

中国の新エネルギー車保険の現状

中国では、新エネルギー車の急速な普及に伴い、保険料の高騰や契約更新の拒否などの課題が浮上している。中国当局は損害保険会社への指導や価格自主決定係数の範囲の拡大により問題の改善に取り組んでいる。一方、新エネルギー車メーカーによる保険市場の進出が増えている。

中国の新エネルギー車市場の現状

中国の新エネルギー車（NEV）¹⁾産業が急速に発展している。2024年8月の新エネルギー車の販売台数は102.7万台と前年同月比43.2%増で、浸透率²⁾は53.7%と2か月連続でガソリン車を上回った（図表）。30年には浸透率は70%を超えると予想されている。中国の自動車産業は電動化時代に突入したといえよう。

新エネルギー車の急速な普及の背景には、自動車メーカーによる値下げ、自動車下取り政策の実施、技術競争力の向上がある。

中国では、22年9月のテスラの値下げがきっかけとなり、EV大手の比亞迪（BYD）が24年2月に一部の車種の価格を2万元、約20%引き下げたことで、価格競争が激化した。24年は、市場占有率の向上を図った自動車メーカー40数社が、一部の車種の価格を5%～50%引き下げた。

また、政府はグリーン化や耐久消費財の消費拡大を促進するために購入者に対して優遇措置を講じている³⁾。ガソリン車から新エネルギー車への買い替えに対する補

助金の支給や自動車取得税の減免が主な措置である。さらに、車載電池技術の更新や産業の発達が新エネルギー車の性能と信頼性の向上につながっている。

新エネルギー車保険の課題

新エネルギー車の普及に伴い、自動車保険料が高騰し、また、保険契約の更新を拒否されるというケースも多く、保有者から悲鳴が上がっている。

新エネルギー車国家監視管理プラットフォームによると、23年に新エネルギー車の平均保険料は4003元と、ガソリン車の1.8倍にもなる。1年間、無事故であっても、翌年の保険料が高くなったケースも少なくない。原因は3つあると思われる。

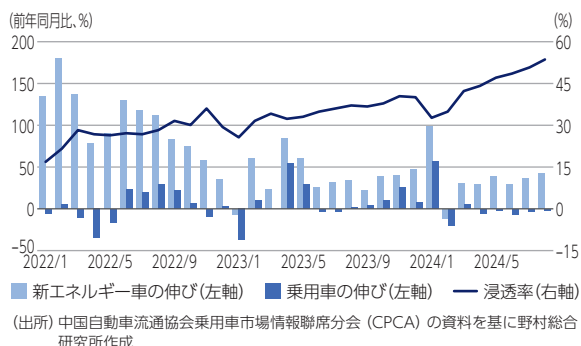
第一に、政府は新エネルギー車の購入に対して補助金を支給しているが、保険会社は補助金が計上される前の本体価格に対して保険料を徴収する。このため、同クラスのガソリン車より、新エネルギー車の保険料がより高くなる傾向がある。

第二に、新エネルギー車の「事故対応率」⁴⁾がガソリン車より高い⁵⁾ほか、修理時間やパーツ交換等のコストも高いということも保険料の高騰に拍車をかけている。

第三に、そもそも新エネルギー車の事故ケースや保険金支払いに関連するデータの蓄積が不十分であるため、リスクに応じて保険料を算定することが難しいという事情もあるようだ。

また、保険契約者の情報が取りにくいことから保険会社が保険契約の更新を拒否するケースもある。たとえばガソリン車に比べ安価に充電できる⁶⁾新エネルギー車はライドシェア業者に活用されているが、保険会社は保険

図表1 乗用車（内訳別）販売の伸び率と新エネルギー車の浸透率



NOTE

- 1) 非従来型の自動車用燃料を動力源とする自動車の総称。ハイブリッド自動車 (HEV)、電池式電気自動車 (BEV)、燃料電池自動車 (FCEV) を含む。
- 2) 乗用車全体の販売台数に占める新エネルギー車の割合。
- 3) 新エネルギー車の買い替えをする個人に対して2万円の補助金を支給。
- 4) 保険契約件数に対する事故対応件数の割合。
- 5) 2023年上半年、新エネルギー車の事故対応率は30%と、ガソリン車の19%を上回る。
- 6) 走行距離1万kmで比較すると、EVの電気代およそ2000円に対して、ガソリン車のガソリン代はおおよそ5000円である。
- 7) 米国のConsumer Reportsによると、電気自動車の故障率は従来型燃料車より79%高い。
- 8) 収入保険料に対する支払保険金の割合。
- 9) Shenwan Hongyuan Group Co.,Ltd., 中国の大手証券会社。
- 10) 価格自主決定係数は保険会社が一定の範囲内で自主的に設定する保険割引係数であり、係数が高いほど保険料が高くなる。自動車保険料＝純保険料×無事故割引係数 (NCD, No Claim Discount) ×価格自主決定係数。
- 11) 損害保険会社によると、保険会社は新エネルギー車の保険料を23%引き下げたり、11%引き上げたりすることができる。
- 12) 保険ライセンスを取得した会社は、保険商品の設計・販売に直接携わることができる。一方、保険ブローカーライセンスを取得した会社は、顧客に代わって保険会社と取引し、顧客が最適な保険プランを選択できるよう、様々な保険会社の商品を分析・評価するサービスを提供する。

