

中国の新エネルギー車における政策形成と 発展動向

程 天 敏*

Government Policy Initiatives and the Development Trend of Chinese New Energy Vehicles

CHENG Tianmin

The automobile industry is of strategic importance to the world's economy. Electric vehicle (EV) market has been seen exponential growth in recent years. China's new energy vehicle industry is growing rapidly, and it is represented as the World's largest market for EV production and sales. One of the key driving forces behind the growth of the new energy vehicle market in China is the government support for the development of EVs and battery production. The Chinese government has implemented a number of policy initiatives, such as tax incentives, subsidies, and credit targets, to promote the adoption of EVs and accelerate the transition to a more sustainable energy system. This paper clarifies the current state of the new energy vehicle market and explore the government policies and development trends in China. The analyses suggest that the Chinese government will continue to promote sustainable energy policies and implement various supports to maintain its leadership in the field of EVs. This includes continuing to set and enforce zero-emissions vehicle credit targets, investing in eco-innovation technologies, and expanding charging infrastructure. Overall, the growth of the new energy vehicle market in China has been driven by a combination of government support, technological advancements, and changing consumer attitudes.

キーワード：中国, 新エネルギー車, 政策主導, 産業発展, 優遇策

Key Words : China, New Energy Vehicles, Policy Lead, Industrial Development, Favorable Treatment

* 中央大学政策文化総合研究所客員研究員

Visiting Research Fellow, The Institute of Policy and Cultural Studies, Chuo University

1. はじめに

現在、新エネルギー車は、地球温暖化対策をはじめとする世界的に抱えているエネルギー事情にもたらす変革の可能性を持つものとして、その導入と普及に弾みがついている¹⁾。新エネルギー車普及をめぐることは、世界各国が各々のロードマップを設定してきた。一例としては、北欧のノルウェーにおいて地球温暖化に影響する温室効果ガスを排出しない「ゼロエミッション車」の販売を目指して、2025年に全ての乗用車とバンの新車販売を電気自動車にする計画が打ち出された。日本でも、電気自動車とプラグインハイブリッド車の新車販売台数に占める比率を、2016年にそれぞれ0.37%と0.22%であったものから、2030年には2～3割に高める目標が掲げられている（経済産業省、2017）。

新エネルギー車は欧米や日本といった自動車先進国で端を発し、ある程度成長をみせてきた。例えば、日本メーカーの電気自動車では、2010年頃より日産自動車社の「リーフ」や三菱自動車社の「i-MiEV」が販売を牽引してきた。米国メーカーの電気自動車では、従来の乗用車に加え、2021年5月よりフォード社の電動ピックアップトラック「F-150 Lightning」が発表された。同車種の最も注目すべき点は、その価格についてガソリン版のモデルと同等にすることで、ほぼ全ての競合車種の電気自動車よりも低価格になっている。このように、市場により多くの選択肢が提供できるようになる。

しかしながら、各国が新エネルギー車の分野でしのぎを削って、競争はますます激しくなっている。2010年代以降、中国は新エネルギー車の発展を大きく推進してきた。新エネルギー車需要の拡大は現地メーカーだけでなく、ドイツ系のフォルクスワーゲン社や米国系のゼネラルモーターズ社など大手メーカーによる研究開発や生産を行う一方、すでにテスラ社による多額の投資を呼び込み、上海市の工場を設立した。現在、新エネルギー車市場の生産・販売で世界トップに躍り出た中国が、欧米や日本といった先進国をますます引き離している。直近のデータによれば、2022年の新車の生産・販売台数はそれぞれ2,702万1,000台と2,686万4,000台に達し、対前年比で3.4ポイントと2.1ポイント増になり、うち新エネルギー車の生産・販売台数はそれぞれ705万8,000台と688万7,000台で、対前年比で96.9ポイントと93.4ポイント増加し、市場シェア25.6%に達した（中国新聞網、2023）。中国の新車販売において新エネルギー車が牽引していることが明らかになった。

それには、多数の要因が中国の新エネルギー車普及に寄与する原動力となったが、比較的短い期間で世界最大の新エネルギー車市場を生み出したのは、政府が重要な役割を果たしている。そのなかで、注目されているのは新エネルギー車市場が政策主導により急速な

伸びを示したことである。よって、その現状や今後の動向についての分析が必要であると考えられる。本稿は、中国の新エネルギー車の政策形成に関する考察によって、新エネルギー車市場の現状を明らかにし、これまでの政府の政策と発展の動向を探求することを目的としている。

本稿の構成は以下の通りである。第2章では中国における新エネルギー車の推進背景について述べる。第3章では新エネルギー車における政府の優遇策や規制撤廃に関する取り組みを取り上げる。第4章では新エネルギー車の発展動向についての考察を行う。第5章では今後の展望を述べる。

2. 推進背景

2.1 積極的な取り組みの背景

中国における新エネルギー車への積極的な取り組みの背景には諸説あるが、下記の要因が挙げられる。

第1に、環境問題への対応である。ここ数十年、国内自動車利用の急増から排出される排気ガスによる大気汚染が懸念されてきた。政府はガソリンエンジンの低燃費化や新エネルギー車の普及を進めてきたが、環境保全への取り組みの一環として、新エネルギー車の普及を加速する必要があるとの認識に至った。

第2に、石油の対外依存度を軽減させることである。かつて、内燃機関搭載車が高いシェアを占めた中国の自動車市場は、力強い成長を続ける一方で、大気汚染物質の発生や液体燃料の原油供給体制など、環境問題のほか、国のエネルギー安全保障にまで影響を与えている。中国の原油消費量は、2000年の2.2億トンから、2010年に4億トンを超え、2020年に約7億トンとなった。ますます高まる石油需要により、原油対外依存度が急上昇している。中国能源報（2022b）は、2021年に中国の原油対外依存度は72.2%になったと報道した。この比率は50%の国際警戒ラインを大きく上回っていることがわかる。そのため、原油対外依存度を軽減させるための施策として、新エネルギー車の普及が喫緊の課題となっている。

第3に、生産の容易さである。周樹遠編（2015、16ページ）も、伝統的な内燃機関搭載車に比べ、「中国の新エネルギー車の研究開発と製造には先進国にない比較優位を持っている」と指摘した。確かに、従来のガソリンエンジンの乗用車分野では、中国が日本、ドイツ、米国といった自動車先進国の後塵を拝してきた。一方、電気自動車はガソリンを燃料とする自動車に比べて、生産するのが比較的容易であると言われ、中国メーカーは比較的早い段階で開発していた。

第4に、大きな国内市場を擁することである。周知のように、中国は世界で唯一無二の大きな国内市場であるため、市場規模からそれだけで優位性を備えている。巨大な自動車市場の形成に伴い、国内のエコカー産業の育成や自動車産業のグレードアップを図るため、新エネルギー車の分野で積極的な対策が行われているところである。

