

2023年度 中小企業海外展開現地支援プラットフォーム事業
調査レポート

中国新エネ自動車産業及び車載電池産業の動向調査

(2024年1月)

日本貿易振興機構(ジェトロ)
上海事務所

海外展開支援部

報告書の利用についての注意・免責事項

本報告書は、日本貿易振興機構（ジェトロ）上海事務所が矢野経済情報諮詢（上海）（に作成委託し、2023年9月に入手した情報に基づくものであり、その後の法律改正などによって変わる場合があります。掲載した情報・コメントは作成委託先の判断によるものですが、一般的な情報・解釈がこのとおりであることを保証するものではありません。また、本報告書はあくまでも参考情報の提供を目的としており、法的助言を構成するものではなく、法的助言として依拠すべきものではありません。本報告書にてご提供する情報に基づいて行為をされる場合には、必ず個別の事案に沿った具体的な法的助言を別途お求めください。

ジェトロおよび矢野経済情報諮詢（上海）は、本報告書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、派生的、特別の、付随的、あるいは懲罰的損害および利益の喪失については、それが契約、不法行為、無過失責任、あるいはその他の原因に基づき生じたか否かにかかわらず、一切の責任を負いません。これは、たとえジェトロおよび矢野経済情報諮詢（上海）に係る損害の可能性を知らされていても同様とします。

本報告書に係る問い合わせ先：

ジェトロ・上海事務所

E～mail： Tingting_Pang@jetro.go.jp

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外展開支援部 戦略企画課 個別支援班

E～mail： platform-bda@jetro.go.jp

The logo for JETRO (Japan External Trade Organization) is displayed in a large, bold, serif font.

目 次

Part I : 車載電池に関する調査.....	5
1. 世界の車載電池市場概況 (2018年～最新期).....	5
1.1 車載電池の世界出荷量推移.....	5
1.2 主要国・地域 (日本・韓国・中国) の車載電池出荷量&出荷シェア.....	6
2. 中国国内の車載電池産業動向 (2020年～最新期).....	9
2.1 中国国内の車載電池分野の投資概況.....	9
2.2 中国の車載電池メーカーの概況.....	16
3. 中国車載電池の輸出動向 (2018年～最新期).....	19
3.1 LIBの輸出概況.....	19
3.2 LIB輸出の上位国・地域.....	19
4. 中国車載電池メーカーの海外投資 (2020年～最新期).....	20
4.1 海外投資総額の推移.....	20
4.2 主要メーカー (CATL、BYD) の海外投資動向.....	22
5. 車載電池の発展方向.....	23
5.1 次世代電池：固体電池.....	23
5.2 中国有力企業の開発動向.....	24
Part II : LIBの主要4部材に関する調査.....	26
1. 世界市場のLIB主要4部材の出荷概況.....	26

1.1 4部材の年間出荷量推移.....	26
1.2 主要4部材の国・地域別出荷量&出荷シェア.....	28
1.3 主要4部材の上位10社出荷量&出荷シェア.....	32
2. 中国市場のLIB主要4部材の産業動向.....	38
2.1 主要4部材の投資概況.....	38
2.2 主要4部材の上位5社出荷量&出荷シェア.....	45
Part III：新エネ車分野の調査.....	48
1. 中国新エネ車メーカーの国内動向.....	48
1.1 上位6社の従来の新エネ車完成車メーカーの概要および特徴分析.....	50
1.2 上位4社の新興の新エネ車完成車メーカーの概要および特徴分析.....	63
2. 中国の新エネ車（BEV、PHEV）の輸出動向（2021年～最新）.....	72
2.1 新エネ車の輸出市場-製品定義（BEVとPHEVのHSコードに基づく）.....	72
2.2 新エネ車の輸出規模（輸出金額・台数）.....	72
2.3 新エネ車新車輸出上位10ヵ国・地域（輸出額・輸出台数）.....	73
2.4 新エネ車輸出上位5社（輸出額・輸出台数）.....	76
2.5 新エネ車の各社別輸出動向の分析（国・地域別）.....	77

Part I：車載電池に関する調査

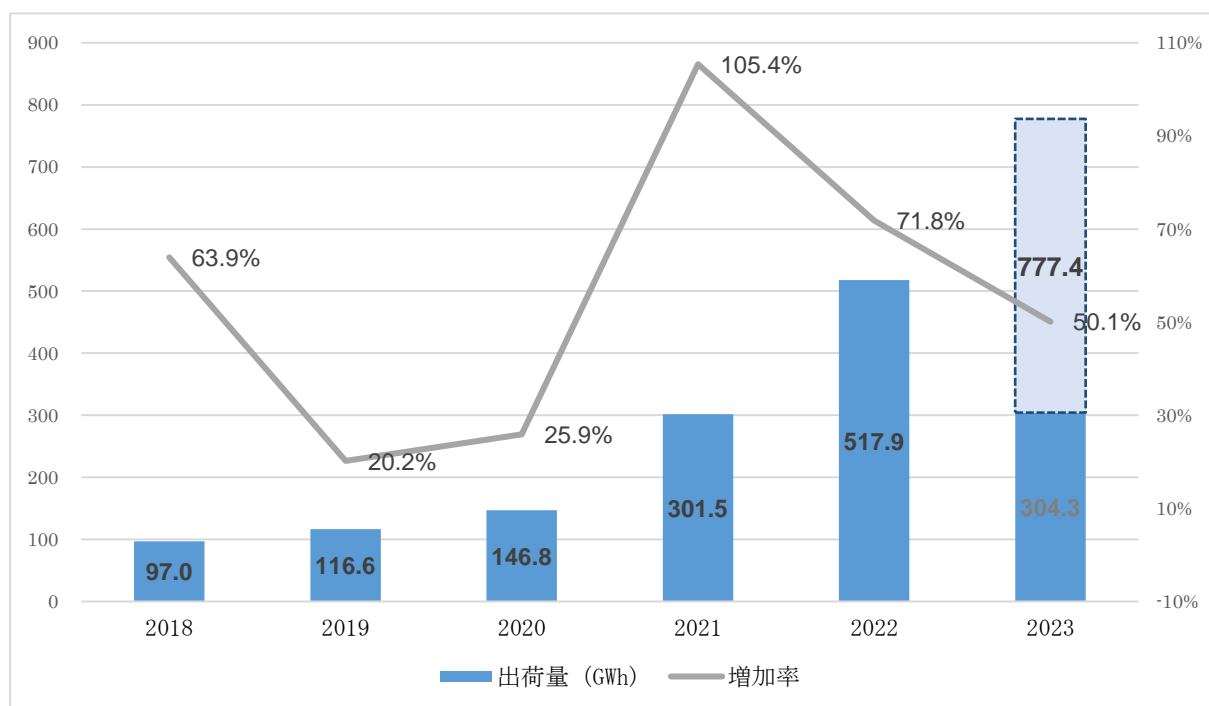
1. 世界の車載電池市場概況（2018年～最新期）

1.1 車載電池の世界出荷量推移

新エネ車の普及にけん引され、2011～2019年の車載電池業界は高度成長期。2011年以降、テスラ（Tesla）、比亞迪（BYD）などに代表される新エネ車メーカーの台頭より、新エネ車産業は発展期を迎えられた。世界の車載電池年間出荷量は2011年の1.1ギガワット時（GWh）から2019年の116.6GWhに上昇し、年平均成長率が80.0%に達した。新エネ車産業チェーンにある車載電池業界も急速に成長している。

2020年から2030年にかけて、世界の新エネ車の販売割合が5%から35%に高まるとみられ、車載電池業界の発展は安定期を迎える見通し。世界の車載電池出荷量は2021年に300GWh、2022年に500GWhをそれぞれ超えた。2023年上半期は前年同期比50.1%増の304.3GWhで、このペースで拡大していけば、通年は777.4GWhに達する見込みだ。

図表 1-1 2018～2023年車載電池の世界年間出荷量推移



出所：SNE リサーチの発表を基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

1.2 主要国・地域（日本・韓国・中国）の車載電池出荷量&出荷シェア

1.2.1 2022年の国・地域別車載電池出荷量

世界の上位10社（TOP10）の車載電池年間出荷量の市場シェア合計：91.4%

うち：【日本】車載電池年間出荷量

- ➡ 年間出荷量合計：38.0GWh
- ➡ 日本メーカーの市場シェア：7.3%
- ➡ TOP10のうち：1社のみ（パナソニック）

【韓国】車載電池年間出荷量

- ➡ 年間出荷量合計：122.5GWh
- ➡ 韓国メーカーの市場シェア：23.7%
- ➡ TOP10のうち：3社（SamsungSDI、Skon、LGES）

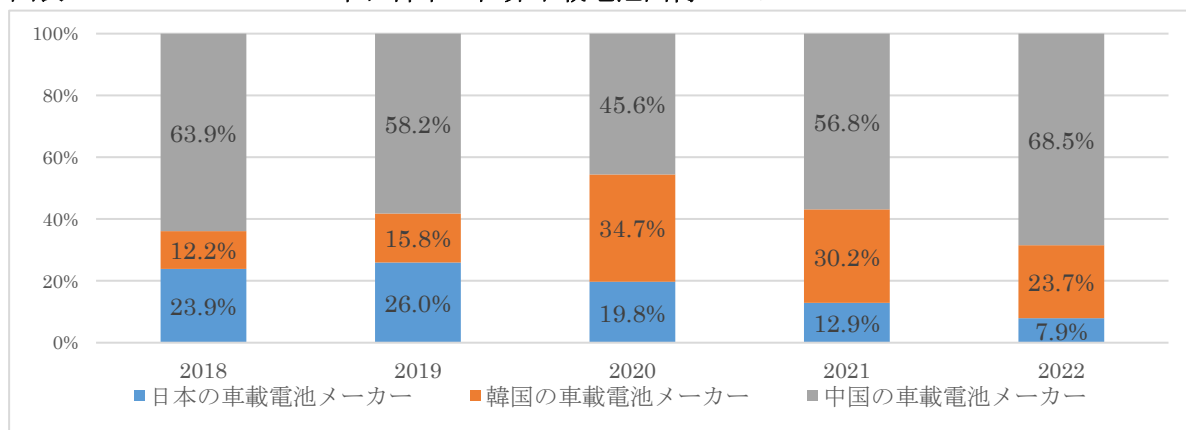
【中国】車載電池年間出荷量

- ➡ 年間出荷量合計：312.7GWh
- ➡ 中国メーカーの市場シェア：60.4%
- ➡ TOP10のうち：6社【寧徳時代新能源科技（CATL）、BYD、中創新航（CABL）、国軒高科（Gotion）、欣旺達（Sunwoda）、孚能科技（Farasis）】

1.2.2 2018年～2022年の出荷量推移

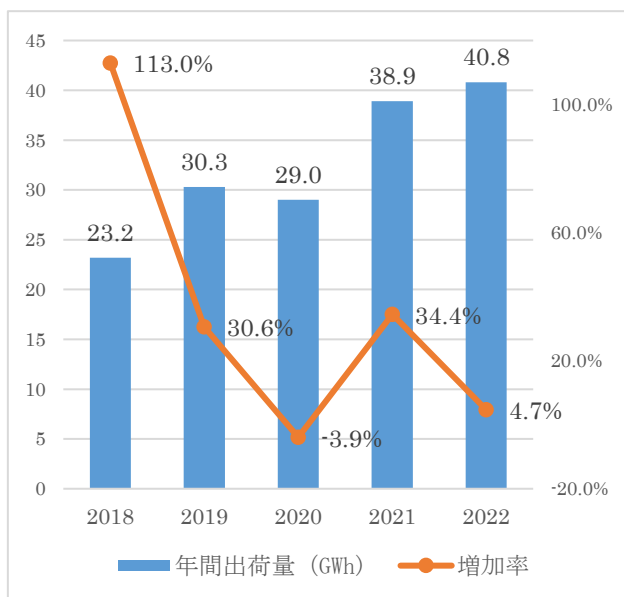
世界の車載電池市場は、主に日本、韓国、中国の寡占状態にある。

図表 1-2 2018～2022年日韓中の世界車載電池出荷シェア



出所：矢野経済情報諮詢（上海）

図表 1-3 日本車載電池メーカーの年間出荷量（2018～22年）



出所：矢野経済情報諮詢（上海）

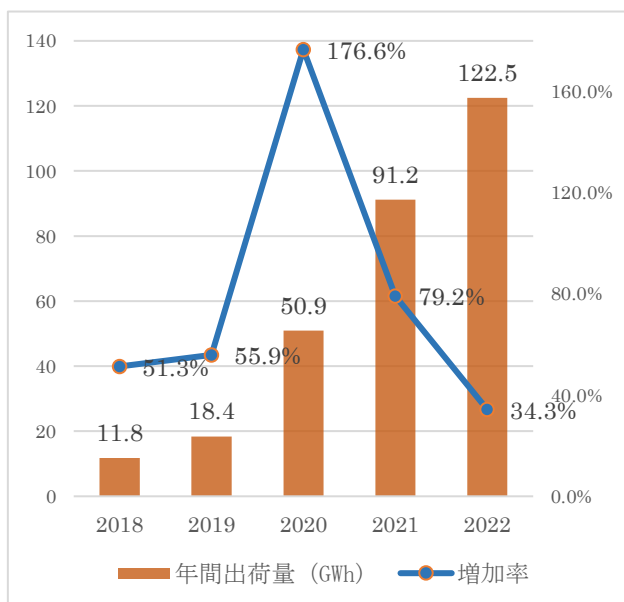
【日本メーカー】

✦日本の車載電池メーカーは計2社：
パナソニック（Panasonic）とPEVE

✦TOP10にはパナソニック1社のみ。

✦日本の車載電池出荷量の年平均成長率はほぼ横ばいで、世界平均を大きく下回っている。2022年の出荷量は40.8GWhで、世界市場の約8.0%を占めた。

図表 1-4 韓国車載電池メーカーの年間出荷量（2018～22年）



出所：矢野経済情報諮詢（上海）

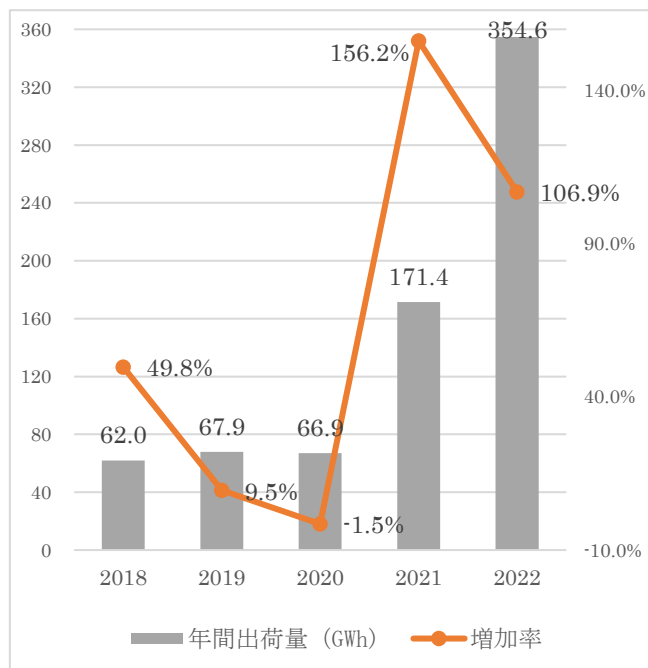
【韓国メーカー】

✦TOP10のうち3社

✦ここ5年間で3社の年間出荷量成長率は平均50%以上で拡大している。

✦韓国メーカー全体の年間出荷量成長率は世界平均を下回っている。2022年の年間出荷量は122.5GWhで、市場シェアが前年比6ポイント減の23.7%に低下した。

図表 1-5 中国車載電池メーカーの年間出荷量（2018～22年）



出所：矢野経済情報諮詢（上海）

【中国メーカー】

✦ TOP10 のうち 6 社

✦ 2021 年以降、中国メーカーは急速に成長し、年間出荷量成長率は世界平均に比べて 30～50 ポイントを上回った。

✦ 2022 年の世界シェアが前年比 10 ポイント増の 68.5%に拡大した。

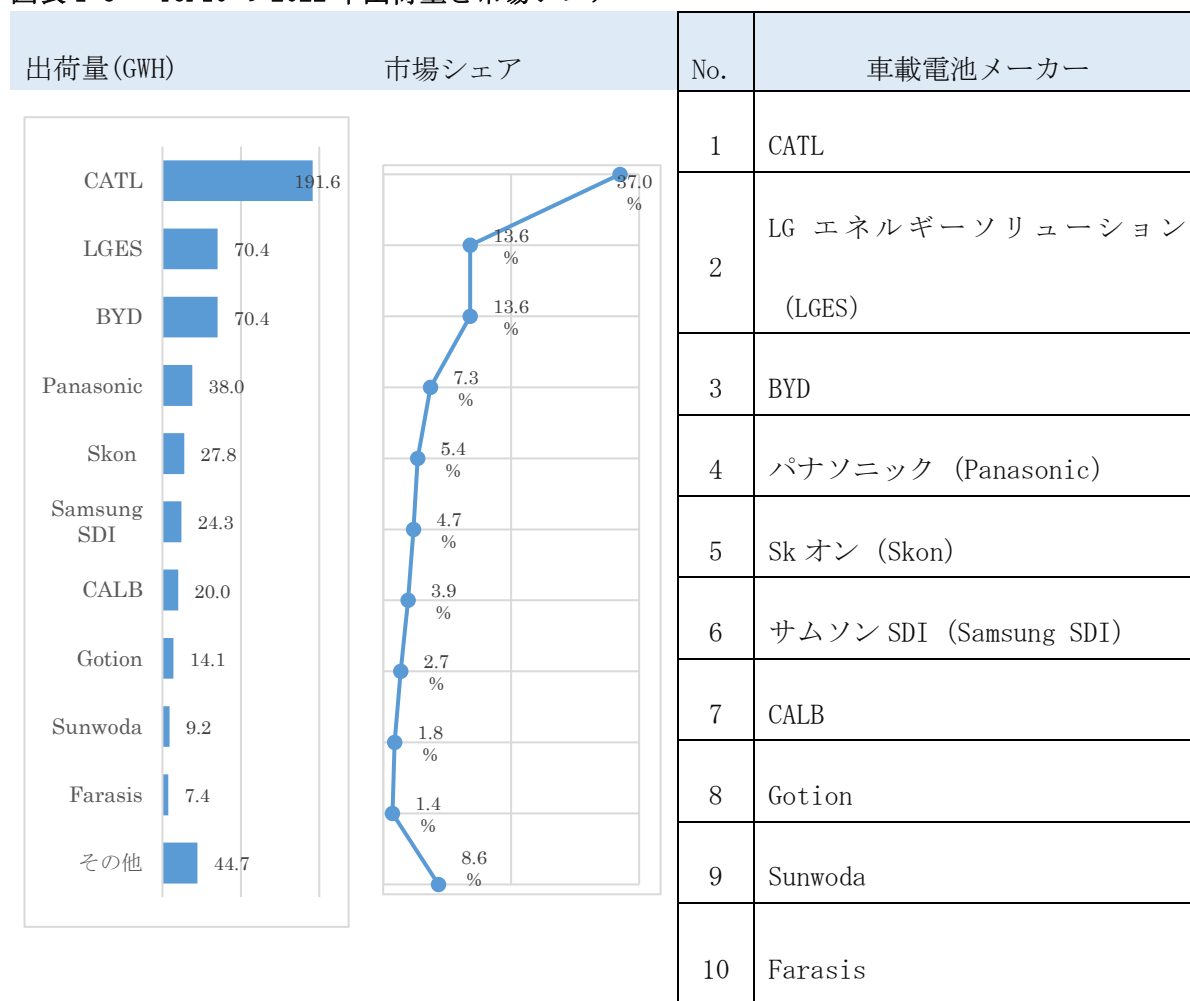
1.2.3 車載電池メーカー上位 10 社の年間出荷量&出荷シェア

車載電池産業の市場集中度が高く、TOP3 メーカー（CATL、LGES、BYD）のスケールメリットが大きい。CATL は 2022 年に世界市場の 37%を占めた。

2022 年車載電池産業の市場集中度（CR）：

- ➡ 上位 3 社（TOP3）市場シェア：64.2%
- ➡ TOP5 市場シェア：76.9%
- ➡ TOP10 市場シェア：91.4%

図表 1-6 TOP10 の 2022 年出荷量と市場シェア



出所：SNE リサーチの発表を基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

2. 中国国内の車載電池産業動向（2020年～最新期）

2.1 中国国内の車載電池分野の投資概況

2020年に始まったコロナ禍に影響され、世界の新エネ車産業チェーンに関するプロジェクト数と投資額は総じて低迷していた。ただ、中国の車載電池投資プロジェクトは急速な発展を遂げた。

特徴として

- 投資地域の拡張。投資プロジェクトの地域は2020年に9省だったが、2022年に19省に拡大。
- 投資プロジェクト数は2021年と2022年がいずれも70件を超え、2020年の2.5倍以上。
- 投資総額は2020年比3倍以上。
- プロジェクト1件当たりの投資額も2020年の約50億元（1元＝約20円）から2021～22年の約90億元に拡大。

2023年上半期（1～6月）は依然として2022年の勢いを維持した。投資プロジェクト38件の

投資額は約2,300億元に達した。

図表 1-7 中国の車載電池関連投資（2020～23年上半期）

公表時期	2020年	2021年	2022年	2023年上半期
件数	28	70	77	38
投資額（億元）	1,668.0	6,365.8	7,493.6	約2,000

注：件数には投資額が未公表の一部プロジェクトも含む。

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

2.1.1 地域別車載電池の関連投資

◆2020年の投資プロジェクトの地域展開

プロジェクトの所在地は9つの省（自治区・直轄市）にあるうち、主に浙江省と江蘇省に集中。

図表 1-8 2020年の地域別車載電池投資

単位：件、億元

順位	地域	プロジェクト件数	投資額	割合
1	浙江省	5	537.3	32.2%
2	江蘇省	6	269.7	16.2%
3	河南省	3	222.0	13.3%
4	福建省	2	216.2	13.0%
5	安徽省	3	151.1	9.1%
6	四川省	2	140.0	8.4%
7	湖北省	3	65.0	3.9%
8	湖南省	3	41.7	2.5%
9	広東省	1	25.0	1.5%
	計	28	1,668.0	100%

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

◆2021年の投資プロジェクトの地域展開

プロジェクトの所在地は15の省（自治区・直轄市）のうち、江西省や四川省などに集中。

図表 1-9 2021年の地域別車載電池投資

単位：件、億元

No.	地域	プロジェクト数	投資額	割合
1	四川省	7	1,490.0	23.7%
2	江蘇省	14	988.9	15.7%
3	江西省	7	848.0	13.5%

4	安徽省	7	626.6	10.0%
5	浙江省	6	515.7	8.2%
6	山東省	5	425.0	6.8%
7	湖北省	4	355.1	5.7%
8	重慶市	5	230.0	3.7%
9	福建省	3	208.3	3.3%
10	広東省	4	205.5	3.3%
11	広西チワン族自治区	2	161.6	2.6%
12	湖南省	2	112.7	1.8%
13	貴州省	1	70.0	1.1%
14	上海市	2	35.4	0.6%
15	河北省	1	8.0	0.1%
合計		70	6,280.8	100%

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

◆ 2022年の投資プロジェクトの地域展開

プロジェクトは中国全土に分散し、中でも華中地域（湖北省、湖南省、河南省）と華南地域（広東省、広西チワン族自治区、海南省）が多かった。

図表 1-10 2022年の地域別車載電池投資

単位：件、億元

No.	地域	プロジェクト数	投資額	割合
1	湖北省	7	1,116.0	15.0%
2	江西省	4	870.0	11.7%
3	四川省	6	836.0	11.2%
4	広東省	7	755.9	9.6%
5	山東省	6	686.0	9.2%
6	浙江省	8	576.0	7.8%
7	安徽省	10	560.0	7.5%
8	河北省	2	497.0	6.7%
9	江蘇省	6	299.5	4.0%
10	雲南省	4	249.0	3.3%
11	広西チワン族自治区	3	223.0	3.0%
12	遼寧省	2	200.0	2.7%
13	福建省	2	150.0	2.0%
14	湖南省	4	145.2	1.9%

15	河南省	1	140.0	1.9%
16	内モンゴル自治区	3	140.0	1.6%
17	重慶市	1	40.0	0.5%
18	新疆ウイグル自治区	1	10.0	0.1%
合計		77	7,493.6	99.7%

