

新エネルギー車の市場と政策の回顧と展望

森 路未央

Retrospectives and Prospects of New Electric Vehicle Markets and
Policies in China

Romio MORI

はしがき

世界の自動車市場は原油価格高騰への懸念や、CO₂排出制限などによりガソリン車など従来型の燃油自動車（以下ICE車）から新エネルギー車（以下NEV車）へのパラダイム転換期に入ろうとしている。中国は世界最大のNEV市場であること、政府がNEV車の普及に積極的であること、世界の名だたるメーカーが生産拠点を擁していることから、最も注目されている市場である。

本章は、NEV車へのパラダイム転換の第1歩目となる2019年はどういうスタートを切ったのかを整理し、評価することが目的である。

そのためにまず中国の自動車市場と新エネ車市場の推移を確認する。公表されたばかりの2019年の実績にも触れる。次に、2012年に本格的に力を入れ始めた中国の新エネ車推進政策を整理し、近年急増した新エネ車市場を下支えした政策を概略する。そして2019年、生産・販売ともに拡大すると見込まれた新エネ車の生産・販売台数ともに前年比減となった要因について整理する。とくにメーカーに対する補助金基準の変更内容とその影響に関して言及する。さいごに、新エネ車の脱補助金を目指す「ダブルクレ

ジット政策」の内容と変更について整理する。新エネ車の生産義務化に対するメーカーの対応について整理し、さいごに新エネ車推進政策に対する若干の評価について考察する。

第1節 自動車の生産と販売台数の推移

1. 国別の生産と販売台数

近年の自動車の生産台数と販売台数について、国際自動車工業会（OICA）が発表したデータから上位10カ国の推移を示した（第1表）。2018年の生産台数、販売台数ともに世界第1位は中国である。生産台数の世界第1位は05年までが米国、06年から08年までが日本だったが、09年に中国が第1位となり、12年間トップを維持している。09年の生産台数は中国1,379万台、

第1表 世界の自動車の生産と販売台数

（単位：千台）

		生産					販売		
順位	国名	台数			順位	国名	台数		
		2014年	2017年	2018年			2014年	2017年	2018年
1	中国	23,723	29,015	27,809	1	中国	23,492	29,123	28,081
2	米国	11,661	11,190	11,315	2	米国	16,842	17,584	17,701
3	日本	9,775	9,694	9,729	3	日本	5,563	5,239	5,272
4	インド	3,840	4,783	5,175	4	インド	3,177	4,018	4,400
5	ドイツ	5,908	5,646	5,120	5	ドイツ	3,357	3,811	3,822
6	メキシコ	3,365	4,068	4,101	6	英国	2,843	2,955	2,734
7	韓国	4,525	4,115	4,029	7	フランス	2,211	2,605	2,633
8	ブラジル	3,146	2,700	2,880	8	ブラジル	3,498	2,239	2,468
9	スペイン	2,403	2,848	2,820	9	イタリア	1,493	2,190	2,122
10	フランス	1,821	2,227	2,270	10	カナダ	1,889	2,077	1,985
合計(その他含む)		89,747	97,303	95,635	合計(その他含む)		88,240	96,804	95,056

（注） 乗用車と商用車の合計台数。

（資料） 国際自動車工業会（OICA）から作成。

日本793万台、米国571万台だった。18年、中国の生産台数は米国よりも1,649万台、日本より1,808万台も多く生産した。

2018年の販売台数は中国2,808万台、米国1,770万台、日本527万台だった。中国が日本を追い抜いたのは06年で、同年の販売台数は中国が722万台、日本が574万台だった。さらに中国は09年に米国を追い抜き、世界第1位に躍進した。09年の中国は1,364万台、米国は1,060万台だった。18年、中国の販売台数は米国よりも1,038万台、日本より2,281万台も多く国内に販売した。

世界ダントツの生産・販売台数を擁する中国だが、2019年の中国の生産台数は前年比7.5%減の2,572万1,000台、販売台数は同8.2%減の2,576万9,000万台だった。この2年はその伸びに歯止めがかかり、2年連続の前年比減となっている。

