

## 新エネルギー車向け部品市場の動向

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>

中国の2019年1～8月の自動車生産台数は約1,600万台で、前年同期に比べ12%減少した。一方の新エネルギー車は約80万台で、同32%増加している。しかし7月に補助金が削減されたことから販売台数は伸び悩んでいる。

新エネルギー車産業に関する政策は中央政府から60以上も出ている。さらに地方政府もそれぞれの地域に合わせた政策を出しており、上海では25以上の政策が出されている。これらの政策実施を追い風に新エネルギー車産業には新規参入が相次ぎ、現在は新興EVメーカーが450社余りあるとされる。ただし、政府からEVの生産販売に必要なライセンスを全て取得できている企業は13社しかない状況だ。

ライセンスを持つ新興EVメーカーのうち、国有自動車メーカーを母体とする北京新能源汽车や奇瑞新能源汽车などは比較的順調に販売台数を伸ばしているが、販売台数が数千台しかないメーカーやそもそも生産を開始できていないメーカーもある。

新エネルギー車は、電気駆動系やバッテリーといった基幹部品の研究開発能力が不足しているとされるが、国内の部品メーカーの中には、海外メーカーに負けない技術力を持つ企業もでてきている。今年7月にホンダ中国とサプライヤー契約を結んだ四川永貴科技やトヨタをはじめとする海外の自動車メーカーにバッテリーを供給する寧徳時代などが知られている。

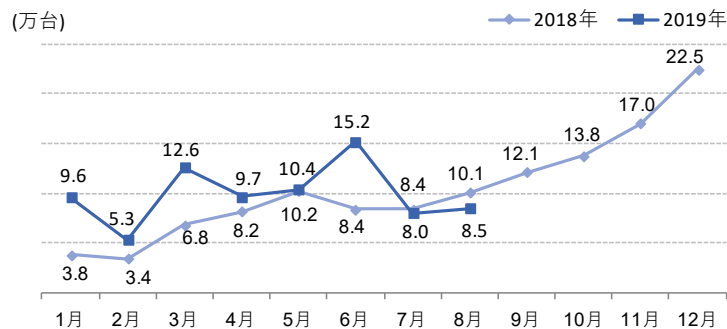
新エネルギー車の販売が一時減少しているのは確かだが、消費者にとってはガソリン車の所有が不利になる方向に進んでおり、長い目で見れば新エネルギー車へのシフトは確実に進んでいく。本格的な量産が始まるのはこれからだが、地場の部品メーカーはまだ十分に成熟しているとはいえず、生産管理や人材といったソフト面でのノウハウが不足しているとされる。

中国政府は外国企業からの技術移転を奨励しており、実際に多くの海外部品メーカーがEV領域で提携を行っている。とりわけ基幹部品については海外部品メーカーへの依存が続くと思われる。新興EVメーカーや部品メーカーとの提携を検討する場合、これまでと同様に技術流出リスクに注意するとともに、現地の“ソフト不足”に起因する人材流出や国内メーカーの優遇政策などに留意する必要がある。

## 1. 新エネルギー車市場概況

中国自動車工業協会によると、2019年1～8月の自動車の生産台数は1593.9万台で、前年同期に比べて12.1%の減少となった。一方で新エネルギー車に限ってみると生産台数は79.9万台と、同31.6%増加した。販売台数は79.3万台でこちらも同32.0%の増加となっている。

2018-2019年 新エネルギー車販売台数



Source: 中国自動車工業協会のデータよりクララオンライン作成

低迷するガソリン車に対して好調に推移していた新エネルギー車だが、7月からの補助金削減が影響し、最新のデータでは9月の販売台数は前年同期比34.2%減の8万台にとどまった。内訳はEVが同33.1%減の6万3,000台、プラグインハイブリッド車が同38.4%増の1万7,000台となっている。同協会は2019年の新エネルギー車の販売目標台数を当初は200万台としていたが、目標値の引き下げを繰り返し、10月16日に140万台に下方修正することを改めて発表したばかりだ。

