

2026年5月18日 全5頁

# 中国：自動車産業の内巻、国外では強みに 新エネルギー車（NEV）の急発展と自動車輸出の急増

調査本部 主席研究員 齋藤 尚登

## [要約]

- 中国自動車工業協会によると、2026年1月～4月の自動車販売台数は前年同期比4.8%減（以下、変化率は前年比、前年同期比、前年同月比）となり、2025年までの5年連続の増加から前年割れに転じた。やや細かく見ると、①ガソリン車は減少した一方で、新エネルギー車（NEV）は微増となった、②国内販売は不振であった一方で、輸出は急増した、という特徴が指摘できる。ここ数年のNEVの急発展は中国政府の産業政策の奏功によるところが大きい。ただし、現状では、中国の自動車産業はNEVを中心に「内巻」（英語のInvolutionの訳語）と呼ばれる破滅的な価格競争に巻き込まれている。
- 中国の自動車産業におけるNEVの急発展と「内巻」の深刻化、そして輸出急増は、日本・日本企業にとって対岸の火事ではない。中国に進出した日本の自動車メーカーは従来得意としていたガソリン車の国内市場が縮小する中で、NEVでは中国勢の後塵を拝し、熾烈な価格競争に巻き込まれているところも少なくない。中国が国内の需要不足から輸出ドライブをかければ、あるいは中国企業が域外で現地生産を強化すれば、当該国・地域でも競争が激化することになる。
- 中国・中国企業にとって、「内巻」は国内では大きな問題だが、国外では強みとなる可能性がある点も特筆されるべきであろう。国外では「劣敗」の対象は中国企業ではなく、国外の企業になるからだ。そこに中国（地方）政府や銀行にとってのしがらみはない。自動車産業の集積がない国・地域では、安価で高品質な中国産の自動車を輸入すること、あるいは中国の自動車メーカーが進出し、現地生産を行うことをむしろ歓迎するかもしれないが、自動車産業が集積している国・地域にとっては大きな問題となり得る。自国・地域の自動車産業のさらなる高度化に資する政策（場合によっては、合理的な産業保護政策）と、中国製品との差別化の重要性がいよいよ増すことになろう。

## 新エネルギー車（NEV）の急発展と輸出急増

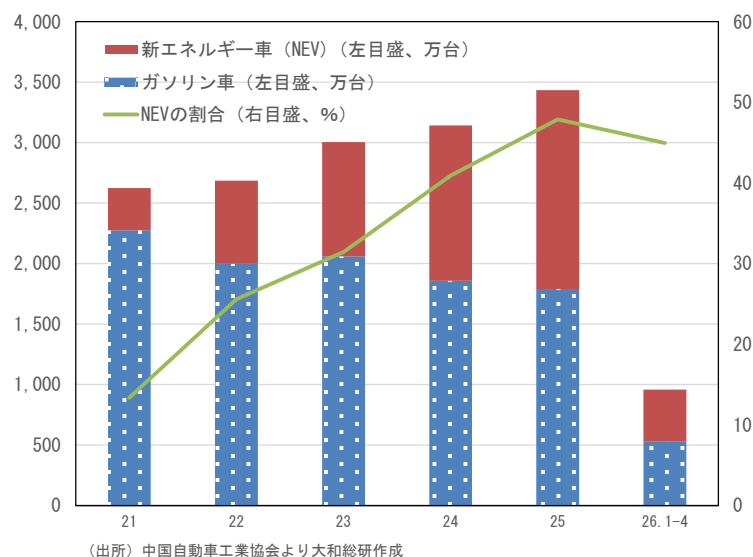
中国自動車工業協会によると、2026年1月～4月の自動車販売台数（国内販売と輸出の合計）は前年同期比4.8%減（以下、変化率は前年比、前年同期比、前年同月比）の957.4万台となり、2025年までの5年連続の増加から前年割れに転じた。不動産不況の長期化によるマイナスの資産効果などで消費が抑制される中、2024年秋口から発現した自動車購入に対する補助金政策の効果が一巡し、その反動減が生じている。

