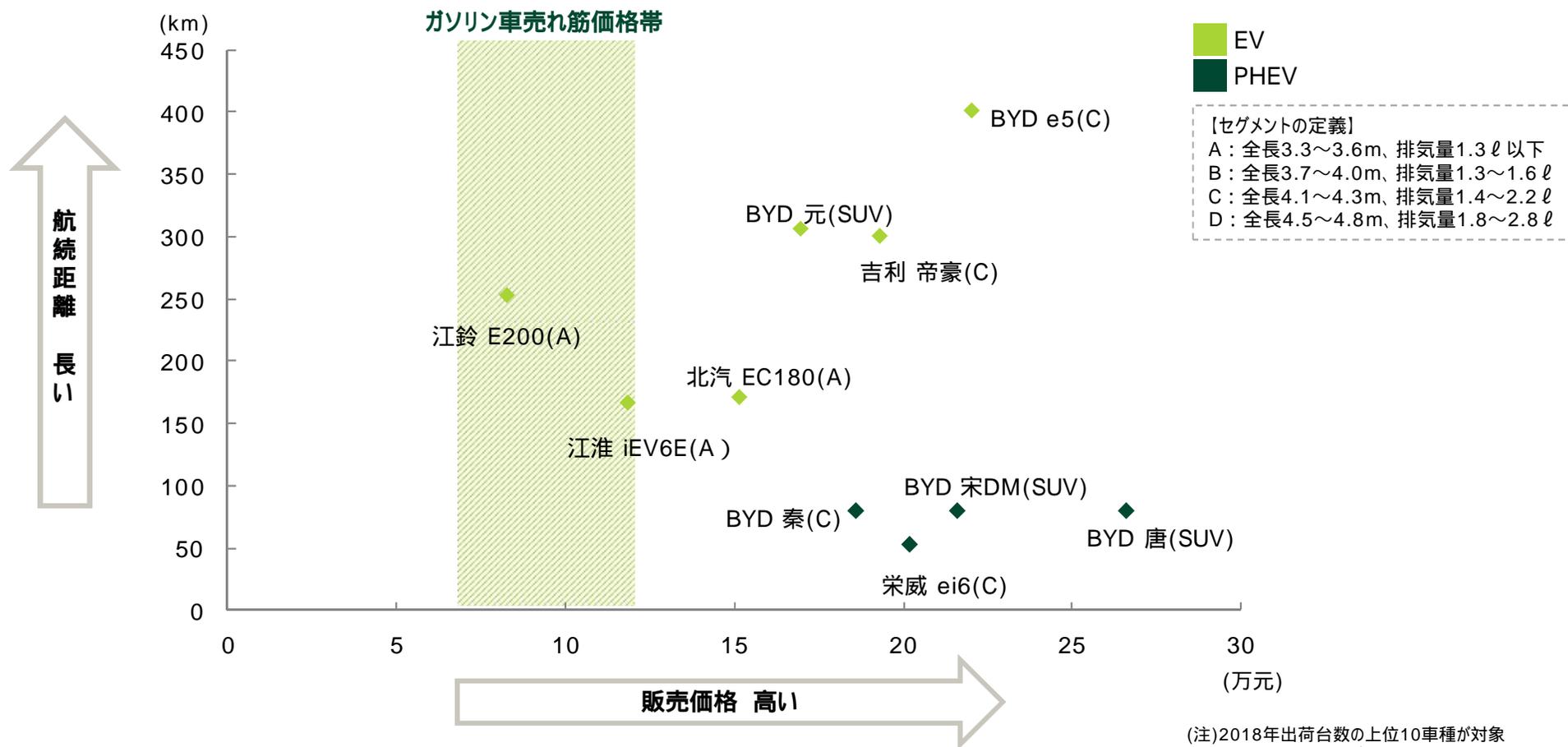
(*)2017年生産台数上位12社が対象。

(出所)各社アニュアルレポート、プレスリリース

3. 中国政府による新エネ車市場拡大策～新エネ車普及に向けた課題

PHEVはD・SUVセグメント、EVはA・Cセグメントの車種が中心。EVモードでの航続距離が300km以上の車種も増えてきていますが、ガソリン車対比では未だ航続距離は短い一方、車両価格は割高となっています。

2018年の新エネ乗用車上位10車種のスペック(カッコ内はセグメント)



3. 中国政府による新エネ車市場拡大策～(1)充電インフラ整備

2020年迄には、充電ステーション1.2万ヶ所、充電スポット480万ヶ所を整備し、想定される新エネ車保有台数500万台に対応可能なインフラを構築する計画を打ち出しています。

中国の充電インフラ普及目標

| | (万ヶ所) | | |
|---------------|--------|-------|-------|
| | 2015年末 | 2016年 | 2020年 |
| 充電・電池交換ステーション | 0.4 | 0.6 | 1.2 |
| 充電スポット | 5 | 9 | 480 |
| 住宅用 | n.a. | n.a. | 280 |
| オフィス・公共機関用 | n.a. | n.a. | 150 |
| 公共用 | n.a. | n.a. | 50 |
| 合計 | 5.4 | 9.6 | 481.2 |
| | (万台) | | |
| 新エネ車保有台数前提 | 50 | - | 500 |

