



JOGMEC カレント・トピックス

独立行政法人 エネルギー・金属鉱物資源機構

中国新エネルギー車（NEV）市場の現状と展望（2022～2023年）

〈金属企画部調査課 井下浩良 報告〉

はじめに

中国の自動車業界団体、中国乗用車協会（CPCA）によると、2023年6月の世界自動車販売台数は前年同月比11%増の787万台、2023年1～6月の累計は前年同期比11%増の4,243万台だった。半導体チップ供給の改善で自動車業界の景気が世界的に上向き、大手自動車メーカーの販売台数の増加を促した。中国の自動車メーカーの世界シェアは2023年、31%に達している。中国自動車工業協会（CAAM）のデータによると、2023年上半期の同国輸出台数は214万台で、前年同期比75.7%増となり、このうち新エネルギー車（電動車両の総称、New Energy Vehicle、以下「NEV」）の輸出台数が160%と最も大きく伸びて53万4,000台だった。2022年の世界の電気自動車（EV）販売台数ランキングによると、上位15社のうち、中国企業が6社を占めた。その内、比亞迪股份有限公司（BYD社）の販売台数は185万台に達し、グローバルシェアが18.3%と、米Tesla社の販売台数（131万台）、グローバルシェア（13.0%）を抜き、世界1位に躍進した。また、中国EVの輸出台数は、2022年に前年比2.2倍の67.9万台へと急増し、EV輸出拡大は、中国の自動車輸出全体の拡大に大きく寄与している。

本稿では、このように中国国内外で急成長を見せる中国のNEVと自動車メーカー各社の海外展開ならびに車載用電池市場の動向、2022～23年の変化や成長について概説するとともに、将来の展望についても考えることとしたい。

なお、文中のNEVは新エネルギー車と定義し、BEV（電気自動車）、PHEV（プラグインハイブリッド車）、FCV（燃料電池車）を含み、文中のEVは、BEVとPHEVを対象としている。

1. 中国自動車国内および輸出実勢

CAAMの報告によると、中国における2023年上半期（1～6月）の累計販売台数は1,323万9,000台（前年同期比9.8%増）、生産台数は販売台数とほぼ同水準の1,324万8,000台（同9.3%増）で、販売台数の内訳をみると、乗用車は1,126万8,000台（同8.8%増）、商用車は197万1,000台（同15.8%増）、NEVは374万7,000台（同44.1%増）で、自動車販売台数全体に占めるNEVの割合は28.3%となった。輸出は214万台（同75.7%増）となり、内訳は乗用車178万台（同88.4%増）、商用車36万1,000台（同31.9%増）、NEV53万4,000台（同2.6倍増）だった。2022年、中国の輸出台数は300万台を超え、2021年までは毎年100万台前後で推移していたが、初めて上半期だけで200万台を突破し、第1四半期には日本を抜いて世界トップの新車輸出国にもなり、2023年末までに400万台以上の自動車を輸出する見込みが公表されている。2023年上半期

に 10 万台以上の輸出を達成したのは、上海汽車（SAIC 社：上海汽車集団股份有限公司）、奇瑞汽車（Chery Automobile：奇瑞汽車股份有限公司）、米 Tesla 社、長安汽車（重慶長安汽車股份有限公司）、長城汽車（Great Wall Motor 社：長城汽車股份有限公司）、吉利汽車（Geely Group Holding：浙江吉利控股集团）、東風汽車（Dongfeng Motor 社：東風汽車集団有限公司）の 7 社で、中でも、奇瑞汽車は前年同期比 170%増の 39.4 万台、長城汽車は同 97.3%増の 12.4 万台を輸出した。BYD 社は、2023 年上半期の輸出台数が前年同期比 1,060%増の 8 万 1,000 台と急成長を遂げており、ギガ上海工場で自動車を生産する Tesla 社は、18 万 2,000 台を輸出して中国第 3 位の自動車輸出ブランドとして、中国の新エネルギー車輸出の 3 分の 1 を占めた。

CAAM は、2023 年上半期の自動車市場動向について、中央と地方政府による消費促進政策や各地での販売促進活動、企業の相次ぐ新型車発売により累計販売台数は増加し、また自動車市場の要となる新エネ車などの輸出台数が継続して成長したこととともに、中国ブランドの販売台数が伸び、乗用車市場全体に占める中国ブランドの自動車の割合が 50%以上にのぼったとしている。一方で、下半期の見通しについては慎重で、複雑な外部環境、相対的に弱い市場需要、事業運営の難しさなどを今後の課題と業界が直面する逆風として挙げ、政策の安定性と予測可能性を維持し、自動車セクターの安定的な運営を確保するための努力が必要とも述べている。

