

モビリティを考えよう

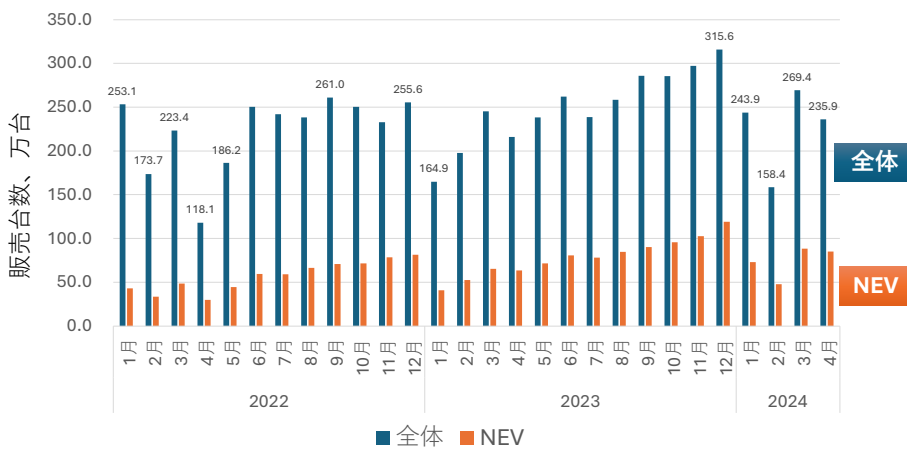
分析 中国自動車市場 EV減速、PHV加速の流れ



BYD Qin Plus DM-i ¹

1

中国全体の販売台数と新エネルギー車(NEV)の販売台数の推移 (2022.1~2024.4)

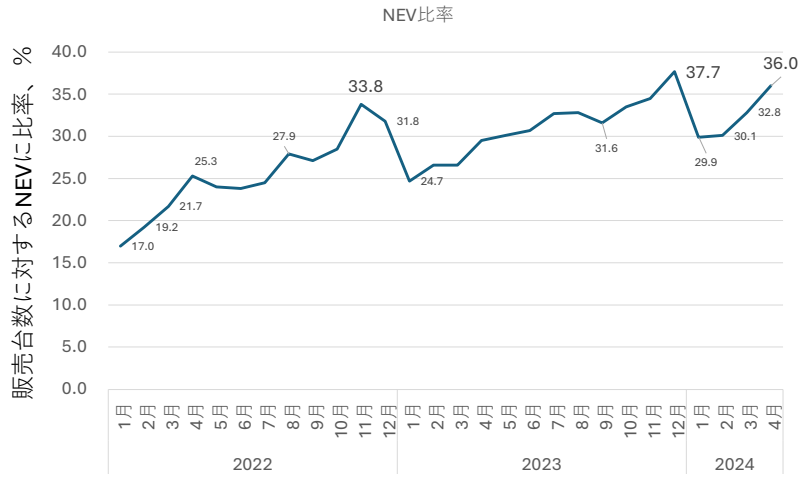


新エネルギー車. NEV (EV + PHV) の販売台数は増えつつある。

2

2

販売台数に占める新エネルギー車、NEVの比率(2022.1~2024.4)

