

## 産能過剰の中国 EV 業界～岐路に立つ在華日本メーカー

2024年1月1日

エコノミスト

多摩大学客員教授

結城 隆

### ■中央経済工作会議～「以進促穩・先立后破」・「冷・熱・緊」

昨年12月11日から12日にかけて、中央経済工作会議が習近平国家主席主宰のもとで開催された。党中央委員が出席し2023年の経済状況を総括し、その内容は今年3月に開催される全人代での政府工作報告に反映される。

12月12日に公表された会議内容を見ると、今年は第二十回全国代表会議で決議された諸々の事項を実践に移した最初の年であり、かつ3年間に及んだコロナ禍から正常状態へ移行した最初の年でもあると位置づけられている。その成果は、「外圧に耐え、内政問題を克服し、改革開放を全面的に深化させ、マクロ経済の規制と統制を強化し、内需の拡大、構造の最適化、信頼の向上、リスクの予防と解決に重点を置いた」ものであり、その結果、「中国経済は好転し、質の高い発展を堅持した」とされている<sup>(i)</sup>。

その一方、今の中国が抱える経済問題も吐露されている。すなわち、「有効需要の不足、一部の産業の過剰生産能力、社会的期待の弱さ、多くの隠れたリスク」など、いくつかの困難や課題を克服する必要があるというのだ。有効需要の不足とは、消費の伸びが期待されたほどではなく、むしろ節約モードが高まっていることを指している。一部の産業の過剰生産能力とは、太陽光発電機器、EV、バッテリーといった「新三業種」を指す。社会的期待の弱さとは、2020年以降相次いで実施された巨大プラットフォームに対する規制強化により高まった、デジタル経済に関与する企業家や投資家の先行きに対する不安を意識したものだだろう。そして多くの隠れたリスクとは、不動産開発業界の不良債権問題に加え、それを上回る65兆元とも言われる地方政府融資平台の「隠性」債務による潜在的なシステムリスクである。

▼中央経済工作会議報告で使用されたキーワードの頻度(筆者作成)

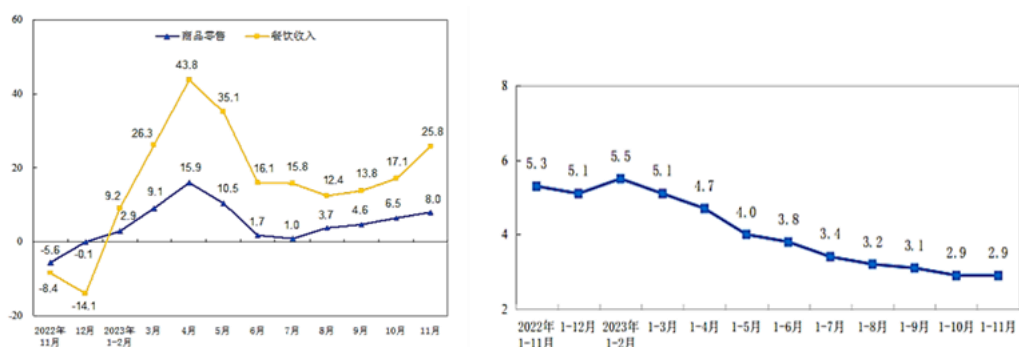
	2023年	2022年	2019年
発展	50回	45回	40回
高質量	19回	9回	7回
改革	15回	13回	28回
安全保障	14回	9回	1回
開放	6回	7回	10回
外資	1回	5回	1回

公開された会議内容で使用されたキーワードはいくつかあるが、最も多かったのが「発展」であるが、頻度が大きく高まったのが「高質量」と「安全保障」だった<sup>(ii)</sup>。注目すべきは「安全保障」という

キーワードがこれまで頻度上位にあった「改革」に迫る頻度になっていることだ。それだけ中米・中欧との関係の緊張、一方では中露関係の緊密化を意識しているのだろう。

中国のエコノミスト達はこれらのキーワードを踏まえ、報告全文を「以進促穩・先立后破」という8文字で表現している。つまり、発展と安全保障を促進することにより、経済・社会の安定化を図ること、そして様々なりリスク要因に対し外科的手法でこれを抑制するのではなく、まずは、経済成長を促進するための施策を取り、その中で不良債権や過剰生産能力といった問題を一定の時間をかけて処理してゆくということだ<sup>(iii)</sup>。まさに発展なくして安定なし、である。

