

# 新エネルギー車産業確立にみる 中国自動車市場形成への動き

居 城 克 治  
太 田 志 乃

## はじめに

21世紀に入って、中国自動車市場、産業の存在が世界の自動車産業に大きな影響を及ぼし始めている。2009年、中国の自動車市場は長きに亘って世界最大の自動車市場を維持してきたアメリカ市場を上回り、最も自動車が売れる国に浮上してきた。

FOURIN 社の資料によれば、2016年の世界の自動車販売台数は9,369万台（前年比4.5%増）を数えるが、中国市場は2,803万台と世界販売全体の3割近くを占め、かつ前年比13.7%増と依然として増勢を保っている。また、自動車生産の数値を見ても中国の存在感が突出している。2016年の世界自動車生産台数は9,649万台であるが、中国の自動車生産は2,812万台で世界シェアは29.1%に達している。この生産規模は、世界第2位のアメリカの1,220万台、第3位の日本の921万台、第4位のドイツの626万台を合算した2,767万台をもまだ上回る規模となっている。

こうした中国自動車産業の生産、販売両面での圧倒的な規模が、世界の自動車産業、企業の戦略に大きな影響を及ぼした。世界の有力自動車メーカーは、これまでの欧米先進諸国を軸とした市場戦略に加え、如何にして中国市場に参入し、生産や販売台数の拡大を確保していくのか、中国戦略なしに世

界市場戦略を描くことは不可能となってきた。

これに加え、ここ数年来電動車（ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車）をめぐる新たな動きが中国から発信され、次世代自動車をめぐる世界の自動車メーカーの技術戦略の動きにも大きな影響を与え始めている。

21世紀に入って、世界的な規模で環境規制の動きが強まってきており、アメリカではカリフォルニア州等10州で ZEV 規制が採用されており、各社ともプラグインハイブリッド車や電気自動車の市場投入が喫緊の課題となってきた。また、イギリス政府は2040年までにすべての新車販売を超低燃費車に切り替えていくことを計画しており、こうした動きは世界各国に広まりつつある。

中国政府は、2016年の「省エネ・新エネ（NEV）車技術ロードマップ」の中で、2030年までに新車販売の40%以上を NEV（プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車）にする目標を掲げており、具体化策として乗用車メーカーに NEV の生産を義務付ける「乗用車企業平均燃費・新エネ車クレジット並行管理法」の2019年からの導入が決定された。中国の NEV 規制は、中国における年間の生産、輸入台数が3万台以上の完成車メーカーはすべて規制対象となるため、世界の自動車メーカーの技術戦略に大きなインパクトを与えることになる。

世界の電動車市場は、2016年時点で約260万台規模と推計されている（FOURIN 社資料）。国別では日本が95.8万台（36.8%）、アメリカ50.5万台（19.4%）、欧州51万台（19.6%）、中国40.6万台（15.6%）が主要市場であるが、過去5年間の伸びを見ると日本2.0倍、アメリカ1.7倍、欧州4.4倍、中国60.5倍と、中国市場の伸びが他を圧倒している。この背景には、中長期的に見て中国で販売される自動車の半数近くを電動車に切り替えていこうとする中国政府の施策が存在しており、現時点でも電動車の販売を促進するた

めの補助金など種々の優遇策が打ち出され、中国自動車メーカーもこれに呼応する形で電動車の開発、市場投入が展開されている。

次世代自動車、中でも電動車では自動車の中核技術がこれまでの内燃機関プラス機械加工部品技術（ガソリン・ディーゼルエンジン車）からモータープラス電気・電子機械部品技術（ハイブリッド・プラグインハイブリッド車、電気自動車）に軸足を移すことになる。従来のガソリンエンジン等内燃機関型の自動車生産に必要なエンジンやトランスミッションといった技術習得に時間がかかる中心部品が不要になる電動車が自動車市場の中核を占めることになれば、中国自動車産業にとって欧米日の自動車先進国との技術ギャップを埋め合やす大きなチャンスを手に入れることになる。巨大な市場力を背景に、次世代自動車開発の主導権を握ろうとする中国自動車産業の動向を分析してみる。

## 1. 中国自動車産業の発展

### (1) 中国自動車産業の現状と変化の予兆

中国が世界最大の自動車市場であることはもはや自明である。とりわけ、その発展を後押ししてきたのは中国政府が展開する自動車関連政策であり、それは世界最大市場となった現在でも大きな影響を及ぼしているといえよう。これらの政策は、時には自国ブランドの育成を目的としたものであったり、外資を規制することを目的としたりと様々な角度から推し進められてきた。それらの結果として、2016年には中国の自動車生産・販売台数はそれぞれ2,812万台（対前年比14.5%増）、2,803万台（同13.7%増）に達して前年に引き続き過去最高を更新、8年連続で世界トップの座についた<sup>1)</sup>。もっとも、

---

1) マークラインズより算出。

昨今では中国経済の鈍化が指摘されているものの、2020年には乗用車販売台数が3,000万台に達すると予測されている中国において<sup>2)</sup>、世界最大規模の自動車生産競争が今後も繰り広げられてくことに変わりはない。

その中国には、2017年10月現在で生産拠点を構える自動車、二輪車、低速自動車（LSV（Low Speed Vehicle））メーカーは643社操業しているとされ<sup>3)</sup>、また、中国自動車産業に詳しい有識者によれば「2,000社を超えるサプライヤーが立地」するともいわれる。しかし、生産台数トップ10社で中国の自動車総生産台数の6割近くを占めていることから、LSVの生産・販売メーカーを含めた中小零細規模のメーカーが多いこともうかがえる。

また、中国自動車市場の特徴点に挙がるのが、外資メーカーが乗用車市場を牽引している点である。2016年の新車販売台数トップ10社をみると、2位の上汽通用五菱（213.0万台）、7位の長安汽車（115.0万台）、9位の長城汽車（107.4万台）以外は全て外資メーカーが君臨し、かつ、上位10社のみで総販売台数の56.2%を占める<sup>4)</sup>。

他方で、図表1に示すように、販売台数のうちSUVが大きな割合を占めることも特徴である。2016年の販売台数に占める割合は32.3%、対前年比では45.4%と最も大きな伸び率を示している。また、自動車市場全体としては乗用車市場に比べると小さいものの、商用車については内資メーカーの牙城となっていることも特筆すべき点である。以上のように、中国の自動車市場は、外資メーカーが圧倒的な存在感を示している乗用車市場、そして内資

---

2) ここでの乗用車は、小型車（乗用車+車両総重量6t以下の小型商用車）のみを指す。LMC Automotive “Global Automotive Production Forecast”（2017年1月参照）。

3) 工業和信息化部「道路機動車両生産企業及産品公告（第300回）」2017年10月6日付参照（[http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/xinwen/2017-10/06/content\\_5229794.htm](http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/xinwen/2017-10/06/content_5229794.htm)）。

4) 1位がVW（331.7万台）、3位GM（188.7万台）、4位日産（135.5万台）、5位ホンダ（124.8万台）、6位トヨタ（121.4万台）、8位現代自動車（114.2万台）、10位Ford（95.7万台）であった（マークラインズより算出）。

図表 1 中国における車種別自動車販売台数推移

単位：台、%

車種	2011	2012	2013	2014	2015	2016	対前年比	全体に占める割合(2016)
基本型乗用車 (セダン・ハッチバック)	10,122,703	10,744,740	12,009,704	12,376,702	11,720,184	12,149,861	3.7%	43.3%
SUV	1,593,714	2,000,410	2,988,758	4,077,897	6,220,279	9,047,010	45.4%	32.3%
MPV	497,708	493,396	1,305,181	1,914,255	2,106,729	2,496,529	18.5%	8.9%
微型バン	2,258,291	2,256,694	1,625,215	1,331,715	1,099,128	683,502	-37.8%	2.4%
乗用車計	14,472,416	15,495,240	17,928,858	19,700,569	21,146,320	24,376,902	15.3%	87.0%
乗用車のうち、EV	2,568	8,719	10,789	26,950	65,016	170,267	161.9%	(0.6%)
乗用車のうち、HEV	0	5,101	6,797	7,001	10,329	32,811	217.7%	(0.1%)
乗用車うち、PHEV	613	1,201	1,147	14,747	58,587	68,418	16.8%	(0.2%)
商用車	4,032,698	3,811,195	4,055,221	3,791,324	3,451,263	3,651,273	5.8%	13.0%
総計	18,505,114	19,306,435	21,984,079	23,491,893	24,597,583	28,028,175	13.9%	—

出所) マークラインズより筆者作成。

メーカーが主役となっている商用車市場とで構成されている（図表 1）。

この世界的にも独特ともいえる自動車市場、産業の背景にあるのが、上述の中国政府による自動車関連政策である。本稿執筆中にも、中国のみならず世界中の自動車産業にも影響を及ぼす政策—いわゆる NEV（New Energy Vehicle、新エネルギー車）規制と CAFC（Corporate Average Fuel Consumption、企業平均燃費規制）規制の統一管理などが2017年9月に発表されており、これらの政策によって関連するメーカー各社が対応に急いでいる<sup>5)</sup>。

5) 中国における NEV 規制は米国の ZEV 規制を模範に設定されたものであり、一定比率で NEV 販売が求められるものである。また、CAFC 規制は、中国で販売を行うメーカー毎の平均燃費を一定以下にすることを求めたものである。この NEV と CAFC を統一管理することが2016年9月に、2017年6月に2回目の草案が、そして同年9月には同規定が2018年4月1日から施行されることが発表された。ただし、NEV 比率要求は2019年から求めるものとし、実質1年間の先送りとなることが併せて発表されている。なお、NEV 要求については、2019年は10%、2020年は12%、2021年以降は別途規定するものとされている。ちなみにCAFC規制への対応のみであれば、例えば小型車種のみを販売する完成車メーカーの対応は小幅で済む可能性もあり、必ずしも電動車両を投入する必要はないが、NEV 規制が重なると一定比率の NEV 販売が必須となる。この両方の規制が重なることにより、完成車メーカーは厳しい対応に迫られることとなる。

