

■日中がそれぞれ、なぜか得意分野ではない方に注目

日本政府が 2030 年半ばを目途にガソリン車の新車販売を禁止する可能性が報じられ、これに呼応するように小池百合子東京都知事は 2030 年での東京都内での販売禁止を発表、BEV が日本でもにわかにかげ光を浴びる中で、世界最大の新エネルギー車(NEV)市場である中国では、むしろ日本のお家芸である HEV が注目され、各社こぞってその導入を図ろうとしている。

先日、中国民間大手の長城汽車がオリジナルの HEV システムを大々的に発表した。同じく民間の吉利汽車も HEV 車を発売した。トヨタと合併している広汽集団も、トヨタ技術を活用した HEV 開発を計画している。まさに猫も杓子も HEV 状態。それら中国勢がそう簡単に日本勢の技術水準に追いつくとは思えないが、中国イノベーションは時に驚異的なものとなるため、油断はできない。

ともかく、BEV 含む NEV が年間 100 万台以上売れ、EV 社会に変貌しつつある、もしかすると日本政府も都知事もモデルとしているかもしれない中国において、なぜ今、HEV 熱が高まっているのか。

自動車の動力タイプと日中NEV基準

主な種類	説明	NEV基準	
		日本	中国
ガソリン車	内燃機関。ガソリンエンジンを動力として走行する自動車	×	×
HEV	いわゆるハイブリッド。内燃機関とバッテリーを搭載。充電不要	△	×
BEV	いわゆるEV。充電が必要な電気自動車	○	○
PHEV	プラグインハイブリッド。ガソリン走行、充電による電動走行が可能	○	○
FCV	燃料電池自動車。いわゆる水素	○	○

※あくまでも一般的なものの。各社によって技術仕様や定義が異なり分類が難しいものがある。

■今後の中国新車販売市場を読み解くと

中国の新車市場で言えば、2025 年には HEV を含まない NEV の販売台数が現状の 5 倍にあたる 600~700 万台になる見込み(相当ハードルの高い目標)で、これは日本の新車販売市場をそれだけで軽く凌駕する規模であり、これに対して中国国内はもちろん、世界的にも注目されている。

一方で、2035 年、中国の新車販売台数は NEV が 50%、HEV など内燃機関のエコカーが 50%程度になる見込み、ともされる。その時の新車販売台数の規模が年間 3000 万台とすると、内燃機関搭載車が中国では 1500 万台もの市場規模になる見込みだ。

世界最大の NEV 市場である中国でも、35 年、内燃機関は禁止していないのである。むしろ、HEV が膨大な市場になる、という設計図を描いている。わずか 1 年間の HEV 販売台数が、トヨタがグローバルで数