



2017年4月
三井住友銀行（中国）有限公司 企業調査部
木村 拓雄

■ 拡大を続ける中国新エネルギー車市場

中国政府は国策として新エネルギー車（電気自動車およびプラグインハイブリッド車、燃料電池車が対象。以下、新エネ車）市場の拡大に注力しています。2018年からは完成車メーカーに対して一定数量の新エネ車の生産を義務付ける中国版 ZEV (Zero Emission Vehicle) 規制の導入が検討されており、日系を含む外資系完成車メーカー各社が新エネ車の現地生産に向けて急速にかじを切っています。もともと、外資系完成車メーカーが中国で新エネ車を生産・販売するに当たっての課題は少なくなく、各社とも対応を迫られています。

中国新エネ車市場の動向

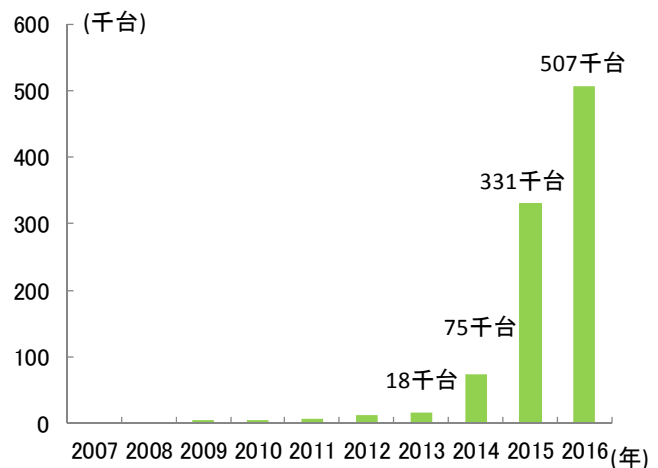
中国政府は自動車保有台数の急増につれて高まる原油の対外依存度抑制のほか、内燃機関の技術では外資系対比遅れをとっている地場系完成車メーカーの育成を企図し、国策として新エネ車市場の拡大に注力しています。2020年には新エネ車の年間販売台数を200万台、2030年には1,000万台へと引き上げていく計画を打ち出しています。

政府はこれまでも、地方当局に対して新エネ車の公用車および公共バスの購入を奨励しているほか、個人消費者に対しては購入補助金等の導入によりガソリン車とほぼ同価格での新エネ車購入を可能とし、需要促進を図っています。これらの政策効果により、2015年の新エネ車出荷台数は前年比4.4倍の33.1万台、2016年には50.7万台（バス等の商用車が

全体の3割程度、乗用車が7割程度）まで拡大しました。

さらに2018年からは完成車メーカーに対して一定数量の新エネ車の生産を義務付ける中国版 ZEV 規制の導入が検討されており、政策の後押しにより今後も中国が世界の新エネ車市場をけん引していくとみられます。

図表 中国新エネ車出荷台数推移



(出所) 中国自動車工業協会

中国版 ZEV 規制の概要

中国版 ZEV 規制では、中国国内の乗用車年間生産台数5万台以上の完成車メーカーが対象とされ、2020年には生産台数の2.4%~6%を新エネ車とすることが義務付けられる見通しです。未達の場合は、他社から「クレジット」と呼ばれる権利を購入するか、罰金の支払いが求められます。現在の生産台数に鑑みれば、中国新エネ車市場ですでに9割以上のシェアを占める地場系完成車メーカーはクレジ

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さ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。



ットの販売収入を得られる一方、外資系完成車メーカーはクレジットの購入、または罰金の支払いが必要になります。

このため、地場完成車メーカーが収益獲得に向けて新エネ車市場に従来以上に注力することはもちろん、外資系完成車メーカーも費用負担を抑制・回避するために、中国現地での新エネ車生産を本格化することが見込まれます。実際、足元では外資系メーカー各社が現地生産に向けかじを切る動きも増えています。

外資系完成車メーカーの課題

もともと、そもそも新エネ車事業は車載用リチウムイオンバッテリー(以下、バッテリー)のコストが高く、黒字を確保する量産を実現することは容易ではない。日系完成車メーカーが中国で新エネ車を生産・販売するに当たっては、①現状 5 割弱を官需が支える市場での安定的な販売台数の確保や、②中国での高品質なバッテリーの安定的な調達等の課題が指摘されます。

とくに、足元ではバッテリー関連政策が立て続けに打ち出されており、各社は対応を迫られています。

具体的には、中国政府が自国の産業保護の観点から、政府認定のバッテリーメーカー57社を選定し、認定メーカー製のバッテリーが搭載された新エネ車にのみ購入補助金を支給することを検討しています。現状、外資系バッテリーメーカーは政府認定を得られていないことから、実質的な外資系バッテリーメーカーの縮

め出し策となる可能性があります。さらに、足元では政府認定バッテリーメーカーの条件として各社に対して 8GWh(2014年時点の中国全体の生産能力に相当)の中国国内生産能力を求めることが検討されています。現時点でこの条件を満たすメーカーは中国系で1社のみであり、外資系バッテリーメーカーが選定されるためのハードルは一段と高くなる可能性があります。

このため、外資系完成車メーカーは既存の調達先である外資系バッテリーメーカーではなく、現状性能面で外資系との懸隔のある中国系からバッテリーの調達を新たに検討する必要がでてきています。

外資系完成車メーカーの今後の方向性

上記の課題を踏まえ、外資系完成車メーカー各社は、①新エネ車の量産実績を有する地場系新エネ車メーカーとの合併設立、②リースやカーシェアリング等の新エネ車関連ビジネスの展開、等により販売台数の確保を図るほか、③新エネ車の主要部品であるバッテリーの安定的な調達に向けたバッテリーメーカーとの合併設立、等の施策を模索していく可能性があります。

2018年からの導入が見込まれる中国版ZEV規制に向けて、かかる外資系完成車メーカーの取り組みは具体化していくとみられることから、各社の動向や関連サプライヤーへの影響が注目されます。

(木村)