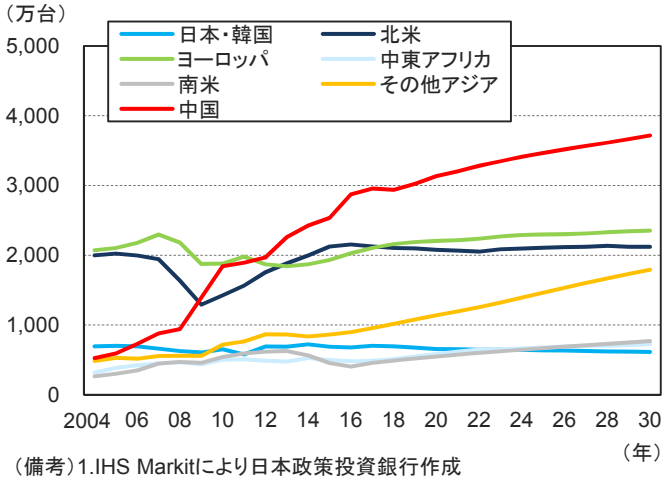
中国自動車市場の発展の行方～電動化の先に見えてくる姿～

1. 中国自動車市場概要

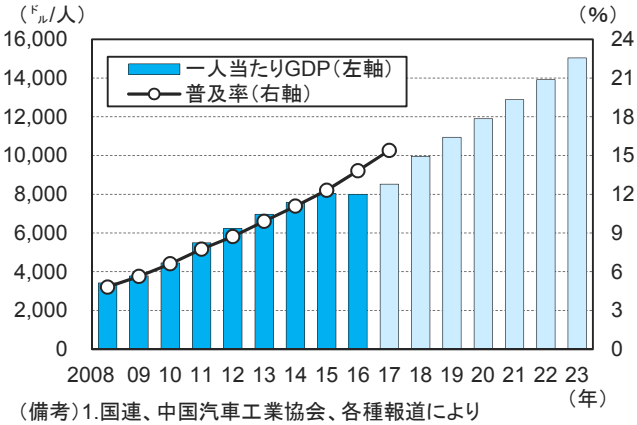
- 中国の自動車市場は2009年に米国を抜いて単一国で世界最大となり、足元も引き続き世界市場の成長を牽引している。他方、政府による電動化関連の規制の導入やIT大手による自動運転に関する実証実験の取り組み等にみられるように、昨今の自動車業界のメガトレンドとなっているCASE（コネクテッド、自動運転、シェアリングやサービス化、電動化）の分野においても、中国の動きは非常に速い。今や自動車産業において世界的に極めて重要な市場となっている中国だが、今回は、市場規模と技術動向の両面から注目を集めるこの市場について、北京モーターショーで確認された業界の特色や北京市内の現状等を踏まえつつ、その現状と発展の方向性を考察することとしたい。
- まず、中国の自動車市場を概観する。世界の自動車販売台数は、リーマンショックの影響を脱した2010年以降は増加基調にあるが、地域別に内訳をみると、近年、米国市場が停滞するなかで主な成長ドライバーとなっているのは中国やその他アジアである。そのうち中国は、自動車普及率の低い内陸部等を中心に将来的な市場拡大の余力を有しており、一人当たりGDPの増加に伴い販売台数は引き続き増勢を維持するとみられている（図表1-1、1-2）。
- 年間販売3,000万台を見据える中国自動車市場だが、種類別にその内訳の推移をみるとSUVが拡大を牽引している。これは、SUVのデザイン性が中国人に好まれたことや、技術の向上による燃費の改善、SUVならではの悪路走破性等が地方部で受け入れられたこと等によるものと考えられる。各国自動車メーカーの販売動向でも、近年は市場のSUV需要を獲得した中国系ブランドや日系ブランドがシェアを拡大する傾向にあり、競争環境は激化している（図表1-3、1-4）。

図表1-1　世界の地域別自動車販売台数



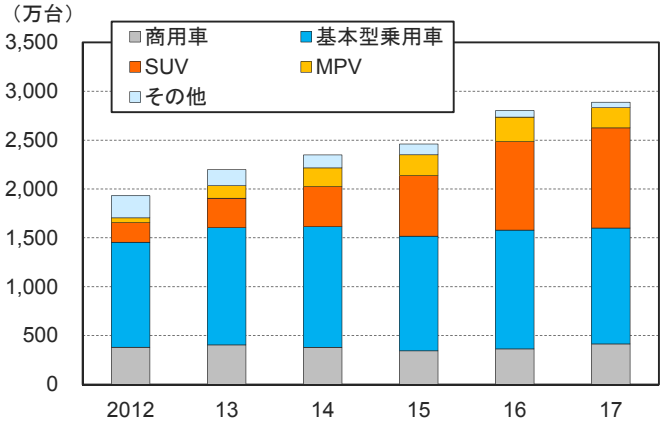
（備考）1.IHS Markitにより日本政策投資銀行作成
2.2018年より予測値

図表1-2　中国の一人当たりGDPと自動車普及率



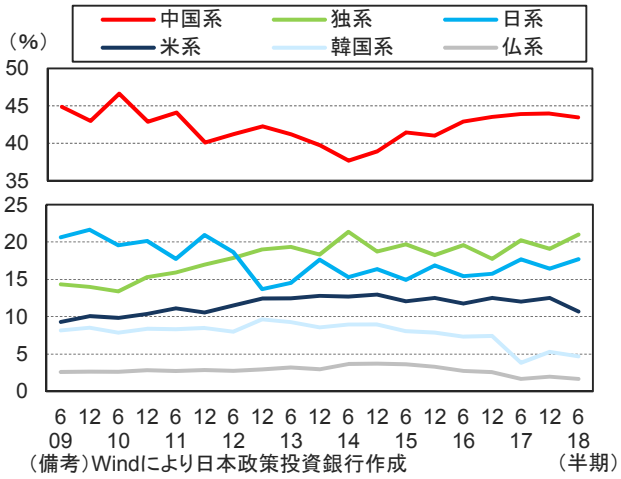
（備考）1.国連、中国汽車工業協会、各種報道により日本政策投資銀行作成
2.GDPは2017年より国連予測値
3.普及率は自動車保有台数（商用車含む）÷人口にて算出

