

中国の自動車生産と輸出動向について

<ポイント>

1. 中国の自動車輸出は、2020年以降急速に増加しており、23年1-11月の自動車輸出額の累計は19年同期比で2.6倍となった。中国の自動車輸出台数は23年に日本を抜き、世界第1位になる見通しである(図1)。本稿では、このように増加が著しい中国の自動車輸出や、国内生産・販売の動向について分析する。
2. まず、中国国内での生産・販売動向を確認する。自動車生産台数・販売台数は2000年以降増加を続け、17年に2,900万台と過去最高を記録した。20年には感染症拡大の影響で2,500万台まで減少したものの、22年には2,700万台まで持ち直した(図2)。近年の自動車生産・販売は、新エネルギー車¹(以下「新エネ車」という。)の比率が高まっている(図3)。中国では、2020年にCO₂排出総量の削減や自動車産業の電動化への転換等を目標とした「中国省エネ車・新エネ車技術ロードマップ2.0」²が発表された。また政府は、新エネ車購入に対する補助金支給や購入税免除、EV充電スタンドの拡充等を実施しているほか、昨年7月には新規排ガス規制³を導入し、基準を満たさないガソリン車の販売を禁止する等、脱ガソリン車とともに新エネ車へのシフトを促している。その結果、20年には自動車販売台数の新エネ車比率は5.2%であったが、21年13.4%、22年25.6%、23年30.7%(11月時点)と増加しており、25年までに新エネ車販売比率を20%とする国家目標を22年に前倒しで達成している。
3. 次に、輸出動向について確認する。2020年の輸出台数は約110万台であったが、21年は約210万台と前年比で2倍程度、22年は約330万台と前々年比で3倍となっている。23年は11月までの累計台数で約480万台となっており、年間で500万台を超える見通しである(図4)。種類別にみると、ガソリン車、新エネ車ともに増加しているが、自動車輸出に占める新エネ車の割合は、20年の27.4%から、23年1-11月には39.9%まで増加した(図5)。一方、輸入台数は20年以降おおむね横ばいで推移し、23年1-11月は、ガソリン車が全体の88%を占めている。特に新エネ車では、輸入台数が輸出台数を顕著に下回る(23年1-11月は輸出台数162万台、輸入台数9万台)ことから、大幅な輸出超過となっている⁴。また、財輸出の金額に占める自動車の金額をみると、20年は2.9%であったが、23年には5.7%と割合が上昇しており、自動車は中国の輸出品目としてウェイトを高めている(図6)。自動車の輸出急増の背景には、新エネ車の価格競争力が高いこと、技術的な参入障壁がガソリン車と比較して低く、多くの新規メーカーが参入したことが挙げられる。
4. また、自動車の輸出動向を地域別にみると、2023年1-11月の輸出額累計は、世界全体で約176億ドルとなっており、アジア(32.5%)と欧州(34.3%)が主な輸出先となっている(図7)。また23年1-11月輸出額の累計は19年同期累計と比較すると、世界全体の2.6倍に対して欧州は4.4倍と高い伸びとなっている一方で、北米は1.4倍と伸びが小さい。
5. ここで、アジア地域を個別にみると、中央アジア、西アジアへの輸出が大きく増加している(図8)。中央アジアや西アジアのいわゆる「一帯一路」沿線国に対して、近年中国の自動車企業が販路拡大に注力していることがう

¹ 新エネ車(NEV)は、電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、燃料電池車(FCV)の総称。

² 中国工業情報化部の指導の下、中国自動車エンジニアリング学会が中心となり作成。

³ 5月8日、中国生態環境部、工業・情報化部等は自動車排出ガス基準「国6」基準のb段階(国6b)を実施すると発表し、7月1日より基準を満たしていない車両の生産、輸入、販売を禁止した。国6bは、COの排出基準が1km当たり0.5gであり、米国の「tier3」、欧州の「EURO6」相当レベルとされている。

⁴ 中国の新エネ車市場は、国産ブランドの生産が活発であり、海外メーカーは現地法人との合併企業を立ち上げ、中国での販売を生産しているため、中国へ輸出するインセンティブは小さいと考えられる。

かがえる。一例としてカザフスタン、サウジアラビア向けの自動車輸出をみると、23年 1-11月累計は19年同期に比べそれぞれ4.3倍、3.3倍と高い伸びとなっている⁵。また、東南アジアへの輸出も堅調であることに加え、中国自動車企業は相次いでタイ等に生産工場の建設を進めるなど、現地生産にも力を入れ始めている。