これらの政策展開にあたって、中国自動車産業における内資、外資メーカーの戦略はある方向に定まり始めた。概要は後述するが、その動きは中国政府が展開する政策に強く左右されているものであり、政府の計画の下に管理される市場形成の動きともいえる。未だ計画経済の側面も内包する中国自動車産業において今後、中国での生産、販売の拡大を意図する完成車ならびに部品メーカーはどのような戦略を打ち立てていかなければならないのか。

本稿では中国政府による自動車産業政策のうち、世界中が注目する近年の環境規制に関する政策を取り上げ、そのなかで中国自動車産業に顕在化した「変化」を論じることを課題とする。

## (2) 自動車先進国へのキャッチアップ

ここでは、数多い中国自動車産業に関する先行研究のうち、技術キャッチアップの視点から論を展開する先行研究に着目し、中国自動車産においてどのような戦略が展開されたのかを確認する。

まず、例えば呂 [2010] は、外資メーカーによる中国への直接投資と技術移転及び内資メーカーを事例に挙げながら、同国における自動車産業の技術キャッチアップに考察を加えているほか、上山 [2011] は中国自動車産業が巨大化する中での変化を、特に民族系メーカーの台頭とその可能性について論じている。上山は、「中国民族系メーカーが、現状では、開発力、技術力、ブランド力において先進国レベルに及ばないことは、政府も企業も十分に認識にしており、キャッチアップのための努力が重ねられている。そのキャッチアップの方向としては、外資と合弁した大手中国自動車メーカーの独自開発、外資と合弁していない新興民族系メーカーの自力発展、先進国メーカーからの技術導入または買収による技術の獲得という三つの道」<sup>6)</sup>と指摘する。

---

6) 上山 [2011] pp.36~37 より引用。

また、湯 [2016] は、自身が構築した「二段階キャッチアップ工業化」モデルを自動車産業への適用を試みている。同モデルは中国における電子産業をベースにしたものであり、ある産業の発展とキャッチアッププロセスには、コア技術の習得段階とイノベーション能力の形成段階という二段階を踏まえることを指摘している。その上で中国の自動車産業は「先進国からの技術の導入・吸収、部品の国産化代替、規模の経済と競争力の形成などの基本的なキャッチアップパターンを辿って」いるものの、「有力な地場企業が産業全体の発展を牽引しているとは言いがたい」と指摘している<sup>7)</sup>。

以上の先行研究も指摘するように、中国の自動車産業のキャッチアップは先進国メーカーからの技術導入など、完成車ならびに部品そのものについても外資メーカー頼みの側面が強く、その管理体系も自動車政策の下に位置付けられてきた。

しかし、自動車産業そのものの動きについては、外資メーカーが主導してきたようなものであり、地場メーカーの動きとして大きな注目を集めたのは、リチウムイオン電池の開発、生産を出自とする BYD の動向からである。

### (3) 環境規制関連政策にみる中国自動車産業発展に向けた思惑

この BYD が注目を集めた背景にあるのは、自動車産業における電動化の動き、そして電動化を推し進める源となっている環境規制への対応である。

温室効果ガス排出規制に対し、2015年11月にパリで開催された気候変動枠組み条約第21回締約国会議（COP21）では、京都議定書に代わる温室効果ガス排出削減に向けた新たな枠組みが採択され、気温上昇抑制2℃の目標達成が合意された。最大排出国である中国もここで2030年までにGDP当たりのCO<sub>2</sub>排出量を2005年時と比べて60～65%削減する目標値を立てており、この

---

7) 湯 [2016] p.80 より引用。

課題に対して真剣に向き合う姿勢が求められた。

それが顕在化したのが自動車産業における取り組みである。環境規制への対応については、中国のみならず、各国・地域でも自動車に対する規制の改訂に急いでいる。例えば自動車先進国の欧州では、2021年までに1 km 走行時当たりのCO<sub>2</sub>排出量を95g以下にしなければならないという厳しい規制対応が求められている<sup>8)</sup>。この数値をクリアするには多くの技術課題が横たわっており、完成車メーカーはハイブリッド車（Hybrid Energy Vehicle, 以下、HEV）以外にもプラグインハイブリッド車（Plug-in Hybrid Vehicle, 以下、PHEV）やEV（Electric Vehicle, 以下、EV）<sup>9)</sup>、燃料電池車（Fuel Cell Vehicle, 以下、FCV）などの環境対応車の開発、市場投入を急いでいる。

これらの動きと同様に、中国も環境規制への対応を急ピッチで進めている（図表2）。例えば2015年に発表された第13次5カ年計画では、NEVの普及を加速化する方針が打ち出された。

それ以前にも、中国ではNEVの産業化条件が明示されてきた。2001年に展開された863ハイテク開発計画にはEV、HEV、FCVの3つの電動車の技術とバッテリー技術、駆動モータなどの電動技術、そしてパワートレインとその制御技術といったシステム技術を掛け合わせる「三縦三横」の産業構造の構築目標が明示されている。ここでは明らかに自動車の電動化が重視されており、「三縦三横」の構造をもって世界自動車産業の先端に立つことが意図された。そして2009年以降には、北京などをはじめとする大都市で省エネルギー・新エネルギー車モデルを普及すべく、購入補助金制度が展開され、2014年以降は新エネルギー車市場の形成を目的とする政策が相次いでいる。

---

8) なお、2017年11月に入り、欧州委員会は2030年における自動車の環境規制枠組みを発表、域内で販売する自動車についてはCO<sub>2</sub>排出量を2021年目標に比べて3割減とすることを求め始めた（「日本経済新聞」2017年11月8日付等、参照）。

9) 中国では電気自動車を「純電動汽車」と称していることからBEV（Battery Electric Vehicle）と略されることが多いが、本稿ではEVに表記を統一する。

図表2 中国における新エネルギー車関連政策（一部）

発表年	法制度	位置付け	概要
2001年	863ハイテク開発計画	《マクロ政策支援》	・中国における新エネルギー車の軸をFCV, HEV, EVに据えることを明言
2009年	自動車産業調整・振興計画	《マクロ政策支援》	・中国におけるHEV, PHEV, EVなどのNEV生産能力向上を目指し、これらの車両の販売台数目標値を全体の約5%に設定
			・NEVの基幹部品の国際競争力強化
	《財政・税務支援》	・大都市での省エネ車, NEVの普及加速を支援 ・今後3年間, 完成車メーカーによるNEVの開発, 生産に当たる奨励金を用意	
	省エネ・新エネルギー車普及事業に関する通知	《マクロ政策支援》	・北京, 上海など13都市で省エネ・新エネ車モデルの普及事業を実施
2010年	個人の新エネルギー車購入助成に関する通知	《マクロ政策支援》	・上海, 長春など5都市で個人のNEV購入助成を実施
2011年	EV充電用接続装置に関する4規格	《管理体系の明確化》	・EV充電口の国家統一規格の導入
2012年	省エネ・新エネルギー車産業発展計画(2012~2020年)	《マクロ政策支援》	・2015年までにEV, PHEVを累計50万台販売, 2020年までに同500万台販売 ・NEVの定義をEV, PHEV, FCVに, HEVや代替燃料車は省エネ車に区分 ・2015年に生産される乗用車の平均燃費を6.9ℓ/100kmに, 2020年までに5.0ℓ/100kmまで引き下げる ・電池など基幹部品の技術を世界先端水準まで向上
	EV乗用車技術条件	《技術研究開発支援》	・EVに関する技術標準の発表-動力源や座席数, 連続運転距離など
2014年	新エネルギー車応用普及加速のための指導意見	《マクロ政策支援》	・EVなどの充電施設の規格を統一化し, 都市整備計画等にも充電施設の配置計画を盛り込む ・地方自治体による規格の乱立, 特定車種の幹旋リストを排除し, 国家規格の準拠を明確化 ・2016年までに中央および地方政府機関の車両更新時には少なくとも全体の30%以上をNEVとすることを明示
	新エネルギー車に対する車両购置税の免除に関する公告	《財政・税務支援》	・中央政府の審査を経てリストに掲載された車両に対する购置税の免除支援

図表2 つ づ き

発表年	法制度	位置付け	概 要
2015年	2016～2020年における新エネルギー車普及促進のための財政支援策に関する通知	《財政・税務支援》	・NEVの累計販売台数を2020年までに500万台をターゲットとすることを再提示
	省エネ・新エネ車の車両船舶税に対する新優遇政策	《財政・税務支援》	・NEV, 省エネ車の車船税免税制度の改訂 (NEVは全額免除, 省エネ車は1.6L以下のエンジンタイプの車両に限り半額免除)
	中国製造2025	《マクロ政策支援》	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年に生産される乗用車の平均燃費を5.0ℓ/100kmに、2025年までに4ℓ/kmに、2030年には3.2ℓ/kmまで引き下げる</li> <li>・2020年までに中国自主ブランドのPHEV, EVの年間販売台数を100万台超 (国内シェア70%), 2025年までにPHEV, EV, FCHVの年間販売台数を300万台超 (同80%)</li> <li>・2020年までに電池、モーターなどの基幹システムの水準を世界先端水準まで高め、国内シェア80%を目指す</li> </ul>
	EV乗用車企業の新設に関する管理規定	《管理体系の明確化》	<ul style="list-style-type: none"> <li>・EV乗用車企業を新設するにあたり、厳格な規定を設定</li> <li>・コンセプト設計, システム・構造設計から、試作車の研究・製造, 試験, 型式承認までの経験値などが求められる</li> </ul>
	電動自動車の充電インフラ設置加速に関する指導意見	《マクロ政策支援》	・2020年までに500万台超のEV充電を満たす充電インフラ網を全国に配置
	電気自動車の充電インフラ発展に関するガイドライン (2015～2020年)	《マクロ政策支援》	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上の指導意見を受け、全国をエリア別に区分し、各地域の充電インフラ整備の数値目標を提示</li> <li>・上の数値目標を達成するために「5大重点任務」を提示</li> </ul>
2016年	新エネ車充電施設への奨励政策及び新エネ車の普及・応用を強化する通知	《財政・税務支援》	・充電インフラ施設が整備されており新エネ車がある程度普及している省に奨励金を支給
	新エネルギー車普及に向けた補助金政策の調整通知	《財政・税務支援》	<ul style="list-style-type: none"> <li>・EV乗用車の車両重量に基づく100km走行あたりの消費電力などを条件に追加</li> <li>・中央政府と地方政府の補助金の上限, 事後精算制度などを設定</li> </ul>