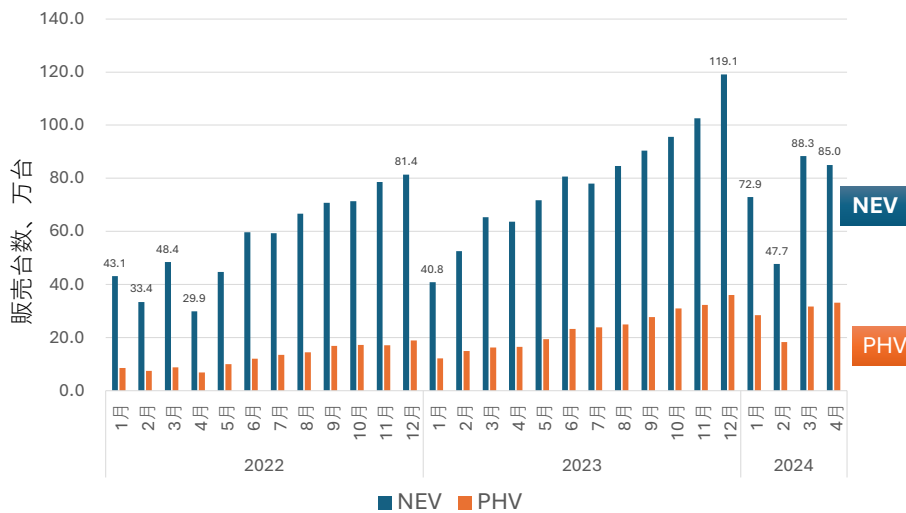


NEVの比率が35%を超えることも。直近は36%。
2027年に45%という前倒しのターゲットも射程内に。

3

3

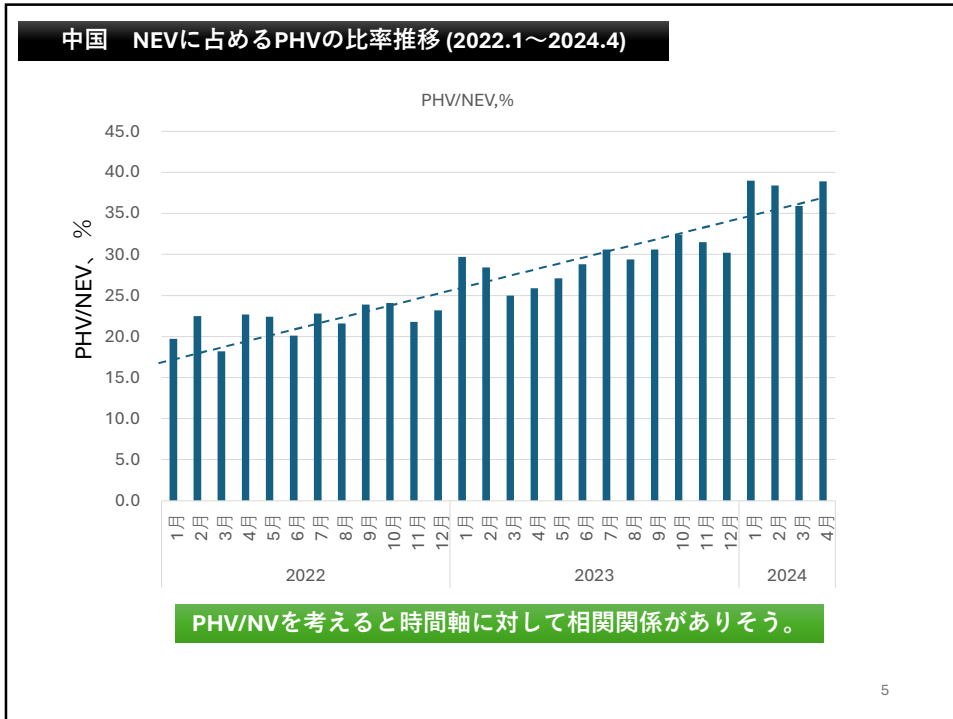
中国NEVとPHVの販売台数推移(2022.1~2024.4)



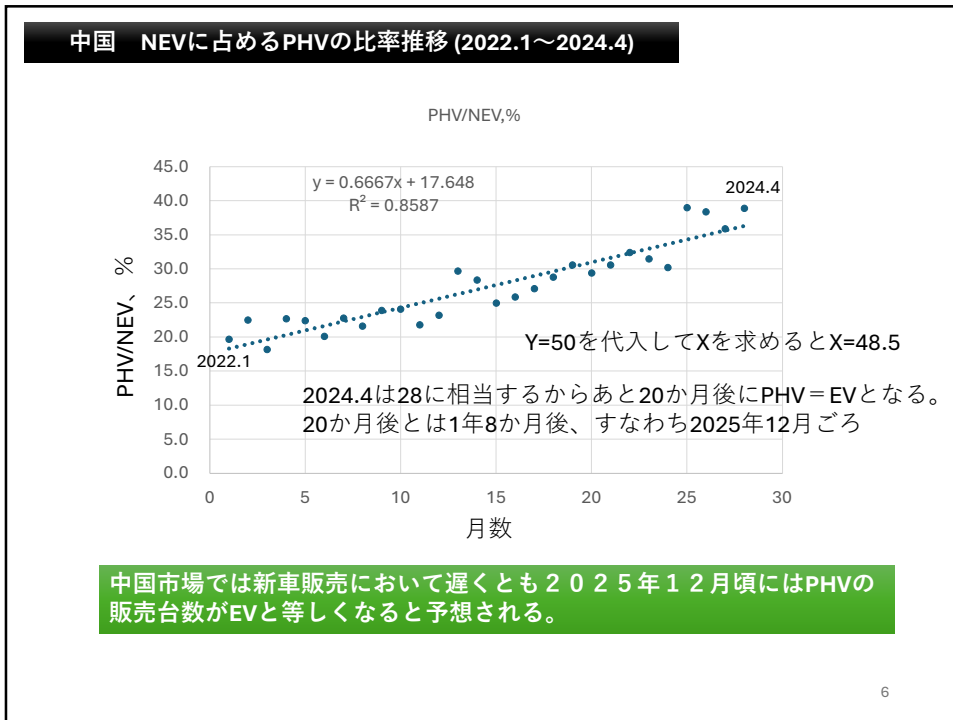
NEVの販売台数のなかでPHVが占める台数が着実に増えつつある。

4

4



5



6

PHVにも力を入れる地場メーカー

中央企業

地方国有企業

民営企業

BYD	DM-i技術を使いPHVの牽引役。PHVの販売台数はEVを上回る。
吉利汽車	PHVの生産にも力を入れている。新たに高級志向の「ギャラクシー」を立ち上げ、2025年までに4種類のPHVを展開する計画。
長安汽車	CS75 Plus PHEVは中国で人気のPHV
広州汽車	BREEZE PHEVはホンダ2モーターハイブリッドをベースにしたPHV。ES9 PHEVは人気のPHV
理想汽車	PHEV「理想ONE」の量産でスタートし土台を築いた
長城汽車	高山PHEVは1.5Lターボのミニバン。坦克700Hi4-Tは523馬力のPHV