図表1-3　中国の自動車販売台数と種類別内訳



（備考）Marklinesにより日本政策投資銀行作成

図表1-4　中国における各国自動車メーカーの販売シェア（商用車除く）

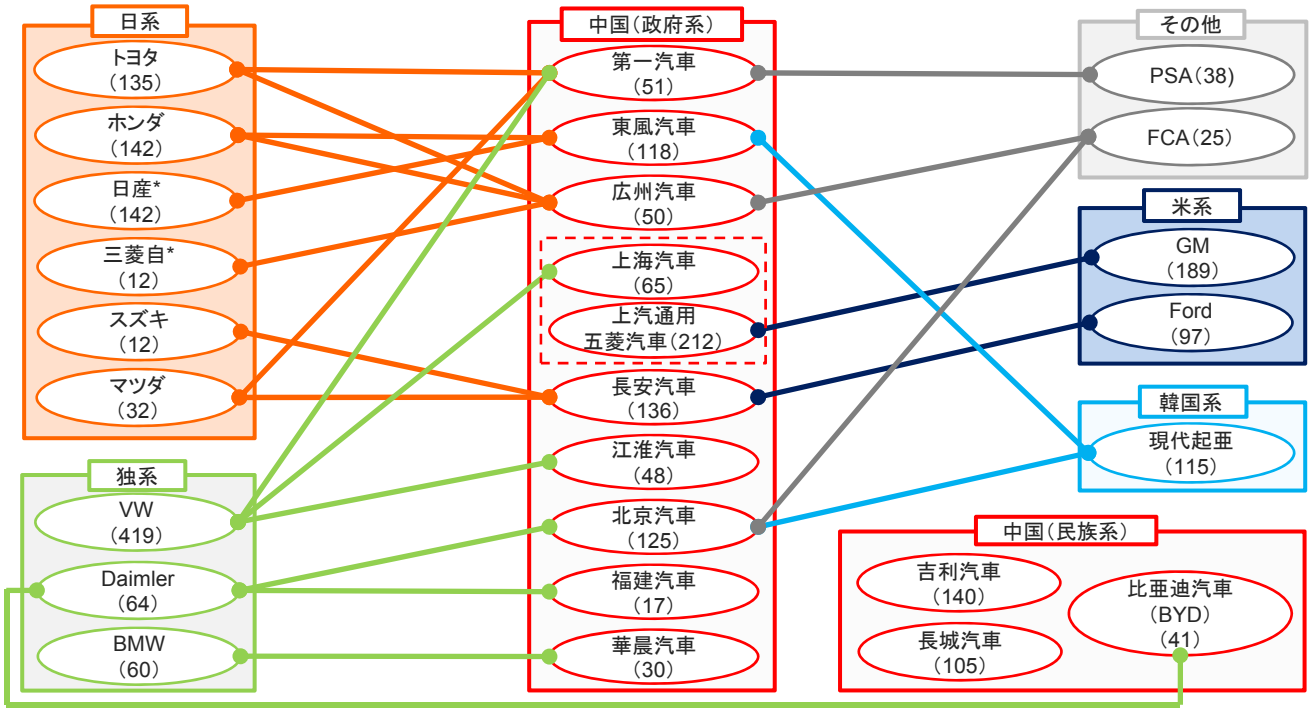


（備考）Windにより日本政策投資銀行作成

2. 中国自動車市場のプレーヤーと政策動向

- 中国系メーカーには、中央・地方政府資本による政府系と独立資本による民族系が存在する。従来は外資メーカーと提携して販売台数を伸ばす政府系の存在感が強かったが、昨今は売れ筋のSUV市場等でブランドを確立したことで民族系の存在感も強まっている。なお、中国では自動車が保有者の社会的地位を示す手段として認識される側面があり、特に都市部を中心として高級車が選好されているため、独系等の高級車人気は高い（図表2-1）。
- 自動車関連政策では、従来と異なる新分野を主軸として自動車強国へと成長すべく、新エネルギー車（New Energy Vehicle：NEV）、電気自動車（Electric Vehicle：EV）やプラグインハイブリッド車（Plug-in Hybrid Vehicle：PHV）、水素燃料電池自動車（Fuel Cell Vehicle：FCV）等や自動運転、コネクテッド等に関する方針が示されている。2017年4月に発表された自動車産業中長期発展計画では、10年間で世界的な自動車強国となることを目標に、最先端のコア技術の習熟や国内企業によるサプライチェーンの育成、自主ブランド強化等に関して具体的なプロジェクトが設定された（図表2-2）。

図表2-1　中国における自動車メーカーの主な提携関係



（備考）1.IHS Markit、各社HP、各種公表情報等により日本政策投資銀行作成
2.（）内の数値は2017年の各グループ販売台数（単位：万台、IHS Markitにより作成）
3.*日産：Renaultグループを含む、三菱自を除く

図表2-2　中国政府による自動車関連政策・方針

年月	政策名	概要
2015年5月	中国製造2025	• 電気自動車、燃料電池自動車の発展を支援し、低炭素化、情報化、スマート化のコア技術確立 • 自動車産業全体のサプライチェーン育成、自主ブランド省エネ車・NEVの水準向上を推進
2016年10月	省エネ・新エネルギー自動車技術ロードマップ	• NEVとインテリジェント・コネクテッド・ビークルを軸にエネルギー動力システムを最適化・高度化 • 先進的製造・軽量化等の基盤技術を形成
2017年4月	自動車産業中長期発展計画	• 10年間で世界的な自動車強国となることを目標に、「コア技術習得」「全サプライチェーン育成」「自主ブランドの全面的発展」等6つの詳細な目標、および6つの重点任務を設定 • 「NEV開発・普及」や「スマート車推進プロジェクト」等8つの重点プロジェクトを推進

	詳細目標例（2017年4月時点）	
	2020年	2025年
NEV	• NEVの年間生産台数200万台 • 電池のエネルギー密度300Wh/kg以上、コスト1元/Wh以下	• 自動車販売台数に占めるNEV比率20％以上 • 電池のエネルギー密度350Wh/kg以上
インテリジェント	• 運転補助システム（DA）、部分自動運転システム（PA）、条件付き自動運転システム（CA）の搭載率50％以上	• DA、PA、CAの搭載率80％、高度化または完全自動運転自動車の市販開始