図表2 つ づ き

発表年	法制度	位置付け	概 要
2016年	戦略的新興産業の第13次5カ年計画	《マクロ政策支援》	・NEVの普及規模を拡大し、2020年までに生産・販売台数を年間200万台以上、累計500万台超を明示
	NEV規制とCAFC規制を統一管理する意見徴収案を発表	《管理体系の明確化》	・CAFCとNEVクレジットのダブルクレジット制度を2018年から実施する計画を発表
	省エネ・新エネ車技術ロードマップ	《マクロ政策支援》	・省エネルギー車（HEV、内燃機関車）、NEV、インテリジェント・コネクテッドカー、駆動用バッテリー技術、軽量化技術、自動車製造技術の7領域について目標値を明示
2017年	新エネ車充電施設への奨励政策及び新エネ車の普及・応用を強化する通知	《マクロ政策支援》	・充電インフラ施設が整備されており新エネ車がある程度普及している省に奨励金を支給
	自動車産業中長期発展計画	《マクロ政策支援》	・2020、2025年を目標年度とした総合的な育成計画の発表 ・「一六六八」計画：「自動車強国」になる1つの目標達成のための6つの詳細目標、6つの重点的任務、8つの重点プロジェクトの提示 合弁企業の出資比率規制緩和を示す方針の発表
	EV用電池産業の発展に向けた計画	《技術研究開発支援》	・中国電池産業発展のための計画値と目標を明示
	事業所内の充電施設建設の加速に関する通達	《マクロ政策支援》	2020年までに完成する公共施設の駐車場及び既存駐車場は10%以上の駐車スペースに充電施設を設置しなければならない旨を明示
	外国資本による産業投資に関するガイドラインの改訂	《管理体系の明確化》	カーエレクトロニクス関連（EPS）、自動車用駆動電池、オートバイなどに関する外資系企業の出資規制や禁止要項を撤廃
	自動車投資プロジェクトの管理に関する意見	《管理体系の明確化》	・新規ICE車生産プロジェクトの制限と生産停止状態にある企業の淘汰を通じ、過剰生産能力の解消および、業界全体の稼働率向上を実現することが目的 ・外資系企業がEV合弁メーカーを設立する場合、ICE車に対する2社までの設立制限を適用しない ・PHEVの生産能力増強はICE車と同様の扱い（EVとの差別化）

図表2 つ づ き

発表年	法制度	位置付け	概 要
2017年	NEV規制 (乗用車企業平均燃費・新エネ車クレジット並行管理法 2回目草案)	《管理体系の明確化》	・2016年9月版に続き、2018年からの実施が記載される ・ICE乗用車の生産・輸入台数が5万台以上となる乗用車企業に対し、NEVクレジットの年度比率要求を設定

注) 上表の「位置付け」に関しては、中華人民共和国国家発展改革委員会「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況」2016年11月25日付けを参照し、筆者が挿入したもの。

出所) 各種報道資料より筆者作成。

#### (4) 新エネルギー車優遇策の展開と市場拡大

これらの高い燃費向上の目標値についても、中国政府は完成車メーカーの開発、生産意欲を促す制度を設けている。その一例が補助金制度である。中国のNEV市場では、EV、PHEVなどの販売に関する優遇措置を設けており、そこを目指したビジネスが活発化している。もちろん、この優遇措置を受けるために必要な規格要求事項も設けられており、そこをターゲットにした技術開発、新車の投入に完成車メーカー各社が急いだ。

ちなみに、2012年7月に発表された「省エネ・新エネルギー車産業発展計画」において、従来はNEVに区分されていたHEVや天然ガス、バイオ燃料車などの代替燃料車は省エネ車に位置付けられ、NEVはPHEV、EV、FCVを定義するものとされた。ゆえ、それ以降のNEV優遇策にはHEVなどの省エネ車は対象とされず、中国自動車産業における位置付けが明確となった。

##### ①車両購置税の免除（2014年8月施行）

その一例が、日本の自動車取得税に該当する購置税の免除である。これは2014年に設けられたNEVを対象とする制度であり、省エネ車は対象外となった。車両を販売するメーカーは助成金額を差し引いた金額で消費者に販売、その助成額が国からメーカーに支払われるシステムであり、駆動源によって免除額が異なる。例えば車両価格の10%に該当する税金が、EVでは

EVモードでの走行距離が80km以上、PHEVでは50km以上、そしてFCVでは150km以上を達成できる車両に限り免除される。期間は2014年9月から2017年末までに及び、免税による消費者の購買意欲を促進させたい意向が強く表れている。2017年以降は助成額の上限を年々減少させるとの報道もあるものの、やはり減税額が金額的にも大きいため、消費者には魅力的な制度に映る。

②省エネ・新エネ車の車両船舶税の免除（2012年施行，2015年5月改訂）

省エネ車，NEVの車両船舶税に対する優遇措置も中国独特の施行である。これは自動車や船舶に対する日本の地方税に該当し，従来からの内燃機関車，省エネ車，NEV別に免税額が異なるものである。2012年の施行時以降，EVやPHEV，FCVなどのNEVの車船税は全額免除，HEVが該当する省エネ車は半額免除だったところ，2015年の改訂からエンジンが1.6ℓ以上のサイズ感が大きな省エネ車は免税対象から外された経緯もある。

③省エネ車，NEV購入時における補助金支援策

（2013年9月施行，2014年1月改訂，2015年4月改訂）

購置税，車両船舶税の免除に加えて，省エネ車，NEVに対する補助金支援策も設けられている。購入支援に関しては，例えば2010年には個人のNEV購入助成に関する通知が発表され，上海，長春など5都市で個人のNEV購入助成が実施され，以降も全国的に補助金支援策が展開されてきた。

また，2014年9月には，排気量1.6ℓ以下の省エネ乗用車を対象とする補助金政策の第1弾リストが発表されている。第1弾リストでは補助金対象車として，BYDの「G5」や広汽トヨタの「雷凌（Levin）」，上海GMの新型「科魯茲（Cruze）」など新モデルを含む計163車種が選ばれており，リストに掲載される車両の購入者には，1台につき3,000元が補助金として支給され

た。ここでは車両の排気量1.6ℓ以下であることに加え、燃費の上限も5.9ℓ／100kmが定められている。

もちろん、NEVの普及によるCO<sub>2</sub>排出削減や大気汚染の防止強化を目的とする補助金支援策も展開されている。

2013年施行時の支給額は、乗用車仕様のEVではEVモード時の航続距離が80km以上150km未満であれば3.5万元が、150km以上250km未満で5.0万元、250km以上で6万元となっている。同様に乗用車仕様のPHEVではEVモード航続距離50km以上で3.5万元が、乗用車仕様のFCVでは20万元が補助される。この他にもEVバスやPHEVバス、EV特殊車両（配送車など）の支給額についても細かく規定が設けられ、例えばEVのカテゴリーの中でも乗用車よりもバスに対する補助額が大きく設定されている<sup>10)</sup>。

また、上述のようにこれらの中央政府の施策とは別に、地方政府が司るNEV補助金政策もある。中央政府によるNEV補助金と地域の補助金を比べると、例えば北京市では1：1の割合で支給が可能となる。割合は、成都市では1：0.6、吉林省では1：0.5など、地域によって異なり、対象となるNEVの車種も異なるが、いずれにせよ消費者にとっては補助金支給総額が大きくなり、より安価にNEVを購入することが出来る。

一例を実車に見てみよう。図表3は、北京新能源汽车が2017年1月に発売を開始したEV「EC180」と、日本で販売されている代表的なEV「i-MiEV」、 「LEAF」（第一世代）と比較したものである。ここに示すように、「EC180」

---

10) 2015年4月には、補助金政策を2020年まで延長すると政府が発表、2016年以降2020年までの補助金額も改訂された。改訂後は乗用車仕様のEVに対し、100km以上150km未満で2.5万元、150km以上250km未満で4.5万元、250km以上では5.5万元と、2013年時よりも補助金額が引き下げられ、かつ、航続距離も80km以上のEVモード時の航続距離から100km以上と厳しい条件となっている。なお、2017年以降はFCV以外の補助金を徐々に減額するとも発表されており、2017～18年にかけては2016年ベースから20%、2019～20年にかけては同16年ベースから40%引き下げるとされている。

◆北京新能源汽车

「EC180」発売（2017年1月25日）



図表3 北京新能源汽车「EC180」と主要日系EVとの比較

	価 格	寸 法 (全長×全幅×全高 mm)	バッテリー 容量	最大航続 距離
「i-MiEV モデル M」 (三菱自動車)	約210万円 (補助金適用後)	3,395×1,475×1,600	10.5kWh	120km (JC08 モード)
「EC180」 (北京新能源汽车)	15万1,800元/ 15万7,800元 ↓ 4万9,800元(約80万円)/ 5万5,800元(約90万円) (北京市補助金適用後)	3,672×1,630×1,495	20.3kWh	180km (NEDC モード: 156km)
LEAF (日産自動車)	約245万円 (補助金適用後)	4,445×1,770×1,550	24.0kWh	280km (JC08 モード)

注) 「EC180」の価格は北京市の補助金申請を想定。1元/16円にて算出（2017年2月現在）。  
出所) 北京新能源汽车 Website より写真抜粋，日産自動車，三菱自動車 Website 参照の上，筆者作成。

は約5～6万元，日本円では約80～100万円と，日系メーカーによるEVの半値ほどで入手できる。

以上にみた中国のNEV規制の特徴は，明らかに中央政府や省政府の意向が強く反映していることである。中国自動車技術研究センター（China Automotive Technology & Research Center，以下，CATARC）によれば，これらの規制については「2015年末までに，国家12の部門／委員会が20超の政策を発表しており，地方37の都市県と70の都市が190以上の政策を発表<sup>11)</sup>しているという。これら規制の数が示すように，中国自動車産業ではNEV市場の形