地域別充電インフラ普及目標



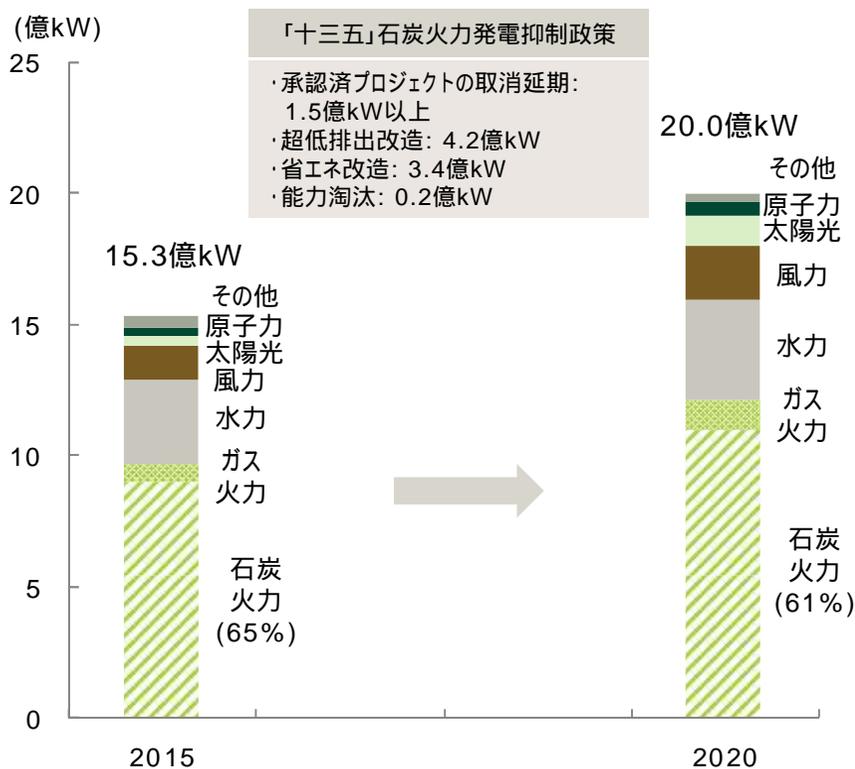
(出所)中国国家發展和改革委員会

3. 中国政府による新エネ車市場拡大策～(2)電力改革

中国では深刻化する大気汚染への対応策として、風力発電や太陽光発電などのクリーンエネルギーへのシフトのほか、石炭発電設備の入れ替え等を急ピッチで進めています。

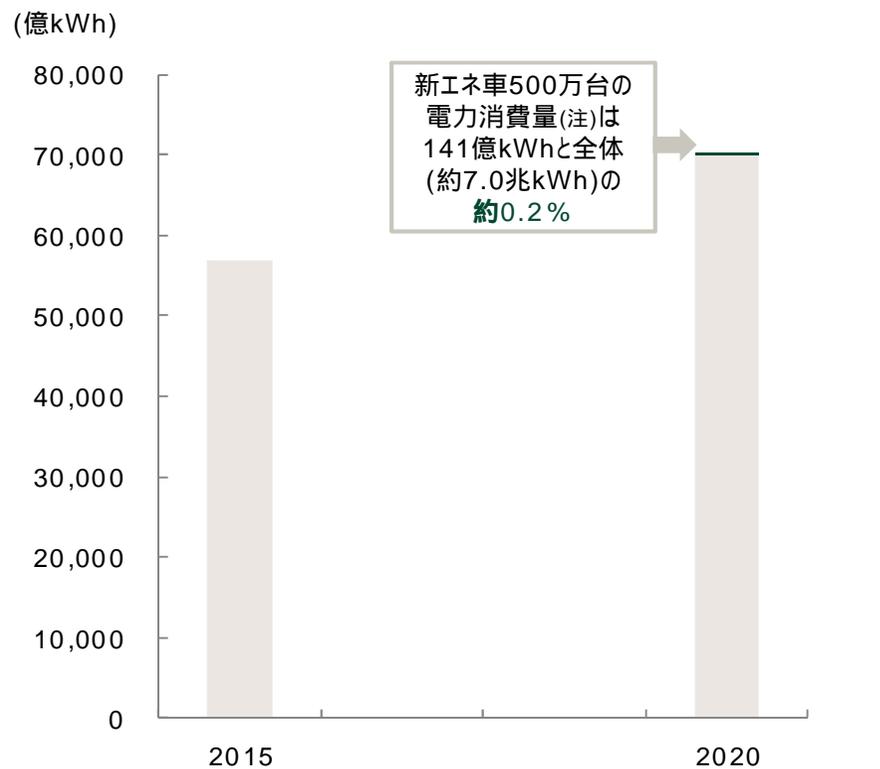
政府は2020年には新エネ車保有台数を500万台まで引き上げる計画としていますが、新エネ車500万台分の電力消費量は中国全体の0.2%程度に止まることから、新エネ車普及に伴う電力消費量の増加は既存の発電設備増設計画で対応可能とみられます。

発電設備容量の見通し(カッコ内は構成比)



(出所)中国国家發展和改革委員会

電力消費量の見通し



(注)新エネ車保有台数500万台、年間航続距離20,000km、1kWh当たりの航続距離7.09km (BYD E5をベース)を前提に試算すれば、電力消費量は141億kWh

