

■論文題目	日本の自動車産業の今後の成長について—中国の電気自動車産業の成長との対比に着目して—		
■氏名(学籍番号)	鈴木愛夏(0412020053)		
■指導教員	高嶋裕一	■所属コース	経済・経営コース
■キーワード	電気自動車(EV)	中国 NEV	CASE

1. はじめに

日本は 2035 年までに乗用車新車販売における電動車の比率を 100%とすることを目標としている。パリ協定の採択によって世界各国でガソリン車の廃止を目指す動きが広がり、特に中国では EV 市場が急速に成長した。国際エネルギー機関（IEA）によると 2023 年の新規電気自動車登録のうち 60%弱が中国、25%弱がヨーロッパ、10%がアメリカであった。本研究は、中国ではどのような政策や企業の取り組みによって EV が普及し、世界最大の EV 市場へと成長を遂げたのかを明らかにすること、また、それを踏まえて日本の自動車産業の課題を考察することを目的とする。

2. 中国の現状

NEV（New Energy Vehicle、新エネルギー車）とは、中国における従来の内燃機関（ガソリンやディーゼル）を使用しない、またはその使用を大幅に削減する自動車の総称である。中国政府は BEV、PHV、FCV を NEV として区分しており、HV はこれに含まれない。

IEA のデータによると、中国の新車販売台数における EV の比率は、2023 年時点で 38%であった。中国政府は、すべての新車販売に占める NEV の割合を 2027 年までに 45%にすることを目標にしている。中国の BEV 市場は低価格モデルと高級モデルに二極化している。中国では車載バッテリーの出荷量が多く、CATL や BYD が代表的なメーカーである。

また、バッテリー交換方式の普及が特徴的であり、NIO はバッテリー交換に必要な専用の交換ステーションを 2025 年 1 月時点で中国国内に 3000 箇所以上展開している。

自動車産業への異業種からの参入が活発となっている。苑（2022）によると、異業種企業の EV 産業への参入ターゲットは地元新興企業へ集中しており、特に異業種から参入する企業で多いのが IT 企業であり、その最大の理由が優れた資金調達力である。

周・凌・都・何（2020）によれば中国では 2009 年に「自動車産業調整振興計画」と「省エネルギー・新エネルギー自動車のモデル地域応用実験に関する通達」が発表され、NEV 政策が本格的に始まった。(1) NEV のナンバープレートに対する優遇措置：8 都市で自動車の保有台数の急増による大気汚染や交通渋滞問題を防ぐためガソリン車のナンバープレートの発給を制限しているが、NEV ではそれらが免除される。(2) ダブルクレジット制度：2018 年 4 月から「乗用車企業の平均燃費と新エネルギー自動車のクレジット並行管理弁法」が施行されている。メーカーは燃費に関するクレジット（CAFC 規制）と NEV の生産・販売の比率に関するクレジット（NEV 規制）があり、の 2 つの規制基準の両方を満たす必要がある。(3) 充電インフラの普及：2015 年 10 月に「EV 充電インフラ構築の促進に関する指導意見」を公布し、新築住宅の駐車スペースの 100%、大型公共建築物の駐車場の 10%、社会共用駐車場の 10%に充電施設を設置すること、さらに EV 車

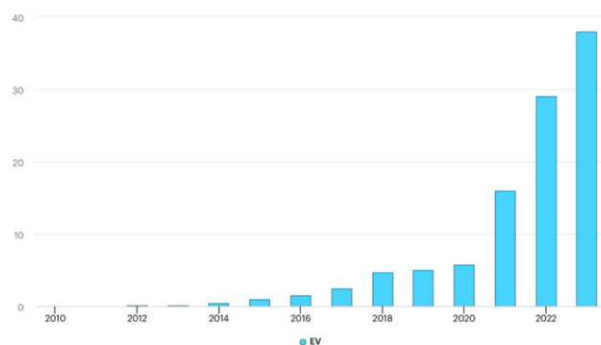


図 中国の新車販売における EV の割合 (単位: %)
(出所: IEA「Global EV Outlook 2024」)

2,000 台ごとに少なくとも 1 か所の公衆充電ステーションを設置することを規定した。(4)公共分野の NEV 普及：2009 年には都市の公共交通機関に EV を大規模に導入する「十城千両」プロジェクトが始まり、プロジェクトを実施された約 3 年間に於いて、25 のモデル地域で合計 27,432 台の NEV が導入され、そのうち 23,032 台は公共交通部門、4,400 台は個人消費部門に配分された。

3. 日本の EV 産業

日本国内における 2023 年の EV（ここでは BEV と PHEV）の新車販売台数は約 140,000 台で、乗用車全体に占める割合は 3.6%であった。日本では「クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金（CEV 補助金）」や「エコカー減税」と「グリーン化特例」の 2 つの免税、充電インフラの整備が行われている。

川端（2021）によると、これまで自動車メーカーはエンジンを大量に生産する技術によって参入障壁を高くし、量産効果による利益を産んできた。しかし CASE 化によって自動車は電動化や自動化だけでなく、コネクテッドで自動車がインターネットに繋がったものとなり、情報通信インフラやプラットフォーム、車載 OS、デジタルコンテンツなどを含む巨大な市場となる。そのため IT 企業などの進出も多くなり、自動車産業の構造を大きく変えることとなる。その大きな変化は「垂直統合型」から「水平分業型」への産業構造の再編である。

4. 結論

中国では補助金政策の実施、NEV 購入税の免税、ナンバープレート規制からの NEV の除外、充電インフラの整備といった政策に支えられて EV が普及し、農村地域での需要に応じた低価格な EV の人気や、EV の中核であるバッテリー市場でのシェアの大きさ、バッテリー交換方式の普及によって EV 市場が成長した。また、IT 企業などの資金力のある企業が自動車産業に参入し、新興 EV メーカーへの投資が活発に行われていることも、市場成長の要因の一つであると考えられる。EV はガソリン車と比較すると構造が単純であることが、異業種からの参入が多い理由である。しかし日本の自動車産業はこれまで長期にわたって高度な技術を蓄積してきた大企業によって寡占化が進んできたのであり、依然として垂直統合型の構造が根強く残っており、系列外の企業との連携を通じた新技術や新ビジネスの創出があまり進んでいないのが現状である。もしも、日本の自動車産業が社会のニーズに真に応えようと欲するならば、まずはカーボンニュートラルを真剣に捉えること、自社の利益のみしか考えなかった戦略を改め、垂直統合型構造を水平型構造に改め、異業種からの参入を歓迎し、社会インフラ（公共交通）の再建に自発的に取り組むこと、その中で自社の組織ミッションを再定義することが求められるであろう。

主要参考文献

- [1]. I E A 「Global EV Outlook 2024」 <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024>
- [2]. 垣谷幸介（2021）「中国 NEV 市場と日系自動車メーカーの競争戦略分析」アジア経営研究、27 巻 p. 131-147
- [3]. 陳 晋（2024）「中国電気自動車・車載電池企業の成長と競争力」アジア経営研究、30 巻 1 号 p. 169-182
- [4]. 苑 志佳（2022）「中国 EV 産業への異業種参入の類型と意義」立正大学経済学季報、71 巻 4 号 p.41-72