

技術士包装物流会関西支部 福喜多俊夫

＜中国 EV 情報 78＞では 2017 年 3 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. 2 階建て EV 路線バス、北京で運行開始

北京二環路の本道を走る「44 路外環」路線でこのほど 2 階建て EV 路線バス 22 台が運行を開始した。北京市の一般バス路線で、2 階建て EV 路線バスが使用されるのはこれが初めてだ。北京日報が伝えた。

北京公共交通電車分公司の責任者によると、このバスは従来のバスに冷暖房、路線図ディスプレイ、スマートキーシステムなどの技術を追加しており、ディーゼルエンジンの代わりに永久磁石同期電動機を用いている。すべての車両にナノ高効率多元リチウムイオン電池が 25 個搭載されており、クイック充電方式を採用。同責任者によると、1 度の充電にかかる時間はわずか 20 分で、航続距離は「44 路外環」路線の運行ニーズを完全に満たせるという。バッテリーと装置の合理的な配置により、冠水した道路でも水深 25 センチまで通行できる。(人民網 2 月 27 日)

2. ハルビン市の EV バス、安定した運行を続ける

黒竜江省ハルビン市でハルビン福通公共交通客運有限公司の第 1 陣となる EV 路線バス 88 台が今年 1 月 1 日より運行開始し、この同市初の EV バスは 2 ヶ月に渡り安全かつ安定的な運行を維持した。そして 11 月 1 日から 3 月 20 日までの冬季期間中、これらの EV バスは 1 台当たり 5 万元 (1 元は約 16.56 円) ものコストを節約できるとしている。また電気エネルギーの使用により、伝統的なガソリンやガスを使用する必要がなく、大きな環境保護効果も見込まれている。新華網が伝えた。(人民網 3 月 3 日)

3. 中国、エコカー参入厳格に

中国の肖捷財政相は 7 日の記者会見で電気自動車 (EV) などエコカー販売に対する補助金の不正受給が業界で横行している問題について、「厳重に処罰し、今後はエコカー事業への参入条件を引き上げる」と述べた。市場の健全化に向け、厳しい対応をとる方針を示した。(日経 3 月 8 日)

4. 北京汽車、シェア電気自動車の年内 PR を検討

北京市ではこの数ヶ月に渡り、シェア自転車がブームになっている。全人代代表、北京汽車集团有限公司の徐和誼董事長は 6 日「当社は今年上半期、重点エリアでシェア 2 座席電気自動車 (EV) を試験的に PR する」と述べた。北京晨報が伝えた。

徐氏は、公用車改革に伴い、当社は 1 年弱に渡り、中央及び北京の政府機関を対象に、新エネ車を 6000 台レンタルした。多くの公務員が携帯電話にアプリをダウンロードしており、スキャンするだけで車を使用することができる。当社は今年、新エネ車を公務員以外だけでなくより多くの人々に PR する。当社は上半期、都市部の重点エリアでシェア EV を PR する。今後投入する EV の数は、市場によって決める。レンタル料金は、競争力を持つ。製品の外観は注目を浴びやすいシェア 2 座席 EV で、流行中のシェア自転車と同じく気軽に利用でき、レンタルとシェアの需要に合致する。デザインと機能は、一般的なマイカーとは大きく異なる。利用者は使用時に運転免許証などを提示する必要があり、携帯電話で車を借りられる場所を検索する。(人民網 3 月 8 日)

5. 水素エネルギー路面電車、中国で初受注

中車青島四方機車車両株式有限公司が 9 日に発表した情報によると、同社は仏山市高明現代レール交通建設投資有限公司と、仏山市高明区現代路面電車モデルライン第 1 期プロジェクトの供給契約を結んだ。プロジェクトに水素エネルギー路面電車 8 本などを提供する。これは中国初の水素エネルギー路面電車の受注となった。同モデルラインは全国初の水素エネルギーを動力とする路面電車路線で、水素エネルギー路面電車を運行する。全長は約 17.4 キロで、20 駅を設ける。第 1 期と長期の 2 ステップで建設を進める。第 1 期は路線バス 8 本で、いずれも水素エネルギーを動力とする。1 本当たりの定員は 285 人、最高運行速度は時速 70 キロ。水素エネルギー路面電車は新型現代路面電車で、一般的な路面電車と異なり水素燃料電池で動力を提供する。航続距離が長く、さらに全線で電線を架設する必要がない。全過程で水しか排出せず、安全かつ信頼性が高く、グリーンでエコロジーといった特長がある。中車四方は 2015 年、世界初の水素エネルギー路面電車を開発した。これにより中国は世界で初めて、水素エネルギー路面電車技術を持つ国になった。(中国網 3 月 10 日)

6. 長城汽車、新エネ車に 1 兆円投資

長城汽車の王鳳英総裁は日経新聞の取材に対し、「電気自動車 (EV)、家庭で充電できるプラグインハイブリッド車 (PHV)、燃料電池車 (FCV) の 3 本柱で新エネルギー車の研究開発を強化していく。年内に多目的スポーツ車 (SUV) の PHV を投入する。新エネルギー車では年 60 万台の生産能力の確立を計画しており、基幹部品も手掛ける。新エネルギーの基本技術、車両や基幹部品の開発、研究施設の整備を含めて、今後 10 年間で総額 600 億元 (約 1 兆円) を投じる」と述べた。(日経 3 月 14 日)

7. さえない電気自動車産業をカーシェアリングが救う？

今年から中国政府の巨額支援が終了したことで、国内電気自動車企業が停滞している。電気自動車をどう買ってもらうか。それがメーカーの悩みどころとなっている。そんななか自動車産業のレンタル事業が、消費者に電気自動車の使用を促すものになり始めて

いる。香港紙「南華早報」が報じた。

中国では「シェアエコノミー」がブームになっている。30社以上の中国の大手企業が「フレキシブルな移動」の流行に乗った。彼らは時間や場所を問わずレンタルの電気自動車を使えるアプリ開発研究をしている。中国の新興カーシェアリング市場で使用されている3万台のうち95%が新エネルギー車である。そこには電気自動車とハイブリッド車、燃料電池車が含まれる。PwC傘下の戦略コンサルティング企業であるStrategy&が先ごろ発表したレポートによると、「カーシェアリングモデルは中国での電気自動車開拓に極めて有効と述べた上で、「このサービスは2020年までに大きな進展を遂げる。中国政府が計画する新エネルギー車の目標とも合致する」と指摘する。中国政府は、新エネルギー車を使用することで都市の深刻な汚染と交通渋滞を解決しようと計画している。一方、カーシェアリングサービス企業である途歌（ToGo）の王利峰 CEOは、「中国には充電スポットが少ない。ということは、電気自動車をレンタルしたユーザーは短距離しか走行できないことを意味する。しかも彼らは特殊設備の付いた充電スポットの駐車場で車を借り、返さないといけない」と述べた上で、「電気自動車は、人々が求めるフレキシビリティとメーカーが提供できるサービスに大きな差がある。完備されているとは程遠い充電施設は、電気自動車のカーシェアリングを広める上で、今後長い間にわたって障害になるだろう」と指摘する。（中国網3月19日）

以上