2. 中国国内の EV 市場

(1) 乗用車

CPCA が発表したデータによると、2023 年 1～6 月の中国自動車市場における新車販売台数のうち、209 万 3,000 台が BEV、99 万 6,000 台が PHEV で、2 つのカテゴリーを総称した NEV は総販売台数の 32.4%を占めた。

乗用車市場シェアでは、BYD 社が 109 万 8,409 台を販売し、中国での販売台数シェア 11.70%で、トップとなった。2 位は独 Volkswagen AG（以下、「VW 社」）で、販売台数は 98 万 2,290 台、トヨタが 79 万 7,605 台を販売し、3 位となり、ホンダは 52 万 7,484 台を販売し、4 位、長安汽車は 46 万 7,194 台を販売し、トップ 5 入りした。注目すべきは、独 VW 社、トヨタ、ホンダ、日産といった伝統的な内燃機関（ICE）車の販売が、NEV の販売台数の増加の影響を受けて減少したことで、BYD 社は、BEV と PHEV の販売台数をほぼ均等にバランスよく販売し、且つ中国市場で最大販売量を誇る EV メーカーのポジションを維持している。

表 1. 2023 年上半期中国乗用車販売台数上位 10 社

順位	社名	販売台数	前年比(%)	シェア(%)
1	BYD 社(中国)	110 万	72.1	11.7
2	VW 社(ドイツ)	98 万	-1.6	10.1
3	トヨタ(日本)	80 万	-0.7	8.3
4	ホンダ(日本)	53 万	-21.6	6.0
5	長安汽車(中国)	47 万	19.9	4.5
6	吉利汽車(中国)	40 万	6.0	3.9
7	上汽通用五菱(中国)	39 万	-11.4	3.9

順位	社名	販売台数	前年比(%)	シェア(%)
8	BMW(ドイツ)	33万	7.2	3.4
9	日産(日本)	30万	-25.2	3.1
10	Tesla(米国)	29万	48.9	3.1

出典：CarNewsChina 情報を元に筆者編集

(2) BEV

BEVブランドでは、BYD社の電気自動車販売台数は524,184台で、市場シェアは25.04%と最大、2位はTesla社で29万4,105台を販売し、广汽埃安新能源汽车有限公司（GAC社）のAionは21万1,228台で3位、上汽通用五菱（SAIC-GM-Wuling Automobile社、上汽通用五菱汽車股份有限公司）と長安汽車は4位と5位だった。

表 2. 2023 年上半期中国 BEV 販売台数上位 10 社・ブランド

順位	ブランド名	販売台数	シェア(%)
1	BYD 社	52万	25.0
2	Tesla 社	29万	14.1
3	Aion(广汽埃安新能源)	21万	10.1
4	上汽通用五菱	17万	8.2
5	長安汽車	5.8万	2.8
6	Neta(哪吒汽車)	5.5万	2.7
7	Nio(上海蔚来汽車)	5.5万	2.6
8	VW 社	4.8万	2.3
9	Leap(零跑汽車)	4.5万	2.1
10	Zeekr(吉利汽車)	4.3万	2.0

出典：CarNewsChina 情報を元に筆者編集

(3) 新興 EV メーカー

中国政府によるEV支援策で急拡大した自動車市場で、新興EVメーカーの淘汰が進みつつあると現地メディア媒体は口を揃える。EV普及を促すために13年間続いてきた購入補助金が、一定の成果を上げたとして終了すると、Tesla社など大手各社が相次ぐ値下げ攻勢を展開、上海蔚来汽車（NIO社）や理想汽車（Li Auto社）、小鹏汽車（Xiaopeng Motors社）など、販売が増えている新興メーカーでも2022年度決算は赤字となり、2023年度に入っても増収減益傾向が続き、新興EVメーカー全般の収益環境が悪化している。一方で、世界のEV車販売の約6割を占める中国で競争力を付けたメーカーは、EVの性能や価格競争力を決める車載用電池の供給網による利点に加え、厳しい競争で蓄積した電池開発技術力や人工知能（AI）を搭載した洗練された車載機能などで海外市場に活路を求めており、今後、中国の苛烈なEV競争が世界に波及する可能性もある。

