

NMO OfficeLetter

中国BYD社製のEVが都大路を疾走する！

昨年末から中国製の電気自動車が都大路を走っているのをご存じだろうか。中国電気自動車メーカーのBYDジャパンが供給する電気バスが4台、京阪バスに採用され京都駅と東山七条のループを走っている。さらに、大手の都タクシーが試験的に2台の電気自動車を購入し、実際に乗客を乗せて走っている。京阪バスが中国BYDから国産を押しのけて購入した理由は、価格。国産の電気バスの価格は7,000万円。BYDの電気バス価格は約2,000



万円。圧倒的な価格優位性があり、京阪バスも将来はかなりのスピードでBYD製の電気バスに切り替える計画があるという。この価格に関しては、中国政府が多額の補助金を出して低価格のスポンサーになっているという非難も当たってはいるが、昨今のEV市場の変遷のスピードをもってすると、この価格差を追いつくことは至難の業だ。

＜解説＞BYDは世界でも第一位の電気自動車メーカー。テスラが一番だと思っている方も多いかもしいが、それは間違いだ。BYDは、もともとは電池メーカー。過去に自動車メーカーを志向して、日本製の自動車をリパースエンジニアリング(解体して分解しその製造法を完成形から研究する手法)で研究した。その結論は、完成車では日本の技術にはかなわないということだった。ならば、自社は電池メーカーなので、一気に電気自動車の市場に参入することを決断した。当時としては大きな賭けだったが、これが大正解。電池メーカーなので、電池に関する技術は世界でも最先端。日本でいえば、GSユアサがEVメーカーになったようなものだ。



BYDは、1995年に王伝福(おう・でんふく)CEOが、香港に接する広東省深圳で創業した。現在56歳の王伝福CEOは、1966年、安徽省の貧農家庭に生まれ、湖南省長沙の中南大学冶金学部を卒業。北京有色金属研究所で修士号を取得し、同研究所で金属を分析する研究者だった。この頃、中国で一世を風靡していたのが、米モトローラの携帯電話だった。今後、中国で携帯電話が大量に普及していくと見込んだ当時29歳の王氏は、携帯電話のバッテリー電池を作る会社を創業した。これがBYDである。トヨタも昨年12

月豊田章男社長が、今後4兆円規模の投資を行い、2030年に30車種、計350万台のEVを世界で販売すると発表した。これまでの目標は200万台だったので、EVシフトを鮮明にした格好だ。だが、EVに関しては、BYDに一日の長がある。去年の中国国内でのEVの販売台数のベスト3は、BYDが1位で17万9054台、2位は上海通用五菱で16万5609台、3位がテスラで13万5449台だった(中国乗用車連合会発表)。BYDは、世界中で人気を誇るテスラを押しのけて、中国市場でトップに立っている。特にBYDが有利な点は、もともと電池の会社なので、「EVの心臓部」と言える電池を自社でまかなえることだ。