▼消費（左図）と固定資産投資（右図）の状況（各月累計・前年同月比%、国家統計局）



筆者は、上記の8文字を三文字で表現したい。すなわち「冷・熱・緊」である。消費の伸びが今ひとつであり、かつ民間投資が1-11月でマイナス0.5%と低迷し、輸出が前年を割り込む月が続いている（すなわち「冷」）一方で、自動車の生産台数は昨年3千万台を超え過去最高を更新し、自動車の輸出は400万台を突破し日本を抜いて世界トップとなった。さらに、半導体産業では、華為と中芯国際が米国の制裁措置をものともせず、ついに7nmの半導体の開発に成功した、車載バッテリーの生産も急ピッチで拡大している（「熱」）、しかし、ウクライナ戦争が終息する見込みはまだ立っていないうえ、中東ではイスラエル・ハマス戦争が多数のパレスチナ民間人の犠牲を出しつつ激化の一途をたどっている。米中関係も11月のサンフランシスコでの首脳会談開催により「対話路線」に戻ったものの、今年11月に控える大統領選の結果如何ではどうなるか未知数であるし、1月には台湾総統選挙、6月にはEU議会選挙が控えている（「緊」）。とても「穩」といえる状態ではない。

### ■過剰生産能力の問題

とくに注目したいのがEVの過剰生産能力問題である。2023年のハイブリッド車を含む新エネルギー車の販売台数は850万台で自動車販売台数総量の36%を占めたと見られる<sup>(iv)</sup>。一方、昨年末時点での中国の新エネルギー車の生産能力は1,500万台といわれ、今後更に拡大する見込みである。「新三種」という言葉があるが、新エネルギー車、左記に関わるバッテリー産業、そして再生可能エネルギー産業がこれからの中国経済のけん引力になるという期待を込めて名づけられたものだが、いずれも過剰生産能力問題を抱えている。2023年時点でバッテリーの生産能力は同年の需要の3倍に達しており、業界の稼働率は41%に留まっているとの報告もある<sup>(v)</sup>。中国では、各省が競ってこの誘致と育成に鎬を削っているという事情もある。

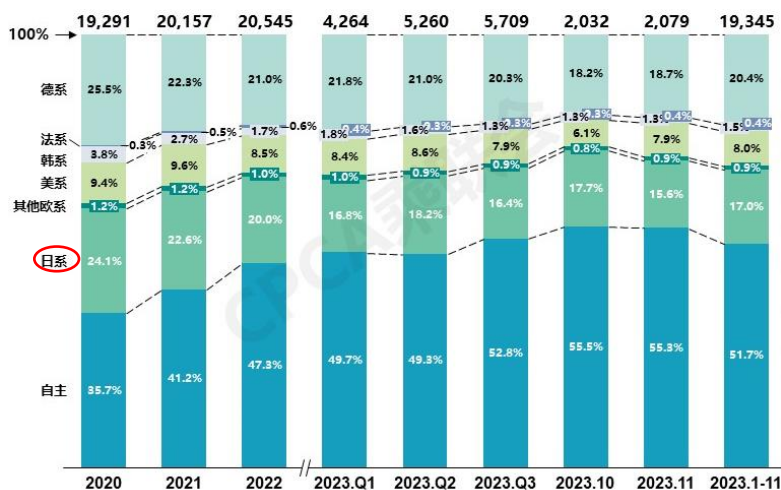
EV の場合、各省間では「三国殺」とも言うべき激しい競争がすでに発生している。テスラを擁する上海市政府は 2025 年までに EV の生産台数を年間 120 万台に拡大する目標を掲げた。BYD を擁する深圳は 200 万台、EV 化では深圳市に後れをとっている広州市は、ホンダでの勤務経験のある孫市長を迎え同じく 200 万台を目指す。長安汽車を持つ重慶市は 100 万台、そして BYD 誘致に成功した合肥市が 300 万台の生産目標を打ち出している (vi)。下表に見るように、上位 10 都市だけで、2025 年の生産能力目標は 1,700 万台に上る。

▼主要都市の 2025 年 EV 生産能力目標 (毎日経済新聞)

排名	城市	目標
1	合肥	产能超300万辆
2	柳州	产销量超300万辆
3	深圳	产量超200万辆
4	广州	产能超200万辆
5	西安	产量150万辆以上
6	上海	产量超120万辆
7	重庆	产量100万辆
8	成都	产量100万辆
9	南京	产销量100万辆
10	长沙	匡算产量100万辆以上

飛躍的とも言える EV 販売の拡大の煽りをモロに受けているのが現地日系メーカーである。EV への転換が遅れ、ハイブリッドとエンジン車が主体で、かつ車種も限られている日系メーカーは、様々な現地メーカーが提供する多様な EV 車種と幅広い価格帯に直面し後退を余儀なくされている。日系メーカーの販売台数ベースの市場シェアは 2020 年通年の 24.1% から 23 年 1-11 月累計で 17% まで低下した。11 月単月で見れば 15.5% まで落ち込んだ。

▼乗用車販売シェアの推移 (月次・累計販売台数：千台、シェア%、乗聯会)