2.2 新エネルギー車の発展計画

新エネルギー車の発展において、中国は2000年代から新たな技術開発に積極的に取り組んでいた。2006年から、中央政府は第11次国民経済・社会発展5カ年長期計画における省エネ・新エネルギー自動車重大プロジェクトをスタートさせ、5カ年計画の間に、その総投資額が75億元（1元を20円に換算すると、約1,500億円）で、うち11.6億元が国から割り当てられ、国内自動車メーカーおよび部品供給業者、研究機構、大学など432の機関、計1万4,600人の技術研究者が参加し、電気自動車の産学研連携の開発イノベーション・システムを構築した（新華社、2012）。2010年時点で、科学技術部（2010）は、同プロジェクトを実施してから5年間で、国全体で電気自動車のコア技術に焦点を当てて技術を進め、計160の電気自動車新製品を発表し、デモンストレーションした電気自動車が延べ5,000台以上になり、一部の電気自動車の総合的なコストパフォーマンスが国際的な先進レベルに達するか、近づくことを実現し、15万台の電気自動車の車両本体と主要コンポーネントの生産能力を形成したことを公表した。

新エネルギー車の全面的な推進に先立ち、2010年10月に、國務院（内閣に相当）は「國務院關於加快培育和發展戰略性新興產業的決定（國務院における戰略的新興産業の育成と發展の加速に関する決定）」を公表し、戰略的新興産業として、省エネ・エコ産業、次世代情報技術産業、バイオ産業、ハイエンド装備製造産業、新エネルギー産業、新素材産業、新エネルギー自動車産業の計7つの産業を指定した（國務院、2010）。併せて、それらの産業を重点的に育成・發展させていくために、政府がそれに向けて少なくとも1,000億元（約2兆円）の投資を行うと発表した。また、2014年7月21日に、中央政府は「國務院弁公庁關於加快新能源汽車推廣應用的指導意見（國務院弁公庁における新エネルギー自動車普及の加速化に関する指導意見）」を発表し、新エネルギー車の普及加速を推進してきた（國務院、2014）。同指導意見では、純粋な電気駆動の方向性を明示し、戰略的に新エネルギー車の普及に重点を置いている。早速、普及策の一環として、國務院は2014年9月1日から2017年12月31日まで、新エネルギー車に対して車両購入税の徴収免除を決定した。一連の車両購入税の免除政策についてはあとで述べる。

中国にとっては新エネルギー車産業が後戻りできない国家の發展戰略となっている。2010年以降、新エネルギー車産業を推進するものとして、様々な政策が打ち出された。

表1 新エネルギー車に関連する発展計画の概要

公表時期	政策	目標	主たる内容
2012年 6月28日	「節能与新能源汽车産業発展規劃（2012～2020年）」（省エネ・新エネルギー自動車産業発展計画（2012～2020年））	1. 産業化の発展促進, 2. 燃費の改善, 3. 技術のレベルアップ, 4. 補完能力の強化, 5. 管理制度の整備.	任務: 1. 省エネや新エネルギー車の技術イノベーション・プロジェクトの実施, 2. 合理的な産業構造の構築, 3. 実用化とモデル事業の推進加速, 4. 充電インフラ整備の推進, 5. 駆動用バッテリーの回収利用の強化.
2020年 10月20日	「新能源汽车産業発展規劃（2021～2035年）」（新エネルギー自動車産業発展計画（2021～2035年））	「自動車強国」への転換.	目標達成に向けた取り組み: 1. 技術イノベーション能力の向上, 2. 新型産業エコシステムの構築, 3. 産業融合の発展促進, 4. インフラ整備体系の強化, 5. 対外開放・協力の深化.

出所: 国務院 (2012), 国務院 (2020) により筆者作成.

ここでは、新エネルギー車産業の質の高い発展を促すため、2回にわたって策定した計画をピックアップする（表1）。

まずは、2012年6月に「節能与新能源汽车産業発展規劃（2012～2020年）」を公表し、2012年から2020年に実施する省エネ・新エネルギー車産業発展計画を打ち出した（国務院、2012）。同発展計画において電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池車を包括する新エネルギー車の発展を国家の主たる戦略方針とし、国内の自動車産業の発展方向でもあるとの指針が提示された。計画では、産業の可能性を広げていく取り組みとして、電気自動車やプラグインハイブリッド車は累積生産・販売を2015年までに50万台に、2020年までに500万台超とすること、燃料電池車は2020年までに燃料電池車産業や水素エネルギー産業の振興を含めて、世界的レベルと同じ水準とすること、省エネ乗用車は燃費の改善について、平均燃費を2015年に100kmあたり5.9リットル以下、2020年に4.5リットル以下とすること、との具体的な数値目標が掲げられた。

この時期で公表した発展計画は、国家戦略と位置付けられる新エネルギー車の発展に向けて、電気自動車や燃料電池車の産業化を積極的に推し進めるほか、当面の活動方針について、技術に比較的成熟している低燃費エンジン車およびハイブリッド車を含む省エネ車の普及拡大を図ることである。すなわち、この時期の中国の自動車産業における当面の発展目標は、燃費性能の高い省エネ車の普及促進がメインとなっていた。

次に、2020年10月に「新能源汽车産業発展規劃（2021～2035年）」を公表し、2021年から2035年に実施する新エネルギー車産業発展計画を打ち出した（国務院、2020）。同

計画は新エネルギー車産業の発展を推進していくことに応じて、2035年までの長期ビジョンが策定された。1つは、新車の全販売台数に占める新エネルギー車の比率に関して、2025年に20%まで拡大させることである。もう1つは、2035年までに新車販売において電気自動車を主軸とすることに加え、公共用車両の全面的電動化、燃料電池車の商業化利用の実現や高度な自動運転車の規模化応用を図る。また、政策面において、新エネルギー車産業の質の高い・持続可能な発展を推し進め、自動車の「大国」から「強国」への転換を目指す、との目標が掲げられた。その目標達成に向けた取り組みの概要を次のようにまとめる。