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

◆ 2023年上半期の投資プロジェクトの地域展開

プロジェクトの所在地は15省（自治区・直轄市）に分散。西部地域（陝西省、四川省、雲南省、貴州省、広西チワン族自治区、甘肅省、青海省、寧夏回族、チベット、新疆ウイグル自治区、内モンゴル自治区、重慶市）と中部地域（湖北省、湖南省、河南省）の割合が高かった。

図表 1-11 2023年上半期の地域別車載電池投資

単位：件、億元

No.	地域別	プロジェクト数	投資額	割合
1	内モンゴル自治区	4	605.0	25.6%
2	四川省	4	328.6	13.9%
3	湖北省	5	316.5	13.4%
4	江蘇省	6	267.3	11.3%
5	重慶市	2	201.0	8.5%
6	広東省	2	150.0	6.3%
7	浙江省	3	149.2	6.3%
8	新疆ウイグル自治区	1	130.0	5.5%
9	湖南省	1	102.0	4.3%
10	雲南省	1	55.0	2.3%
11	安徽省	4	40.0	1.7%
12	寧夏回族自治区	1	15.0	0.6%
13	山東省	2	5.0	0.2%
14	福建省	1	未公表	0.0%
15	広西チワン族自治区	1	未公表	0.0%
合計		38	2,364.6	100%

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

2.1.2 代表的なメーカー：CATL、BYD

◆ CATL の投資動向

CATL の車載電池市場シェアは、中国及び世界でいずれも首位で、2022 年の出荷量が前年比 88.4%増となった。

CATL 及び子会社の略称

メーカー名	略称
寧徳時代新能源科技	CATL
江蘇時代新能源科技	江蘇時代
四川時代新能源科技	四川時代
福鼎時代新能源科技	福鼎時代
広東瑞慶時代新能源科技	広東瑞慶
時代一汽車載電池	時代一汽
宜春時代新能源科技	宜春時代
厦門時代新能源科技	厦門時代
寧徳時代（貴州）新能源科技	CATL（貴州）
寧徳時代（上海）知能科技	CATL（上海）
中州時代新能源科技	中州時代
山東時代新能源科技	山東時代

急拡大する市場の需要を取り込むため、CATL は 2020～2022 年の 3 年間でプロジェクト 17 件、計 1,800 億元を投資すると発表した。総生産能力は 680GWh に上る。

図表 1-12 CATL の投資概況（2020～22 年）

単位：件、GWh、億元

公表年度	2020	2021	2022
プロジェクト数	6	8	3
生産能力	186	316	180
プロジェクト投資額	550	843	410

出所：CATL の発表などを基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

図表 1-13 CATL の 2020 年投資プロジェクト

番号	企業名	投資額 (億元)	生産能 力 (GWh)	プロジェクト備考	所在地
1	CATL	46	16	リチウムイオン電池（LIB）の拡張プロジェクト	福建省寧徳市
2	江蘇時代	74	25	車載電池・蓄電池向け LIB の研究開発・生産プロジェクト（3 期目）	江蘇省溧陽市

3	四川時代	40	15	車載電池プロジェクト1期目	四川省宜賓市
4	江蘇時代	120	40	車載電池・蓄電池向けLIBの研究開発・生産プロジェクト(4期目)	江蘇省溧陽市
5	四川時代	100	30	電池製造拠点の拡張プロジェクト	四川省宜賓市
6	福鼎時代	170	60	LIB生産プロジェクト(1期目)	福建省福鼎市

出所：CATLの発表などを基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

図表 1-14 CATLの2021年投資プロジェクト

番号	企業名	投資額 (億元)	生産能力 (GWh)	整備するプロジェクト	所在地
1	広東瑞慶	120	25	車載電池・蓄電池の生産拠点	広東省肇慶市
2	四川時代	120	35	車載電池の生産拠点(5期目~6期目)	四川省宜賓市
3	時代一汽	50	16	車載電池の生産拠点	福建省寧徳市
4	四川時代	240	60	車載電池の生産拠点(7期目~10期目)	四川省宜賓市
5	宜春時代	135	50	新型LIB生産拠点	江西省宜春市
6	厦門時代	80	20	LIBの生産拠点(1期目)	福建省厦門市
7	CATL(貴州)	70	30	車載電池・蓄電池の生産拠点(1期目)	貴州省貴安市
8	CATL(上海)	28	80	車載電池の生産拠点	上海市

出所：CATLの発表などを基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

図表 1-15 CATLの2022年投資プロジェクト

番号	企業名	投資額 (億元)	生産能力 (GWh)	整備するプロジェクト	所在地
1	厦門時代	130	60	厦門時代新エネ電池産業拠点	福建省厦門市
2	中州時代	140	60	洛陽新エネ電池生産拠点	河南省洛陽市
3	山東時代	140	60	濟寧新エネ電池産業拠点	山東省濟寧市

出所：CATLの発表などを基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

◆ BYDの産業投資動向

BYDが生産する車載電池のうち、約97%は自社向けとなっている。同社は2020～2022年に9つのプロジェクトに計880億元を投資すると発表し、生産能力が187GWhに上る。

図表 1-16 BYDの投資概況（2020～22年）

単位：件、GWh、億元

公表年度	2020	2021	2022
プロジェクト数	1	3	5
生産能力計画	10	60	117
プロジェクト投資額	60	200	620

出所：BYDの発表などを基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

図表 1-17 BYDの投資プロジェクト概況（2020～22年）

番号	年度	投資額 (億元)	生産能力 (GWh)	プロジェクト備考	所在地
1	2020年	60	20	車載電池生産プロジェクト	安徽省合肥市
2	2021年	80	15	車載電池産業園プロジェクト	江西省撫州市
3		45	15	車載電池プロジェクト（2期目）	山東省済南市
4		75	30	車載電池プロジェクト（2期目）	江蘇省塩城市
5	2022年	100	30	電池生産プロジェクト	湖北省襄陽市
6		100	22	車載電池プロジェクト（ブレードバッテリー）	浙江省仙居市
7		75	15	車載電池プロジェクト（2期目）	江蘇省塩城市
8		285	30	車載電池、炭酸リチウムなどの採掘・生産の総合プロジェクト	江西省宜春市
9		60	20	車載電池生産プロジェクト	浙江省温州市

出所：BYDの発表を基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

2.2 中国の車載電池メーカーの概況

図表 1-18 TOP10 の中国における車載電池出荷概況

単位：GWh

No.	メーカー名	出荷量		2022年 市場シェア	2022年 前年比増減
		2021年	2022年		
1	CATL	69.3	130.6	50.1%	88.5%
2	BYD	23.6	63.2	24.2%	167.8%
3	中創新航 (CABL)	8.6	14.7	5.6%	70.9%
4	国軒高科 (Gotion)	6.5	12.3	4.7%	89.2%
5	億緯鋰能 (EVE)	2.2	6.3	2.4%	186.4%
6	LGES	6.3	5.3	2.0%	-15.9%
7	スボルトエナジ (SVOLT)	2.4	4.8	1.8%	100.0%
8	Sunwoda	2.1	4.2	1.6%	100.0%
9	Farasis	2.4	3.5	1.3%	45.8%
10	瑞浦蘭鈞 (REPT)	1.8	2.8	1.1%	55.6%
TOP 10 合計		125.2	247.7	94.9%	97.8%
その他		14.8	13.2	5.1%	-10.8%
業界合計		140.0	260.9	100%	86.4%

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

2.2.1 電池企業と自動車メーカーとの提携例

【CATL】

2023年上半期、CATLの中国国内出荷量は前年比31.0%増の65.7 GWhに達した。同社は国内の自動車メーカーと全面的な協力を行い、2022年に自動車メーカー22社に納入した。うち上位10社が同社の総出荷量を占める取引依存率は、2022年の62.8%から2023年上半期の76.0%と13.2ポイント増えた。

図表 1-19 CATL の納入先向け出荷概況

単位：GWh

順位	自動車メーカー	2022年		2023年上半期	
		出荷量	取引依存度	出荷量	取引依存度
1	テスラ	22.5	17.2%	15.1	23.0%
2	吉利汽車	13.1	10.0%	6.5	9.9%
3	理想汽車	5.4	4.1%	5.8	8.8%
4	広汽乘用车	6.3	4.8%	5.2	7.9%
5	蔚来汽車	9.8	7.5%	4.9	7.5%
6	華晨宝馬	3.5	2.7%	3.3	5.0%
7	長安汽車	5.1	3.9%	2.7	4.1%

8	上海汽車	4.5	3.4%	2.4	3.7%
9	一汽大衆	6.3	4.8%	2.3	3.5%
10	上汽大衆	5.5	4.2%	1.7	2.6%
	小計	82.0	62.8%	49.9	76.0%
	その他	48.6	-	15.8	-
	合計	130.6	-	65.7	-

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

【BYD】

2023年上半期、BYDの中国国内出荷量は前年比83.0%増の42.0GWhに達した。自社の好調な新エネ車販売にけん引され、自社向けの車載電池販売比率は2022年の95.3%から2023上半期の96.8%に高まった。

図表 1-20 BYDの納入先向け出荷概況

単位：GWh

順位	自動車メーカー	2022年		2023年上半期	
		出荷量	取引依存度	出荷量	取引依存度
1	BYD	60.2	95.3%	40.7	96.8%
2	中国一汽	2.1	3.3%	0.6	1.4%
3	一汽豊田	-	-	0.4	1.0%
4	長安汽車	-	-	0.1	0.2%
5	長安フォード	0.5	0.8%	0.1	0.2%
6	成都客車	-	-	0.1	0.2%
7	東風汽車	0.3	0.5%	0.0	0.0%
8	北汽福田	-	-	0.0	0.0%
	小計	63.1	99.8%	42.0	42.0
	その他	0.1	-	0	-
	合計	63.2	-	42.0	-

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

【CABL】

図表 1-21 CABLの主な納入先向け出荷概況

単位：GWh

順位	自動車メーカー	2022年		2023年上半期	
		出荷量	取引依存度	出荷量	取引依存度
1	広汽乗用車	5.8	39.5%	6.2	56.9%
2	吉利汽車	-	-	1.5	13.8%
3	小鵬汽車	3.2	21.8%	0.8	7.3%
4	零跑汽車	1.9	12.9%	0.7	6.4%
5	長安汽車	0.8	5.4%	0.7	6.4%

6	上汽通用五菱	0.9	6.1%	-	-
	小計	12.6	85.7%	9.9	90.8%
	その他	2.1	-	1.0	
	合計	14.7	-	10.9	

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

【国軒高科 (Gotion)】

図表 1-22 Gotion の納入先向け出荷概況

単位：GWh

No.	自動車メーカー	2022年		2023年上半期	
		出荷量	取引依存度	出荷量	取引依存度
1	上汽通用五菱	2.3	18.7%	1.4	23.3%
2	北汽新能源	-	-	0.7	11.8%
3	長城汽車	-	-	0.7	11.5%
4	奇瑞汽車	2.4	19.5%	0.7	11.3%
5	吉利汽車	1.3	10.6%	0.7	11.2%
6	江淮汽車	1.7	13.8%	-	-
7	長安汽車	1.4	11.4%	-	-
	小計	9	73.2%	4.2	70.0%
	その他	3.3	-	1.8	-
	合計	12.3	-	6.0	-

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

【EVE】

図表 1-23 EVE の主な納入先向け出荷概況

単位：GWh

No.	自動車メーカー	2022年		2023年上半期	
		出荷量	取引依存度	出荷量	取引依存度
1	合衆新能源	0.1	1.6%	1.0	27.8%
2	広汽乗用車	0.9	14.3%	0.9	25.0%
3	小鵬汽車	3.2	50.8%	0.9	25.0%
4	三一汽車	0.6	9.5%	0.4	11.1%
5	吉利商用車	0.5	7.9%	0.1	2.8%
6	東風汽車	0.4	6.3%	-	-
7	南京金龍	0.2	3.2%	-	-
8	瑞馳汽車	0.1	1.6%	-	-
	小計	6.0	95.2%	3.3	91.7%
	その他	0.3	-	0.3	-
	合計	6.3	-	3.6	-

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

3. 中国車載電池の輸出動向（2018年～最新期）

3.1 LIBの輸出概況

LIBの定義

HSコード	商品名称
85076000	リチウムイオン蓄電池（二次電池）

2018～2022年、中国LIBの輸出額成長率は年平均46.5%に達した。2023年に入っても、40%以上の伸び率を維持し、1～8月の輸出額は427億2,000万ドルに上った。2023年の年間輸出額は740億ドルを超える見通し。

図表 1-24 2018～2023年（1～8月）のLIB輸出額 単位：億ドル

暦年	2018	2019	2020	2021	2022	2023
輸出額	108.3	130.3	159.4	283.2	508.9	427.2

出所：中国税関総署

3.2 LIB輸出の上位国・地域

図表 1-25 LIB輸出の上位10国・地域 単位：億ドル

順位	国・地域別	2021年 輸出額	2022年		2023年（1～8月） 輸出額
			輸出額	伸び率	
1	米国	49.4	101.2	105%	82.2
2	ドイツ	34.9	77.2	121%	66.4
3	韓国	30.0	52.8	76%	55.7
4	オランダ	11.5	33.6	192%	25.7
5	ベトナム	25.3	28.3	12%	19.4
6	インド	11.4	18.0	58%	15.5
7	香港	22.8	17.0	-25%	8.8
8	スペイン	9.4	16.9	81%	12.0
9	日本	12.7	16.5	30%	14.4
10	イギリス	3.9	13.6	246%	9.6
TOP10の合計		211.3	375.0	77%	309.9
合計		283.2	508.9	79.7%	427.2

出所：中国税関総署

4. 中国車載電池メーカーの海外投資（2020年～最新期）

4.1 海外投資総額の推移

中国の車載電池メーカーは2020年から、外資系新エネ車メーカーと積極的に提携し、海外にも工場を建設している。2020年1月から2023年8月まで、海外で計27件の車載電池プロジェクトに投資し、投資額合計は3,300億元に達した。

図表 1-26 中国車載電池メーカーの海外投資（2020～23年）

単位：件、億元

公表年度	2020年	2021年	2022年	2023年1～8月
プロジェクト数	2	4	14	7
投資額	159.5	475.4	1,734.5	946.6

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

4.1.1 海外投資額の大きい10カ国・地域

中国車載電池メーカーが2020年1月～2023年8月まで、上位10カ国・地域への投資総額が世界全体の約95%を占めた。うち、ハンガリー、ドイツ、米国、インドネシア、モロッコが世界全体の75%を占めた。

欧州にはBMW、メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲンなど多数の自動車メーカーが集まり、車載電池への需要が高まっているが、車載電池の生産能力が限られているため、日本・韓国・中国からの輸入に依存している。欧州に工場を建設することには、欧州の自動車メーカーに電池を迅速に供給し、物流コストの低減につながるなどの背景がある。工場は主にハンガリー、ドイツ、スペイン、フランス、英国、ポルトガルなどに集中している。2020年1月から2023年8月まで、中国車載電池メーカーの欧州投資総額は1,600億元に達し、世界投資の約47%を占めた。

図表 1-27 中国車載電池メーカーの主な海外投資先

単位：億元、件

順位	投資国	投資額					占める割合	プロジェクト数
		2020年	2021年	2022年	2023年	合計		
1	ハンガリー			611.7	22	633.7	19.1%	4
2	米国			189	384.2	573.2	17.3%	4
3	ドイツ	157.5	114.4	169.7		441.6	13.3%	4
4	モロッコ				440.1	440.1	13.3%	1
5	インドネシア			422.1		422.1	12.7%	1
6	スペイン			176.8		176.8	5.3%	1
7	フランス		152.6			152.6	4.6%	1
8	トルコ		118.1			118.1	3.6%	1
9	タイ			1.2	102.3	103.5	3.1%	4
10	英国		90.3			90.3	2.7%	1
合計						3,152	95.0%	22

注：投資額が外貨で発表された場合、投資額の公表年間の年平均為替レートで人民元に換算。

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

4.1.2 主要国・地域別の車載電池プロジェクト

図表 1-28 ハンガリー

	中国電池メーカー	発表期間	生産能力 (GWh)	投資額
1	EVE	2022年5月	未公表	13億1,000万ユーロ
2	CATL	2022年8月	100	73億4,000万ユーロ
3	Sunwoda	2022年9月	未公表	20億元
4	BYD	2022年11月	未公表	2億元

出所：各社の発表を基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

図表 1-29 米国

No.	中国車載電池メーカー名称	発表期間	所在地	生産能力 (GWh)	投資額
1	CATL	2022年2月	米ミシガン州	35	35億ドル
2	遠景動力	2022年4月	米ケンタッキー州	30	20億ドル
3	Gotion	2022年9月	米イリノイ州	10	20億ドル
4	遠景動力	2022年12月	米サウスカロライナ州	30	8億1,000万ドル

出所：各社の発表を基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

図表 1-30 ドイツ

No.	中国企業	発表期間	所在地	生産能力 (GWh)	投資額
1	CABL	2021年12月	ドイツ	20	未公表
2	Gotion	2022年6月	ドイツ・ゲッティンゲン州	20	未公表
3	SVOLT	2022年9月	ドイツ・ブランデンブルク州	16	9億ユーロ
4	SVOLT	2022年11月	ドイツ・ザル州	24	20億ユーロ

出所：各社の発表を基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

図表 1-31 ASEAN

No.	中国企業	発表時	所在地	投資額
1	CATL	2022年4月	インドネシア	59億6,800万ユーロ
2	SVOLT	2022年5月	タイ	3,000万ドル
3	昂華	2022年5月	タイ	2億5,000万タイバーツ（約5,000万元）

4	蔚藍鋰芯	2022年9月	マレーシア	2億8,000万ドル
5	EVE	2022年10月	マレーシア	4億2,200万ドル
6	Gotion	2022年11月	ベトナム	6兆3,300億ベトナムドン (約18億7,000元)
7	Gotion	2022年12月	タイ	6億タイバーツ (約1億2,000万元)
8	EVE	2023年7月	タイ	99億7,100万元

注：平均為替レートは1元=約4.9タイバーツ、1元=約3,382ベトナムドン。

出所：各社の発表を基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

4.2 主要メーカー（CATL、BYD）の海外投資動向

4.2.1 CATLの海外投資

図表 1-32 CATLの海外投資概況

発表時	所在地	プロジェクト概況	製品	生産能力 (GWh)	投資額
2018年7月	ドイツのトゥリンゲン州	電池生産拠点	LIB	未公表	2.4億ユーロ
2019年6月	ドイツのトゥリンゲン州	増資	LIB	14	18.0億ユーロ
2022年4月	インドネシア (North Maru)	電池産業チェーンの構築	三元系	未公表	59.7億ドル
2022年8月	ハンガリー (Debrecen)	未公表	未公表	100	73.4億ユーロ
2022年2月	米国のミシガン州	生産拠点	LFP	35	35.0億ドル

出所：CATLの発表を基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

4.2.2 BYDの海外投資

図表 1-33 BYDの海外投資概要

発表時	所在地	プロジェクト概況	生産能力 GWh	投資額
2022年11月	ハンガリー	車載電池の組立	未公表	100億フォーリン (約2億元)

注：平均為替レートは1元=49.2フォーリン。

出所：BYDの発表を基に矢野経済情報諮詢（上海）作成

5. 車載電池の発展方向

5.1 次世代電池：固体電池

5.1.1 現状の液系 LIB の弱点について

- ➡ エネルギー密度に限界
- ➡ 電池寿命が短い
- ➡ 出火しやすく、安全性が低い

5.1.2 全固体電池の開発ルート

固体電池とは正極と負極間を固定電解質が担う電池。一般に準固定電池、半固定電池、全固定電池などの分類がある。

	分類	特徴
固体電解質 材料	ポリマー系	弾力性と低コストを有し、既存の生産ラインと互換性生産の実現可能性が高い（←半固定電池）
	酸化物系	安定性が高く、コストが割安
	硫化物系	イオン伝導率が高い

- ①硫化物系：主にトヨタ自、パナソニック、サムソンなどの日韓勢が開発
- ②ポリマー系・酸化物系：主に Solid Power、Solid Energy Systems などの欧米勢が開発
- ③酸化物系：主に清陶能源、衛藍新能源、GanFeng などの中国勢が開発

5.1.3 次世代電池の有力候補：固体電池

中国国務院が 2020 年 10 月に公表した「新エネ車産業発展計画（2021-2035 年）」¹では、電池技術の開発方向を定めた。正極材、負極材、電解液、セパレーター、膜電極などのコア技術の研究を進め、高強度、軽量化、高安全性、低コスト、長寿命の車載電池及び燃料電池システムに関する難題の解決に積極的に取り組み、固体電池技術の研究開発及び商業化をさせる。

中国工業情報化部が 2023 年 1 月に公開された「工業情報化部など 6 機関がエネルギー・エレクトロニクス産業の発展促進に関する指導意見」²によると、新型蓄電池の商業化の実現に技術の整備を強化し、エネルギー貯蔵技術及び製品の応用を推進すると明らかになった。そのため、長寿命かつ高安全性の電池、大容量で効率が高い蓄電システムなどをに関するコア技術の開発を進め、固体電池、ナトリウムイオン電池、燃料電池など次世代電池の研究開発を加速させる。

¹ https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm

² https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2023-01/17/content_5737584.htm

5.2 中国有力企業の開発動向

5.2.1 3つのグループに分け

- ➡ 第1類：固体電池の開発を主業とする企業
代表企業：清陶能源、衛藍新能源など
- ➡ 第2類：従来の液系 LIB メーカー
代表企業：GanFeng など
- ➡ 第3類：異業種からの新規参入
代表企業：上海洗霸など

5.2.2 中国の有力な固体電池開発業者

メーカー名称	清陶(昆山)能源發展
特徴	<p>⊕ 酸化物系</p> <p>初代製品：半固体電池</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電解液含有量：5%~15% エネルギー密度 240~420Wh/kg <p>2代目製品：準固体電池</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電解液含有量は5%未満 エネルギー密度 400~500Wh/kg; <p>3代目製品：全固体電池</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電解液：液体無し エネルギー密度 500Wh/kg 以上 ・ 検証段階で、生産ラインの設計と技術開発を推進
進捗度と計画	<p>2020年：初の固体車載 LIB の量産化ラインを設置</p> <p>2022年2月：固体 LIB 工場（生産能力 10GWh、江蘇省昆山市）着工</p> <p>2023年2月：固体電池の生産拠点（生産能力 15GWh、四川省成都市）が着工、投資総額は 100 億元、</p> <p>2024年にエネルギー密度が 420Wh/kg に上る半固体電池を量産する予定</p>
メーカー名称	北京衛藍新能源科技
特徴	<p>⊕ 酸化物系</p> <p>2018年、エネルギー密度 300Wh/kg 超の固体電池を開発</p> <p>2023年初、エネルギー密度を 360Wh/kg に引き上げ</p> <p>蔚来自動車 (NIO) の「ET7」モデルに納入</p>
進捗度と計画	<p>2022年2月、山東省淄博市で固体 LIB の生産拠点（生産能力 100GWh）が着工、総投資は 400 億元</p> <p>2023年、浙江省湖州工場で半固定電池（エネルギー密度 360Wh/kg）を量産する予定</p>
メーカー名称	贛鋒鋳電 (ganFeng)
特徴	<p>⊕ 酸化物系</p> <p>初代製品：半固体電池 エネルギー密度 235~280Wh/kg</p>

	2代目製品：半固体電池 エネルギー密度 350Wh/kg 量産品：半固体電池 エネルギー密度 360 Wh/kg
進捗度と計画	2022年7月、重慶市に半固定電池の生産拠点を建設と発表。投資総額は96億元、生産能力は10GWh。

図表 1-34 新エネ車メーカーの固体電池搭載計画

新エネ車メーカー	搭載車種	搭載電池種類	発表した搭載年度	電池メーカー
東風汽車	東風 E70	準固体電池	2022年	贛鋒鋳電
東風嵐図	嵐図追光	半固体電池	2023年	Farasis
蔚来汽車	蔚来 ET7	半固体電池	2023年	衛藍新能源
賽力斯	SERES~5	半固体電池	2023年	贛鋒鋳電
上海汽車	不明	半固体電池	2023年	清陶能源

