

一般調査報告書

中国の新エネルギー車（NEV）—— 国内市場の調整と「出海」の本格化

1 はじめに — 国内は減速、輸出は急伸

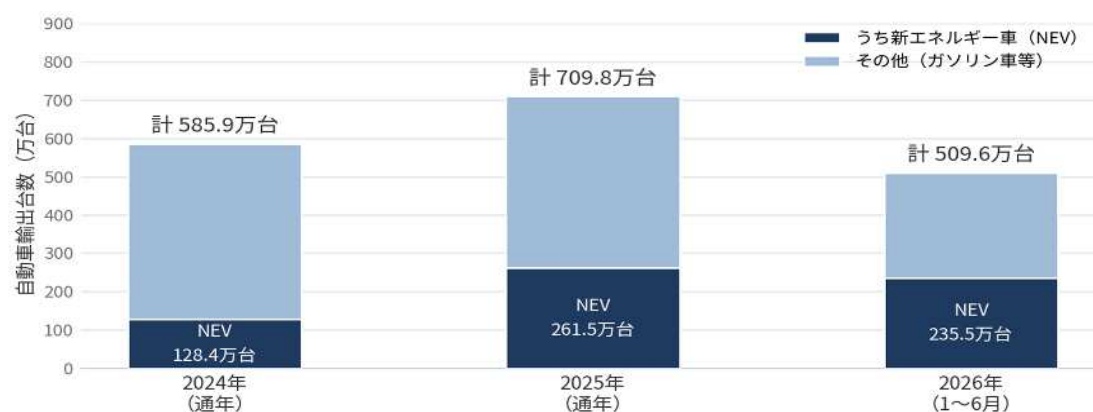
前号（8月号）では連載第3回としてAI（人工知能）を取り上げました。本号は第4回として、本県的主力産業である自動車産業と深く関わる新エネルギー車（NEV）を取り上げます。中国の政策上、NEVはBEV（バッテリー式電気自動車）、PHEV（プラグインハイブリッド車。レンジエクステンダー車を含む）、燃料電池車などを指します。

2026年9月1日、中国の商務部、工業情報化部、国家市場監督管理総局は、8月24日付の「自動車業界の国外競争行為およびコンプライアンス対応ガイドライン」を公表しました。中国企業が海外で事業を行う際の参照指針として、価格設定や現地法令の順守などの考え方を示したものです。自動車業界に特化して、海外での競争行為やコンプライアンスまで具体的に示したこと自体が、中国車の海外展開が政策課題として重みを増していることを象徴しています。本号では、国内市場の動きを数字で確認し、その背景にある制度変更、「出海（チューハイ）」と呼ばれる海外展開、充電網と電池という基盤を順に整理します。

2 数字で見る中国のNEV —— 「総販売は増加、国内向けは減少、輸出は急増」

中国汽车工业协会（CAAM）によると、2025年の中国の新車販売（輸出を含む）に占めるNEVの比率は47.9%に達しました。2026年に入ると、NEV販売全体は増加を保つ一方、国内向けと輸出の動きが大きく分かれます。1～6月のNEV販売は744.6万台（前年同期比7.3%増）で、うち総販売から輸出を差し引くと、国内向けは約509万台となり、前年同期比では約13%減となり、輸出が235.5万台（同約2.2倍）でした。自動車全体でも、上半期の輸出は509.6万台と同65.3%増に達し、6月単月では初めて月間100万台を超えました（図A）。この傾向は夏場も続いています。乗聯分会によると、8月の国内乗用車小売は前年同月比23.6%減、NEV乗用車小売も10.1%減でした。一方、NEVの小売浸透率は過去最高の65.2%に達し、乗用車輸出は77.8%増、うちNEV乗用車は154.7%増となりました。

図 A 中国の自動車輸出台数（2024・2025 年通年、2026 年は 1～6 月）



注：2026 年は 1～6 月の半年間の実績であり、通年の数値ではない。中古車は含まない。

出典：中国汽车工业协会（CAAM）発表をもとに筆者作成

中国自動車流通協会・乗用車市場情報聯席分会によると、上半期の国内乗用車小売は870.1万台で前年同期比20.2%減、うちNEV乗用車は470.4万台で14.0%減でした。両者から算出したNEV小売比率は約54.1%で、6月単月では62.8%に達しました。一方、CAAMの自動車販売全体ベースでは、NEV比率は上半期49.6%、6月58.5%です。両統計は対象範囲と集計段階が異なるため単純比較はできませんが、国内乗用車市場が縮小する中でも、販売に占めるNEVの比率は上昇しています（表1）。