（備考）各種公表情報により日本政策投資銀行作成

3. 米中貿易摩擦からみる中国自動車政策変化

- 米国の保護主義政策強硬化により米中貿易摩擦が激化しており、中国の対応の一挙手一投足に注目が集まっている（図表3-1）。トランプ大統領は米国内雇用回復に向け対外不均衡を是正するとしているが、中間選挙に向けて公約実現を急いでいるのであって、その後は沈静化するとの見方もある。
- ただ、米国による中国の知財侵害に対する制裁措置等をみると、米国は中長期的な中国ハイテク産業発展に警戒感を示していると思われる。特に中国が製造大国から製造強国になる道筋を示した「中国製造2025」の10大産業に対する危機感が強い（図表3-2）。このなかには省エネルギー・新エネルギー自動車も入っている。
- 今後、米中貿易摩擦の影響は全世界に及ぶだろう。米中日の自動車貿易をみると、10年前より中国のプレゼンスが大きくなっている（図表3-4）。自動車サプライチェーンは世界中で複雑に絡み合っており、関税引き上げ合戦が激化すれば日系自動車会社をはじめグローバル企業にとってのダメージは計り知れない。こうした米中貿易摩擦の文脈のなかで、中国自動車産業にかかる対外開放政策、具体的には外資規制緩和や輸入関税引き下げ等が出たことは注目に値する（図表3-3）。

図表3-1　米中貿易摩擦の推移

米国	中国
太陽光パネルと家庭用大型洗濯機についてセーフガード発動	
中国など各国の鉄鋼・アルミに輸入制限を発動	左記報復関税（豚肉・ワイン等）を発動
①中国輸入品500億ドル分への25%追加関税を公表	左記報復関税リストを公表
中国の知的財産侵害や技術移転強要を理由に、中国ハイテク製品の輸入制限表明＋制裁関税リストを公表	農産品、航空機など同規模の報復関税案を公表
ZTEへの部品供給停止（その後、制裁解除で合意）	
	関税引き下げや外資出資規制緩和などの開放政策を公表
通商協議→追加関税の保留で合意	
②中国輸入品2,000億ドル相当への10%追加関税を公表	左記報復関税を公表
上記①の最終品目リストを公表	
中国全輸入品への追加関税を示唆	
米中とも上記①のうち340億ドル分の輸入品への追加関税発動	
乗用車輸入の関税2.5%→25%への引き上げを示唆	自動車輸入の関税10%引き下げの発動 （米国輸入分のみ＋25%追加関税の発動）
上記②の追加関税を10%→25%への引き上げを示唆	
上記①のうち160億ドル分の輸入品への追加関税発動	

（備考）各種報道により日本政策投資銀行作成

図表3-2　中国製造2025で強化予定の10大産業

1	次世代情報技術産業
2	高性能NC制御工作機械・ロボット
3	航空・宇宙用設備
4	海洋工程設備、ハイテク造船
5	先進的軌道交通整備
6	省エネルギー・新エネルギー自動車
7	電力設備
8	農業設備
9	新素材
10	バイオ設備

（備考）中華人民共和国国務院により日本政策投資銀行作成

図表3-3　中国自動車政策をめぐる規制緩和

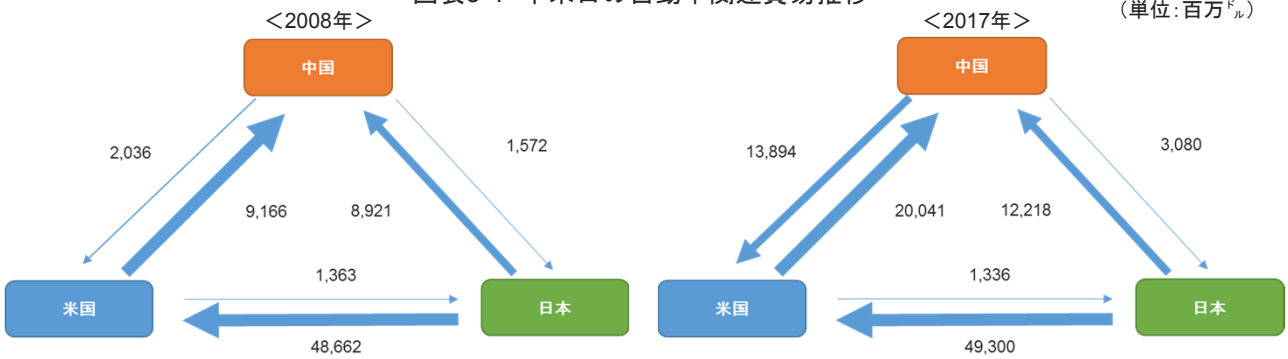
	2017年以前	現在緩和策	将来
外資企業の株式出資比率	50%	下記撤廃 18年新エネ車 20年商用車	全て撤廃 22年乗用車
同一外資企業が設立できる合弁企業	2社まで	新エネ車は 3社目可	撤廃
輸入関税（乗用車）	25%	15% →	
輸入関税（自動車部品）	8～25%	6% →	