7

7

PHVにも力を入れる地場メーカー

中央企業

地方国有企業

民営企業

北京汽車	BEIJING X7 PHEVは北京汽車初のPHV
奇瑞汽車	TIGGO8 PRO PHEVは2023年8月に発売 「風雲A8」PHEVも発売
東風汽車	CR-V e:PHEVとヴェヌーシア大V DDi-Super Hybridがある。 「風神L7」PHEVも市場投入の模様
第一汽車	「紅旗」のPHEVモデルが市場に投入されつつある模様 (HQ9 PHEV, HS7 PHEV, HS3 PHEV等)
上海汽車	上汽VWが独自のPHEVの開発に乗り出す

1.5Lターボエンジン搭載のPHVが多い。高性能エンジン開発にドイツ、日本、韓国などの経験豊富なエンジニアがヘッドハントされている。

8

8

中国でEVよりもPHVの方が販売が伸びている主な要因

消費者の視点

- EVよりも安く購入できる
- インフラ（充電設備）に縛られなくて済む
- EV購入と同等の特権が得られる（ナンバー取得等）
- 航続距離や電欠を心配しなくていい
- 発生率は低いとはいえ新車で車載バッテリーの発火事故の事例が報じられている
- 低温時のバッテリー性能の低下によるトラブルの可能性があることを知った

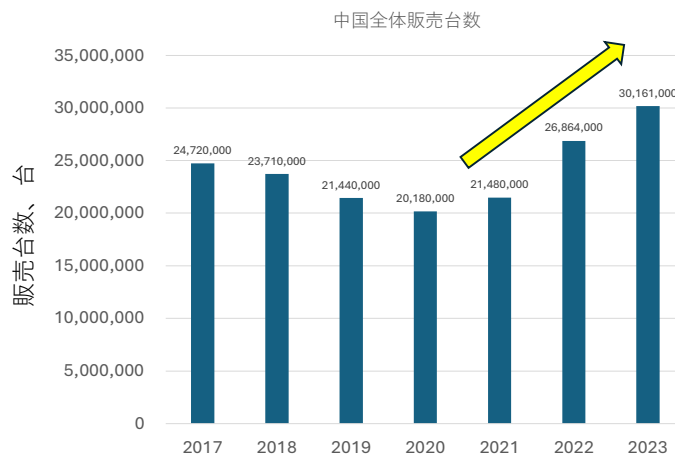
自動車メーカーの視点

- ポリウムゾーン（価格13万元～20万元）でのEVのコスト低減は難問。バッテリーがEVの1/4程度で済むPHVなら可能
- エンジン車生産の技術を生かせる
- 輸出可能な対象地域・国はEVよりも遥かに多い

9

9

中国全体の自動車販売台数推移 (2017～2023)

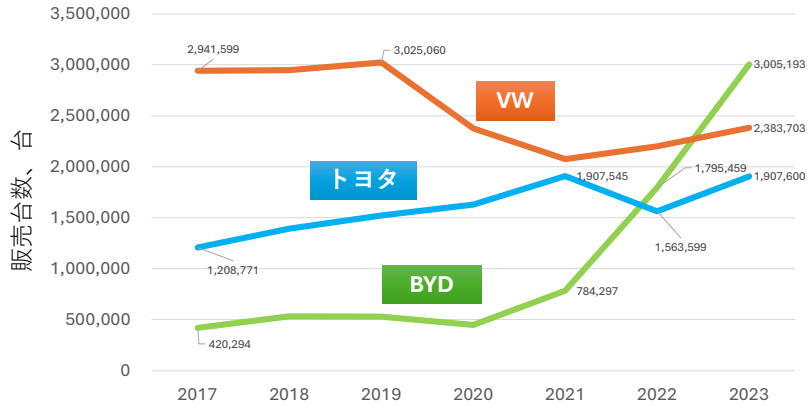


中国市場で生き残るには2021年以降の販売増加についていけること。

10

10

中国でのVW、トヨタ、BYDの販売台数推移比較 (2017～2023)

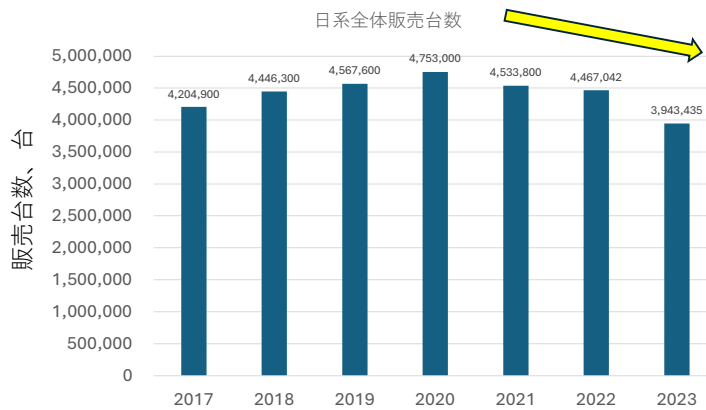


VWもトヨタも2021年以降の販売台数の増加についていけなかった。

11

11

中国における日系メーカー全体の販売台数推移 (2017～2023)