11) FOURIN「中国自動車調査月報」No.246，2016年9月号，p.29 参照。

成、拡大に向けた取り組みが主に官を中心に展開されている。

以上の動きが中央政府の意図通りに展開すれば、少なくとも交通運輸部門における中国の環境規制問題が改善していくものと想定される。他方で、注目すべきはこれらの積極的展開策の背景に、中央政府による自国自動車産業の競争力強化に向けた思惑も見え隠れする点である。

## 2. 市場にみる環境規制関連政策の結果と完成車メーカーの動向

### (1) NEV 市場の実態

以上にみてきた環境規制関連政策の結果、中国の自動車産業にそれはどのように反映したのか。

ここで注目するのは、中国のNEV市場の推移である。上述のとおり、省エネ車、新エネ車に関する政策は2001年に発表された「863ハイテク計画」以降にみることが出来るが、実はそれ以降、急速に拡大してきたわけではない（前掲図表1のうち、NEV販売台数の推移を参照）。

中国自動車産業に詳しい有識者によると、2014年以前の市場の小ささは、「NEVの価格帯」、「EVに対する安全性への懸念」、「PHEV、EVに必須となる充電器スタンドの未整備」などによる消費者の不満・不安が反映しているという。他車両に対して高価格で、未だ充電器スタンドなどのインフラが整わない状況では、これらの車両を選択する消費者が少ないのもっともだろう。しかし、上述のように車両購置税や車両船舶税の免除、補助金支給などの枠組みが整うに従って、その販売台数は右肩上がりとなっている。前述のCATARCは2022年のNEV市場を189万台と予測しており、2010年時のNEV市場がわずか0.2万台だったことと比較すると、実に950倍近くの市場へと膨らむことになる。

## (2) HEV 市場開花の可能性

他方で、2016年末に入ると、市場では新たな動きも生じてきた。

2015年に発表された「中国製造2025」では、冒頭に示したパリ協定の CO<sub>2</sub> 排出量60～65%削減を達成したい中国政府の思惑が、

- NEV の販売台数を市場の約半数までに引き上げること
- FCV や自動運転車の実用化

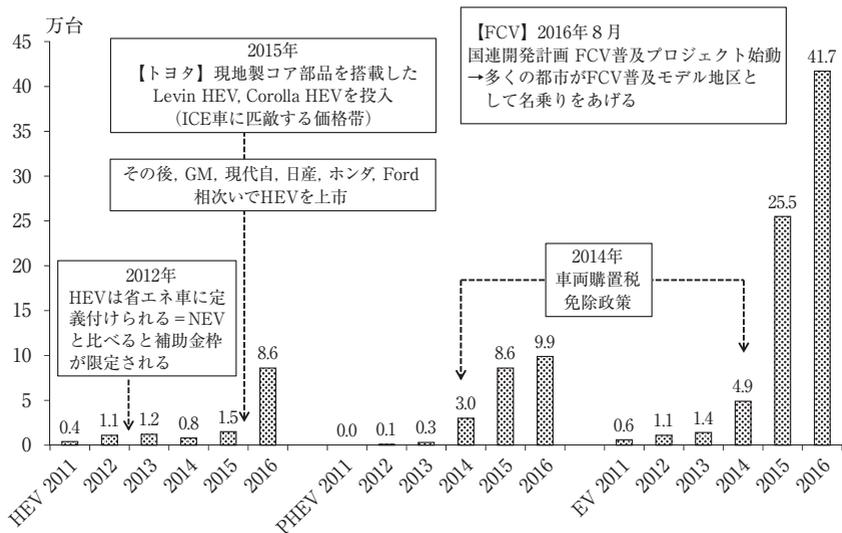
などの項目に反映されている。他方で NEV の範疇から外れた HEV については具体的な普及目標値などは盛り込まれていなかったものの、2016年10月に発表された「省エネ・新エネ車技術ロードマップ」では、HEV 乗用車を2030年に販売台数の25%達成、2020年比で燃費を20%改善する目標が設けられている。HEV 商用車についても、2030年までに重型トラックでの導入を目指す方針が示されており、HEV に対する位置づけが大きく上昇しているとも考えられる。補助金対象として HEV を省エネ車と位置付けること自体は変わらないものの、2020年から2030年にかけて「低コストで燃費に優れた HEV システムの開発、段階的な大規模普及の実現」が重点技術として盛り込まれているのである。

この動きを、従来の NEV に関する政策と相反する動きと見るのは早急だが、事実、中国市場における HEV はある程度のボリュームを占めるに至っている。その証左が図表4である。

ここに示すとおり、2015年にトヨタが現地製によるコア部品を搭載した HEV を投入、2016年には HEV 生産台数は前年の1.5万台から8.6万台に急増している。これは EV の生産台数には及ばないものの、NEV に該当する PHEV とほぼ変わらないボリュームとも指摘できよう。

ちなみに HEV については、中国においても日本企業の牙城である。2015年に投入した「Levin HEV」や「Corolla HEV」は、ガソリン車同様の販売価格で提供されたこともあり、上述のように HEV 市場拡大に寄与したが、

図表4 中国における電動車両別生産台数推移 (2011~2016年)



出所) FOURIN「中国自動車調査月報」2017年4月, p.2, マークラインズ(元データはCATARC)より筆者作成。

これは必ずしもこの2車種が相対的に安価であることを意味しているのではない。むしろ、これらのHEV車両は車両购置税などの免除が適用外であるため、実はEVやPHEVなどの車両よりも高額である。

例えば北京新能源汽车のEV「EC180」は、2017年1~6月期の中国国内生産台数のうち、トヨタ「Corolla HEV」に次ぐ2位のボリュームを占めたが、販売価格は約15~16万円のところ、各種補助金適用後は約10万円で提供されている。他方で「Corolla HEV」は約14~18万円での販売価格であり、殆ど補助金の恩恵を授けられないため、当該価格帯が実質の売値となる。しかし、「EC180」よりも高額の「Corolla HEV」は、同期において28,718台生産されており、「EC180」の18,143台を1万台近く凌駕している。ほかにもトヨタ「Levin HEV」は17,339台と3位、ホンダ「Accord HEV」は4,743台で

15位の座にあり、いずれもEVやPHEVに負けず劣らずの生産台数を計上している<sup>12)</sup>。

この逆転現象の背景にあるのがHEVの高い技術ゆえか、もしくは日本ブランドのネームバリューか、はたまた後述する充電器などインフラの問題なのか、データからは判別できないが、いずれにしても中国政府が市場浸透を図るEVやPHEVよりも、市場が選択したのはHEVという事実である。

他方で強調すべきは、中国のNEV市場ではおそらく意図的にHEVがその対象から外されてきたことだろう。その背景には、上述したようにNEV市場拡大の真の目的であろう中国地場メーカーの競争力強化が考えられる。グローバルにも日系メーカーが大きなシェアを占めてきたHEV市場において、中国メーカーが参入、参戦を図るのではなく、未だ主たるプレイヤーが見えてこないPHEV、EV、FCV市場でのシェア拡大を図りたい意向があると想定される。

HEVが除外されてきた経緯は、例えば車船税に関する政策にも反映している。既述のようにHEVが該当する省エネ車は、車船税は半額免除だったところ、2015年の改訂からエンジンが1.6ℓ以上の省エネ車は免税対象外となった。それにより、消費者はHEVよりも「お買い得感」が大きなPHEVやEVといったNEVから車両を選択したのである。

それがここに来て、トヨタやホンダのHEV生産台数にみるように、HEV市場拡大の可能性も見え隠れしている。「省エネ・新エネ車技術ロードマップ」では、2030年時のHEVを含む省エネ車市場占有率を50%と掲げている<sup>13)</sup>。ここでのHEVがどの方式を採るのか、HEVについても言及があった「省エネ車・新エネ車技術ロードマップ」(2016)からも明らかではない。ただし、

---

12) FOURIN「中国自動車調査月報」No.257, 2017年8月号, p.16 参照。

13) 同ロードマップにおける省エネ車にはHEVの他、天然ガス等の低炭素燃料車も含む。

ロードマップでは省ネ車のコア技術のうち、ハイブリッド技術として、

- 48V システム用モータと一体化した製品の開発（～2020年）
- 48V システムの電動機械式ターボチャージャーの開発（2025～30年）
- 48V システム用モータと変速機が一体化した集積技術<sup>14)</sup>

など具体的に描いていることを踏まえると、中国政府が HEV に対する態度を軟化させていると見て取ることも出来る。しかしながら、ここに来て HEV 技術を重視するようになった背景には何があるのか。

### ③ NEV 市場における外資メーカーの展開

その背景を考える際に注目するのが、外資メーカーの動向である。これまでみてきたように、今後も中国の NEV 市場が拡大していくことは明らかだが、その中で、中国自動車産業－特に乗用車市場において圧倒的な存在感を示す外資メーカーはどのような動きを呈しているのだろうか。

#### ①中国自動車産業における外資出資規制

ここで注目したいのが外資出資規制と NEV 市場の関係である。

中国では「自動車工業産業政策」（1994年）が打ち出されて以降、本国自動車産業に参入する外資企業の出資比率を50%以下とすること、そして完成車の合弁生産企業数を2社以内とすることが定められていた。例えば日系メーカーではトヨタが一汽汽車、広汽汽車の2社と、日産が東風汽車と、ホンダが広州汽車、東風汽車と合弁会社を設けて自社ブランドの車を上市している。また、完成車の生産には、総投資額が20億元以上であること（うち、自己資本が8億元以上であること）、製品開発に向けたインフラ設備の投資額が5億元以上であること、そして内製エンジン工場を保有することなど、