## 2. 生産許可をもつ新興EVメーカーは少数

新エネルギー車産業の発展は、2009年に発表された「自動車産業調整振興計画」に始まる。これまでの10年間で、新エネルギー車に関する政策は中央からだけで60以上も出ている。さらに地方政府がそれぞれの地域に合わせた独自の政策を出しており、例えば上海では販売促進方案など25以上の政策が出されている。

これら政策的な支援や市場からの投資によって、新エネルギー車産業、とりわけEV車産業は急速な成長を遂げてきた。これまでガソリン車・ディーゼル車を生産してきた“老舗”自動車メーカーが新エネルギー車の生産に乗り出しているほか、他業種から参

入した新興EVメーカーが455社あるといわれる。ただし、発展改革委員会から工場建設・生産ライセンスを取得し、さらに工業情報部から完成車の販売ライセンスを取得している、いわゆる「双資質」企業は455社のうち13社しかない。「双資質」ではない新興EVメーカーは、自社モデルを製造販売することができないため、ライセンス所有企業を買収したり、代理生産を行ったりしている。

“双資質”の新興EVメーカー

北京新能源汽车股份有限公司  
杭州长江汽车有限公司  
江铃集团新能源汽车有限公司  
奇瑞新能源汽车销售有限公司  
新大洋机电集团(知豆汽车)  
前途汽车(苏州)有限公司  
浙江合众新能源汽车有限公司  
云度新能源汽车股份有限公司  
重庆金康新能源汽车有限公司  
国能新能源汽车有限责任公司  
江苏敏安电动汽车科技有限公司  
山东国金汽车制造有限公司  
河南速达电动汽车科技有限公司

「双資質」だからといって安泰ではない。これら13社のうち、“老舗”自動車メーカーを母体とする国有の北京新能源汽车、奇瑞新能源汽车、江铃集团新能源汽车は2018年のEV販売台数がそれぞれ15.8万台、9万台、5万台と比較的順調であるが、吉利が出資する知豆汽車の販売台数は目標8万台に対して実際は1.5万台にとどまり、さらに資金がショートして再編を余儀なくされている。

新規参入した雲度新能源汽车、浙江合衆新能源汽车、前途汽車の3社は、販売台数がそれぞれ7,000台、1,100台、前途のK50に至ってはわずか59台にとどまっている。さらに杭州長江汽車、重慶金康新能源汽车、江蘇敏安電動汽車はライセンス取得から2年が過ぎるが、まだ自社モデルの生産を始めていない。

威馬汽車で首席データ分析官を務めるアナリストの梅松林氏は、新興EVメーカーが積極的に生産を進められない原因について、新興メーカーであるがゆえに開発に時間がかかっている、部品のサプライチェーンが出来上がっていない、技術や人材が不足しているといった理由を挙げている。新興メーカーによる特許侵害事件が頻発しているのも技術力不足を自認しているからだを指摘する。

### 3. 力をつける部品メーカー

工業情報化部が公表している「道路機動車車両を生産する自動車メーカーおよび製品の公告」によれば、上海市では2018年時点でガソリン車を生産してきた自動車メーカーを中心に12社が新エネルギー車の生産許可を取得している。

#### 上海で許可を持つ自動車メーカー12社

(赤字は新興メーカー)

上汽大众汽车有限公司  
 上海汇众汽车制造有限公司  
 上汽通用汽车  
 上海申沃客车有限公司  
 上汽通用五菱汽车股份有限公司  
 上海申龙客车有限公司  
 上汽大通汽车有限公司  
 上海汽车集团股份有限公司(荣威)  
 上海汽车集团股份有限公司乘用车分公司  
 上海万象汽车制造有限公司  
 康迪电动汽车集团有限公司  
 上海国能新能源汽车有限公司

このうち乗用車を製造する上汽通用五菱汽車、上汽大通汽車、上海万象汽車製造の3社は、モーターとバッテリーを主に近隣地域に拠点を持つ部品サプライヤーから調達している。

