

中東地域における中国 EV の進出加速

みずほ銀行ビジネスソリューション部

上席主任研究員 湯進

部長代理 早野真仁

はじめに

日産自動車が出資する中国の自動運転技術スタートアップ、文遠知行（ウィーライド）は 25 年 6 月、米配車大手ウーバー・テクノロジーズと協力し、アラブ首長国連邦（UAE）のドバイで完全無人の自動運転タクシー（ロボタクシー）の商業運行を 26 年から開始すると発表した。また、25 年 7 月にはサウジアラビアで同国初となる自動運転のライセンスを取得した。ロボタクシー最大手の百度（バイドゥ）は今年 3 月にドバイ道路交通局（RTA）と戦略提携を結び、26 年から自社の自動運転システム「アポロ」を搭載した第 6 世代無人車「Apollo RT6」を投入する。また、トヨタ自動車が出資する小馬智行（ポニー・AI）もドバイやカタールで 25 年にロボタクシーの試験運行を始め、26 年には完全無人運転での商業運行を開始する計画だ。中東諸国が中国のロボタクシー業界をリードする 3 社に引きつけられたのは、同地域における配車サービスの需要の高まりが背景にある。

交通渋滞の悪化、タクシー・配車サービスの不足が懸念されるなか、30 年までにドバイとサウジアラビアがそれぞれ交通手段の 25%、15%を自動運転とする目標を掲げており、UAE の首都であるアブダビでは 40 年までに 25%を目指す。こうした商用車の電動化に伴う充電設備の整備や消費者の嗜好の変化が自家用車に波及することが予測される。品質、サプライチェーン、サービス面などに課題はあるものの、環境整備が進む中東地域において、中国企業勢はロボタクシーだけではなく、電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド車（PHV）など新エネルギー車（NEV）への進出も加速している。

1. 中国車の主要輸出先としての中東

中国の自動車輸出台数は、24 年に 586 万台となり、2 年連続で世界首位になった。ロシア、メキシコ、UAE、ベルギー、サウジアラビア向けが全体の約 4 割を占める。この上位 5 カ国はいずれも国内に有力な地場自動車メーカーが存在しないため、中国勢にとって、自動車輸出の重点地域となっている。（図表 1）

図表 1 中東主要国の比較（24年）と中国車の進出

国・地域名	アラブ首長国連邦	サウジアラビア	クウェート	オマーン
人口(百万人)	11	35.3	5	5.3
名目GDP(億米ドル)	5,370	10,853	1,586	1,069
一人あたり名目GDP(米ドル)	48,830	30,746	31,640	29,059
新車販売(万台)	31.9	82.8	13.3	6.6
中国車進出	上海汽車、JAC、奇瑞、長安、吉利、長城	上海汽車、奇瑞、長安、吉利、長城	奇瑞	上海汽車、奇瑞、長安、吉利、長城

国・地域名	バーレーン	トルコ	イスラエル	カタール
人口(百万人)	1.6	85.52	9.9	3.1
名目GDP(億米ドル)	469	13,224	5,403	2,215
一人あたり名目GDP(米ドル)	29,035	15,463	51,191	71,583
新車販売(万台)	3.5	123.9	27.2	7.2
中国車の進出	長安、奇瑞、吉利	奇瑞、BYD、上海汽車	BYD、奇瑞	吉利

(出所) 外務省ホームページ、OPEC、IMF、各政府中央統計局よりみずほ銀行ビジネスソリューション部作成

中国車の輸出全体の伸び率は22年に57.8%増、24年に19.3%増だったが、25年1～8月には13.7%増にとどまった。このうちNEVの輸出が87.3%増だったのに対し、ガソリン車は6.6%減だった。輸出先の2割弱を占めていたロシアが24年10月に輸入車のリサイクル料金を引き上げたため、同国向けの輸出が急減したことが背景にある。

欧米諸国が中国車への警戒感を強め、ロシアでの販売も振るわないなか、中国メーカーはアセアン（東南アジア諸国連合）や中南米での販売を引き続き強化しつつも、経済摩擦が生じにくい中東やアフリカでの成長に活路を見いだしている。

中東諸国では脱石油を掲げ再生可能エネルギーへの移行を進める一方、富裕層が多く、消費市場としての位置付けも上昇している。中国が国家戦略として中東地域での影響力を高めており、政府レベルでの関係強化も中国企業の展開を後押ししている。さらに、中東がアジア、欧州、アフリカの3大陸の交差点に位置する地理的利点を生かし、中国企業は北アフリカ地域への進出も視野にいれている。実際、中国自動車の輸出台数全体に占める中東とアフリカのシェアは23年の17%から25年1～6月の26%へと上昇した(図表2)。

