



三菱自だけでは終わらない！日本車「中国から総撤退」の現実味



三菱自動車<7211>が中国から生産撤退をするとの報道が、国産車業界に衝撃を与えていた。それというのも撤退の理由が電気自動車（EV）との競争に破れたからだ。軽規格とはいえ世界初の量産EVを市場投入した三菱自がEVシフトへの乗り遅れで撤退するのは皮肉な話だが、他の日本車メーカーにとっても「対岸の火事」ではない。

EVシフトで8月の日本車中国販売は17%近く減少

中国自動車市場での日本車メーカーのシェアが激減している。自動車市場調査会社のマークライズによれば、中国乗用車新車販売における2023年8月の日本車メーカーのシェアは、前年同月比3.9ポイント減の13.9%に縮小した。日本車の販売台数が同16.9%減の31万4800台だった上に、中国市場での総販売台数が同6.9%増の227万3000台とふくらんだため、大きくシェアを落とした格好だ。

国籍2023年8月2022年8月増減率

中国車メーカー
1,298,800
1,047,900
‐23.9%

日本車メーカー
314,800
378,600
‐16.9%

ドイツ車メーカー
400,700
408,000
‐1.8%

米国車メーカー
205,700
229,800
‐10.5%

韓国車メーカー
36,600
37,300
‐1.9%

フランス車メーカー
11,400
18,800
-39.4%

総乗用車販売台数
2,273,000
2,125,000
-6.9%

中国自動車市場は拡大しているのに、日本車は足踏み

これは8月だけの現象ではない。2023年1~8月累計でも日本車メーカーのシェアは17.8%から13.9%に3.9ポイントも落としている。こちらでも日本車の累計販売台数が232万700台と前年同期比で21.2%も減少した一方、総販売台数が1564万3000台と前年同期比で6.7%上回ったことによる。

国籍2023年1~8月2022年1~8月増減率

中国車メーカー
8,572,100
7,109,100
-20.6%

日本車メーカー
2,320,700
2,941,200
-21.1%

ドイツ車メーカー
2,884,000
2,865,700
-0.6%

米国車メーカー
1,478,400
1,349,000
-9.6%

韓国車メーカー
246,600
232,600
-6.0%

フランス車メーカー
104,200
116,600
-10.6%

総乗用車販売台数
15,643,000
14,655,000
 6.7%

反対に大きく販売台数を伸ばしているのは地元・中国車メーカーだ。8月には前年同月比で23.9%増の129万8800台になり、シェアは同7.8ポイント増の57.1%と過半数を超えた。1~8月の累計でも前年同期比20.6%増の857万2100台になり、シェアも同6.3ポイント増の54.8%と過半数を超えている。

新車の4分の1はEVの中国市場、ついていけない日本勢

中国車メーカーの好調を支えているのがEVだ。中国自動車市場でのEV販売台数は8月に前年同月比14.4%増の59万7000台、1~8月累計では前年同期比26.4%増の384万2000台と大きく伸びている。乗用車に占める割合は8月単月で26.3%、同累計で24.8%と新車販売の4分の1を占めた。中国では4台に1台の割合でEVが売れている。

この多くが中国メーカーによるもの。特にBYDが強い。同社に対抗できているのは米テスラと独フォルクスワーゲン(VW)ぐらいだ。三菱自や、「リーフ」を発売した日産自動車<7201>など、世界に先駆けてEVを量産化した日本車メーカーだったが、後が続かなかった。

環境車ではハイブリッド車で大成功を収めたために、日本車メーカーの間に「まだまだEVの時代は来ない」との認識が広がる。その結果、EVシフトに乗り遅れた。世界最大手であるトヨタ自動車<7203>ですら、EVシフトに伴う販売不振から7月に中国事業で1000人の人員削減を余儀なくされている。

中国政府は2023年6月に、EVなど新エネルギー車向けの優遇税制策を2027年まで継続すると発表した。世界最大の自動車市場である中国で、今後ますますEVシフトが進むのは確実な情勢だ。すでに中国車メーカー・テスラ、VWはEV増産にアクセルを踏み込んでいる。エンジン車並みの量産はこれからの日本車メーカーが追いつくのは至難の技だろう。日本車メーカーから第二、第三の中国撤退企業が出てくることも覚悟しておかねばならない。

文：M&A Online

関連記事はこちら・「電力不足だからこそ、電気自動車を普及させるべき」理由とは・トヨタ「EVに本気出す」発表会で気になった三つの疑問