出所：各社の発表を基に矢野経済研究所作成

Part II：LIBの主要4部材に関する調査

LIB 主要4部材：①正極材、②負極材、③電解液、④セパレーター（隔膜）

1. 世界市場のLIB主要4部材の出荷概況

1.1 4部材の年間出荷量推移

1.1.1 正極材

正極材の2022年世界出荷量は前年比66.4%増の218.7万トンで、2018年からの年平均成長率は51.7%に上った。

コロナウィルスのまん延を横に、2021年の世界車載LIB出荷量は前年比約3.2倍と急増した。中国ではリン酸鉄リチウムイオン電池（LFP）に需要が高くなり、主に三元系を採用する日本勢や韓韓国勢とは対照的だった。現状では、コストが安いLFPは世界的に注目されている。

図表2-1 世界のLIB正極材出荷量（2018～22年）

単位：トン

年度	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
出荷量	413,088	571,040	742,552	1,314,694	2,187,675
前年比増	34.4%	38.2%	30.0%	77.1%	66.4%

出所：矢野経済研究所

1.1.2 負極材

負極材の2022年出荷量は前年比77.8%増の155.6万トンで、2018年からの年平均成長率が57.4%に達した。

図表2-2 世界のLIB負極材出荷量（2018～22年）

単位：トン

年度	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
出荷量	253,524	354,471	471,955	875,036	1,556,011
前年比増	35.3%	39.8%	33.1%	85.4%	77.8%

出所：矢野経済研究所

1.1.3 電解液

電解液の2022年世界出荷量は前年比70.1%増の104.3万トンで、2018年からの年平均成長率が49.5%に達した。

図表 2-3 世界のLIB電解液出荷量(2018~22年)

単位：トン

年度	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
出荷量	209,093	280,500	339,240	613,547	1,043,498
前年比増	48.3%	34.2%	20.9%	80.9%	70.1%

出所：矢野経済研究所

1.1.4 セパレーター

2022年のセパレーターの2022年世界出荷量は前年比52.0%増の163.9億㎡で、2018年からの年平均成長率が52.0%に達した。

図表 2-4 世界LIBセパレーター出荷量(2018~22年)

単位：1,000平方メートル(㎡)

年度	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
出荷量	3,533,265	4,603,200	5,902,560	10,785,454	16,394,995
前年比増	37.9%	30.3%	28.2%	82.7%	52.0%

出所：矢野経済研究所

1.2 主要4部材の国・地域別出荷量&出荷シェア

1.2.1 正極材

国別の市場規模推移では、2021年において出荷数量ペースで中国が83.2%、日本が7.4%、韓国が6.4%、その他が2.9%の構成比であったと推計する。

中国メーカーの出荷数量合計は2021年で109.4万トンであったと推計する。2019年以降、中国勢優位の状況が続き、構成比では2021年で8割超えとなっている。車載用LIB市場ではCATL、BYDに加え、CALB、GotionといったLIBメーカーが2021年、前年比200%台での成長を見せており、中国正極材メーカーの出荷増を牽引している。LGエナジーソリコーションやSK Onといった韓国セルメーカーも同年、車載用LIB市場で大きな伸びを示しており、中国正極材メーカーによる供給も一部行われていると見られる。また、2020年同様に民生小型LIB市場ではコロナ禍でのリモート端末需要が継続し、スマートフォン市場も数年続いたマイナス成長からプラスに転ずる動きとなった事で、中国正極材メーカー中心のコバルト酸リチウム(LCO)市場も前年を上回る成長率での推移となっている。

中国優位の構図はこの先も維持されると予測するが、2022年以降は「LFPブーム」の行方に依存する形で国別構成比における中国プレゼンスが多少マイナスに変動する可能性も考えられる。また、アメリカのインフレ抑制法案(IRA)が中長期的には中国プレゼンスに一定のインパクトを与える可能性があると考えられる。

日系メーカーの出荷数量合計は2021年で9.8万トンであったと推計する。日系メーカーは住友金属鉱山、日亜化学工業、共に同年はシェアダウンとなっており、2020年まで維持していた国別構成比10%台から2021年で1桁台まで縮小する形となっている。2社共に2025年以降に向けた生産設備投資を推進しており、今後も成長維持が予測されるが、中韓プレーヤーに比べると手堅い増強計画となっている。

韓国メーカーの出荷数量合計は2021年で8.4万トンであったと推計する。韓国主要3社(Ecopro. L&F. POSCO CHEMICAL)は韓国セルメーカーとの結び付きを強める流れ(韓国セルメーカーとの合弁設立等)が見られ、2025年に向けた能力増強にも積極的な姿勢が見られる。

図表 2-5 世界 LIB 正極材の国別出荷量 (2018~21年)

単位：トン

	2018年		2019年		2020年		2021年	
	出荷量	構成比	出荷量	構成比	出荷量	構成比	出荷量	構成比
中国	261,288	63.3%	401,340	70.3%	540,352	72.8%	1,094,140	83.2%
前年比	27.7%		53.6%		34.6%		102.5%	
日本	70,500	17.1%	89,100	15.6%	91,200	12.3%	97,900	7.4%
前年比	56.5%		26.4%		2.4%		7.3%	
韓国	35,300	8.5%	40,000	7.0%	72,000	9.7%	84,000	6.4%
前年比	25.2%		13.3%		80.0%		16.7%	
その他	46,000	11.1%	40,600	7.1%	39,000	5.2%	38,654	3.0%
前年比	56.5%		-11.7%		-3.9%		-0.9%	

合計	413,088	100%	571,040	100%	742,552	100%	1,314,694	100%
前年比	34.4%		38.2%		30.0%		77.1%	

出所：矢野経済研究所

1.2.2 負極材

国別の市場規模推移では、2021年において出荷数量ペースで中国が89.0%、日本が7.5%、韓国、その他が3.5%の構成比であったと推計する。2021年は中国負極材メーカーが出荷を大きく伸ばし、国別シェア推移では9割に迫る構成比まで上昇した一方、日本、韓国は前年に対し構成比を下げる形となっている。

中国メーカーの出荷数量合計は2021年で77.9万トンであったとする。2021年も前年に続き、上位4社の顔触れは貝特瑞、上海杉杉、江西紫宸、広東凱金で変わらずの状況にあり、加えて尚太科技、中科星城、2社の急伸によって上位6社を中国負極材メーカーが占める状況となっている。

対して、日韓勢は共に構成比を下げる形となった。日系負極材メーカーは前年がマイナス推移であったのに対し、2021年はプラスで推移したと推計するが、伸び率では中国負極材メーカー程には至っていない。韓国はPOSCO CHEMICALが2021年、自動車向け半導体不足による川下の需要減に影響され、出荷数量は前年比で小幅減少となった結果、国別シェアでも構成比を下げる形となった。

図表 2-6 世界 LIB 負極材の国別出荷量 (2018~21年)

単位：トン

	2018年		2019年		2020年		2021年	
	出荷量	構成比	出荷量	構成比	出荷量	構成比	出荷量	構成比
中国	187,532	74.0%	272,941	77.0%	381,755	80.9%	779,036	89.0%
前年比	29.5%		45.5%		39.9%		104.1%	
日本	50,700	20.0%	60,330	17.0%	58,000	12.3%	65,500	7.5%
前年比	43.4%		19.0%		-3.9%		12.9%	
韓国	15,292	6.0%	21,200	6.0%	32,200	6.8%	30,500	3.5%
前年比	111.5%		38.6%		51.9%		-5.3%	
合計	253,524	100%	354,471	100%	471,955	100%	875,036	100%
前年比	35.3%		39.8%		33.1%		85.4%	

出所：矢野経済研究所

1.2.3 電解液

国別の電解液市場規模推移では、2021年において出荷数量ペースで中国が82.7%、日本が12.1%、韓国が5.3%、電解液市場に中国メーカーの存在感が引き続き増す流れは変わらずであり、2021年には上述のように電解液では8割が中国メーカー出荷分となっている。

電解液市場に関しては前項のメーカーシェア動向で見たように、2021年において上位中国3社が前年比100%台前後と大幅成長で推移しており、日韓勢に比べて成長率の高さが際立つ状況が見られる。これら中国電解液メーカーの出荷増は、同年における中国セルメーカー、並びに韓国セルメーカーの成長に紐づいていると見られるが、日本メーカー、韓国メーカーの構成比はそれぞれ前年に対してポイントダウンでの推移となっている。

図表 2-7 世界 LIB 電解液の国別出荷量 (2018~21年)

単位：トン

	2018年		2019年		2020年		2021年	
	出荷量	構成比	出荷量	構成比	出荷量	構成比	出荷量	構成比
中国	145,193	69.4%	200,350	71.4%	252,920	74.6%	507,277	82.7%
前年比	53.0%		38.0%		26.2%		100.6%	
日本	47,900	22.9%	53,650	19.1%	58,200	17.2%	74,000	12.1%
前年比	42.6%		12.0%		8.5%		27.1%	
韓国	16,000	7.7%	26,500	9.5%	28,120	8.2%	32,270	5.2%
前年比	28.5%		65.6%		6.1%		14.8%	
合計	209,093	100%	280,500	100%	339,240	100%	613,547	100%
前年比	48.3%		34.2%		20.9%		80.9%	

出所：矢野経済研究所

1.2.4 セパレーター

国別の市場規模推移では、2021年において出荷数量ベースで中国が74.7%、日本が20.0%、韓国が5.3%であったと推計する。中国は2015年に国別シェアでトップに立って以降、成長が続いており、2021年で構成比7割を超える形となった。

2021年は中国セパレーターメーカーが高い成長率で推移している。トップシェアの上海エネルギーは前年比155%台での推移となっており、シェア2位にポジションアップした星源材質は2020年に続き前年比74%台で推移。滄州明珠も前年比93.9%台での推移であったと推計される。背景には中国における車載用LIB市場の成長による需要増があると見られる。セルメーカー側の動向としてはCATLが部材確保に向けて、サプライチェーンを拡大している話が聞かれ、セパレーターでは上海エネルギー、星源材質がCATL向けに出荷を伸ばす動きが見られる。また、中国では一時期、セパレーター側の供給過多で中小のセパレーターメーカーが整理淘汰される動きが見られたが、2021年は車載用LIB市場の成長を受け、セパレーターメーカーの多くが車載用セル向けのハイエンド品生産に注力した結果、ミドル～ローエンド品生産を担う中小メーカーへの需要が復活する流れとなった事を指摘する声が中国国内から聞かれる状況にある。2020年時には事業売却検討の話が聞かれたセパレーターメーカーも再び設備投資に踏み切る等の変化が見られる。

2番手の日本勢は前年を上回る規模での推移が続いてはいるものの、国別構成比で2016年以降、プレゼンス低下が続いている。中国セパレーターメーカーは自国の車載用セルメーカー向けをメインに出荷を伸ばす動きになっているのに対し、日系セパレーターは日韓セルメーカーを引き続き主な供給先としている。上海エネルギーや星源材質等の中国セパレーターメーカーは日韓セルメ

メーカーへの供給も徐々に拡大させており、競争環境が厳しくなっている点が日本勢のプレゼンス低下の背景の1つとして挙げられる。

韓国では SKieT が韓国 LIB メーカー向けをメインに出荷を伸ばしており、韓国 LIB メーカーの成長によって、2019～2021年と同等水準の成長を維持しているが、伸び率がやや下落傾向にある。

なお、上記以外では台湾の明基材料 (BeNQ) が乾式セパレーターを一部出荷している。米国では旭化成傘下の Polypore 以外に ENTEK がセパレーターを手掛けているが、2021年時では目立った動きには至っていないと見られる。

なお、上記以外では台湾の明基材料 (BeNQ) が乾式セパレーターを一部出荷している。米国では旭化成傘下の Polypore 以外に ENTEK がセパレーターを手掛けているが、2021年時では目立った動きには至っていないと見られる。

図表 2-8 世界 LIB セパレーター国別出荷シェア (2018～21年)

単位：千㎡

	2018年		2019年		2020年		2021年	
		構成比		構成比		構成比		構成比
中国	1,992,805	56.4%	2,745,800	59.6%	3,661,000	62.0%	8,060,954	74.7%
前年比	44.2%		37.8%		33.3%		120.2%	
日本	1,240,460	35.1%	1,472,400	32.0%	1,741,560	29.5%	2,156,500	20.0%
前年比	28.0%		18.7%		18.3%		23.8%	
韓国	300,000	8.5%	385,000	8.4%	500,000	8.5%	568,000	5.3%
前年比	41.5%		28.3%		29.9%		13.6%	
合計	3,533,265	100%	4,603,200	100%	5,902,560	100%	10,785,454	100%
前年比	37.9%		30.3%		28.2%		82.7%	

出所：矢野経済研究所

1.3 主要4部材の上位10社出荷量&出荷シェア

1.3.1 正極材

中国 LFP メーカー2社が急伸、Top1、2を獲得した。

2021年の正極材メーカーシェア変動は同市場における LFP の急拡大を表すものとなっている。トップ1、2位へ急浮上したのは中国における2019年からの LFP 復活の流れの中心に居る湖南裕能、徳方納米の2社。共に CATL、BYD を主要供給先としており、その他の中国セルメーカーの LFP 需要拡大が加わる形で2社共に2021年は前年比2倍左右の成長を見せている。

シェア3位の厦門新能源材料は前年のトップシェアから1.3ポイントダウンとなった。前年に続き LCO メインで手堅く出荷を伸ばす一方、三元系も車載用セル向けを対象に前年比43.1%台での推移となっている。

シェア5位の容百科技は2021年、三元系市場でトップシェアを獲得しており、シェア9位の湖南長遠鋳科と共に CATL 向けの三元系供給で出荷を伸ばしている。

シェア7位の北京当升も三元系メインで2021年に大きく出荷を伸ばした1社。車載用セル向けで特に海外セルメーカー（主に韓国セルメーカー）向け出荷の伸びが牽引役になっている、なお、同社も LFP 市場（LFMP 市場）への参入を検討する動きが見られる。

日系正極材メーカーでは住友金属鉱山が主要顧客(Panasonic)向けに2021年Q1以降、フル稼働状況が続いていると見られ、前年を上回る出荷数量での推移となっている。一方、日亜化学工業は米 GM の EV「Bolt」リコールによる影響で、主要顧客(LG エナジーソリューション)向けが伸び悩んだと見られる。

韓国正極材メーカーでは Ecopro、L&F に続き、POSCO CHEMICAL がここ数年で急成長しており、深圳徳方納米科技(Dynanonic)と同じような成長線(2019年の9,000tから2021年時では3万7,000tと約4倍の規模)で存在感を高めている。

図表 2-9 世界 LIB 正極材料主要メーカー出荷量 (2018~21年)

単位：トン

	2018年		2019年		2020年		2021年	
	出荷量	構成比	出荷量	構成比	出荷量	構成比	出荷量	構成比
湖南裕能	2,993	0.7%	12,500	2.2%	31,500	4.2%	121,900	9.3%
前年比	49.7%		317.6%		152.0%		287.0%	
徳方納米	16,800	4.1%	23,400	4.1%	30,700	4.1%	91,200	6.9%
前年比	48.7%		39.3%		31.2%		197.1%	
厦門新能源	25,000	6.1%	41,070	7.2%	50,300	6.8%	72,000	5.5%
前年比	40.4%		64.3%		22.5%		43.1%	
天津巴莫	14,800	3.6%	22,900	4.0%	26,400	3.6%	56,700	4.3%
前年比	6.5%		54.7%		15.3%		114.8%	
容百科技	13,600	3.3%	24,000	4.2%	26,300	3.5%	52,300	4.0%

	前年比	38.4%	76.5%	9.6%	98.9%
住友金属鉱山		40,000	51,000	46,000	53,000
	前年比	9.7%	8.9%	6.2%	4.0%
	前年比	88.3%	27.5%	-9.8%	15.2%
北京当升		16,700	15,400	24,200	48,000
	前年比	4.0%	2.7%	3.3%	3.7%
	前年比	59.0%	-7.8%	57.1%	98.3%
Ecopro		14,400	20,000	30,000	46,000
	前年比	3.5%	3.5%	4.0%	3.5%
	前年比	65.5%	38.9%	50.0%	53.3%
長遠鋳科		14,800	16,800	19,600	44,400
	前年比	3.6%	2.9%	2.6%	3.4%
	前年比	45.1%	13.5%	16.7%	126.5%
日垂化学工業		27,400	36,900	44,200	44,000
	前年比	6.6%	6.5%	6.0%	3.3%
	前年比	39.8%	34.7%	19.8%	-0.5%
Umicore		45,000	38,000	38,000	43,000
	前年比	10.9%	6.7%	5.1%	3.3%
	前年比	87.5%	-15.6%	0.0%	13.2%
L&F		14,600	10,000	25,000	40,000
	前年比	3.5%	1.8%	3.4%	3.0%
	前年比	10.6%	-31.5%	150.0%	60.0%
万潤新能源		13,300	14,700	13,500	37,700
	前年比	3.2%	2.6%	1.8%	2.9%
	前年比	35.7%	10.5%	-8.2%	179.3%
POSCO CHEMICAL		4,800	9,000	27,000	37,000
	前年比	1.2%	1.6%	3.6%	2.8%
	前年比	37.1%	87.5%	200.0%	37.0%
その他		148,895	235,370	309,852	527,494
	前年比	36.0%	41.2%	41.7%	40.1%
	前年比	12.0%	58.1%	31.6%	70.2%
合計		413,088	571,040	742,552	1,314,694
	前年比	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	前年比	34.4%	38.2%	30.0%	77.1%

出所：各社の発表を基に矢野経済研究所作成

1.3.2 負極材

中国では2021年、新工ネ車(PHEV、BEV)の販売台数が300万台を超える規模となっており、CATL、BYDを始め、中国セルメーカーの出荷も容量ベースで前年比2倍を超える推移となった。中国の主要負極材メーカーの伸長はこれら車載用セル向けの需要増が要因の1つとなっている。BTRは前年に引き続き中国セルメーカーの車載用セル向けが需要増となり、2021年の出荷数量に占める中国セルメーカー向け比率は50~60%。同様に上海杉杉は中国セルメーカー向けが70~80%、江西紫宸の場合は海外セルメーカー向け比率が高まる中で中国セルメーカー比率が55%、広東凱金はCATL向けをメイン(出荷の6割以上がCATL向けと推計)に少なくとも出荷の8割以上が中国セルメーカー向けと見られる。

POSCO CHEMICALは出荷数量の殆どがLGエナジーソリューション、SamsungSDI、SKOnの韓国セルメーカー向けとなっており、うちLGES向けが一番多いと推定(2021年時で6割程度を占める)される。2021年は自動車向け半導体不足による川下の需要減に影響され、出荷数量が前年比で小

幅に減少したと推計する。

昭和電工マテリアルズ、三菱ケミカルの日本勢は2021年、前年を上回る出荷数量で推移したと推計するが、両社は主な供給先が日韓セルメーカー向けとなっており、上述のような中国セルメーカーの成長とのリンクは無く、中国負極材メーカーの成長率のような伸びには至っていないと見られる。

図表 2-10 世界 LIB 負極材料主要メーカー出荷量 (2018~21 年)

単位：トン

	2018 年		2019 年		2020 年		2021 年	
		構成比		構成比		構成比		構成比
貝瑞特	47,150	18.6%	59,700	16.8%	75,300	16.0%	166,200	19.0%
前年比	31.0%		26.6%		26.1%		120.7%	
上海杉杉	34,000	13.4%	47,400	13.4%	59,000	12.5%	101,000	11.5%
前年比	9.7%		39.4%		24.5%		71.2%	
江西紫宸	30,000	11.8%	45,800	12.9%	62,900	13.3%	97,200	11.1%
前年比	27.4%		52.7%		37.3%		54.5%	
広東凱金	26,500	10.5%	29,000	8.2%	48,400	10.3%	89,700	10.3%
前年比	3.8%		9.4%		66.9%		85.3%	
昭和電工	34,500	13.6%	42,120	11.9%	37,570	8.0%	41,700	4.8%
前年比	54.7%		22.1%		-10.8%		11.0%	
翔丰華	13,700	5.4%	16,240	4.6%	14,500	3.1%	39,400	4.5%
前年比	42.7%		18.5%		-10.7%		171.7%	
POSCO CHEMICAL	15,000	5.9%	20,000	5.6%	31,000	6.6%	29,500	3.4%
前年比	14.3%		33.3%		55.0%		-4.8%	
三菱ケミカル	13,300	5.2%	13,800	3.9%	14,100	3.0%	16,000	1.8%
前年比	47.8%		3.8%		2.2%		13.5%	
深圳斯諾	7,500	3.0%	5,500	1.6%	6,000	1.3%	9,000	1.0%
前年比	42.1%		-26.7%		9.1%		50.0%	
その他	31,874	12.6%	74,911	21.1%	123,185	26.1%	285,336	32.6%
前年比	75.3%		135.0%		64.4%		131.6%	
合計	253,524	100.0%	354,471	100.0%	471,955	100.0%	875,036	100.0%
前年比	35.3%		39.8%		33.1%		85.4%	

出所：各社の発表を基に矢野経済研究所作成

1.3.3 電解液

2021年の上位4社の顔触れは前年と変わっていないが、天賜材料、新宙邦、国泰華榮の中国3社は前年比100%台前後と大幅成長での推移となっている。

天賜材料は2021年、数量ベースで前年比97.9%の成長率で推移し、14.5万トンの出荷であった

と推計する。同社は2015年以来、トップポジションを維持しており、ここ数年は車載用セル向けを軸に出荷を伸ばしている。同社はCATLをメインクライアントとしており、CATL以外ではBYD、EVEを始めとする中国セルメーカー(Wanxiang A123、ATL CosMX、Envision AESC、等)向けに供給を行っている。海外セルメーカー向けではLG エナジーソリューション、Samsung SDI、村田製作所等に供給しており、LG エナジーソリューションとは2021年下期から2023年末までで5万5,000トンの電解液供給に関する契約締結を発表(2021年7月)している。

シェア2位の新宙邦は2021年の出荷数量が前年比100.3%、9.8万トンであったと推計する。同社は2019年時より日韓セルメーカー向け(主に韓国セルメーカー向け)の出荷量が増加傾向にあったが、2021年時は中国国内における車載用LIB市場の成長を受け、中国セルメーカー向け出荷規模が日韓セルメーカー向けを上回る状況にあったと見られる。

シェア3位の国泰華榮は2021年、前年比115.0%、71.6万トンの出荷数量であったと推計する。同年の出荷数量における中大型セル向け比率は7~8割、民生小型セル向け比率は2~3割であったと推計され、2018年以降、車載用LIB向けをメインに中大型セル向けの比率が年々上昇傾向にある。

シェア4位のMU アイオニックソリューションズ株式会社(以下、MUIS)は2021年は数量ベースで前年比23.0%、4.7万トンの出荷数量であったと推計する。同年における供給先セルメーカーの国別比率は日系セルメーカー・中国セルメーカー向けの比率が6~7割程度、韓国セルメーカー向けの供給比率が3~4割程度であったと推計する。

シェア5位のセントラル硝子は2021年、数量ベースで前年比35.4%、2.6万トンの出荷数量であったと推計する。同社はここ数年海外セルメーカー(韓国、中国)向けをメインに出荷を伸ばしており、2021年の出荷数量に占める海外セルメーカー向け比率は9割と推計する。全量の中大型セル向けに出荷しており、民生小型セル向けの供給は行っていないと見られる。

図表 2-11 世界 LIB 電解液主要メーカー出荷量 (2018~21年)

単位：トン

	2018年		2019年		2020年		2021年	
	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比	数量	構成比
天賜材料	36,000	17.2%	48,000	17.1%	73,100	21.5%	144,700	23.6%
前年比	20.0%		33.3%		52.3%		97.9%	
新宙邦	25,000	12.0%	27,800	9.9%	39,000	11.5%	78,100	12.7%
前年比	31.6%		11.2%		40.3%		100.3%	
国泰華榮	25,000	12.0%	33,500	11.9%	33,300	9.8%	71,600	11.7%
前年比	42.9%		34.0%		-0.6%		115.0%	
MU アイオニック	33,000	15.8%	37,200	13.3%	38,200	11.3%	47,000	7.7%
前年比	48.6%		12.7%		2.7%		23.0%	
セントラル硝子	14,400	6.9%	15,800	5.6%	19,200	5.7%	26,000	4.2%
前年比	30.9%		9.7%		21.5%		35.4%	
Enchem	4,500	2.2%	13,500	4.8%	14,780	4.4%	21,670	3.5%
前年比	80.0%		200.0%		9.5%		46.6%	