図表 2 中国自動車の地域別の輸出台数割合

地域	2023	2024	2025.1-8
中南米	17%	18%	20%
中東	13%	15%	18%
EU	18%	15%	18%
旧ソ連諸国	25%	25%	13%
ASEAN	10%	10%	13%
アフリカ	4%	6%	8%
他アジア	5%	3%	4%
豪州	5%	3%	4%
日本・韓国	1%	2%	1%
北米(米加)	2%	3%	1%

(出所) 中国海関統計よりみずほ銀行ビジネスソリューション部作成

2. 中東諸国の電動化シフト

中東諸国では、石油産業で得た収益を国民へさまざまな形で還元するレンテニア体質が存在するため、国民の消費意欲も高い。また、原油輸出に依存せず、経済の多角化を図ることが重要な国家のミッションであり、各国はさらなる投資の誘致や、魅力的な街づくり、規制緩和などを積極的に推進している。イスラム国家であっても、酒や豚が手に入る国もあり、外国人労働者向けビザ発行も弾力的に対応している国も存在する。特定エリアでは電動キックボードで移動ができ、ゴミ焼却やソーラーによる発電にも取り組んでおり、エコシステムが国家計画の柱になりつつある。こうした変化はEVとの親和性が高く、中国企業にとっての追い風となる(図表3)。

図表3 中東向けの中国自動車メーカーの輸出台数 (25年1-7月)

企業名	台数 (単位:台)	伸び率
奇瑞汽車	76,429	-8%
BYD	61,330	164%
吉利汽車	56,073	0%
上汽乗用車	53,297	-8%
悦達起亜	50,001	34%
一汽トヨタ	47,141	165%
長城汽車	28,704	108%
東南汽車	28,549	399%
北京現代	28,130	120%
長安汽車	19,236	-9%

(出所) 中国乗用車情報联席会発表より筆者作成
※黄色は外資合弁企業

現在、中東地域では UAE、サウジアラビア、イスラエルが中国EVの主な受け皿である。UAEでは、23年に改定したエネルギー戦略で電動化普及の目標を定め、海外企業と協力してEVの輸出ハブを目指している。温室効果ガス排出量のネットゼロ実現の期限となる50年までに、全走行車の半分以上をEVにすることを目指している。また、ドバイのRTAがグリーン輸送戦略を打ち出し、30年までに国内でEVを4万台走行させる目標を掲げている。インフラ整備も進めており、駐車場の5%以上は低炭素車専用として指定する。サウジアラビアは60年にネットゼロを目指している。SASO(標準組織)は道路規制の整備を進めており、サウジの公共投資基金(PIF)は、メーカーのEV生産を支援している。

イスラエルは30年からガソリン車とディーゼル車の輸入を完全に禁止し、自動車輸入をEVまたは天然ガス車に限定する計画を進めている。また、24年には新車購入時の物品購入税率83%に対し、EVには35%の優遇税率を適用した。イスラエルには自動車工場がないため、輸入車を中心とする新車市場だ。こうしたグリーン政策や市場の特徴にEVの増加を見据え、BYD、奇瑞汽車など中国の8ブランドが進出し、24年には新車市場全体で23%、EV市場で68%のシェアを占めた。なかでもBYDは「ATTO3」など6車種を展開しており、24年の販売台数は計1.7万台と中国勢では最多であった。イスラエルは国土面積が小さく、充電設備が整備しやすいため、今後、中国製EVが一気に浸透する可能性がある。

ここ数年で、RTAの積極的な推進により、ドバイの街中を走るタクシーは中国EVが増加している。ホテルやショッピングモールには充電スタンドが設営されており、1回の充電で500km程度の走行が可能であるという。営業の途中でガソリンスタンドに行く必要

がなく、乗客の取りこぼしも発生しにくい。現地の EV タクシー運転手は「アプリで充電スタンドの位置と利用状況の確認が簡単に調べられるため、不自由さは全く感じない(写真1)。EV の体験を好んで搭乗する乗客も増えている」と話す。

一方、中東地域では広大な土地があり、充電網の整備は急ぐ必要がある。UAE では、充電ステーションの数が現在 350 カ所まで増え、ドバイ電力水道局 (DEWA) は 25 年末までにさらに 1,000 以上の充電ポイントの設置を計画している。サウジアラビアは、25 年末までに充電ステーションを 5 万台以上設置することを目指す。

写真1 スマホアプリで見られるドバイの充電スタンドマップ



3. 中国 EV の現地進出

中東は気候条件が厳しく、EV でのドライブには不安もある。現在でこそ、きらびやかなイメージがある中東諸国であるが、元々、砂漠地帯であったエリアの気温は非常に高く、夏場は 50 度を超えることもある。砂も多く舞い、外に自動車を駐車すれば、瞬く間に車体に砂が付着する。沿岸部では湿度も高く、EV のみならず機械全般に向いている気候とは言い難い。さらに、いまだに開発されていない砂漠や山間部も多く存在し、都市部以外の充電インフラが整備されなければ、長距離移動時の EV 利用には危険が伴う。