表 1 中国の自動車・新エネルギー車に関する主要指標

分野	項目	規模（時点）	出典・留意点
販売	新車販売（輸出を含む）	3,440万台（2025年通年）	CAAM。前年比9.4%増、17年連続で世界最大
	うちNEV	1,649万台（2025年通年）	同28.2%増。新車販売に占める比率47.9%
	NEV販売（輸出を含む）	744.6万台（2026年1～6月）	CAAM。前年同期比7.3%増
	うち国内向け	509.0万台（同）	CAAM。前年同期比13.4%減
	うち輸出	235.5万台（同）	同 約2.2倍
	国内乗用車の小売販売	870.1万台（2026年1～6月）	CADA。前年同期比20.2%減。上記の卸売ベースとは統計が異なる
輸出	自動車輸出（全体）	509.6万台（2026年1～6月）	CAAM。前年同期比65.3%増。6月単月で初の100万台超
保有	NEV保有台数	4,897万台（2026年6月末）	公安部。自動車全体の13.19%
基盤	充電設備（充電ガン）	2,305.7万口（2026年6月末）	国家能源局。前年同期比43.2%増。うち公共は500.9万口
収益	自動車製造業の営業収入／利益総額	5兆1,893.2億元／1,953.5億元（2026年1～6月）	国家統計局等。営業収入は同1.8%増、利益総額は同19.5%減。両者の比は約3.8%で、製造業全体の営業収入利益率約4.9%を下回る

注：CAAM の自動車販売統計と、乗聯分会の国内乗用車小売統計では、対象車種や流通段階が異なるため単純比較はできない。

3 国内需要に影響した二つの制度変更

前提として、国内乗用車市場の縮小には従来型燃料車の落ち込みが大きく影響しています。乗聯分会によると、6月の従来型燃料乗用車の小売は前年同月比39%減となり、乗用車全体の減少分の約8割を占めました。高い燃料価格に加え、消費者の電動車へのシフトも背景にあると分析されています。そのうえで、NEVの国内需要をみるうえでは、次の二つの制度変更にも注意が必要です。

第一は、車両取得税（車輛购置税）のNEV向け優遇縮小です。2024～2025年は免税（NEV乗用車1台当たりの免税額は上限3万元）でしたが、2026～2027年は税額の半額を徴収し、NEV乗用車1台当たりの減税額は上限1.5万元となりました。減税対象車の技術要件も引き上げられています。長く続いた免税が半額徴収へ移ったことで、2026年のNEV需要の伸びを抑える方向に働く要因の一つと考えられます。

第二は、買い替え支援策「以旧換新」の運用変更です。2026年は、対象要件を満たす旧車を廃車してNEVを購入する場合に新車価格の12%・上限2万元、旧車を売却してNEVに買い替える場合に8%・上限1万5,000元という全国共通の基準が設定されました。商務部によると、上半期の自動車「以旧換新」は370.7万台に達し、6月には補助対象車に占めるNEVの割合が65.4%となりました。政策は需要の下支えとなる一方、前年までの需要前倒しの反動にも注意する必要があります。

図 B NEV 購入支援をめぐる主な制度変更



出典：財政部・税務総局・工業情報化部公告 2023 年第 10 号、同 2025 年第 24 号、国家発展改革委員会ほかの公表資料をもとに筆者作成

4 「出海」の本格化 —— 完成車輸出に加え、現地生産へ

国内市場の調整局面で、各社が成長機会を求めているのが海外市場です。図Aのとおり、中国の自動車輸出は2024年の585.9万台から2025年に709.8万台へ拡大し、2026年は上半期だけで509.6万台に達しました。NEVの輸出も2024年の128.4万台から2025年に261.5万台へ倍増し、2026年上半期はすでに235.5万台と、前年の通年実績に迫っています。

その内容も、完成車輸出に加えて、現地生産や販売網の構築へと広がりつつあります。商務部によると、中国車の輸出先は200を超える国・地域に広がり、中国企業は80を超える国・地域で自動車製造に投資しています。

冒頭のガイドラインは、この流れの中に位置づけられます。全4章20条からなり、海外で事業を行う中国の自動車企業に対する一般的な参照指針です。市場競争の面では、車両の仕様ごとに明確な価格体

系を設定し、頻繁・大幅な価格変動を避けること、国・地域間の価格差を現地の市場環境・税費・物流コストなどを踏まえて合理的に設定すること、現地の販売店・代理店の自主的な価格決定権を尊重することなどを示しています。コンプライアンス面では、生産現場の安全、品質管理、現地労働法令の順守、データの取扱い、知的財産、独占禁止法対応などが挙げられています。

