

中国のEV市場

株式会社クララオンライン
コンサルティングチーム

<要約と結論>

2018年の中国の新車販売台数は約2,200万台で、このうちおよそ105万台が新エネルギー車だった。前年に比べて80%を超える大幅な伸びで、初めて100万台を突破した。電気自動車(EV)はおよそ79万台で、メーカー別では北汽新能源のモデルが好調な売れ行きを見せている。EV用充電ステーションも徐々に増え、充電器は全国に100万基以上ある。

EV市場は中国の新興メーカーが台頭しており、すでに上場を果たしたスタートアップもある。政府は2020年までにEVを含む新エネルギー車産業の成長計画を発表しており、すでにタクシーの100%EV化を済ませた都市も出てきた。タクシーやバス等の公共交通機関に対するEV移行支援は手厚いが、マイカーのEV補助金政策は見直されており、先行きは定まらない状況となっている。

1. 中国の自動車市場

中国の自動車メーカー139社が加盟する乗用車市場情報联席会のまとめによれば、2018年の中国の新車販売台数は2235万562台に上り、前年に比べて5.8%減少した。

新車販売台数はこれまで28年連続で伸びていたが、初めて前年割れした。原因は様々な指摘されているが、国内経済の減速で消費者の購入意欲が衰えていること、新車購入の補助金など優遇政策がなくなったこと、市場が飽和状態に近づいていること、中古車市場が拡大していること等が挙げられる。

ジャンル別にみた販売台数は、セダンが1117万3044台、ミニバンが166万4356台、SUVが951万3162台となっている。

メーカー別の販売台数は、上汽大衆が最も多い201万9430台で、全体の9.0%を占めた。2位は一汽大衆の199万1788台、



中国ではSUV車が人気。国産メーカーなら4万元(約63万円)ぐらいからある。

3位は上汽通用の174万9496台だった。販売台数上位15社が市場の72.6%を占めている。

2018年中国の自動車販売台数

順位	メーカー名	販売台数(台)
1	上汽大衆	2,019,430
2	一汽大衆	1,991,788
3	上汽通用	1,749,496
4	吉利汽車	1,473,305
5	上汽通用五菱	1,316,186
6	東風日産	1,300,042
7	長城汽車	881,539
8	長安汽車	826,432
9	北京現代	746,090
10	広汽本田	735,410

出典：乗用車市場情報聯席会

2. 好調な新エネルギー車

落ち込み始めた自動車市場で、依然として好調なのが新エネルギー車(NEV)だ。2018年の新車販売台数のうち、新エネルギー車は105.3万台で、前年に比べ82%の大幅な伸びを見せた。このうち電気自動車(EV)が前年同期比68.4%増の78.8万台、プラグインハイブリッド車(PHV)が同139.6%増の26.5万台だった。



上：北汽新能源 EU シリーズ。価格は13.29万元(約210万円)から。下：一番安い EC シリーズならば5.58万元(約88万円)で手に入る。

なお、中国における「新エネルギー車」とは、EV、PHVに加えて、燃料電池車(FCV)、水素自動車などを指す。「プリウス」のようなハイブリッド車は含まれないので注意が必要だ。

このほか、バスをはじめとする新エネルギー商用車の新車販売台数は20.3万台で、前年に比べ2.6%増加した。このうちEVは同6.3%増の19.6万台、PHVは同58%増の

0.6万台に達した。

メーカー別の新車販売台数では、北汽新能源が15.8万台で、前年に比べ53.11%増加した。12月単月では販売台数トップ10に3モデルがランクインし、合わせて2万7000台以上が売れている。比亞迪は24.78万台で、うち乗用車が22万7152台、商用車が2万659台だった。奇瑞は9.05万台で、同146%の増加だった。江淮汽車は同125.3%増の6万3671台だった。

2018年12月の新エネルギー車販売台数

順位	車名	販売台数(台)
1	北汽新能源EUシリーズ	12,561
2	北汽新能源ECシリーズ	8,407
3	比亞迪e5	7,822
4	元EV	7,620
5	北汽新能源EXシリーズ	6,844
6	唐混動	6,467
7	VELITE6	5,000
8	江鈴E200S	4,846
9	奇瑞eQ電動車	4,732
10	宝駿E100	4,692

出典：乗用車市場情報聯席会

中国政府は2000年代末ごろから新エネルギー車の普及を推進する方針をとっている。マイカー購入者や公共バス・タクシー事業者向けに補助金などの優遇政策が用意されており、公共バスやタクシーのEVへの切り替えが進んでいる。新エネルギー車の保有台数は2019年6月時点で344万台に上るが、保有自動車総数から見れば、わずか1.37%にすぎない。このうちEVの保有台数は281万台で、新エネルギー車の81.74%を占めている。