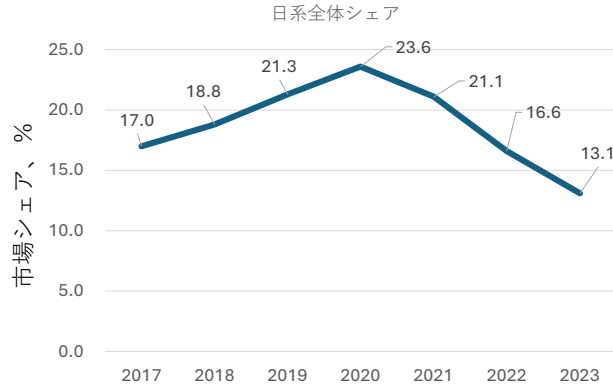


日系メーカー全体でも2021年以降の販売台数の増加にはついていけず、逆に販売台数を減少させてしまった。

12

12

中国における日系メーカー全体のシェア推移 (2017~2023)

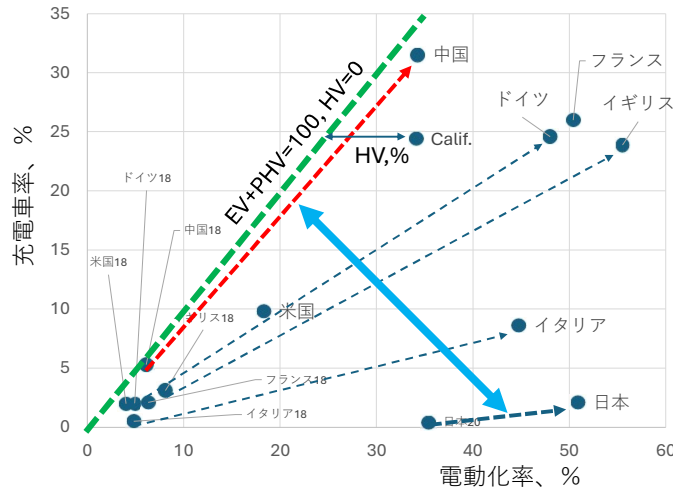


日系自動車メーカー全体の中国でのシェアは2020年の23.6%をピークに13.1%まで減少してしまった。

13

13

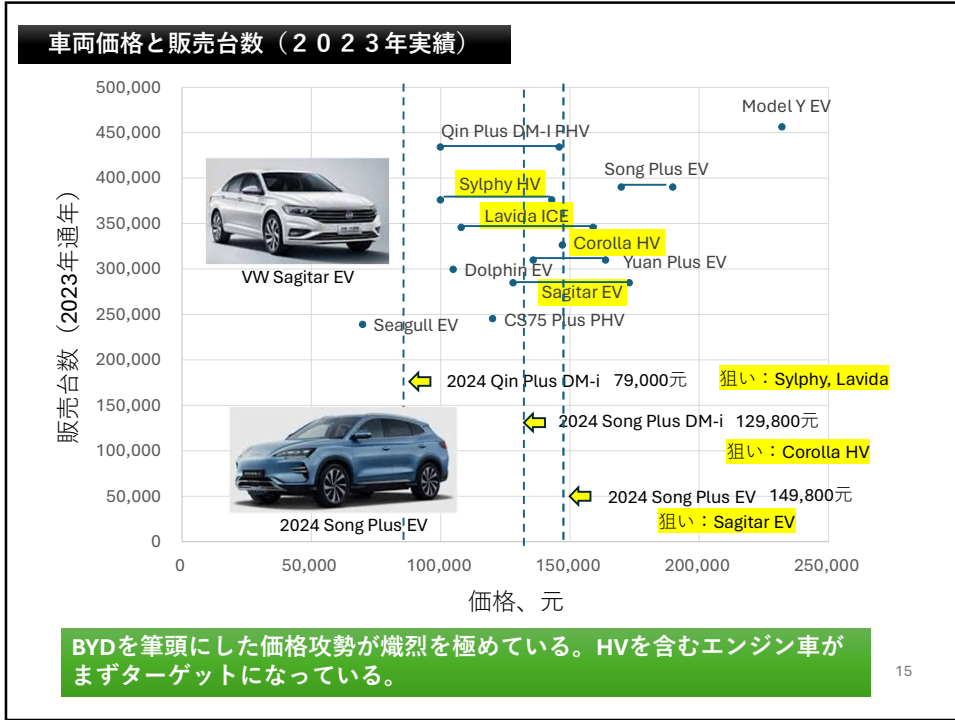
主要国の電動化率、充電率の推移 (2018~2023)



