

技術士包装物流会関西支部 福喜多俊夫

<中国 EV 情報 76>では 2017 年 1 月に入手した中国政府諸部門やマスコミからの新エネルギー車、EV 情報を記載します。

## 1. 欧米を上回る中国の電気自動車の販売数量

外国メディアは 25 日、11 月の中国の電気自動車の販売台数が前年同期比 56% 増の 4 万 3500 台と過去最高を記録したと報じた。同自動車の中国の市場シェアは 1.4%、アメリカが 1.1%、欧州が 1.2% となっている。中国の 12 月の販売台数は 3 万 5000 台が見込まれており、年間の販売台数は 65 万台を上回る見通しとなっている。アメリカは 56 万台、欧州は 63 万台である。イタルタス通信の 23 日の報道によると、中国市場には現在数百モデルの電気自動車がある。走行可能距離が 150~200 キロの廉価な小型自動車の売れ行きが最もよく、95% の市場シェアは中国本土のメーカーに占められ、残りの 5% のうち 3% がテスラである。中国とアメリカ、インド、ロシアはすべて温室効果ガスの排出大国である。中国政府はこの情勢を転換するためにパリ協定に調印し、再生可能エネルギーの発展と温室効果ガスの排出削減を奨励している。中国は今年、太陽光発電分野のリード役を果たし、その発電容量は 43 ギガワットに達している。電気自動車の生産は、気候変動や生態系改善のための中国のひとつの方針である。

(中国網 12 月 28 日)

## 2. 中国、1月1日から新エネルギー車の補助金を調整

中国国務院の認可を経て、財政部、科学技術部、工業・情報化部、発展・改革委員会はこのほど、2017 年 1 月 1 日より、新エネルギー車を推進するための補助政策を調整、整備することを決定。16~20 年の間、補助金政策を安定して実施することを基本路線とし、財政補助金のメカニズムが、技術の進歩や優良企業の支援を促進し、産業の発展環境を整備することで、産業の健全で急速な発展を促すのが狙いだ。人民日報が報じた。

具体的な政策・対策には、補助金の基準を電池や電気の量に基づいてランク分けし逆進性で定めることや中央政府と自治体の補助金の上限を別々に定めることなどが含まれている。うち、自治体の補助金は、中央政府の財政からくる車 1 台当たりの補助金の 50% を超えてはならないと定めている。また、燃料電池自動車 (FCV) を除く各種車両の中央政府と自治体の補助金基準と上限は 19~20 年の 2 年間、現行の基準から 20% 縮小される。(人民網 1 月 1 日)

### 3. 楽視が米国で量産車を発表

楽視公司の戦略的協力パートナー、ファラデー・フューチャー社（FF）は3日、ラスベガスで初の量産車FF91を発表した。業界関係者によると、同社は同類の車と比べ一定の優勢にあるが、市場での見通しは未知数だ。FFは電池の性能と自動運転のデモンストレーションを行った。FF91は100キロまで加速するのに2.59秒しかかからず、638キロ走行できる。担当者によると、FF91のバッテリーエネルギーは130千万時、最大効率は1050馬力に達する。業界関係者によると、FF91はラスベガス家電展で発表したコンセプトカーより著しく進歩しており、性能、パフォーマンスは深い印象を与える。だが、価格の高さ及び北ラスベガスの組み立て工場が期限通りに完成するかなどの影響を受け、市場での見通しは未知数だ。（人民網1月5日）

### 4. 中国 エコカー生産に壁 メーカー絞る「18年問題」

世界最大の自動車市場である中国で「2018年問題」が浮上してきた。政府が電気自動車（EV）などエコカーを生産できるメーカーを18年から絞り込む政策を近く発表し、同時に先進国並みの環境規制を導入することが決まったためだ。小型車減税は今年で終了し、エコカー補助金も今後大きく削減される。拡大の続いた市場は18年から激変する可能性が高まってきた。（日経1月12日）

### 5. 中国国産ブランドはテスラとどう競争するのか

中国の電気自動車の販売数は世界の他地域の総和と等しいが、それは主に中国国産ブランドであり、価格も可能走行距離も、テスラと日産など海外ブランドに太刀打ちできない。ロイター通信が1月12日に報じた。

中国国産ブランドの電気自動車市場は、政府からの巨額の助成金で成り立っている。昨年1月から11月までの中国電気自動車およびプラグインハイブリッドカーの販売数は60%増、40.2万台に達した。2020年までに500万台のプラグインハイブリッドカーが中国の公道を走ることになるはずだ。中国国産ブランドの電気自動車は、テスラほど速くなく、走行距離も長くない。しかし安く買うことができる。

新エネルギー車の総合サービス企業である「買電車（EVBURY）」の張大偉CEOは、「自動車は交通の道具に過ぎない。目的は移動であり、ひけらかすことではない」と話す。北京と上海のディーラーは、「顧客が電気自動車を買うのは、手軽にナンバープレートを取得できるからだ」と述べる。比亜迪（BYD）の李雲飛氏によると、中国の国産電気自動車メーカーは助成金を頼りに経済規模を拡大し、単価を下げ、より多くの資本を研究開発に投入しているという。「中国企業は、中国の巨大市場を擁している。それがいったん強大になると、製品の品質も向上し、国際市場への理解も深まっていく」というのが、李氏の見立てだ。（中国網1月14日）

## 6. 充電スポット、北京の団地 5000 カ所以上で整備進む

北京市住房・城郷建設委員会が発表した情報によると、北京市では昨年末までに、5000 ケ所以上の団地内に自家用充電ポールが 2 万 6000 基設置された。同委員会はまた、国家電網と協力し、327 ケ所の団地の充電設備の改造を行ったということだ。人民日報が伝えた。（人民網 1 月 16 日）

## 7. 都市間クイック充電スタンド、800 カ所以上の新設を計画

国家発展改革委員会は 17 日、ウェブサイトで「エネルギー発展の第 13 次五年計画」を通達した。同計画が提案した充電インフラ整備事業は、「4 縦 4 横」都市間電気自動車クイック充電ネットワークの建設に関わり、都市間クイック充電スタンドが 800 ケ所以上追加される。集中型バッテリー交換スタンドは 1 万 2000 ケ所以上、分散型充電ポールは 480 万基以上追加され、全国 500 万台の電気自動車の充電・バッテリー交換の需要を満たす。新華社が伝えた。（人民網 1 月 18 日）

## 8. 中国の EV バス、ブルガリアの公共交通システムに導入

中国の宇通客車公司は昨年秋に電気 (EV) バス 110 台をブルガリアに輸出し、ブルガリアの首都ソフィアの公共交通システムに導入された。ブルガリアが EV バスを公共交通に採用するのはこれが初めて。この EV バスは宇通客車が欧州の都市向けに特別に設計、製造したもので、有害な排ガスも発生しない。EV バスの車体は全長 12 メートルで、航続距離は 250 km、最高時速は 85 km。バスは駆動系統、方向転換、ブレーキ、空調のいずれも電動化を実現し、真の純電動バスとしての装備を実現した。ソフィア市公共交通局は、来年も EV バス 20 台の購入を計画しており、公共交通ネットワークの充実を図るとしている。（中国網 1 月 25 日）

以上