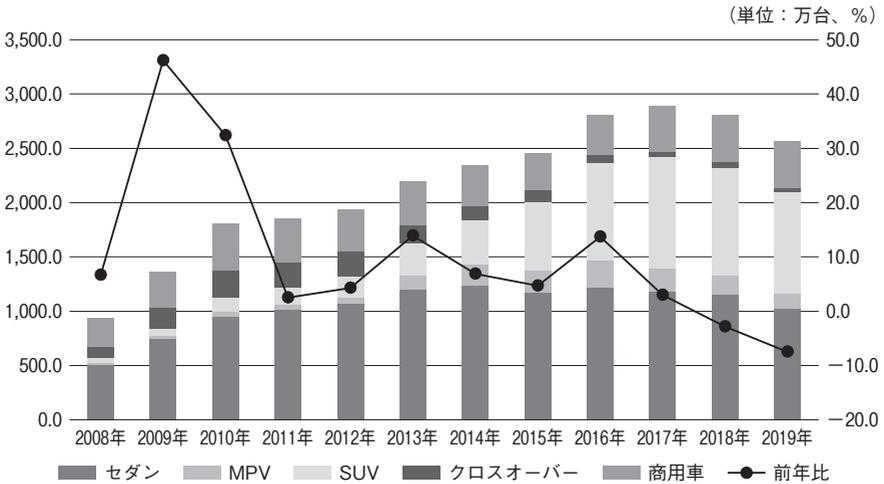
また、中国の特徴として、同表の生産台数と販売台数の差をみると、米国が純輸入、日本が純輸出であるが、中国はその差がほとんどない。中国も輸出入の動きはもちろんあるが、米国のようにメキシコに生産拠点を移管し輸出拠点としていたり、日本のように自国のサプライチェーンを活かして輸出大国になっている役割よりも、国内市場の大きさに対応しているのが現状といえよう。

2. 自動車販売台数の推移と要因

中国の自動車の販売台数の推移を第1図に示した。2008年には938万台だったものの、翌年には1,000万台の大台を突破し1,365万台と大幅に増加した。2010年代に入ると、毎年約100万台のペースでの増加が続き、16年は前年比13.7%増の2,803万台（前年比343万台増加）、2017年は同3.0%増の2,888万台となった。

2016年以降の急増の要因について、第1に、中国政府が2015年9月に開始した排気量1.6ℓ以下の車両を対象にした購入税を従来10%から5%に減税したことが挙げられる。この減税実施の背景は、中国の石油消費量の約

第1図 自動車の販売台数の推移



	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
生産台数	935	1,379	1,826	1,842	1,927	2,212	2,372	2,450	2,812	2,902	2,781	2,572
販売台数	938	1,365	1,806	1,851	1,931	2,198	2,349	2,460	2,803	2,888	2,808	2,577

(資料) 中国汽車工業協会発表データから作成。

8割が自動車用途であるため、原油不足や大気汚染の対応策として、小排気量車両への優遇を実施した。また、中国の小型車市場は中国ブランドのシェアが高いため、中国ブランド車の売上増加を狙った措置ともいえる。他方、2017年は購入税率が7.5%に引き上げられたことで、小型車の販売台数の伸び率が低迷した。これにより、2017年の排気量1.6ℓ以下の乗用車販売台数は前年比1.1%減の1,719万台に減少、中国ブランド車は同0.4%減の837万台だった。2018年は当初の計画どおり、購入税率を10%に戻し販売台数が減少した。第2に、ホンダや日産等の完成車メーカーが割引等の販促キャンペーンを積極的に展開したことが挙げられる。また車両オプションの増加、買い替え時の下取り価格の引き上げも行った。第3に、2017年も購入税の優遇政策が行われるかどうかの発表がかなり遅れたこと

で、車両登録規制を実施していない中西部地域の3級、4級都市（「三線、四線城市」）を中心に駆け込み需要が拡大したことが挙げられる。最後に、中国ブランドの乗用車が乗用車市場全体に占める割合が高まったことが挙げられる。その割合は、2014年38%、2016年43%をピークに、2019年には42%を維持している。この高まりを牽引したのが中国ブランドのSUV車の製品競争力の高まり、低中位価格帯に位置するものの技術力の高まりに伴いコストパフォーマンスが高い製品として、とりわけ3級都市や4級都市のニーズを捕らえたことが挙げられる。購入税の減税措置が小型SUV車にも適用されていたことが挙げられる。なお、SUV車の販売台数は、2012年に200万台だったが、2014年には408万台、2015年には622万台、2017年には1,025万台に急増したが、18年999万台、19年934万台と2年連続で前年比減となった。

中国汽車工業協会は、2018年の販売台数を前年比3%増と予測したが、実績は同2.8%減の2,808万台となり、21世紀に入り初の前年比減となった。また19年の販売台数について、同協会は前年比横ばいの2,810万台と予測したものの、実績は同7.5%減の2,577万台となり、2年連続の前年比減となった。

