



SUPPORTING
CHINA
BUSINESS

LT GROUP

2021 年 1 月 12 日

L T 会会報第 21-1 号(総第 211 号)

L T グループ

中国新エネルギー車産業発展計画の概要と展望

中国国務院は昨年 11 月、新エネルギー車産業発展計画（2021～2035 年）を発表した。本計画は 2012 年に公表された前計画（2012～2020 年）を受け継ぐものであり、自動車にとどまらず社会システムの革新にまで踏み込んだものとなっている。本計画はその裾野の広さから、全世界の産業に影響を及ぼすことが予想される。以下では、本計画の概要や狙いを整理しつつ、日本企業への影響を展望する。

1. 新エネルギー車産業発展計画の経緯…普及期に入った新エネ車補助金の役割は縮小

中国国務院は 2009 年 3 月に「自動車産業調整と振興計画」として新エネルギー車の発展目標に初めて言及し、2012 年には「新エネルギー車産業発展計画」を発表して補助金による新エネルギー車産業の育成を図った。新エネルギー車が普及段階に入ると、補助金は質を重視したものへと転換されつつ縮小方針にあるものの、2019 年には新エネ車の割合が当初計画の約 5%に達している。

※新エネルギー車（New Energy Vehicle）とは電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、水素燃料電池車(FCV)を指す。

2. 新エネルギー車産業発展計画の概要…現実的な電動化計画

今次新計画（2021～2035 年）の発表と同時期に中国自動車エンジニア学会により新エネルギー車のロードマップが公表されている。これによれば 2035 年には新エネルギー車の割合を 50%とし、残り 50%ガソリン車については全量をハイブリッド車(HV)にする計画となっており、電動化ではあるものの EV 化ありきではない。新計画では、自動運転の実現を前提としたコネクテッドカーや充電ステーションなど、次世代の交通システムや都市基盤整備を見据えた計画となっている。また、自動車産業の構造転換に伴う新たなサプライチェーンの構築や次世代の自動車産業に求められる技術開発の課題を明確にしている点でも注目されよう。

3. 日本企業に求められる対応…産業構造転換への協力と FCV 時代への布石

新計画は中国の現状も踏まえいわば漸進的に二酸化炭素排出削減を図るものであり、実現性が高いと考えられる。同計画では日本企業が得意としてきた PHV や HV が重要な位置を占めているが、これらは要求技術レベルの高さに加え、過渡期的な技術となることが見込まれており、積極的な新規参入は考えにくい。こうした中、HV 技術についてはトヨタ自動車が中国で特許を無償公開しており、海外向けとしては初めて広州汽車集団へ HV システムを供給することで合意している。このように、日本企業においては当面は得意領域である HV や PHV 製品、部品、技術の提供を通じて中国自動車産業の構造転換に貢献して行くことが求められよう。これら技術は今後 10 年単位で旧式化する恐れはあるものの、FCV をはじめとする新技術のサプライチェーンへ参加するための基盤になる可能性も高い。すなわち、中国において内燃機関エンジンを製造してきた主要自動車メーカーにとっても構造転換への対応は急務であり、日本企業においては HV や PHV 分野で既存の自動車メーカーと協力しながら中国自動車産業の構造転換に寄与していくことが期待されると言えよう。

4. 日本企業の課題…現地化の徹底と技術開発の協業

中国において自動車産業の構造転換が図られるなか、日本企業の現地法人においても対応を余儀なくされよう。さらに、新型コロナウイルスの流行も契機となり企業活動の現地化の流れは加速すると考えられる。こうした変革期において現地化を推進しつつも企業グループとしてのシナジー効果を発揮していくには現地化の徹底と戦略のすり合わせという一見矛盾する経営をいかに実現していくかが課題となろう。

以上