

日本の自動車産業の再編戦略の検討 —トランプ関税と中国 EV 大攻勢の中で—

経済ジャーナリスト 井上久男氏

中国の EV メーカーの展開

郷に入っては郷に従うグローバル展開の時代へ

中国の EV 自動車メーカーがどのような状況になっているか。輸出で攻勢をかけているといわれているが、輸出に冠しては少し頭打ちになっている。23 年 491 万台輸出して日本を追い越し世界一の自動車輸出国になった。24 年は 585 万台を輸出し、二年連続世界 1 位となった。

この 585 万台のうち 357 万台が ICE (内燃機関車) で、128 万台が NEV (新エネルギー車) である。128 万台のうち EV は 98 万台で前年比 10% 落ちている。PHV が 30 万台で前年比 2.9 倍。実は BYD は PHV を強化してよい商品を出してきている。

中国 EV の特長としてスマートキャビンを挙げることができる。運転席のタッチパネルなどいろいろな操作ができる。使っていて、もっていて楽しい。機能価値よりも感性価値を重視している車が多い。

これはなかなか日本の技術者には理解しがたいところがあるのではないか。現に中国で中国向けに自動車を開発する時には、トヨタはテンセントやファーウェイ、日産がバイドゥと提携している。郷に入っては郷にしたがえである。そうしないと中国で売れるものはない。しかしこれを米国にもっていくことはできない。つまり中国でビジネスをするなら中国の中で完結させていかなければいけない。

このことは米国でも言えることである。これからのグローバル化は、効率性の追求よりも、それぞれの国や地域に合った展開を行い、そこで完結させていくかたちになるであろう。

BYD が軽自動車で日本参入する戦略をどう見るか

中国の自動車メーカーの中で、国有系企業の調子は余り良くなくて BYD と吉利が抜け出している。中国の中での販売台数が、BYD と吉利が 1 位と 2 位となっている。中国の自動車メーカーはなぜこれほどの力をつけているのかというと、テスラが上海に工場をつくりギガプレスをはじめとして新しい技術を導入していることの影響が大きいと考える。いわば「テスラ学校」の影響で新しい技術が伝播していったのだと思う。ギガプレスというのは、今まで車体をプレスした部品を溶接してつくっていたところを、そうではなくこれまで日本になかった巨大鋳造設備を使ってアルミのダイキャストで一気に押し出してつくってしまうという製法である。このような新しい技術にテスラはどんどんチャレンジした。これを真似して中国の力のある自動車メーカーは、新しい技術をどんどん入れている。

自動車がスマホ化しているということは良く言われている。中国では実際にスマホメーカーの小米がEVに参入しており、昨年から北京の工場で生産を開始している。

BYDに話を戻すとこの会社はなかなかしたたかである。つい先日、日本に軽自動車で参入すると宣言した。これはどういうことだろうか。推測も含まれているが、一つの見方を提示したい。

EVのエントリーカーとして日本の軽自動車をEV化して国際展開するという作戦もあるのではないかということ力を説くサプライヤーの方もいた。BYDが日本の軽規格でEVを出してくるのは、日本に先んじて軽規格の国際化を狙ってのことかもしれないと推測している。もし日本でBYDのEV軽自動車売れるのであれば、この技術を世界にもって行って小型EVを展開することも可能になる。米国に入ることはできなくても、南米、東ヨーロッパ、アフリカに入っていくことも視野に入れているのかもしれない。実際、アフリカでは軽自動車が売れており、スズキの軽自動車がシェアのトップとなっている国々がいくつかある。