3. 新エネルギー車の推移と要因

まず中国における「電動車」の概念は「電気自動車（EV）+プラグインハイブリッド車（PHV）+燃料電池車（FCV）+ハイブリッド車（HEV）」である。他方、新エネルギー車（以下、新エネ車）は「電動車」のうちハイブリッド車を除いた「EV+PHV+FCV」となっている。

新エネ車の販売台数（第2表）は、2012年には1万3,000台だったが、14年から急増し、6年後の2018年には125万6,000台に急増した。このうち、EV車が78万8,000台と全体の62.7%を占め、PHV車が26万5,000台で同21.1%を占め、EV車の急増が顕著であることがわかる。

2018年の急増の理由として、①新エネ車購入税免税、②北京、上海、天

津などナンバー登録規制実施都市での需要増加、③公共交通分野での商用車の導入の拡大などが挙げられる。補助金控除後小売価格10万元以下の車種の販売台数が全体の45%を占めたことが挙げられる。

このうち①の購入税免税に関しては、18年1月から「新エネルギー車の車両購入税免除公告」を施行し、政府が定める技術要件等に達したモデルに対して車両購入税を免除している。

②のナンバー登録規制実施都市での需要増に関しては、北京、上海、天津などの大都市において、ICE車の新車購入時にナンバー登録規制を実施しており、希望者の2～3%程度にしかナンバーを発行しないため、車を購入しても乗ることができないという状況があった。この方法でICE車から新エネ車への買い替え誘導を行い、登録規制の対象外である新エネ車の需要が増加した。

また③商用車の導入の拡大に関して、公共交通分野では、新エネバスの導入が拡大している。新エネ車の地域別販売台数（2018年）は、北京市6万8,000台、広東省6万5,000台、上海市5万台が上位となっている。セグメント別では、新エネ乗用車が前年比77.6%増の40万6,000台、小型トラックが16.8%増の2万9,000台、バスが19.9%増の14万台であった。

なお、2019年の新エネ車販売台数は、政策的支援開始以降の約10年間で初めての前年比減となった。中国汽车工业协会が2020年1月13日に発表したデータによると、2019年の新エネ車の生産台数は前年比2.3%減の124万2,000台、販売台数は同4.0%減の120万6,000台であった。このうち、EV車は生産台数が同3.4%増の102万台、販売台数が同1.2%減の97万2,000台だった。PHV車は同22.5%減の22万台、販売台数が同14.5%減の23万2,000台だった。FCVは同85.5%増の2,833台、販売台数が同79.2%増の2,737台だった。

減少の要因に関して具体的な説明はなされておらず、米中貿易摩擦、環境保護標準の切り替え、新エネ車補助の後退などにとどめられている。

第2表 新エネルギー車の販売台数の推移

(単位：万台、%)

	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
販売台数(万台)	1.3	1.8	7.5	33.1	50.7	77.7	125.6	120.6
前年比(%)	103.9	37.9	232.8	340.0	53.0	65.2	61.7	-4.0
うちEV	1.1	1.5	4.5	24.7	40.9	46.8	98.4	97.2
うちPHEV	0.1	0.3	3.0	8.4	9.8	12.4	27.1	23.2
うちFCEV	—	—	—	—	—	—	0.2	0.2

(資料) 中国汽車工業協会発表データから作成。

第2節 新エネルギー車の推進政策

中国の中央政府である工業信息化部・国家発展改革委員会・科学技術部は2017年4月連名で「自動車産業中長期発展計画」を発表した。同計画は2020年と2025年までの予測や目標を具体的に掲げたものである。市場予測については、20年の自動車生産台数が3,000万台前後で、うち新エネ車が200万台、2025年が同3,500万台前後で、うち新エネ車が700万台とした。19年の新エネ車生産台数が124万台だったので、20年目標に達するのは困難であると見られている。

1. 萌芽期の推進政策

中国政府が新エネ車の産業振興に力を入れ始めたのは2012年に工業信息化部が発表した「省エネ・新エネ車産業発展計画(2012~2020)」に端を発する。同計画発表後の14年7月には国務院弁公室が「新エネ車の普及応用を加速することに関する指導意見」を発表した。この指導意見は同計画(2012~2020)の目標達成に向けたもので、具体的には、インセンティブ措置、購入税の優遇措置、金融サービスシステム、参入条件、地方保護主義の打破、技術革新、品質の監督管理の強化、アフターサービスシステムの構築、政府機関と公共サービスでの普及・応用の推進、充電施設の整備

