

中国のEVは格安から高級まで多様化が進む

◆中国の経済回復を受けて国際的な規模の展示会が相次いで開催

2021年4月、中国で大きな国際展示会が相次いで開催された。上海モーターショーと、プラスチックに関するCHINAPLAS（深セン）だ。中国の自動車販売台数は、20年初は大きくマイナスになったが、3月以降はプラスに転じるなど急速な回復を見せた（図1）。また、プラスチックの需要は高機能品を中心に自動車向けも急速に拡大している。CHINAPLASは、20年は新型コロナの影響で中止になったが、経済の急速な回復も反映し21年はリアルでの開催となった。

中国は35年に新車販売のすべてを、ハイブリッド（HV）を含む環境対応車にする方針を打ち出しているが、モーターショーでは格安から高級車まで多様な電動車の展示があり、関心を集めた。

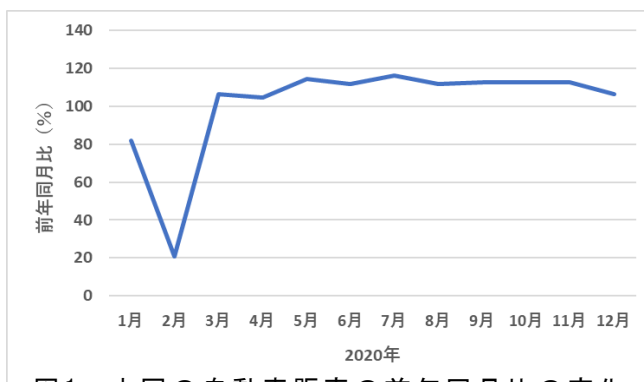


図1 中国の自動車販売の前年同月比の変化
出典：中国自動車工業会（CAAM）の資料を元にARC作成

◆多様化が進む中国EV市場、格安EVが販売台数トップに

中国では、自動車は豊かさの象徴として一般的に大きな車が好まれる傾向があったが、近年は中間層を中心に格安EVの販売が拡大している。背景には、中国に多数存在する電動バイクの使用者など中間層の収入が増えた結果、少し背伸びをすれば格安EVを買うことが可能になったことがある。

21年3月、「宏光MINI EV」（図2）の販売台数が約4万台になり、テスラの「モデル3」の2.5万台を初めて超えたことが明らかになった。価格は



図2 宏光MINI EV
出典：上汽通用五菱汽車

約48万円からで、格安でも4人乗れる。航続距離は160km、最高速度は100km/h、家庭用電源で充電できる。20年7月、米GMと地元との合弁会社、上汽通用五菱汽車が発売した。モーターショーでは、屋根が開いてオープンカーになるCABRIOを

発表した。若者を意識した派生モデルの投入で、シェア拡大を目指している。

◆高級車モデルではNIOに注目が集まる

高級車では、中国のテスラとも言われるNIO（蔚来）に注目が集まった。1月に発表した「ET 7」は150kWhの大電池を搭載し、航続距離は875kmである。大電池の場合充電に時間がかかるが、交換ステーションで電池を入れ替える方式を採用している。交換作業をモーターショーで実演し、要する時間は約1分で済む。電池をリースにして車両価格を下げ、顧客にとって電池劣化を避ける利点もある。月1.5万円ほど支払えば、何回でも交換可能というサブスクリプション方式をとる。22年に固体電池を搭載した車両を出すと公表したが、半固体型とみられる。

◆トヨタも中級車市場向けBEVを発表

トヨタ自動車は同社では初めての純電動車（BEV）である、SUVタイプのbZ4xのコンセプトカーを発表した（図3）。22年半ばまでに世界での販売を開始する。

トヨタは、主要なメーカーに比較してBEVへの取り組みが遅れたと見られがちだが、充電時間の長さや航続距離の短さ、安全性から車としての完成度が不十分で、自信をもって顧客に売れないと考えていた。そのため燃料電池車MIRAI（図4）やHVに力を入れてきた。しかし、電池の性能、安全性改良も進み、電動車のフルラインアップ化に大きく方針を変更した。プラグインを含めたHVは、BEVの性能が向上し普及すると、内燃機関搭載車



図3 bZ4xのコンセプトモデル
出典 トヨタ



図4 モーターショーで展示のMIRAI
出典 2017年11月広州モーターショーにて筆者撮影

は将来的には禁止や淘汰されるという見方もある。全固体型電池の使用はまだ先だが、トヨタがどのような戦略で先行企業に対抗するか注目される。

格安から高級車までそろい、中国のEVの市場動向が注目される。【松田英樹】