ただし、自動車販売台数を①電気自動車（EV）など新エネルギー車（NEV）とガソリン車、②国内販売と輸出に分けると、異なる様相が見えてくる（②は後述）。①について、2026年1月～4月のNEVの販売台数は0.1%増の430.4万台となり、2021年以降続いた大幅増加（2025年は28.2%増）から急減速したものの辛うじて増加を維持した。一方、ガソリン車の販売台数は8.5%減の527.0万台となり、2024年以降、前年割れが続いている（図表1）。

## NEV市場の急速な発展と深刻な「内巻」

NEV市場の急速な発展は、中国政府による産業政策の奏功によるところが大きい。例えば、2011年～2015年の第12次5カ年計画では、NEVは戦略的新興産業の重点7分野のひとつに指定され、官民挙げた発展が推進された。2012年6月発表の「省エネルギー・新エネルギー車発展計画（2012年～2020年）」は中国初のNEV発展計画であり、2014年7月の「新エネルギー車の普及加速に関する指導意見」では、車両購入税（通常は価格の10%）の免税や購入者への補助金支給などの政策が打ち出された。さらに、2015年5月の「中国製造2025」では、主要部品から完成車までのサプライチェーンの構築が推進された。

図表1 中国の自動車販売台数（ガソリン車・NEV）の推移（単位：万台、%）



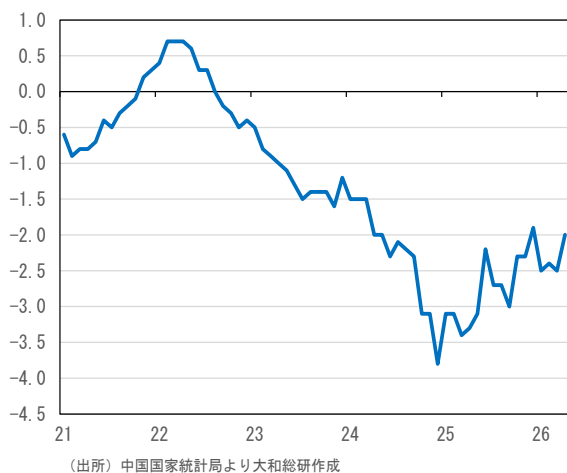
その後のNEVの産業政策の詳細は省くが、現在進行中なのが、2020年10月に発表された「新エネルギー車発展計画」（2021年～2035年）である。同計画では、2025年までにNEVの新車販売台数のシェアを20%に引き上げるとしていた。しかし、2021年以降の中国のNEV産業の発展は凄まじく、販売シェアは2022年に25.6%となり、計画を超過達成したばかりか、2025年には47.9%（2026年1月～4月は45.0%）までそのシェアを高めた（前掲図表1）。

しかし、現状では、中国の自動車産業はNEVを中心に「内巻」（英語のInvolutionの訳語）と呼ばれる破滅的な価格競争に巻き込まれている。自動車購入に対する補助金政策が奏功し、2025年の自動車販売台数は9.4%増となった一方で、自動車販売金額は0.5%減と不振であった。この差は熾烈な値下げ競争によるものである。

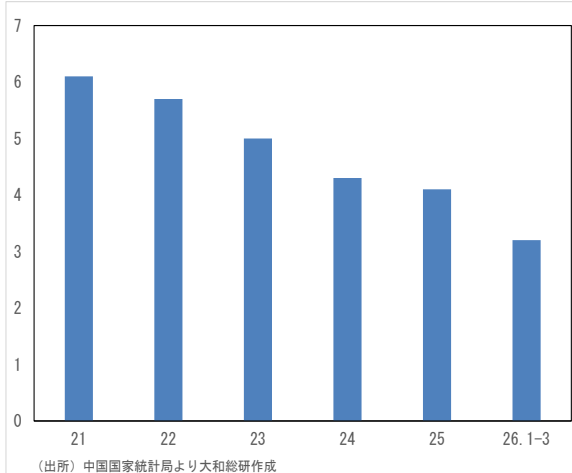
「内巻」の特徴は、(1) 投資過剰・供給過剰、(2) 製品・サービスの同質化、(3) 需要不足の中での熾烈な価格競争（図表2）、(4) 企業の利益率低下（図表3）、利益減少、赤字化、(5) 雇用・所得環境の悪化、(6) 銀行の（潜在的）不良債権の増加、などである。

