

中国、NEV版“中国製造2025”の草案を発表

◆2025年の新エネルギー自動車販売比率目標を20%から25%に引き上げ

2019年12月に工業・情報化部は21～35年までの新エネルギー自動車（NEV）産業の発展に向けた「計画案」を発表した。現在の12～20年までの計画を引き継ぐものである。これまで政府が発表してきた25年のNEV販売目標比率20%を25%にまで引き上げるとともに、コネクティッドカーなどのスマート化比率も新車全体の30%にまで引き上げるというものだ。

BEV（純粋電気自動車）、PHEV（プラグインハイブリッド自動車）、FCEV（燃料電池自動車）の3タイプのNEVを「縦軸」に、バッテリーコントロールや駆動系の電子化、ネットワーク化、自動運転を活用したスマート化という3分野の技術革新を「横軸」にマトリクスを構成する。このマトリクスを「三縦三横」と称し、部品から交通システムに至るまで、革新技術による総合的な高度化を図るという「中国製造2025」のNEV産業版ともいうべき発展計画である。

◆2019年の新エネルギー自動車販売は前年比マイナスへ

一方、足元の中国NEV市場の環境は厳しい。これまで順調に拡大してきたNEVの販売台数だが、19年の年間販売台数が120.6万台と対前年比でマイナス4.0%にとどまった。NEV比率は18年が自動車販売台数2,808.1万台に対しNEVが125.6万台で4.5%、19年は4.7%と見かけ上は比率が上がったが、通年の自動車販売台数が2,576.9万台と、前年比マイナス8.2%となり分母の縮小により結果的に比率が上がったにすぎない。

20年は地方政府の補助金がゼロとなり、国の補助金も航続距離250km以上で1.8万元、400km以上でも2.5万元（約40万円）のみだ。20年はテスラが32万元（約500万円）からの普及価格帯の「モデル3」の上海工場（年産15万台）での生産を本格化し、トヨタも現地生産による「C-HR」/「IZOA」というBEV発売を予定するなど、外資メーカーも本格参入する。これまでBEVは補助金政策によりBYDなどの国産メーカーが優位だったが、21年からの補助金ゼロを控えて、サバイバルをかけた競争激化の年になりそうだ。

【森山博之】