上海杉杉	13,400	6.4%	20,500	7.3%	19,800	5.8%	16,000	2.6%
前年比	91.4%		53.0%		-3.4%		-19.2%	
Soulbrain	6,000	2.9%	6,900	2.5%	7,240	2.1%	9,800	1.6%
前年比	10.1%		15.0%		4.9%		35.4%	
天津金牛	7,000	3.3%	9,900	3.5%	9,900	2.9%	9,000	1.5%
前年比	-12.5%		41.4%		0.0%		-9.1%	
Dongwha Eletrolyte	5,500	2.6%	6,100	2.2%	6,100	1.8%	7,800	1.3%
前年比	22.2%		10.9%		0.0%		27.9%	
その他	39,293	18.8%	61,300	21.9%	78,620	23.2%	181,877	29.6%
前年比	184.4%		56.0%		28.3%		131.3%	
合計	209,093	100.0%	280,500	100.0%	339,240	100.0%	613,547	100.0%
前年比	48.3%		34.2%		20.9%		80.9%	

出所：各社の発表を基に矢野経済研究所作成

1.3.4 セパレーター

2021年のトップシェアは上海恩捷。2019年以降、トップの座を維持しており、2021年は前年比155.2%と大幅成長で推移、出荷数量は30億㎡を超える規模となった。2021年の出荷数量のうち、車載用セル向け+ESSセル向けの比率は85%、民生小型セル向けは15%と推計する。

星源材質は2020年時2位を獲得している。同社の成長率(数量ペース)は2019年～2021年と高い水準(前年比74.3%台)を維持しており、2021年は数量ペースで前年比74.3%、12.2億㎡の出荷であったと推計する。同社は以前から湿式に注力する姿勢を示しており、2020年以降は湿式の出荷数量が乾式を上回っている。

旭化成は2021年、出荷数量ベースで前年比増加28.9%、10.1億㎡の出荷数量となり、3位であったと推計する。

シェア4位のSKieTは2021年、前年比22.0%、6.1億㎡の出荷量であったと推計する。2021年の出荷数量に占める民生小型向け、車載用セル向けの比率は民生小型:30～40%、車載用セル向け60～70%で、車載用セル向けが民生小型向けを大きく上回る状況にあったと。

シェア5位は東レ。2021年は前年比11.5%、5.7億㎡の出荷であったと推計する。ここ数年、同社は車載向けの出荷が大きく伸び、同年の出荷数量に占める車載用セル向けの比率は7割程度まで高まったと推計する。

図表 2-12 世界 LIB セパレーター主要メーカー出荷量 (2018～21年)

単位：m²

	2018年		2019年		2020年		2021年	
		構成比		構成比		構成比		構成比
上海恩捷	468,000	13.2%	1,150,000	25.0%	1,219,000	20.7%	3,111,000	28.8%
前年比	22.9%		145.7%		6.0%		155.2%	
星源材質	200,000	5.7%	365,000	7.9%	700,000	11.9%	1,220,000	11.3%
前年比	33.3%		82.5%		91.8%		74.3%	
旭化成	531,600	15.0%	589,000	12.8%	782,100	13.3%	1,008,000	9.3%
前年比	31.5%		10.8%		32.8%		28.9%	
SKieT	300,000	8.5%	385,000	8.4%	500,000	8.5%	610,000	5.7%
前年比	41.5%		28.3%		29.9%		22.0%	
東レ	340,860	9.6%	482,400	10.5%	509,460	8.6%	568,000	5.3%
前年比	51.8%		41.5%		5.6%		11.5%	
W～SCOPE	125,000	3.5%	200,000	4.3%	272,000	4.6%	402,500	3.7%
前年比	3.3%		60.0%		36.0%		48.0%	
住友化学 (※ 出荷全量)	199,350	5.6%	238,000	5.2%	248,000	4.2%	278,000	2.6%
前年比	13.9%		19.4%		4.2%		12.1%	
住友化学 (※ 原反出荷)	100,000	2.8%	80,000	1.7%	68,000	1.2%	68,000	0.6%
前年比	0.0%		-20.0%		-15.0%		0.0%	
滄州明珠	210,000	5.9%	110,000	2.4%	115,000	1.9%	223,000	2.1%
前年比	51.0%		-47.6%		4.5%		93.9%	
宇部マクセル	143,000	4.0%	121,000	2.6%	110,000	1.9%	110,000	1.0%
前年比	20.2%		-15.4%		-9.1%		0.0%	
その他	915,455	25.9%	882,800	19.2%	1,379,000	23.4%	3,186,954	29.5%
前年比	26.3%		-3.6%		56.2%		131.1%	
合計	3,533,265	100.0%	4,603,200	100.0%	5,902,560	100.0%	10,785,454	100.0%
前年比	37.9%		30.3%		28.2%		82.7%	

出所：各社の発表を基に矢野経済研究所作成

2. 中国市場のLIB 主要4部材の産業動向

2.1 主要4部材の投資概況

- ▶ 中国国内のLIB 4部材の投資総額は、2020年の653億元から2022年には8,082億元と急増し、年平均成長率が約4.5倍に上った。
- ▶ 2020年に新型コロナウイルスのまん延などにも影響され、LIB 主要4部材への総投資は700億元未満だった。うち、正極材と負極材分野が200億元を超えたものの、電解液とセパレーターがそれぞれ70億元以下にとどまった。
- ▶ 2021年に入り、中国における新エネ車の販売台数は前年比約2.6倍の352万台と急速に拡大したため、LIB 業界では「世界でも車載電池に対する需要量が急増し、2025年からテラワットアワー (TWh) の時代に入る」と見込まれている。LIB4部材の投資額は計3,789億5,000万元に達し、前年比伸び率では正極材が約8.0倍、負極材が約2.2倍、電解液が約7.4倍、セパレーターが約9.5倍といずれも高成長を記録した。
- ▶ 2022年のLIB部材価格が上昇し続けているため、各メーカーの投資意欲が高く、投資プロジェクト数も初めて200件を上回った。

図表 2-13 中国 LIB4 部材分野の投資額推移 (2020~22 年)

単位：億元、件

		正極材	負極材	電解液	セパレーター	合計
2020年	投資額	272.5	254.0	61.8	65.2	653.5
	プロジェクト数	14	8	7	3	32
2021年	投資額	2,158.9	552.9	456.1	621.6	3,789.5
	前年比	約8.0倍	約2.2倍	約7.4倍	約9.5倍	約5.8倍
	プロジェクト数	76	23	44	20	163
2022年	投資額	4,871.0	1,703.9	1,001.9	504.7	8,081.6
	前年比	約2.3倍	約3.1倍	約2.2倍	-18.8%	約2.1倍
	プロジェクト数	104	52	53	12	221

出所：矢野経済情報諮詢（上海）作成

2.1.1 正極材

- ➡ 2020～2022年、投資額が大きいプロジェクトが主に江西省、広西省、雲南省などに集中した。
- ➡ 2022年、上位10省（自治区・直轄市）での投資額は中国全体の9割以上を占めた。最も多い雲南省では824億元に達し、プロジェクトが省内の曲靖市と玉溪市に集中した。

図表 2-14 正極材プロジェクトの所在地別投資概要（2020～22年）

甲 2020年度

番号	地域	件数	投資額（億元）	割合
1	江西省	2	97.0	35.6%
2	浙江省	2	62.5	22.9%
3	四川省	4	40.8	15.0%
4	青海省	1	30.0	11.0%
5	広東省	2	27.7	10.2%
6	雲南省	1	10.0	3.7%
7	山東省	1	4.5	1.7%
8	合計	13	272.5	100.1%

甲 2021年度

番号	地域	件数	投資額（億元）	割合
1	広西チワン族自治区	4	382.1	17.7%
2	貴州省	9	361.8	16.8%
3	四川省	17	321.0	14.9%
4	雲南省	6	264.9	12.3%
5	江西省	7	218.6	10.1%
6	湖南省	4	187.3	8.7%
7	江蘇省	3	165.1	7.7%
8	湖北省	12	120.2	5.5%
9	山東省	5	43.7	2.0%
10	河南省	2	32.0	1.5%
11	安徽省	4	21.2	1.0%
12	チベット自治区	1	20.0	0.9%
13	広東省	1	15.0	0.7%
14	福建省	1	6.2	0.3%
15	合計	76	2,159.1	100.1%

中 2022年度

番号	地域	件数	投資額（億元）	割合
1	雲南省	6	824.0	16.9%
2	四川省	13	767.3	15.8%
3	江西省	20	741.8	15.2%
4	安徽省	7	458.9	9.4%
5	浙江省	6	370.9	7.6%
6	湖北省	13	353.8	7.3%
7	広東省	8	302.9	6.2%
8	湖南省	4	292.7	6.0%
9	福建省	4	152.2	3.1%
10	山東省	3	147.3	3.0%
11	広西チワン族自治区	4	92.5	1.9%
12	内モンゴル自治区	1	86.0	1.8%
13	青海省	3	72.8	1.5%
14	陝西省	1	61.0	1.3%
15	貴州省	2	51.7	1.1%
16	遼寧省	1	25.0	0.5%
17	甘肅省	1	18.0	0.4%
18	江蘇省	3	16.6	0.3%
19	吉林省	1	13.4	0.3%
20	海南省	1	10.6	0.2%
21	チベット自治区	1	8.0	0.2%
22	河南省	1	3.7	0.1%
23	合計	104	4,871.1	100.1%

出所：矢野経済情報諮詢（上海）作成

2.1.2 負極材

- ➡ 負極材向けの投資エリアは2020年の6省から2022年の23省まで拡大した。
- ➡ 2022年に投資額100億元超の地域は四川省、雲南省、内モンゴル自治区、広東省、甘肅省、山西省、安徽省の7省となった。うち、四川省の投資額は2021年と2022年にいずれも200億元を上回り、プロジェクトは主に省内の眉山市、遂寧市、宜賓市などに集中した。

図表 2-15 負極材プロジェクトの所在地別投資概要 (2020~22年)

⊕ 2020年度

番号	地域	件数	投資額 (億元)	割合
1	江蘇省	2	125.5	49.4%
2	貴州省	1	50.0	19.7%
3	内モンゴル自治区	1	49.6	19.5%
4	江西省	1	13.5	5.3%
5	湖南省	1	10.0	3.9%
6	広東省	1	5.4	2.1%
7	合計	7	254.0	99.9%

⊕ 2021年度

番号	省別	件数	投資額 (億元)	割合
1	四川省	6	211.6	38.3%
2	貴州省	4	98.0	17.7%
3	河南省	4	93.0	16.8%
4	山西省	3	59.5	10.8%
5	雲南省	1	40.0	7.2%
6	甘肅省	1	25.0	4.5%
7	内モンゴル自治区	1	15.4	2.8%
8	広東省	1	7.6	1.4%
9	寧夏回族自治区	2	2.8	0.5%
10	合計	23	552.9	100.0%

⊕ 2022年度

番号	地域	件数	投資額 (億元)	割合
1	四川省	7	212.0	12.4%
2	雲南省	4	188.9	11.1%
3	内モンゴル自治区	3	173.0	10.2%
4	広東省	2	150.0	8.8%
5	甘肅省	4	145.2	8.5%
6	山西省	2	120.0	7.0%
7	安徽省	4	103.8	6.1%

8	江蘇省	2	92.6	5.4%
9	山東省	2	84.8	5.0%
10	河南省	2	70.0	4.1%
11	湖北省	2	68.0	4.0%
12	浙江省	1	50.0	2.9%
13	広西チワン族自治区	1	44.0	2.6%
14	貴州省	3	35.4	2.1%
15	湖南省	2	31.0	1.8%
16	重慶市	1	30.0	1.8%
17	福建省	2	21.5	1.3%
18	江西省	1	20.0	1.2%
19	遼寧省	1	17.0	1.0%
20	新疆ウイグル自治区	1	15.0	0.9%
21	寧夏回族自治区	1	14.2	0.8%
22	黒龍江省	3	14.0	0.8%
23	河北省	1	3.5	0.2%
24	合計	52	1,703.9	100.0%

出所：矢野経済情報諮詢（上海）作成

2.1.3 電解液

➡ 2020年に福建省における電解液の投資額は中国の6割近くを占めたが。その後、各省に分散し、2022年に上位3省（浙江省、江蘇省、山東省）への投資割合は5割弱となった。

図表 2-16 電解液プロジェクトの所在地別投資概要（2020～22年）

※ 2020年度

番号	地域	件数	投資額（億元）	割合
1	福建省	4	36.7	59.3%
2	湖北省	1	11.4	18.5%
3	山東省	1	7.3	11.7%
4	雲南省	1	6.5	10.5%
5	合計	7	61.9	100.0%

甲 2021年度

番号	地域	件数	投資額（億元）	割合
1	四川省	4	70.7	15.5%
2	江蘇省	4	65.7	14.4%
3	河南省	1	51.5	11.3%
4	山東省	8	50.6	11.1%
5	江西省	6	44.8	9.8%
6	安徽省	2	35.5	7.8%
7	福建省	4	25.6	5.6%
8	浙江省	2	24.9	5.5%
9	湖北省	3	23.8	5.2%
10	広東省	2	20.2	4.4%
11	山西省	1	10.0	2.2%
12	遼寧省	1	10.0	2.2%
13	重慶市	1	7.8	1.7%
14	天津市	1	6.5	1.4%
15	内モンゴル自治区	2	6.0	1.3%
16	河北省	1	1.5	0.3%
17	陝西省	1	1.0	0.2%
18	合計	44	456.1	99.9%

甲 2022年度

番号	地域	件数	投資額（億元）	割合
1	浙江省	5	173.7	17.3%
2	江蘇省	6	164.3	16.4%
3	山東省	7	150.3	15.0%
4	湖北省	4	142.2	14.2%
5	四川省	7	121.6	12.1%
6	江西省	5	86.2	8.6%
7	陝西省	4	66.5	6.6%
8	福建省	3	52.8	5.3%
9	広東省	3	26.0	2.6%
10	安徽省	3	8.2	0.8%
11	河南省	1	3.1	0.3%
12	貴州省	1	3.0	0.3%
13	湖南省	2	2.0	0.2%
14	黒龍江省	1	2.0	0.2%
15	広西チワン族自治区	1	-	-
16	合計	53	1,001.9	99.9%

出所：矢野経済情報諮詢（上海）作成

セパレーター

- ➡ 2020～2022年の3年間でそれぞれ江西省、江蘇省、安徽省に集中した。2022年の上位3省（安徽省、四川省、福建省）の投資割合は約7割に達し、安徽省の蚌埠市、安慶市、合肥市、四川省の遂寧市、宜賓市、達州市、福建省の廈門市への投資が多かった。

図表 2-17 セパレータープロジェクトの所在地別投資概要（2020～22年）

甲 2020年度

番号	地域	件数	投資額（億元）	割合
1	江西省	1	50.0	76.7%
2	江蘇省	1	10.0	15.3%
3	四川省	1	5.2	8.0%
4	合計	3	65.2	100.0%

甲 2021年度

番号	省別	件数	投資額（億元）	割合
1	江蘇省	6	220.0	35.4%
2	福建省	1	80.0	12.9%
3	四川省	1	60.0	9.7%
4	重慶市	1	58.0	9.3%
5	湖北省	1	52.0	8.4%
6	安徽省	4	47.9	7.7%
7	広東省	1	38.0	6.1%
8	内モンゴル自治区	2	32.0	5.1%
9	江西省	1	20.0	3.2%
10	浙江省	1	7.5	1.2%
11	河北省	1	6.2	1.0%
12	合計	20	621.6	100.0%

甲 2022年度

番号	地域	件数	投資額（億元）	割合
1	安徽省	3	185.2	36.7%
2	四川省	3	90.3	17.9%
3	福建省	2	72.0	14.3%
4	湖北省	1	50.0	9.9%
5	雲南省	1	45.0	8.9%
6	江西省	1	32.2	6.4%
7	浙江省	1	30.0	5.9%
8	合計	12	504.7	100.0%

出所：矢野経済情報諮詢（上海）作成

2.2 主要4部材の上位5社出荷量&出荷シェア

2.2.1 正極材

- 中国におけるLIB正極材の2022年出荷量は194.7万トンと、2021年出荷量（109.4万トン）に比べて77.9%増となった。
- 上位5社（TOP 5）は湖南裕能、徳方納米、龍蟠科技、天津巴莫、容百科技。5社の2022年出荷量は計77.0万トンで、中国全体の39.7%を占めた。うち、首位の湖南裕能の出荷量は前年比約1.7倍増の32.5万トンで、市場シェアも16.7%に達した。

図表 2-18 LIB正極材の上位5社の年間出荷量（2020～22年）

単位：万トン

		湖南裕能	徳方納米	龍蟠科技	天津巴莫	容百科技
2022年	市場シェア	16.7%	8.9%	4.9%	4.6%	4.6%
	出荷量	32.5	17.2	9.5	8.9	8.9
	前年比	約2.7倍	89.0%	約3.1倍	56.1%	71.2%
2021年	市場シェア	11.1%	8.3%	2.8%	5.2%	4.8%
	出荷量	12.2	9.1	3.1	5.7	5.2
	前年比	約3.8倍	約2.9倍	－	約2.2倍	2倍
2020年	市場シェア	5.7%	5.6%	－	4.8%	4.8%
	出荷量	3.2	3.1	－	2.6	2.6

出所：矢野経済情報諮詢（上海）作成

2.2.2 負極材

- 中国におけるLIB負極材の2022年出荷量は143.3万トンと、2021年出荷量（77.9万トン）に比べて84.0%増となった。
- TOP 5社は貝特瑞、上海杉杉、江西紫宸、広東凱金、中科星城、2022年の出荷量がいずれも10万トンを超えた。5社の2022年出荷量は計88.8万トンで、中国全体の62.0%を占めた。
- 首位の貝特瑞の出荷量は2020年に7.5万トンに過ぎなかったが、生産規模を積極的に拡大したため、2022年には33万トンを突破、市場シェアも23.0%を超えた。

図表 2-19 LIB 負極材の上位 5 社の年間出荷量 (2020~22 年)

単位：万トン

		貝特瑞	上海杉杉	江西紫宸	広東凱金	中科星城
2022 年	市場シェア	23.1%	12.8%	9.7%	8.4%	8.0%
	出荷量	33.0	18.3	14.0	12.1	11.4
	前年比	98.8%	81.2%	44.3%	34.4%	93.2%
2021 年	市場シェア	21.3%	13.0%	12.5%	11.5%	7.6%
	出荷量	16.6	10.1	9.7	9.0	5.9
	前年比	約 2.2 倍	71.2%	54.0%	87.5%	約 2.5 倍
2020 年	市場シェア	18.0%	14.1%	15.1%	11.6%	5.7%
	出荷量	7.5	5.9	6.3	4.8	2.4

出所：矢野経済情報諮詢（上海）作成

2.2.3 電解液

- 中国における電解液の 2022 年出荷量は 89.1 万トンと、2021 年出荷量（50.7 万トン）に比べて 76.0% 増となった。
- TOP5 社は天賜材料、新宙邦、BYD、国泰華榮、昆侖新材。5 社の 2022 年出荷量は計 66.0 万トンと、中国全体の 74% を占めた。とりわけ、首位の天賜材料の出荷量伸び率は 2021 年に 98.6%、2022 年に約 2.2 倍と急拡大している。

図表 2-20 LIB 電解液の上位 5 社の年間出荷量 (2020~22 年)

単位：万トン

		天賜材料	新宙邦	比亞迪	国泰華榮	昆侖新材
2022 年	市場シェア	35.9%	12.3%	12.1%	9.7%	4.0%
	出荷量	32.0	11.0	10.8	8.6	3.6
	前年比	約 2.2 倍	41.0%	約 2.8 倍	19.4%	約 2.3 倍
2021 年	市場シェア	28.5%	15.4%	7.6%	14.1%	3.2%
	出荷量	14.5	7.8	3.9	7.2	1.6
	前年比	98.6%	2 倍	約 2.4 倍	約 2.2 倍	約 2.7 倍
2020 年	市場シェア	27.2%	14.5%	5.8%	12.4%	2.2%
	出荷量	7.3	3.9	1.6	3.3	0.6

出所：矢野経済情報諮詢（上海）作成

2.2.4 セパレーター

- ➡ 中国におけるセパレーターの2022年出荷量は133.2億平方メートル（㎡）と、2021年出荷量（80.6億㎡）に比べて65.3%増となった。
- ➡ TOP5社は上海恩捷、星源材質、中材科技、河北金力、中興新材。5社の2022年出荷量は計98.8億㎡と、中国全体の74.3%を占めた。
- ➡ 首位の上海恩捷の市場シェアは2020～2022年にいずれも30%を超えた。うち、2022年の出荷量は51.9億㎡で、2位～5位の出荷合計（46.9億㎡）を上回った。

図表 2-21 LIB 正極材の上位 5 企業の年間出荷量（2020～22 年）

単位：億㎡

		上海恩捷	星源材質	中材科技	河北金力	中興新材
2022 年	市場シェア	39.0%	12.8%	8.5%	7.4%	6.6%
	出荷量	51.9	17.0	11.3	9.8	8.8
	前年比	66.9%	39.3%	63.8%	約 2.2 倍	83.3%
2021 年	市場シェア	38.6%	15.1%	8.5%	5.5%	5.9%
	出荷量	31.1	12.2	6.9	4.4	4.8
	前年比	約 2.5 倍	74.3%	77.0%	91.3%	3.2 倍
2020 年	市場シェア	31.5%	18.1%	10.1%	5.9%	3.9%
	出荷量	12.2	7.0	3.9	2.3	1.5

出所：矢野経済情報諮詢（上海）

Part III : 新エネ車分野の調査

1. 中国新エネ車メーカーの国内動向

中国での新エネ車には、BEV（バッテリー式電気自動車）、PHEV（プラグインハイブリッド車）、REEV（レンジエクステンダー式車）、及びFCV（燃料電池自動車）が含まれる。2022年、中国の新エネ車総販売台数は6,498千台で、前年比96.3%増加した。2023年1月から8月までの市場規模は5,078千台で、前年同期比で38.5%増加した。2021年以降、販売台数は急速な成長傾向を示している。急速な発展の背景としては、以下と分析する。

- ・ 購入補助金や税制優遇措置などの新エネ車への優遇措置の導入により、新エネ車の促進と普及を後押ししたこと
- ・ 環境意識の高まりと、低排出ガスでエネルギー効率に優れ、環境に優しい新エネ車に対する消費者の需要の高まりがあったこと
- ・ バッテリーと充電技術の進歩により、新エネ車の充電時間短縮や航続距離が向上したこと
- ・ バッテリー、モーター、コントローラーなどの部品から車両製造まで、国内における新エネ車産業チェーンが形成していること

「中国における代表的な新エネ車メーカーの略称一覧」

新エネ車メーカー（日本語）	メーカー略称（以降は同様）
比亞迪股分有限公司	BYD
テスラ（上海）有限公司	テスラ
上汽通用五菱汽車股分有限公司	上汽通用五菱
浙江吉利株ホールディング集団有限公司	吉利汽車
広汽埃安新エネ車股分有限公司	広汽埃安
重慶長安汽車股分有限公司	長安汽車
上海汽車集団股分有限公司乗用車分公司	上汽乗用車
浙江合衆新エネ車有限公司	哪吒汽車
北京車和家信息技术有限公司	理想汽車
上海蔚来汽車有限公司	蔚来汽車

◇ 中国新エネ車メーカーの主力／高性能製品の価格ポジショニング

ローエンド：<10 万元/台、ミドルレンジローエンド：10～20 万元/台、ミドルレンジ：20～30 万元/台、ミドルレンジハイエンド：30～40 万元/台、ハイエンド：≥40 万元/台

「図表 3-1 2022 年中国主力新エネ車メーカーの販売台数」

メーカー 類別	No.	社名	2022 年		2023 年（1-8 月）	
			販売台数 （台）	販売比率 （%）	販売台数 （台）	販売比率 （%）
従来の自 動車メー カー	1	BYD	1,857,554	28.6%	1,783,352	35.1%
	2	上汽通用五菱	612,140	9.4%	178,931	3.5%
	3	吉利汽車	328,727	5.1%	245,293	4.8%