第1に、技術イノベーション能力の向上である。主に「三縦三横（三つの縦・三つの横）」、すなわち3つの垂直と3つの水平に軸足を置いた研究開発のさらなる推進などが挙げられる。それは、①電気自動車、②プラグインハイブリッド車（レンジエクステンダー車を含む）、③燃料電池車を「三縦」として、完成車技術イノベーションチェーンを構築することと、①動力バッテリーとその管理システム、②駆動モーターと電力電子、③コネクテッド化とスマート化技術を「三横」として、コア部品技術供給システムを構築することである。第2に、新型産業エコシステムの構築である。主に、エコシステム主導型の企業成長の支援、基幹システムイノベーションの実用化の促進、スマート製造レベルの向上、品質・安全性の強化が挙げられる。第3に、産業融合の発展促進である。主に、新エネルギー車とエネルギー使用との融合の発展促進、新エネルギー車と交通との融合の発展促進、新エネルギー車と情報通信との融合の発展促進、標準整合とデータ共有の強化が挙げられる。第4に、インフラ整備体系の強化である。主に、充電・バッテリー交換ネットワーク構築の精力的推進、スマート道路ネットワーク施設建設の協調的推進、水素燃料供給システム構築の秩序よく推進が挙げられる。第5に、対外開放・協力の深化である。主に、開放と交流・協力の拡大、グローバルバリューチェーンとの融合の加速が挙げられる。

3. 優遇策と規制撤廃

3.1 車両購入税の免除

中国は新エネルギー車普及を推進するための政策の1つである車両購入税の免除に関する政策を相次いで発表した（表2）。ちなみに、現地の車両購入税について排気量に応じて徴収金額が変化するが、排気量が少ないほど安く、多いほど高くなり、多くの場合は車両価格の10%となる。

2014年7月に開催された国务院常务会议では、2014年9月1日から2017年12月31日

にかけて、国内での販売（輸入を含む）を認可された電気自動車、プラグインハイブリッド車（レンジエクステンダー車を含む）、燃料電池車に関する新エネルギー車を対象に、車両購入税の徴収を免除することが決定された。追って、2014年8月1日に財政部、国家税務総局、工業和信息化部は、「关于免征新能源汽车车辆购置税的公告（新エネルギー自動車の車両購入税の徴収免除に関する公告）」を公表し、免除対象となる新エネルギー車の条件を公表した（商務部、2014）。なお、新エネルギー車に関する使用済み動力バッテリーのリサイクル処理やアフターサービスなどにおける条件を満たさなければならないと規定された。免除の第1期リストにおいては、25メーカーの計113車種が対象となった。免税政策の実施は、新エネルギー車市場の成長を大きく後押ししている。

続いて、2017年12月26日に財政部、国家税務総局、工業和信息化部、科技部の4部門より国内での販売許可を取得した新エネルギー車について、2018年1月1日から2020年12月31日までの間、車両購入税を免除することが発表された（国家税務総局、2017）。それにより、2014年9月1日から2017年末まで実施した車両購入税の免除政策が3年間延長となった。対象となった車種は、公表された「免征車輛购置税的新能源汽車車型目錄（車両購入税の徴収を免除する新エネルギー車の車種目録）」において、2017年末までに同目録に記載済みの新エネルギー車の車両購入税は引き続き免除を受けられる。この車両購入税を免除する措置の継続は、新エネルギー車市場の発展を加速してきた。

追って、2020年4月16日、財政部、国家税務総局、工業和信息化部は、「关于新能源汽车免征車輛购置税有关政策的公告」を公表し、2021年1月1日から2022年12月31日までに新エネルギー車の購入に関して、車両購入税の徴収を免除すると発表した（中国政府網、2020）。さらに、2022年9月26日、財政部、国家税務総局、工業和信息化部における「关于延续新能源汽车免征車輛购置税政策的公告」の発表により、免税期間が1年間延長されることになった（財政部、2022）。すなわち、2023年1月1日から2023年12月

表2 車両購入税の免除について

	公表時期	実行時期	期間	機関
第1回	2014年8月1日	2014年9月1日～ 2017年12月31日	2年3カ月	財政部、税務総局、工業和信息化部
第2回	2017年12月26日	2018年1月1日～ 2020年12月31日	3年	財政部、国家税務総局、工業和信息化部、科技部
第3回	2020年4月16日	2021年1月1日～ 2022年12月31日	2年	財政部、税務総局、工業和信息化部
第4回	2022年9月26日	2023年1月1日～ 2023年12月31日	1年	財政部、税務総局、工業和信息化部

出所：商務部（2014）、国家税務総局（2017）、中国政府網（2020）、財政部（2022）により筆者作成。

31 日までに新エネルギー車の車両購入税の徴収が免除される。

以上、2022 年までに、4 回にわたって新エネルギー車の車両購入税を免除する優遇策が適用されていた。新エネルギー車、とりわけ電気自動車の価格は従来のガソリンエンジン乗用車と比較して若干高いため、政府からの優遇策がなければ販売しにくいことが予想される。一連の車両購入にかかわる免税政策が、中国を世界最大の新エネルギー車市場に押し上げる一因となっていた。

3.2 規制撤廃

2018 年 6 月に、中国の経済官庁である国家發展改革委員会と商務部共同による外資導入政策が改められ、うち自動車産業の外資規制廃止について、それまで外資が中国企業と合弁会社を設立して現地で自動車製造を営む場合、外資の所有比率が最大 50% までしか出資できないとした規制を特殊な装備がついた「専用車」と「新エネルギー車」については 2018 年撤廃することになった（中国政府網、2018）。併せて、2022 年までに自動車生産の外資規制を廃止することと、2022 年に自動車製造における外資系企業が中国企業と合弁会社を設立する際に、合弁相手を 2 社までに制限している規制を廃止することを発表した。

これにより、2018 年から新エネルギー車の完成車製造では、外資系企業の単独出資により進出することができた。早速、2018 年 7 月に、米国のテスラ社が 100% 出資で上海市に電気自動車の新工場を建設することで上海市政府と合意した。同社の上海工場は急ピッチで準備を進め、2020 年 1 月に入って本格出荷をスタートした。その後、新型コロナウイルスの影響があるものの、生産は好調である。2022 年 8 月に同社の上海工場を稼働してから 3 年に満たずに 100 万台を達成したほか、2022 年上半期に約 30 万台を生産し、うち 9 万 7,182 台を輸出し、対前年同期の 4 万 1,770 台の 2 倍以上の輸出を達成した（経済参考報、2022）。