(出所)中国国家發展和改革委員会

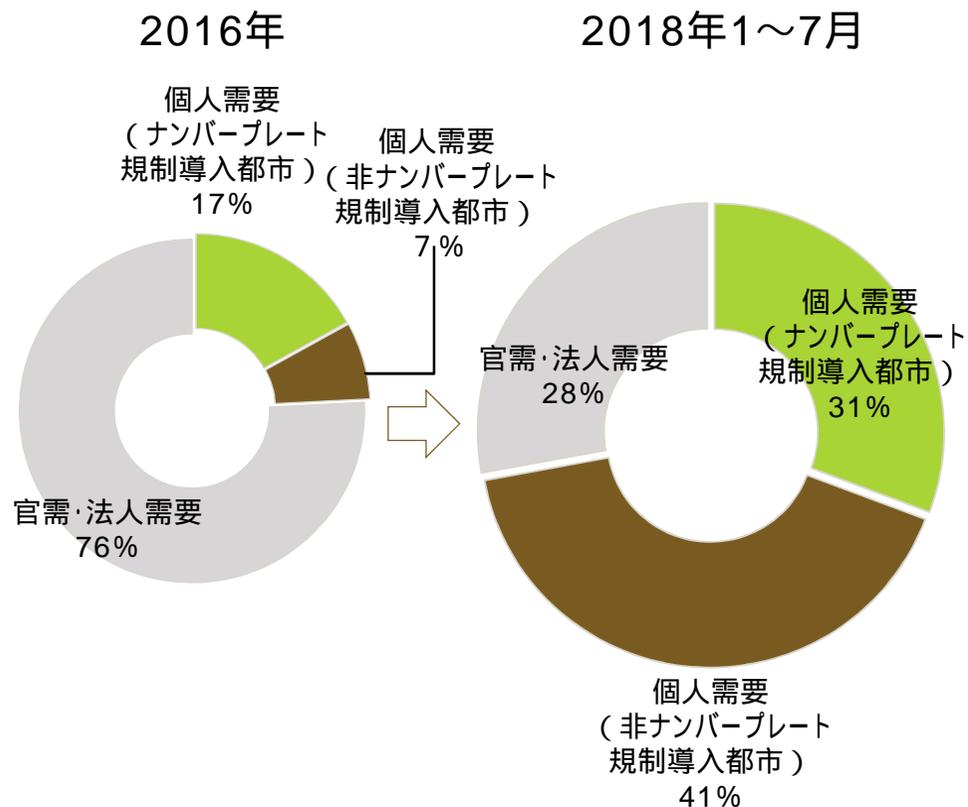
3. 中国政府による新エネ車市場拡大策～(3)需要面

中国政府は新エネ車市場の拡大にむけて、まずは地方政府に対して、新エネ車販売目標を課すことで官需や法人需要(バス、タクシー向け需要等)を創出しました。

足元ではナンバープレート規制や補助金等の民需促進施策により、個人需要が全体の7割程度を占めています。

新エネ車購買者の内訳

(参考) 地方政府の新エネ車普及施策の一例



| 地域 | - | タクシー | バス | 物流車 | 公用車等 |
|------|------|-------------------|---------------------------|-------------------------|--------|
| 深セン市 | 保有 | 2020年迄に 全て新エネ車 | 2017年迄に 全て新エネ車 | 2020年迄に 50%が 新エネ車 | - |
| 上海市 | 保有 | 2022年迄に全て新エネ車 | | | |
| 広州市 | 新規購入 | 全て新エネ車 | | 新エネ車比 率50%以上 | 全て新エネ車 |
| 北京市 | 保有 | - | 2020年迄に 中心部は 全て新エネ車 | 2020年迄に 全て新エネ車 | - |
| | 新規購入 | 全て新エネ車 | | | |

(出所) 国家信息中心、深セン市・上海市・広州市・北京市の公開情報

(参考資料) 民需促進策

乗用車向け補助金・減税の概要

| | | 補助金 | 減税 | | ナンバープレート取得優遇 |
|----------------------|--------|--|---------------------|--|---|
| | | | 自動車購入税 (車両価格の8%) | 自動車使用税 (300～5,280元/年) | |
| 新エネ車向け (EV、PHEV等) | 適用期間 | 2016/1月～2020/12月 | 2014/9月～2020/12月 | 2015/5月～ | 上海、北京等ナンバープレート発給規制が導入されている地域において、 新エネ車は別枠扱い(上海では取得費用も免除) |
| | 対象車種 | 1充電あたりの走行距離基準を満たすEV、PHEV、燃料電池車 | | 1充電あたりの走行距離基準を満たすPHEV(EV・燃料電池車は使用税なし) | |
| | 補助金減税額 | 1充電あたりの走行距離に応じて、EVは 最大5.5万元 、PHEVは 最大2.5万元 | 免税 | 免税 | |
| | 対象都市 | 全国 | 全国 | 全国 | |
| 省エネ車向け (HEV等) | 適用期間 | - | - | 2015/5月～ | 広州及び天津ではHEV専用ナンバープレートを発給 |
| | 対象車種 | - | - | 車両重量に応じた燃費基準、排ガス基準(国5)を満たす 排気量1,600cc以下の車両(輸入車含む) | |
| | 補助金減税額 | - | - | 50%減税(150～210元/年減税) | |
| | 対象都市 | - | - | 全国 | |

(出所)中国工業情報化部、中国国家發展和改革委員会

(参考資料) 民需促進策

「ナンバープレート発給規制(注)」導入地域では、新エネ車に対するナンバープレートが別枠で準備されており、ナンバープレート取得費用は無料になります。(注)ナンバープレートの年間発給枚数を制限する政策。現在8都市(上海、北京、貴陽、広州、天津、杭州、深セン、海南)で導入されている。

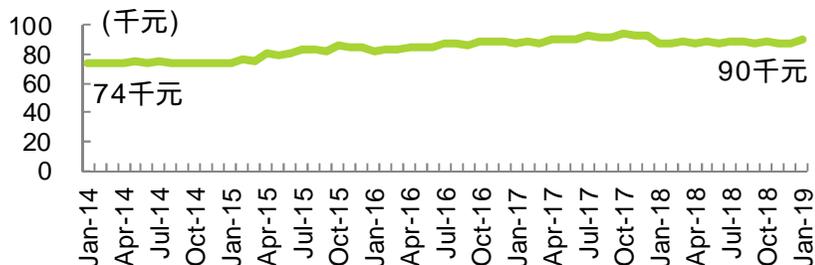
中央政府や地方政府からの手厚い補助金・減税等により、新エネ車はガソリン車並みの価格を実現しています。

