

EVベンチャーの躍動とその意義

丸 川 知 雄
 (東 京 大 学)
 (社会科学研究所教授)



電気自動車 (EV) は、ガソリン車より構造が簡単で、部品の点数が5分の1になるともいわれている。そのため、EVへの参入障壁はガソリン車よりぐっと低く、EVの時代になれば自動車産業は少数の大企業による寡占状態を脱して、百社単位で新規参入企業が出てくる、すなわち自動車産業は「スモール・ハンドレッド」の時代になる——。村沢義久氏は2010年に著した『電気自動車：市場を制する小企業群』（毎日新聞社）でそのように予想した。

ただ、自動車の製造を見ればたしかに村沢氏の言う通りかもしれないが、自動車の販売体制を作るには大メーカーの方が有利なので、新規参入はそう簡単ではないだろう。もっとも中国においては、もともと自動車への新規参入が活発なので、村沢氏の予想が当たるかもしれないと私は思った。

そして実際その通りになった。2014年から中国では「造車新勢力」と呼ばれる新興EVベンチャーが次々と現われ、その数は最盛期には300社あったとも600社あったともいわれる。多くはインターネット業界から転身した企業家によるもので、ユニークなアイデアをひっさげてベンチャー・キャピタルにアピールし、最後は株式の上場を狙うものだった。投資家へのプレゼンテーションにばかり力を注いでいたので、「パワーポイントによる車作り」と揶揄された。

しかし、2019年にEVの購入に対する補助金が削減され、2020年前半にはコロナ禍で自動車の販売が減少するなか、多くのEVベンチャーが破綻した。たとえば、インターネットのビデオ配信で成功し、その勢いでEV事業を立ち上げた楽视网は2019年10月に資金繰りに行き詰って倒産した。2020年に入ってから、一時は注目を集めてベンチャー・キャピタルから多くの資金を獲得した博郡汽車や、拜騰汽車、奇点汽車、前途汽車、長江汽車といったEVベンチャーが破綻した。ただ、それでも中国にはまだ40社近くのEVベンチャーが生き残っており、第二、第三のテスラ・モーターズが出てくる可能性もある。

テスラはアメリカの元祖EVベンチャーであるが、米中貿易戦争が燃え盛るさなかの2019年11月に、上海工場の操業を開始した。その後コロナ禍に見舞われながらも2020年上半期には5万台を売り上げて中国のEV市場でトップになった。テスラは2003年の創業以来ずっと赤字だったが、2019年後半からは黒字が続いており、それには中国市場での成功が少なからず貢献しているはずである。

中国におけるEV生産の主流はBYD、北京汽車、奇瑞汽車といった、ガソリン車も手がける

自動車メーカーである。BYDは2003年に自動車生産に参入した比較的新しいメーカーで、それ以前は二次電池の生産や電子製品の受託組立をしていた。自動車産業に参入したのも将来EVメーカーになるための布石であり、中国の元祖EVベンチャーとあってよい。これら主流メーカーは比較的安価なEVを生産し、タクシーやカーシェアリングなどを主な市場としている。

一方、新興EVメーカーのなかで一番の注目株は蔚来汽車（NIO）である。もともと自動車販売サイトを運営していた企業家が、テンセント、シャオミ、京東といったネット大手の協力を得て2015年に創業した。1台470～780万円という高級路線を貫き、ベンツ、BMW、アウディがライバルだと豪語する。車のバッテリーをレンタル制にして、バッテリーがなくなったら充電済みのものと入れ替えるBaaS（Battery as a service）というビジネスモデルを特徴とする。車は自社で作るのではなく、安徽省の自動車メーカー、江淮汽車に生産委託するというのもユニークである。

しかし、蔚来汽車も創業以来ずっと赤字で、2019年末までの累損は4300億円を超え、車両の発火事故が起きるなど企業の存続が危ぶまれた。2020年になって合肥市政府などの出資と国有銀行6行からの融資で総計2700億円の資金を獲得して一息ついたところである。2020年1～8月には昨年同期の2倍以上となる21667台を販売して中国の新興EVメーカーのなかではトップである。

蔚来汽車は2018年にニューヨーク証券取引所に株式を上場しているが、新興メーカーのなかでは他にプラグイン・ハイブリッド車メーカーの理想汽車が2020年7月にナスダックに上場し、8月にはEVメーカーの小鵬汽車（XPeng）がニューヨークに上場した。

小鵬汽車の創業者はアリババの元社員で、2014年に創業し、それ以来、アリババとシャオミからの出資を受けてきた。同社は「スマートEV」を標榜し、AIを利用して自動運転する車を作ろうとしている。同社も自社工場を持たず他の自動車メーカーに生産を委託していたが、2020年上半期に自動車生産の許可を得て広東省に工場を建てた。2020年1～8月の販売台数は5000台ほどである。

中国のEVベンチャーが生存のための戦いを繰り広げるかたわらで、日本の三菱自動車が2009年に世界で初めて量産化したEV「アイ・ミーブ」の生産が2020年で終わることが明らかとなった。アイ・ミーブの10年間の累計販売台数は2万3000台で、蔚来汽車の1年分にも満たない。この失敗は日本全体としてEV市場が盛り上がってこないことに原因があるが、既存自動車メーカーが片手間でEVも作るという態勢にも問題があったと思う。

中国でもEV販売は補助金などの政策頼みのところがあるが、なかでも効果が大きいのは自動車の登録数を制限する地方政府の政策である。ガソリン車を持つには高い倍率の抽選に当たる必要があるが、EVなら自由に持てるという都市が多い。つまり、人々はお金があってもガソリン車を持ってないのでEVを買っているのである。このような政策はEVメーカーを利する一方、ガソリン車メーカーの利益を害する。つまり、両者の利害は鋭く対立しているのである。一般の自動車メーカーが片手間にEVも手がけている日本のような態勢のもとでは、ガソリン車の購入を困難にするような政策は業界の大反対にあって受け入れられないだろう。ガソリン車からEVへの世紀の転換を推し進めるには、既存の自動車メーカーとは一線を画したEV推進勢力が台頭してくる必要がある。