



三潑コラム 中国「津津有味」-63

以前は随分先のこと、と日本企業が高を括っていた中国のEV普及が急速に進んでいます。油断している間に、あれよあれよと置き去りを食った例はこれまでも多くありました。そこで、最近の中国のEV開発の流れを段階的に整理しておきます。まさに一年ごとに新しいステップに突入している事実を見て、今後を予測し、適切に対応しなければなりません。

中国のEV開発は、電気自動車（EV）と無人自動車で“弯道超车”しようという長期的な構造の下、一定の準備段階を経て、**2016年、その黎明期に突入**しました。5Gの開発、スマート交通システム、付随するハードの整備など山積する課題に取り組みつつ、無人運転車の開発に積極的にトライし始めたのです。同年4月の北京モーターショーではいくつかのスマートカーが登場しました。上海汽車とアリババはスマホや携帯で操作し、様々なネットサービスが受けられる荣威RX5発表、長安汽車は交通標識の識別や追い越しなどを含めた無人自動車の試運転を本格的に始め、奇瑞は、新エネルギーとスマートを兼ね備え、様々な走行機能を付加した2代目無人運転車を発表しました。

こうした動きを背景に、翌**2017年はアドバルーン打ち上げ期**で、政府は<自動車産業中長期発展プラン>で「2020年に、新エネルギー車で世界ベストテン入り数社、生産台数は200万台」という目標を掲げましたが、現実には、電気自動車（EV）開発は進みませんでした。生産計画総量は急増したものの、約半分が投資目的、補助金目当てで、実体を伴わなかったのです。

2018年は前哨戦期で、4月に、政府が外資持ち株比率制限の段階的撤廃や合併企業2社規制の撤廃などの具体策を打ち出すと、外資企業との提携が活発化し、蔚来汽車、威馬汽車といった新興勢力も台頭、一方、バイドゥは、世界100以上の企業・団体を糾合したオープンプラットフォーム「アポロ計画」を発表、地方政府もまた、EVの普及、関連インフラの整備に乗り出すなど、具体的な動きが活発化しました。政府は続けて6月に<新エネルギー自動車普及財政補助政策調整に関する通知>を出し、自動車製造工場や動力電池製造企業の技術水準を向上させ、新エネルギー自動車産業の発展を加速させる方針を示し、航続可能距離150キロ以下の新エネルギー乗用車は補助金を取り消し、EVに関してはほぼ300キロ時代に突入しました。

しかし、技術開発は進んでも充電施設などインフラ整備が不十分だったため、消費者の購買意欲に結び付かず、**その進展にプレーキがかかり、2019年は調整期**となりました。

こうして迎えた**2020年は、本格的なEV国家戦略昇格期**になりました。まず、政府の動

中国日本商会

みつま

三渚先生の 「ナルホド中国、ナットク中国」



きとしては春の全人代政府工作報告で「自動車消費の促進、新エネルギー車の普及」が謳われ、全国 10 数か所の都市で購入補助、免税措置などの自動車消費奨励政策が採用されるとともに、特筆すべきこととして、同年 7 月から半年間、農村地域への新エネルギー車の普及活動が開始され、関連 10 社が 16 種類の農村向け純電動車を投入しました。同年 11 月、政府は<新エネルギー自動車産業発展計画（2021-2035）>を公表、新エネルギー自動車の発展を国家戦略として位置づけ、本格的な発展戦略を提示しました。この続きは次回に。