米国分のみ追加関税＋25%

（備考）JETRO、各種報道により日本政策投資銀行作成

図表3-4　中米日の自動車関連貿易推移

（単位：百万ドル）

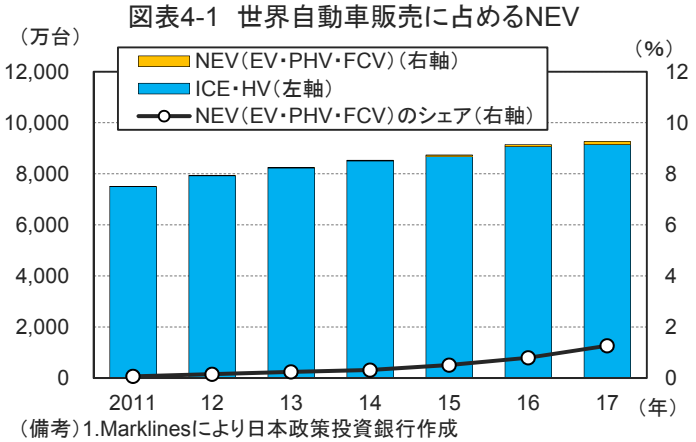


（備考）1.財務省、米商務省センサス局により日本政策投資銀行作成　2.年末レートでドル換算　3.自動車および自動車部品の貿易額

4. 中国自動車市場における電動化の潮流

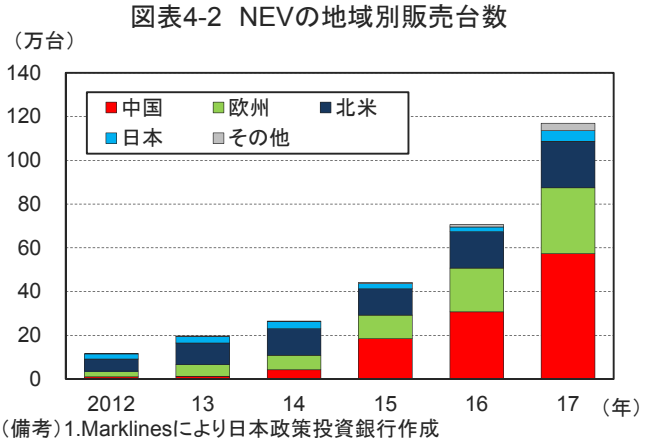
- 世界自動車販売台数に占めるNEVの割合はごく僅かだが、中国を中心に増加している。中国のNEV販売台数は、NEVに対する各種補助金や主要都市におけるナンバープレート規制への緩和措置等を背景として急速に拡大し、2017年には販売台数は前年比1.5倍の約80万台（全自動車販売台数に占める割合は2.6%）となった。政府は、2020年に年間販売台数200万台の達成を目標としている（図表4-1、4-2、4-3、4-4）。
- 一方、中国におけるNEV補助金については縮小方針が発表されており、2020年には廃止される見込みである。実際、2018年にはその基準が厳格化されており、2017年と2018年の基準を基に試算した電気自動車に対する最大補助金額を比較すると、特に航続距離の短い車両に対する補助が減額されている。また、2019年以降は自動車メーカーに一定比率のNEV販売（厳密にはNEV販売によって得られるクレジットの取得）を義務付けるNEV規制が実行される見通しである。このNEVクレジットは、企業平均燃費規制（Corporate Average Fuel Consumption：CAFC）によって各自動車メーカーに課される燃費目標について不足分を補うことが出来るように制度設計が行われるとみられている（ダブルクレジット制度）。このように、中国のNEV政策は、初期的な販拡支援（アメ）から、徐々に品質向上を見据えた義務化（ムチ）へとシフトしている（図表4-5、4-6）。
- 中国における主要なNEVメーカーの順位は依然として変化の激しい環境にあり、昨今ではIT大手の支援を得て市場に参入する新興メーカーも現れている。これらのメーカーは、IT大手との提携により資金調達を行い、OEMメーカーと提携して生産体制を整え、IT大手のコネクテッド・インテリジェント技術を搭載することで、高性能なNEV製品を生産するとして国民の注目を集めている（図表4-7、4-8）。
- ただし、今後は上述の規制強化（ムチ）に伴いNEVメーカーの淘汰が進む可能性もある。NEVの性能を決める技術的根幹である電池に関しては既にBYDとCATLの2強体制となっており、各社の提携政略等にも注目する必要があるだろう（図表4-7）。

図表4-1　世界自動車販売に占めるNEV



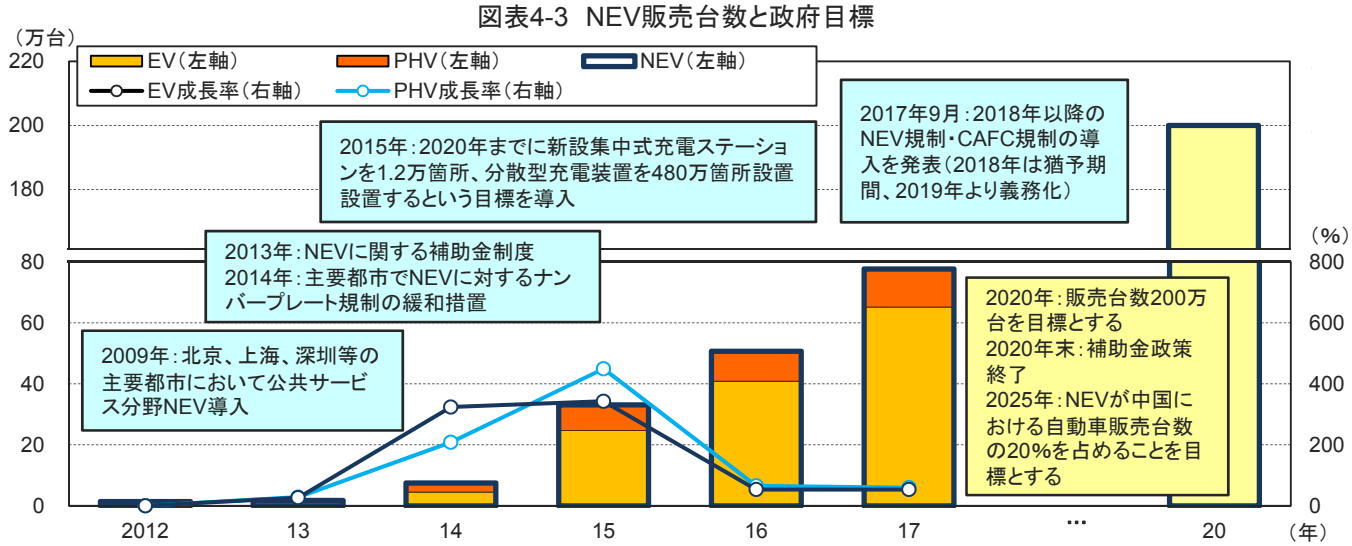
（備考）1.Marklinesにより日本政策投資銀行作成
2.一部の車種（商用車等）・国等に関しては集計対象に含まれない
3.HV：ハイブリッド、ICE：内燃機関車

図表4-2　NEVの地域別販売台数



（備考）1.Marklinesにより日本政策投資銀行作成
2.一部の車種（商用車等）・国等に関しては集計対象に含まれない

図表4-3　NEV販売台数と政府目標



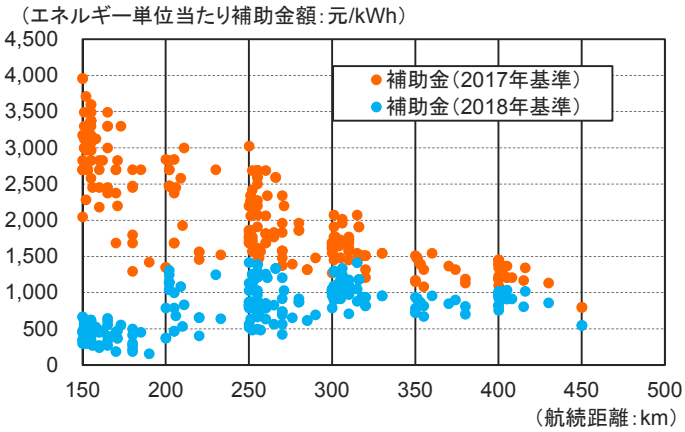
（備考）中国汽車工業協会、中国汽車工程学会、各種公開情報により日本政策投資銀行作成