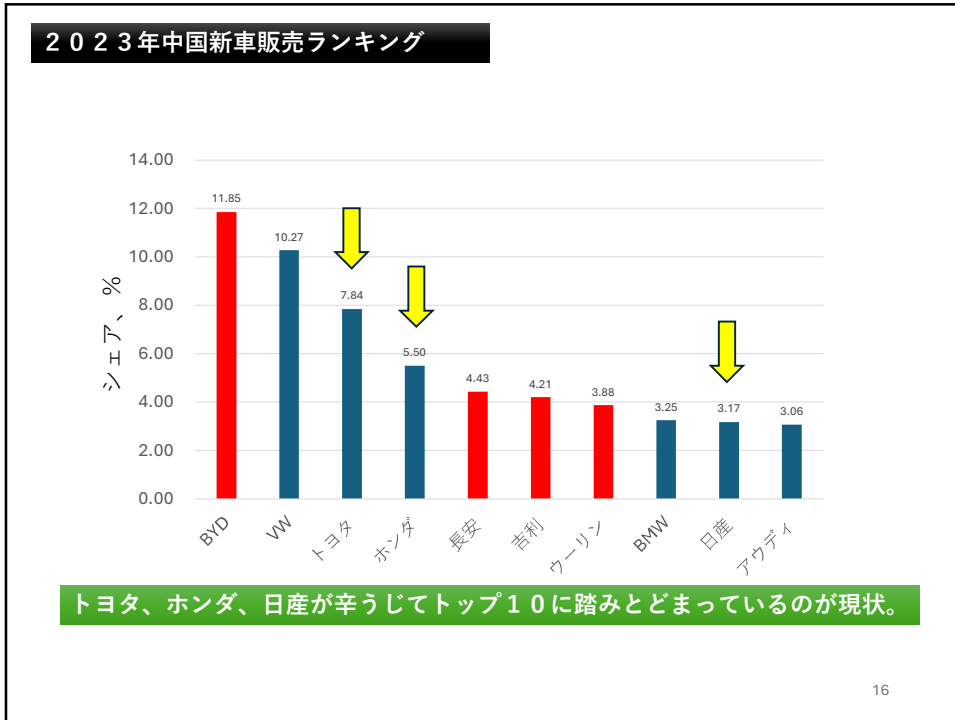
中国市場ではEV+PHVが主役。日本が得意とするHVは脇役の域を出ることができなかった。中国政府は車載電池で世界覇権を掴むことを最優先にしていることが土台にある。PHVを含めた品ぞろえの刷新が日系メーカーの喫緊の課題。

14

14

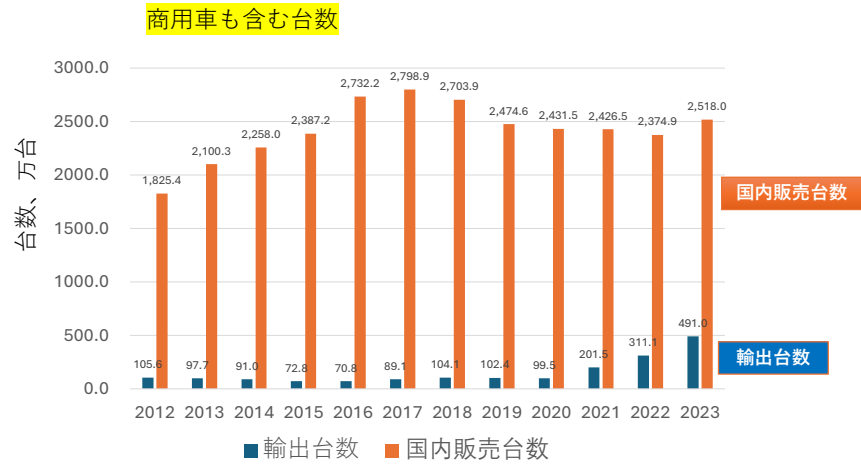


15



16

中国国内販売台数と輸出台数の推移 (2012～2023)

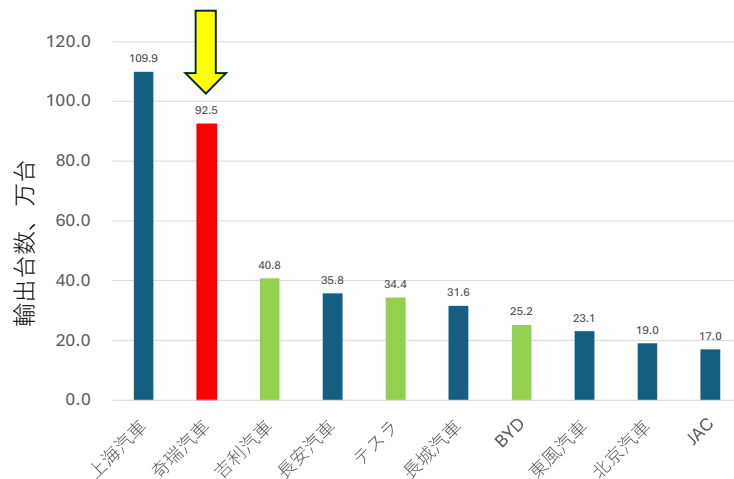


中国からの自動車の輸出台数が2023年に日本を抜いて世界一に。
中国国内の自動車需要の鈍化と過剰生産能力が輸出を加速している。

17

17

中国からの輸出が多い自動車メーカー (含、商用車) (2023)