ナンバープレート発給規制の導入都市

(単位：万)

| 地域 | 導入年月 | 発行方法 | ナンバープレート年間新規発行枚数 | | 人口 | 免許保有数 | 自動車保有台数 |
|--------------|--------|----------|------------------|------|-------|-------|---------|
| | | | ガソリン車 | 新エネ車 | | | |
| 上海 | 94/7月 | 競売 | 10 | 無制限 | 2,418 | 702 | 361 |
| 北京 | 11/1月 | 抽選 | 4 | 6 | 2,171 | 1,080 | 563 |
| 貴陽 (貴州省) | 11/7月 | 抽選 | 0 | 2 | 480 | n.a. | 92 |
| 広州 (広東省) | 12/7月 | 競売 抽選 | 11 | 1 | 1,450 | n.a. | 240 |
| 天津 | 13/12月 | 競売 抽選 | 10 | 1 | 1,557 | 433 | 288 |
| 杭州 (浙江省) | 14/5月 | 競売 抽選 | 8 | 無制限 | 947 | n.a. | 264 |
| 深セン (広東省) | 14/12月 | 競売 抽選 | 8 | 2 | 1,253 | n.a. | 321 |
| 海南省 | 18/8月 | 競売 抽選 | 8 | 無制限 | 926 | 114 | 113 |

上海市のナンバープレート価格の推移



購入時の支出額比較(上海市のケース)

(万円)

| | PHEV | ガソリン車 | EV | ガソリン車 |
|-------|------------|--------|-------|-------|
| 車種名 | 秦(Qin) | Lavida | EC180 | Polo |
| メーカー | BYD | VW | 北汽新能源 | VW |
| セグメント | C | C | B | B |
| 本体価格 | 18.6 | 11.0 | 15.2 | 7.6 |
| 諸経費 | 自動車購入税 | 0.0 | 0.0 | 0.6 |
| | 自動車使用税 | 0.00 | 0.03 | 0.00 |
| | ナンバープレート価格 | 0.0 | 9.0 | 0.0 |
| 補助金 | 中央政府 | -2 | 0 | -4 |
| | 上海市政府 | -1 | 0 | -2 |
| 合計 | 15 | 21 | 10 | 17 |

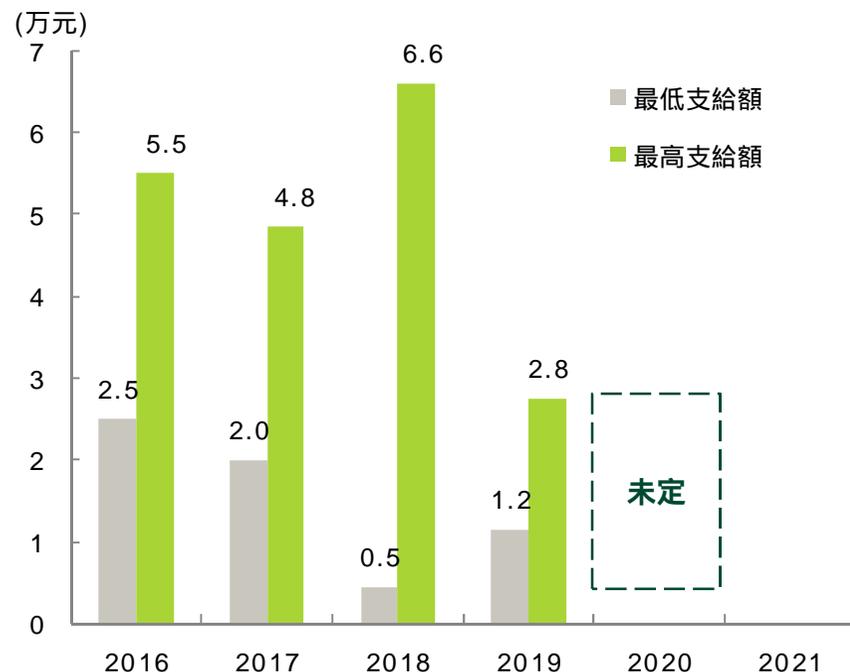
(*)上海市の場合、EVは国家補助金の0.5倍、PHEVは0.3倍に設定。

(注)ナンバープレート価格は2018/12月の平均落札価格。ガソリン車は2016年出荷台数が最も多いB、Cセグメント車を記載。新エネ車の最終価格はメーカー補助金含まない。(出所)各都市の公開情報、汽車の家、Wind

3. 中国政府による新エネ車市場拡大策～(3)需要面

2017年以降、購入補助金の支給条件は厳格化が進む一方、購入補助金の最低支給額は減額される方向にあります。2021年には購入補助金制度が終了することから、購入補助金はゼロになる見通しです。

新エネ乗用車購入補助金の見通し(最大支給額)



EV乗用車購入補助金の支給条件

| | | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2019年 |
|-----------|--------|---------|-------------|-------------|-------------|
| 電動航続距離 | 最高支給条件 | 250km以上 | 250km以上 | 400km以上 | 400km以上 |
| | 最低支給条件 | 100km | 100km | 150km | 250km |
| 電池エネルギー密度 | 最高支給条件 | 無制限 | 120 Wh/kg以上 | 160 Wh/kg以上 | 160 Wh/kg以上 |
| | 最低支給条件 | | 90 Wh/kg | 105 Wh/kg | 125 Wh/kg |

(出所)中国財政部

3. 中国政府による新エネ車市場拡大策～(4)供給面

2019年からは米カリフォルニア州のZEV規制をベースとしたNEV(New Energy Vehicle)規制が導入されます。

生産台数3万台以上のメーカーは、2019年より一定数量の新エネ車の生産が義務付けられ、達成できない場合は他社からクレジットと呼ばれる権利を購入する必要があります。