2019年は、自動車メーカーに一定比率以上の新エネルギー車の生産販売を義務付ける、いわゆる「NEV規制」の初年度にあたる。7月からは自動車の排ガス規制が強化され、「国6」基準の適用がスタートすることもあり、新エネルギー車市場にはさらなる追い風が吹くとも予想されている。

3. EVの環境は整いつつある

新エネルギー車のなかでも特にEVは、ガソリン車やハイブリッド車のように高度な技術開発力が必要とされないことから、中国では新規参入が相次いでいる。政府がEVメーカーと認めた企業は今年4月までに486社に上るが、2年前にはわずか150社程度しかなかった。合併メーカーが席卷しているガソリン車市場とは対照的に、EV市場は中国メーカーが台頭している状況だ。



江鈴 E200S 価格は6
万元ほど。
ガソリン車の部品は10
万を超えるが、EVなら
100点以下とシンプル。



またEVの購入にあたってネックとなるのが充電器の数だが、国家能源局によれば、2019年6月末時点で全国に設置された充電器は100.2万基に達したという。このうち公共充電器がおよそ41万基、EVを所有する個人が設置した充電器がおよそ59万基で、EV3.5台につき充電器が1基ある計算になる。

省別では北京や上海で3万基以上が設置されている。この公共充電器とはガソリンスタンドのように誰でも利用可能な充電器を指し、専用充電器とは公共バスやタクシー、物流トラックなどが利用する充電器をいう。

公共充電器の設置数トップ10

順位	都市・省	公共充電器 (万基)	専用充電器 (万基)
1	北京	3.5	0.5
2	上海	3.1	0.3
3	広東	2.6	0.6
4	江蘇	2.4	0.3
5	山東	1.6	0.4
6	浙江	1.1	0.1
7	天津	1.0	0.2
8	河北	1.0	0.1
9	安徽	0.9	0.2
10	湖北	0.5	0.2

出典：2019年中国充电桩行业分析报告

充電器がようやく 100 万基を超えたところだが、政府は 2020 年までに全国に充電ステーションを 1.2 万カ所、充電器を 480 万基まで増やす計画を明らかにしている。

また中国 EV 充電インフラ施設促進聯盟によると、公共充電器の運営管理は大企業に集中している状況で、上位 10 社が全国にある公共充電器の 94.5% の運営管理を担っている。

公共充電器の運営メーカーTOP10

順位	メーカー名	充電器数 (万基)
1	特来电	10.9
2	国网公司	5.7
3	星星充电	3.9
4	中国普天	1.5
5	上汽安悦	1.2
6	浙江万馬	0.5
7	深セン科陸	0.5
8	比亞迪	0.2
9	雲杉智慧	0.2
10	珠海駢聯	0.2

出典： https://www.sohu.com/a/291854733_730526

4. 楽しみな EV のスタートアップ企業

新規参入と莫大な投資が目目を引く EV のスタートアップ界隈で、ひととき目を引いているのが 2014 年に創業した「蔚来(NIO)」だ。本部は上海にあるが、アメリカ、イギリス、ドイツにも研究センターを持つ。2018 年 9 月には NY 証券取引所に上場し、18 億米ドルを調達している。

NIO は「中国のテスラ」と呼ばれており、最新モデルの「ES6」も 49.8 万元(約 780 万円)からとテスラの「Model3」と変わらない価格帯だ。先行モデルの「ES8」はすでに 1 万 5000 台以上を販売しているといい、より低価格で機能が充実した「ES6」の人気は高く、通常

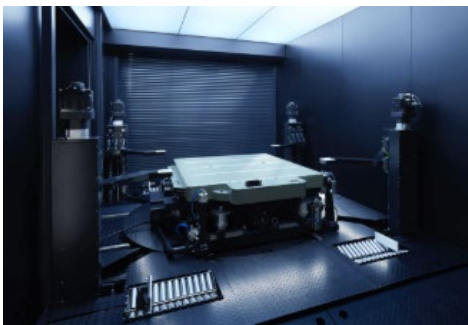


ES6 の最高航続距離は 510km、最高時速は 200km。もちろんバッテリー交換も可。

デルの納車予定は 2019 年冬になるという。



ES8 と ES6 ともインパネまわりはすっきり。センターコンソールにある大型タブレットのようなモニターでナビやエアコンなどを操作する。中央の黒い丸いものは専用 AI の「Nomi」。スマートスピーカーのように名前を呼んで話しかければよい。



NIO Power のバッテリー交換システム。公式サイトではバッテリー交換の様子を動画で見ることができる。

EV は充電にかかる時間がネックだが、NIO は電動バイクのように EV のバッテリーを丸ごと交換するシステム「NIO Power」を開発している。車庫のような交換所に車を入れると、リフトが車体を持ち上げて下からバッテリーを交換する。所要時間はわずか 3 分ほどだ。すでに北京、上海の両市内や高速道路の SA など 120 か所以上で利用できるという。このほか、急なガス欠ならぬ電池切れの際には NIO の充電車両が充電のために駆けつけてくれたり、自宅や出先まで車を取りに来て充電を代行してくれるサービスも用意されている。