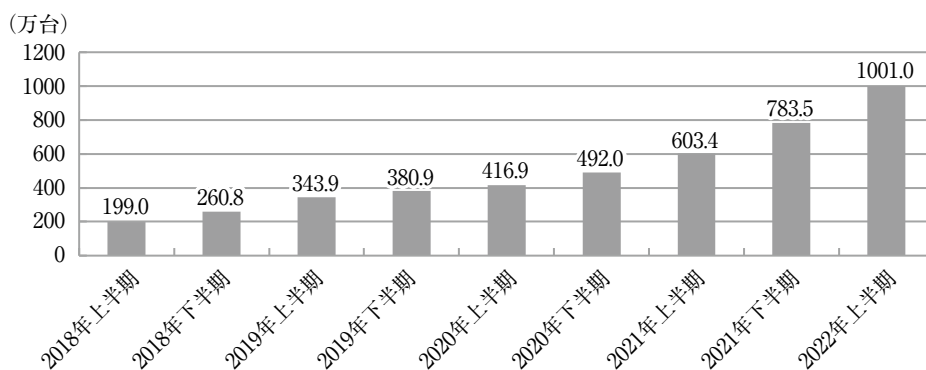
ちなみに、中国能源報（2022a）は、1994 年に自動車市場を保護する施策として打ち出した「汽車工業産業政策」には外資の持株比率 50% を超えてはいけないという産業政策のレッドラインを、2022 年 1 月 1 日から完全に撤廃することを示唆していると報道した。要するに、過去約 30 年間に実施してきた自動車産業の外資系企業に対する出資制限をなくし、これ以降外資が自動車製造での単独出資ができるようになり、経営で主導権を握れるようになる。

4. 市場動向

4.1 累計保有台数の増加

2022年7月に、公安部交通管理局（2022）は中国の新エネルギー車保有台数について、2022年上半期時点で、新エネルギー車は1,001万台に達し、自動車全体の3.23%を占め、うち電気自動車は810万4,000台で、新エネルギー車全体の80.93%を占めるというデータを公表した。図1にみられるように、新エネルギー車の保有台数が2018年からわずか4年で200万台から1,000万台を突破するまでに急成長した。これは、新エネルギー車に関連する政策が機能して、1,000万の大台に乗る段階へ進む時期が到来したともいえる。当然、中国は世界一の新エネルギー車大国であるといっても過言ではない。

前述の國務院（2020）は新エネルギー車の発展計画においても、2035年までに電気自動車国内の新車販売の主役になるとの目標を設けた。なお、地方政府にも新エネルギー車の産業発展の加速を目指すことに対して相次いで政策が打ち出された。上海市政府は、2022年10月に新エネルギー車の発展をより一層促進するものとして、2025年までに個人が購入する新車に占める電気自動車の割合を5割超え、公共交通バス、タクシーに関する新エネルギー車の比率を80%超えるとの目標を掲げた（新京報、2022）。参考までに、中国汽车工程学会編（2020、123ページ）は、「2035年に中国の新エネルギー車の保有台数が1.2～1.3億台に達する」と予測した。上記の2022年上半期時点で、中国における新エネルギー車の保有台数が自動車全体の4%未満であることから、電気自動車への需要が高まり、生産が加速するなど、これからも大きく成長することが予想される。



出所：公安部交通管理局（2022）。

図1 2018～2022年中国の新エネルギー車の保有台数

4.2 販売台数増加の見込み

中国において新型コロナウイルス感染症が経済に大きなダメージを与えているものの、新エネルギー車の需要は依然として底堅い。さらに、原油価格の上昇が、新エネルギー車の市販の追い風となった。2022年4月に中国自動車工業協会の公表データによれば、2022年1～3月には、中国の新エネルギー車の生産・販売がそれぞれ129万3,000台と125万7,000台に上り、対前年同期比でいずれも1.4倍増となり、市場シェアが19.3%に達した（中国汽车工業協会、2022a）。一連のデータから、中国の新エネルギー車市場では、2022年四半期での生産・販売がともに120万台を突破し、急成長を維持したと同時に、確実に市場シェアを獲得しつつあることが窺える。また、中国工信部（工業情報省）のデータによると、2022年1月から7月にかけて、中国の新エネルギー車の生産・販売台数はそれぞれ327万9,000台と319万4,000台となり、累計普及台数は2012年末の2万台から1,227万台に達し、生産と販売がともに7年連続で世界1位となった（毎日経済新聞、2022）。

続いては、自動車メーカーの販売実績をみておこう。表3は2022年1月から6月にかけて、中国メーカーの新エネルギー車の販売台数におけるトップ10を示す。2022年上半期の実績をみると、比亞迪社は56万8,376台で突出して1位であった。2位は上汽GM五菱社で、21万6,170台となったが、テスラ（中国）社は3位で、19万8,209台となった。ちなみに、上位10社のうち、合弁企業の上海GM五菱社や外資系のテスラ（中国）社以外、いずれも中国系メーカーである。中国の乗用車市場に関して、ガソリンエンジンの乗用車は外資系メーカーが比較的強いのに対して、新エネルギー車は外資系のテスラ

表3 中国の新エネルギー車におけるトップ10の販売台数（2022年1～6月）

順位	メーカー	販売台数 (台)	同期比 (%)	新エネルギー車の全販売台数に 占めた比率 (%)
1	比亞迪	568,376	341.1	27.1
2	上海 GM 五菱	216,170	24.4	10.3
3	テスラ（中国）	198,209	50.4	9.5
4	奇瑞新能源	93,312	206.4	4.5
5	广汽埃安	83,157	94.1	4.0
6	小鹏汽車	68,824	129.4	3.3
7	長安汽車	62,741	96.4	3.0
8	理想	60,824	99.3	2.9
9	長城汽車	60,803	14.2	2.9
10	合衆汽車	58,889	245.9	2.8

出所：乗聯会（2022）により、中国の自動車業界のデータを提供されたWAYS社の「WAYS 監測零售量」に基づき、筆者作成。

（中国）社を除き、中国系メーカーの独壇場であると言える。とりわけ比亞迪社が飛躍的發展を遂げ、2022年上半期で新エネルギー車市場の27.1%を占めた。このほか、上海GM五菱社とテスラ（中国）社が新エネルギー車市場のそれぞれ約1割を占めた。比亞迪社、上海GM五菱社とテスラ（中国）社を合わせて、新エネルギー車市場の約半分を占めたことが明らかになった。

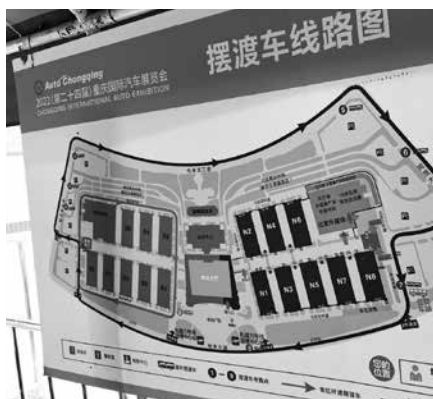
他方、ここ数年中国の新興電気自動車メーカーが米国で次々に上場を果たしている。トップ10入りしたメーカーにおいても、2020年7月には理想汽車社がナスダックに、2020年8月には小鹏汽車社がニューヨークにそれぞれ新規株式公開を行った。新興電気自動車メーカーは多くの資金を必要としており、海外への上場により資金を確保し、研究開発や事業発展に寄与することが可能となる。

