

技術士包装物流会関西支部 福喜多俊夫

＜中国 EV 情報 75＞では 2016 年 12 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. 中国の NextEV 社が世界最速の EV を発表

中国蔚来汽車（NextEV）が最近、ロンドンで発表した新型電気自動車（EV）のスーパーカー Nio EP9 は、世界最速の EV との触れ込みで、最高速度は 312 キロに達する。参考消息網が米国 CNN の報道を引用して報じた。

NextEV は、ドイツのニュルブルク リンク北コース（ノルドシュライフェ）にて 7 分 5 秒 12 を記録。EV のこれまでの記録を 17 秒上回り最速ラップとなった。バッテリーの充電時間は 45 分で、航続距離は 426 キロ。製作にかかった費用は 120 万ドル（約 1 億 3560 万円）。今のところ、量産するかは確定していないものの、量産されれば EV 市場全体を変える存在になるに違いない。（人民網 12 月 3 日）

2. 新エネルギー車用ナンバープレート、試行 5 都市で運用開始

中国公安部は 1 日より、上海・南京・無錫・済南・深圳 5 都市において、全国に先駆け、新エネルギー自動車（新エネ車）専用のナンバープレートの発給試行をスタートした。新エネ車用ナンバープレートの桁数は 1 桁増え、従来の 5 桁から 6 桁となる。このナンバープレートは緑色を基調に、専用マークが付いている。このうち、小型新エネ車のナンバープレートは、下部に緑のグラデーションカラーを配し、大型新エネ車は、下部に黄と緑の配色を採用している。（人民網 12 月 3 日）



3. 新エネルギー車の電池など、外資参入規制を緩和へ

国家発展改革委員会はこのほど「外資投資産業指導目録」の改訂版草稿を発表し、社会に向けて広く意見を募集した。目録の内容をみると、外資系企業による投資の参入制限が一層緩和され、制限条項が 2015 年版の 93 条から 62 条に減少し、道路での旅

客輸送や新エネルギー車の電池といった分野への参入制限が撤廃された。新華社が伝えた。(人民網 12 月 9 日)

4. 浙江省のサービスエリアに EV スタンドが普及

浙江省寧波市内の高速道路のサービスエリア（上り・下り合わせて 18 ヶ所）にはこのほど、直流クイック充電設備 68 ヶ所が設置された。充電ノズルに接続すると、30 分で 80%まで充電できる。充電設備にカードをかざすか、コードをスキャンすることで支払いを完了することができる。浙江省内の高速道路サービスエリアでは、電気自動車クイック充電スタンドがほぼ全面的に網羅されており、周辺の上海市、安徽省、福建省、江西省などとすでに充電ネットワークが形成されている。(人民網 12 月 9 日)

5. 中国の新エネルギー車生産台数、今年は世界全体の 4 割に

「今年状況をもとに試算すると、中国の 2016 年の新エネルギー自動車生産台数は世界全体の 40%を占めるだろう」。中国自動車工業協会の許艷華副秘書長は先ごろ北京で、中国の 1-10 月自動車生産台数のうち新エネルギー車が占める割合が 1.6%を超えたことを明らかにした。中国自動車工業協会のデータによると、中国の 2016 年 11 月の新エネルギー車生産台数は 8 万 4000 台で、前年同期に比べ 16.21%増加した。2016 年 1-11 月では 44.27%増の 40 万 2800 台だった。(中国網 12 月 15 日)

6. 北京で複合型街灯の使用を開始

複合型街灯 20 本が 14 日、北京市左安門西街に登場した。うち 18 本は電気自動車の充電ポールの機能を持ち、残りの 2 本は監視カメラ、Wi-Fi 基地局、情報発表などの各種機能を持つ。同市では将来的に市街地 6 区に、この複合型街灯を 100 本設置する計画ということだ。新華網が伝えた。



(人民網 12 月 16 日)

7. 中国・格力の董氏 個人で万達などと EV に 3 億 0 億元共同出資

中国エアコン最大手の珠海格力電器で経営トップを務める董明珠董事長は、不動産大手の大連万達集団（ワンダ・グループ）など 4 社と共同で、広東省珠海市にある電機自動車（EV）の中堅メーカー（珠海銀隆新能源）に 30 億元を出資する。董氏が最大の出資者となる模様。個人資産を使った異例の巨額出資となる。董氏は先に格力電

器として珠海銀隆新能源の買収を計画したが、社内外の同意が得られず買収を見送った経緯がある。(日経 12 月 17 日)

8. 中国の新エネ車、未来を切り開けるか

新エネ車の販売台数は 2011 年の 8159 台から 2015 年の 33 万台へと移り変わり、急激な成長期にあり、政府から力強い支援を受けている。新エネ車用ナンバープレートが、上海、南京、無錫、済南、深センなどで試験的に配布されている。

新エネ車は省エネ・排出削減などの優位性が際立っており、喜ばしい発展を遂げている。しかしこの高度発展には、十分に堅固な基礎が備わっているのだろうか。補助金制度は消費者から認められているのだろうか。新エネ車は今後も躍進を続け、ガソリン車に代わり自動車産業の未来になるのだろうか。

* 自動車の需要と石油供給量の矛盾

生活水準の向上に伴い、自動車の需要が着実に増加している。これに伴い、石油の需要も増加を維持している。統計データによると、自動車用ガソリンは石油消費量の 3 分の 1 から 2 分の 1 を占め、ガソリン生産量の 9 割弱を占めている。ガソリン車は石油の供給圧力を拡大し、環境汚染を深刻化させる。

* 新エネ車の急成長

中国の新エネ車は開始が遅れたが、中国ブランドと世界の同業者の差は小さいため、海外を追い抜くための突破口と見なされている。環境と資源を保護し、中国自動車産業の発展を推進するため、新エネ車は政府から力強く支持されている。例えば国家発展改革委員会は昨年末の「電気自動車充電インフラ発展ガイド (2015-20 年)」の中で、2020 年までに全国で集中型充電・バッテリー交換スタンドを 1 万 2000 軒、分散型充電スポットを 480 万カ所新設すると発表した。政府の 2015-20 年までの補助金は、総額 4000 億元以上と見積もられている。(中国網 12 月 21 日)

以上