しかも、価格競争も激しさを増している。昨年の 12 月は上場しているメーカーが発表した販売見込みを達成するため、「究極の価格戦」とも言われる値下げ競争も発生した。長安汽車は、全車種を対象に 1,999 元から最大 8,000 元の値下げ、ゼロ金利のオートローンを提供、吉利汽車は車種・台数限定で 4 万元の値引きを実施した。日系ではトヨタがカローラ、RV4 など主力車種を対象に自動車購入税 5,000 元を販売側が負担するという実質値引きを行った。最大 10 万元の値引きを行うメーカーも現れた (vii)。

値下げ競争の背景には「作りすぎ」の問題がある。昨年1-11月の生産台数は2,344万台、販売台数は1,955万台（うち輸入車が約70万台、ロシアの新車市場での中国車のシェアは60%を超えた）、輸出が372万台なので(最大の輸出先は経済制裁下にあるロシアで約70万台にのぼる)、売れ残りは87万台という計算になるが、「販売台数」はメーカー販売向け卸売りも含まれている。ちなみに乗用車市場情報联席会が発表した昨年11月の販売統計を見ると、卸売りが275万台、小売りが209万台であり、わずか一か月で70万台近い在庫が発生している<sup>(viii)</sup>。正確な数字は把握できないが、業界関係者によれば流通在庫は300万台を超えるとの見方もある。

■各社リストラに踏み切る

厳しい価格競争の結果、作る側も売る側も利益が圧縮されている。4S店の60%が赤字に陥っていると言われる。作る側では、極度の販売不振により昨年5月フォード中国が千名を超えるリストラを実施したのを皮切りに、7月には三菱自動車为中国市場から撤退を発表、持ち分売却に踏み切った。同月、広州トヨタは期間工の解雇を決定、フォルクスワーゲンも退職者の補充抑制を行う（同社は2029年までリストラは行わないと公表している）。現地メーカーでも奇瑞が3%の人員削減を実施、新興のEVメーカー蔚来（NIO）も人員削減実施を発表した<sup>(ix)</sup>。

▼主要自動車メーカーの稼働率（2023年上半期、第一财经）

合資车企	设计产能 (万辆)	2023 上半年产量 (万辆)	上半年产能利用率
一汽大众	300	86.5	57.7%
上汽大众	208	49.5	47.6%
広州トヨタ	100	46.1	92.2%
東風ホンダ	77	22.6	58.7%
広州ホンダ	77	31.5	81.8%
一汽トヨタ	124	36.3	58.5%
東風日産	160	35	43.8%
北京現代	165	11.8	14.3%
江苏悦达起亚	75	3.1	8.3%
广汽菲克	32.8	0	0
広州三菱	20	3367	3.3%
長安マツダ	22	2.1	19.1%
上汽通用	190	45.1	47.5%
长安福特	160	9.0	11.3%
DS	20	0	0
神龙汽车	100	4.0	8%

EV化に出遅れた感のある日系メーカーは巻き返しに必死である。日系メーカーの昨年1-10月の販売台数は、東風日産がマイナス27.8%、広州ホンダが同じく21.6%減、東風ホンダ15.5%減、広州トヨタ9.3%減で、前年を上回っているのが一汽トヨタ（1-11月売り上げ71.7万台、前年同期プラス2.8%）である。こうした事態に、ホンダは2027年を目途にエンジン車の生産を中止し、今年広州でCO2排出ゼロのEV工場を稼働させると公表した。主力車種のアコードをベースとしたもので年産12万台である。トヨタは、江蘇省常熟の研究開発センターを「スマートEV開発センター」と改名し現地

でのEV開発に本腰を入れる。日産は、6月の董事会において、2023年を再創業の年と位置付け、12月に中国側の総経理を交代させ、同月新副総経理の出身校でもある清華大学と技術協定を締結した(\*)。

### ■日本メーカー退潮の影響は深刻

中国市場での日本車の生産販売台数は年間400万台を超え、ほぼ日本国内市場規模に匹敵する。中国市場での日本勢の退潮の影響は決して無視できるものではない。20%を超える販売減に見舞われた完成車メーカーのサプライヤーの苦境は察して余りある。とくに、サプライヤーの3割程度がエンジンやトランスミッション、オイルポンプといったエンジン関連部品製造に携わっていると見られることから、販売減とEVシフトは現地法人にとっては死活問題となっている。

それでは、なぜ、日系メーカーが中国の急速なEV化に乗り遅れたのか。理由は3つあると思う。まずガバナンスの問題。中国の日系メーカーの多くが、中国国有メーカーとの合弁である。新規の設備投資には日本側本社の了解と現地中国企業の了解が必要になる。一方、日本側の本社は中国市場だけを見ているのではない。開発戦略の基本はあくまで世界市場が対象である。このため、日本側本社は、中国市場の変化や中国の消費者の嗜好の変化に対応した機敏な動きが取りにくい。