4.3 相次ぐ新車の発表

近年、中国メーカーの完成車はデザインも斬新で、欧米や日本のメーカーに迫るレベルに達しつつあり、もしくはそれ以上のものを市販している。中国メーカーは、従来欧米や日本といったメーカーと合併企業を創設することにより、ある程度生産などのノウハウを吸収してきたが、デザイン面においても欧州のデザイナーを積極的に採用することにより、外装や内装に極めて前衛的なモデルを生み出したものもある。例えば、比亞迪社の新エネルギー車種である「漢」シリーズは2021年4月にドイツで開催された国際的に知名度の高い「iFデザインアワード」を受賞し、中国車ブランドとして初の受賞となった（経済日報、2021）。中国メーカーはデザイン面でも世界的な評価を受けていることが窺える。

新エネルギー車、とりわけ電気自動車において、消費者は価格のほか、航続可能距離やスマート化機能などに対して比較的敏感であり、そこで、中国メーカーはグローバル市場において比較的長い航続距離、そして高速充電といった性能を備え、多様なボディタイプの車種を展開してきた。例えば、2022年6月25日～7月3日に開催された重慶モーターショーでは、特に新エネルギー車が注目を集めている（図2）。その新エネルギー車の専用展示ホールが2万㎡であり、40を超えたブランドの300種類に上る新エネルギー車の車種が展示された（重慶国際汽車展覧会HP、2022）。

一例を挙げると、2022重慶モーターショーで展示された電気自動車である「阿維塔（日本語名アバター）」は、その後量産体制に入り、すでに2022年12月に購入者に引き渡された（図3、図4）。同車種は内陸地域の重慶市に本拠地を置く長安汽車社による主導で、通信大手である華為技術（ファーウェイ）社や電気自動車車載バッテリーの大手である寧徳時代社との連携を通じて、スマート化関連のネクステッドカーの共同開発を展開した²⁾。長安汽車社は生産ラインを提供し、ファーウェイ社は自動運転などの技術を提供し、寧徳



出所：筆者撮影

図 2 2022 年重慶モーターショーの案内図



出所：筆者撮影

図 3 2022 年重慶モーターショーで初公開の「阿維塔」の外観（前方）



出所：筆者撮影

図 4 2022 年重慶モーターショーで初公開の「阿維塔」の外観（後方）

時代社はバッテリー技術を提供している。このように、中国の自動車メーカーでは、電子機器やバッテリーといった関連企業との提携により、次々と新車を開発し、新たな局面に進んだことを意味している。

4.4 独自ブランド影響力の高まり

米国消費者調査会社 JD パワーが 2022 年 5 月に発表した「2022 中国新車購買意向研究」には、2022 年 3 月までに 1 万 1,340 名の自動車を購入したいと考える消費者を対象とした、70 のブランド車をカバーする調査報告がある。それによると、「自主新勢力品牌（中国の独自ブランド車の新興勢力）」を点数化した影響力が 52 ポイント上昇し、「伝統自主

品牌（中国の従来の独自ブランド車）」の38ポイント上昇と「国際品牌（海外ブランド車）」の24ポイント上昇をリードし、上昇幅が最も大きかったことと、潜在的顧客の53%が中国の独自ブランド車を購入する意向で、とりわけ中国の独自ブランド車の新興勢力への購入意向率の増加率が67ポイントと高い結果が示された（美通社，2022）。この結果でも中国勢のブランド影響力が拡大し、とりわけ消費者が新興勢力ブランド車への強い購買意向を持っていることが明らかになった。

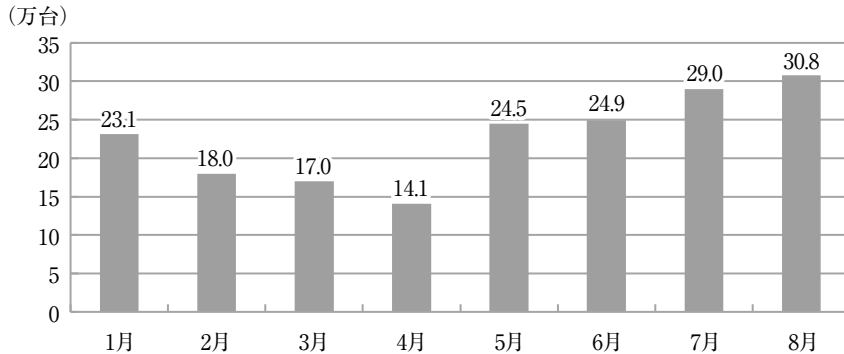
さらに、新エネルギー車の生産・販売が活況を呈している。2022年春に入ってから、比亞迪社や哪吒社など複数の企業が相次いで新エネルギー車の販売価格を改定した。メーカーによって調整幅に違いはあるが、数千元から1万元の間で値上げに踏み切った企業が多くみられた。筆者が2022重慶モーターショーの比亞迪社の展示ホールを訪ねると、関係者から「たくさん予約が入っており、今年3月から値上げし、調整幅が3,000～6,000元となったが、車種により注文から引き渡しまで数カ月かかる」と伝えられた。

このように、中国の自主ブランドの新エネルギー車は、国内市場で着実に地歩を固めている。なお、比亞迪社や長城汽車社といった中国の自動車メーカーは海外でも新エネルギー車の推進・拡大の取り組みを相次いで強化し、目を見張るような成果を上げている。

4.5 輸出市場の地殻変動

中国の自動車（乗用車と商用車を含む）輸出は2012年にはじめて100万台を超えてから、数年間100万台前後で推移していたのが、2021年に一気に200万台を突破したことが明らかになった。2021年に外資系企業の現地子会社を含む中国メーカーが輸出した自動車は201万5,000台に達したが、うち新エネルギー車の輸出は31万台に上り、対前年比で約3倍増となった（中国産業経済信息网，2022a）。新エネルギー車が輸出急増を牽引したことがわかる。特筆すべきは、2021年に中国の新エネルギー車の輸出に、米国のテスラ社の上海工場で生産した電気自動車が16万台以上であったことである（中国新聞網，2022a）。新エネルギー車の輸出全体の半分超が同社のものであることが示された。ちなみに、海関総署（税関）の統計データによると、2021年に中国の完成車輸出先の上位10カ国はチリ、サウジアラビア、ロシア、ベルギー、オーストラリア、メキシコ、エジプト、バングラデシュ、イギリス、フィリピンである（中国新聞網，2022b）。従来のエンジン車の分野において、中国の完成車の輸出先は発展途上国にほぼ限られていたが、現在新エネルギー車の輸出先は欧州まで広がっている。欧州が中国の新エネルギー車の輸出の大きな市場となったことは、中国の自動車メーカーの国際競争力の高さを示している。