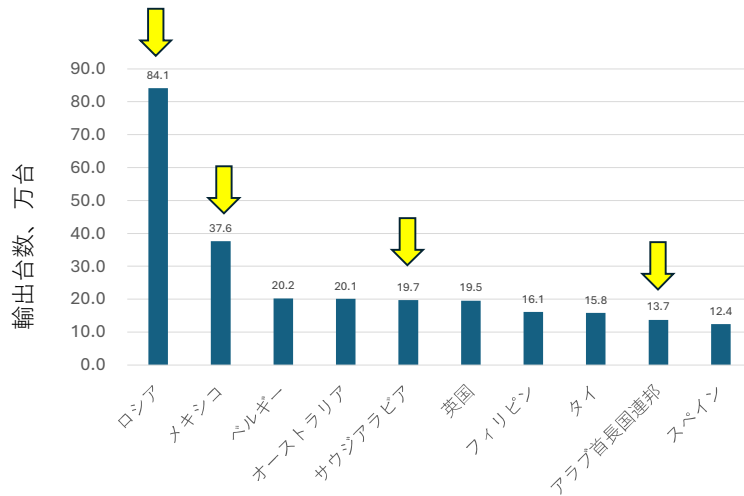


奇瑞汽車 (Chery) は海外市場開拓のパイオニアとして知られている。2023年の販売台数の半分は海外で。目下、スペインの旧日産工場を買い取って欧州進出の生産拠点にする計画を進めている。

18

18

中国からの輸出先別台数（2023年1月～11月）



自由主義国の自動車メーカーが撤退した後のロシアに中国のエンジン車が殺到している。メキシコは中南米だけでなく将来は北米市場を狙う意図が輸出を増やしている。欧州や東南アジア、豪州だけでなく中近東にも攻勢をかけたつある。