	4	広汽埃安	271,156	4.2%	308,418	6.1%
	5	長安汽車	241,518	3.7%	228,500	4.5%
	6	上汽乗用車	230,729	3.6%	205,695	4.1%
新興の自動車メーカー	1	テスラ	710,865	10.9%	624,983	12.3%
	2	哪吒汽車	152,073	2.3%	84,559	1.7%
	3	理想汽車	133,246	2.1%	208,165	4.1%
	4	蔚来汽車	122,486	1.9%	94,352	1.9%

出所：中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会（即ち、乗用車市場情報联席会）の発表（卸売台数）を基に矢野経済が分析・まとめ

※従来の新エネ車メーカーの定義：設立10年以上の企業で、長期に渡って自動車製造分野に関与し、従来の燃料車生産事業が主な事業内容であったが、その後に新エネ車の製造車両製造分野に関わるようになったもの。

※新興自動車企業の定義：設立後10年未満、自動車製造の分野への関与は短期間で、新エネ車製造が主な事業となっているもの。

1.1 上位6社の従来の新エネ車完成車メーカーの概要および特徴分析


1.1.1 BYD

2022年、BYDの新エネ車販売台数は前年比210.4%増の185万7,000台、市場シェアは28.6%に達し、販売台数で1位のメーカーとなった。2023年1～8月の新エネ車販売台数は178万3,000台で、BYDの車両販売は成長傾向を維持する見込み。BYDの自動車生産拠点は、広東省、陝西省、湖南省、江蘇省に9ヶ所（中国本土）。うち、広東省深圳市の生産拠点はBYDが最も早く設立した最大拠点で、BYDの自動車生産・研究開発・販売の中心で、年産能力は450万台。

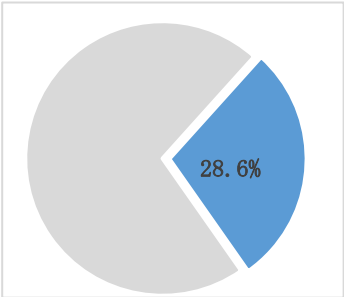
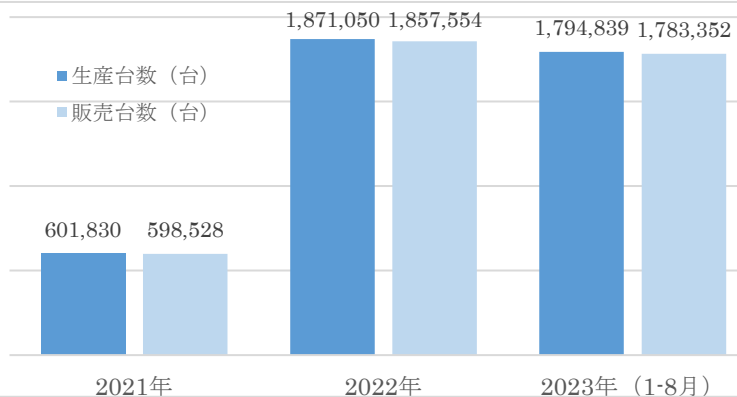
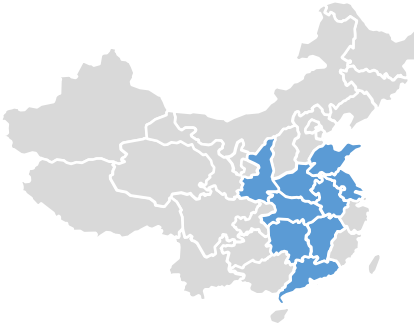
BYDは主にDynastyシリーズとOceanシリーズの2つの新エネ車を生産しており、2022年にはDynastyシリーズの秦Qinと漢Han、OceanシリーズのDolphinに注力しており、3モデルの販売価格帯は116,800-338,800円である。最も売れているモデルは秦Qinで、販売価格は155,800-169,800円で、市場のミドルレンジローエンドの位置づけにある。

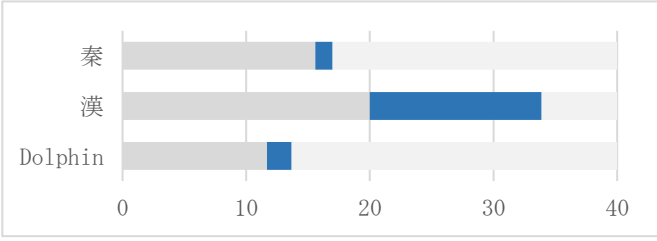



2021年5月、BYDは新エネ乗用車の海外進出に向けてグローバル化戦略を打ち出した。2022年、BYDは欧州、アジア太平洋、米国など多くの市場開拓を加速し、多くの国で高い販売台数を実現した。2023年1～8月、BYDの新エネ車輸出台数は12万3,000台に達し、輸出台数は急成長の傾向を示した。

「図表 3-2 BYD 経営概況」

	比亞迪股份有限公司 ➡ 従来型自動車メーカーブランド ➡ 主な製品の位置づけ： <input type="checkbox"/> 高 <input type="checkbox"/> 中高 <input type="checkbox"/> 中 <input checked="" type="checkbox"/> 中低 <input type="checkbox"/> 低
ホームページ	www.byd.com
住所	広東省深圳市坪山新区比亞迪路3009号
設立日	1995-02-10
法人代表	王伝福
登録資本	291,114.29 万元
主な製品	乗用車、商用車、軌道交通、バッテリー、電子製品

市場シェア	販売実績
-------	------

<p>・ 2022年市場シェア：28.6%</p> 	<p>・ 2022年販売台数 1,857千台、増加率 210.4%</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>生産台数 (台)</th> <th>販売台数 (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021年</td> <td>601,830</td> <td>598,528</td> </tr> <tr> <td>2022年</td> <td>1,871,050</td> <td>1,857,554</td> </tr> <tr> <td>2023年 (1-8月)</td> <td>1,794,839</td> <td>1,783,352</td> </tr> </tbody> </table>	年	生産台数 (台)	販売台数 (台)	2021年	601,830	598,528	2022年	1,871,050	1,857,554	2023年 (1-8月)	1,794,839	1,783,352
年	生産台数 (台)	販売台数 (台)											
2021年	601,830	598,528											
2022年	1,871,050	1,857,554											
2023年 (1-8月)	1,794,839	1,783,352											
<p>生産拠点</p>	<p>生産拠点の分布図</p>												
<p>9つの生産拠点：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 広東省・深圳市 2. 陝西省・西安市 3. 湖南省・長沙市 4. 江蘇省・常州市 5. 江西省・撫州市 6. 安徽省・合肥市 7. 山東省・済南市 8. 河南省・鄭州市 9. 湖北省・襄陽市 (建設中) 													

<p>製品のラインナップ</p>										
<p>【Dynasty シリーズ】 漢 Han、唐 Tang、宋 Song、秦 Qin、元 Yuan</p>										
<p>【Ocean シリーズ】 Dolphin (中国名：海豚)、Seagull (中国名：海鷗)、SEAL (中国名：海豹)、Frigate 07 (中国名：護衛艦 07)、Destroyer05 (中国名：駆逐艦 05)、2023 モデル e2</p>										
<p>販売価格 (万元/台)</p>										
<p>◇ 秦：15.58-16.98 ◇ 漢：19.98-33.88 ◇ Dolphin：11.68-13.68</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>モデル</th> <th>販売価格 (万元/台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>秦</td> <td>15.58 - 16.98</td> </tr> <tr> <td>漢</td> <td>19.98 - 33.88</td> </tr> <tr> <td>Dolphin</td> <td>11.68 - 13.68</td> </tr> </tbody> </table>		モデル	販売価格 (万元/台)	秦	15.58 - 16.98	漢	19.98 - 33.88	Dolphin	11.68 - 13.68
モデル	販売価格 (万元/台)									
秦	15.58 - 16.98									
漢	19.98 - 33.88									
Dolphin	11.68 - 13.68									
<p>注力商品</p>										
<p>秦</p>	<p>漢</p>	<p>Dolphin</p>								
										

出所：中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会（即ち、乗用車市場情報联席会）の発表（卸売台数）に基づき矢野経済が分析・まとめ

1.1.2 上汽通用五菱

2022年、上汽通用五菱の新エネ車販売台数は61万2,000台、前年比35.3%増、シェア9.4%、中国新エネ車市場シェアは3位（従来型自動車メーカーでは2位）。2023年1~8月の新エネ車販売台数は17万9,000台で前年比80%以上の減少。その原因は以下になると分析される。

- ・ モデルの類似性が高い。販売台数の90%以上を占めていた紅光軽EV（A00軽セダン）は、製品の技術性能の低さ、スマート機能レベルの低さ、製品ブランドの低さなどの要因により、2023年1月から8月まで80%以上の減少に見舞われ、上汽通用五菱全体の販売の足を引っ張った。
- ・ 2023年に新発売されたA0クラスの雲朶とA00ハイアットが好調（単月販売台数はそれぞれ5,000台以上）だが、まだまだ上昇余地が見込まれる。新車種の実績が徐々に回復するにつれて、該社の後続業績は徐々に回復すると予想される。
- ・ 新エネルギー転換戦略の乖離。2022年、上汽通用五菱はHEV（燃油を利用して電気を発生するハイブリッド車だが、中国における新エネ車の分類に属さない）とPHEVの両モデルを以て、ハイブリッド車市場に参入した。最初上汽通用五菱はHEVの販売に注力したが、グリーンナンバープレートが与えられる新エネ車に属さないため、結局、人気が高いグリーンナンバープレートのPHEVに負けて、HEVの販売は予想を下回る結果となった。


上汽通用五菱は、中国国内に広西チワン族自治区、山東省、重慶市に3つの主要な車両生産拠点を有している。なかでも広西チワン族自治区の柳州市生産拠点は最大の生産拠点で、敷地面積は89.2万平方メートル、プレス、車体、塗装、組立を主な車両生産工場とエンジン生産工場とし、商用車と乗用車の2大モデルを生産できる。

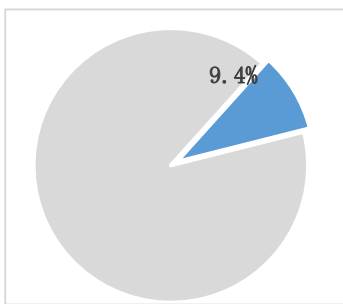
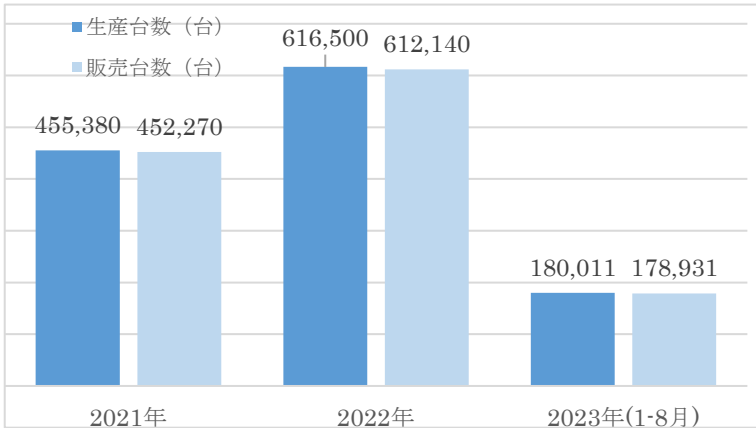
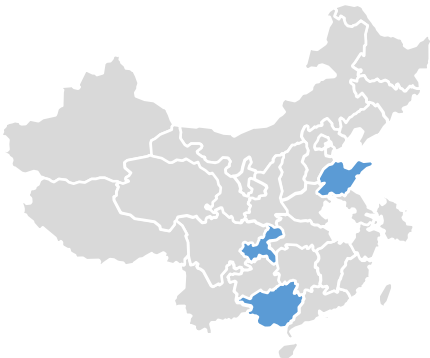
上汽通用五菱は新エネ車の生産について、主に五菱ハイブリッド、宝骏BEV、五菱宏光BEVの3シリーズに注力しており、宏光MINIEV、五菱Air ev 晴空、五菱繽果の3モデルの販売価格帯は32,800-99,900元である。最も売れているモデルは宏光MINIEVで、販売価格は3.28-9.99万元で、市場のローエンドの位置づけにある。

車載電池関連投資を実施

- ・ 2022年3月、バッテリー、電気駆動装置、電気制御装置に関する100億の産業プロジェクト計画を発表。
- ・ 2022年5月、同社は55億元を投資し、賽克瑞浦（中国名：賽克瑞浦車載電池システム有限公司）20GWhの車載電池システム製造プロジェクトを設立。プロジェクトは2期に分けて完成予定で、完成後は年間20GWhの新エネルギーバッテリー用セルと20GWhのバッテリーシステムの生産能力を持つことになる。
- ・ 2022年9月、柳州国軒（中国名：柳州国軒電池有限公司）リチウム電池セルの第二期プロジェクトに投資（第一期10GWhプロジェクトはすでに達成）。総生産能力は20GWhで、製品は52AHセル、150AHセル、104AHセル、230AHセルを含む。
- ・ 2023年5月、柳州賽克科技（中国名：柳州賽克科技發展有限公司）にて最初のS15 DHEハイブリッドエンジンの生産ラインの組立が完了。今後、ハイブリッド生産ラインがフル稼働すれば、年間生産能力は30万台になる。

「図表 3-3 上汽通用五菱経営概況」

	上汽通用五菱汽車股分有限公司 ◎ 従来型自動車メーカーブランド ◎ 主な製品の位置づけ：□高 □中高 □中 □中低 <input checked="" type="checkbox"/> 低
ホームページ	www.sgmw.com.cn
住所	広西省柳州市河西路 18 号
設立日	1998-06-15
法人代表	陳虹
登録資本	166,807.67 万元
主な製品	乗用車、商用車

市場シェア	販売実績
・ 2022 年市場シェア：9.4% 	・ 2022 年販売台数 612 千台、増加率 35.3% 
生産拠点	生産拠点の分布図
3つの生産拠点： 1. 広西省・柳州市 2. 山東省・青島市 3. 重慶市	

製品ラインナップ
【五菱ハイブリットシリーズ】 五菱星辰ハイブリット、五菱凱捷ハイブリット 【宝骏純電気自動車シリーズ】

宝駿雲朵、雲朵靈犀、宝駿悦也		
【五菱宏光純電気自動車シリーズ】		
五菱繽果、五菱 Air ev 晴空、五菱 Nano EV、宏光 MINIEV、宏光 MINIEV（オープンカー）、宏光 MINIEV GAMEBOY、宏光 MINIEV 2022 バージョン、宏光 MINIEV Macaron2022 バージョン		
販売価格（万元/台）		
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 宏光 MINIEV : 3.28-9.99 ◇ 五菱 Air ev 晴空 : 5.78-6.98 ◇ 五菱繽果 : 5.98-8.48 		
注力製品		
宏光 MINIEV	五菱 Air ev 晴空	五菱繽果

出所：中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会（即ち、乗用車市場情報聯席会）の発表（卸売台数）に基づき矢野経済が分析・まとめ

1.1.3 吉利汽車

2022年、吉利汽車の新エネ車販売32万9,000台、前年比300.2%増、シェア5.1%、中国新エネ車市場シェア4位（伝統車メーカー3位）。2023年1-8月新エネ車販売24万5,000台、販売順位は2022年と同じ。

吉利汽車は中国国内の浙江省、山東省、湖南省、陝西省に22の主要な新エネ車生産拠点を持っている。このうち、浙江省の慈溪 ZEEKR（中国名：極氪）生産拠点は吉利初の5Gスマート化工場で、敷地面積は133万㎡に及ぶ。同工場は5G、AI、自動運転、テレマティクス技術を融合させており、年間生産能力は30万台を計画している。


吉利汽車は主に Geely（中国名：吉利）、Geometry（中国名：幾何）、LYNK&CO（中国名：領克）、ZEEKR（中国名：極氪）、LIVAN（中国名：叡藍）のブランド名で新エネ車を生産している。吉利汽車が注力している主な車種は、ZEEKR 001、LYNK&CO 09、Geely 帝豪EVで、この3つの販売価格帯は159,800-372,000元である。最も売れているモデルはZEEKR 001で、販売価格は26万9,900-37万2,000元で、価格帯はミドルレンジに位置している。

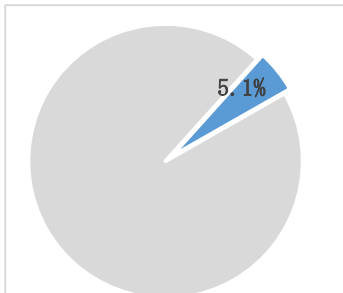
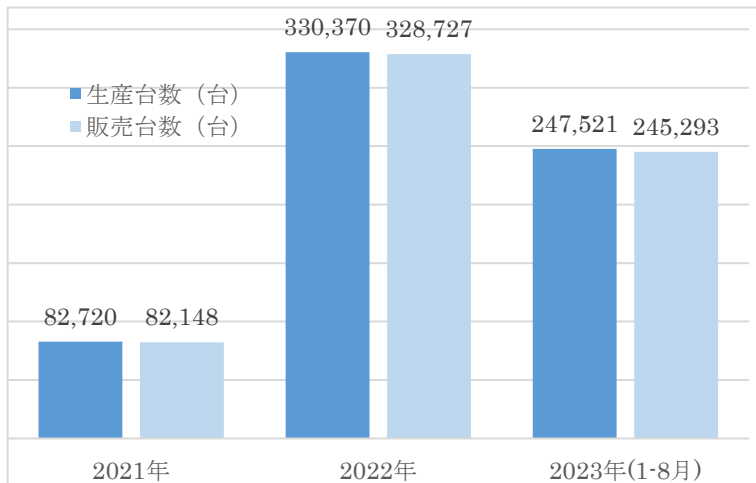
新エネ車技術及び製品の研究開発計画を発表

- ・ 2023年までに燃料車の研究開発投資を基本的に停止し、新エネ車の技術開発に注力。
- ・ 2025年までに、Geelyブランドは7つの新エネ車ミドルレンジハイエンドモデル（Galaxyシリーズ）を発売予定。

- ・ ZEEKR ブランドは、2026 年までに、スマート純電動のハイエンドモデルを6種類発売予定。スマート操縦、スマートドライブなどの主要技術に関する自主研究能力を確立し、研究開発技術の方向性を従来の燃料自動車から新エネ車のスマート化にシフト。
- ・ 3電（バッテリー、モーター、電子制御）技術について、吉利はシールド・バッテリー安全システム、雷神ハイブリット 8848 を開発。

「図表 3-4 吉利汽車経営概況」

 吉利汽车 GEELY AUTO	浙江吉利株ホールディング集团有限公司 ● 従来型自動車メーカーブランド ● 主な商品の位置づけ：□高 □中高 <input checked="" type="checkbox"/> 中 □中低 □低
	ホームページ http://zgh.com
住所	浙江省杭州市濱江区江陵路 1760 号
設立日	2003-03-24
法人代表	李東輝
登録資本	103,000 万元
主な製品	乗用車、商用車、新素材、新エネ材料科技、通用航空など

市場シェア	販売実績												
<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022 年市場シェア：5.1% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022 年販売台数 329 千台、増加率 300.2%  <table border="1"> <caption>生産台数と販売台数 (台)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>生産台数 (台)</th> <th>販売台数 (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021年</td> <td>82,720</td> <td>82,148</td> </tr> <tr> <td>2022年</td> <td>330,370</td> <td>328,727</td> </tr> <tr> <td>2023年(1-8月)</td> <td>247,521</td> <td>245,293</td> </tr> </tbody> </table>	年	生産台数 (台)	販売台数 (台)	2021年	82,720	82,148	2022年	330,370	328,727	2023年(1-8月)	247,521	245,293
年	生産台数 (台)	販売台数 (台)											
2021年	82,720	82,148											
2022年	330,370	328,727											
2023年(1-8月)	247,521	245,293											
生産拠点	生産拠点分布図												
22 カ所の生産拠点 1. 浙江省・杭州市 (2 カ所) 2. 浙江省・湖州市 3. 浙江省・寧波市 (6 カ所) 4. 浙江省・台州市 5. 浙江省・金華市 6. 重慶市 7. 山東省・済南市 8. 湖南省・湘潭市													

<ul style="list-style-type: none"> 9. 貴州省・貴陽市 10. 陝西省・宝鶏市 11. 陝西省・西安市 12. 四川省・成都市 (2カ所) 13. 山西省・晋中市 14. 河北省・張家口市 15. 湖北省・武漢市 	
---	--

製品ラインナップ		
<p>【Geely】帝豪 L HiP チャンピオン版、パング mini、星越 L 航続距離延長電動版、繽越 PHEV、嘉際 PHEV、帝豪 EV</p> <p>【Geometry】Geometry E、Geometry A、Geometry C、Geometry G6、Geometry M6</p> <p>【LYNK&CO】LYNK&CO 01EM-P、LYNK&CO 06 Remix PHEV、LYNK&CO 08、LYNK&CO 09、LYNK&CO E-Motive、The Next Day コンセプトカー</p> <p>【ZEEKR】ZEEKR 001、ZEEKR X、ZEEKR 009</p> <p>【LIVAN】MAPLE 60s、MAPLE 60s PRO、MAPLE 80v、MAPLE 80v PRO</p>		
販売価格 (万元/台)		
<ul style="list-style-type: none"> ◇ ZEEKR 001 : 26.90-37.20 ◇ LYNK&CO 09 : 25.79-31.29 ◇ Geely 帝豪 EV : 15.98-16.98 		
注力製品		
ZEEKR 001	LYNK&CO 09	Geely 帝豪 EV

出所：中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会（即ち、乗用車市場情報联席会）の発表（卸売台数）に基づき矢野経済が分析・まとめ

1.1.4 広汽埃安

2022年、広汽埃安は前年比125.7%増の27万1,000台の新エネ車を販売し、市場シェアは4.2%で、中国の新エネ車市場シェア第5位となった（従来の自動車会社は第4位）。2023年1月～8月の新エネ車販売台数は30万8,000台となり、すでに2022年通年の総販売台数を上回っている。

広汽埃安は、広東省広州市に2つの新エネ車生産拠点（中国本土）を建設。このうち、広州番禺スマート・エコ・ファクトリーには47億元を投資してBEV専用のスマート工場を建設し、当該




工場は鋼アルミニウム車体のフレキシブル生産（アルミニウム合金などの軽量化材料の車体への応用を実現するために、アルミニウムリベット及びスポット溶接切替技術及び「鋼アルミニウム混合」生産ラインを構築）、デジタル化自主決定（グローバルデータクラウドプラットフォームを用いて生産過程の分析決定を行い、生産効率と品質制御能力を大幅に向上させる）、インタラクティブカスタマイズ（顧客は広汽新エネルギーアプリを通じて自動車設計製造の全過程に深く参与し、個性的な体験を享受する）、エネルギー総合利用（工場はスマートマイクログリッド、太陽光発電などのクリーンエネルギーと電力貯蔵システムのエネルギー総合利用を強化する）という4つの大きな利点を特徴としている。

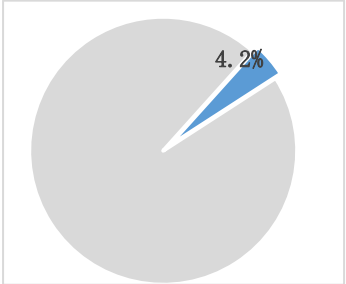
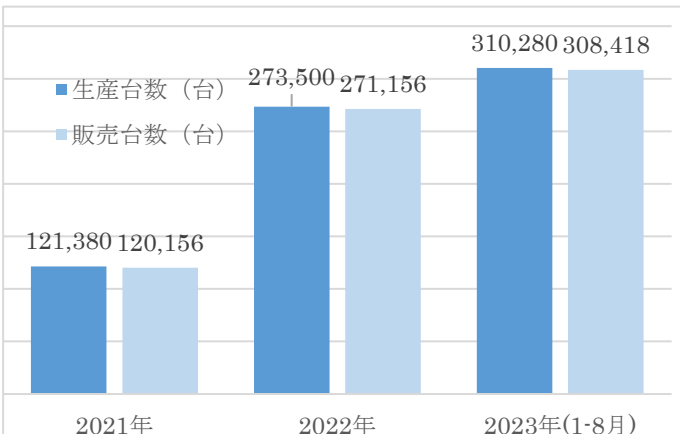

広汽埃安は主に AION（中国名：埃安）と Hyper（中国名：昊铂）ブランドの新エネ車を生産している。メーカーが注力する主なモデルは AION S、AION Y、AION S Plus で、この3つの販売価格帯は 11 万 9,800-20 万 2,600 元である。最も売れているモデルは AION S で、販売価格は 13 万 9,800-17 万 9,800 元であり、市場のミドルレンジローエンドの位置づけにある。