(4) 価格

中国国内の新エネルギー車の価格帯は主に2つある。1つは上汽三菱製の格安小型EV「宏光MINI EV」を代表とする10万元（約196万円）以下の価格帯と、もう1つはBYD社製の「BYD DOLPHIN」、AION社製の「AION S」、「AION Y」などを代表とする10～20万元（約196～392万円）の価格帯である。特に、「宏光MINI EV」シリーズは格安の価格で人気を集めており、最も安価なモデルは2.98万元（約58万円）で購入が可能、2023年には海外諸国へ輸出予定とも中国国内では報道されている。

(5) EVステーション

中国政府は、EV普及の課題となっていた地方への充電ステーションの設置拡大も推進している。国家発展改革委員会は、2023年5月末時点で中国の充電インフラ累積台数が636万台設置と発表した。この台数には、AC低速充電、DC高速充電、高電力充電、ワイヤレス充電などが含まれ、中国のNEV推進と浸透を力強くサポートしている。

また、国際エネルギー機関（IEA）の発表によると、2022年末の中国のバッテリー交換ステーションの設置数は約2,000か所と2021年末から2倍に増えており、これを主導する上海蔚来汽車（NIO）は、欧州でもバッテリー交換型EVの販売とバッテリー交換ステーションの設置を開始し、2025年までにステーションの設置数を世界合計で4,000か所に増やす考えを示している。

3. 中国自動車メーカーの海外展開

中国自動車メーカー各社は、近年、自社ホームページや国内外メディア媒体を通じて積極的に海外戦略、特にカーボンニュートラルに繋がるNEVの海外展開について公表している（表3参照）。中国シンクタンクの一社はTesla社が主導する国内の価格競争に巻き込まれた中国のNEVメーカーにとって、海外市場が一筋の活路になると指摘するが、CPCAの2023年上半期のNEV輸出に関するコメントからは、東南アジアではタイ向け輸出が大幅に増加、西欧では従来主要輸出国であるベルギー、スペイン、スロベニア、英国向けが順調に拡大していることが示された。韓 SNe Researchの統計によると、2023年上半期のグローバルEV販売台数は、前年同期比41%増加の616万台に達したと報じた。グループ別電気自動車販売台数の上位3社では、BYD社が、好調な中国国内販売と前年比10倍の輸出台数率増加により、前年比100%増の110万台を超え、世界の電気自動車販売台数NO.1を維持、BYD社に次ぐ2位のTesla社は、注力するModel 3/Yの積極的な値下げ政策と、米国政府のインフレ削減法（IRA）税制上の優遇措置に牽引され、前年同期比57%の成長率を記録し、3位の上海汽車（SAIC）は、紅光MINI EV、MG-ZS、Bingoなどの比較的low容量の電気自動車の販売が好調で、前年同期比27%の成長を牽引したと報じた。

中国自動車メーカー各社は、カーボンニュートラルへの方向性を明確にするNEVタイプを主力ラインナップに加え、従来の完成車輸出ビジネスから、大型投資が伴う現地生産を視野に入れた現地化戦略が顕著になりつつある。IRA法などで障壁のある北米市場を避けながら、欧州、アジア、南米、中東、アフリカで、着々と存在感が定着しつつある。