背景には、急速な海外展開に伴うコンプライアンス上の課題があります。中国企業の進出が活発なタイでは、在タイ中国大使館が8月14日、タイで投資・事業活動を行う中国企業・中国国民に法令順守を呼びかけました。国内で「内巻（ネイジュエン）」と呼ばれる過度な価格競争をそのまま海外に持ち込めば、進出先での反発や法的リスクを招きかねません。今回のガイドラインを含む一連の動きからは、中国当局が国内の過当競争の海外波及や、海外事業におけるコンプライアンスを明示的な政策課題として扱っていることがうかがえます。

5 足元を支える基盤 —— 充電網と電池のこれから

国内需要が調整局面にある一方、インフラの整備は着実に進んでいます。国家能源局によると、2026年6月末時点の充電設備（充電ガン）は2,305.7万口で前年同期比43.2%増、内訳は公共用500.9万口、個人用1,804.8万口です。県級地域の充電設備カバー率も98.61%。ただし、上半期の純増分の約90.2%を個人用が占め、公共用の新設は前年同期比43.5%減と鈍化しており、今後は設置量の拡大だけでなく、公共設備の利用効率や配置の最適化も重要な論点となります。

もう一つの論点が、車載電池の「大量退役」です。公安部によると、6月末時点のNEV保有台数は4,897万台と自動車全体の13.19%を占めています。工業情報化部は、中国がまもなく動力電池の大規模な退役段階に入るとしています。中国自動車戦略・政策研究センターは、退役する動力電池を2026年に約43GWh、2030年に約171GWhと見込んでいます。

これを受けて制度も転換しました。2026年4月1日施行の「新エネルギー車用使用済み動力電池の回収・総合利用管理暫定弁法」は、「総合利用」を解体・破碎・選別・製錬などによる資源化利用と定義しました。さらに、工業情報化部は同年7月30日、「梯次利用」に関する従来の規範条項や企業公告管理を廃止しました。使用済み電池を加工して別の電池製品として利用すること自体が一律に禁止されたわけではありませんが、製品は用途分野の品質基準に適合する必要があるとあり、電動自転車など禁止された用途への転用は認められません。新制度は全国の動力電池トレーサビリティ情報プラットフォームと「デジタル身分証」制度を位置づけています。全国プラットフォームは2026年3月31日に始動しており、工業情報化部は第15次五カ年計画期間中に『デジタル身分証』管理制度を実施する方針です。なお、全固体電池の量産計画は企業により異なり、現時点で業界共通の本格量産時期を一つの年に定めるのは時期尚早です。

6 着実な発展に向けた論点

急速な変化の一方で、いくつかの論点もあります。第一に、収益性です。国家統計局によると、2026年1～6月の自動車製造業は営業収入が5兆1,893.2億元と前年同期比1.8%増だった一方、利益総額は1,953.5億元で同19.5%減でした。利益総額を営業収入で割った比率は約3.8%で、同期の製造業全体の営業収入利益率約4.9%を下回ります。2026年上半年は増収減益となり、収益性の低下が鮮明になっています。

第二に、通商環境です。中国車の海外展開をめぐる規制はすでに具体化しています。米国では中国製EVに対するSection 301関税率が100%に引き上げられているほか、2027年モデルからは中国との一定の

関係を有するコネクテッド車や関連ソフトを対象とする規制が段階的に適用されます。EUでも中国産 BEVに相殺関税が適用されています。こうした中、8月のガイドラインは、中国企業の海外での競争行為やコンプライアンスを整える動きの一つと位置づけられます。

7 本県・日系企業への示唆

中国のNEVをめぐる状況は、この1年で国内市場に加えて海外市場の重要性が急速に高まっています。本県企業にとって重要なのは、その競争の舞台がASEANや欧州、中南米など、日系企業がすでに事業を展開する市場へ広がっている点です。

「供給する側」としては、モーターや減速機、パワー半導体、電池材料・部材、熱マネジメント部品、検査装置、充電器、電池リサイクル関連など、本県企業が取引や連携の機会を検討し得る領域が、中国のNEV投資と幅広く関わっています。「使う側」としては、中国に拠点を持つ本県企業にとって、現地の部品調達網や電池・充電関連サービスの活用は、コストや開発リードタイムを考えるうえで重要な要素となります。

同時に、車両取得税や技術要件、電池回収制度のように、制度がそのまま製品仕様や事業の前提に直結する分野が広がっています。前号の運転支援の強制国家標準（GB 47955-2026）と同様、ルールの動向を早い段階でつかんでおくことが、これまで以上に大切です。