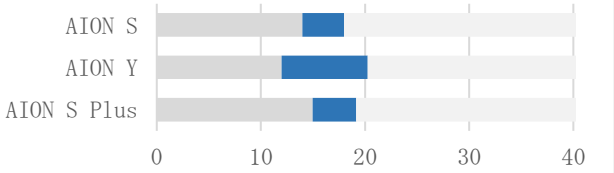



サプライチェーンの発展に関する取組も実施

- ・ 充電と電池交換分野：2022年7月、約50億元を投資して広汽新能源（中国名：広汽新能源科技公司）を設立して、主に新エネ車の充電と電池交換ネットワークの構築と運営、技術研究開発、電力取引などを行う。
- ・ リチウム鉱業分野：2022年8月にガンフォンリチウムグループ（中国名：贛鋒鋳業集団股份有限公司）と戦略的提携を締結し、今後リチウム鉱業の川上分野に進出。
- ・ コア電気駆動電子制御プロジェクト：2022年12月、ルイパイ動力（中国名：銳湃動力科技有限公司）の電気駆動・電子制御プロジェクトを投資し、2025年までに IDU 電気駆動システムの組立について年産能力40万セット、GMC ハイブリッドモーター・電気カップリングシステムのモーターと電子制御システムの年産能力10万セットを達成する予定である。

「図表 3-5 広汽埃安経営概況」

	広汽埃安新能源汽车股份有限公司	
	 従来型自動車メーカーブランド	 主な商品の位置づけ： <input type="checkbox"/> 高 <input type="checkbox"/> 中高 <input type="checkbox"/> 中 <input checked="" type="checkbox"/> 中低 <input type="checkbox"/> 低
ホームページ	www.hyper.cn	
住所	広東省広州市番禺区龍瀛路 36 号	
設立日	2017-07-28	
法人代表	憑興亜	
登録資本	780,338.84 万元	
主な製品	新エネ乗用車	
市場シェア		販売実績

<p>・ 2022年市場シェア：4.2%</p> 	<p>・ 2022年販売台数 271千台、増加率 125.7%</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>生産台数 (台)</th> <th>販売台数 (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021年</td> <td>121,380</td> <td>120,156</td> </tr> <tr> <td>2022年</td> <td>273,500</td> <td>271,156</td> </tr> <tr> <td>2023年(1-8月)</td> <td>310,280</td> <td>308,418</td> </tr> </tbody> </table>	年	生産台数 (台)	販売台数 (台)	2021年	121,380	120,156	2022年	273,500	271,156	2023年(1-8月)	310,280	308,418
年	生産台数 (台)	販売台数 (台)											
2021年	121,380	120,156											
2022年	273,500	271,156											
2023年(1-8月)	310,280	308,418											
<p>生産拠点</p>	<p>生産拠点分布図</p>												
<p>2つの生産拠点： 1. 広東省・広州市（2ヶ所）</p>													

<p>製品ラインナップ</p>		
<p>【AION】 AION LX Plus、AION V Plus、AION S Plus、AION Y Plus、AION S 【Hyper】 Hyper SSR、Hyper GT</p>		
<p>販売価格（万元/台）</p>		
<p>◇ AION S : 13.98-17.98 ◇ AION Y : 11.98-20.26 ◇ AION S Plus : 14.98-19.16</p>		
<p>注力製品</p>		
<p>AION S</p>	<p>AION Y</p>	<p>AION S Plus</p>
		

出所：中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会（即ち、乗用車市場情報联席会）の発表（卸売台数）に基づき矢野経済が分析・まとめ


1.1.5 長安汽車

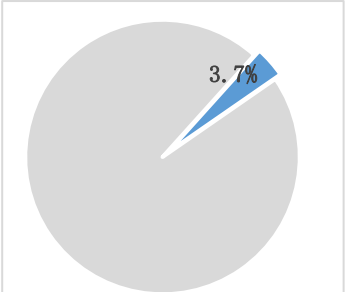
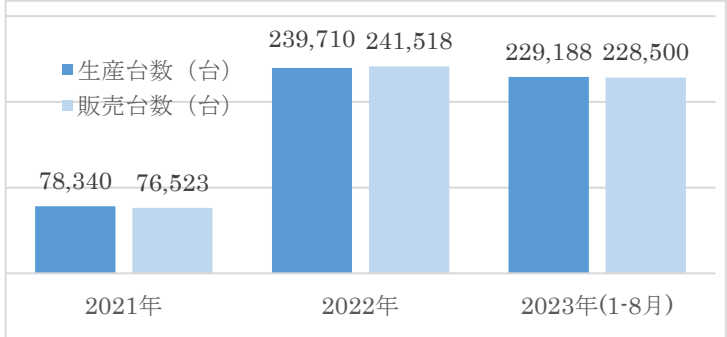
2022年、長安汽車の新エネ車販売台数は24万2,000台、前年同期比215.6%増、市場シェアは3.7%で、中国の新エネ車市場シェア第6位（従来型の自動車メーカーでは5位）。2023年1～8月の新エネ車販売台数は22万9,000台。

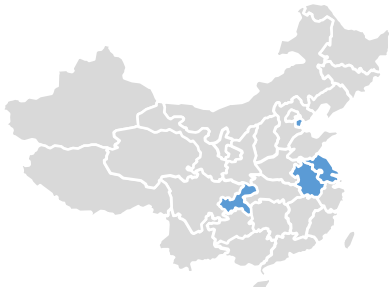
長安汽車は国内の重慶市、安徽省、江蘇省、北京市に8つの新エネ車生産拠点を持つ。このうち、重慶市の渝北工場は長安汽車初の新エネ乗用車生産拠点で、2022年7月、長安汽車は約63億元を投じて渝北工場を改修し、2024年までに完成する予定で、新工場の建築面積は39万6,401平方メートル、年間生産能力は28万台となる。

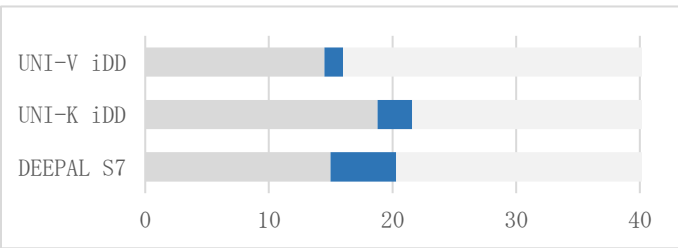



長安汽車は主にiDD（iDDはintelligent Dual Driveの略称であり、中国名は「智電」、以降は同様）、LUMIN（中国名：糯玉米）、DEEPAL（中国名：深藍）、AVATR（中国名：阿維塔）のブランドで新エネ車を生産している。メーカーが注力する主なモデルはUNI-V iDD、UNI-K iDD、DEEPAL S7であり、この3つの販売価格帯は14万4,900-21万5,900元である。最も売れているモデルはUNI-V iDDで、販売価格は14万4,900-15万9,900元で、市場のミドルレンジローエンドの位置づけにある。

「図表 3-6 長安汽車経営概況」

	重慶長安汽車股份有限公司 ➡ 従来型自動車メーカーブランド ➡ 主な製品の位置づけ：□高 □中高 □中 <input checked="" type="checkbox"/> 中低 □低
	ホームページ www.changan.com.cn
住所	重慶市江北区東升門路61号金融城2号T2棟
設立日	1996-10-31
法人代表	朱華榮
登録資本	763,215.34 万元
主な製品	乗用車

市場シェア	販売実績
・ 2022年市場シェア：3.7% 	・ 2022年販売台数 242 千台、増加率 215.6% 
生産拠点	生産拠点分布図

<p>8つの生産拠点</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 重慶市 (4カ所) 2. 安徽省・合肥市 (2カ所) 3. 江蘇省・南京市 4. 北京市 	
---	--

製品ラインナップ									
<p>【iDD】: 第三代 CS75PL US iDD、UNI-K iDD、UNI-V iDD</p> <p>【LUMIN】 LUMIN</p> <p>【DEEPAL】 S7、SL03</p> <p>【AVATR】: AVATR 11、AVATR 011</p>									
販売価格 (万元/台)									
<ul style="list-style-type: none"> ◇ UNI-V iDD : 14.49-15.99 ◇ UNI-K iDD : 18.79-21.59 ◇ DEEPAL S7 : 14.99-20.29 	 <table border="1" style="display: none;"> <caption>販売価格 (万元/台)</caption> <thead> <tr> <th>製品名</th> <th>価格範囲 (万元)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>UNI-V iDD</td> <td>14.49 - 15.99</td> </tr> <tr> <td>UNI-K iDD</td> <td>18.79 - 21.59</td> </tr> <tr> <td>DEEPAL S7</td> <td>14.99 - 20.29</td> </tr> </tbody> </table>	製品名	価格範囲 (万元)	UNI-V iDD	14.49 - 15.99	UNI-K iDD	18.79 - 21.59	DEEPAL S7	14.99 - 20.29
製品名	価格範囲 (万元)								
UNI-V iDD	14.49 - 15.99								
UNI-K iDD	18.79 - 21.59								
DEEPAL S7	14.99 - 20.29								
注力製品									
UNI-V iDD	UNI-K iDD	DEEPAL S7							
									

出所: 中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会 (即ち、乗用車市場情報联席会) の発表に基づき矢野経済が分析・まとめ

1.1.6 上汽乗用車


2022年、上汽乗用車の新エネ車販売台数は23万1,000台、前年同期比41.4%増、市場シェアは3.6%で、中国の新エネ車市場シェア第7位 (従来の自動車メーカーとしては第6位)。2023年1月から8月までの新エネ車販売台数は20万6,000台。

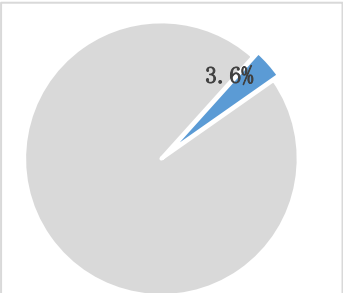
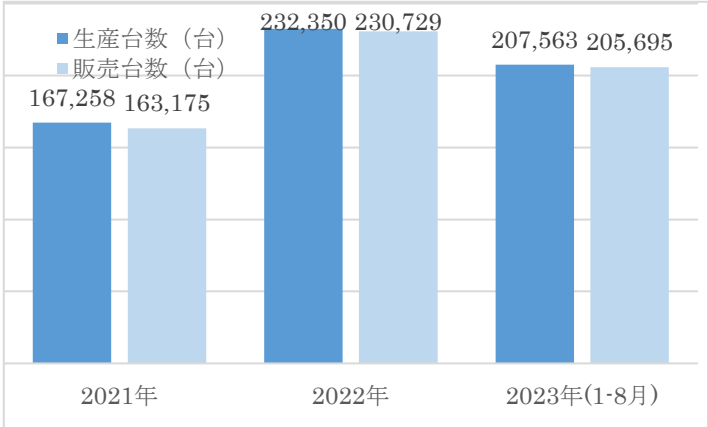

上汽乗用車は、国内の上海市、福建省、江蘇省、河南省に4つの新エネ車生産拠点を持つ。中でも上海臨港新区にある拠点は最も近代的な車両生産拠点で、プレス、車体、塗装、組立の4大生産工場と伝統ガソリン車向けのエンジン工場を持つ。

上汽乗用車は主にMG (中国名: 名爵) とRoewe (中国名: 荣威) ブランドの新エネ車を生産している。メーカーが注力する主なモデルはMG4EV、Ei5、iMAX8EVであり、この3つの販売価格帯

は12万9,800-35万9,800元である。最も売れているモデルはMG4EVで、販売価格は12万9,800-18万6,800元で、市場のミドルレンジローエンドの位置づけにある。

「図表 3-7 上汽乗用車経営概況」

	上海汽車集団股分有限公司乗用車分公司 ① 従来型の自動車メーカー ② 主な製品の位置づけ： <input type="checkbox"/> 高 <input type="checkbox"/> 中高 <input type="checkbox"/> 中 <input checked="" type="checkbox"/> 中低 <input type="checkbox"/> 低
ホームページ	www.saicmotor.com
住所	上海市嘉定区安研路 201 号
設立日	2007-01-26
法人代表	吴冰
登録資本	-
主な製品	乗用車

市場シェア	販売実績
・ 2022年市場シェア：3.6% 	・ 2022年販売台数 231 千台、増加率 41.4% 
生産拠点	生産拠点分布図
4つの生産拠点 1. 上海市 2. 福建省・寧徳市 3. 江蘇省・南京市 4. 河南省・鄭州市	

製品ラインナップ
【MG】 MG4 EV (即ち MG MULAN)、MG6 phev、領航 PHEV 【Roewe BEV】 D7 EV、iMAX8 EV、CLEVER、i6MAX EV、Ei5 【Roewe プラグインハイブリット車】 d7DMH、eRX5

販売価格 (万元/台)														
<ul style="list-style-type: none"> ◇ MG4 EV : 12.98-18.68 ◇ Ei5 : 14.08-16.68 ◇ iMAX8 EV : 25.98-35.98 	<table border="1"> <caption>販売価格 (万元/台) の詳細</caption> <thead> <tr> <th>車種</th> <th>最低価格 (万元)</th> <th>最高価格 (万元)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MG4 EV</td> <td>12.98</td> <td>18.68</td> </tr> <tr> <td>Ei5</td> <td>14.08</td> <td>16.68</td> </tr> <tr> <td>iMAX8 EV</td> <td>25.98</td> <td>35.98</td> </tr> </tbody> </table>		車種	最低価格 (万元)	最高価格 (万元)	MG4 EV	12.98	18.68	Ei5	14.08	16.68	iMAX8 EV	25.98	35.98
車種	最低価格 (万元)	最高価格 (万元)												
MG4 EV	12.98	18.68												
Ei5	14.08	16.68												
iMAX8 EV	25.98	35.98												
注力製品														
MG4 EV	Ei5	iMAX8 EV												

出所：中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会（即ち、乗用車市場情報联席会）の発表（卸売台数）に基づき矢野経済が分析・まとめ

1.2 上位4社の新興の新エネ車完成車メーカーの概要および特徴分析

1.2.1 テスラ

2022年、テスラの新エネ車販売台数は71万1,000台、前年比46.8%増、市場シェアは10.9%で、中国の新エネ車市場シェア第2位（新興自動車企業では第1位）。2023年1月～8月の新エネ車販売台数は62万5,000台。

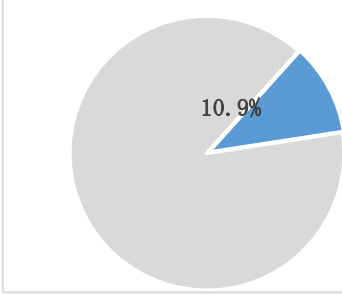
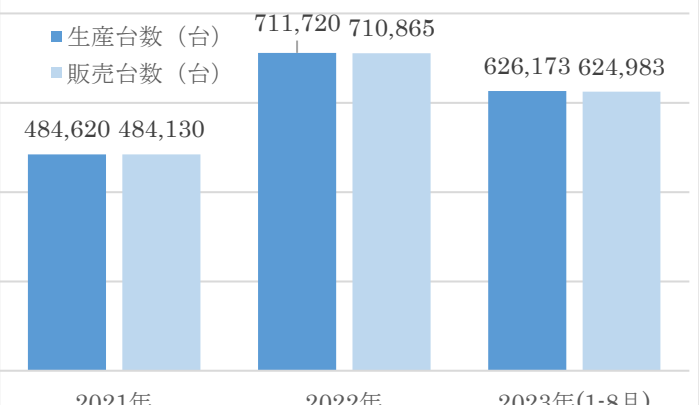

テスラは、上海市に新エネ車の生産拠点（中国本土）を建設。上海工場はテスラにとって中国初の工場であり、最も近代的な工場の1つである。1台あたりの組立が40秒以内という優れた生産効率を誇り、中国市場の需要を満たすだけでなく、欧州、アジア、その他の国にも輸出を可能としている。テスラは今後、上海生産工場の生産能力を200万台に増強する計画があるとも報道されている。また、2023年9月には、上海市臨港新区に年産1万台の大容量蓄電システム（メガパック）を備えたメガファクトリーを建設するとが発表されている。

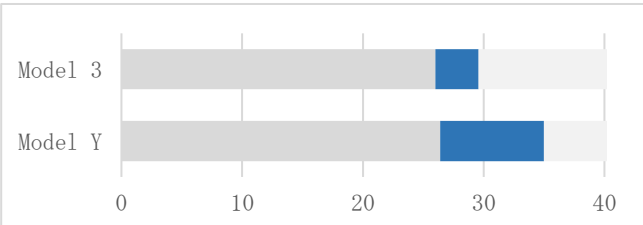


テスラは主にModel 3、Model Y、Model S、Model Xを生産している。Model 3とModel Yは中国の生産拠点で生産され、Model SとModel Xは輸入されている。メーカーが注力する主なモデルはModel 3とModel Yであり、この2つモデルの販売価格帯は259,900-349,900円である。最も売れているモデルはModel 3で、販売価格は259,900円-295,900円で、市場のミドルレンジの位置づけにある。

「図表 3-8 テスラ経営概況」

T E S L A	テスラ（上海）有限公司 ② 新興自動車メーカー ② 主な製品の位置づけ： <input type="checkbox"/> 高 <input type="checkbox"/> 中高 <input checked="" type="checkbox"/> 中 <input type="checkbox"/> 中低 <input type="checkbox"/> 低
ホームページ	www.tesla.cn
住所	上海市浦東新区江山路5000号
設立日	2018-05-10
法人代表	王昊
登録資本	467,000 万元
主な製品	新エネ乗用車

市場シェア	販売実績
-------	------

<ul style="list-style-type: none"> 2022年市場シェア :10.9% 	<ul style="list-style-type: none"> 2022年販売台数 711千台、増加率 46.8%  <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>生産台数 (台)</th> <th>販売台数 (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021年</td> <td>484,620</td> <td>484,130</td> </tr> <tr> <td>2022年</td> <td>711,720</td> <td>710,865</td> </tr> <tr> <td>2023年(1-8月)</td> <td>626,173</td> <td>624,983</td> </tr> </tbody> </table>	年	生産台数 (台)	販売台数 (台)	2021年	484,620	484,130	2022年	711,720	710,865	2023年(1-8月)	626,173	624,983
年	生産台数 (台)	販売台数 (台)											
2021年	484,620	484,130											
2022年	711,720	710,865											
2023年(1-8月)	626,173	624,983											
<p>生産拠点</p>	<p>生産拠点分布図</p>												
<p>1カ所の生産拠点</p> <p>1. 上海市</p>													

<p>製品ラインナップ</p>	
<p>Model 3、Model Y、Model S、Model X</p>	
<p>販売価格 (万元/台)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ◇ Model 3 : 25.99-29.59 ◇ Model Y : 26.39-34.99 	
<p>注力製品</p>	
<p>Model 3</p>	<p>Model Y</p>
	

出所：中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会（即ち、乗用車市場情報联席会）の発表（卸売台数）に基づき矢野経済が分析・まとめ

1.2.2 哪吒汽車

2022年、哪吒汽車の新エネ車販売台数は15万2,000台で、前年同期比118.3%増加、市場シェアは2.3%で、中国の新エネ車市場シェア第8位（新興自動車メーカーでは第2位）となった。2023年1～8月の新エネ車販売台数は8万4,600台であった。




哪吒汽車は国内に浙江省、江西省、広西チワン族自治区に3つの新エネ車生産拠点を建設。浙江省の桐郷工場は哪吒汽車初のスマート生産拠点で、敷地面積は27万㎡を超え、主に哪吒Vと哪吒Uを生産。生産拠点は現在、拡張と改修が行われている。

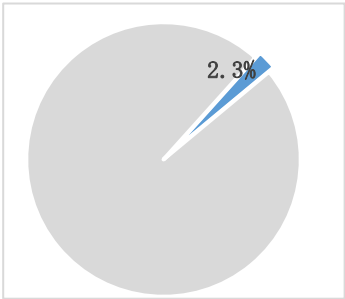
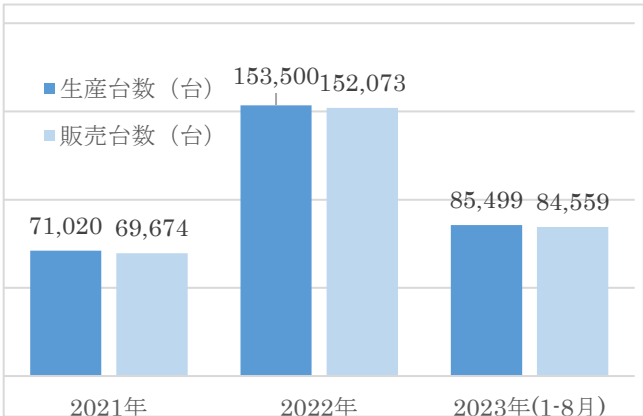
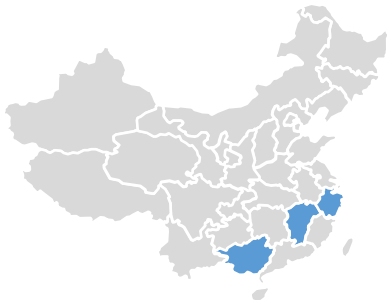
哪吒汽車は主に哪吒V、哪吒GT、哪吒S、哪吒U-Iモデルを生産。メーカーが注力する主なモデルは哪吒V、哪吒GT、哪吒Sであり、この3つモデルの販売価格帯は7万3,900-34万1,800元である。最も売れているモデルは哪吒Vで、販売価格は7万3,900-10万3,800元で、市場のローエンドの位置づけにある。

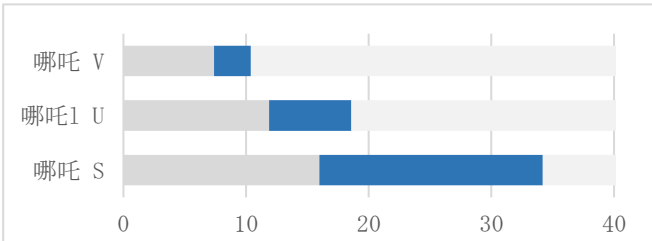



グローバル戦略を策定し、海外展開を積極的に実施

- ・ 2022年、タイ市場への輸出による市場参入し、哪吒汽車の1月から9月までの販売台数は累計1万台で、タイでの市場シェアが20%近くに達した。2023年、哪吒S、哪吒Vなどの製品をマレーシアとインドネシア市場に相次いで輸出して市場参入する。今後1～2年で、タイ、マレーシアとインドネシアに限らずASEAN市場全体に進出する。
- ・ タイに初の海外工場を建設する計画で、年間生産能力2万台を計画しており、2024年1月に生産を開始する予定。工場では主に右ハンドルの純電気自動車を生産する。
- ・ 2024年第2四半期には、インドネシアのパートナーであるPT Handal Indonesia Motolと提携して、哪吒汽車のインドネシア現地生産を実現する予定である。
- ・ 今後3年間で、ASEAN地域への販売台数は10万台以上（現地生産を含む）とする計画。

「図表 3-9 哪吒汽車経営概況」

	合衆新能源汽車股分有限公司	
	 新興自動車メーカー  主流製品の位置づけ：□高 □中高 □中 □中低 <input checked="" type="checkbox"/> 低	
ホームページ	www.hozonauto.com	
住所	上海市普陀区大渡河路588号上海市国盛中心F1	
設立日	2014-10-16	
法人代表	方運舟	
登録資本	266,407.35 万元	
主な製品	新エネ乗用車	
市場シェア	販売実績	

<p>・ 2022年市場シェア：2.3%</p> 	<p>・ 2022年販売台数 152千台、増加率 118.3%</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>生産台数 (台)</th> <th>販売台数 (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021年</td> <td>71,020</td> <td>69,674</td> </tr> <tr> <td>2022年</td> <td>153,500</td> <td>152,073</td> </tr> <tr> <td>2023年(1-8月)</td> <td>85,499</td> <td>84,559</td> </tr> </tbody> </table>	年次	生産台数 (台)	販売台数 (台)	2021年	71,020	69,674	2022年	153,500	152,073	2023年(1-8月)	85,499	84,559
年次	生産台数 (台)	販売台数 (台)											
2021年	71,020	69,674											
2022年	153,500	152,073											
2023年(1-8月)	85,499	84,559											
<p>生産拠点</p>	<p>生産拠点分布図</p>												
<p>3つの生産拠点</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 浙江省・桐郷市 2. 江西省・宜春市 3. 広西省・南寧市 													

