



三潑コラム 中国「津津有味」-64

<新エネルギー自動車産業発展計画(2021-2035)>においては、資料も十分出回っているので概略を引用するに止めます。まず【**当面の解決目標**】として、①コア技術の革新能力が弱い ②品質保証システムが整っていない ③インフラが不十分 ④産業形態の未発達 を掲げ、中期目標すなわち【**2025年目標**】として、①新エネルギー車を新車販売量の20%に ②電気自動車の平均電力消費を12.0kwh/100kmに ③充電・交換のサービスを向上、地域を限定して高度な自動運転車の商用化を、長期目標すなわち【**2035年目標**】として、①高度自動運転車の広域普及 ②燃料電池車の商用化 ③公共部門の全電動車化 ④水素燃料の供給システム整備などを提示しました。また、具体的な【**五つの任務**】も詳述されました。その内容を簡単に書き留めると以下の通りです。

1) 技術革新能力については、2025年までに共通する主要技術を、2030年までに最先端技術を、2035年までに重要な画期的技術を達成する。その骨組みは「**三横三縦**」である。「**三横**」とは ①インテリジェント化とネット化技術 ②ドライブモーターとパワーエレクトロニクス ③パワーバッテリーと管理システム、「**三縦**」とは ①純電気自動車 ②プラグインハイブリッド車 ③燃料電池車 2) 新しい産業エコロジーの構築 3) 産業間融合発展の推進-新エネルギー自動車をエネルギー・交通・情報との融合 4) 充電と交換のネットワーク、インテリジェント道路ネットワーク、水素エネルギーに関するインフラの整備 5) ハイレベルな開放政策の堅持とグローバルバリューチェーンへの参入

2020末~2021初にかけては、いくつか問題は生じたものの、19年末に稼働の上海工場の件も含め、テスラの動きが目立つ共に、いよいよ各社が具体的な開発に向けて巨額の資金調達へと一斉に走り出しました。BYDが約4000億円、また、最近財務状態でとかくの風評がある恒大も同じく3500億円の調達を発表、上海蔚来汽車や小鹏もEV商品開発に数千億円規模の資金調達を行うと発表しました。2020年の中国自動車統計によると、中国国内の新エネルギー自動車の生産・販売台数はそれぞれ136.5万台、136.7万台(前年比7.5%増、10.9%増)、EV販売ランキングは①上海自動車 ②BYD ③テスラで、日系企業も意欲的な販売計画を次々と発表しました。

こうした一方で非常に注目すべき新しい傾向が生じました。それが50万円クラスの小型EVの開発販売です。この動きは瞬く間に中国の地方を席捲、上海自動車が投入した「宏光MINI EV」(充電一回での航続距離は120キロ、最高速度は100キロ)が大人気となりました。また、長城自動車の「欧拉r1(黒猫)」は女性に人気になり、注目を浴びました。つまり、これまでEVと言えば高額の高級車のイメージが強かったのですが、中国の消費者のニーズに合わせた価格の2極化が進み始めたというわけです。“下沈経済”の新

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」



興により、地方・農村の消費の掘り起こしに躍起となっている政府も、これを大いに奨励しています。2008年のリーマンショックの時、政府は“汽車下郷”（自動車を農村に）政策をとり、内需を喚起しましたが、コロナで海外旅行から消費が国内に移動する中、EV販売に追い風が吹いていることは間違いないでしょう。