NEV規制の概要

| | NEV(New Energy Vehicle)規制 | | ZEV規制 | |
|-----------|--|-------|---|---|
| 内容 | 一定規模の完成車メーカーに対して、台数の一定割合を環境対応車にするように義務付ける規制 | | | |
| 対象地域 | 中国全土 | | カリフォルニア州等10州(米国販売台数構成比3割程度) | |
| 導入時期 | 2019年～ | | 1990年～(カリフォルニアでの導入時期。規制内容は随時変更) | |
| 対象企業 | 乗用車生産台数または輸入台数 3万台以上のメーカー | | 過去3年平均の乗用車販売台数 0.45万台以上のメーカー(注) | |
| | 2019年 | 2020年 | 2015～17年 | 2018年～25年 |
| 必要なクレジット数 | 乗用車生産台数×10% | 同×12% | 乗用車販売台数×14% | 同×4.5% 同×22% (毎年+2.5%) |
| 対象車種 | 電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)、 燃料電池車(FCV) | | EV・FCV:3% その他(HEV、PHEV):11% | EV・FCV:2% 16%(毎年+2%) PHEV:2.5% 6%(毎年+0.5%) |
| クレジット算出方法 | 電動航続距離や車両重量、電力消費量によって、 獲得クレジット数が決定(1台当たり上限6クレジット) | | EV・FCV:(電動航続距離<50～350マイル>×0.01)+0.5 PHEV:(電動航続距離<10～80マイル>×0.01)+0.3 | |
| 罰則規定 | 未達の場合、他社よりクレジットと呼ばれる権利の購入、 または、燃費規制未達の新車種販売禁止 | | 1クレジット未達につき、5,000USDの罰金 (前期繰越分利用、他社からのクレジット購入も可能<売買単価は非公表>) | |

(注)但し、6万台未満の中規模メーカーは17年までは全量HEV、18年以降は全量PHEVで対応可能

(出所)中国工業情報化部、California Air Resources Board

3. 中国政府による新エネ車市場拡大策～(4)供給面

政府は2019年から燃費規制とNEV規制を一体管理していく方針です。燃費クレジットの未達分は新エネ車クレジットで補填できる一方で、新エネ車クレジットの未達分は燃費クレジットで補填できないことから、新エネ車クレジットの獲得が重要になります。

乗用車企業平均燃料消費量と新エネ車クレジット並行管理弁法

| | 燃費クレジット | 新エネ車(NEV)クレジット |
|-----------------------|---|--|
| 対象企業 | 乗用車メーカー | |
| 算出方法 | 燃費クレジット = (企業平均燃費目標値 - 企業平均燃費実績値) × 乗用車生産/輸入台数 | NEVクレジット = 獲得NEVクレジット - 規制達成に必要なNEVクレジット |
| クレジットがマイナスの場合の補填方法 | 前年の余剰燃費クレジット 自社NEVクレジット 関連企業(注)の燃費クレジット 他社NEVクレジット(取引価格未定) | 他社NEVクレジット(取引価格未定) * 自社燃費クレジット、前年の自社NEVクレジットでの補填は不可 |
| 罰則 (クレジットがマイナスの場合) | 車種別燃費目標値が未達の車種は新規生産・モデルチェンジ不可 | NEVクレジット未達分のガソリン車生産/輸入台数の削減 (生産/輸入台数3万台以上の先が対象) |

(注)直接又は間接出資比率25%以上の企業

(出所)中国工業情報化部

4. 完成車・部品メーカーの戦略の方向性～(1)完成車メーカー

EVメーカー各社は、EV購入補助金減額による収益悪化をNEVクレジット販売収入で補填する方針です。

上場新エネ車メーカーの業績・財務

(億円)

| | BYD | | | 北汽新能源 | | Tesla | | |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 15/12 | 16/12 | 17/12 | 15/12 | 16/12 | 15/12 | 16/12 | 17/12 |
| 売上高 | 800 | 1,035 | 1,059 | 35 | 94 | 263 | 486 | 765 |
| 営業利益 | 35 | 81 | 69 | n.a. | n.a. | 47 | 43 | 105 |
| (同比) | (4%) | (8%) | (6%) | - | - | (18%) | (9%) | (14%) |
| 当期利益 | 31 | 55 | 49 | 2 | 1 | 58 | 54 | 144 |
| うち補助金 | 6 | 7 | 13 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| うちクレジット販売収入 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 7 | 15 | 19 |
| 現預金 | 66 | 77 | 99 | n.a. | n.a. | 78 | 236 | 219 |
| 売掛債権 | 288 | 486 | 601 | n.a. | n.a. | 11 | 35 | 34 |
| (月商比) | (4.3) | (5.6) | (6.8) | - | - | (0.5) | (0.9) | (0.5) |
| 在庫 | 158 | 174 | 199 | n.a. | n.a. | 83 | 144 | 147 |
| (同比) | (2.4) | (2.0) | (2.3) | - | - | (3.8) | (3.5) | (2.3) |
| 仕入債務 | 315 | 352 | 403 | n.a. | n.a. | 59 | 129 | 156 |
| (同比) | (4.7) | (4.1) | (4.6) | - | - | (2.7) | (3.2) | (2.4) |
| 有利子負債 | 376 | 423 | 565 | n.a. | n.a. | 188 | 597 | 788 |
| 純資産 | 360 | 554 | 600 | 18 | 50 | 70 | 410 | 366 |
| (純資産比率) | (31%) | (38%) | (34%) | (30%) | (30%) | (13%) | (26%) | (20%) |
| 営業CF | 38 | 18 | 64 | 3 | 16 | 34 | 9 | 4 |
| 投資CF | 106 | 134 | 160 | n.a. | n.a. | 109 | 98 | 288 |
| フリーCF | 68 | 153 | 96 | n.a. | n.a. | 143 | 107 | 291 |