<p>製品ラインナップ</p>										
<p>【哪吒汽車】 哪吒 V、哪吒 U、哪吒 GT、哪吒 S、哪吒 U-II、哪吒 AYA</p>										
<p>販売価格 (万元/台)</p>										
<p>◇ 哪吒 V：7.39-10.38</p> <p>◇ 哪吒 U：11.88-18.58</p> <p>◇ 哪吒 S：15.98-34.18</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>製品</th> <th>販売価格 (万元/台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>哪吒 V</td> <td>7.39 - 10.38</td> </tr> <tr> <td>哪吒 U</td> <td>11.88 - 18.58</td> </tr> <tr> <td>哪吒 S</td> <td>15.98 - 34.18</td> </tr> </tbody> </table>		製品	販売価格 (万元/台)	哪吒 V	7.39 - 10.38	哪吒 U	11.88 - 18.58	哪吒 S	15.98 - 34.18
製品	販売価格 (万元/台)									
哪吒 V	7.39 - 10.38									
哪吒 U	11.88 - 18.58									
哪吒 S	15.98 - 34.18									
<p>注力製品</p>										
<p>哪吒 V</p>	<p>哪吒 U</p>	<p>哪吒 S</p>								
										

出所：中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会（即ち、乗用車市場情報联席会）の発表（卸売台数）に基づき矢野経済が分析・まとめ

1.2.3 理想汽車

2022年、理想汽車の新エネ車販売台数は13万3,000台、前年同期比47.2%増、市場シェア2.1%で、中国の新エネ車市場第9位（新興自動車メーカーでは第3位）。2023年1月から8月までの新エネ車販売台数は20万8,000台で、すでに2022年通年の生産台数を上回っている。

理想汽車は、国内の北京市と江蘇省に2つの新エネ車生産拠点を有し、江蘇省常州市拠点は稼働しているが、北京拠点は建設中。江蘇省常州市工場の敷地面積は50万㎡、年間生産能力は10万台で、プレス、溶接、塗装、組立の4大作業ラインを備えている。

主に理想L9、理想L8、理想L7モデルを生産しており、3つとも主力モデルで、販売価格は31万9,800-45万9,800元である。最も売れているモデルはL9で、販売価格は42万9,800-45万9,800人民元で、市場のハイエンドに位置している。


半導体などを含むサプライチェーンの開発・生産にも取り組む

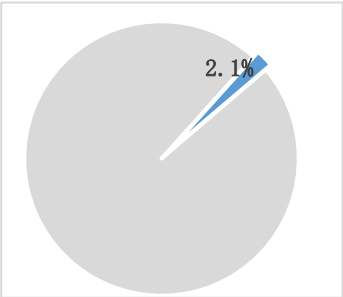
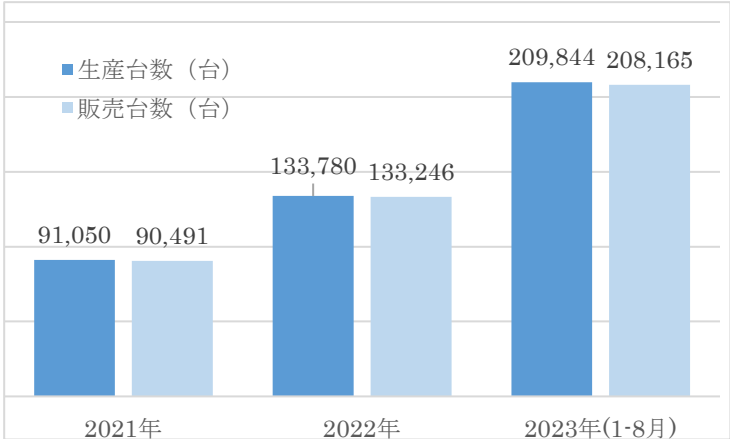

- 2021年、四川省綿陽市に投資し、新エネ車の主要部品レンジエクステンダー（即ち、BEVの航続距離を伸ばす目的で利用される発電用のエンジン装置のこと）が年間生産50万セットの生産拠点（中国名：四川理想新晨科技有限公司）を設立。
- 2021年、江蘇省常州市に年間生産能力60万セットの5-in-1（モータ、減速機、電気制御、ドライバ、ブレーキを統合し、より集積度の高い電気駆動システムを形成することを指す）電動駆動システムの生産拠点（中国名：常州慧翔新能源汽車零部件有限公司）を設立。
- 2023年、江蘇省蘇州市に車載用パワー半導体の研究開発・生産拠点（中国名：蘇州斯科半導体有限公司）を設立し、主に第3世代半導体である炭化ケイ素車載チップモジュールの研究開発・生産を担当する。このプロジェクトは2024年に正式に生産が開始され、基板の年間生産能力は240万個に達する見込みである。

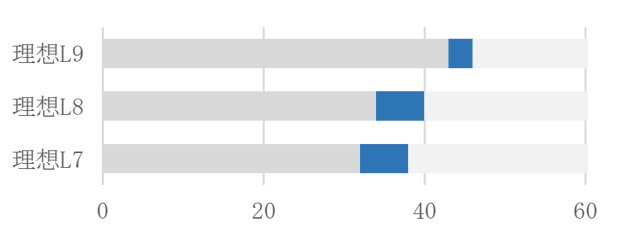



中国国内市場の拡大に注力

- 直売システムの拡大：2022年には、すでに中国に288の販売拠点があり、121の都市をカバー、318の公認のアフターサービスセンターおよび板金塗装センターがあり、223の都市をカバーしている。2023年には、理想汽車の直売システムをさらに多くの都市に拡大することを目標としている。

「図表 3-10 理想汽車経営概況」

	北京車和家人信息技术有限公司 <ul style="list-style-type: none"> ➡ 新興自動車メーカー ➡ 主な製品の位置づけ：<input checked="" type="checkbox"/>高 <input type="checkbox"/>中高 <input type="checkbox"/>中 <input type="checkbox"/>中低 <input type="checkbox"/>低
ホームページ	www.ampmake.com
住所	北京市朝陽区望京街10号院3号楼聯絡大厦a座14階
設立日	2015-04-10
法人代表	李想
登録資本	28,046.44万元
主な製品	新エネルギー乗用車

市場シェア	販売実績												
<ul style="list-style-type: none"> 2022年市場シェア：2.1% 	<ul style="list-style-type: none"> 2022年販売台数 133千台、増加率 47.2%  <table border="1"> <caption>販売実績 (千台)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>生産台数 (台)</th> <th>販売台数 (台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021年</td> <td>91,050</td> <td>90,491</td> </tr> <tr> <td>2022年</td> <td>133,780</td> <td>133,246</td> </tr> <tr> <td>2023年(1-8月)</td> <td>209,844</td> <td>208,165</td> </tr> </tbody> </table>	年	生産台数 (台)	販売台数 (台)	2021年	91,050	90,491	2022年	133,780	133,246	2023年(1-8月)	209,844	208,165
年	生産台数 (台)	販売台数 (台)											
2021年	91,050	90,491											
2022年	133,780	133,246											
2023年(1-8月)	209,844	208,165											
生産拠点	生産拠点分布図												
<p>2つの生産拠点</p> <ol style="list-style-type: none"> 北京市 (建設中) 江蘇省・常州市 													

製品ラインナップ									
【理想】 理想 L9、理想 L8、理想 L7									
販売価格 (万元/台)									
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 理想 L9: 42.98-45.98 ◇ 理想 L8: 33.98-39.98 ◇ 理想 L7: 31.98-37.98 	 <table border="1"> <caption>販売価格 (万元/台)</caption> <thead> <tr> <th>製品</th> <th>価格範囲 (万元)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>理想L9</td> <td>42.98 - 45.98</td> </tr> <tr> <td>理想L8</td> <td>33.98 - 39.98</td> </tr> <tr> <td>理想L7</td> <td>31.98 - 37.98</td> </tr> </tbody> </table>	製品	価格範囲 (万元)	理想L9	42.98 - 45.98	理想L8	33.98 - 39.98	理想L7	31.98 - 37.98
製品	価格範囲 (万元)								
理想L9	42.98 - 45.98								
理想L8	33.98 - 39.98								
理想L7	31.98 - 37.98								
主力製品									
L9	L8	L7							
									

出所：中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会（即ち、乗用車市場情報联席会）の発表（卸売台数）に基づき矢野経済が分

析・まとめ

1.2.4 蔚来汽車

2022年、新エネ車の販売台数は12万2,000台で、前年同期比34.0%増、市場シェアは1.9%で、中国の新エネ車市場シェア第10位（新興自動車メーカーでは企業第4位）である。2023年1～8月の新エネ車販売台数は9万5,000台であった。

蔚来汽車は国内の安徽省合肥市に2つの新エネ車生産拠点を持つ。江淮蔚来汽車の生産拠点が主な生産拠点（OEM）であり、唯一の完成車生産拠点である。敷地面積は56万㎡で、主にES6、ES7、ES8、EC6などの新エネ車を生産している。第2の生産拠点である合肥新橋スマート化電気自動車工業園は、2024年に稼働予定で、生産能力は100万台、バッテリー容量は100GWhを計画している。

蔚来汽車は主にES6、ES6、ES7、ES8、ES7モデルを生産している。メーカーが注力する主なモデルはES6、ET5、ES7で、この3つの販売価格帯は29万8,080-51万8,080元である。最も売れているモデルはES6で、販売価格は33万8,080-39万6,060元で、市場のミドルレンジハイエンドの位置づけにある。


車載電池の開発にも注力

- ・ スポルトエナジー（中国名：蜂巢能源科技股份有限公司）と合弁会社を設立し、大型円筒型電池を共同開発する計画で、2025年に量産を開始する予定。

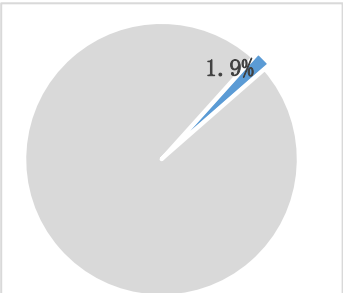
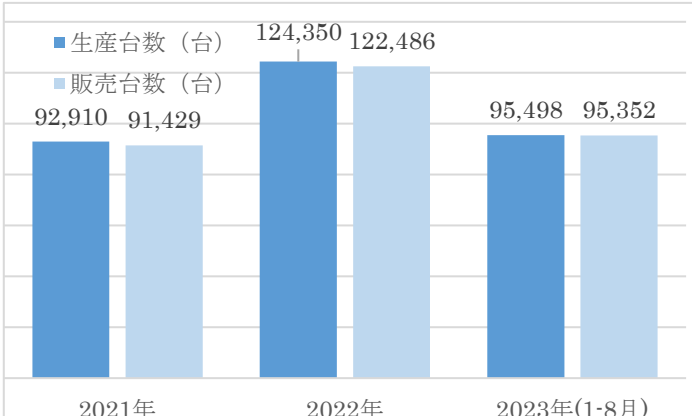

欧州市場に参入

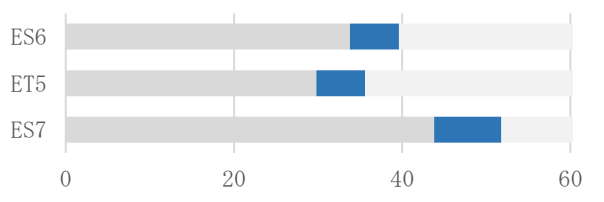
- ・ 2021年5月に蔚来汽車は初の欧州市場ノルウェーに製品参入のための直販モデルで参入した。その後、2022年蔚来汽車はハンガリーに欧州初の電力交換ステーション工場を建設している。工場の敷地面積は約10,000㎡で、蔚来汽車が海外で建設した最初の工場であり、2022年9月に操業を開始している。
- ・ 2022年10月、蔚来汽車はドイツ、オランダ、デンマーク、スウェーデンの市場に、現地の消費習慣に沿ったサブスクリプション・モデル（欧州における一般的なレンタカー方式で、欧州の消費者は、自動車の所有権を直接取得するのではなく、自動車の使用体験を重視している。欧州市場のユーザーは自動車の遊休率が高く、96%に達しており、月払いまたは年払いのサブスクリプション・モデルは、海外の消費者がより自由で柔軟に車を選ぶことができ、車の使用率を向上させるとともに、消費者により多様な車の体験を提供することができる）で参入。今後も欧州市場を開拓し、欧州でのシェアを高めていくとしている。

「図表 3-11 蔚来汽車経営概況」

	上海蔚来汽車有限公司 ➡ 新興自動車メーカー ➡ 主な製品の位置づけ：□高 <input checked="" type="checkbox"/> 中高 □中 □中低 □低
	ホームページ www.nio.com
住所	上海市嘉定区安亭鎮安拓路 56 弄

設立日	2015-05-07
法人代表	秦力洪
登録資本	300,000 万ドル
主な製品	新エネ乗用車

市場シェア	販売実績
<p>・ 2022年市場シェア：1.9%</p> 	<p>・ 2022年販売台数 122千台、増加率 34.0%</p> 
生産拠点	生産拠点分布図
<p>2つの生産拠点</p> <p>1. 安徽省・合肥市（2工場）</p>	

製品ラインナップ		
<p>【ETシリーズ】 ET5、ET5T、ET7</p> <p>【ESシリーズ】 ES6、ES7、ES8</p> <p>【ECシリーズ】 EC6、EC7</p>		
販売価格（万元/台）		
<p>◇ ES6：33.80-39.60</p> <p>◇ ET5：29.80-35.60</p> <p>◇ ES7：43.80-51.80</p>		
注力製品		
ES6	ET5	ES7



出所：中国自動車流通協会協会自動車市場研究分会（即ち、乗用車市場情報聯席会）の発表（卸売台数）に基づき矢野経済が分析・まとめ

2. 中国の新エネ車（BEV、PHEV）の輸出動向（2021年～最新）

2.1 新エネ車の輸出市場-製品定義（BEVとPHEVのHSコードに基づく）

中国の新エネ車の輸出規模と国別内容には、主にバッテリー式電気自動車（BEV）とプラグインハイブリッド車（PHEV）の2種類のモデルを含む新エネ車が含まれ、HS870380、HS870360、HS870370の8桁コードモデルすべてが含まれる。

「新エネ車製品定義（HScode）」

HSコード（6桁）	車両カテゴリー	製品名
870380	純電気自動車（BEV）	主として人の運送を目的とし、駆動モーターのみを備えた自動車
870360	プラグインハイブリッド車（PHEV）	点火ピストン式内燃エンジンと、外部電源に接続することで充電可能な駆動モーターの両方を搭載した自動車。
870370		圧縮着火式ピストン内燃エンジンと、外部電源に接続することで充電可能な駆動モーターを備えた自動車。

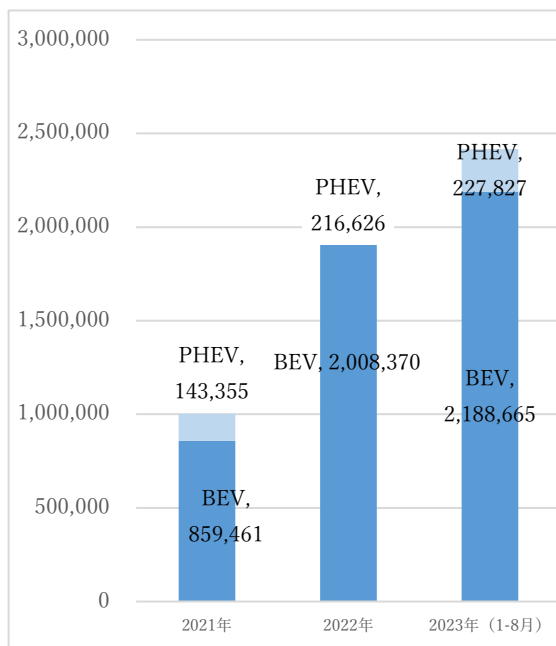
出所：中国税関の公表データに基づき、矢野経済が分析・まとめ

2.2 新エネ車の輸出規模（輸出金額・台数）

2.2.1 新エネ車の輸出規模-輸出額

「図表 3-12 2021-2023年1月～8月新エネ車輸出額の推移」

（単位：万ドル）



出所：中国税関の公表データに基づき、矢野経済が分析・まとめ

2022年、中国新エネ車の輸出総額は222億4,996万ドルで、2021年より121.9%を増加した。

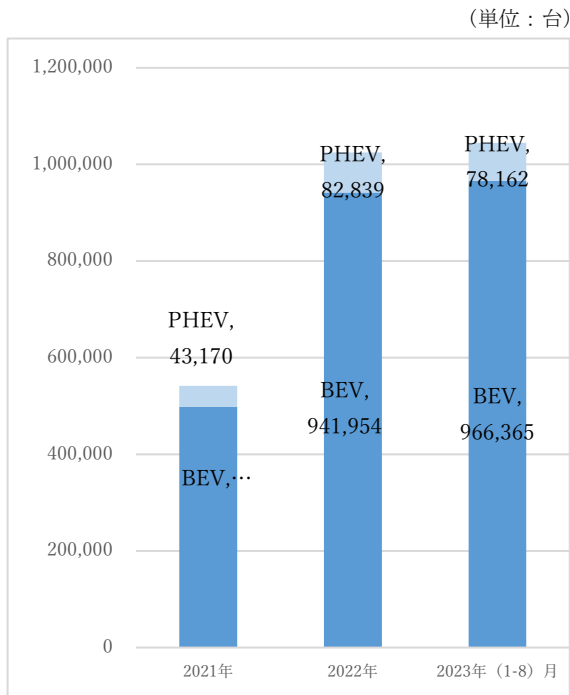
2023年1月から8月期の新エネ車輸出額は241億6,492万ドルで、2022年通年の輸出額を上回っている。2023年に入っても、新エネ車の輸出額は急速な成長傾向を維持している。

2022年のBEV輸出は200億8,370万ドルで全体の90.3%、PHEVの輸出額は21億6,626万ドルで、全体の9.7%を占めており、BEV中心となっている。

新エネ車輸出の急成長は、世界的な環境意識の高まりによる新エネ車需要の増加、中国の電気自動車生産とアシスト運転技術の継続的なアップグレード、新エネ車産業支援政策、中国自動車企業による海外全産業チェーンの構築などの要因に関連していると分析される。

2.2.2 新エネ車の輸出規模-輸出台数

「図表 3-13 2021-2023 年 1~8 月の新エネ車輸出台数の推移」



出所: 中国税関の公表データに基づき、矢野経済が分析・まとめ

2022 年、中国の新エネ車の総輸出台数は 102 万 8,000 台で、2021 年から 89.2%増加した。2023 年 1~8 月までの新エネ車の輸出台数は 104 万 5,000 台で、すでに 2022 年の年間輸出台数を超えた。

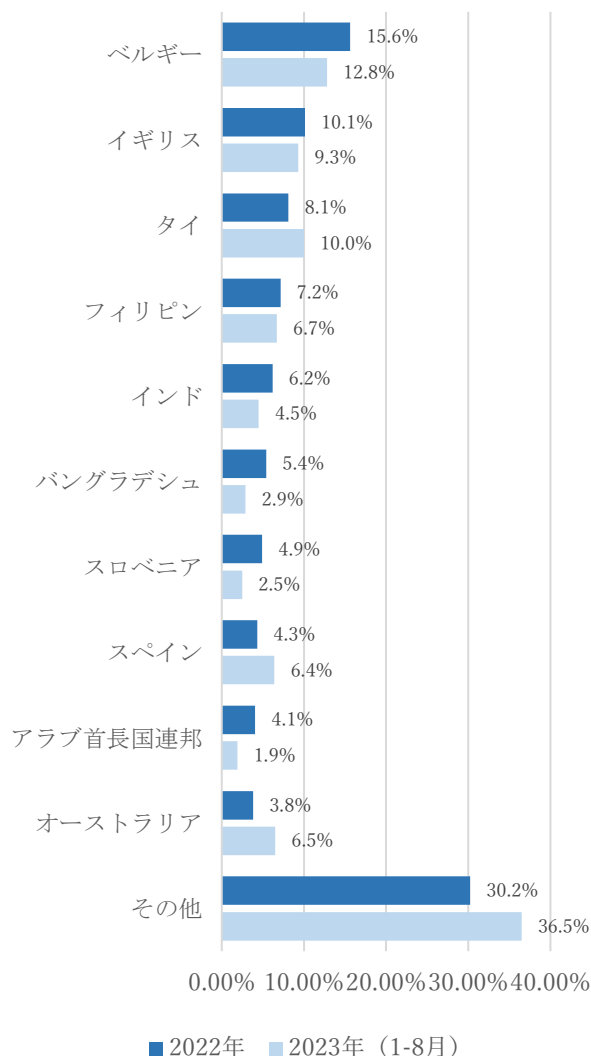
2022 年の BEV 輸出台数は 94 万 1,954 台で全体の 91.9%を占め、PHEV の輸出台数は 8 万 2,839 台は全体の 8.1%を占めた。

2023 年 1~8 月の BEV の一台平均輸出価格は 2 万 3,000 ドルで、2021 年から一台あたりに 6,000 ドル上昇した。中国の BEV 輸出平均価格の上昇は、主に中国独自の新エネ車ブランドの技術と製品性能の向上、および人民元高の影響を受けていると分析される。

2.3 新エネ車新車輸出上位 10 ヲ国・地域 (輸出額・輸出台数)

2.3.1 BEV 輸出国 (TOP10)

「図表 3-14 2022 年-2023 年 1 月~8 月の BEV 輸出の上位 10 社」



BEVの輸出地域は、欧州、アジア、オセアニアである。中でも欧州とアジアはBEVの主要輸出地域で、それぞれ全体の輸出台数の35.0%、30.9%を占めている。

BEVの輸出国トップ10は、ベルギー、イギリス、タイ、フィリピン、インドなどで、輸出国トップ10の輸出量は69.8%を占める。バングラデシュを除き、輸出国トップ10において輸出台数、輸出額ともに増加傾向にある。特にスペインへの輸出台数は4万台に達した。

ベルギーは欧州第2位の新車販売市場である。テスラ、BYDなどの新エネ車のベルギーへの輸出は年々増加しており、また、上汽乗用車のMG、BYD、蔚来などのブランド車もベルギー市場の販売に参入している。

ベルギーとイギリスは、欧州における自動車流通拠点であることから、ベルギーとイギリスに輸出されたBEVの一部は他の欧州諸国に輸出されていると推測される。

以上はBEV輸出台数を基として算出。

出所：中国税関の公表データに基づき、矢野経済が分析・まとめ

「図表 3-15 BEV 輸出国トップ 10 の概要」

No.	国別	2021年		2022年		2023年 (1月～8月)	
		輸出台数 (台)	輸出額 (万ドル)	輸出台数 (台)	輸出額 (万ドル)	輸出台数 (台)	輸出額 (万ドル)
1	ベルギー	87,449	245,661.8	147,347	419,286.5	123,370	351,341.9
2	英国	50,714	158,413.9	95,414	332,315.3	89,393	315,235.6
3	タイ	39,349	7,764.7	76,463	45,500.9	96,573	139,558.8
4	フィリピン	11,752	695.7	67,421	4,170.1	64,516	5,048.0
5	インド	48,891	3,249.6	58,317	5,780.9	43,416	7,318.3
6	バングラデシュ	82,560	6,276.6	50,881	3,900.7	28,179	2,188.5
7	スロベニア	18,237	49,105.1	46,387	150,154.7	24,028	77,331.0
8	スペイン	734	825.8	40,654	162,842.2	62,296	201,966.7