の対象が事業用自動車なのか自家用自動車なのかを識別することができない。実際には年間走行距離などを参考に更新可否を判断しているようだ。

一方、保険料の値上げにもかかわらず、保険会社にとってまだ十分とはいえない状況にある。新エネルギー車の高い故障率⁷⁾やメンテナンスネットワークの不備などが、損害率⁸⁾の悪化につながり、収益を圧迫している。申万宏源⁹⁾の調査によると、23年に新エネルギー車保険の損害率は平均およそ85%に達し、ガソリン車の75%を大きく上回る。24年はさらに87%にのぼる見込みである。

自動車メーカーの保険業への進出

こうした問題に対し、金融監督管理総局は24年1月に、損害保険会社に通知を出し、自動車交通事故責任強

制保険への加入の拒否を禁止したほか、新エネルギー車の任意保険を積極的に引き受けるよう要請した。また、4月に、新エネルギー車保険の価格自主決定係数¹⁰⁾を「0.65～1.35」から「0.5～1.5」に拡大した。これにより保険会社は、新エネルギー車のリスクや加入者の特性に応じて保険料を柔軟に設定できるようになる¹¹⁾。

自動車メーカーは、潜在的なニーズの大きい新エネルギー車保険市場に相次いで進出している (図表2)。保険会社と比べ、自動車メーカーは新エネルギー車の技術や修理コストに詳しく、また、膨大な車両・運転状況のデータを持っていることから、保険対象のリスク評価と保険料率の算定において優位にある。自動車の販売から保険までのワンストップサービスの提供が、メーカーのリテンション率の向上やエコシステムの構築にもつながる。なお、現状、ほとんどのメーカーはブローカーとして保険市場に進出している。リスクを負う保険ライセンス¹²⁾より、保険ブローカーライセンスが取得しやすいからと思われる。

足元で、保険ライセンスを取得した自動車メーカーはBYD1社しかない。同社はすでに河南省や広東省など7省で保険サービスを提供しており、保険料は損害保険会社より300～1000元安く設定している。

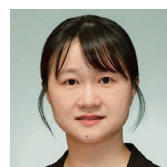
一方、損害保険会社は、新エネルギー車や車載電池メーカーとの提携、AIやIoTなどの活用を通じて市場拡大を図ろうとしている。

図表2 新エネルギー車保険市場に進出する自動車メーカー

メーカー	動き
小鹏汽車 (Xiaopeng Motors)	2018年7月、「廣州小鹏汽車保險代理有限公司」を設立。
テスラ (Tesla)	2020年8月、上海で「特斯拉保險ブローカー有限公司」を設立したが、保険ブローカーライセンスを取得できず、2024年3月に会社の登記を抹消した。同年7月、北京で「特斯拉保險ブローカー (中国) 有限公司」を設立。なお、保険ブローカーライセンス未取得。
蔚来汽車 (NIO Inc.)	2022年1月、「蔚来保險ブローカー有限公司」を設立したが、保険ブローカーライセンスを取得できず、2023年3月に会社の登記を抹消した。同年10月、「匯鼎保險ブローカー有限公司」の買収により保険ブローカーライセンスを取得。
理想汽車 (Li Auto Inc.)	2022年6月、「銀建保險ブローカー有限公司」の買収により保険ブローカーライセンスを取得。
比亞迪 (BYD)	2023年5月、「易安財產保險株式有限公司」の買収が認可された。これにより、BYDは損害保険ライセンスを取得。
BMW	2023年11月、「宝馬 (中国) 保險ブローカー有限公司」は、保険ブローカーライセンスを取得。同社はBMW Group傘下の保険ブローカー Bavaria Wirtschaftsgesellschaft GmbHと華晨BMW (BMW Brilliance Automotive Ltd: BBA) により設立された合併会社である。

(出所) 各種報道を基に野村総合研究所作成

Writer's Profile



楊 晶晶 Yang Jingjing
NRI北京 調査デスク
研究員
専門は中国マクロ経済、Fintech
focus@nri.co.jp