---

14) 48V システムについては後述。

完成車メーカーが海外に工場を設けるには厳しいともいえる要件が含まれている。しかし、中国という巨大市場で商機を狙うには、同地での生産が必須だ。

この規制の下では、中国の合弁企業サイドに対し、ある程度の自社技術を公開せざるを得ず、中国市場で何をつくり、何を売るかの戦略に大きな影響を与える。加えて、この合弁規制の問題については、こと上述のNEVとの関連でみると、外資メーカーにはかなり厳しい規制であることが指摘できるだろう。なぜならば、上述のようなNEVに対する購置税の免除や補助金の助成などを自社の販売戦略に加味すると、これらの車を生産、上市する必要性が当然のように高まる。すなわち、高い技術力を要するNEVを中国国内で生産するには、自社技術を合弁先にもある程度、開放せざるを得なくなるからだ。

また、2015年6月にはEV乗用車メーカーの新設に関する規制も発表された。ここでは、EV乗用車生産企業の新設に対する投資条件が設けられ、EV乗用車に関するシステムや構造設計をはじめとし、試作車の研究開発、製造、試験、型式承認までの経験がある企業であること、専任の研究開発チームと完成車の研究開発能力を有していること、また、新設企業はEV乗用車のみを生産し、ガソリンエンジン車等の内燃機関駆動車を生産してはいけないことなど、厳しい規定が設けられている。

この規制も踏まえると、例えば外資メーカーがEV乗用車の上市を中国で検討する際には、研究開発や生産基盤を中国に移管する必要がある。これらの規制の背景には、あくまでも筆者の推測であるが、中国政府は日系メーカーの存在力が強いHEV市場ではなく、PHEVやEV、FCVなど未だトップメーカーが確立していない市場において中国自動車産業の競争力強化を図りたい狙いを有していると考えられる。HEV市場は特にトヨタをはじめ、日系メーカーの技術、特許で縛られており、参入余地を計るのも難しい。こ

の市場ではなく、EVなどの新たな市場で中国の完成車メーカーやサプライヤーの技術力強化を狙いたい構えだったのでは、と想定されたのだ。その証左として、車両購置税免除対象車種リスト（第12弾、2017年8月）のほとんどは内資メーカー製による車両が連なっている。消費者にとって「お買い得感」がある車種を内資メーカー製で占めることにより、内資メーカーによる新エネ車市場の拡大を意図したい思惑が見え隠れする。

## ②外資メーカーの転換期

しかしながら、これらの動きに大きな転換期が訪れようとしている。それが、2017年6月に発表となった「自動車産業中長期発展計画」である。同計画において大きく掲げられた目標は「世界の自動車大国になること」であり、この目標を成し遂げるために6つの詳細目標、6つの重点任務、8つの重点プロジェクトが掲げられた（図表5）。

この計画では、「政府が誘導的役割を果たすとした上、重点企業による合併・買収を推奨し、優位分野の集約化により産業構造の高度化を推進する方針を示した」<sup>15)</sup>とされる。具体的な目標値や重点任務数などの数から「一六六八」とも略される同計画の根本は、図表5に示すように6つの重点任務を達成し、2020年、2025年までに6つの目標を達成し、8つのプロジェクトを遂行することが求められているようにも読める。これは、中国自動車産業がさらなる市場化、そして国際化を推し進めることの宣言であり、これまでの自動車産業の発展パターンの行き詰まりーコア技術蓄積の薄さ、外資メーカー頼みのサプライチェーン、自国ブランドのネームバリューの小ささといったものを中国政府が認めたものとも読み取れる。上述したように自動車生産、販売といった市場の強さは構築できても、技術力は未だ自動車先進国

---

15) 三菱東京UFJ銀行国際業務部「BTMU CHINA WEEKLY」2017年5月17日付、p.3より引用。

図表5 「自動車産業中長期発展計画」(2017年4月)の概要

概要		指標
2020年までの達成を目標とする指標		2025年までの達成を目標とする指標
1 コア技術の習得	新エネルギー車用トランスミッションの強化・育成	新エネルギー車用トランスミッションの強化・育成
2 サブシステム強化	年間売上高1,000億元を上回る競争力ある自動車部品メーカーの育成	世界トップ70入りを実現する自動車部品メーカーの育成
3 自主ブランドの発展	・ 車両分野における世界的なトップブランドの育成 ・ 商用車分野における安全性能の大幅向上	世界トップ10入りを実現する商用車メーカーの育成
4 新産業生態系の育成	・ スマート化水準の向上、アフターマーケットの付加価値をサブブランド全体の35%以上に ・ 自主ブランドによる自動車先週回への輸出実現	・ 重点分野のスマート化促進、アフターマーケットの付加価値をサブブランド全体の35%以上に ・ 自主ブランドのブランドのグローバル競争力の向上
5 国際化の推進	・ 新車輸出の平均燃費を5.0ℓ/100kmまで向上 ・ 車両重量1,500kg以下の燃費を4.5ℓ/100kmまで向上 ・ NEVの燃費を世界最高燃費水準にまで引き上げ	・ 新車輸出の平均燃費を4.0ℓ/100kmまで向上 ・ 商用車・NEVの平均燃費、および自動車用トランスミッションを世界最高燃費水準に引き上げ
6 自動車省エネ技術の向上	・ 商用車への国産排気装置の適用 ・ 自動車用サイクル率を95%に	
8 大重点プロジェクト		
2020年までの達成を目標とする指標		2025年までの達成を目標とする指標
1 イノベーションセンターの建設	パッチリリー、スマートカーなどの研究開発を行うセンターの運営	・ 同センターが相次ぎ稼働の拡大
2 コア部品技術の習得	グローバル競争力のある自動車部品メーカーの育成	・ 年間売上高世界トップ10入りを実現する自動車部品メーカーの育成
3 NEV研究開発と普及	・ NEV年間生産台数を200万台に引き上げ ・ バッテリーの容量密度が230Wh/kg以上、エネルギー密度が250Wh/kg以上 ・ バッテリーの重量密度が230Wh/kg以上、エネルギー密度が250Wh/kg以上	・ 自動車販売台数のうちNEVが占める割合を20%以上に ・ バッテリーの単位重量あたりエネルギーを250Wh/kg以上に
4 スマートカーの推進	・ 運転補助システム、部分自動運転システム、条件付き自動運転システムの搭載率を50%以上に	・ 運転補助、部分自動運転、条件付き自動運転システムの搭載率を80%以上に ・ 完全自動運転及び完全自動運転自動車の市場開拓
5 省エネ・環境保護技術の習得	・ 乗用車の平均燃費を5.0ℓ/100kmに、省エネ技術を採用した自動車50%以上に ・ 全製造業のスマート化推進	・ 重点企業におけるスマートシステムの開発、自動運転メーカーにおける付加価値の向上
6 自動車と他産業の融合	・ 重点自動車メーカーの研究開発費を営業収入の4%前後に向上 ・ 新車1台の付加価値を向上させるために30%低下	・ 重点自動車メーカーの研究開発費を営業収入の6%前後に向上 ・ 新車の付加価値を先週回と同水準に
7 自主ブランドの育成	・ いくつもの世界的に有名なブランドの育成	・ 世界トップ10入りを実現する自主ブランドの育成
8 海外への展開発展	・ 中国ブランドの海外市場への影響力の向上、先進国への輸出の実現	・ 中国ブランドの国際市場シェアの大幅な拡大、グローバルトップ10入りにおける順位



注) 6 重点任務から 6 大目標、8 大重点プロジェクトに向けての矢印は、筆者による。  
出所) 三菱東京UFJ銀行国際業務部「BITMU CHINA WEEKLY」, pp. 2~7, 2017年5月17日付参照の上、筆者作成。

レベルには達していない。それを強化するために設けられたのが、同計画なのである。

また、ここでは、2025年のNEV普及目標を自動車販売台数の20%以上と目標値を掲げている。「省エネ・新エネルギー車産業発展計画（2012～20年）」では、2020年のNEV普及目標を累積500万台と掲げていたが、これに次いでNEV普及を一層加速させたい意向が表れている。

そして、同計画では自動車産業高度化のためにもう一点、大きな規制緩和の動きが示された。合弁企業の出資比率規制緩和を示す方針の発表である。

この方針については、内資メーカーも難色を示したとの報道があるが<sup>16)</sup>、合弁比率について定めがあった「自動車工業産業政策」（1994）以降、殆ど何の動きも無かった当政策においては、大きな変化と捉えることが出来るだろう。この緩和策の背景には、「市場開放の推進を米国にアピールする思惑」<sup>17)</sup>があるとみられるほか、「自動車産業中長期計画」にこれを盛り込んだ背景には、外資企業によるNEV関連技術の中国への導入を狙いとするものと考えられる。そして、2017年10月時点で、この動きに即した合弁比率の見直し等を行うメーカーは顕在化していないものの、これらの動きを一層加速する動きも出てきた。

### ③相次ぐ外資参入規制の緩和

それは、外資メーカーの中国自動車産業への参入を後押しする政策として同年6月に発表となった「自動車投資プロジェクトの管理に関する意見」である。ここでは新たに、ガソリン車生産における制限が設けられ、生産停止状態にある企業の淘汰を通じた過剰生産能力の解消などが謳われたと同時に、外資メーカーがEVやFCV合弁メーカーを設立する場合、内燃機関車に対

---

16) 「日本経済新聞」2017年4月26日付電子版参照。

17) 同上。

図表6 主要外資メーカーの中国合弁先メーカー

（網掛けはEV開発，生産に係ることを目的とする合弁）

外資メーカー	中国メーカー	合弁設立年	合弁企業名
VW(独)	上海汽車	1985年	上海大衆汽車
	第一汽車	1991年	一汽大衆汽車
	江淮汽車	2017年6月	江淮大衆汽車
Daimler(独)	北京汽車	2005年	北京奔馳汽車
	北京汽車新能源汽車	2017年6月	注1)
BMW(独)	華晨汽車	2003年	華晨寶馬汽車
	長城汽車	—	注3)
GM(米)	上海汽車	1997年	上海通用汽車
	上海汽車，広西汽車注2)	2002年	上汽通用五菱汽車
Ford(米)	江鈴汽車	1995年	江鈴汽車(股)
	長安汽車	2001年	長安福德汽車
	衆泰汽車	—	注4)
トヨタ(日)	第一汽車	2000年	天津一汽豐田汽車
	広州汽車	2004年	広汽豐田汽車
ホンダ(日)	東風汽車	2003年	東風本田汽車
	広州汽車	1998年	広州本田汽車
日産(日)	東風汽車	2003年	東風汽車(有)

