

JIRON KOHRON II

「自動運転」の融合へと一足飛び？ EV生産世界一となった

中国の次の一手

経済ジャーナリスト

武田信晃

3社目OKにハンドル切る

13億人の人口を抱え、多くの産業で世界トップを誇る中国。自動車産業もしかりで、2016年の自動車販売台数も2802万台で世界首位。ちなみに、2位は米国で1786万台、3位は日本で497万台。実に日本市場の約6倍だ。経営者の言葉を借



北京現代の新車。韓国・現代自動車との合併だ

りるなら、「中国は共産主義国家だが、改革開放路線のお陰で資本主義経済を導入している。異なるイデオロギーを並立させる国だが、成長を考えると、この矛盾を凌駕するほどの市場的魅力がある」ということになるだろう。故・田中角栄元首相の「数は力なり」を地で行く国である。

フォルクスワーゲン（VW）が年間の世界販売で1030万台に達し、トヨタを抜き2016年の1位になったのは、この国を重要な市場と捉え長年にわたり地道に活動が続けて来たからだ。現在では、同社の売上高の実に約4割が、中国市場によるものとなっている。自動車各メーカーにとって、今後この巨大市場をどう攻略するのが成長のカギとなる。

そんな中、中国政府は2017年6月12日に、外資系自動車メーカーの参入規制を緩和、EV（電気自動車）などのエコカーの事業なら、中国企

業との合併を3社目も認めるとした。

外資系自動車メーカーが中国で生産をする場合、要は、地元企業と合併会社を作らなければならない。

もちろん輸出で中国市場に対応するとなれば、高関税への覚悟が必要だ。

こうして外資系は100超の現地企業との合併に臨む。ただし、第一汽車、東風汽車、上海汽車、奇瑞汽車、長安汽車、の大手5社と組む例がほとんど。例えば、「東風日産」とは、東風汽車と日産自動車、「北京現代」なら北京汽車工業と現代自動車といった具合だ。

「門戸開放」の理由は、この国の経済状況が関係している。VWは2017年6月に安徽江淮汽車（JAC）

という中堅メーカーとの合併契約を、違法と知りながら敢えて強行した。

景気減速で自動車販売が落ち込んでいるため、中国政府はそのカンフル剤として黙認すると確信したからだ。

合併は外資系から技術を得る機会が増え、深刻化する大気汚染問題の解消に寄与する。加えて、航続距離がまだ短いEVでは、充電のためのステーションを数多く設置する必要があり、これが経済成長を牽引すると読んだからだ。

世界第3位の面積を誇る同国にとっても、EV用スタンドの建築は、鋼材の大量消費に直結、現在の「鉄鋼余り」解消の有効な手立てとなる。

そのルール改定の前に、合併企業の出資比率も変更している。2カ月ほど遡った4月25日、中国政府はこれまで最大で50%だった出資比率の上限を、2025年をメドに引き上げる模様だ。

これまでは経営の主導権が握れないために、研究開発ですらなかなか前に進まないことがあった。だが今後、3社目の契約を結ぶ時は、ほぼ確実に51%以上の株式を握って合併をす



深圳のタクシー。VWが圧倒的シェアを握る

る外資系自動車メーカーがほとんどになるだろう。

業界は転換途上でカオス気味

では、中国のエコカーの販売について現状はどうか。同国自動車工業協会が発表した2017年2月の新車販売を見ると、前年同月比22・4%増の193万9200台。エコカーの販売で見れば、同30・3%増の1万7596台で、EVは同49・5%増の1万3919台、プラグイン・ハイブリッド車（PHV）は12・4%

増の3677台。存在感はまだ大きくはない。

EVと同時に話題となっているのが、人工知能（AI）搭載の自動運転技術だ。ここには従来の自動車メーカーではなく、グーグルなどのIT関連企業が参入。間違いなくこれまでの自動車業界とは違う光景だ。現在でもコンピュータ制御は自動車技術の大きな肝で、例えば、エンジン・コントロール・ユニット（ECU）は燃費向上に欠かせない。このままコンピュータが進化すれば、EVでもさらに効率よくバッテリーを使うエンジンが生まれるはずだ。乗り心地を左右するサスペンションも、今でもスポーツモード、一般走行モードなどで設定変更できるが、AIが進めば、完全に好みの乗り心地に設定できるようになるだろう。

IT化が進めば、コモディティ化も進み参入障壁が下がる。中国に100超の自動車メーカーがあるのであれば、そこと合併でやろうというIT企業や、全く異なる分野からの参入があつてもおかしくはない。

長安汽車は今後10年間で201億元（約3400億円）をAIに投じる方針を明らかにした。米シリコンバレー

ーでプラグ・アンド・プレーという企業と提携する他、中国ネット検索最大手の百度（バイドウ）とも提携、2025年には完全な自動運転車を発売する計画だ。ホンダは2018年の中国専用のEVモデルを開発・販売することを明らかにした。合わせてPHVと燃料電池車（FCV）も一気に発売を検討していると言う。

EVのバッテリーなども現地調達するとした。中国政府指定の国産品を使えば、補助金が支給され消費者が買い求めやすくなるからだ。中国ではEVで勝負すると同社は腹をくくったと言える。なお、日系メーカーの中国でのEVは、日産が「リーフ」を改良した「ヴェノシーアe30」を2014年から販売している。

こんなことも起った。同社は系列最大の部品メーカー、カルソニックカンセイを米国の投資ファンド、コールバーグ・クラビス・ロバート（KKR）に売却。系列にとられない、というのが世界的な自動車業界の流れだ。極論するなら、カルソニックカンセイは百度とマツダと組み、EV製造に関わるという可能性もゼロではない。

中国ではPCはそれなりに普及はしていたが、高額のため一家に1台、1

人1台と言うわけにはいかなかった。だが、スマホの登場で、PCを買う必要性がなくなった。最初のITツールはPCを飛ばしてスマホ、という中国人が少なくない。エコカーもHVやPHVを一気に飛ばしてEVに向かう可能性は高い。電池メーカーだったBYDは、自動車メーカーとなり、EV販売台数ですでに世界一になったことはその典型と言える。その背景にはHVはEV移行までの過渡的存在、という位置づけだからだ。

また、今は「EV」と「自動運転」は分けて考えられているが、コンピュータの依存度が高まり続けていることから、いずれは融合されると考えた方が自然と筆者は考える。ITの影響で先行者利得の恩恵は長くは受けられないため、経営者は2手、3手先を考えた開発・販売計画が必要だ。もし日系メーカーがEVで遅れてしまえば、欧米企業に対して4手、5手先まで考えないとシェアも握れず、産業の主導権も取れない事態に直面する。自動運転でも同様だ。

これからは、早め早めの経営判断が必要で、EVと自動運転が1つになった世界を前提にした経営をしないと生き残れない気がしてならない。