計画や技術標準の策定、新エネ車用電気価格政策の完備など充電施設の整備の加速などが掲げられた。

2014年11月、国家発展改革委員会は「EV乗用車生産企業新設投資プロジェクトと生産参入管理についての暫定規定」を発表した。同規定は、EV乗用車生産企業の新規設立に必要となる製造・開発・販売・融資・アフターサービスシステムの標準等を明確化することで参入規制を厳格化し、競争力がある現地企業の参入を誘導する策である。具体的には、3年超のEV乗用車技術開発経験、基幹部品と完成車軽量化技術及び試験能力の強化等であった。

2015年発表の「中国製造2025」では「重点分野の飛躍的な発展の強力な推進～10の分野～」のなかに、「省エネルギー・新エネルギー自動車」が盛り込まれた。ここでは、「電気自動車、燃料電池自動車の開発を引き続き支援し、自動車の低炭素化、情報化、スマート化のコアテクノロジーを掌握し、動力用電池、駆動用モーター、高性能内燃機関、先進的なトランスミッション、軽量化材料、スマート制御等のコアテクノロジーの事業化、実用化を進め、パーツから完成車までの完全な工業体系、革新体系を整備し、自主ブランドの省エネ・新エネルギー自動車を世界トップレベルに引き上げる。」と明記されている。新エネ車メーカーに対する補助金政策（2016～2020年対象）については、支給額の引き下げが明記された。課題である最低航続距離の目標値は、2015年末までが80km、2016～20年が100kmに引き上げ、100km未満のモデルは支給対象外とした。また新エネ車部門に対する新規参入政策の緩和も行い、15年7月には「EV乗用車事業への新規参入企業への管理規定」を施行すると即座に、万向集団や時風集団などの部品メーカーが新規参入の意向を発表した。数値目標は、2025年までの販売台数を300万台（中国自主ブランドの新エネ車のみ）、国内での販売比率を80%以上と設定した。しかし、「中長期発展計画」の販売台数目標は、2016年50万台規模、2020年200万台、2025年700万台とされた。

2. 近年の施策

1) ICE車の生産管理の強化

国家発展改革委員会は2017年6月12日、「自動車投資プロジェクトの管理を完全にするに関する意見」を発表した。同意見の目的は、ICE車の生産能力の拡大を抑制し、新エネ車市場の秩序ある発展を目指したものである。

管理強化策は主に4つである。第1に、自動車産業の構造調整の推進である。産業基盤の強固化、分厚い裾野産業・サプライチェーンが構築され競争力を擁する地域への生産能力の集中、新エネ車とコア部品の生産管理、イノベーション、国際競争力強化などである。第2に、自動車投資プロジェクトの管理の改善である。新規投資プロジェクトの許認可管理の強化、既存メーカーの生産能力拡大に当たり従来型自動車の新規生産の抑制、既存車種以外の自動車投資プロジェクトの許認可条件の明確化、新エネ車メーカーの投資プロジェクトの許認可の規範化などである。第3に、自動車生産能力のモニタリング・早期警報の強化である。監督官庁への生産台数や生産能力データの定期報告にかかる制度の整備などである。最後に、自動車産業に対する監督管理の強化である。関連官庁間の協力強化、退出メカニズムの健全化などである。

2) 自動車産業投資管理規定

国家発展改革委員会は2019年1月10日、「自動車産業投資管理規定」を施行した。同規定の目的は、石油燃料車への投資制限、石油燃料車に対する新設、生産能力拡大および省外移転の禁止EV車への投資奨励、である。

完成車メーカーが生産能力を拡大する場合、以下の条件に達する必要がある。①過去2年の稼働率が同型車種の業界平均を上回ること、②過去2年の新エネ車の生産台数が業界平均を上回ること、③過去2年の主営業収入に占める研究開発費比率が3%以上であること、④製品に国際競争力があること、⑤過去2年の所在する省の生産稼働率が業界平均を上回ることである。

また、既存メーカーが同型車種のEV車を生産する場合、以下の条件に達する必要がある。①石油燃料車メーカーの場合、過去2年の平均稼働率が業界平均を上回ること、②EV車メーカーの場合、前年の自動車生産台数が建設規模に達していること、③燃費、走行可能距離などの技術指標が業界トップレベルであることである。

なお、同規定はEV車メーカーを新設する場合、企業・株主・プロジェクトなどの条件やエンジン、動力電池・燃料電池、車体組立などへの投資条件も明記している。

3) 新エネ車産業発展計画

新エネ車および関連産業の発展に関しては、前述のとおり2012年発表の「新エネルギー車産業発展計画（2012-2020）」で2020年までにEV車とPHV車の生産能力200万台、累計販売台数500万台突破が明記されている。

2019年12月3日には新たな計画として、「新エネルギー車産業発展計画（2021-2035）」（パブリックコメント稿）を発表した。今後15年の新エネ車の発展の方向性に大きな変化はないものの、以下のとおりいくつかの修正点があった。