特に、NEVのように国家重点産業の指定を受けた産業には、中央・地方政府がその発展のために様々なインセンティブを与え、政府あるいはその意を受けた企業（国有・民営を問わず）がこぞって投資を行い、過剰な生産体制が構築される。量産効果によって価格が下がり、やがて世界市場を席捲する勢いで当該産業が勃興していくのである。しかし、ことはそう単純ではない。企業が一斉に投資を行うため、製品の差別化は困難で、価格競争に頼らざるを得ない。しかも、優勝劣敗によって、企業や設備が淘汰されていけばよいが、「劣敗」は進み難い。地方政府あるいは地方銀行にとって、こうした企業や設備は保護すべき対象だからだ。各種税優遇、補助金や貸出のロールオーバーなどによって、「ゾンビ企業」が生き永らえ、潜在的な不良債権が増えていく構図である。「優勝」は起きてても「劣敗」が起きにくいことで、産業全体の効率性は低下していくことになる。

図表2 自動車製造業出荷価格の推移  
（前年同月比）（単位：％）



図表3 自動車産業の売上高利益率  
（単位：％）



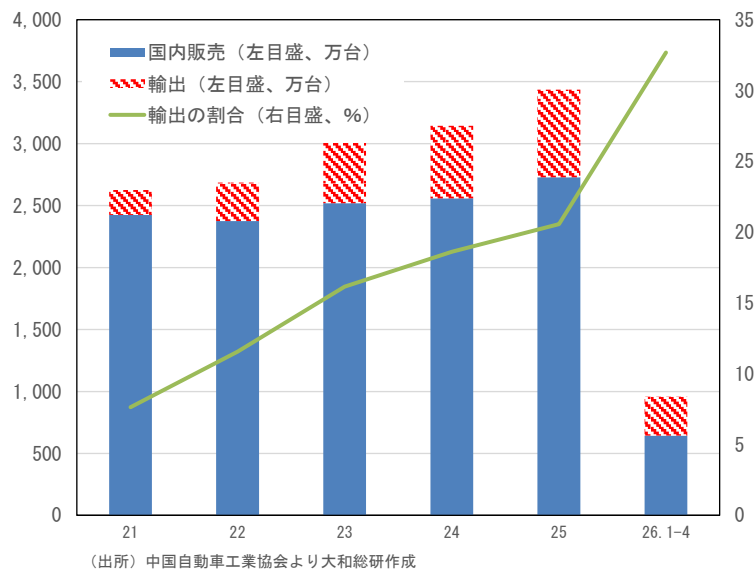
「内巻」の是正に必要なのは、供給過剰の是正であるが、打ち出された政策は「価格を下げてはならない」というものが中心であり、根本的な問題解決には程遠い状況だ。

## 自動車の輸出急増が国内販売低迷の一部を補う

中国の自動車販売のもうひとつの特徴が輸出急増である。自動車輸出台数は統計が遡及できる2022年以降、2桁増が続き、自動車販売台数に占める輸出台数の割合は、2021年の7.7%から2025年には20.6%に急拡大した。2026年1月～4月は32.7%に達している（図表4）。

この輸出急増が、国内販売の不振をかなりの程度補っている。2026年1月～4月の自動車販売台数は4.8%減の957.4万台となったが、うち国内販売は20.6%減の644.7万台、輸出は61.5%増の312.7万台であった（図表4）。自動車輸出台数急増の背景として、①中国の自動車は大量生産あるいは、官民挙げての技術開発の結果として価格競争力と技術競争力を兼ね備えていること、②国内の供給過剰（需要不足）を背景に、メーカーが輸出ドライブをかけていること、が挙げられよう。