図表4-4　主なナンバープレート規制導入都市

都市	時期	規制内容
上海	1994年7月	競売
北京	2011年1月	抽選
貴陽	2011年7月	抽選
広州	2012年7月	抽選・競売
天津	2013年12月	抽選・競売
杭州	2014年5月	抽選・競売
深圳	2014年12月	抽選・競売

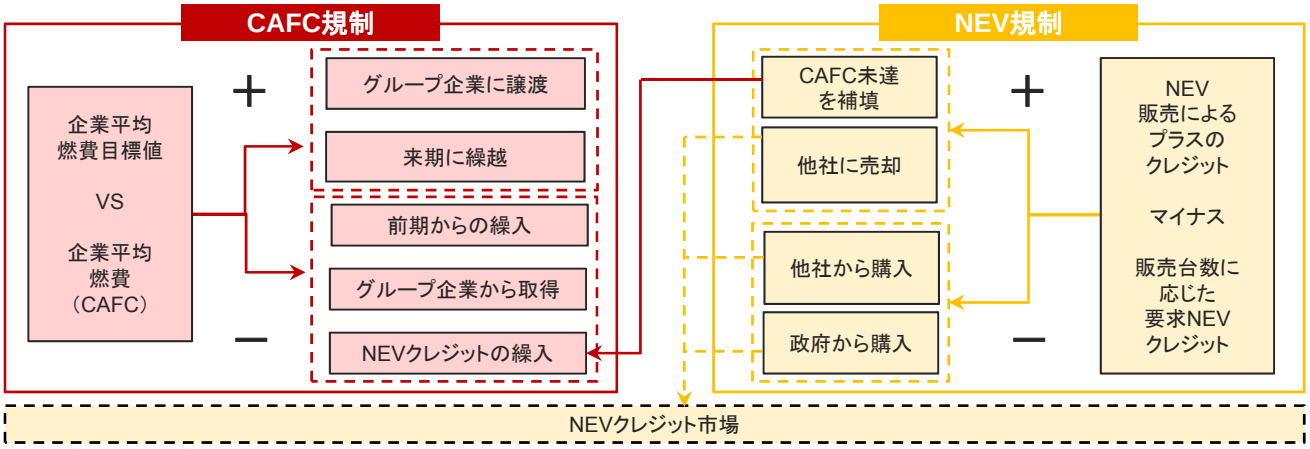
（備考）各種公表情報等により日本政策投資銀行作成

図表4-5　電気自動車に対する補助金の厳格化（2018年）



（備考）1.中国財政部、工信部公表資料により日本政策投資銀行作成
2.横軸は航続距離、縦軸は電力1kWh当たりの補助金額を示す
3.補助金制度に基づき各車性能に応じた最大補助金額を試算
4.2017年基準の試算には地方政府による補助金を含むが、
2018年基準の試算では地方政府による補助金を含んでいない

図表4-6　NEV規制と燃費規制（ダブルクレジット制度）



（備考）FOURINにより日本政策投資銀行作成

図表4-7　中国の主要なNEVメーカーと電池メーカー

メーカー（乗用車）	ブランド	モデル例	主な電池メーカー
比亜迪汽車（BYD）	BYD	宋、秦、E5	BYD
北京汽車	北汽新能源	EC180、紳宝	CATL、孚能科技、国軒高科
吉利汽車	帝豪/知豆	帝豪/D2	CATL、国軒高科、多気多
上海汽車	栄威/宝駿	eRX5、ei6、ei5/宝駿e100	万向、CATL
衆泰汽車	衆泰	衆泰E200	比克電池、億緯鋰能
奇瑞汽車	奇瑞	eQ1、瑞虎3xe	CATL、国軒高科、北京国能
江鈴汽車	江鈴	E100、E200	孚能科技、国軒高科
長安汽車	長安	奔奔E260	CATL
江淮汽車	江淮	iEV6E/S	国軒高科、力神

（備考）Marklines、各種公開情報により日本政策投資銀行作成

図表4-8　新興NEVメーカーとIT企業の提携

企業	大手IT・エレクトロニクス系	中国自動車メーカー
蔚来汽車（NIO）	騰訊（Tencent） 京東（JD.com） 百度（Baidu） 小米（Xiaomi）	江淮汽車（生産委託）
小鵬汽車（XPENG）	阿里巴巴（Alibaba） 鴻海（Foxconn）	海馬汽車（生産委託）
威馬汽車（WELTMEISTER）	百度（Baidu）	大連黄海汽車 中順汽車 （買収）
拜騰汽車（BYTON）	－	第一汽車（技術提携）

（備考）各種報道、公表情報等により日本政策投資銀行作成

5. 北京国際モーターショー（Auto China 2018）視察

- 第15回北京国際モーターショー：2018年4月25日から5月4日にかけて開催（4月25～26日プレスデー、4月27～28日業界関係者日、4月29日～5月4日一般公開日）。
- 規制による生産義務化を2019年に控える中、新型NEVの展示は非常に多く、出展メーカーの大宗は電動化製品の技術力をアピールしていた。新興メーカーによるNEVの展示も多く見られ、IT大手が提供する最先端のコネクテッド・インテリジェント製品等を搭載した展示車は特に大きな注目を集めていた。
- また、往来の通り欧州系を中心に高級車ブランドが好まれる傾向は強く感じられたが、民族系メーカーもコネクテッドを基軸とした新ブランドや独自の高級車ブランドを精力的に展開しており、その存在感は徐々に高まっているようであった。また日系ブランドも、技術力に基づく高い燃費性能の車や人気の高級車ブランドの他、新型SUV車種や新型NEV等も展示し注目を集めた。
- ただし、来場客の様子等を振り返ると、必ずしもNEVであるという理由のみで注目が集まっているモデルばかりではなく、デザインの高級感や最新のコネクテッド・インテリジェント技術の搭載といった、電動化とは異なる側面における付加価値も重要視されているように感じられた。実際、NEVも含めて、各社の展示する新型車には市場の伸びを牽引しているSUVモデルや、一部では居住性・快適性に優れたファミリーカーとしてのMPVも見られたほか、AIスピーカーや自動運転シミュレーション等の体験ブースには来場客で長蛇の列が出来ていた。

