

# 中国経済新聞

日本初の本格的な中国経済情報専門紙・2001年創刊

中国四番目の「新区」  
浙江舟山群島新区

http://www.zhoushan.gov.cn



## 中国製電気バス 日本市場への進出拡大

大雪が降った後の1月12日、福島県の名観光地である会津若松市の駅で、中国の自動車メーカー比亞迪(BYD)が製造した電気バス3台の引き渡しが行われ、会津乗合自動車株式会社(会津バス)に正式に引き渡された。比亞迪の日本での電気バス引き渡しは、京都、沖縄に続いて今回が3件目になる。

塗装も新しい比亞迪の電気バスは環境に配慮した可愛らしいデザインで、車体の下半分はグリーンが基調、上半分は青空に白い雲が浮かび、ところどころに愛らしい動物のイメージもあしらわれている。雪が溶けて春になり、日本最大の湿原の尾瀬国立公園が再び開園すると、この3台のバスは尾瀬の美しい景観の一部になる。

同公園は福島県、栃木県、群馬県、新潟県にまたがり、日本最大規模の山岳湿地の尾瀬、会津駒ヶ岳、田代山、帝釈山などの周辺地域を景観スポットとする。春から夏にかけて、尾瀬では色とりどりの花が咲き乱れ、澄んだ空気、美しい景観と相まって、訪れた人に日常を忘れさせる。東日本大震災の後は、自然の生態環境を保護するだけでなく、観光開発によって被災地を復興するといった大きな使命も担うようになった。

同公園の冬は長く、時々大雪が降ることもあり、極寒の気温は電気バスにとって過酷な試験になることから、このたびの電気バスの調達・運営を担当する会津バスは非常に慎重な態度を取ってきた。佐藤俊代表取締役社長は、「比亞迪との協力を決めるまでに、非常に慎重な検討過程を経っており、欧米市場の自動車企業や現場を担うバス運営会社も相次いで訪問した。比較検討の結果、最終的に比亞迪に決めた

のは、比亞迪が電気自動車(EV)のコア技術を確立しているからだけでなく、製造規模が非常に大きかったからだ。こんな会社なら信頼できると思った」と振り返った。

日本は世界に名だたる自動車強国だ。一部の専門家は、「日本の自動車製品についての法律や基準、サービスなどの要求は非常に厳しい。こうした非関税障壁は海外の自動車を日本市場から閉め

出すのに有効であり、他国・地域のメーカーは二の足を踏んでしまう」と説明する。

■京都、沖縄、福島、岩手が導入

実際、中国自動車メーカーが日本市場に進出するには、長い道のりを歩き、障害を乗り越えなければならなかった。

比亞迪は2015年に京都で電気バス5台の引き渡しにより、中国自動車工業の60年以上の歴史の中で、中国車が日本の街頭を走る初めてのケースになった。それから2年後、比亞迪は沖縄でも電気バス10台の引き渡しを行った。

クルーズ船の代理店を務める沖縄シブスエージェンシー(那覇市、松田美貴会長)は2017年12月1日、那覇市ミナトの那覇クルーズターミナルに到着するクルーズ客向けに沖縄県内で初めて電気バス10台を導入した。下船したクルーズ客を観光スポットなどへ無料で送迎する。中国大手BYDグループの日本法人、ヒューワイティージャパン(横浜市、劉学亮代表)が、日本国内での導入は京都市に続き2件目という。

リン酸鉄リチウム電池を使っており、豊見城市内の機器を使って充電する。1回の充電で250キロ以上走れる。ディーゼルバスに比べて燃費が

2月1日から、岩手県盛岡市で走っている中国製BYD新型電気バス1K9



良く、低騒音だという。EVなので運行中は排気ガスを出さない、バス周りで乗車待ちをする際の排ガスによるストレスも減らせる。環境保全の狙いもある。

2月1日、岩手県交通の新型電気バス1BYD製のK9も導入。岩手県交通では初の大型ノンステップバスと言われ、オンモトル盛岡南線での限定運用している。

環境悪化が著しく、ディーゼルエンジンの運用を全面禁止した大都市では、現状電気バスが燃料電池バスしか出口がない。しかし旧来のバスの1台2000万円程度に対し、トヨタの燃料電池バスは1台1億円。安さが売りのBYDの電気バスは5500万円だ。

どちらも日本国交の「低公害車普及促進対策費補助金」制度で車両価格の3分の1、充電機器の3分の1(電気の場合)とその工事費全額が補助される制度の対象だ。燃料電池バスについては、国から2000万円、自治体から3000万円(自治体によって異なる)の補助金交付具体例が国交省から発表されているが、それだけの巨額の補助金が申請だけで簡単に出るわけもなく、都度事業計画を提出して審査を経る必要がある。

比亞迪アジア・太平洋自動車販売事業部の劉学亮総経理は「慎重な態度、進んだ技術、確かな実力

があればこそ、優れた企業が林立する市場でもしっかりと足元を固めることができるのだ」と述べた。

また劉氏は、「日本現地での運営が順調でなければ、世界300都市以上での豊富な運営経験がなければ、欧州連合(EU)の認証がなければ、一連のコア技術がなければ、このたびの協力はこれほどスムーズに進まなかった」と明かした。

比亞迪は次々にやって来る「洗礼」の中で、日本国民の中国自動車メーカーに対する態度や見方を徐々に変えていった。

バス専門誌「バスラマ」は、「運行開始から1年になる比亞迪バスは運転手、乗客、事業者にとって好評なものと伝えた。中国の改革開放40周年という背景の中、比亞迪が海外に打って出たのは偶然ではなく、技術の進歩がもたらした必然的な結果だといえる。今やますます多くの中国企業がこれまでの「フォロワー」や「模倣者」から業界のベンチマークへと成長を遂げている。

BYDグループの電気バスは、世界500の国・地域、300都市で使われている。一方、日本国内のメーカーは電気バスにはまだ消極的。導入例でも「改造EVバス」が中心です。はたして、電気バス市場はこのまま中国がシェアを広げていくのか、先行きが気になる。



①女性は男性化 男性は主婦化



⑤中国人記者が見た福島産食品の安全



③「粤港澳大湾区」建設が開始

今号紙面