8 終わりに —— 連載を振り返って

本連載は、国家戦略の全体像（第1回）から、電力・通信・算力という土台（第2回）、その上で広がるAI（第3回）、そして本県の主力産業と関わるNEV（第4回）へと、下から順に積み上げてきました。本号をもって連載を終えるにあたり、四回を通じて見えてきたことを三点、整理します。

第一に、四回を通じて、制度整備と実装を並行して進める動きが各分野で見られました。普及や実装が急速に進む一方で、品質・安全や収益性、競争秩序が新たな課題となり、政府が標準や制度の整備を強化する場面もみられました。

第二に、制度や標準が、そのまま製品仕様や事業の前提を左右する場面が増えています。運転支援の強制国家標準、車両取得税の優遇縮小、電池の回収制度、海外での競争行為に関するガイドラインなど、制度ごとに適用までの期間は異なりますが、技術要件や事業上のルールを早い段階で把握しておく重要性は一段と高まっています。

第三に、競争の舞台が中国国内だけでなく、世界へ大きく広がりました。本県企業がこれまで事業を展開してきた市場で中国企業と向き合う機会が増える一方、モーターや電池材料、検査装置、リサイクル関連など、本県企業が取引や連携の機会を検討し得る分野も広がっています。機会と留意点の両方を見ておく必要があります。

愛知県上海産業情報センターでは、こうした中国現地の最新動向について、今後も継続的な情報発信に努めてまいります。

【出典・参考文献】

1. 中国汽車工業協会（CAAM）発表（2026年7月9日、8月12日）／人民網日本語版「2026年上半期、中国新エネ車の生産・販売ともに700万台突破」（2026年7月10日）／科学技術振興機構（JST）Science Portal China「中国の新エネ車販売、上半期744万台 6月の新車比率58.5%」（2026年7月）
2. ジェトロ「2025年の中国自動車生産・販売動向」地域・分析レポート（2026年6月26日）……2025年通年の新車販売3,440万台、自動車輸出709.8万台、NEV輸出261.5万台、自動車製造業の利益率

3. 財政部・税務総局・工業情報化部「新エネルギー車の車両取得税減免政策の継続・最適化に関する公告」（2023年第10号、2023年6月21日）／工業情報化部・財政部・税務総局「2026～2027年に車両取得税を減免する新エネルギー車の製品技術要件に関する公告」（2025年第24号）
4. ジェトロ・ビジネス短信「中国、2026年の自動車・家電などの買い替え補助金政策を発表」（2026年1月）／36Kr Japan「補助金では救えない 中国自動車業界、利益なき競争続く」（2026年8月18日：商務部・国家統計局・中国自動車流通協会（CADA）のデータを引用）
5. 商務部・工業情報化部・国家市場監督管理総局「汽车行业境外競争行為与合规建設指引」（2026年8月24日付、9月1日公表）／ジェトロ・ビジネス短信「中国、自動車業界の国外競争行為とコンプライアンス対応に関するガイドラインを発表」（2026年9月7日、北京発）／國務院「対外投資に関する國務院規定」（2026年7月1日施行）／在タイ中国大使館「中国企业・国民のタイにおける投資・事業活動に関する注意喚起」（2026年8月14日）
6. 国家能源局「2026年上半期の全国電気自動車充電施設に関するデータ」（2026年7月28日公表、7月30日記者会見）／36Kr Japan「中国EV充電設備2300万基突破 新設の9割は個人向け、公共は減速」（2026年8月）
7. 中国公安部発表（2026年7月、6月末時点のNEV保有台数4,897万台）／中国自動車技術研究センター・中国自動車戦略・政策研究センター「多方協作推动动力电池回收利用高质量发展」（2025年）
8. 工業情報化部等「新能源汽车废旧动力电池回收和综合利用管理暂行办法」（2026年4月1日施行）／工業情報化部「关于废止和修订新能源汽车废旧动力电池“梯次利用”相关政策标准以及规范有关行业活动的公告」（2026年第20号、2026年7月30日）／工業情報化部「全国新能源汽车动力电池溯源信息平台启动会在天津召开」（2026年3月31日）
9. 国家統計局「2026年1—6月份全国规模以上工业企业利润增长18.7%」（2026年7月27日）
10. 米国通商代表部（USTR）Section 301 関税関連資料／米国商務省産業安全保障局（BIS）Connected Vehicles Final Rule／欧州委員会、中国産BEVに対する相殺関税関連資料

本資料は、上海産業情報センターが、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

上海産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力していますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。