

中国勢躍進の背景は、共産党ではなく大イノベーションの時代

BYD王伝福は中国のイーロン・マスク

自動車産業は変化の大波に飲み込まれている。100年に一度の大変革期と言われるが、EV化が急速に進み、新興のテスラ社が世界をリードし、「世界のトヨタ」は沈んだ。このEV化の先頭に立つイーロン・マスク（テスラCEO）は、貧乏から出発し、EVの王者になった。今や世界の自動車産業のトップリーダーだ。

中国のBYD（比亜迪、Build Your Dreams）の創業者王伝福も同じく貧乏から立ち上がって、今やテスラを凌駕するメーカーにBYDを育て、億万長者になった。戦国時代の「太閤秀吉」のような人と言われている。中国のイーロン・マスクだ。

自動車の電動化は、もはや不可逆的なトレンドである。しかもスピードが速い。EV化は2020年から急上昇したが、23年1～3月期の乗用車販売EV化率は、欧州21年19%から90%へ、中国は13%から30%に上昇した。最近のEV急増をリードしているのはBYDである。テスラ以上だ。

王伝福は、1966年、安徽省の貧しい農家に生まれた。早くに両親を失い、兄に育てられた。兄の支えで大学に進学、大学院で電池研究に進んだが、93年、大学院が設立した電池会社の総経理に任命された。その時、携帯用電池分野に巨大な投資機会が潜んでいることに気づき、95年に独立しBYDを創業（電池メーカー）、2010年、EV生産販売開始。

また、電気自動車の心臓部は蓄電池であるが、“自前主義”のBYDは15年にリチウム電池工場操業開始、今やEV用電池はCATL（中国）に次いで世界2位である。バッテリーを握っている以上、BYDはますます強さを発揮しよう。EVといい、リチウム電池といい、この“千里眼”に驚かされる。これと起業化能力、開発能力がBYD飛躍の背景だ。連結売上高は約8.3兆円に達する（テスラ11兆円）。王伝福の躍進に「中国共産党」を説明要因に加える必要はないであろう。

EVの大発展を見ると、三つの現象がある。

- ①王伝福もイーロン・マスクも、貧乏から立ち上がっている。
- ②電池メーカーとして出発し、EV生産販売開始は2010年である。テスラは09年。トヨタ社長は「100年に一度の大変革」とい

うけれど、変革はわずか10年で起きた。

③クルマも電池も、日米欧が先行していた。自動車は西欧文明の象徴だったではないか。それがアッという間に中国に抜かれた。

②③はクリステンセンの「イノベーション・ジレンマ」に関わる。この①②③の底に流れるのは同じものではないのか。

一つは、現在は激動の時代、大イノベーションの時代にあるということであろう。10年で変わる、下剋上も起きる。

もう一つは、中国理解に関わる。中国に対する民族蔑視があるのではないのか（あの中国が…という見方がEVシフトの速度を見誤った一つの要因）。中国ヘイトだ。また、諸悪の根源として「中国共産党」を捉えているため、物が見えなくなっている。中国経済、産業発展は「共産党」で動いているのではなく、ヒューマンキャピタル（人的資本）の蓄積が厚く、かつ市場原理が働いているため、イノベーション能力が高いということであろう。大金持ちは雨後のタケノコ！ そういう国であることを理解しておいた方がよい。

突如、「巨人」が誕生する時代。米中とも、ラッシュ！ 米国では時価総額1兆ドル企業が7社誕生。イノベーションの時代だ。

この時代認識と中国理解が遅れているため、③が起きている。このことに気付くべきではないのか（経済成長、産業発展に「共産党」が有効であるなら、日本も共産党になればいいだろう）。大国の覇権争いに巻き込まれ、米国への付度に走っているため、真実が見えなくなっているのではないのか。中国共産党のせいにして（excuse）、自分の弱点を変える取り組みをしない。この点を解決できなければ、日本の復活はないであろう。昨今の中国論はネトウヨではあるまいし、天に向かって唾をしているようなものだ。

米国は「経済安保」を理由に、先端産業分野で、巨額補助金を出して国内立地を誘導している。理由は何であれ、保護主義の国がやることだ。長期的には自ら弱体化の道を歩まかねない。中国理解を、頭に「共産党」を置いているからの失敗であろう。日本は米国への付度ではなく、自らの国益（自由貿易等）を追求することが、長期的には同盟国・米国に利することを考えるべきだ。