次に、コロナ禍の3年間、日本側と現地との交流が希薄になってしまった。中国のEV化が急速に進展したのがまさにコロナ禍の時期だった。これを奇貨としたのがテスラである。テスラは2022年4月から2か月に渡って行われた上海ロックダウンの中でも、バブル方式によって生産を継続し、これによって売上を拡大させていった(テスラのマスクCEOは昨年6月の中国訪問に際して超多忙なスケジュールの合間を縫って上海ギガファクトリーを訪問、ロックダウン時でも生産を続けた従業員に感謝の気持ちを伝えた。)。一方、日本側は、コロナ禍の中あくまでも自粛策を取り、本社の技術者や役員と現地との対面での交流が大幅に制約された。昨年4月に上海で開催された国際モーターショーも、左記の影響があっただけで日本車の出展は低調であり、本社役員の出席も少なかった。中国市場で起こっている急速かつ大規模な変化を日本は実感で受け止めることができなかった。中国の大手メーカー幹部によれば、こうした市場の変化を日本側に何度も伝えたものの、殆ど考慮されなかったという(xi)。

▼2023年6月1日上海ギガファクトリーを電撃訪問したマスクCEO (China Daily)



最後に、日本側本社の戦略が中国市場の変化に適応できなかった。トヨタの場合、エンジン車、ハイブリッド・プラグインハイブリッド、純電動車の生産販売という全方位戦略を取っているが、その結果、開発・生産資源が分散されてしまうことになった。しかも、日系メーカーのサプライチェーンは、

ピラミッド構造になっており、下層に行くほど利益率は低くなるうえ、車種変更毎に厳しいコストダウンも要求される。サプライヤーは心血を注いでこれに応えてきたわけだが、EVシフトを加速させることで、従来のサプライヤーとの取引が消滅あるいは縮減することもあり得る。数十年に渡るサプライヤーとの関係を断ち切るのは容易ではない。こうしたしがらみもあって、EVシフトが極めて緩慢なものになってしまった。

しかし、巨大中国市場において生き残るためにはEVシフトは不可欠である。この結果起こるのが、既存サプライヤーとの関係の見直しである。中国での操業縮小や最悪の場合撤退に追い込まれるサプライヤーも出てくるはずだ。また、合併形態をとる完成車メーカーも、業績低下が続けば、中国側から出資比率の見直しや、リストラ、あるいは経営陣の交代などを求められる可能性も否定できない。この分野も「冷・熱・緊」である。日系メーカーにとって2024年はまさに正念場となる。

以上

#### 御願

本レポートのすべての絵と文の転載はご遠慮ください。無許可の転載、複製、転用等は法律により罰せられます



#### 筆者紹介

- 1955年：福島県生。一橋大学経済学部卒。
- 1979年：日本長期信用銀行入行、調査部、ロンドン支店、マーチャントバンキンググループ、パリ支店、ニューヨーク支店勤務を経て1999年ダイキン工業経営企画室、大金(中国)投資有限公司(北京)など。
- 2021年より現在：多摩大学経営情報学部客員教授
- 著書(含む共著・共訳)：「アラブ産油国の挑戦」(日本経済新聞社)、「路地裏の世界経済」(東洋経済新報社)、「キャピタルシティー」(訳書、東洋経済新報社)、「中国市場に踏みとどまる」(上場大のペンネームで執筆、草思社)など。
- 世界経済評論 IMPACT に隔週でコラムを寄稿している。

<sup>i</sup> 全文来了！中央经济工作会议在北京举行 2023年12月12日北京青年报

<sup>ii</sup> China bets on security versus reform in 2024 outlook December 14, 2023, FT

<sup>iii</sup> 刘胜军 | 中央经济工作会议八字箴言：以进促稳，先立后破 2023-12-19 经济观察报

<sup>iv</sup> 乘用车市场信息联席会 (cpcaauto.com)

<sup>v</sup> 知名动力电池企业突发停工停产！电池产业现“供大于求”局面，行业淘汰赛打响 2023-11-29 每日经济新闻

<sup>vi</sup> 新能源汽车城“三国杀”：上海西安相争，深圳黑马上位 2023-12-07 每日经济新闻

<sup>vii</sup> “双十二”车企放大招！有车型补贴上万元，还有品牌推出半价车…… 2023-12-12 每日经济新闻

<sup>viii</sup> 【月度分析】2023年11月份全国乘用车市场分析 2023-12-08 乘用车市场信息联席会官网

<sup>ix</sup> “裁员寒潮”席卷汽车业！这家车企要“裁员”900人？回应：是解除劳务派遣公司的协议 2023-12-04 每日经济新闻

<sup>x</sup> 转型关键期 东风日产换帅 2023-12-07 经济观察网

<sup>xi</sup> 微观 | 合资车企值不值得被期待？2023-12-20 经济观察网