

China Innovation

注目記事

ASIA TECH

解剖・中国製造2025

中国、EV覇権へ部品網

▼中国製造2025 中国の習近平（シー・ジンピン）指導部が2015年に発表を設定し、集中的に産業競争力の向上を図る。第1段階の25年までは「世界の製造業の仲間入り」を目標にし、各品目ごとに国産化比率の目標などを掲げる。

「中国製造2025」重点10分野	
次世代情報技術	
工作機械・ロボット	
航空・宇宙設備	
海洋エンジニアリング・ハイテク船舶	
先端的鉄道設備	
省エネルギー・新エネルギー自動車	
電力設備	
農業用機械	
新素材	
バイオ医薬・高性能医療機械	

- 「中国製造2025」で省エネ・新エネルギーで掲げる25年までの政策目標(抜粋)
- 乗用車新車が100キロ走る場合の石油消費量を1台平均で4割まで減らす
 - 国産省エネ車の市場シェアを5割に
 - 乗用車の重要部品の国産化比率を6割に
 - EV重要部品の国産化比率を8割に
 - 動力用電池、駆動モーターなどの重要システムを大規模に輸出
 - 自動車情報化製品の国産品シェアを6割に

最終目標に据える。「中国の生産技術は高い。EV版「ミニ」を世界へ輸出する」。上海自衛界へ輸出する。上海自動車ショーに参加したBMWのニコラス・ベーター最高財務責任者（CEO）は語った。長城汽（上海で、編集委員 田車と合弁生産するEV版中興人）

「中国製造品としては、EVを造れない時代になった」。地場大手の東風汽車集団と日産自動車の合弁企業、東風日産のEV戦略「シルフィ」ゼロ・エミッション」の開発責任者 門田英絵氏は、4月に開かれた上海国際自動車ショーの会場でこう明かした。日産は「リーフ」でEVを初めて世界規模で量産したパイオニアだ。「当時は部品のすべてが日本製だった」（門田氏）という。

自動運転も新興勢台頭

完成車メーカーには販売の一定数を新エネルギー車とするよう要求。EVでは重要部品の国産化比率を8割以上に高める計画を示し、中国製電池を積み

「中国製部品としては、EVを造れない時代になった」。地場大手の東風汽車集団と日産自動車の合弁企業、東風日産のEV戦略「シルフィ」ゼロ・エミッション」の開発責任者 門田英絵氏は、4月に開かれた上海国際自動車ショーの会場でこう明かした。日産は「リーフ」でEVを初めて世界規模で量産したパイオニアだ。「当時は部品のすべてが日本製だった」（門田氏）という。

シルフィ、ゼロ・エミッションでは、EVの生産コストのうち3分の1近くを占める電池に中国・寧徳時代に新源科技（CATL）製を採用した。東風日産の村上慎一テクニカルセンター長は「EV用電池の生産規模とコストで中国勢にかろう企業はない」と話す。

「クリーンエネルギー車の利用を促す」。李克強（リー・クワンチアン）首相は3月の全国人民代表大会（全人代）、国会に相当）で新エネルギー車に言及した。政府は15年3月、中国製造2025構想を初めて公表し、18年までは全人代で説明してきた。19年は構想全体への言及がなく「米国への配慮だ」と話題になったが、環境対策の一環として新エネルギー車に触れ、重視ぶりを印象づけた。

計画では、25年時点で乗用車（新車）が1000万台走る場合の石油消費量を1台平均4割まで減らす目標を掲げた。実現には日本市場の1.4倍近い700万台の新エネルギー車（EVとプラグインハイブリッド車などの合計）の販売が必要だとい

官主導からの脱皮課題



禾賽科技の李一帆CEOは、自動運転の眼となる基幹部品で海外勢からシェアを獲得する

補助金を出さずといった育成策を進めてきた。

恩恵を最も受けたのがCATLだ。上海自動車ショーで発表された新型EVの「半分近くはCATLの電池を載せている」（業界関係者）とされる。18年の世界車載電池出荷ランキングで、中国勢は上位10社中7社を占める。駆動用モーターサイ・テクノロジ、上海でも精進電動科技（北京）が開発するのは「ラ

市などが規模を拡大し、外資向けも開拓する。自動運転などクルマのデジタル化の技術革新でも有力スタートアップ企業が誕生し始めた。

米シリコンバレー帰りの中国人起業家が興した13年設立の禾賽科技（Hesai）は、上海に本社を移した。「大量生産するなら中国しかないと考えた」（李氏）

顧客リストには、自動運転を開発するIT（情報技術）や自動車の手が並び、ライオン世界大手の米ベロダイン・ライオンが猛進する。上海に敷地面積1万3千平方メートルの工場を持つ。

中国の新車販売は18年で2800万台、減速気味とはいえ、世界最大市場の地位は揺らがない。エンジンからEVへの100年に1度の転換へと布石を打ち、EVの輸出大国になることを最終目標に据える。

「中国の生産技術は高い。EV版「ミニ」を世界へ輸出する」。上海自衛界へ輸出する。上海自動車ショーに参加したBMWのニコラス・ベーター最高財務責任者（CEO）は語った。長城汽（上海で、編集委員 田車と合弁生産するEV版中興人）

世界では欧州が中国とともにEVシフトを進め、トランプ米政権は自動車環境規制緩和に動きをかけているものの、自動車・ITの大手が自動運転を含む動きを加速する。EVでも米中の覇権争いが激しくなるのは必至だ。

中国は20年に新エネルギー車の補助金を廃止する方針を示した。官製需要で膨らんだ市場は自律成長へ脱皮する課題を抱える。英調査会社IHSマークイットのトニー・ワン氏は「政策の不確実性や消費者の受け入れ姿勢など懸念は残る」と指摘する。課題を乗り越え、25年に中国国内で700万台規模の新エネルギー車ができれば、中国勢がEVサプライチェーン（部品供給網）を握る可能性は十分にある」（東風日産の村上氏）。中国製造2025の成否は、世界の自動車市場を要する潜在力を秘める。（上海で、編集委員 田中興人）

電池やモーター、国産比率8割狙う

中国が官民を挙げ、ハイテク産業育成策「中国製造2025」を推進している。この構想を米中貿易戦争の争点に据える米国の批判の前に中国は低炭素車を装うが、10の重点分野で目標に向け奮々と動く。重点分野の一つ「新エネルギー車」では電気自動車（EV）用電池に続き、駆動モーターや自動運転の基幹部品でも有力メーカーが台頭している。

当資料は日本経済新聞社の承諾を得て記事を転載したものであり、記事の内容について、日興アセットマネジメントが正確性・完全性について保証するものではありません。また、記事に関する一切の権利は記事の提供元に帰属します。発行者の許可を得て掲載しています。コピー等のご遠慮ください。

掲載銘柄について、売買を推奨するものでも、将来の価格の上昇または下落を示唆するものでもありません。また、当社ファンドにおける保有・非保有および将来の銘柄の組入れまたは売却を示唆・保証するものでもありません。

●当資料は、日興アセットマネジメントが「チャイナ・イノベーション」についてお伝えすることなどを目的として作成した資料であり、特定ファンドの勧誘資料ではありません。また、当資料に掲載する内容は、弊社ファンドの運用に何等影響を与えるものではありません。●投資信託は、値動きのある資産(外貨建資産には為替変動リスクもあります。)を投資対象としているため、基準価額は変動します。したがって、元金を割り込むことがあります。投資信託の申込み・保有・換金時には、費用をご負担いただく場合があります。詳しくは、投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。