(出所)各社アニュアルレポート、プレスリリース

4. 完成車・部品メーカーの戦略の方向性～(1)完成車メーカー

NEVクレジット販売収入の獲得を狙い、各社がEV市場に参入したことから、中国では既に200社超のEVメーカーが乱立。2020年迄の各社のEV生産計画を合計すると2,000万台(2020年政府計画の10倍)に達するとみられています。

一方、EV新規参入企業がEVを販売するためには、EV乗用車建設プロジェクトの認可(国家発展改革委員会)と新規EV乗用車生産企業の認定(工業情報化部)が必要ですが、国家発展改革委員会の認可を有する先は18社、このうち工業情報化部の認定を有する先は12社に止まっています(2019年3月時点)。

EV生産資格を有するメーカー(注)

| | | | | | (万台) | |
|-------|---------|------|--------|---------------------------|-------------------------|----------|
| メーカー名 | 属性 | 生産拠点 | 生産能力計画 | EV乗用車建設プロジェクト認可 (取得時期) | 新規EV乗用車生産企業認定 (取得時期) | |
| 1 | 北汽新能源 | 国有 | 北京等 | 7 | (16年3月) | (16年5月) |
| 2 | 杭州長江 | 民営 | 浙江 | 5 | (16年5月) | (17年12月) |
| 3 | 長城華冠 | 民営 | 江蘇 | 5 | (16年10月) | (18年3月) |
| 4 | 奇瑞新能源 | 国有 | 安徽 | 8.5 | (16年10月) | (18年8月) |
| 5 | 江蘇敏安 | 合資 | 安徽 | 15 | (16年11月) | (19年3月) |
| 6 | 万向集団 | 民営 | 浙江 | 5 | (16年12月) | × |
| 7 | 江鈴新能源 | 国有 | 江西 | 5 | (16年12月) | (17年9月) |
| 8 | 重慶金康新能源 | 民営 | 重慶 | 5 | (17年1月) | (18年9月) |
| 9 | 国能新能源 | 民営 | 天津 | 15 | (17年1月) | (18年11月) |
| 10 | 雲度新能源 | 国有 | 福建 | 6.5 | (17年1月) | (17年6月) |
| 11 | 蘭州知豆 | 民営 | 甘肅 | 4 | (17年3月) | (17年11月) |
| 12 | 河南速達 | 民営 | 河南 | 10 | (17年3月) | (19年1月) |
| 13 | 浙江合衆新能源 | 民営 | 浙江 | 5 | (17年4月) | (18年5月) |
| 14 | 陸地方舟新能源 | 民営 | 広東 | 5 | (17年5月) | × |
| 15 | 江淮VW | 合資 | 安徽 | 10 | (17年5月) | × |
| 16 | 康迪電動汽車 | 民営 | 江蘇 | 5 | (19年1月) | × |
| 17 | 河南森源 | 民営 | 河南 | 5 | (19年1月) | × |
| 18 | 江蘇国新新能源 | 国有 | 江蘇 | 7 | (19年1月) | × |
| | | | 合計 | 128 | | |

(注)2019年3月時点のデータ

(出所)中国国家発展和改革委員会、中国工業情報化部

4. 完成車・部品メーカーの戦略の方向性～(1)完成車メーカー

こうした中、政府は供給過剰の解消を図るべく、2018年12月に「自動車産業投資管理規則」を発表し、ガソリン車生産法人新設の原則禁止や、能力増強に必要な各種条件を打ち出しました。

「自動車産業投資管理規則」の概要

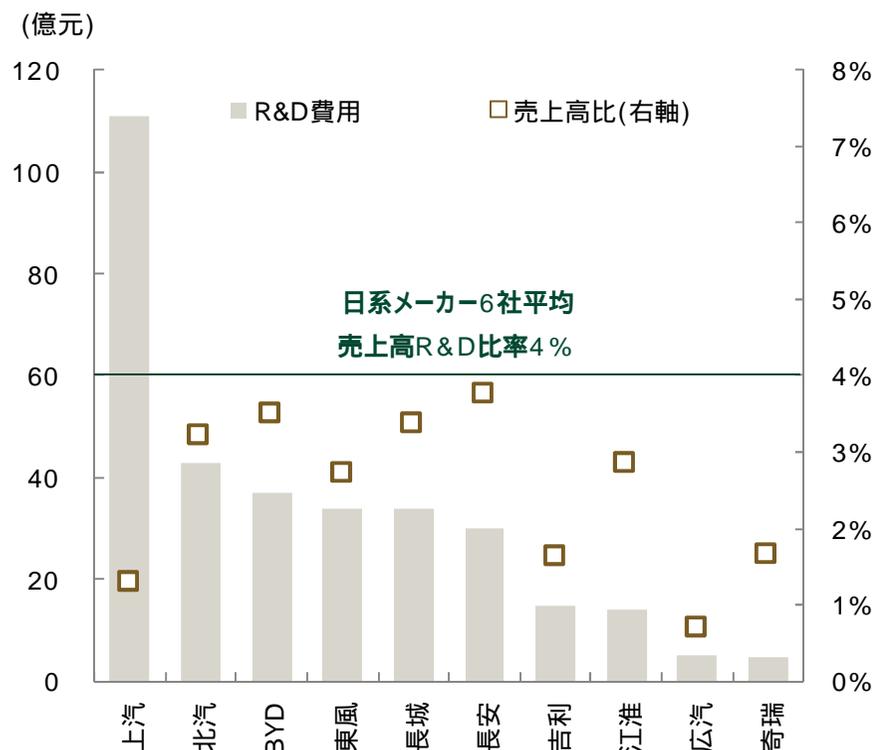
| | | | | 「自動車産業投資管理規則」 |
|-------|-------|------|------------|--|
| 発表時期 | | | | 2018年12月(2019年1月施行) |
| 許認可 | | | | 各地方の発展和改革委員会への届出(これまでは国家発展和改革委員会の認可) |
| 禁止項目 | | | | a. ガソリン車メーカーの新設、 b. 乗・商用車を跨るガソリン車メーカー新設、 c. 既存完成車メーカーの他地域への移転 d. 政府公表の「ゾンビ企業」への投資 |
| 条件付項目 | ガソリン車 | 能力増強 | メーカーに対する要件 | 直近2年の工場稼働率が業界平均以上 直近2年の新エネ生産量が業界平均以上 売上高に占める研究開発費が3%以上 製品が国際競争力を有する 企業別燃費規制達成 (他の省での投資の場合)前年生産台数30万台、新規プロジェクト15万台以上 |
| | | | 省に対する要件 | 省全体の直近2年の工場稼働率が業界平均以上 政府公表のゾンビ企業の淘汰完了 |
| | | | 例外項目 | ・プラグインハイブリッド車(PHEV)の場合は、 ・省全体、企業グループ全体の生産能力を増やさない前提での買収・再編は、 |
| | EV | 新設 | メーカーに対する要件 | ・EV乗用車10万台以上、EV商用車5千台以上(自社ブランドのみ生産) |
| | | | 省に対する要件 | a. 省全体の直近2年の工場稼働率が業界平均以上 b. 進捗中のEV投資プロジェクトの建設が完了し、生産台数が当初計画以上 |
| | | 増強力 | メーカーに対する要件 | a. 直近2年のガソリン車工場の稼働率が業界平均以上 b. EVの前年生産台数が当初計画以上 c. 生産車種のEV航続距離が先進水準等 |