またライフスタイルブランドとしてのイメージも確立しようと試みている。現在はイギリスのファッションブランド、フセイン・チャラヤンとのコラボ商品を展開し、上海にはコンセプトショップもオープンしている。



もう少し下の価格帯ならば、威馬汽車(Weltmeister) も注目のスタートアップだ。創業者は吉利汽車やボルボ中国で幹部を務めた人物で、2015 年に創業している。2019 年 4 月にはシリーズ C ラウンドで百度(Baidu)などから 30 億元(約 490 億円)を調達したことも知られる。



Weltmeister の「EX5」。航続距離は最長で 460km



「EX5」もアナログ計器は無く、大型モニター端末で操作する。

最新モデルの「EX5」は、補助金分を差し引いて最も安いグレードならば 13.98 万元(約 220 万円)から手に入る。今年 1 月に約 2000 台を納車しているという。

同社は自動運転技術の研究にも積極的で、四川省綿陽市に自動運転技術センターを建設している。百度の自動運転オープンプラットフォーム「Apollo」にもパートナーとして参加しており、レベル 2 の自動運転アシストシステム「Living Pilot」は「EX5」の 2019 年モデルに標準装備され

ている。現在はレベル 3~4 の自動運転技術の開発に取り組んでおり、2021 年には自動運転車の量産を始める計画もある。

EV スタートアップの多くは工場を持たず、製造はパートナーを組んだサプライヤーに委託してしまうが、威馬汽車は浙江省温州に自社工場を持つ。また今年 7 月には、充電器の運営管理大手の特来电と提携し、自社ブランドの充電ステーションの建設、運営を行うことが発表されたばかりだ。

5. EV 移行への支援策

政府は 2018 年の「青空防衛三年行動計画」で、新エネルギー車産業の成長計画を発表した。主な目標には、2020 年に新エネルギー車の販売台数 200 万台達成、2020 年までに直轄市や省都の公共交通機関を全て新エネルギー車に転換といったものがある。新エネルギー車の普及が大気汚染の改善につながるといったアピールは、誰にとってもわかりやすいものだが、実際には買い替え需要の掘り起こし、関連するハイテク産業の成長と雇用の確保、原油の輸入量削減といった期待も含まれている。

都市ごとにも行動計画が発表されており、例えば北京の青空防衛計画では、2020 年までに市内の新エネルギー車保有台数を 40 万台程度まで引き上げる、新たに購入する公共バス・タクシー・物流トラック・ごみ収集車等は基本的に新エネルギー車を採用す



る、2020年までに郵便や宅配用トラックをEVにする、といった内容を定めている。2020年を目前に控え、北京ではタクシーのEV移行を促進するための奨励制度を今年7月までに発表した。対象は2020年までに廃車期限を迎えるタクシーで、1台につき最大7万3800元(約116万円)を補助する。これにより2020年までにEVタクシーをさらに2万台増やす計画だ。広東省深センでは2018年末までにタクシーの100%EV化を達成しており、市内を走る2万台以上のEVタクシー全てが比亞迪(BYD)製だという。

EV購入補助金 (万元)

航続距離(km)	100~150	151~200	201~250	251~300	301~400	401~
2019年	0	0.0	0.0	1.8	1.8	2.5
2018年 国	0	1.5	2.4	3.4	4.5	5
地方	0	0.8	1.2	1.7	2.25	2.5

※実際の補助金額はこれに電池容量や燃費に応じた係数をかけて算出する。

出典：《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》よりクララオンライン作成・翻訳

一方でマイカー用のEVについては2019年から補助金が大幅に削減され、補助金を受けるためのハードルも引き上げられた。特に地方政府からの補助金がなくなったことは大きい。これは予算を公共充電器の設置費用に充てたためだという。補助金目当ての駆け込み需要も業界が期待していたほどではなかったといい、NEV規制による追い風はあれど、EVのマイカー需要は先行きが定まらない状況となっている。

- 本レポートに含まれる情報は一般的なご案内であり、包括的な内容であることを目的としておりません。また法律・条令の適用と影響は、具体的な状況によって大きく変化いたします。具体的な事業展開にあたってはクララオンライン コンサルティングサービスチームより御社の状況に特化したアドバイスをお求めになることをおすすめいたします。また本書の内容は2019年8月1日時点で編集されたものであり、その時点の法律及び情報、為替レートに基づいています。

本書はクララオンライン コンサルティングサービスチームにより作成されたものです。クララオンラインの中国、台湾、韓国、シンガポールなどアジア各国のビジネスコンサルティングサービスに関するお問い合わせは以下の連絡先までお気軽にご連絡ください。

sales@clara.ad.jp または +81(3)6704-0777(代表)