注1) Daimlerによる北京汽車の子会社，北京汽車新能源汽車への出資。

注2) 広西汽車は元，五菱集団。

注3) 2017年11月現在，中国当局の承認待ち。

注4) 2017年11月現在，合弁協議中。なお，BMWブランド「MINI」EV開発，生産を目的とするもの。

出所) 各種報道より筆者作成。

する2社までの設立制限を適用しないことを明言したのである<sup>18)</sup>。要は，外資メーカーの出資規制に対し，より懐柔策を提示したものであるといえるだろう。

これらを受けて，多くの外資メーカーが新たな合弁企業を設立，図表6の網掛けに示すようにわずか数ヶ月内で主要完成車メーカーが相次いでEV合

18) ちなみに，PHEVを生産する合弁企業の設立は従来の内燃機関車と同様の扱いとなっており，EVやFCVとの違いが浮き彫りになった。

弁企業を設ける動きに出た。日系メーカーはEV開発、生産に関しては従来  
の合弁先との提携関係を拡充する模様であり、合弁先メーカーのEV技術  
を活かす戦略に出たが、VWやFord、その他の外資メーカーは従来合弁先と  
は別の内資メーカーとの連携構築に急いでいる。それほどまでに、中国の  
EV市場、産業に対する動きがここに来て急速に早まっているのである。

以上の動きの背景を考えるには、中国自動車産業の事情、そして中国で  
市場拡大を図りたい外資メーカー側の事情、2つの側面を考える必要があるだ  
ろう。なぜならば、中国政府がNEV、特にEVに対する施策をここ数年で  
矢継ぎ早に出していること、そして6月に発表となった政策に対する外資  
メーカー、特にドイツメーカーの対応の早さの背景を考える必要があるから  
である。

ここではまず、中国側の事情をNEV、省エネルギー車導入にみる市場の  
動きからみていこう。

### 3. 中国の新エネルギー車産業、市場の現状

#### (1) 新エネルギー車普及の実態

上述のように、NEV市場、産業については政策による市場形成支援の動  
き、産業構造の変化を求める動きが顕在化している。しかし、市場の活気と  
は相反し課題は山積しているのが現状であることは指摘すべきだろう。この  
課題を少しでも打破すべく、「自動車産業中長期発展計画」のような政策が  
相次いで投入されたのもうなずける。

では、どのような課題が顕在化しているのか。

中国政府は2001年の863ハイテク開発計画で「三縦三横」に重点をおくこ  
とを明示し、2009年以降も具体的な購入支援策を投入してきたものの、当時  
のNEVの販売台数はおそらく中央政府の想定以上に少なく、市場に占める

規模もわずかであった。例えば中国同様に環境対応車市場形成に積極的である日本や欧州と比べてもその歩みは遅い<sup>19)</sup>。これは明らかに、消費者の購買意欲が低いことの表れであった。特に販売普及のネックとなっているのは、当該車両が他車両に対して高価格であること、またはEVに対する安全性への懸念、EVやPHEVに必須となる充電器スタンドの未整備、そして中国市場に特徴的なLSVなど規制外自動車の存在が一因していると考えられる。

これらの負の要因を払拭するため、中央政府はNEV購入支援のための補助金政策を実施し、その結果、2015年以降、販売台数は急速に増加したことは前掲図表1からも明らかであり、2016年のEV乗用車販売台数は対前年比161.9%増、同PHEVは同16.8%増となっている。

もちろん、よく指摘されるように、この増加の背景にある購入補助金目当ての不正受給の存在も明らかになっている。例えば、江蘇省蘇州市の大手バスメーカー金竜聯合汽車などは、NEV販売資料を偽装しNEV販売に対する補助金を不正に受給したと報道された<sup>20)</sup>。同社はこの不正により、5億元（約75億円）を詐取したとされている。

他方で、乗用車の購入層についても、2014年の「新エネルギー車応用普及加速のための指導意見」にあるように、「2014～2016年に中央および地方政府機関が配置・購入する車両の30%以上をNEVとすること」とする指示を踏まえると、乗用車の生産台数の出荷先の多くにはこのような行政部門の購入も想定される。

実際、2016年のEV生産台数42.1万台数<sup>21)</sup>のうち、バスが27.4%、トラッ

---

19) 日本では、省エネ車政策の対象にHEVも含むため、中国市場と一概に比較はできない。

20) 日本貿易振興会「通商弘報」2016年10月7日付。

21) このデータの基であるCATARCの発表と、NEV生産台数のうち車両内訳を公表している中国汽车工業協会のデータに違いがみられる（後者は41.7万台）。ここではEVバスの生産台数を発表しているCATARCのデータを取り上げ、全EV車両販売に占めるバスの生産内訳を示した。

クや配送車など特殊車両が13.9%と公共部門が占める割合が実に4割と大きなボリュームを占めている。ちなみに、2017年8月に工業情報化部が公表した車両購置税の免除対象車両となるリストの第12弾を確認すると、EVのカテゴリーでは乗用車が50車種、バスが228車種、トラックを含む特殊車両が139車種と、乗用車数に比べて圧倒的にバスや特殊車両車種が多く、これは第1弾から変わらない傾向である。PHEVも乗用車が2車種、バスが66車種計上されており、こちらもバス需要に向けたものが多い。

また、2016年のNEV販売台数51.6万台のうち、バスが26%、トラックなど特殊車両が11%と併せて4割近くを商用車が占めていることも注目すべきである。中国の商用車市場はその殆どが内資メーカーで構成されていることからNEV市場においては内資メーカーが投入車種、そして生産、販売面でも外資メーカーを圧倒していることが把握できる。

そして、個人のインセンティブ狙いのためのEV購入が相次いでいるのも現状のようだ。例えば上海市のように慢性的な交通渋滞に悩まされている大都市では、ナンバープレートの取得も抽選などの措置が施されているが、同市では購入車両がEVであれば、プレートがストレートに与えられる特権も付与した。そのためにEV購入に動いた消費者も多くいた模様である。

## (2) インフラ未整備によるNEV市場の窮屈さ

また、問題はこれらにとどまらない。

既述のように、中国国内ではいまだ充電スタンドが不足していること、そしてNEV技術が未成熟であるために、安全性に不安を抱く消費者が多いのも現実という。

それを如実に示しているのが、EVやPHEVの充電に必要な充電施設における充電口の形状である。これらのNEVの充電口は、日本や欧州の主要メーカー間でも標準規格の争いが続いており、日本でもCHAdEMO（チャデモ）

での統一普及を図った取り組みが進んでいる。中国も同様に中国メーカー製の NEV が優位になるようなインフラ作りが進むとされるが、2016年7月に北京で開催された新エネ車、充電設備関連の展示会<sup>22)</sup>で筆者が調査した限りでは、6社が全く異なる6種類のソケットを展示しているなど、標準化の遅れが指摘できる。要は中国国内でも充電口の形状が全く異なっており、充電したくともその形状に合ったスタンドを探すしかないのだ。

同様の例が政府主導で行われるインフラ整備にもみられる。例えば中国の主要都市をつなぐ高速道路沿いに設けられた EV 高速充電スタンドでは、「中国規格対応の EV しか充電できない」と紹介されている<sup>23)</sup>。この規格では、それに対応しない外資メーカーの EV は充電ができないことは明らかであり、環境対応のためというよりもむしろ、国内メーカーの産業振興のために EV インフラの整備を進めているかのように捉えられる。

加えて、充電設備が必須となる EV は、大都市に多い高層住宅での設備完備が難しいともいわれている。中国では日本のように自動車を購入、登録する際の駐車場証明が必ずしも必要ではないため、自家用車を路面駐車するケースも多くみられる。普通のガソリン車などではそれでも駐車スペースは確保できるかもしれないが、特に EV では充電スポットが必要となる。そのため中国では、マンションの上階にある自室からケーブルを垂らして充電するという嘘のような光景も見受けられる。また、駐車マナーの面からも問題は多く、充電設備が設置されている駐車場に普通のガソリン車が駐車されている場面も珍しくない。

また、補助金が付与される PHEV を購入しながらも、使用時にはガソリンを給油し走行するケースも続出しているという。自宅で充電できるプラグインの機能を用いず、HEV として使用しているのである。これは充電イン

---

22) 第12回北京国際新能源汽车及充電設備展覧会（於：中国国際展覽中心）。

23) 日本貿易振興会「通商弘報」2015年1月27日付参照。

フラ設備が未整備であることに加え、PHEVは対象になりHEVはその範疇外である制度に着目した購入パターンである。冷静に考えると、PHEVの燃費の高さなどのメリットを享受していないように見受けられるが、購入者サイドからすると「なるほど」と思いたくなる着眼点だ。ただし、この使用の仕方では補助金制度の真の目的である環境対応への寄与はほとんどなく、本末転倒である。

以上のように、中国のNEV市場は購入補助金などの優遇策などで盛り上がり呈する一方で問題も山積している。それを踏まえると、NEV市場が真に構築されるための必要条件は整っていないと判断せざるを得ないだろう。中国が真に環境問題に立ち向かうには、そして2020年にNEVの年間生産台数200万台<sup>24)</sup>とする目標到達に向けては、多くの課題が立ちはだかっているのである。

ただし、それは中国に限ったことではなく、例えば日本でも同様である。環境対応車普及のための施策は多く展開されているものの、やはりEVやFCVなどはその航続距離や充電インフラ設置数、車体本体コストなどの課題から、多くの消費者の購入意欲を削いでいる。