(出所)中国国家発展和改革委員会

4. 完成車・部品メーカーの戦略の方向性～(2)部品メーカー

近年、地場系メーカーは大手並みの研究開発費を投じて新エネ車の開発を加速させているほか、主要部品での外資との提携を積極化しています。

各社の研究開発費・売上高研究開発費比率(2017年)



(注) 上汽は乗貨両用車メーカーの上汽GM五菱と大手部品メーカーの華域汽車等を子会社化しているため他社比R&D費用が大きい。華晨は未開示。

(出所) 各社アニュアルレポート、プレスリリース

近年の提携事例

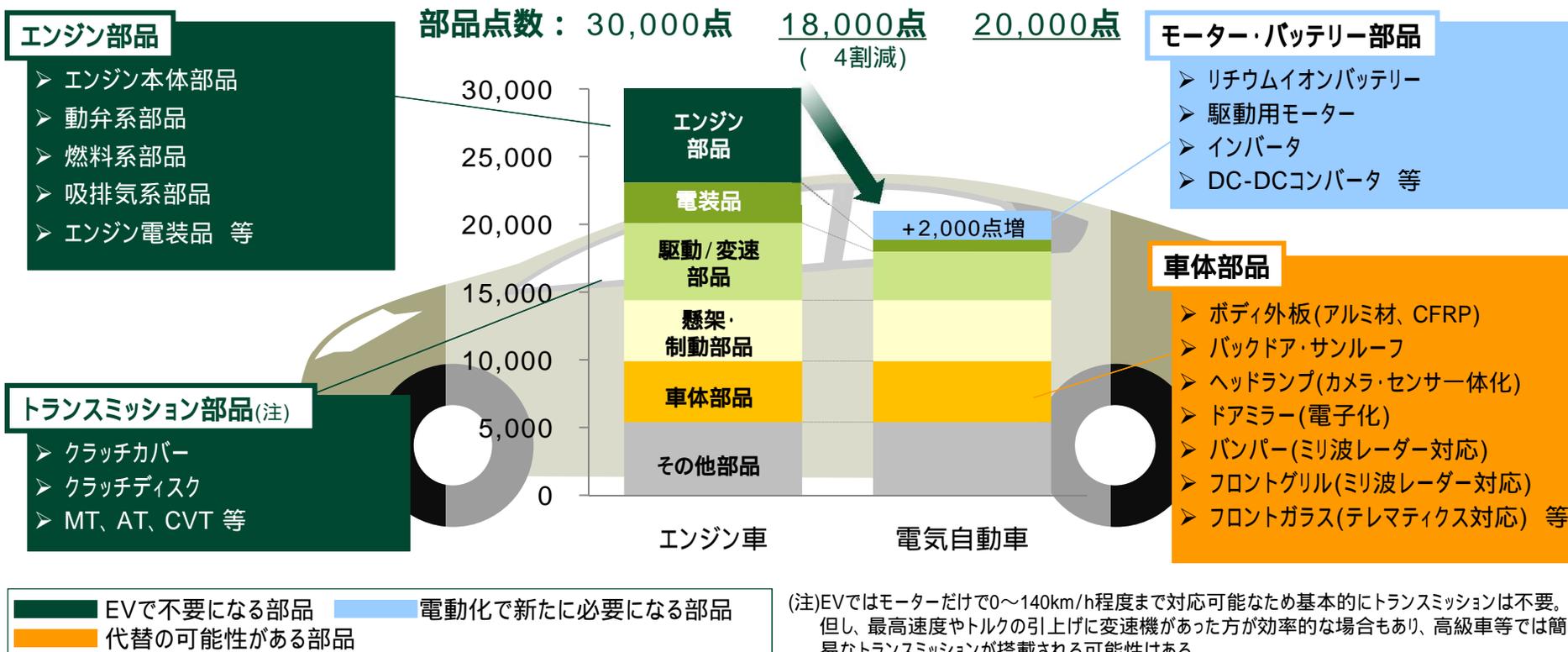
| | 発表時期 | 企業名 | 内容 |
|----|----------|------|---------------------------------|
| EV | 2017年6月 | 江淮 | VWとEVの共同開発・生産 |
| | 2017年8月 | 衆泰 | フォードとEVの合弁会社設立 |
| | 2018年7月 | 長城 | BMWとEVの合弁会社設立 |
| 部品 | 2015年3月 | 東風 | ダイハツがインドネシアから低燃費エンジンの供給 |
| | 2016年4月 | 奇瑞 | 安川電機とEV用駆動システムの合弁設立 |
| | 2016年5月 | 北汽 | パナソニックとEV用コンプレッサーの合弁設立 |
| | 2017年5月 | 長城 | ルネサスエレクトロニクスと新エネ車・自動運転分野での協業 |
| | 2017年6月 | 上汽 | CATLとリチウムイオン電池の合弁会社設立 |
| | 2017年9月 | 北汽 | 北汽傘下の海納川が独ZFと電動車駆動システムの合弁会社設立 |
| | 2017年11月 | 広汽 | デンソーが広州汽車と電動車部品等の分野で戦略的提携を締結 |
| | 2018年2月 | 一汽 | 仏Valeo Siemensと電動車駆動部品の合弁会社設立 |
| | 2018年3月 | 上汽 | 上汽傘下の華域汽車が米Magnaと電動車駆動部品の合弁会社設立 |
| | 2018年4月 | 吉利広汽 | アイシンAWとAT生産で合弁設立 |

