

新エネルギー車で「自動車強国」をめざす中国

Raku
Yomi

楽読(ラクヨミ)

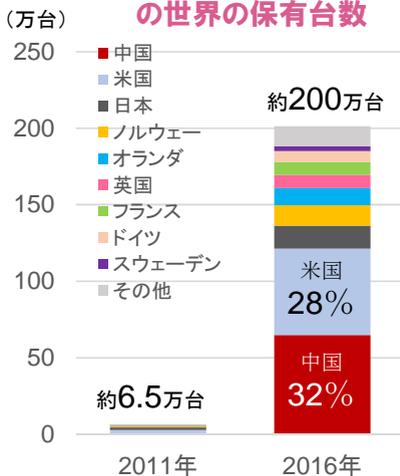
nikko am
fund academy

中国では、新エネルギー車*の販売促進に向けた消費者向け政策(補助金、免税、ナンバープレートの取得優遇)などを背景に、新エネルギー車市場が大きく拡大しています。世界最大の自動車販売市場を誇る中国では、ガソリン車保有台数の増加に伴ない、原油輸入量の拡大というエネルギー問題と、大気汚染という環境問題が生じており、政策対応が求められていました。そうした中、中国が国をあげてガソリン車から新エネルギー車へのシフトに力を注いでいるのはこれら課題の解決に加え、自動車の電動化といった世界的な大きな転換期を機に、自国を「自動車強国」に押し上げたいという、政府の大きな狙いがあると考えられます。

中国の自動車メーカーはこれまで、エンジンなどのコア技術に関する多くの蓄積を持つ日米欧の後塵を拝してきました。しかしながら、新エネルギー車は、エンジン車と比べて技術的な敷居が低く、中国の自動車産業振興への抜本的な突破口となる可能性があります。そのため、中国政府は、新エネルギー車市場の拡大支援を通じて、完成車メーカーにとどまらず、蓄電池メーカー、そしてモーターやインバーターの供給メーカーなど、国内の新エネルギー車関連メーカーの競争力強化に取り組んでいます。このような中、2017年11月、中国政府は、外資系メーカーと合併で新エネルギー車などを製造する際の出資規制を2018年6月までに緩める方針を示しました。現状では、外資系メーカーが中国市場に参入する際、中国側の持ち分が50%以上という出資制限があるものの、規制緩和に伴ない上海などの「自由貿易試験区」に限って過半の出資が認められることとなります。中国政府は、新たな規制緩和をきっかけに、中国の現地メーカーが大半を占める現在の新エネルギー車市場に新たな競争環境を持ち込みつつ、外資系メーカーから現地メーカーへの技術移転を狙っているものと考えられます。

新エネルギー車の普及に向けては、充電インフラ整備などの課題がまだあります。しかしながら、米国を抜き、今や世界最大の新エネルギー車市場をもつ中国の動向は、今後の自動車産業の行方を捉えていく意味でも大きな注目を集めていくと考えられます。

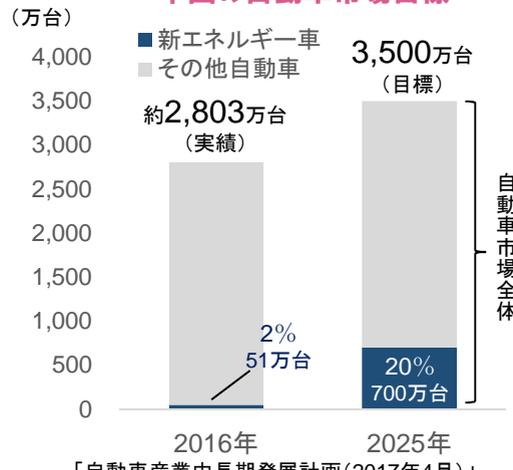
* 中国政府は、補助金対象となる新エネルギー車を電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、燃料電池車(FCV)の3種としており、日系メーカーが強みを持つハイブリッドカー(HV)は、石油系燃料で走ることなどからこれらに含まれていない。

新エネルギー車(EV・PHV)
の世界の保有台数

出所:IEA

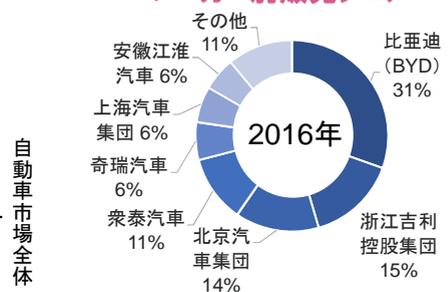
※上記は過去のものおよび目標であり、将来を約束するものではありません。

中国の自動車市場目標



「自動車産業中長期発展計画(2017年4月)」

などをもとに日興アセットマネジメントが作成

中国における
新エネルギー車(EV・PHV)の
メーカー別販売シェア

大半を中国の現地メーカーが占める

※上記銘柄について、売買を推奨するものでも、将来の価格の上昇または下落を示唆するものでもありません。また、当社ファンドにおける保有・非保有および将来の銘柄の組入れまたは売却を示唆・保証するものでもありません。

出所:全国乗用車市場情報聯席会

日興アセットマネジメント

■当資料は、日興アセットマネジメントが市況等についてお伝えすることを目的として作成したものであり、特定ファンドの勧誘資料ではありません。また、弊社ファンドの運用に何等影響を与えるものではありません。なお、掲載されている見解は当資料作成時点のものであり、将来の市場環境の変動等を保証するものではありません。■投資信託は、値動きのある資産(外貨建資産には為替変動リスクもあります。)を投資対象としているため、基準価額は変動します。したがって、元金を割り込むことがあります。投資信託の申込み・保有・換金時には、費用をご負担いただく場合があります。詳しくは、投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。