6. 次に、欧州地域をユーロ圏・非ユーロ圏向けでみると、いずれも上海ロックダウンの時期を除き、2020年後半から22年までに輸出は大きく増加した(図9)。欧州では環境保護のため、ガソリン車からEVへの生産シフトを積極的に進めている。中国でも上述のとおりEVの生産に力を入れており、価格面で欧州勢よりも優位であることから、輸出に追い風となっているとみられる。しかし23年以降は一部国で導入していたEV購入時の補助金制度の規模縮小や打ち切りがされたことや、欧州経済が減速していることから、ユーロ圏向けを中心に伸び悩んでいる。また、22年以降、ロシア向け輸出が急速に増えている。23年 1-11月の輸出額累計は19年同期と比較して10.7倍となっており、ガソリン車を中心に輸出されている⁶。ロシアのウクライナ侵略を受けて、日本やアメリカなど西側諸国が相次いでロシアにおける生産やロシア向け輸出から撤退する中、中国が代替の輸出元になったことが背景とみられる。
7. 今後の中国の自動車輸出については、価格面の優位性や、いわゆる「一帯一路」沿線国など開拓途上の市場もあることから、引き続き増加が見込まれる。しかし、中国製新工ネ車が低価格である背景には、中国政府の支援策もあることには留意が必要である。昨年10月に欧州委員会は、中国から輸入されるバッテリー式電気自動車(BEV)について、相殺関税の賦課を視野に入れた反補助金調査を開始した。こうした中国製自動車の貿易問題は、引き続き注視する必要がある。

図1: 上位3か国の自動車輸出台数

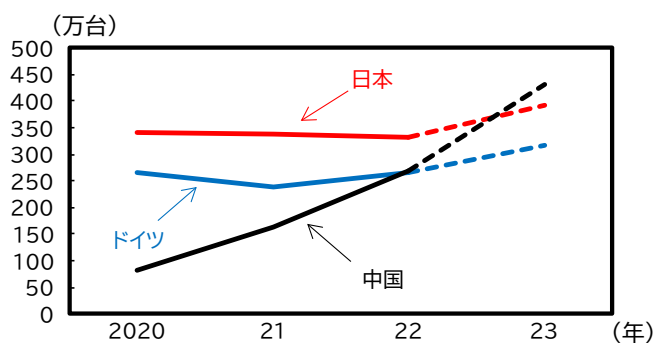


図2: 自動車生産・販売台数

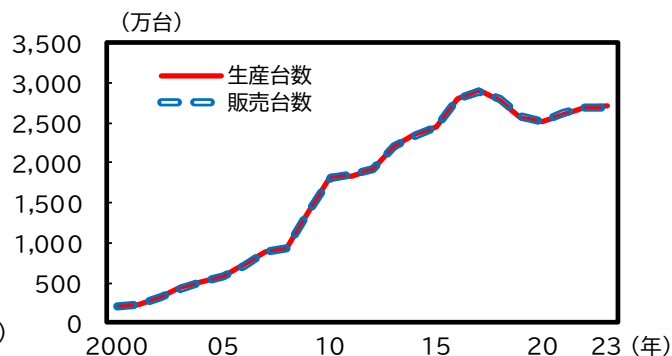


図3: 自動車販売台数の内訳

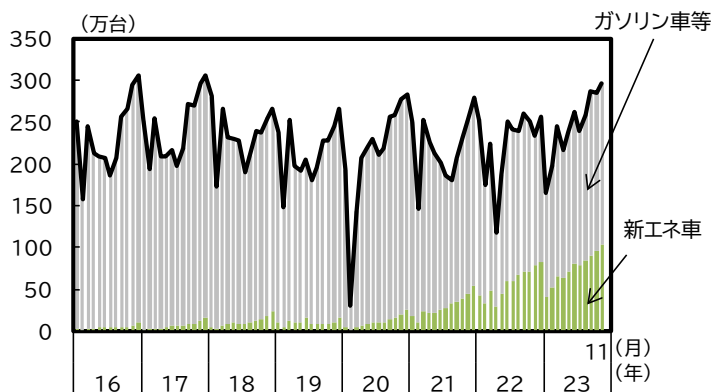
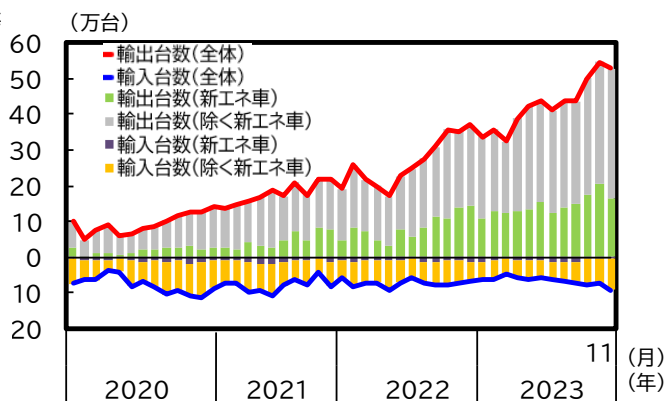


図4: 自動車の輸出入台数



⁵カザフスタンの2022年の対ロシア輸出額は前年比25%増と、ウクライナ侵攻以降に大きく増加している。

⁶中国自動車工業会プレスリリース(2023年12月11日)

図5:新エネ車(NEV)の輸出割合

年/車種	NEV			
	EV	PHV	FCV	(%)
2020	27.4	24.1	3.1	0.2
21	33.6	30.5	2.6	0.5
22	39.5	35.4	3.5	0.6
23 (11月時点)	39.9	35.4	2.9	1.5