一方、個人所得への所得税がない UAE は、世界の富裕層の移住先として人気があり、特にロシア・ウクライナ戦争をきっかけに、ロシア人富裕層の移住が増加している。中東へ移住する富裕層の中には、自動車を購入する事は、単に移動手段の確保のみならず、富の象徴としての側面も有する。また高級車を保有すると同時に、複数台の自動車を保有する場合、そのうち 1 台に今、中国ブランドの EV が選ばれている。ヴィンテージカーや四駆ともまた違うジャンルの車であり、外観も人気の一助となっている。

国籍や所得などでバラつきがあるため、消費市場もターゲティングは容易ではない。しかしながら、筆者が実際に週末、中国車ディーラーのショールームへ足を運んでみると、店舗は実に年齢・国籍など多種多様な来店客であふれていた(写真 2.3)。

店舗スタッフに話を聞くと、現地のアラブ人から移住者まで顧客層は幅広く、子供が中国 EV を気に入り、親が買いに来るケースもあるという。内外装共にデザイン性が評価されている点に加え、実際に EV に試乗すると、走行中の稼働音は静かで揺れも少ない。

一方で、加速力には力強さもあり、性能面でも何ら懸念は見受けられない。カーナビは音声操作も可能であり、手で入力する煩雑さもない。

「土地柄からか、内燃機関車が好まれるエリアであったが、ハイブリッド車もラインアップに加わり、EVでも全く問題ないことを理解してもらえる

写真2 ドバイの吉利汽車販売店内



筆者撮影

写真3 ドバイのBYD販売店内



筆者撮影

ようになってきている」と店舗スタッフが語った。「中東でも中国車は5年間走れるのか」と尋ねると、「8年間の製品保証を付けているので、問題になるとは思っていない」と、その回答は自身に満ちあふれている。

長年にわたり石油やガスと深く結びついてきた地域において、カーボンニュートラルの潮流をうけ、中東の消費者はEVだけではなく、特にアーリーアダプター（初期採用者）層が高度な自動運転技術を搭載するスマートカーにも関心を持っている。こうしたなか、BYD、吉利汽車、奇瑞汽車、上海蔚来汽車（NIO）、小鹏汽車など中国勢が現地に進出しており、今後、中東地域のゲームチェンジを見据えて、淡々とEV販売施策を継続している。

EV最大手のBYDはUAEのディーラーであるAL-Futtaimと提携し、23年に「ATTO3」をUAE市場に投入し始めた。24年にはドバイに旗艦店を開業し、EVのセダンやPHVのSUV（スポーツタイプ多目的車）など5車種を追加し、UAE市場のさらなる開拓を目指している。さらに、25年にUAEで小型・中型トラックや路線バスなど計4モデルを投入し、商用車市場にも進出した。

UAE政府系ファンドから出資を受けたNIOは24年にCYVNホールディングスと合弁会社を設立し、UAEで納車を開始することを皮切りに、中東と北アフリカ市場に進出する。電池大手のCATLは25年1月に、アブダビのエネルギー会社であるマスダールに蓄電池を供給すると発表し、再生可能エネルギーを24時間供給するUAEの大規模プロジェクト「RTC」に取り組む。

中国政府と良好な関係があり、企業進出もしやすくなるため、中国の自動車関連企業は、中東特有の環境に対応しながら市場開拓を加速している。この地域への船出は中国勢の世界進出を後押しする中国政府の思惑とも合致する。中東諸国の市場規模は決して大きいとはいえないものの、中国勢にとっては輸出先としてだけではなく、今後は欧州やアフリカ市場向けの生産拠点としても重要な役割がある。充電インフラの課題が存在するなか、タクシー需要だけではなく、EVの個人需要が広がるかどうか注目ポイントであり、中東市場の変化が北アフリカや南アジアにも波及していくと予測される。

以上

Writer's Profile



みずほ銀行 ビジネスソリューション部
上席主任研究員 湯 進

中国産業経済についての調査業務を経て自動車業界の知見を活用した日系企業の中国戦略を支援。中央大学兼任教員、上海工程技術大学客員教授、日本経済新聞「Think!」エキスパートを歴任。近刊『2040 中国自動車の世界を席巻する日』など多数。



みずほ銀行 ビジネスソリューション部
部長代理 早野 真仁

2020年より中東アフリカ域の地場銀行・Mashreq Bankに勤務し、日系営業推進に従事。現在、取引先の海外進出サポートを継続する傍ら、中東に関するセミナーや現地企業との商談会を設営などへも取り組む。