(出所) 各社プレスリリース

4. 完成車・部品メーカーの戦略の方向性～(2)部品メーカー

| EV化による影響 | | 中国事業の戦略の方向性 | 留意点 |
|---------------|---|---|--|
| 不要となる部品 | エンジン、排気系部品等 | 新たな成長戦略の策定が必要 (他系列への拡販、EV部品への進出等) | 地場系完成車メーカーへの拡販を展望する際には発注量のブレ、長期の手形回収サイト等に要留意 |
| 構造が変化する部品 | ステアリング、ブレーキ、コンプレッサー、内装部品、外装部品、タイヤ等 | 部品構造の変化、新素材、電動化への対応等が必要 (研究開発機能の現地化等) | 中国への研究開発機能の移転に際しては技術流出リスク等に要留意 |
| 新たに必要となる部品・材料 | 車載用リチウムイオン電池(LiB)、駆動用モーター、LiB材料(セパレーター、正極材等)等 | 急速に拡大するビジネスチャンスの捕捉が必要 (地場系への拡販、現地生産等) | 車載用リチウムイオン電池で見られるような中国国内メーカーの優遇策等に要留意 |

(参考資料) 電動化の影響を受ける部品



(出所)中部経済産業局「次世代自動車地域産官学フォーラム行動計画」

(参考資料) 中国政府が外資系企業の進出を奨励している分野

| | 外商投資産業指導目録(2017年版)奨励類 | | |
|--------------------|----------------------------------|--|---------------|
| | 継続 | 新規追加 | 削除 |
| 新エネ車 コア部品 製造 | セパレーター | 燃料電池用低白金触媒剤、 複合フィルム、フィルム電極、 加湿器制御バルブ、 エアコンプレッサ、水素循環ポンプ、 70MPa水素ボンベ | 動力電池(LiB)、正極材 |
| | BMS、モーター管理システムなど | | |
| | EV用モーター、DC/DCコンバーター | | |
| | PHEV用モーター駆動システム | | |
| 製造設備 | 新エネ車動力電池専用設備の 設計・製造 | - | - |
| | 廃棄電池回収設備製造 | | |
| インフラ | 自動車充電ステーション、 電池交換ステーションの建設・経営 | | |

(出所) 中国国家發展和改革委員会

照会先

三井住友銀行（中国）有限公司 企業調査部

木村 拓雄

TEL: (86)(21)3860-9920

E-mail: takuo_kimura@cn.smbc.co.jp

房 磊

TEL: (86)(21)3860-9927

E-mail: lei_fang@cn.smbc.co.jp

崔 宜珊

TEL: (86)(21)3860-9928

E-mail: yishan_cui@cn.smbc.co.jp

企業調査部 体制

| | | 氏名 | 担当業務 |
|----|----|----------------------|--|
| 部長 | | 土屋 尚史 | 総括 |
| 1係 | | 今別府 勇介 | エレクトロニクス、鉄・非鉄 |
| | | 陸 蓓倩 (Lu Beiqian) | |
| 2係 | 係長 | 鄧 曉丹 (Deng Xiaodan) | 機械、造船、運輸、窯業、 マクロ経済（鄧） |
| | | 孔 辰侃 (Kong Chenkan) | |
| 3係 | 係長 | 木村 拓雄 | 自動車、石油化学、エネルギー、環境 |
| | | 房 磊 (Fang Lei) | |
| | | 崔 宜珊 (Cui Yishan) | |
| 4係 | 係長 | 柳 笛 (Liu Di) | 小売・流通、繊維アパレル、食品・外食、雑貨、 紙・パルプ、マクロ経済（柳） |
| | | 周 健怡 (Zhou Jianyi) | |
| | | 王 婧燁 (Wang jingye) | |
| 5係 | 係長 | 于 甦鳴 (Yu Suming) | 建設・不動産、金融、メディカル・ヘルスケア |
| | | 胡 文庠 (Hu Wenxiang) | |
| - | | 王 言中 (Wang Yanzhong) | リサーチアシスタント、翻訳 |