表 3. 中国大手自動車メーカーの 2023 年海外展開

メーカー	2023 年 1~6 月 輸出実績	2022 年輸出 実績	2023 年海外展開
BYD	8 万 1,000 台 (前年上半期 比 10.6 倍)		<ul style="list-style-type: none"> ・イタリア、フランスの代理店を通じて正式販売開始、欧州 17 개국以上で販売体制強化 ・伯 Bahia 州政府と提携し、総投資額 3bBRL(ブラジルリアル:約 880 億円)プロジェクト公表。リン酸鉄リチウム(LFP)電池、材料加工、年産 15 万台 NEV 生産の複合生産拠点
SAIC	48 万 3,000 台 うち MG ブラ ンド EV 11 万 5,000 台	90 万 6,000 台	<ul style="list-style-type: none"> ・インドネシア海事・投資調整局と、NEV 生産プロジェクトの投資覚書締結 ・北米、中東、豪州・ニュージーランド、ASEAN、南アジア市場拡販に注力、欧州販売台数 12 万台目標 ・SAIC とタイ Charoen Pokphand Group 合弁会社 SAIC Motor-CP は、NEV 製造を中心とする工業団地着工、2025 年竣工予定
長安汽車	17 万 8,000 台	24 万 9,000 台	<ul style="list-style-type: none"> ・タイにて年産 10 万台の EV 工場設立に向け 8.8bTHB(タイバーツ)の投資準備、BEV、PHEV、REEV、バッテリーの複合生産拠点 ・創立 160 周年を迎え、2050 年のカーボンニュートラルに向けた新エネルギー戦略を発表、国際市場開拓も再注力条項の 1 つ
長城汽車	12 万 4,000 台	17 万 3,000 台	<ul style="list-style-type: none"> ・2023 年上半期、オマーン、UAE に続き、サウジアラビア代理店と EV の HAVAL ブランド展開開始 ・ウズベキスタン ADM 社と同国市場開発に関する戦略的協定を正式締結 ・既存販売市場タイ、マレーシア、ラオス、ブルネイ、フィリピン、カンボジアに加え、今年下半期、ベトナム、シンガポール、インドネシアに販売開始
吉利汽車	12 万 1,000 台	19 万 8,000 台	<ul style="list-style-type: none"> ・上海モーターショーで発表した EV ブランド ZEEKR 2 モデルを欧州に投入 ・マレーシア DRB-HICOM グループと枠組み協定締結、出資済み現地自動車メーカープロトン社を柱に、Tanjung Malim の自動車ハブ拠点へ 10bUS\$投資準備 ・サウジアラビア国営 Saudi Aramco 社、仏 Renault Group、吉利汽車は 2023 年 3 月投資意向書に署名、吉利汽車が開発したパワートレイン技術への戦略的投資を検討
奇瑞汽車	39 万 4,000 台	45 万 2,000 台	<ul style="list-style-type: none"> ・2023 年 2 月、アルゼンチンに 0.4bUS\$投資、同国リチウム企業との協力による完成車工場建設発表 ・2023 年 7 月、インドネシア、マレーシア、タイに工場設立を発表、戦略的投資先とするタイでは、パートナー候補の選定に入り、2024 年から Omoda5 電気 SUV を上市予定 ・2023 年 8 月南アで開催される BRICS 会議の南ア政府公式車として採用
東風汽車	10 万 3,000 台	24 万 2,000 台	<ul style="list-style-type: none"> ・プレミアム NEV VOYAH を中心に、ノルウェーやオランダの販売パートナーを通じて Scandinavia 市場含む欧州域内拡販目標 ・2023 年 4 月自社サミットで 3 か年計画を発表、欧州、南米、東南アジア、アフリカ、中東を戦略市場として輸出拡大

メーカー	2023年1~6月 輸出実績	2022年輸出 実績	2023年海外展開
江汽集団*	8万9,000台	11万5,000台	<ul style="list-style-type: none"> ・2023年1月、ノルウェー向け e-JS4500 台、フランスとスペイン向け電気小型トラック 100 台輸出、欧州展開加速 ・2023年3月、コスタリカで開催された ExpoMovil 2023 に、燃料車(JS2/JS3/JS4/M4)と EV(e-JS1/e-JS4/e-J7)のフルレンジで 15 モデルを出展 ・VW 社との提携を生かし、複数の NEV モデルによるグローバル市場拡大注力

*安徽江淮汽車集団股份有限公司 (JAC)

出典：各社 HP ニュース、メディア情報を元に筆者編集

4. 中国 EV 躍進を支える中国製バッテリー

世界の EV 向けバッテリー市場において、中国の寧徳時代新能源科技股份有限公司 (Contemporary Amperex Technology Ltd.、以下、「CATL 社」と) と BYD 社はそれぞれ首位と 2 位にランクされ、両社を合わせてグローバルシェアの約半分を占めている。

中国自動車用動力電池産業イノベーション同盟 (CAPBIIA) によると、2022 年上半期には、中国で合計 206.4GWh の電力電池が生産され、前年比 176.4%の急増に相当し、三元系リチウム電池とリン酸鉄リチウム (LFP) 電池の年初来の出力は、それぞれ 82.9GWh (前年比 125%増) と 123.2GWh (前年比 226.8%増) に達した。6 月単月の動力用バッテリーの設置容量に関しては、CATL 社と BYD 社が依然として中国の EV バッテリー企業のトップ 2 であり、国の総容量の 68.13%を占めており、CATL 社のシェアは 49.6%を記録した。