図表5-1　蔚来汽車 NIO ES8（SUV）

図表5-2　BYTON BYTON Concept（SUV）

新興メーカーによるNEVの展示。最新のコネクテッド・インテリジェント技術等も搭載しており、ブースは多くの人で賑わった

図表5-3　上海汽車 栄威 MARVEL X（SUV）

図表5-4　BYD 秦Pro（C）

中国系メーカーによる新型NEVの展示。BYDはインテリジェントコネクテッドシステムのオープンプラットフォーム「DiLink」を発表

（備考）日本政策投資銀行撮影、（）内は種類・セグメント

図表5-5　吉利汽車 Lynk & Co 02（SUV）

図表5-6　江淮汽車 M6（MPV）

図表5-7　Audi New Q5L（SUV）

図表5-8　BMW X3（SUV）

図表5-9　トヨタ Corolla PHV（C）

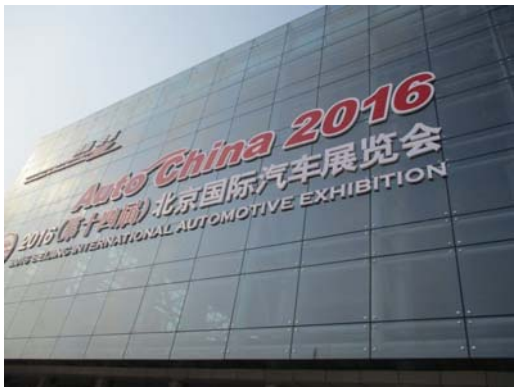
図表5-10　日産 Sylphy EV（C）

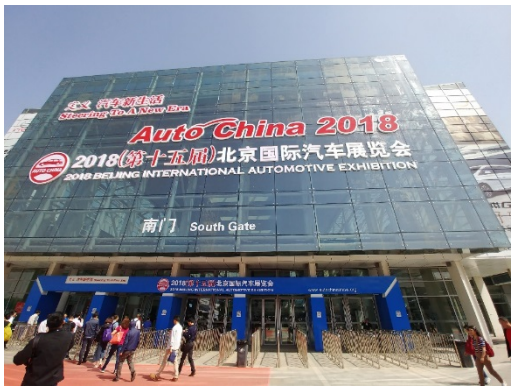
図表5-11　マツダ CX-8（SUV）

図表5-12　三菱自 Eclipse Cross（SUV）

（備考）日本政策投資銀行撮影、（）内は種類・セグメント

図表5-13　北京国際モーターショーと中国自動車市場ヒアリング（2016・2018年）の比較





	2016年	2018年
市場・嗜好	アナリスト等によると、中国自動車市場に関する悲観論は少ない（短期的に車両購入税減税効果による増減は意識）。2020年以降も安定成長を見込む。かつてはセダン大国だったがSUVのプレゼンスが急拡大、中国系ブランドのSUVが内陸部でより売れている	今年は3%以内の成長にとどまるだろうが、今後は5%程度の安定成長が続く見通し。SUV市場は激戦区となりつつある。SUV市場の成長は続くとみられるが、今後はMPV（ミニバン）へと売れ筋が流れていく可能性もある
外資系・中国系	都市部（北京市内）でのナンバープレートによる乗り入れ規制や新規購入抽選は厳しく、販売の大きな制約要因。必然的に都市部で抽選に当たった人は中国ブランドSUVよりも外資系高級車を選ぶ傾向（室内空間の広さ、運転のしやすさ、デザイン性等を重視）が高い。外資系と中国系の境界線ははっきりしている	中国系の新興勢力や上位ブランドが台頭（上海汽車（SAIC）のMarvel X、NIOのES8、BYTON/長城のWEY、吉利のLYNK&CO）。外資系では韓国系が凋落。Daimler・Audi・BMWは引き続き高い人気を誇るが、外資系と中国系との境界線（15万元の壁）は薄れてきている印象
政策等	産業の先行きを見る上で、アナリスト等が最も重視しているのは「政策」。「ものづくり力」「世界販売力」が話題になる日本と大きく違う点と言える。今後最も重要なのは新エネルギー車にかかる優遇政策。ただ日本のように電池供給制約は生じる可能性あり	優遇政策の展開は引き続き注目。アナリスト等によれば、ダブルクレジット規制をクリアできるのは中国国内メーカーでも10社に満たない可能性もある。電池に関する供給制約はないだろう。むしろ中国系電池メーカーの生産計画合計のみでもすでに需要見通しを上回っており近いうちに供給過剰になるという指摘もあった
新エネ車	新エネ車市場は、2009～13年は初歩段階で、14～15年より成長期に入った。ブランドではBYD・奇瑞・吉利等の民族系ブランドが目立つ。新エネ車補助金詐欺問題が発生したため、16年6月に補助金規制が強化される予定	引き続き中国系ブランド中心だが、上位構成（BYD・北汽・吉利・上汽）は一部を除いて様変わり。ものまねブランドは見極められつつあり、差別化ポイントは、きちんとR&Dに注力していること。 新エネ車はナンバープレートをとるための手段から格好良いクルマの選択肢へと変わりつつある
モーターショー	新エネ車の展示が目立つが、同時に、SUV新モデル、ネット系・ベンチャー系等の自動運転車関連の展示が目立つ	新エネルギー車の祭典かと思われたが、むしろ依然として格好良いクルマを見に来る商談会・展示会の印象が強い。単なる新エネ車だけでは注目されず、＋αの要素（おしゃれ感、高級感、機能性、コネクテッド・インテリジェント技術）が求められる

（備考）日本政策投資銀行作成

6. 北京便り～中国の都市部における交通問題① ～

- 北京市の人口は2,000万人強。近時は総人口の増加が鈍化しているが、旧市街地域や新市街地域での商業開発の進展に伴い、居住地区の郊外化が進展（図表6-1）すると共に、旧市街地域と新市街地域等では出退勤時間を中心に交通渋滞が常態化している。
- これに対応するべく、2000年以降に地下鉄を中心とした軌道路線網の整備（図表6-2）が進められており、乗降客数は過去10年で約5倍になっている（図表6-3）。
- 交通渋滞の問題に加えて、地下鉄の駅間隔が広いことや、乗換が煩雑であること等を背景として、中近距離の移動ニーズがあった。このニーズに対応し、スマートフォンによる利用料の即時決済機能や位置情報機能等のIT技術を活用したニュービジネスとして、シェア自転車運営事業者が乱立した。
- シェア拡大を目的とした企業間競争により、シェア自転車数が急増して利便性は向上。競合により利用料も抑えられた（1回2時間まで約17円等）結果、本年8月現在、シェア自転車運営事業者は“Mobike”と“ofo”の2社にほぼ集約化された（図表6-4）。また、企業淘汰の過程で、廃棄自転車の大量発生も社会問題化した。