この日本の例にみるように、消費者はやはり購入コストやインフラ等の使い勝手を含めて車両を選択する。中国の中央政府もそれは認識しており、例えば2015年に発令された「電動自動車の充電インフラ設置加速に関する指導意見」や「電気自動車の充電インフラ発展に関するガイドライン（2015～2020年）」では、2020年までに全国で集中式充電スタンドを1万2,000カ所以上設置、分散式の充電装置も480万基以上設置するほか、全国の高速道路網に800カ所以上の高速充電ステーションを建設する目標を明示している<sup>25)</sup>。

中国のNEV市場の特徴としては従来の内燃機関車同様に、中央政府主導

---

24) 「自動車産業中長期発展計画」による。

による市場形成が挙げられるが、やはりインフラ整備なども行政サイドが規制を展開しなければ市場は成立しないだろう。この官の役割に加え、民の立場にある完成車メーカーや部品メーカー、そして購入者も一つになった市場形成が求められるのである。そこで重要視されたのが、完成車メーカーや部品メーカー、とりわけ中国市場で競争力をもつドイツメーカーであると筆者は考える。それを次節にみていこう。

#### 4. 中国自動車産業におけるドイツ完成車、部品メーカーの存在感

##### (1) ドイツ勢に優位にも映る補助金制度の展開

次いで、中国で市場拡大を意図する外資メーカー側の事情である。ここでは、「外資メーカー」と一括りにするよりも、あえてドイツメーカーと表現したい。というのも、他の自動車先進国のメーカー—例えば日本や米国メーカーと異なり、ドイツと中国の間には自動車産業において明らかに蜜月ともとれる動きが顕在化しているためである。

その一例が、車両購置税免除措置に係る政策である。

上述したように、「省エネ・新エネルギー車産業発展計画」(2012)では、HEVは省エネ車として位置付けられ、2014年の購置税免除措置ではHEVを除いたEV、PHEV、FCVといったNEVが対象とされた。また、2015年改訂の車船税免除の政策では、HEVが含まれる省エネ車に関しても1.6ℓ以下のエンジン搭載車を対象とする方針が打ち出されたが、それ以上の車両は免税措置が付与されないという厳しいものとなっていた。

25) なお、日本と中国間においては、「日中新エネ自動車と充電インフラ共同研究に関する覚書」が交わされており(2014年12月)、中国国家発展改革委員会、中国国家エネルギー局と日本の経済産業省の支持のもとにCATARCと日本自動車研究所(JARI)による充電インフラ整備や運営モデル、EVと充電インフラの互換性などの分野における共同研究も開始されている。このことを踏まえると、これらの問題も早晩、解決する可能性もある。

このエンジンの大きさで考えると、例えば外資メーカーのうち、中国で最も車両販売台数が多いVWは実に多くのラインナップをそろえている<sup>26)</sup>。VWに代表されるドイツメーカーは、小型エンジンとターボを組み合わせたダウンサイジングの方向で環境対応車を考える傾向にあり、それを自社のグローバル戦略にも位置付けてきた。ここで中国側の補助優遇策が1.6ℓ以下の省エネ車という戦略は、中国と結びつきが強いとみられるドイツメーカーにとって優位に働いているようにも見受けられる。要は燃費性能ではなく、排気量の小さい1.6ℓ以下の小型車を対象とする減免制度は、ドイツメーカーが中国で展開する車両において対象車種が多いことが指摘でき、その背景には政治力も動いているのではとすら邪推できる。

他方で、日系メーカーはどちらかといえば大きなタイプのエンジン搭載車を投入しているケースが多く、車船税免除という意味では不利な立場にある。しかし、前掲図表1にも示したように中国ではSUVなどの大型車や高級車が好まれる傾向にあり、そこをターゲットにした戦略をメーカーが採るのは当然である。

この中国政府の政策と乖離した市場実態を踏まえ、完成車メーカーはその戦略を異にして対応しているように見受けられる。例えば日産は、米国で設計、生産販売している大型車をそのまま中国でも展開しているが、トヨタのように「Yaris（日本名、Vitz）」や「Vios」などの小型車と、「Corolla」や「Corolla HEV」、そして「LAND CRUISER PRADO」や「Highlander（日本名、

---

26) 例えば2016年時点において、中国国内で生産されているエンジンを排気量別に確認すると、VWブランドは1.2ℓタイプが4車種向け（以下、1.2ℓ×4）、1.4ℓ×16、1.5ℓ×1、1.6ℓ×14、1.8ℓ×7、2.0ℓ×10となっており、計52モデル基数のうち1.6ℓ以下の車両船船税免除を受けられるエンジン排気量タイプ別のモデル数は35モデル、全体の約67%が該当する（2016年時点で生産されているエンジンのみ。なお、輸入車両を除く）。他方で2016年において日系メーカーのうち最も販売台数が大きかった日産は、1.2ℓ×2、1.5ℓ×2、1.6ℓ×10、1.8ℓ×1、2.0ℓ×6、2.5ℓ×7で、計28基のうち14モデル、同じく1.6ℓ以下のモデル基数は50%だった。同様に本田は40%、トヨタは52%だった（マークラインズより筆者算出）。

KLUGER」といった大型車を組み合わせて市場投入し展開するケースもある。トヨタのケースは「儲かるが燃費が悪い」大型車両と、「儲からないが燃費が良い」車両をミックスして市場に対応する戦略を採っていると指摘できよう。それに対してドイツメーカーの展開車両は、いかにも中国の政策に巧くフィットしているようにも見受けられる。

## (2) 中国—ドイツメーカー間の自動車産業分野連携の深化

そして、先述したEV、FCV 合弁企業設立に向けた規制緩和についてもドイツメーカーの対応は早く、2017年10月時点ですでに図表7に示す連携体制を整えるに至っている。VWやDaimlerなど完成車メーカーのみならず、ContinentalやBoschなどグローバル・サプライヤーも中国メーカーとの連携

図表7 中国—ドイツメーカー連携体制の構築（2017年10月時点）

中国	ドイツ	概要
江淮汽車	VW(中国)	・合弁会社（江淮VW、資本金20億元（折半出資））設立について協定締結
		－新エネ車（純電動・レンジエクステンダー式乗用車）の開発、製造
		－EV向けの電池等、新エネ車関係コア部品の開発・製造など －10万台/年のEV販売を想定
北汽集団	Daimler	・省エネ車分野での戦略提携・投資の強化についての覚書に調印 ・Daimlerは北汽集団傘下の北汽新能源へ出資
蔚来汽車	Continental	・戦略的提携枠組み協定に調印
		－EV、ITS、自動運転等分野で戦略的パートナーに －2014年～提携パートナーシップを締結していたが、蔚来汽車の製品開発における提携をさらに深化させる
百度(Baidu)	Bosch	・自動運転技術について戦略提携協定を締結 ・高德、四維図新と高精度地図に基づく自動運転戦略提携を発表 －Boschはセンサー、レーダー等の自動運転システム全体の開発を主導、中国企業3社が高精度地図サービスを提供
	Continental	・無人運転及び関係技術の共同開発について戦略提携協定を締結

出所) FOURIN「中国自動車調査月報」No.256, 2017年7月号, P.14～15より筆者作成。

強化にも動いており、かつ、その動きはEVなど電動車に向けたものだけではなくコネクテッドカー、自動運転技術など次世代技術をターゲットとするものでもある。特に百度（Baidu）とBosch、Continentalの提携は、もはやグローバルメーカーのポジションにある百度の自動車産業における存在感を強くアピールするものでもあり、中国自動車産業がNEV、省エネ車技術だけではなく、コネクテッドカーなどのスマートカー産業においてトップの座につきたい中国側の思惑の証左ともなっている。

これらの動きは、「自動車産業中長期発展計画」に端を発したものではなく、例えば2011年の「中国・ドイツの電動車戦略提携パートナーシップの樹立についての共同声明」（於：ベルリン）などにもみられるように、数年に亘って構築されてきた関係性であり、江淮汽車とVWのEV合弁企業設立における協定締結は、まさにEV、FCVに係る合弁企業設立に関する規制緩和の先駆けとなったものである。ここにも、中国-ドイツの蜜月の動きが顕在化しているといえよう。

ではなぜ、両国がこのような関係性を保つのか。その理由は明らかである。図表8はドイツメーカーによる中国でのNEV展開である。ここでは補助政策が既に展開されている2015年以降の生産台数を挙げたが、中国自動車市場の圧倒的シェアを誇るドイツメーカーにしては、NEVの投入台数が非常に少ないことが指摘できる。

2017年に入り、CAFC、NEV規制の統一管理が発表されて以降、ドイツメーカーも含む多くの完成車メーカーが中国市場へのEV、PHEVの投入を表明しているが、その多くは2020年頃を見越した動きであり、2019年からこれらの規制が適用されるにはやや遅いタイミングとなる。そのためにも、新たに中国メーカーと組むことにより、彼らが蓄積してきた電動化技術をベースに、巨大な中国市場での対応を急いでいるものとみられる。

図表8 中国におけるドイツ完成車メーカーによるNEV現地生産台数推移

単位：台

車種	メーカー	ブランド	モデル	生産台数(台)		
				2015年	2016年	2017年1～4月
EV	騰勢汽車	騰勢(Denza)	Denza	3,080	2,562	1,157
	華晨 BMW	之諾(ZINORO)	ZINORO IE	331	0	0
EV ドイツメーカー計				3,411	2,562	1,157
PHEV	北京 Benz	Mercedes-Benz	M-Benz C クラス	0	120	7
	華晨 BMW	BMW	BMW X1	0	164	347
			BMW 530Le	1,221	142	0
		之諾(ZINORO)	ZINORO 60H	0	54	13
	一汽 VW	奧迪(Audi)	A6L e-tron	0	21	0
PHEV ドイツメーカー計				1,221	501	367
NEV ドイツメーカー計				4,632	3,063	1,524

出所) FOURIN「中国自動車調査月報」No.256, 2017年7月, p.15より筆者作成。

### (3) 拡大が見込まれる省エネ車市場へのドイツメーカーの対応

そして気になるのは、中国NEVにおけるドイツ「完成車」メーカーの動きだけではない。「省エネ車・新エネ車技術ロードマップ」(2016)や「自動車産業中長期発展計画」(2017)にもみたように、そこではNEV市場が厚く保護されている一方で、省エネ技術に対する強化策も政府は打ち出している。それはあたかもNEV市場の強化と逆行する動きのようにもみてとれるが、先述のようにHEV市場も開花しつつある中国市場では、環境規制という名目上、これらの技術も尊重せねばならないのだろう。その一つの例が、ドイツ、そしてフランスメーカーを中心に展開される48Vシステムである。