2022 年に 289GWh のリチウム電池販売量を記録し、世界の EV 用電池と蓄電池の出荷量でそれぞれ 37%と 43.4%の世界トップシェアを占める CATL 社は、2025 年までに中核事業でカーボンニュートラルを達成し、2035 年までにバッテリーのバリューチェーン全体でカーボンニュートラルを達成する計画を発表した。ゼロ・カーボン目標を達成するため、採掘、バルク原料、バッテリー原料、セル製造、バッテリー・システムの 5 つの重要なリンクで炭素削減を実施すると同時に、カーボンクレジットプログラムを推進し、透明性の高い、サプライチェーンのサステイナブルな開発意識を向上させるとしている。

BYD 社は、1995 年にバッテリーメーカーとして創業し、IT エレクトロニクス、自動車、新エネルギー、都市モビリティの 4 つの事業領域でグローバルに展開している。バッテリーはもとより、モーターやコントローラーなど EV のコアとなる技術を自社開発・製造しており、特に、自動車事業においては、中国国内だけでなく、世界 70 超の国・地域で販売を展開し、前述のように、2022 年には EV 販売台数世界 1 位となり、更に 2023 年第 1 四半期には、ついに、中国市場において長年首位を守っていた独 VW 社を抜いた。同社は、バッテリー技術を強みとしており、独自の技術を用いた LFP を EV に搭載し、国内外で販売台数を伸ばしている。2020 年末段階で、中国国内電池のシェアが 38%だった LFP は、2022 年末にはシェア 60%超となり、三元系リチウムイオン電池 (NMC) やハイニッケル系電池よりエネルギー密度が低いいため、EV 航続距離が短くなるというデメリットはあるものの、価格変動リスクの高いコバルトやニッケルに依存しない安価な製造コスト、長寿命、毒性が少ないなどのメリットに加え、エネルギー密度の低さも技術的改良によって改善していることから、中国地場 EV メーカー向け以外にも、Tesla 社の Model 3 中国仕様への本格採用や、

GM社、VW社など欧米メーカーでも、ハイエンドEVにはNMCあるいはハイニッケル系電池、エントリーモデルにはLFPを採用するすみ分け傾向もあり、更なる需要の増加が見込まれる。CATL社と提携した米Ford Motor社は、米MI州に3.5bUS\$の投資による北米初のLFP電池工場建設計画を発表、2023年7月に入り米下院歳入委員会と中国特別委員会による本提携への調査が入り予断は許さないが、発表では2026年稼働開始予定としている。中国市場以外でのLFP電池生産供給システムが広がれば、車載電池の選択肢が広がり、また重要鉱物資源の需給バランスのゲームチェンジャーとなる可能性も出ている。

おわりに

中国のEV企業は、バッテリーミネラルサプライチェーン、バッテリー技術、電動駆動システム、スマートモビリティなどにおいて先駆者的優位性を持っており、これらの強みが発揮される形で、中国製のEVは航続距離、充電速度、自動運転などの技術面でも競争力を持つようになってきた。また中国は、大量生産によるコスト競争力、製造スピードと柔軟性を生かして、モジュール型産業において国際的競争力を発揮している。EVの市場浸透に欠かせない価格競争力についても、人件費を抑制するのではなく、LFP系バッテリー導入といった根本的な価格優位性から消費者の購買意欲を掻き立てるなど、中国発のLFP系バッテリーが海外市場でも浸透すれば、欧米や諸外国でのEV転換は加速される可能性がある。カーボンニュートラルに向けたグローバル市場のEV化はもはや止まらない中、重要資源確保を取り巻く中国と各国の駆け引き、バッテリーリサイクルシステムの確立、新興市場におけるEV需要取り込み、あらゆる観点においても中国EV産業から目が離せない。

おことわり:本レポートの内容は、必ずしも独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構としての見解を示すものではありません。正確な情報をお届けするよう最大限の努力を行ってはおりますが、本レポートの内容に誤りのある可能性もあります。本レポートに基づきとられた行動の帰結につき、独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構及びレポート執筆者は何らの責めを負いかねます。なお、本資料の図表類等を引用等する場合には、独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構資料からの引用であることを明示していただきますようお願い申し上げます。