

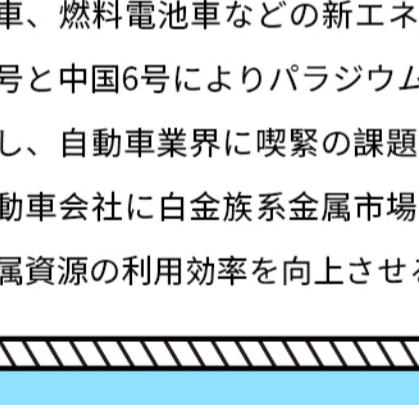
オンラインセミナー 専門家が集結！

一目で分かる最先端の自動車と
白金族系金属に関する知見

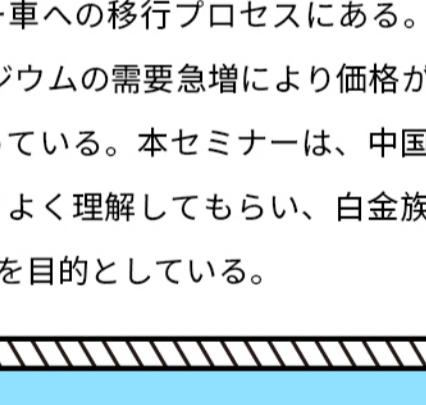


編集者注：ワールド・プラチナ・インベストメント・カウンシル（WPIC）は、3月30日にプラチナと自動車業界をテーマにしたオンラインセミナーを開催。専門家を招き、白金族系金属と自動車産業に関するトピックスについて意見交換を行った。

ワールド・プラチナ・インベストメント・カウンシル



市場研究部ディレクター
TREVOR RAYMOND 氏

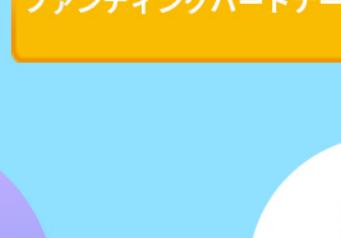


アジアパシフィック統括リーダー
鄧偉斌氏

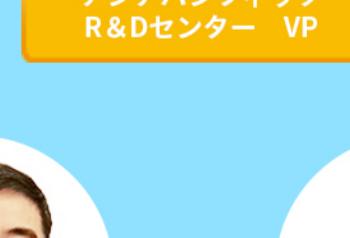
中国の自動車産業は、従来の内燃機関車からハイブリッド、電気自動車、燃料電池車などの新エネルギー車への移行プロセスにある。EU6号と中国6号によりパラジウムとロジウムの需要急増により価格が急騰し、自動車業界に喫緊の課題になっている。本セミナーは、中国の自動車会社に白金族系金属市場をよりよく理解してもらい、白金族系金属資源の利用効率を向上させることを目的としている。

ゲストスピーカー

(ゲストのスピーチ・コメントは順不同)



NIKOS KAVALIS 氏
メタル・フォーカス社
ファンディングパートナー



陳効林氏
BASF環境触媒
アジアパシフィック
R&Dセンター VP



FRANK NI 氏
アングロ・アメリカン
中国区貴金属業務 VP



陶駿氏
東風裕隆
社長秘書長



邵建旺氏
同濟大学
助教授

1

電動化が進む中、白金族系
金属はまだ自動車メーカーに
注目されるのか？



アングロ・アメリカン FRANK NI氏：

- 水素燃料電池自動車は、自動車の電動化のトレンドの一つであり、2050年までに世界の水素エネルギー消費量の25%を占めると予想される。
- 水素燃料電池自動車の市場シェアが5%に達する場合、プラチナ需要は毎年59トン以上に伸びると予測。

東風裕隆 陶駿氏：

- 技術的には、電動化自動車が内燃エンジンを完全に置き換えるまでにはまだ長い道のりがある。
- 自動車の電動化の傾向は、電極において新しい白金族系金属の需要を生み出し、白金族系金属市場の発展を後押しする。

BASF 陳効林博士：

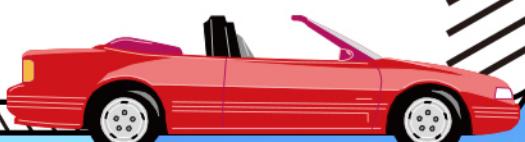
- 将来10年間、内燃機関自動車はそのまま主流である見込み。
- ハイブリッド車には依然として白金族系金属触媒として必要であり、かつ低温化が求められる中、引き続き期待されるだろう。