図5に示したように、中国自動車工業協会のまとめたデータによると、2022年1月から8月にかけて、中国の自動車全体の輸出は180万台以上に達し、対前年同期比52.8



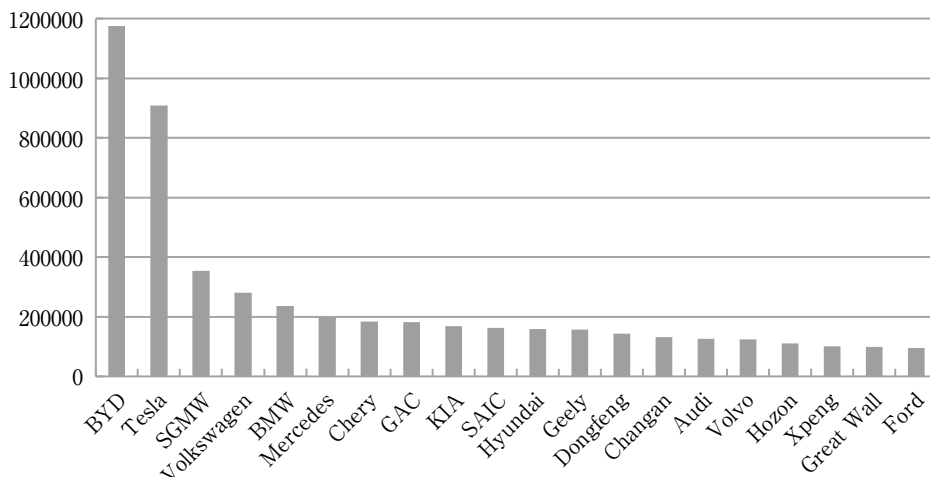
出所：中国汽車工業協会（2022b-e）により筆者作成³⁾

図5 2022年1～8月における中国の車輸出量

ポイント増となったが、そのうち、新エネルギー車の輸出は34万台に達し、対前年同期比97.4ポイント増とさらに爆発的な伸びを示した。また、2022年8月に、自動車全体の輸出は30万8,000台に達し、月間で史上初30万台を突破したが、新エネルギー車の輸出は8万3,000台に達し、対前年同期比82.3ポイント増と急速な伸びを達成した（中国汽車工業協会、2022e）。付け加えると、中国汽車工業協会によれば、2022年に中国の自動車輸出台数は前年同期比54.4%増の311万1,000台で、うち新エネルギー車の輸出台数は前年同期比1.2倍の67万9,000台だった（中国政府網、2023）。輸出台数がすでに300万台の大台に達し、中国メーカーによるグローバル展開が急拡大していると言える。

4.6 飛躍的な成長を続けるEVメーカー

図6に示したように、米国クリーンテクノロジーニュースと評論を専門とするHPであるClean Technica（2022）によれば、2022年1～9月における世界の電気自動車の販売台数について、メーカー別ランキング1位は比亞迪社（BYD）で、販売台数は117万5,667台に上り、唯一100万の大台を達成した。上位20にランク入りした中国メーカーは、比亞迪社のほか、上汽GM五菱汽車（SGMW）35万4,594台、奇瑞汽車（Chery）18万4,388台、広州汽車集団（GAC）18万2,662台、上海汽車集団（SAIC）16万2,928台、吉利汽車（Geely）15万6,374台、東風汽車（Dongfeng）14万4,132台、長安汽車（Changan）13万2,823台、哪吒汽車（Hozon）11万263台、小鹏汽車（Xpeng）10万479台、長城汽車（Great Wall）9万8,599台の11社だった。また、ドイツからはフォルクスワーゲン（Volkswagen）28万1,015台、BMW 23万6,591台、メルセデス・ベンツ（Mercedes）19万7,813台、アウディ（Audi）12万6,037台の4社が、ほかの欧州メーカーからはボルボ（Volvo）12万3,752台、の1社がランク入りした。さらに、米国から



出所：Clean Technica（2022）の公表データにより筆者作成

図6 2022年1～9月世界の電気自動車販売台数トップ20

はテスラ（Tesla）90万9,042台とフォード（Ford）9万6,089台、韓国からは起亜（KIA）16万9,301台と現代自動車（Hyundai）15万9,497台がランク入りした。ちなみに、日本からランク入りしたメーカーはなかった。数年前、日本では電気自動車の購入意向についてそれほど強くないことが示されていた。参考までに、2019年6月に日本の新車購入者かつ主運転者に対する調査では、電気自動車の購入検討意向については、「積極的に購入を検討する」と「購入を検討する」を合わせて約12%にとどまったとの結果が公表された（株式会社インテージ、2019）。その時点では、電気自動車への購入意欲が比較的低かったことが窺える。全体として、中国メーカーが20社のうち半数以上を占めていることから、世界の電気自動車市場における中国勢の台頭で存在感を増幅させていることがわかる。

ここで、重点的に取り上げたいのは比亞迪社の急成長である。同社はバッテリーメーカーとして創業した背景があるため、電気自動車のコアとなる独自技術で開発・製造を行い、ここ数年中国で新エネルギー車販売台数首位をキープしている。完成車のほか、電気自動車向け車載バッテリーの分野でも強い競争力を持っている。2021年に車載バッテリー世界シェアでは、寧徳時代社、LG社、パナソニック社に次いで4位となった。そして、2022年1～6月に世界の車載バッテリー市場のメーカー別シェアで、比亞迪社は12%を占め、3位に入った（日本経済新聞、2022）。

同社の新エネルギー車種では国内市場において歴代王朝「秦」、「唐」、「宋」と名付けたシリーズが比較的人気である。ここ数年、積極的に海外事業が拡大されてきた。2022年7

月に、同社は日本の乗用車市場へ参入し、2023年1月から順次電気自動車を販売開始すると発表した。すでに世界数十の国や地域に自動車事業を展開し、海外での新エネルギー乗用車の生産拠点の整備も着実に進んでいる。日本のマスメディア報道では、同社日本法人社長が2022年7月にインタビューを受けた際に、2025年までに日本にディーラー100店の販売体制の構築を目指すと話していた。他方、財経網（2022）は、2022年9月に比亞迪社の全額出資による最初の海外乗用車工場は、タイで設立され、年間15万台の生産能力を持つ、その販売網がASEAN諸国などをカバーするとの記事を掲載した。また、中国産業経済信息网（2022b）は、2022年10月にドイツの大手レンタカー会社Sixtが比亞迪社から2028年までに電気自動車10万台を注文する計画のほか、その第1陣となる電気自動車数千台が2022年冬季にドイツ、フランス、イギリス、オランダでレンタカーとして投入される予定との記事を掲載した。さらに、同記事は、第1陣となるものに比亞迪社の「Atto 3」車種となり、両社間の10万台の具体的な購入金額は明らかにしていないが、同車種の欧州市場での3万8,000ユーロの販売価格に基づき、購入総額3億ユーロ以上になると試算した。ちなみに、欧州のレンタカー会社が比亞迪社から電気自動車を調達するのは初めてとなる。このほか、2022年9月22日に、比亞迪社は自社のウェブサイト「www.byd.com」から「www.bydglobal.com」に変更し、「global（グローバル）」を追加し、海外市場でのさらなる事業成長を目指すことが裏付けられた。