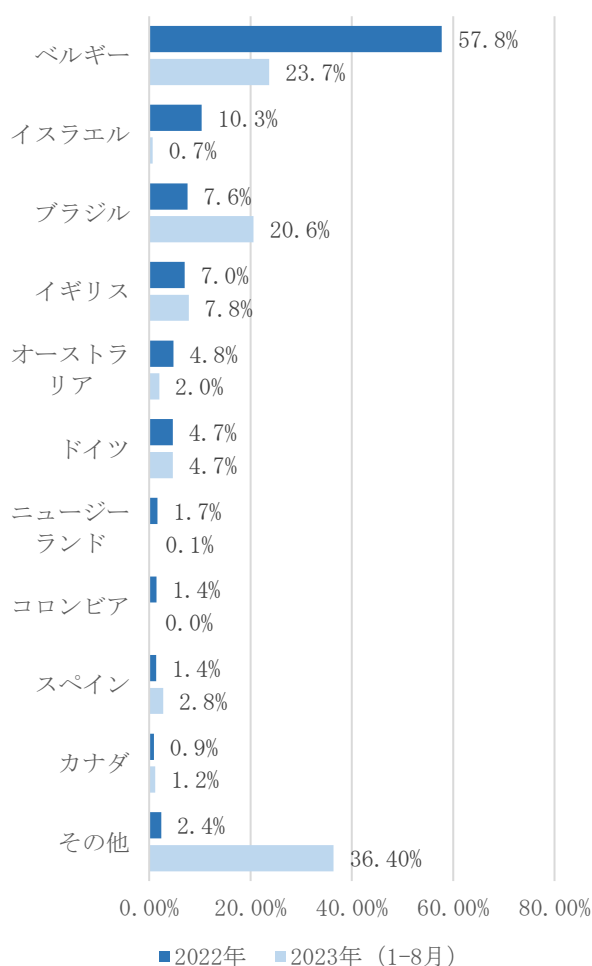
9	アラブ首長国連邦	4,664	9,992.6	38,343	108,267.2	18,314	43,627.9
10	オーストラリア	14,479	40,952.1	35,914	106,958.5	62,897	174,696.7
TOP10の合計		358,829	522,937.9	657,141	1,339,177.0	612,982	1,318,313.4
合計		498,451	859,461.0	941,954	2,008,370.0	966,365	2,188,665.0

出所：中国税関公表データに基づき、矢野経済が分析・まとめ

* 「2022年の輸出台数」に基づき、上表の「BEV輸出国トップ10」を順位付けした。

2.3.2 PHEV輸出国 (TOP10)

「図表 3-16 2022-2023年1月～8月のPHEV輸出国トップ10」



2022年のPHEV総輸出台数は8万3,000台で、新エネ車総輸出台数の8.1%を占めた。2023年1-8月のPHEV輸出台数は7万8,000台。

PHEVの輸出地域は、欧州、アジア、南米、オセアニア、北米である。なかでも欧州地域が最大の輸出シェアを占め、全体の輸出台数の70.9%に達する。

PHEV輸出国TOP10は、ベルギー、イスラエル、ブラジル、イギリス、オーストラリア、ドイツなどで、輸出台数トップ10の国で97.6%を占めた。輸出国のうち、ドイツとカナダを除く他の国の輸出台数と輸出額は増加傾向にあり、なかでもスペインは輸出台数が1,000台に達し、最大の伸びを示している。

上記はPHEVの輸出台数を基に算出。

出所：中国税関の公表データに基づき、矢野経済が分析・まとめ

「図表 3-17 PHEV輸出国トップ10の概要」

No.	国別	2021		2022		2023年(1月～8月)	
		輸出台数(台)	輸出額(万ドル)	輸出台数(台)	輸出額(万ドル)	輸出台数(台)	輸出額(万ドル)
9	アラブ首長国連邦	4,664	9,992.6	38,343	108,267.2	18,314	43,627.9
10	オーストラリア	14,479	40,952.1	35,914	106,958.5	62,897	174,696.7
TOP10の合計		358,829	522,937.9	657,141	1,339,177.0	612,982	1,318,313.4
合計		498,451	859,461.0	941,954	2,008,370.0	966,365	2,188,665.0

1	ベルギー	18,948	49,405.5	47,845	114,782.2	18,555	48,913.4
2	イスラエル	1,394	3,391.3	8,562	22,037.5	567	2,049.7
3	ブラジル	3,325	13,311.3	6,263	17,843.1	16,126	42,585.4
4	イギリス	4,175	16,401.5	5,817	17,580.9	6,069	20,372.2
5	オーストラ リア	1,497	4,301.2	3,998	10,287.2	1,585	4,647.9
6	ドイツ	4,260	18,348.9	3,869	14,813.8	3,685	13,740.6
7	ニュージ ーランド	452	1122.8	1,376	3,214.1	88	294.2
8	コロンビア	498	1181.1	1,200	3,045.6	0	0
9	スペイン	21	86.6	1,167	2,590.5	2,216	5055.3
10	カナダ	1,283	5,704.1	777	3,020.8	903	3,333.4
TOP10の合計		35,853	113,254.3	80,874	209,215.7	49,794	140,992.1
合計		43,170	143,355.0	82,839	216,626.0	78,162	227,827.0

出所：中国税関の公表データに基づき、矢野経済が分析・まとめ

* 「2022年の輸出台数」に基づき、上表の「PHEV輸出国トップ10」を順位付けした。

2.4 新エネ車輸出上位5社（輸出額・輸出台数）

2022年、中国の新エネ車輸出企業TOP5は、テスラ、上汽乗用車、易捷特新能源汽车有限公司（東風汽車がルノー・日産アライアンスとの提携で設立した合弁会社である。「東風易捷特」と略す。以降は同様）、BYD、吉利汽車で、TOP5企業の総輸出台数は55万1,000台で、前年同期比136.2%増加した。2023年1月から8月まで、TOP5企業の輸出台数は55.5万台に達し、すでに2022年の総輸出台数を超えた。

2021年以降（2023年8月時点）、上汽乗用車とBYDの輸出台数は堅調な伸びを示しており、上汽乗用車は主に欧州市場での業績が好調で、BYDはアジア市場での輸出台数の伸びが加速している。

2022年、テスラの新エネ車輸出台数は前年比78.0%増の27万1,000台に達し、第1位となった。テスラの新エネ車輸出モデルは、テスラ上海工場で生産されるModel3とModelYである。

2022年第2位の上汽乗用車の新エネ車輸出台数は前年比258.1%増の13万8,000台だった。上汽乗用車は、MGブランドを新エネ車輸出の主力とし、MGブランドの対外輸出向けの新エネ車（主にBEV、PHEVを含む）は中国車輸出の販売主力車種である。

新エネ車輸出第3位は易捷特である。2021年、易捷特はBEVを大規模に輸出し始め、2021年の輸出台数は3万7,000台、2022年の輸出台数は6万4,000台で、前年比72.0%増加した。易捷特は東風汽車とルノー日産アライアンス建設が設立した合弁会社で、輸出する新エネ車車種はDaciaSpring（中国名：達契亞春天）が最も多く、主に欧州市場に輸出する。

BYDと吉利汽車（Geely、Geometry、LYNK&CO、ZEEKR、LIVANを含む）は、2022年の輸出台数が5万5,000台と2万2,000台で、新エネ車メーカーの輸出でそれぞれ4位と5位にランクされた。

その中で、BYD は 2021 年 5 月に新エネ車のグローバル化による輸出を開始し、2022 年に欧州、アジア太平洋、米州などの市場開拓を加速し、BYD 乗用車の対海外輸出の拡大を推進している。

「図表 3-18 新エネ車輸出メーカートップ 5 の概要」

No.	社名	2021 年輸出台数 (台)	2022 年輸出台数 (台)	2023 年 (1 月～8 月) 輸出台数 (台)	2022 年成長率 (%)
1	テスラ	152,335	271,095	228,084	78.0%
2	上汽乗用車	38,634	138,345	153,483	258.1%
3	東風易捷特	37,050	63,708	39,983	72.0%
4	BYD	3,993	55,364	122,728	1286.5%
5	吉利汽車	1,107	22,201	10,800	1905.5%
合計		233,119	550,713	555,078	136.2%

情報出所：中国汽車販売協会自動車市場調査分会（乗用車市場情報合同委員会）、矢野経済が分析・まとめ

* 「2022 年輸出台数」に基づき、上表の「新エネ車輸出メーカートップ 5」を順位付けした。

2.5 新エネ車の各社別輸出動向の分析（国・地域別）

2022 年輸出販売台数上位 5 社の輸出動向に関し、各社発表及び報道情報等に基づき、以下と分析される。

2.5.1 テスラ

2021 年以降、テスラの輸出地域は欧州を中心として、オセアニア、アジア、オーストラリアであり、国別では、主にドイツ、フランス、イタリア、シンガポール、タイなどに販売されている。

テスラが海外（特に欧州）で好調である主な理由

- ・ 当該ブランドはよく知られており、世界で最も有名な新エネ車ブランドである。
- ・ 電力技術、バッテリー技術、充電技術などにおいて技術的な優位性がある。
- ・ 中国国内および欧州、アジアなどへの輸出需要を満たす高い生産能力／生産性がある。
- ・ 製品のコストパフォーマンスは高く、中国製モデルの部品サプライチェーンの現地化（中国）率は 95%以上であり、欧米製モデルよりも高いコスト・価格優位性を持っている。

「輸出モデル」

テスラは主に Model3 と ModelY を中国で生産しており、両モデルとも海外市場に輸出している。2021 年には、Model3 が 13 万台以上の主要輸出モデルであったが、2022 年、ModelY を 13 万台以上輸出し、Model3 の輸出台数を上回り主要な輸出モデルとなった。

「輸出エリア」

テスラは主に欧州、オセアニア、オーストラリア、アジアに輸出している。

2021 年、主要な販売モデルである Model3 を中心に、ドイツ、ニュージーランド、フランス、シンガポール、オーストラリアなどにおいて販売を開始した。2022 年には、主要な販売モデルである ModelY を中心に、日本、タイ、オーストラリア、ノルウェー、ニュージーランドなどで販売を

開始した。

「テスラの新エネ車の主な輸出国別動向」

地域	国別	2021年		2022年	
		Model3	ModelY	Model3	ModelY
欧州	ドイツ	●	●		
	フランス	●			
	イタリア	●			
	スイス	●			
	ノルウェー				●
オセアニア	ニュージーランド	●			●
	オーストラリア	●			●
アジア	シンガポール	●	●		
	日本	●			●
	タイ			●	●

出所：矢野経済の分析・まとめ

「輸出価格」

テスラ ModelY (RWD ModelY と Performance の 2 モデルがある) の海外向け輸出価格は、中国市場での販売開始価格 263,900 元より高く、海外市場での販売価格は中国市場より約 14~86%高い (為替変動の影響を含む)。例えば、シンガポール向けモデル Y の輸出開始価格は 91,990 シンガポールドルで、中国市場より約 22 万元高い。

「図表 3-19 テスラ・モデル Y の一部輸出国における販売開始価格」

地域	国別	RWD モデル Y	パフォーマンス・モデル
アジア	日本	619 万円 (≒30 万元)	809 万円 (≒40 万元)
アジア	シンガポール	91,990S\$ (≒49 万元)	110,990S\$ (≒59 万元)
オセアニア	オーストラリア	68,900 豪ドル (≒32 万元)	93,900 豪ドル (≒43 万元)
オセアニア	ニュージーランド	76,200 NZ\$ (≒33 万元)	108,900NZ\$ (≒47 万元)

出所：矢野経済の分析・まとめ

※換算レート：1円≒0.0489元、1S\$≒5.3303元、1豪ドル≒4.6314元、1NS\$≒4.3523元

2.5.2 上汽乗用車

上汽乗用車の新エネ車は欧州、オーストラリア、アジアに販売されており、欧州は主な輸出地域で、イギリス、ドイツ、フランスなどに販売されている。

上汽乗用車の MG が欧州市場で好調である主な理由

- ・ MG は、イギリス、EU、オーストラリアにおいて、知名度の高いイギリスブランドであり、豊富なディーラーを持ち、欧州 30 カ国において 830 以上の MG サービス店舗を持つ。
- ・ 費用対効果の高い戦略を実施することで、例えば MG4 の売り出し価格は、同クラスのブランド (例えばフォルクスワーゲン ID.3) よりも 1 万ユーロ安く、また、欧州市場のニーズに沿った小型コンパクトモデルである。

「輸出モデル」

上汽乗用車は主に MG と Roewe ブランドの新エネ車を生産しているが、海外市場では MG を主に

販売しており、輸出モデルには MG ZS EV、MG4 EV、MG HS PHEV がある。2022 年には MG ブランドの燃料車も含み、計 10 万台以上を欧州に輸出している。Roewe の主な輸出モデルは PHEV のスーパーハイブリッド eRX5 であり、2022 年欧州とオセアニア向けに輸出している。

2023 年 1 月から 8 月までの欧州市場における MG4 EV（中国名：MG MULAN）は最も売れている新エネ車モデルのひとつであり、欧州の約 30 カ国で正式に発売されている。当該モデルの輸出台数は 4 万 6,000 台に達し、すでに 2022 年通年（3 万台）を上回った。また、2023 年 1-8 月、中国の BEV 輸出台数ランキングで 1 位、欧州の BEV コンパクトカーランキングで 1 位を獲得している。

「輸出エリア」

上汽乗用車の新エネ車は主に欧州、オーストラリア、アジアなどに輸出されており、国別では主にシンガポール、オーストラリア、欧州各国に販売されている。

2023 年には、ニュージーランド、中東、メキシコ、南米などの国や地域に進出することを発表している。

「上汽乗用車の新エネ車の主な輸出国別動向」

地域	国別	2021 年		2022 年	
		MGZS	MGHSPHEV	Roewe スーパーハイブリッド eRX5	MG4EV
欧州	アイスランド				●
	ドイツ	●		●	●
	フランス			●	●
	イギリス			●	●
	イタリア	●			●
	スペイン	●			●
	ノルウェー				●
	スウェーデン	●			●
	デンマーク			●	●
	オランダ				●
	オーストリア	●			
	ベルギー				●
オセアニア	オーストラリア	●	●	●	

出所：矢野経済の分析・まとめ

「輸出価格」

上汽乗用車 MG4 EV の海外輸出価格は、中国市場の初売り価格 129,800 元を上回り、海外市場での販売価格は中国市場の約 77-93%高となった（為替変動の影響を含む）。ドイツ市場向け MG4 EV の初輸出価格は 31,990 ユーロ（≒25 万元）で、中国市場より約 12 万元高い。

「図表 3-20 上汽乗用車 MG4EV モデルの輸出国別販売価格」

地域	国別	MG4 EV
欧州	ドイツ	31,990-37,990 ユーロ（≒25-29 万元）
	イギリス	25.995-31.495 万ポンド（≒23-28 万元）

出所：矢野経済の分析・まとめ

※換算レート：1 ユーロ≒7.6769 元、1 ポンド≒8.8780 元

2.5.3 東風易捷特

東風易捷特の輸出エリアは欧州地域に集中しており、主にフランス、ドイツ、イタリア、ルー

マニアなどに販売されている。

東風易捷特が欧州で好調である主な理由

- ・ 易捷特はフランスルノーのサブブランドであり、欧州市場では高いブランド認知度を持つ。
- ・ 低価格／高性能の DaciaSpring は、フランスでは市場の EV の販売価格平均より安い 12,500 ユーロ（≒9.6 万元）で購入できる。

「輸出モデル」

東風易捷特は主にルノー、啓晨、風光、風神などブランドの新エネ車を生産しており、輸出モデルは主にルノー・DaciaSpring（達契亜春天）で、Step One、Step Two という 2 モデルを持つ。

2022 年、易捷特の DaciaSpring の欧州市場輸出台数は 4 万 9,000 台に達し、同社の総輸出台数の 76.2% を占め、欧州の 2022 年 BEV 販売台数ランキングで第 7 位となった。

「輸出エリア」

東風易捷特 BEV は主に欧州地域に輸出されており、2021 年には東風易捷特の輸出モデルである DaciaSpring をドイツ、フランス、イタリアなど欧州諸国への輸出を開始している。

「東風易捷特の新エネ車の主な輸出国別動向」

地域	国別	2021 年	2022 年
欧州	ドイツ	●	
	フランス	●	
	イタリア	●	
	オランダ	●	
	ルーマニア	●	

出所：矢野経済の分析・まとめ

「輸出価格」

DaciaSpring の海外市場への輸出価格は、中国市場での初売り価格 69,700 人民元より高く、海外市場での販売価格は中国市場の販売価格より約 87%～144% 高かった（為替変動の影響を含む）。例えば、欧州のオランダ地域に輸出された DaciaSpring の販売価格は 21,750 ユーロ（≒17 万元）で、中国市場の販売価格より約 10 万元高かった。

「図表 3-21 一部輸出国における DaciaSpring の販売価格」

地域	国別	DaciaSpring（達契亜春天）
欧州	フランス	17,300 ユーロ（≒13 万元）
	オランダ	21,750 ユーロ（≒17 万元）

出所：矢野経済の分析・まとめ

※換算レート：1 ユーロ≒7.6769 元

2.5.4 BYD

2021 年 5 月、BYD は BEV と PHEV を含む新エネ車輸出のグローバル化を開始し、南米や北米などへの進出を開始し、2022 年には海外市場拡大をさらに推進した。現在では、70 以上の国・地域（欧州、アジア、南米、北米、オーストラリアを含む）、400 以上の海外都市で販売されている。

BYD が東南アジアや欧州などの地域で好調である主な理由

- ・ BYD Blade バッテリーの技術的優位性及び価格競争力は非常に高いものである。
- ・ 新エネ車の人気が比較的高い（充電設備が充実している）欧州では、BYD は主に漢 EV、唐 EV、

ATT03(元 Plus の海外名)などの BEV モデルに注力し、また、日本市場では、元 Plus(海外名は ATT03)や SEAL といったモデルの販売促進に注力するなど、海外市場の特性に合わせた新エネ車を投入している。特に、東南アジアの地域包括的経済連携(RECP)の発効と、同地域における政府による新エネ車関連の支援政策を活用し、BYD は ASEAN 市場の開拓を加速している。

「輸出モデル」

BYD の BEV と PHEV を含む新エネ車には主に Dynasty シリーズと Ocean シリーズの 2 シリーズがあり、輸出モデルには主に Dynasty シリーズの元 Plus(海外名は ATT03)、漢 EV、唐 EV、秦 PLUS DM-i、宋 PLUS DM-i、Ocean シリーズの Dolphin と Seal モデルがある。BYD で最も輸出量の多い車種は元 PLUS (ATT03) で、2022 年の輸出台数は 4 万台に達し、BYD の総輸出台数の 72.3%を占めた。

「輸出エリア」

BYD の BEV と PHEV を含む新エネ車輸出は、イスラエル、タイ、シンガポール、スウェーデン、ブラジルなどの国を中心に、アジア、オセアニア、欧州、南米に集中している。東南アジア市場を例にとると、2023 年 8 月現在、BYD が東南アジア向けに販売する BEV と PHEV を含む新エネ車は、同市場全体の 20%を占めた。

「BYD の新エネ車の主な輸出国別動向」

地域	国別	2021 年			2022						
		E5	漢 EV	唐 EV	元 PLUS	漢 EV	唐 EV	秦 PLUS DMi	宋 PLUS DMi	Seal	Dolphin
欧州	ノルウェー			●							
	フランス				●	●	●				
	ドイツ				●	●	●				
	スウェーデン				●	●	●				
	オランダ				●	●	●				
	デンマーク				●	●	●				
南米	ブラジル		●		●		●		●		
	コロンビア		●					●	●		
	ウルグアイ		●								
	チリ	●							●		
北米	メキシコ		●								
	ドミニカ		●								
	コスタリカ		●								
	バハマ		●								
アジア	日本				●					●	●
	タイ				●	●	●	●	●	●	●
	ラオス				●						
	カンボジア				●						
	マレーシア				●						
	ネパール				●						
オセアニア	オーストラリア				●						

出所：矢野経済の分析・まとめ

「輸出価格」

海外市場に輸出される BYD の元 PLUS の価格は、中国市場での初売り価格 14 万 9,800 元よりも

高く、海外市場での販売価格は中国市場よりも約47～100%高い（為替変動の影響を含む）。例えば、オーストラリア地域に輸出される元 PLUS の価格は4万8,000豪ドル（≒22万元）で、中国市場より約7万元高い。

「図表 3-22 BYD 元 PLUS モデルの一部輸出国での販売価格」

地域	国別	元 PLUS (ATT03)
欧州	ドイツ	38,000 ユーロ（≒29 万元）
アジア	日本	440 万円（≒22 万元）
	インド	340 万インドルピー（≒30 万元）
	タイ	119 万 9000 バーツ（≒24 万元）
オセアニア	ニュージーランド	5,899 万 NS \$（≒26 万元）
	オーストラリア	豪\$48,000（22 万元）

出所：矢野経済の分析・まとめ

※換算レート：1 ユーロ≒7.6769 円、1 円≒0.0489 元、1 インドルピー≒0.0876 元、1 バーツ≒0.1966 元、1 NS \$ ≒4.3523 元、1 豪ドル≒4.6314 元

2.5.5 吉利汽車

吉利汽車の新エネ車は欧州、アジア、南米、アフリカに輸出されている。中でも欧州とアジアが主な輸出地域である。

吉利汽車の車が欧州で売れている主な理由

- ・ 早期に欧州市場に参入し、2010年に吉利はスウェーデンの自動車メーカーのボルボを買収し、欧州市場で一定の製品認知度と市場基盤を持っている。
- ・ 欧州の自動車メーカーや消費者に認められた先進的な新エネ車用電気システム技術（主に電池管理システム（BMS）、モーター制御システム、充電システム、高圧電力システムなどを含む）と熱効率の高いハイブリッドエンジン技術を持つ。

「輸出モデル」

吉利汽車は主に Geometry、LYNK&CO、ZEEKR の3ブランドのモデルを輸出している。このうち、LYNK&CO と ZEEKR は海外進出戦略を発表している。

- ・ LYNK&CO の海外展開戦略は2020年9月から欧州への進出を開始し、ドイツ、フランス、イタリアを含む欧州10カ国以上に進出、2021年11月からアジアへ展開し、クウェート、イスラエルなどへ進出するという2フェーズとなっている。
- ・ ZEEKR は2023年4月に欧州戦略を発表し、2030年までに欧州 BEV 市場のトップブランド達成を目指し、欧州市場に参入するとしている。

LYNK&CO は吉利汽車にとって最大の輸出ブランドとなっており、2022年の燃料車を含む海外輸出台数は3万6,000台、そのうち LYNK&CO 01PHEV が主な輸出モデルである。

「輸出エリア」

吉利汽車の BEV と PHEV を含む新エネ車は欧州、アジア、南米、アフリカに輸出され、国別では、ドイツ、フランス、ベルギー、クウェート、イスラエルなどで多く販売されている。

LYNK&CO は2021年以降ドイツ、フランス、イタリアなど欧州各国に輸出し、クウェート、イスラ

エル、サウジアラビアなどで LYNK&CO ディーラー店を開設した。今後は、オマーン、アラブ首長国連邦、サウジアラビアなどを含んで海外展開を加速するとしている。また、Geometry は 2021 年以降、シンガポール、イスラエル、ハンガリー、チェコ、スロバキア、ノルウェーの市場に参入した。、a「吉利汽車の新エネ車の主な輸出国別動向」

地域	国別	2021年			2022年			
		LYNK&CO 01PHEV	Geometry A	Geometry C	LYNK&CO 01PHEV	Geometry C	Geometry E	吉利博越 Pro
欧州	オランダ	●						
	ドイツ	●						
	ベルギー	●						
	スペイン	●						
	フランス	●						
	イタリア	●						
	オランダ	●						
	スウェーデン	●						
	ハンガリー					●		
	チェコ					●		
	スロバキア					●		
	ノルウェー					●		
アジア	クウェート	●						
	イスラエル			●	●			
	シンガポール		●					
	サウジアラビア				●			
北米	パナマ					●	●	
アフリカ	ナイジェリア						●	

出所：矢野経済の分析・まとめ

「輸出価格」

吉利汽車の Geometry 01PHEV の海外輸出価格は、中国市場での販売価格 19 万 9,800 元よりも高く、海外市場での販売価格は、中国市場での販売価格より約 60～115%高い（為替変動の影響を含む）。例えば、イスラエル地域に輸出される LYNK&CO 01PHEV の価格は 229,900 新シケル（≒43 万元）で、中国市場より約 24 万元高い。

「図表 3-23 吉利汽車の LYNK&CO 01 PHEV モデルの一部輸出国での販売価格」

地域	国別	LYNK&CO 01PHEV
アジア	イスラエル	229,900 新シケル（≒43 万元）
欧州	ベルギー	42,000 ユーロ（≒32 万元）

出所：矢野経済の分析・まとめ

※換算レート：1 イスラエルニューシケル≒1.8578 元、1 ユーロ≒7.6769 元