同計画のパブコメ稿での修正点は、①2025年までに新エネ車の販売台数を自動車販売台数全体の20%から25%に引き上げ、②自動車販売台数に占める新エネ車の販売割合を2030年に40%にする目標の削除、③2025年のEV車平均燃費を100kmあたり11KWhから12KWhとすること、④発展ビジョンに「公共領域で用いる車は全て電動化する」と追記、⑤「国家生態文明試験区や大気汚染防止重点区域の公共領域では全て新エネ車を使用する」と追記などであった。

第3節 新エネルギー車の生産・販売の減少と要因（2019年）

2019年に入り、EV車の生産・販売台数は順調に増加していた。しかし、7月以降、一転して減少が続き、通年では生産台数が前年比2.3%減、販

売台数が同4.0%減となった。この要因に関して、工業情報化部は「昨年以降、マクロ経済の影響を受けたこと、国5排出車型の値下げ販売、財政補助の後退など」と述べた。マクロ経済の影響とは、GDP成長率が年々徐々に低下していることや米中貿易摩擦の影響が挙げられる。国5排出車型の値下げ販売とは、すでに国6排出車型の発売によるディーラーなどの対応である。以下、19年の新エネ車の生産・販売台数減の要因について整理する。

第3表 新エネ車とEV車の生産・販売台数の推移（2019年月次ベース）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月
新エネ車生産台数(万台)	9.1 (113.0%)	5.9 (50.9%)	12.8 (88.6%)	10.1 (25.0%)	11.2 (16.9%)	13.4 (56.3%)
うちEV生産台数(万台)	6.7 (141.1%)	4.4 (51.3%)	10.0 (96.2%)	8.2 (28.2%)	9.4 (21.7%)	11.3 (78.0%)
新エネ車販売台数(万台)	9.6 (138.0%)	5.3 (53.6%)	12.6 (85.4%)	9.7 (18.1%)	10.4 (1.8%)	15.2 (80.0%)
うちEV販売台数(万台)	7.5 (179.7%)	4.0 (69.4%)	9.6 (83.4%)	7.1 (9.6%)	8.3 (1.4%)	12.9(106.7%)

	7月	8月	9月	10月	11月	12月
	8.4 (-6.9%)	8.7 (-12.1%)	8.9 (-29.9%)	9.5 (-35.4%)	11.0 (-36.9%)	14.9 (-30.3%)
	6.5 (-4.8%)	7.4 (2.2%)	7.4 (-26.1%)	7.8 (-33.3%)	9.6 (-29.6%)	12.9 (-27.2%)
	8.0 (-4.7%)	8.5 (-15.8%)	8.0 (-34.2%)	7.5 (-45.6%)	9.5 (-43.7%)	16.3 (-27.4%)
	6.1 (1.6%)	6.9 (-6.0%)	6.3 (-33.1%)	5.9 (-47.3%)	8.1 (-41.2%)	14.0 (-26.8%)

(注) カッコ内は前年同月比。

(資料) CEIC、中国汽車工業協会。

1. 財政補助の大幅な削減

中国政府は新エネ車メーカーに対して設定する補助金の基準とする航続距離を年々厳しくしている。2018年は、航続距離300km以下の車種の販売台数が全体の5割を占め、400km超が14%を占めていた。こうした中、2018年6月には、航続距離150km未満のEV車に対する補助金枠を撤廃、同150以上300km未満には20~50%減とした。他方300km以上には2~14%増額した。150km未満の補助金撤廃により、リチウムイオン電池の開発が重要になってきた。政府には航続距離が伸びない車種またはメーカーを淘汰させる意図もあるだろう。なお、18年の補助金額は150kmの

小型車種が前年比 6 割減の 1 万5,000元、400kmが同 1 割増の 5 万元となった。

2019年になると、補助金基準をさらに厳しくした。財政部、工業信息化部、科学技術部、国家発展改革委員会は連名で 3月26日、「新エネルギー車の普及・利用の財政補助政策をさらに完備することに関する通知」を公布した。これにより、新エネルギー車（乗用車、バス、トラック）のメーカーに対する補助金額と技術要求の基準を改正することになった（第 4 表）。

とりわけEV乗用車に関して、航続距離150以上250km未済までの2分類が補助金支給の対象外となった。この政策は政府が航続距離250km未済のEV乗用車の生産を奨励していないことを意味しており、この技術水準に達しないメーカーが今後淘汰される可能性を示唆しているといえよう。また、18年は250以上400km未済の航続距離を2グループに分けていたが、19年は合併させ、かつ交付基準額を1万8,000元に減額した。削減額は18年比で最大2万7,000元と大幅なものとなった。