このように、電気自動車をきっかけに海外市場に積極的に乗り出している比亞迪社は発展途上国だけでなく、日本や欧米市場にチャレンジし、最前線で事業展開している。

5. おわりに

以上、本稿では中国の新エネルギー車産業の政策と発展に焦点を当てて考察した。とりわけ2010年代以降抜本的な政策に転換して以降、功を奏したことが窺える。わずか数年間で国内外の新エネルギー車、とりわけ電気自動車分野での生産能力と販売台数が急激に伸び、比亞迪社といった国内の有力メーカーが次々に急成長してきた。本稿の考察から、中国の新エネルギー政策が成果を上げた要因として以下の3点が挙げできる。

第1に、発展計画が策定された。2012年と2020年にそれぞれ打ち出した「節能与新能源汽车産業発展規劃（2012～2020年）」と「新能源汽车産業発展規劃（2021～2035年）」において、新エネルギー車の発展を国家の主たる戦略方針とし、その産業の発展や育成に重要な役割を果たしている。

第2に、外資規制が撤廃された。2018年6月に、国家発展改革委員会と商務部共同による外資導入政策が改められたことで、自動車産業の外資規制に変化が起き、2018年か

ら新エネルギー車の完成車生産では外資系企業の単独出資が認められ、国内外の企業招致が産業や企業の競争力の向上に寄与したと考えられる。

第3に、新エネルギー車の車両購入税が免除される。2014年、2017年、2020年、2022年の4回にわたり免除政策を打ち出す経緯があった。こういった連続した力強い政策推進が新エネルギー車産業を大きく発展させてきた。

最後に、中国において、新エネルギー車の市場が政策主導から市場主導に転換するという新たな局面を迎えている。政策により新エネルギー市場を大きく前進させてきたが、新エネルギー車事業を展開する自動車メーカーはその数にして数百社におよぶとも言われている。そのため、2021年9月に中国工信部の責任者は新エネルギー車メーカーが多過ぎると指摘したうえ、吸収合併の必要性および産業集中度の向上を強調した（中国汽車報、2021）。競争がますます激しくなる中国の新エネルギー車市場は、これから一部のメーカーの淘汰が進んでいくことも推察される。しかしながら、中国政府が新エネルギー車の産業と市場を推進していくという姿勢と政策展開はこれからも継続されると予想される。そして、これからも、世界の新エネルギー車における電気自動車の分野を先進的な技術で牽引し続けるべく、様々な支援策を実施していくと考えられる。

付記 本稿は中国西南政法大学西部陸海新通道研究院の助成を受けている。

注

- 1) 新エネルギー車は主に電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド車（PHV、レンジエクステンダー車を含む）、燃料電池車（FCV）を指す。
- 2) コネクテッドカーとは、AI（人工知能）やIT（情報技術）を用いて常にインターネットに接続し、情報通信端末としての機能を搭載している自動車である。
- 3) 2022年1～5月は中国汽車工業協会（2022b）、2022年6月は中国汽車工業協会（2022c）、2022年7月は中国汽車工業協会（2022d）、2022年8月は中国汽車工業協会（2022e）のデータに基づいている。

参考資料・文献

- Clean Technica (2022) World Plugin Vehicle Sales-Top Brands. (January–September 2022) 2022-10-31. <https://cleantechnica.com/2022/10/31/100-electric-vehicles-13-of-new-vehicle-sales-globally/> (15 FEB. 2023)
- 重慶国際汽車展覧会 HP (2022) 「6月在重慶豪爽相遇！2022重慶車展今日盛大開幕」2022年7月1日. <https://autochongqing.com/news/364.html> (2023年2月15日確認)
- 乗聯会 (2022) 「2022年6月新エネルギー車月報」2022年8月9日. <http://www.cpcauto.com/newslist.php?types=bgzl&id=1111> (2023年2月15日確認)
- 株式会社インテージ (2019) 「日本のEV導入における課題とは？—EV先進国中国の事例と日本の生活者意識から考える—」2019年12月12日. <https://gallery.intage.co.jp/ev2019/> (2023年2月)