上汽通用五菱汽车股份有限公司	モーター	浙江方正电机股份有限公司
	バッテリー	苏州科易新动力科技有限公司 华霆(合肥)动力技术有限公司
上汽大通汽车有限公司	モーター	华域汽车电动系统有限公司 上海汽车电驱动有限公司 苏州众联能创新能源科技有限公司 无锡众联能创动力科技有限公司
	バッテリー	合肥国轩高科动力能源有限公司
上海万象汽车制造有限公司	モーター	杭州德沃仕电动科技有限公司
	バッテリー	江苏索尔新能源科技股份有限公司

公開資料からクララオンライン作成

新エネルギー車に関しては、今もなお電気駆動系やEV用バッテリーといった基幹部品の研究開発能力の低さが産業成長のボトルネックになっていると指摘されるが、地域の部品メーカーの中には、海外メーカーに負けない技術力をもつ企業も出てきている。ここでは今年大きな動きがあった2社を紹介しよう。

●四川永貴科技有限公司 <http://www.yonggui-sc.com>

鉄道用の各種コネクタを製造する浙江永貴電器の子会社で、2008年に設立された。主にEV用コネクタや通信機器用コネクタなどの部品を生産しており、コネクタ分野ではトップクラスのメーカー。



YG691交流充電槍



太陽能接線盒



YG395系列電连接器



YG529系列電连接器

北汽、吉利、東風などの主要な新エネルギー車メーカーはもちろん、新興EVメーカーにも部品を供給しており、2019年7月にホンダ中国と正式にサプライヤー契約を結んだことは記憶に新しい。

2018年の売上は6.3億元、従業員数は約1,200人で専門知識を持つエンジニアは206人いる。親会社の永貴電器は2012年に深センに上場。

●寧徳時代新能源科技股フエン有限公司 <http://www.catlbattery.com>

EV用電池メーカーの寧徳時代は、創業8年目ながらパナソニックやLGとシェアを



競うまでに成長している。2017年に当局の認可を受けたEV車3,233モデルのうち、実に約2割にあたる622モデルが同社のEV用電池を採用している。



电动车电池包

2018年7月にはBMWの合併会社である華晨宝馬と長期戦略的パートナーシップを結び、独占的にEV用電池を提供しているほか、2019年7月にはトヨタ自動車とEV用バッテリーの安定的供給とリサイクルに関するパートナーシップを結んでいる。



电动车电池包

2019年5月時点の寧徳時代の国内市場シェアは42%に上り、すでにドイツにEV電池工場を設立して、BMWやVW、ダイムラー、ジャガーランドローバー、PSAグループ等への部品提供を計画中と伝えられる。2018年の売上は296.1億元、従業員数は約1万5,000人で、専門知識を持つエンジニアは全体の2割強にあたる約3,400人いる。2018年に深センに上場。



物流车电池包

#### 4. 海外部品メーカーにチャンスはあるか

結論から言えば、新興EVメーカーを含めた中国のローカル自動車メーカーは今後も当面、海外部品メーカーの協力を求めるものと思われる。

地場の部品メーカーが力をつけているとはいえ、まだ十分成熟してはいない。「中国は“製造大国”であるが“製造強国”ではない」と言われているように、技術的な課題はクリアできても、生産管理などソフト面でのノウハウが不足している点は、他の製造業と同様だ。

政府が海外からの技術移転を奨励していることからわかるように、時間をかけてノウハウを蓄積していくよりも、いっそ外国企業の力を借りた方が早いとの判断がある。実際にこの数年、大手自動車メーカーや新興EVメーカーと海外部品メーカーとの提携が数多く行われている。とりわけ基幹部品については海外部品メーカーへの依存が続くと思われるが、新興EVメーカーへの直接の部品供給のみならず、地場の部品メーカーとの協業にも大きな可能性があるだろう。