図表6-1　北京市における常住人口の推移

（単位：万人）

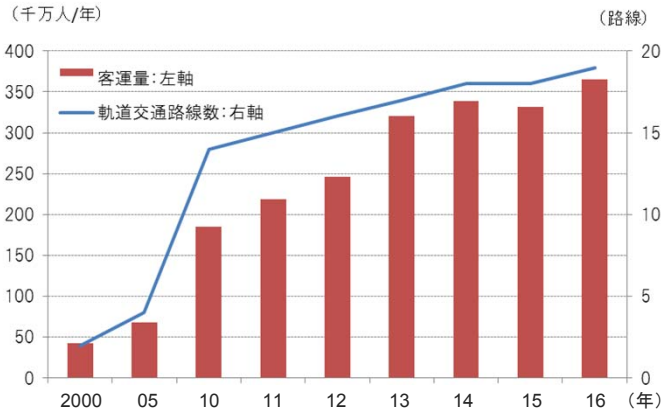
	2010年	11年	12年	13年	14年	15年	16年
北京市	1,962	2,019	2,069	2,115	2,152	2,171	2,173
旧市街地域	216	215	220	221	221	220	214
新市街地域	955	986	1,008	1,032	1,055	1,063	1,034
郊外開発地域	603	630	653	672	685	697	730
田園地域	186	187	189	190	190	191	195

（備考）1.北京市統計年鑑により政投銀投資諮詢（北京）作成
2.首都功能核心区域を旧市街地域、城市功能開拓区域を新市街地域、城市発展新区域を郊外開発地域、生態涵養発展区を田園地域とした

図表6-2　北京の軌道路線網（2018年6月現在）

（備考）北京地鉄ホームページより

図表6-3　北京における軌道路線数と乗降客数



（備考）北京市統計年鑑により政投銀投資諮詢（北京）作成

図表6-4　シェア自転車の利用方法

①利用したいシェア自転車運営サイトの自転車を探す
（オレンジが“Mobike”、黄色が“ofo”）

（備考）政投銀投資諮詢（北京）撮影

②各自転車についたQRコードをスマホで読み取り、開錠

③目的地で施錠し、スマホ決済により利用終了

（備考）シェア自転車サイト“ofo”の利用画面

7. 北京便り～中国の都市部における交通問題② ～

- 北京においても市民の自家用車の取得意欲は旺盛だが、ナンバー制限により車両数の増加が抑制されている。他方でEVに対しては比較的発行数の多いグリーンナンバーを発行することで普及を促進している。また、政府によりEVバス（図表7-1）が積極的に導入されているほか、1万元（約17万円）程度から購入できるナンバー取得の必要がない1～2人乗り超小型EV（図表7-2）の普及も進んでいる。
- 市内の自動車には、ナンバー別に利用不可能な日が設定（違反すると罰金が科される）されており、大気汚染対策の一環として、利用にも制限が加えられている。
- 係る状況下、自転車のみならず自動車分野においても、IT技術を活用することでシェアエコノミー化が進展。タクシー予約等ができる配車アプリの“滴滴（DIDI）”は、ライドシェア（快車：一般車によるタクシーサービス、順風車：一般車への相乗りサービス）やカーシェアのプラットフォームにもなっている。
- 配車アプリ等のタクシー予約サイトに関しては、中国では滴滴1強の状態だが、レストラン出前サイトの運営で知名度が高い“美団”（図表7-3）が新規市場参入するなど、競争環境が激化している（図表7-4）。
- 新興NEVメーカーの蔚来汽車（NIO）には、IT関連企業のテンセント、百度（Baidu）、京東、セコイア、レノボ等が出資している。また、本年4月には滴滴が、日産やフォルクスワーゲン等の完成車メーカー等と提携して、カーシェアやライドシェアを推進する企業連合を立ち上げ、エコカー1,000万台超の導入を目指すことを表明するなど、シェアエコノミー・IT・EVの融合が自動車産業に影響を与えている（図表7-5）。