- 月 15 日確認)
- 科学技術部 (2010) 「863 計劃節能与新能源汽車重大項目」科学技術部 2010 年 3 月 3 日. https://www.most.gov.cn/ztlz/lhzt/lhzt2010/tpxwllhzt2010/201003/t20100302_76062.html (2023 年 2 月 15 日確認)
- 經濟參考報 (2022) 「从 “1” 到 “100 万” 用時不到 3 年 特斯拉上海超級工廠產能業績亮眼」2022 年 8 月 16 日.
- 經濟產業省 (2017) 「電気自動車 (EV) は次世代のエネルギー構造を変える?!」經濟產業省エネルギー庁 2017 年 10 月 12 日. <https://www.enecho.meti.go.jp/about/special/tokushu/ondankashoene/ev.html> (2023 年 2 月 15 日確認)
- 經濟日報 (2021) 「大放異彩! 比亞迪漢全新配色展車驚艷上海車展」中国經濟網 2021 年 4 月 22 日. http://auto.ce.cn/auto/gundong/202104/22/t20210422_36498231.shtml (2023 年 2 月 15 日確認)
- 公安部交通管理局 (2022) 「全国新能源汽車保有量已突破 1000 万輛」公安部 2022 年 7 月 6 日. <https://www.mps.gov.cn/n2254314/n6409334/c8577234/content.html> (2023 年 2 月 15 日確認)
- 国家稅務總局 (2017) 「財政部 稅務總局 工業和信息化部 科技部 关于免征新能源汽車車輛購置稅的公告」2017 年 12 月 26 日. <http://www.chinatax.gov.cn/n810341/n810755/c2985330/content.html> (2023 年 2 月 15 日確認)
- 國務院 (2010) 「國務院关于加快培育和發展戰略性新興產業的決定」中国政府網 2010 年 10 月 10 日. http://www.gov.cn/gongbao/content/2010/content_1730695.htm (2023 年 2 月 15 日確認)
- 國務院 (2012) 「節能与新能源汽車產業發展規劃 (2012 ~ 2020 年)」国家能源局 2012 年 6 月 28 日. http://www.nea.gov.cn/2012-07/10/c_131705726.htm (2023 年 2 月 15 日確認)
- 國務院 (2014) 「國務院弁公庁关于加快新能源汽車推广应用的指導意見」中国政府網 2014 年 7 月 21 日. http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm (2023 年 2 月 15 日確認)
- 國務院 (2020) 「新能源汽車產業發展規劃 (2021 ~ 2035 年)」工業和信息化部 2020 年 10 月 20 日. https://www.miit.gov.cn/jgsj/ghs/zlygh/art/2022/art_158cc63ebe76470cbff2458c4328ea22.html (2023 年 2 月 15 日確認)
- 每日經濟新聞 (2022) 「新能源汽車賽道上演 “中国速度”: 連續七年全球產銷第一, 核心技術不斷突破」每經網 2022 年 9 月 28 日. <http://www.nbd.com.cn/articles/2022-09-26/2479600.html> (2023 年 2 月 15 日確認)
- 美通社 (2022) 「J. D. Power: 自主新勢力品牌影響力增幅超越傳統自主品牌与國際品牌」J. D. Power 中国 2022 年 5 月 19 日. <https://www.prnasia.com/story/361948-1.shtml> (2023 年 2 月 15 日確認)
- 日本經濟新聞 (2022) 「22 年 1 ~ 6 月世界 EV 向け車載電池市場, 中国企業 6 社がシェア過半」2022 年 8 月 7 日.
- 商務部 (2014) 「关于免征新能源汽車車輛購置稅的公告 中華人民共和國財政部 国家稅務總局 工業和信息化部公告 2014 年第 53 号」2014 年 8 月 1 日. <http://tjtb.mofcom.gov.cn/article/e/201408/2014080069045.shtml> (2023 年 2 月 15 日確認)
- 新華社 (2012) 「“十一五” 863 計劃節能与新能源汽車項目通過驗收」中国政府網 2012 年 9 月 14 日. http://www.gov.cn/jrzq/2012-09/14/content_2224960.htm (2023 年 2 月 15 日確認)
- 新京報 (2022) 「上海: 2025 年個人新增購置車輛中純電動占比超 50%」2022 年 10 月 13 日.
- 周樹遠編 (2015) 「新能源汽車產業現狀与發展前景」廣州: 廣東經濟出版社.
- 中国汽車工業協會 (2022a) 「2022 年 3 月新能源汽車產銷情況簡析」2022 年 4 月 19 日. http://www.caam.org.cn/chn/4/cate_30/con_5235704.html (2023 年 2 月 15 日確認)
- 中国汽車工業協會 (2022b) 「2022 年 5 月汽車工業經濟運行情況」2022 年 6 月 10 日. http://www.caam.org.cn/chn/4/cate_30/con_5235704.html

- org.cn/chn/4/cate_34/con_5235865.html（2023年2月15日確認）
- 中国汽車工業協會（2022c）「中国汽車工業産銷快訊」2022年第7期。
- 中国汽車工業協會（2022d）「2022年7月汽車工業産銷情況簡述」2022年8月11日。http://www.caam.org.cn/chn/4/cate_34/con_5236128.html（2023年2月15日確認）
- 中国汽車工業協會（2022e）「2022年8月汽車工業産銷情況簡述」2022年9月9日。http://www.caam.org.cn/chn/4/cate_34/con_5236248.html（2023年2月15日確認）
- 中国汽車工程学会編（2020）「新能源汽車与可再生能源融合發展路線図」北京：中国科学技術出版社。
- 中国汽車報（2021）「新能源汽車拉響兼併重組預警」中国能源網2021年9月28日。http://www.cnenergynews.cn/peixun/2021/09/28/detail_20210928107614.html（2023年2月15日確認）
- 中国能源報（2022a）「汽車行業外資股比限制全面放開 國産新能源車競爭底氣足」中国能源網2022年1月19日。http://www.cnenergynews.cn/guonei/2022/01/19/detail_20220119116140.html（2023年2月15日確認）
- 中国能源報（2022b）「加快構建反映亞洲市場供需的油氣價格体系」中国能源網2022年6月16日。http://www.cnenergynews.cn/guonei/2022/06/16/detail_20220616124628.html（2023年2月15日確認）
- 中国産業經濟信息網（2022a）「2021年中国汽車出口首次超過200萬輛 新能源汽車出口表現突出」2022年1月27日。http://www.cinic.org.cn/xw/tjsj/1232885.html（2023年2月15日確認）
- 中国産業經濟信息網（2022b）「攻入德國：歐洲最大租車公司Sixt宣布訂購10万台比亞迪」2022年10月11日。http://www.cinic.org.cn/zgzz/yx/1364513.html?from=singlemessage（2023年2月15日確認）
- 中国政府網（2018）「外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2018年版）」国家發展改革委員會・商務部2018年6月28日。http://www.gov.cn/gongbao/content/2018/content_5317104.htm（2023年2月15日確認）
- 中国政府網（2020）「關於新能源汽車免稅車輛購置稅有關政策的公告」財政部・国家稅務總局・工業和信息化部2020年4月16日。http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-04/22/content_5505188.htm（2023年2月15日確認）
- 中国政府網（2023）「我國2022年汽車出口突破300萬輛，産銷連續14年穩居全球第一——乘勢而上，汽車産業馬力足」人民日報2023年1月17日。http://www.gov.cn/xinwen/2023-01/17/content_5737416.htm（2023年2月15日確認）
- 中国新聞網（2022a）「特斯拉公布2021産銷數摺 上海超級工廠漸成“中流砥柱”」2022年1月12日。http://www.chinanews.com.cn/auto/2022/01-12/9650247.shtml（2023年2月15日確認）
- 中国新聞網（2022b）「2021年中国整車出口量前十位国家排名發布 大多數国家呈明顯增長」2022年2月16日。http://www.chinanews.com.cn/cj/2022/02-16/9678365.shtml（2023年2月15日確認）
- 中国新聞網（2023）「2022年中国汽車産銷同比增長3.4%和2.1%」2023年1月12日。https://www.chinanews.com.cn/cj/2023/01-12/9933717.shtml（2023年2月15日確認）
- 財經網（2022）「比亞迪全資投建的首個海外乘用車工廠在泰國落地 年産能15萬輛」2022年9月8日。http://auto.caijing.com.cn/2022/0908/4888435.shtml（2023年2月15日確認）
- 財政部（2022）「關於延續新能源汽車免稅車輛購置稅政策的公告」財政部・稅務總局・工業和信息化部2022年9月26日。http://szs.mof.gov.cn/zhengcefabu/202209/t20220926_3842633.htm（2023年2月15日確認）