## EV領域における直近の提携事例（一部抜粋）

2017年5月	長城とルネサスエレクトロニクスが新エネルギー車・自動運転分野で協業に合意
2017年6月	上海汽車とCATLがリチウムイオン電池の合併会社設立
2017年9月	北京汽車グループの海納川が独ZFとEV駆動システムの合併会社設立
2017年11月	広東汽車とデンソーがEV用部品で戦略的提携
2018年2月	一が仏Valeo SiemensとEV駆動部品の合併会社設立
2018年3月	上海汽車グループの華域汽車が米MagnaとEV駆動部品の合併会社設立
2018年4月	吉利汽車、広東汽車とアイシンAWがATの合併会社設立
2018年4月	上汽通用五菱と独Continentalがシャシーなどの共同研究開発センターを開設
2018年7月	蔚来汽車(NIO)と独Boschがセンサー技術などで戦略的提携
2018年11月	電咖汽車と独BoschがEV用部品供給で提携
2019年3月	北京新能源汽車と加MagnaがEV生産合併会社を設立
2019年5月	一が独BoschがEV領域で戦略的提携
2019年5月	上汽大衆とスウェーデンABBがEV向けロボット塗装ソリューション提供
2019年6月	吉利汽車と韓LG化学がEV電池製造会社を設立
2019年7月	奇瑞汽車と米Quanergy Systemsがセンサー分野で戦略的提携
2019年7月	寧徳時代新能源科技とトヨタがEV用電池に関する包括的パートナーシップ締結
2019年8月	威馬汽車と独Continental傘下のElektrobitがECU用ソフトウェアの設計開発で提携
2019年8月	北汽新能源汽車と独メルセデスベンツエナジーが使用済みEV電池の蓄電施設開発で提携
2019年8月	広州汽車の子会社と日本電産がEV用モーターの工場建設で合意
2019年9月	恒大新能源汽車と独FEVなど欧州5社が研究開発デザインで戦略的提携

公開資料からクララオンライン作成

また「ダブルクレジット政策」の影響も大きい。これは2018年4月に施行された「乗用車企業平均燃費と新エネルギー車クレジット並行管理弁法」で、乗用車に燃費規制を設ける(燃費クレジット)とともに、一定比率以上の新エネルギー車の生産販売をメーカーに義務付ける(NEVクレジット)ものだ。

自動車の生産・輸入台数に占める新エネルギー車の比率は2019年が10%、2020年が12%となっており、この比率は毎年2%ずつ増えていく。新興EVメーカーは、基準を満たせなかった自動車メーカーからの余剰クレジットの購入需要やOEM生産の受託が期待できるとされる。

さらに同弁法は改正が進められており、つい数日前にパブリックコメントの募集が締め切られたところだ。改正法の施行は2021年1月1日が予定されている。原案通りに改正されれば、NEVクレジットの価値が見直され、NEVクレジットの購入需要やOEM委託の機運は一層高まることが予想される。

なお EV 向けの基幹部品は、外商投資産業指導目録(2019 年版)でも引き続き奨励リストに挙げられている。これらに該当する部品ならば、税制優遇などの優遇措置を受けることができる。

237.新エネルギー自動車の重要部品の製造および研究開発(一部抜粋)

動力電池、電池正極材料、電池負極材料、セパレーター、電池管理システム、モータコントロール機、電子制御システムインテグレーション、駆動モータシステム、DC/DCコンバーター、高効率電子デバイス、燃料電池エンジン、燃料電池、フィルム電極、炭素シート、エアコンプレッサー、水素循環ポンプ、水素ポンプ、燃料電池制御システム、ヒートポンプエアコン、駆動力制御専用チップ、高速減速器、車載充電機

奨励外商投資産業目録 (2019 年版) <http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201906/W020190630356099838418.pdf>

新エネルギー車の販売が一時減少しているのは確かだが、消費者にとってはガソリン車の所有が不利になる方向に進んでおり、長い目で見れば新エネルギー車へのシフトは確実に進んでいくものと思われる。中国の新興 EV メーカーや地場の部品メーカーとの提携を検討する場合、これまでと同様に技術流出リスクに注意するとともに、現地の“ソフト不足”に起因する人材流出にも留意したい。また、バッテリー産業のように国内メーカーの優遇政策が出されたり、逆に伸びると判断して新規参入が相次いだ分野で政府の管理が厳しくなったりするリスクも押さえておく必要がある。

- 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。本書の内容は 2019 年 10 月 21 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)