同濟大学 邵建旺氏：

- 電気自動車の割合は上昇しているものの、内燃機関自動車は引き続き必要とされる見込みである。
- 中国5号の基準と比べ、中国6号基準の実施は、白金族系金属の需要をさらに押し上げるだろう。

メタル・フォーカス NIKOS KAVALIS氏：

- 今後10～20年間において、電気自動車がまだ自動車市場の主流になることはないだろう。
- 自動車の電動化が進む中で、白金族系金属への需要を避けてはいけない。





白金族系金属と自動車産業 はどうのようにすれば共存共栄できるの？



メタル・フォーカス社 NIKOS KAVALIS氏:

自動車触媒としてのプラチナがパラジウムを代替するには相当長い時間がかかるが、一旦実現すると、プラチナ市場とパラジウム市場に大きな変革をもたらす。



BASF 陳効林博士:

プラチナ、パラジウム、ロジウムという3種類の金属は、バランスの取れた発展を維持する必要があり、どちらも自動車分野で使用されてこそ、リスクが分散させられる。



アングロ・アメリカン FRANK NI氏:

水素は地球表面の75%を覆う海水から電気分解によって生成できる。従って、水素生成システムにおける白金族系金属の活用に加え、風力、水力、太陽光等再生可能エネルギーの利用は、効果的な脱炭素エネルギーの解決策となる。



東風裕隆 陶駿氏:

プラチナとパラジウムは自動車部品への影響が限定的であり、プラチナがパラジウムを代替する技術の進化により、コスト面でも自動車メーカーの負担を軽減する。



同濟大学 邵建旺氏:

プラチナは、燃料電池自動車の触媒材料であり、高分子電解質膜に使われる。白金族系金属は燃料電池自動車と新エネルギーの共同発展を促進する上で役割を果たすことができる。

新型コロナウィルスの蔓延の影響を受け、自動車会社はどのように白金族系金属の戦略を見直すべきか？

3



東風裕隆 陶駿氏：

新型コロナウィルスの蔓延は、中米合弁の自動車部品サプライヤーと欧米の自動車会社サプライヤーに一定のマイナス影響を与えてしまったが、中国系自動車ブランドおよび日韓系自動車ブランドにとってはチャンスである。

メタル・フォーカス社 NIKOS KAVALIS氏：

新型コロナウィルスの蔓延により、パラジウム族の金属サプライチェーン全体、物流会社、および広範な利用企業に大きな課題を直面させたが、これは一時的なものである。

同濟大学 邵建旺氏：

自動車触媒としてのプラチナがパラジウムを代替する理由は、プラチナとパラジウムの価格の逆転にある。新型コロナウィルスの影響を受け、代替の実現を引き延ばすことが考えられるが、技術的な成功は自動車会社の自信にとって非常に重要である。

BASF 陳効林博士：

新型コロナウィルス蔓延の状況下では、プラチナがパラジウムを代替する戦略の準備ができる。蔓延が収束した後に直ちに着地して実施できる。

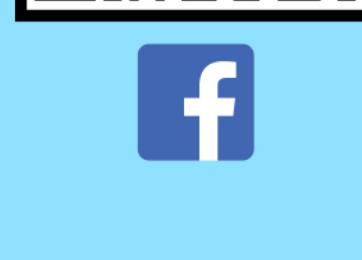
アングロ・アメリカン FRANK NI氏：

プラチナ業界のリソース不足と新型コロナウィルスの大蔓延により、自動車業界が厳しい状況に直面している。貴金属調達戦略という管理は、グローバルの自動車会社にとって重視すべき課題である。

ワールド・プラチナ・インベストメント・カウンシル

取りまとめ：

1. 自動車産業における白金族系金属の需要の増加は、白金族系金属産業の発展を引き続き促進する可能性があり、白金族系金属は、今後も自動車産業の電動化傾向において重要な役割を果たすだろう。
2. 現在、自動車業界は白金族系金属産業と共に市場の不均衡を解決し、白金族系金属の使用比率を合理的に構成するために、プラチナとパラジウムの代替技術をできるだけ早く推進しなければならない。
3. 今後10年間で、環境保護規制のアップグレードがあるとともに、ハイブリッド車および水素燃料電池自動車の開発は、白金族系金属の需要を牽引し、白金族系金属の価値と市場の長期的な発展に繋がると思われる。



(@wpicjapan)