図6:財輸出額に占める自動車輸出額

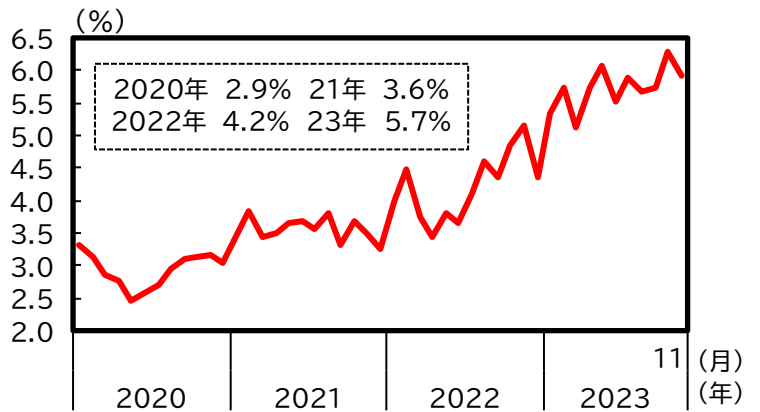


図7:国・地域別の自動車輸出額

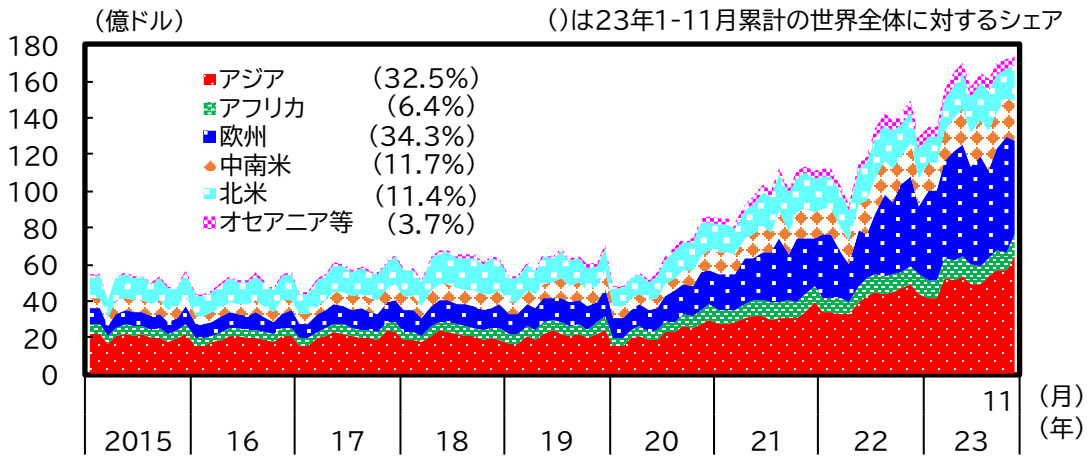


図8:アジア向けの自動車輸出額

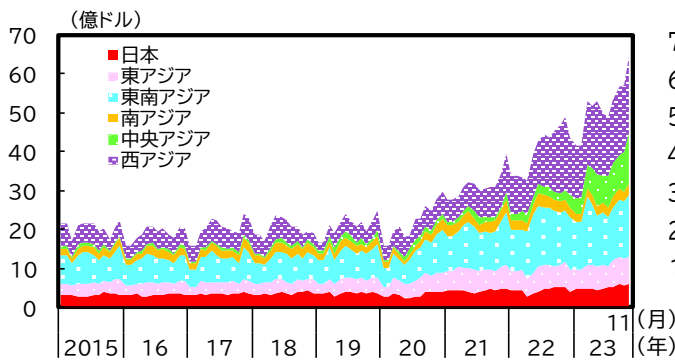
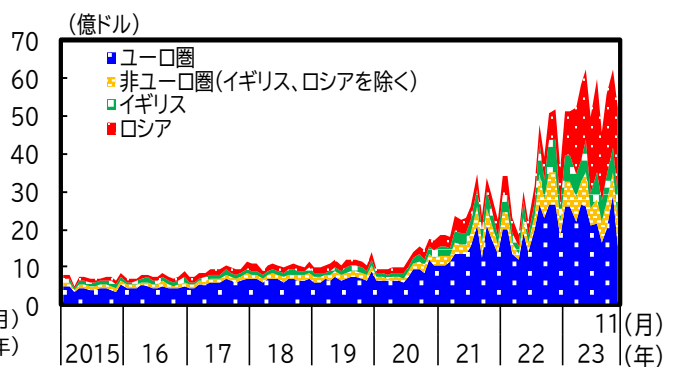


図9:欧州向けの自動車輸出額



(備考)1. 図1は各国自動車工業会より作成。乗用車のみ台数。2023年の値は内閣府試算(1~11月の実績値に、12月の予測値(1~11月の平均値)を追加)。
 2. 図2~9は中国海関総署より作成。図2の2023年は1-11月の累計。図5は乗用車全体に対する割合。
 3. 図7~9はHSコード第87分類の系列。1月と2月は両月の平均。

担当:内閣府 政策統括官(経済財政分析担当)付参事官(海外担当)付
 細江 僚汰(直通 03-6257-1582)

本レポートの内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。