

アジアの風

ビジネスの先を読む



後藤 康浩 (ごとう・やすひろ)

亜細亜大学 都市創造学部教授
早稲田大学政経学部卒、豪ボンド大学MBA取得。1984年日本経済新聞社入社、国際部、産業部のほかバーレーン、ロンドン、北京などに駐在。編集委員、論説委員、アジア部長などを歴任した。2016年4月から現職。アジアの産業、マクロ経済やモノづくり、エネルギー問題などが専門

バイク王国アジアに 電動化の波



▲道路を占拠するバイクが、電動に変わる日も遠くない(ベトナム・ホーチミン市)

昨年は世界的に電気自動車(EV)が大きな話題になり、今年初めのコンシューマー向けエレクトロニクスショー「CESS2018」も家電やIT機器よりも自動運転を含めEV関連の発展が多かった。EV時代がすぐにも到来しそうな印象を世界に与えているが、本格的なEV時代は2030年以降とみるべきだろう。ただ、二輪車の電動化はEVより先行して進むのは確実。「二輪車帝国」のアジアではそのインパクトは大きい。

すでに中国では電動バイクが年間3000万台も販売され、エンジン駆動のバイクを圧倒した。電動バイクの保有台数は2億台を突破している。電動バイクが劇的に普及したのは充電インフラが簡単だからだ。中国の地方に行けばコンビニや飲食店などの前にはコイン式充電器が並んでいる。粗末な設備だが、それで十分な機能を果たしている。自宅でも延長コードを延ばすだけで簡単に充電できる。それ以上に庶民にとって魅力的

なのは電動バイクの走行コストだ。中国などで市販されている電動バイクは1kw時で、40キロ程度は十分走る。1kw時の電気料金が15円とすると、1キロあたりの走行コストは0.375円。同クラスの車体のエンジンバイクの燃料コストは1キロあたり1.3円程度。つまり電動バイクはエンジンバイクの3分の1から4分の1くらいのコストで移動できる。

これは東南アジア諸国連合(ASEAN)やインドでも意識されており、中国を追うように電動バイクが普及の気配を漂わせ始めた。バイクで世界トップのホンダはタイ市場で年内に電動バイクを投入すると表明した。インドでも二輪車大手のヒーローの電動バイク部門は5年間で50億ルーピー(約85億円)を電動バイクの開発に投資すると発表した。独コンサルティング会社、ローランドベルガーは2025年にはインドの二輪車市場の35%が電動車になると予測している。インドネシアでは業界団体が電動バイクに関して性能や速度、廃棄バッテリー問題などで新たな規制や振興策の策定を政府に要求した。