19

19

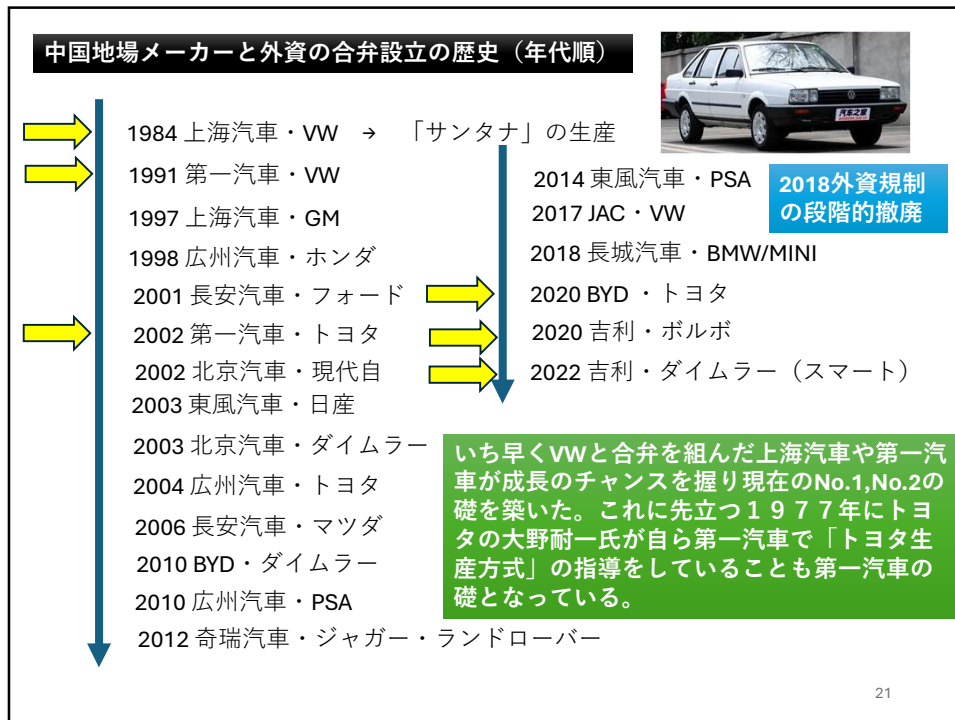
中国メーカー自動車販売台数比較（商用車を含む）



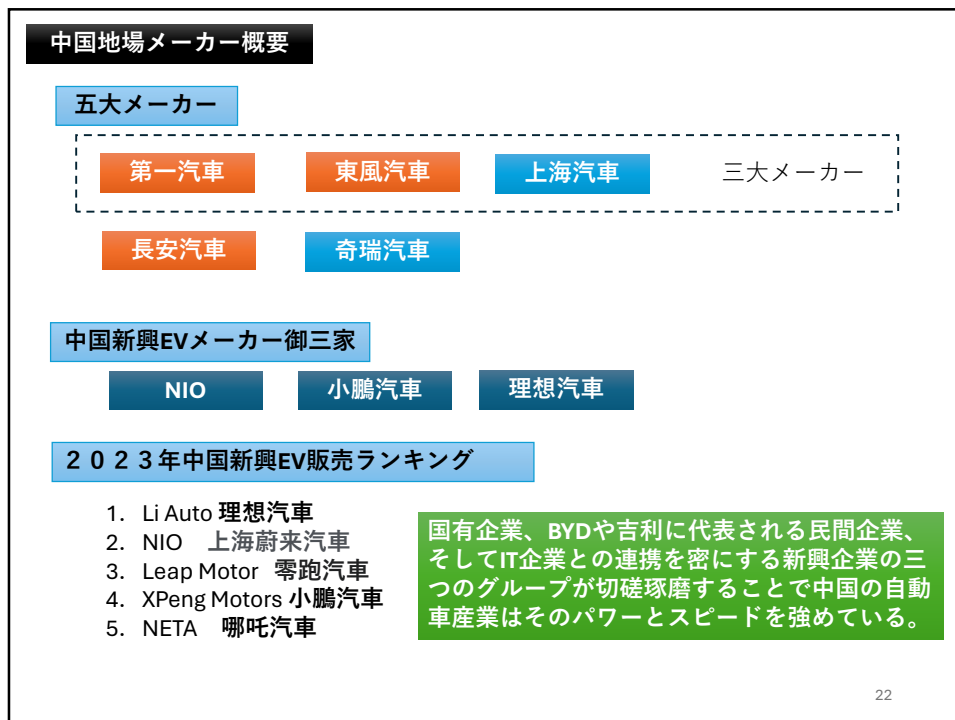
商用車を含む自動車販売台数では上海汽車が18年間連続で首位の座を守っている。一方、新エネルギー車で販売台数を伸ばしているBYDと吉利汽車、そして果敢な海外展開を続ける奇瑞汽車販売台数の伸び顕著になっている。