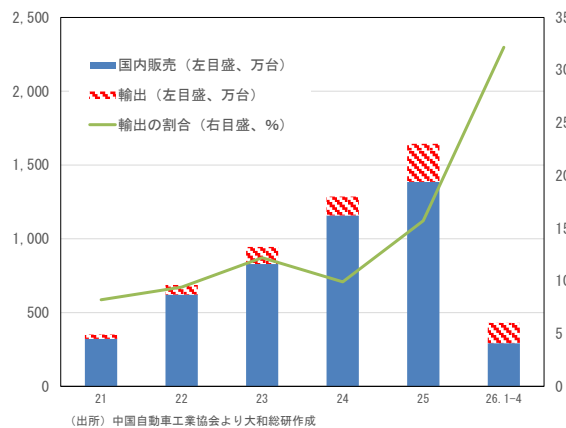
図表4 中国の自動車販売台数（国内販売・輸出）の推移（単位：万台、%）



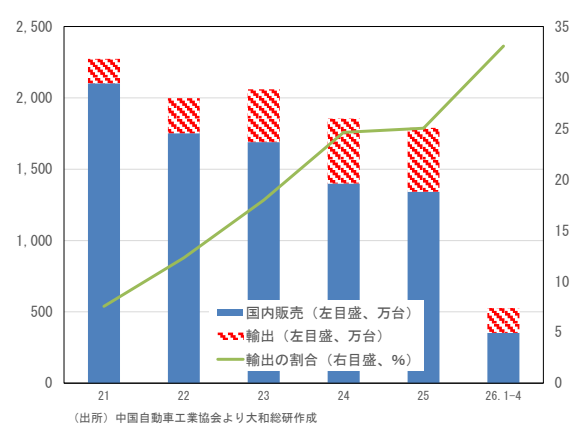
既述したように、2026年1月～4月のNEVの販売台数は0.1%増の430.4万台であった。うち国内販売は20.2%減の292.0万台、輸出は120.0%増の138.4万台である（後掲図表5）。大和総研は2026年のNEVの販売台数は大きく減少する可能性が高いとみていた。その理由は、これまで一貫して免税措置が取られていたNEVの車両購入税が、2026年は5%の税率で課税されるようになり、それを前にした駆け込み需要の反動減が懸念されたためである。2026年1月～4月は想定通りに国内販売は大幅減になったが、輸出の急増がそれを補ったのである。筆者はこれほどの輸出急増を想定できていなかった。

一方、2026年1月～4月のガソリン車の販売台数は8.5%減の527.0万台となり、2024年以降、前年割れが続いている。うち国内販売は21.0%減の352.7万台、輸出は34.6%増の174.3万台であった（図表6）。こちらは国内販売の低迷を輸出の急増が補い切れていない格好だ。

図表5 NEVの販売台数（国内販売・輸出）の推移（単位：万台、%）



図表6 ガソリン車の販売台数（国内販売・輸出）の推移（単位：万台、%）



## 中国の自動車の国外での強さの背景

中国の自動車産業におけるNEVの急発展と「内巻」の深刻化、そして輸出急増は、日本・日本企業にとって対岸の火事ではない。中国に進出した日本の自動車メーカーは従来得意としていたガソリン車の国内市場が縮小する中で、NEVでは中国勢の後塵を拝し、熾烈な価格競争に巻き込まれているところも少なくない。中国が国内の需要不足から輸出ドライブをかければ、あるいは中国企業が域外で現地生産を強化すれば、当該国・地域でも競争が激化することになる。

中国・中国企業にとって、「内巻」は国内では大きな問題だが、国外では強みとなる可能性がある点も特筆されるべきであろう。国外では「劣敗」の対象は中国企業ではなく、国外の企業になるからだ。そこに中国（地方）政府や銀行にとってのしがらみはない。自動車産業の集積がない国・地域では、安価で高品質な中国産の自動車を輸入すること、あるいは中国の自動車メーカーが進出し、現地生産を行うことをむしろ歓迎する向きがあろうが、自動車産業が集積している国・地域にとっては大きな問題となり得る。自国・地域の自動車産業のさらなる高度化に資する政策（場合によっては、合理的な産業保護政策）と、中国製品との差別化の重要性がいよいよ増すことになろう。