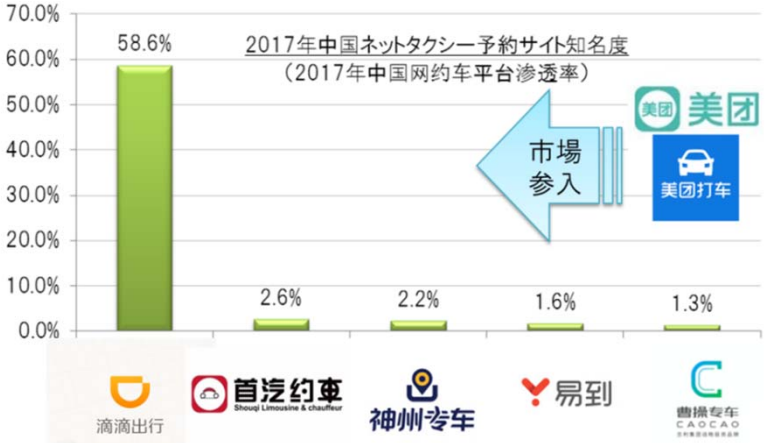
図表7-1　北京市内を走るEVバス

図表7-2　近距離移動用の超小型EV

図表7-3　出前サイト（美団）の配達車

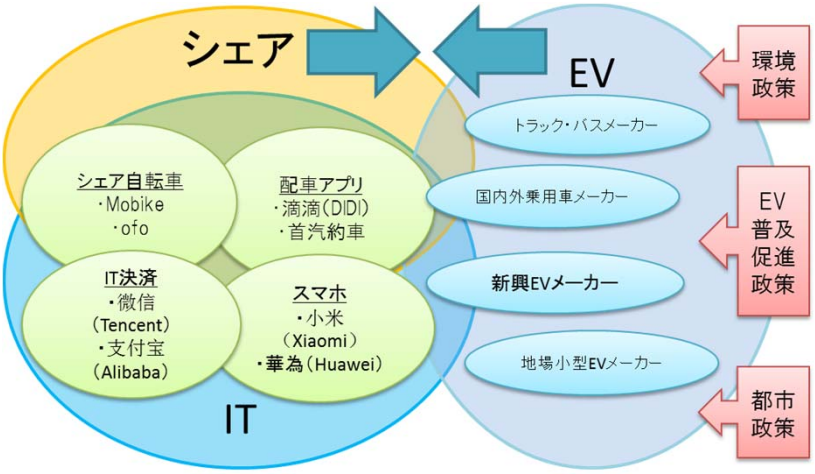
（備考）写真は北京市内で政投銀投資諮詢（北京）撮影

図表7-4　タクシー配車アプリの競争環境



（備考）2018年5月1日付け「新京報」記事により政投銀投資諮詢（北京）作成

図表7-5　シェアリングエコノミー・IT・EVの融合

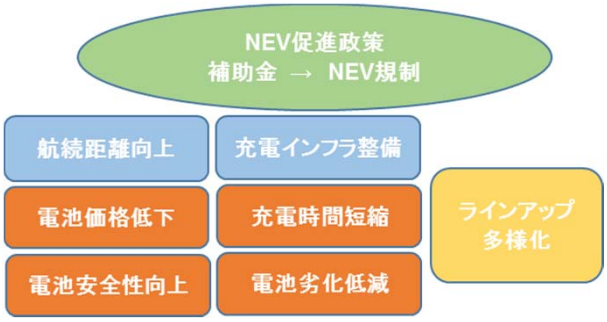


（備考）政投銀投資諮詢（北京）作成

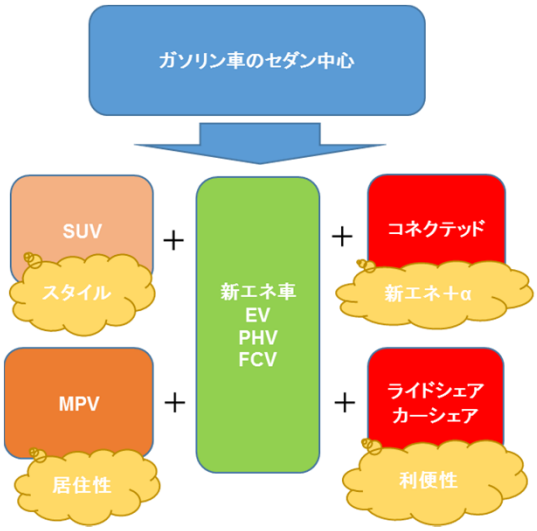
8. 中国自動車市場・産業の発展の方向性

- これまでみてきた通り、中国では自動車市場成長・嗜好、自動車政策・産業構造を巡って様々な「激変」が生じている。一年は一昔、数年前は太古といった具合である。普及促進に向けた政策の強化により、今後もNEVの普及は進むだろう。政府主導のもと充電インフラ整備（これによる電池性能補完）、量産効果による電池価格低下、充電時間短縮等の技術開発も進んでいる模様だ。ただし、短期的に優遇政策効果で販売が拡大したとしても、中長期的には消費者は使い勝手を重視する筈である。今後は電池劣化低減やラインアップ多様化等、NEVの（補助金頼みの）価格面以外のメリットがどれだけ出てくるかがポイントとなろう（図表8-1）。
- 自動車の嗜好をめぐっては、スタイリッシュなSUVの市場急拡大に加え、居住性重視の（日本型）MPVの注目度も高まっている（図表8-2）。新エネ車市場は伸びているが、新エネ（電動化）の要素だけでなく「＋α」が求められており、コネクテッド等で新たな価値を追加している車が注目されている。また、別文脈だが、シェアリングも利便性により利用が拡大している。
- 中国は特定分野で政府主導のもと強力プレイヤーが誕生することが多く、CASE等新規領域でもその傾向がみられる（図表8-3）。自動車は群雄割拠だったが、新エネ車・電池等を中心に徐々に優勝劣敗が進んでいる。また、シェアリング・スマホ決済等はIT企業の存在感が高く、今後電動化等にも絡んでくる可能性が高い。実際には、CASEの各要素は個々に独立して進展するものではなく、相互に影響し合い発展していくと考えられている。中国ではこうした将来を見据え、政府による政策支援のもとでIT企業を軸に「融合」「つながる」可能性があるのではないだろうか。
- 中国製造2025等からわかる通り、中国政府は国全体として技術力向上を狙っており、そこには日本の各種技術が活用されていくのは間違いない。ただ、単なる技術力向上だけで終わらず、早期の社会実装により課題を洗い出し、莫大な人口を背景に中国標準の確立を目指すのが中国の特徴といえよう（図表8-4）。実際、各種シェアリング、スマホ決済・無人コンビニ等で国のバックアップを受けた社会実装が行われている。シェア自転車廃棄問題等の副作用も出ているが、中国のスピード感は世界的に見ても突出している。中国の製品・サービスはコスト競争力に秀でるが、日本の技術力・品質管理や米国のイノベーション力にはまだ及んでいないという先入観を変えて、日本も今こそ中国流の社会実装に注目すべきであろう。

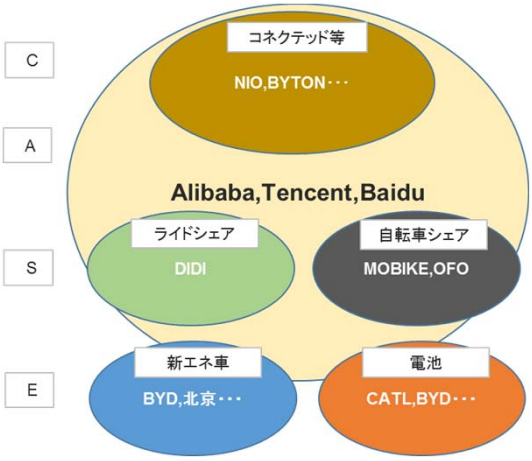
図表8-1　中国におけるNEV普及の課題



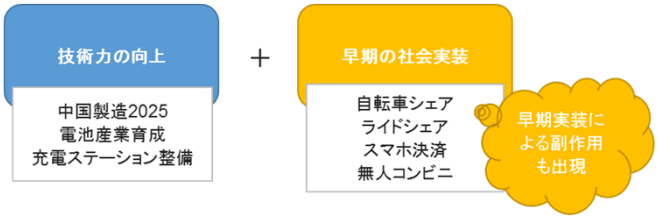
図表8-2　中国における自動車嗜好の多様化



図表8-3　中国の注目プレイヤー



図表8-4　中国政府が目指していると思われる方向性



（備考）図表8-1～4とも日本政策投資銀行作成

執筆者一覧
［産業調査部　高柿 松之介，東海支店　塙 賢治，
政投銀投資諮詢（北京）有限公司　後藤 明］

©Development Bank of Japan Inc.2018
本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、『出所：日本政策投資銀行』と明記して下さい。

お問い合わせ先
株式会社日本政策投資銀行　産業調査部 Tel: 03-3244-1840
株式会社日本政策投資銀行　東海支店　 Tel: 052-589-6893
政投銀投資諮詢（北京）有限公司　　Tel: （+86）10-6590-9770