

中国日本商会

みつま

三潞先生の 「ナルホド中国、ナットク中国」



三潞コラム 中国「津津有味」-65

2021年も余すところ2か月余りになりましたが、今年上半期の動きはまず、[政府の政策]と[主要企業のEV化]が並行して進んだことでしょう。政府は2021年の目標としてハンドル操作やスピード調整などの部分的自動化と高速道路などでの運転自動化を掲げる一方、4月には、地方都市の農村部でEVを中心とした新エネルギー車普及を推進するために18社、50車種余りを指定しましたが、外資系合弁で指定されたのは、上汽通用五菱汽車のみでした。また、同月の「北京市スマート自動車政策先行区全体実施プラン」では、北京市に自動運転開放テスト道路を200本設け、「実施プラン」として6本の高速道路を開放し、スマートバス・自動運転物流車・無人配送車などに応用することとしました。また、6月には、中国「データセキュリティ法」を成立させ、次世代技術開発のカギとなるデータの抱え込みを企図して車走行データを規制しました。

主要企業のEV化も急速に進み始めました。1月には日産がカーボンニュートラルを目指す方針を打ち出し、2030年代初めまでにすべてを電動化すると発表、3月には、吉利がEV開発販売の新会社を設立し、ZEEKRという新ブランドも打ち出しました。1～3月の統計を見ると、前年同期比で、蔚来5.23倍、小鹏5.87倍、理想4.34倍となり、蔚来の累計生産台数は10万台を突破しました。2021年4月に開催された上海自動車ショーでは、トヨタ、ホンダ、フォルクスワーゲン、長安汽車などが続々と今後の生産計画を発表しました。

これらの動きと踵を接するように異業種間融合が目立ち始めました。異業種の連携によるサービス向上で魅力度をアップしようというもので、特化した企業が中国でも増加し始めました。部品数が激減するEVは中国にも有利に働きます。例えば、鴻海精密工業は吉利と折半でEVの新会社を設立すると発表し、EV分野での台湾IT大手と中国自動車大手の企業協力連合を目論みました。トヨタもディープレニング技術で10cm単位の高精度地図を自動作成する中国新興企業モメンタに出資すると発表しました。また、百度は吉利と組んで会社を設立して自動運転EV市場へ参入し、アメリカのアップルも同様な計画を進めています。EVのプラットフォームを目指す鴻海の動きも注目されます。台北で内外1200社を集めてEV関係サプライヤー初の大会を開催し、EVへの大転換を加速させており、ファーウェイと連携した市場支配の可能性も囁かれています。EV用半導体国産化を目指す電子機器大手、聞泰科技（ウィングテック）はオランダのネクスペリアを傘下に上海に電力制御用パワー半導体（ディスクリート）の新工場を設置すると発表しました。

上述の上海自動車ショーでは、EV関連でITなど異業種の進出が目立ちました。バイ

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」



ドウの自動車運転技術、D J Y（ドローン大手）のセンサーなどはその一例で、ファーウェイは部品サプライヤーとして搭載自動運転プラットフォームを提示し、北京汽車・長安・広州汽車とそれぞれブランドを形成しつつあります。上海汽車と張江高科学などが連合した智己汽車の智己 17 も注目されましたし、吉利が発表した、7 ナノの自動運転チップを内蔵し、充電 5 分で 120 キロ走るという極気は、部品共通化による原価の低減が注目されています。

このところ中国のEV産業は急速な変貌を遂げているのです。