これは簡単に述べると、48Vの電源を使用した発電機とモータ兼用のシステムで、アイドリングストップやエンジン駆動力のアシストにより、安価なコストで燃費を約10%向上する技術である。この方式はトヨタ「Prius」に代表されるストロングHEV(以下、S-HEV)のように短距離間はモータによるEV走行も可能にする方式とは異なり、最大10kWほどの小型モータを

搭載し、走行初期のエンジンの駆動力をアシスト、アイドリングストップを行うことで燃費向上に寄与するシステムである。欧州における CO<sub>2</sub> 規制は完成車メーカーの販売台数の平均値を採用しているため、市場に投入する車両に対して幅広く CO<sub>2</sub> 削減策を採らなければならない。その際に同システムは S-HEV よりも簡易な方式で燃費を向上させることができるため、特に欧州完成車メーカーを中心に2016年から実用化の動きを見せている。

この48V システムにおいては、2011年にドイツの完成車メーカー、Audi や VW, BMW, Daimler, Porsche の5社がメーカーの垣根を超えて48V 規格「LV148」を設け<sup>27)</sup>、サプライヤーもその動きに続いており、世界的にもフランス (Valeo) を含む欧州メーカーがシェアを独占している。

そして、同システムを導入することにより、電源電圧を12V から48V に高圧化することによって減速回生効率を高めるとともに、モーターアシストの実現やパワーステアリング、ウォータポンプ、クーリングファンなど大きな電力を必要とする補機類を小型化、軽量化すること、その結果として通電量が削減され、重量の重いワイヤハーネスの大幅な軽量化を実現するなどの効果が期待できる。また、軽量化による燃費の向上、そしてコストを安価に抑えることもメリットとなる。完成車メーカーにとっては PHEV や M-HEV よりもコスト安となる48V システムの搭載は魅力が大きいといえる。

特に中国市場をみると、中国政府の厳しい環境規制強化に対応するだけの技術力が低いと考えられる内資メーカーがこのシステムを選択するメリットは大きい。この部品システムにおいては、Bosch や Continental などのグローバルメカサプライヤーが主となり、自社製品を完成車メーカーに提案、市場拡大を試みている。特に内資メーカーにおいては、これらのグローバルメカサプライヤーからの提案を受けて48V システムを導入する傾向が高まってい

---

27) 2014年7月から VDA-320 に移行。

図表9 中国における主要完成車メーカーの48V システム搭載車両投入計画とシステムサプライヤー概要

メーカー		システムサプライヤー	投入時期	メーカー		システムサプライヤー	投入時期
VW	上汽 VW	Bosch, Continental	2017年	JLA	奇瑞 JLA	Valco	2019年
	一汽 VW		2017年	東風乗用車		Delphi	2018年
GM	上汽 GM	Bosch, Continental	2019年	上汽乗用車		Continental	2017年
Ford	長安 Ford	Continental	2019年	一汽海馬		n.a.	2016年
PSA	神龍汽車	Valco	2017年	長城汽車		Valco	2017年
Renault	東風 Renault	Continental	2017年	長安汽車		Bosch, Delphi	2017年
M-Benz	北京 Benz	Bosch	2017年	一汽汽車		上海電駆動	2017年
BMW	華晨 BMW	デンソー	2017年	吉利汽車		n.a.	2018年
FCA	広汽 Flat	Delphi	2019年	BYD		内製	2017年
				江淮汽車		A123 Systems (電池)	2016年

出所) FOURIN「中国自動車調査月報」No.243, 2016年6月, p.34, 他報道資料より筆者作成。

るのである<sup>28)</sup> (図表9)。

また、同システムは主に欧州の厳しい環境規制への対応技術としての投入に端を発しているが、上述のVWの中国市場での強さ同様に、欧州、特にドイツの完成車メーカーは中国市場では大きな存在感を持つことも視野に入れなければならない。本国同様に中国でマイルドハイブリッド市場を拡大させることは、完成車メーカーやサプライヤーの市場拡大戦略においても大きなメリットとなるのである。それを踏まえると、48Vシステムへの対応に向け、補機部品群はグローバルに共通化していくことが想定される。搭載を提案するシステムサプライヤーにとっては、補機類を共通化し、自社パンフレットに掲載される製品の中から完成車メーカーに購入してもらった方が研究コストも安価に抑えられる。また共通化することにより、同じ製品の生産量が増えることによって、購入サイドの完成車メーカーにとっても部品が安価に入手可能となる。欧州や世界最大市場の中国で48V市場が開花することは、

28) 日本ではS-HEVによる市場構成が進められているためか、日系完成車メーカーによる同システム搭載の動きは今のところ小さい。

中国、ドイツの完成車メーカー、そしてドイツのサプライヤー双方にとってプラスの効果が大きいのである。

ここで注目すべきは、「自動車産業中長期発展計画」(2017)などにもみられたように、HEV技術に対する中国政府側の姿勢である。上述のようにHEVはNEVの対象とはならず、あくまでも省エネ車としての位置付けであるが、ここにきて中国も省エネ車に関する技術、特にHEVに関する技術の位置付けを重視する傾向にある。これは48Vシステム技術で他のグローバル・サプライヤーの先を行くBoschやContinentalなどのドイツメーカー保護のようにも映る。

## 5. 結びに代えて

以上にみてきたように、現在の中国自動車市場、産業は中国中央政府による環境規制関連政策を軸に大きく変容しつつある。従来は、生産台数、販売台数の拡充を目的とした政策が主であり、特に内資メーカーの規模拡大に向けた政策が展開されてきた。それは外資規制などからも明らかなように、内資メーカーの保護、そして外資メーカーに中国メーカーとの合併を義務付けることによる技術力の移転などを目的としたものであった。

しかし、環境規制に関する政策が展開されるようになると、そこにはいわゆる生産、販売台数規模だけを視野に入れるのではなく、これらの規制に対応するための電動化、電子化といった技術力の強化に向けて政策の軸がシフトしている。それを具体的に示したのが、「省エネ・新エネルギー自動車技術ロードマップ」(2016)や「自動車産業中長期発展計画」(2017)である。これらは「中国製造2025」(2015)が示す3ステップの戦略目標、すなわち、第1ステップ)2020年には世界の製造強国の仲間入りを果たし、第2ステップ)2030年には世界の製造強国の中レベルに、そして第3ステップ)建国

100年を迎える2049年には世界の製造強国に上位入りすることに向けた、自動車「産業」における具体的な技術目標値を示したものであり、その技術強化に向けたマクロ政策や財政・税務政策、研究開発支援政策などが展開されてきた。

加えて、これらの環境規制対応以前の政策にみられた外資規制などの管理体制も大きく変化しており、今や外資メーカーを巧く中国自動車市場、産業に巻き込みながら省エネ、NEV市場の拡大を意図しているようにも映る。この外資メーカー“巻き込み”戦略ともとれる中国自動車産業が意図するのはやはり、従来の量を追う発展戦略から技術力を高める戦略への移行である。それを求めるがゆえに、中国の自動車市場は見た目には開放の動きへとシフトしているようにも捉えられる。

また、これらの動きを加速する側面もある。本稿では殆ど触れていないが、スマートカー、いわゆるインテリジェントカー、コネクテッドカーなど新たな自動車技術である。これらについては、中国では既存のIT関連企業が様々な研究開発を展開しており、いわゆる自動車技術とこれらの情報通信技術を組み合わせることによって、より中国の自動車産業を強化していくものと想定され、「自動車産業中長期発展計画」においてもスマートカー技術を発展させることや、自動車産業と他産業との融合が重点プロジェクトに掲げられている。

このスマートカー分野においても、中国がドイツのサプライヤーと連携し（ドイツのサプライヤーを巻き込み）、存在感を高めつつあることは上述のとおりである。

このように中国の自動車産業発展は、大きくその戦略を変化させつつある。この戦略転換のために、自国保護ともとれた外資規制を撤廃し、「新エネルギー車」を名目にした技術拡大戦略へとシフトさせている。いまや世界最大の自動車市場となった中国において、中央政府がコントロールするこの戦略

シフトは、世界中の完成車メーカー、部品メーカーの動きを左右することは明らかである。また、2015年以降、矢継ぎ早に発表される省エネ車、NEV 関連政策の動きから考えると、今後はスマートカーなど、新たなモビリティ産業、市場に向けた政策が同じようなスピード感で展開されることも想像に難くない。

中国自動車産業に関与する関連メーカーは、一見すると中国自動車市場が開放されつつあるかのように捉えられる現状において、中国政府が何を意図して政策を展開しているのか、その芯となるものを把握し、事業を展開していくことが求められる。

※本稿は、文部科学省科学研究費基盤研究 A（研究課題番号：26245047）「日欧自動車メーカーの「メガ・プラットフォーム戦略」とサプライチェーンの変容」の調査研究（研究代表者 古川 澄明（山口大学経済学部））、調査期間平成26年～28年）の一環として行った調査結果を反映したものです。

### 参考文献

- 上山邦雄 [2011]「中国自動車産業の発展と民族系メーカーの可能性」『産業学会研究年報』第 26 号, pp.29～40
- 湯進 [2016]「中国自動車産業のキャッチアップ工業化」『専修経済学論集』専修大学経済学会, Vol.51, No.1, pp79～111
- 呂彬 [2010]「中国自動車産業における技術のキャッチアップ」『現代社会文化研究』新潟大学現代社会文化研究科, No.49, 2010 年 12 月, pp.197～211
- 日本貿易振興会「通商弘報」2015 年 1 月 27 日  
——— 同 2016 年 10 月 7 日
- 三菱東京 UFJ 銀行国際業務部「BTMU CHINA WEEKLY」2017 年 5 月 17 日