第 4 表 新エネルギー車（乗用車）に対する補助金の基準

（単位：km、元）

	2018年発表		2019年発表	
	航続距離	交付基準額	航続距離	交付基準額
EV 乗用車	150以上200未済	15,000	対象外	対象外
	200以上250未済	24,000	対象外	対象外
	250以上300未済	34,000	250以上400未済	18,000
	300以上400未済	45,000		
	400以上	50,000	400以上	25,000
PHEV 乗用車	50以上	22,000	50以上	10,000

（資料） 財政部等「新エネルギー車の普及・利用の財政補助政策をさらに完備することに関する通知」から整理。

2. 消費者に高まる安全面での不安 頻発したEV車の事故

19年は中国国内でEV車の発火事故などが多発した。消費者のEV車購買意欲にマイナスの影響を与えた1年だったと言える。

4月にテスラ社製の車両が上海市内で発火事故を起こした。EVベンチャーで18年にはニューヨーク証券取引所に上場した上海蔚来汽車(NIO)のEV車「ES8」は、4月22日に西安市、5月16日に上海市、6月14日に武漢市内で発火事故を起こした。同社は発火の原因について、バッテリーパック搭載のバッテリーモジュール配線の不適切な設置によるカバーの圧縮に伴う絶縁体の破損によるショートと発表した。しかしバッテリーモジュールのサプライヤーである寧徳時代科技(CATL)はバッテリーモジュールの配線の不備についての指摘はしなかった。NIOは、6月27日にリコールを発表、4,803台をリコールした。

8月は、12日に福建省の新エネ車ベンチャーの雲度新能源汽车のSUV車型「π3」が発火事故、13日に河北省の長城汽車の小型EV車「欧拉R1」が充電ステーションで充電中に発火している動画がインターネット上でアップされた。

こうして連続発生している事故をかんがみ、工業情報化部は新エネ車メーカーに対して安全性を高めるための通知として、故障に対する24時間体制の構築などを複数回にわたり発表した。

3. 充電ステーション問題

中国全体のEV車充電ステーション数の不足と消費者アクセスが課題である。2015年9月に国务院弁公庁が「電動車の充電基礎インフラ建設の加速化に関する指導意見」を発表し、初めて充電ステーションに関する政策方針が示された。充電ステーションの政府目標について「電動汽車充電基礎施設発展指南(2015-2020年)」によると、2020年目標は5,000万台であるが、2019年10月時点の充電ステーション数は47万8,132台である(中国電動汽車充電基礎施設促進連盟登録企業のデータ)。省別では広東省、江

蘇省、北京市、上海市、山東省、浙江省、安徽省、河北省、湖北省、福建省の順で多く設置されており、これら10省市で全国の74%を占めている。

充電方式は「交流充電」（4～8時間、1万8,000元／基）と「直流充電」（30分で8割、10万元／基）を設置しており、近年は直流が推奨されている。設置に当たっては補助金が支給される。なお、車両下部の充電部分を丸ごと取り替える「換電方式」の交換時間は96秒で、これはバスやタクシー（北汽など）ですでに使用されている。

充電設備の課題として、最新の国家標準に適合した設備への改修が急務であること、互換性がある充電スタンドの設置・改修、住宅や公共施設向け設置標準の整備、充電設備設置補助金の充実が挙げられている。

消費者目線では多いとは言えない充電ステーションに行っても、他の車が充電中であれば待たなければならないこと、ガソリンスタンドであれば5分程度で済むことが、短縮されたとはいえ30分程度も待たなければならないことが、個人消費者の販売台数の伸びの足かせになっている。

4. その他

低温状態下でのEV車の航続距離パフォーマンスの低下や、放電量の制限などにより、中国の北方地域の消費者のEV車購入意欲が低い。また中古車市場での売価が低いことが新車購入に影響を与えていることも新エネ車の購入の足かせになっている。例えばBYDの「秦EV450」は新車で16万元だが、購入後1年間で1万km走行し、中古車価格が10万元以下であることなど。充電池の維持費が高いことも挙げられる。

第4節 脱補助金に向けた新政策の開始と調整

これまで新エネ車の推進政策を着実に実施したことにより、2019年は生産・販売ともに急伸すると予測されていたが、メーカー補助金の厳格化などを理由に前年比減となった。本節では、新エネ車の更なる推進に向け、