20

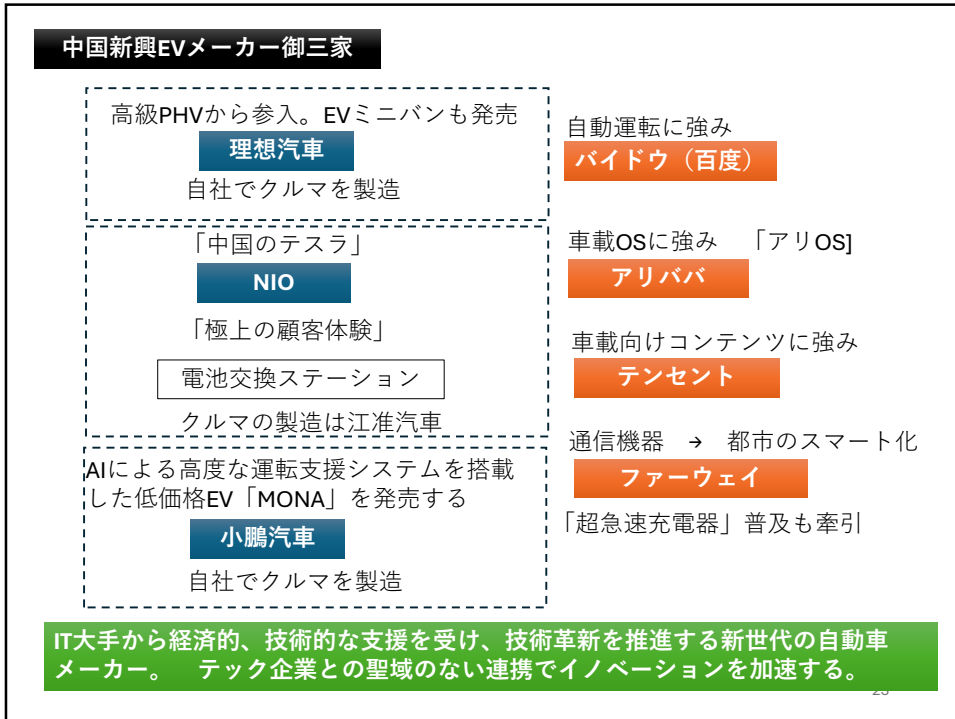
20



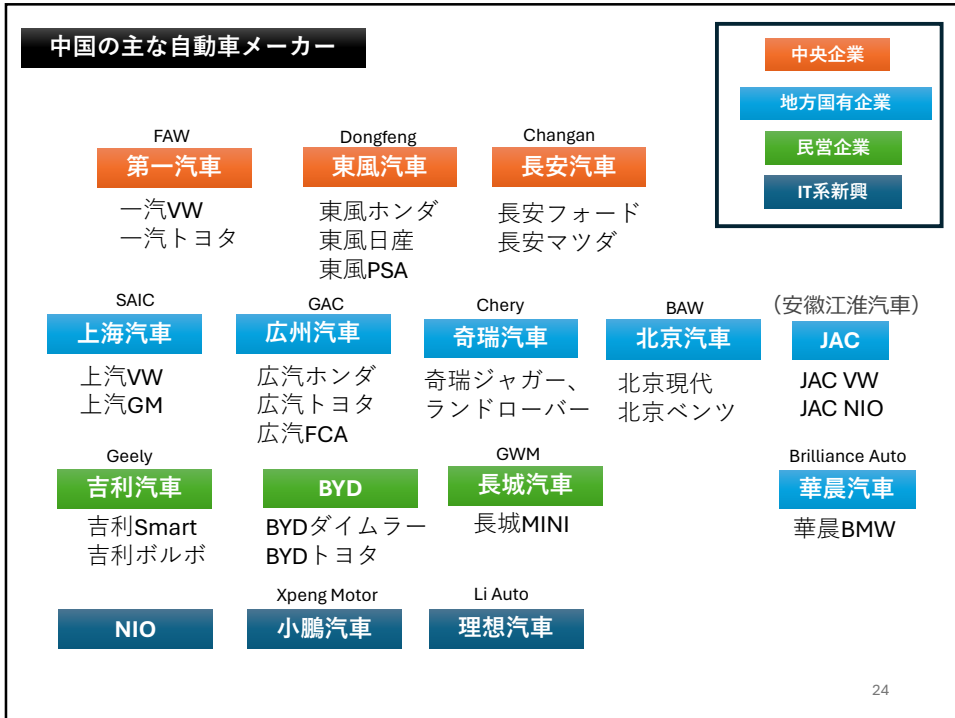
21



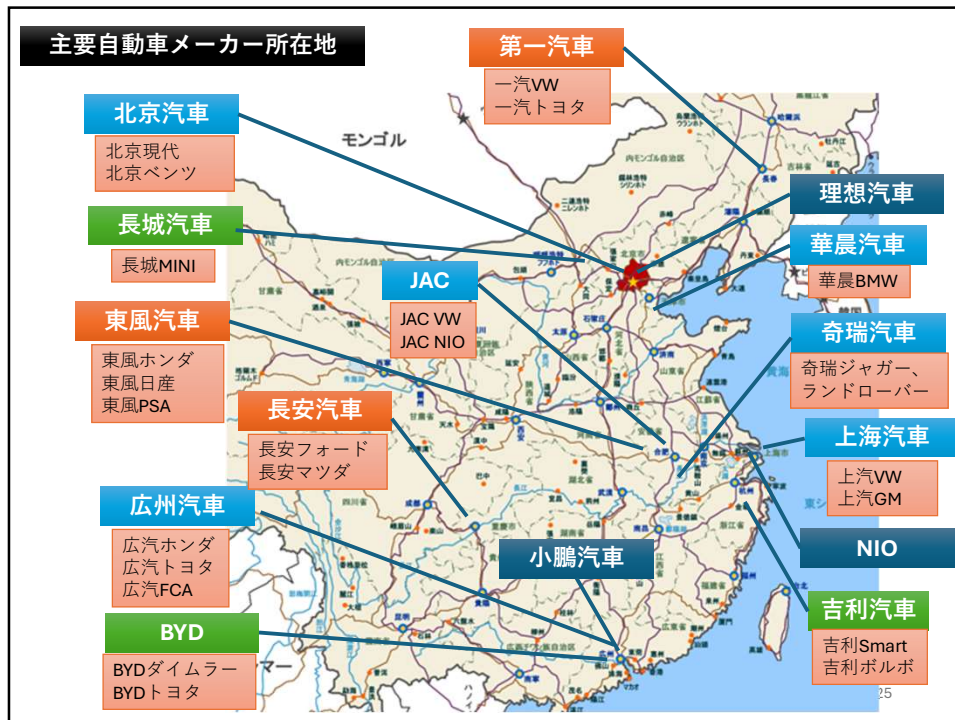
22



23



24



25

まとめ

- 過去7年の市場動向は中国ではEVとPHVが主役でHVは脇役であることを示している。HVを含むエンジン車は低価格攻勢で窮地に立たされている。
- EV+PHVの新エネ車は直近では新車販売の36%を占めている。中国政府は2027年に45%到達を目指しており、達成可能と思われる。
- 過去28か月の実績を見るとEVの伸びは減速し、PHVの伸びが加速している。このままの状態が続けば遅くとも2025年中には新車販売においてPHVがEVを追い抜くと予想される。
- 現在、大部分の中国地場自動車メーカーはPHVの生産と開発に注力している。なお、新興のEVメーカーはIT企業との連携の下でAIを活用した運転支援や自動運転システムの開発を進めており、その社会実装においては日韓欧米に先行している。
- 1984年から始まった外資自動車メーカーとの合併事業により中国地場メーカーの実力は今では日韓欧米メーカーと同一レベル、あるいは特定分野においては先行しているケースがあり、2020年以降外資と地場の共同開発を目指した新たな形の合併事業が始まっている。
- 短中期的には日系自動車メーカーは世界の様々な市場で中国のPHVと競う局面が避けられなくなると思われる。日系の得意とするエンジン技術を活かし中国のPHVと競えるHVやPHVの準備をぬかりなく行う必要がある。

26

26