中国政府が補助金を中止してもメーカーが新エネ車部門の収益が得られるための別のスキームと位置付けられるダブルクレジット政策（「双積分政策」）に焦点をあて、その内容と調整について整理する。

なお、ダブルクレジットとは、新エネ車クレジットと燃費クレジットの2つを指す。目標達成企業が獲得できるプラスポイントをクレジット化し、未達企業が有するマイナスポイントのクレジットとの間で譲渡や売買を行うことで、目標達成企業にさらなるインセンティブを与えるものである。

1. ダブルクレジット政策

1) 燃費クレジット規制

ダブルクレジット政策は2017年9月27日、工業情報化部などが「乗用車企業平均燃料消費量・新エネルギー自動車ポイント並行管理弁法」により公表された。ICE乗用車を生産または輸入した場合、燃費基準の達成状況に応じて平均燃料消費量のポイントが発生する。ポイントがプラスになった場合は、クレジットとして保有し、燃費基準が未達の完成車メーカー（マイナスポイントメーカー）に譲渡・売却できる。マイナスポイントのメーカーはプラスポイントをクレジットとして保有する完成車メーカーから譲渡・購入するか、もうひとつの新エネルギー車でプラスポイントとなっているクレジットから譲渡・購入することで、マイナスポイントを相殺できる。

燃費クレジットは2018年に開始したが、中国の自動車メーカーのなかで燃費規制をクリアしたメーカーが多いとは言えないのが実情である。2017年4月、2016年の第4段階乗用車燃費規制の乗用車メーカー122社（うち国産95社、輸入27社）の平均燃費を公表した。その結果を見ると、2016年の目標をクリアしたメーカーは79社だった。18年は導入された燃費クレジットで平均燃料消費量ポイントを獲得できたメーカーは141社中66社で、75社はマイナスポイントだった。最大のプラスポイントを獲得したメーカーは上海汽車集団（128万871ポイント）、BYD汽車（120万8,923ポイン

ト)、BYD自動車工業(98万4,157ポイント)が続いた。他方、最大のマイナスポイントとなったメーカーは上海通用五菱(35万4,597ポイント)、東風自動車(26万4,191ポイント)が続いた。

こうしたポイントのクレジット価格は必ず高騰すると懸念されてきた。その理由として、新エネ車の量産が遅れたメーカーはクレジットの購入を求めるため、規制をクリアしないメーカーの方が多くなるはずだと予測したからである。

しかし19年を参考にすると、プラスポイントの合計が992万9,900ポイント、マイナスポイントの合計が295万1,300ポイントとなり、プラスポイントが大幅に超過した。このことは、プラスポイントの供給過剰のため、マイナスポイントを補てんするメーカーにとっては安くポイントを購入することができる。これでは、プラスポイントを得たメーカーの企業努力や投資の回収ができないことになる。

2) 新エネ車クレジット

燃費クレジットは18年に開始したが、新エネ車クレジットの実施は完成車メーカーが猶予期間を強く要請したことで、2019年実施に後ろ倒しされた。

新エネ車クレジットは、新エネ車の生産率(台数ベース)を義務化するものである。①乗用車メーカーの生産・輸入台数(年間3万台以上)に占める新エネ車比率の目標値を2018年0%、2019年10%、2020年12%とした。条件を満たした完成車メーカーは目標値に相当する台数を生産しなければならない。クレジットの算出方法について、EV車は「ポイント=純電動航続距離 \times 0.012+0.8」、PHV車は生産1台あたり一律2ポイント付与、FCV車は「ポイント=0.16 \times 燃料電池系統の定格出力」、燃料電池の性能に応じて生産1台につき最大5ポイントのクレジットを獲得できる。

仮に、2018年に実施したと仮定して、達成できるメーカーはBYD、北京、吉利、上海、衆泰、江淮、奇瑞の7社(2017年上半年販売実績をベース)しかないと言われていた。もし、目標値が未達成になると、他社の余った

クレジットを購入し補填することが可能である。しかしクレジットの価格をどのように決定するか、現在でも決まっていないのが実情である。未達の場合、罰則として新エネ車マイナスポイント未賠償メーカーに対して、一部の高燃費車型の生産を暫定停止とするなどの厳格な罰則が下される。

NEVクレジット規制の導入は新エネ車メーカーの淘汰が狙いと言われる。政府は新エネ車の生産を推進してきたことで、中国国内ではすでに約200社がNEV生産の参入意図を示している。規制の狙いとして、供給過剰の懸念が挙げられる。

3) ダブルクレジット政策の改正案

ダブルクレジット政策はメーカーの新エネ車生産意欲を高めたのだろうか。19年1-4月期における新エネ車生産台数は約38万台に増加した。この増産により新エネ車クレジットにつながるポイントが56万ポイントに急増し新エネ車ポイントが供給過剰となる見込みとなった。

そこで、19年4月に工業情報化部はダブルクレジット政策の改正案を発表した。その内容は、①燃費算出にNEVを除外すること（燃費のプラスポイントがマイナスポイントをよりも過多であったことが背景）、②燃費算出に低燃費のICE車を優遇（ICE車の0.2台分）、③NEVクレジットの繰り越しの解禁（2021年以降はメーカーが生産するICE車の平均燃費が燃費目標の枠外となった際に翌年繰り越しができない）、④クレジット需要の拡大に向けて19年10%、20年12%と設定されているNEV生産比率に、21年14%、22年16%、23年18%を追加目標としたこと、⑤クレジット供給の抑制に向けてNEV生産1台あたりの獲得クレジット数の大幅減少（EV車1台の場合、5クレジットから3.4クレジット、PHV車は2クレジットから1.6クレジット）、⑥他方FCV車生産1台あたりの獲得クレジットは5クレジットから6クレジットに増加である。

クレジットの需給バランスの安定化によりクレジット取引価格を現状より高め、目標達成メーカーに生産に対するインセンティブを与えようとする改正案である。また目標達成によりクレジットを得て、クレジット取引

により売却益を受けることで、財政に依存した補助金からの脱却を目指そうとするともいえる。中国政府は21年には新エネ車補助金政策を完全に撤廃したいという意向があるようで、ダブルクレジット政策はその財政負担を補完するための仕組みといえよう。

4) 19年10月の最終案

その後の9月11日、工業情報化部は「乗用車企業平均燃料消費量与新能源汽車積分並行管理弁法」の決定に関するパブリックコメントを行った(10月11日終了)。7月発表の修正案との比較で、このパブコメでは主に2点の修正を行った。第1に、低燃費車の新エネ車ポイントに対する貢献度の調整である。完成車メーカーが新エネ車ポイントを計算する際に、低燃費乗用車の生産台数と輸入台数をその台数にしたがって0.5倍の計算をするというものである。修正案では0.2倍だったが、倍数を高めることで、低燃費車生産台数のポイント換算率を高める狙いである。第2に、「新能源乗用車車型積分計算方法」に収録されているEV車のエネルギー消費目標値の計算公式の変更である。変更により、バッテリー容量がさらに大きい車型に有利に働くようになる。

2. ダブルクレジット政策開始に向けたメーカーの増産計画

19年に開始した新エネ車クレジットにより、メーカーは生産+輸入台数の10%相当の新エネ車を生産しなければならない。そこで、メーカーは新エネ車生産の増強に向けた大規模投資を行う動きがあった。以下ではメーカーの増産にかかる主な動きについて整理した。

1) 合弁相手先との協業の強化

外資合弁メーカーの対応例として、合併相手の地場メーカーとの間で新エネ車の合弁や協業で生産した。

ホンダは、广汽本田の既存2工場で新エネ車生産を開始した。20年には年産能力17万台レベルの新エネ車専用工場が稼働する予定である。また、18年10月には約30億元を投資し、NEV専用工場と組み立て工場を新設す

る計画を発表した。リチウムイオン電池は寧徳時代科技（CATL）と共同開発を行っている。

トヨタは、18年に一汽豊田の天津泰達工場において新エネ車専用工場の建設の承認を発表。投資額が約18億元、年間生産能力が12万台（PHV11万台、EV1万台）規模である。また广汽豊田では18年に広州汽車と共同で生産・販売し、19年にレビンのPHVの製造を開始している。2020年には自社開発のEV車の現地生産・販売を開始する計画である。

日産は東風日産において18年8月、セダンのシルフィEVを発売した。同車種は花都工場で生産する。同年、新型リーフ「震風EV」の鄭州工場での生産を開始した。

三菱自動車工業は广汽三菱において18年10月、新エネSUV車「祺智」の長沙工場での生産を開始し12都市で販売した。

フォルクスワーゲンは一汽VWにおいて18年12月、佛山工場第2期の既存工場の一部をEV車工場に置き換え、「Golf A7」（年産2万台）「Audi X55」（1.5万台）の生産を開始した。また、18年5月開設の青島華東工場は今後ICE車とEV車を同一ラインで生産し、バッテリーシステムの生産も行う計画を発表した。上海VWにおいては18年秋、「Tiguan L」の販売を開始、上海安亭工場に新エネ車専用工場を設立、2020年に稼働予定である。

GMは上海GMにおいて18年9月、CATLと戦略提携契約を締結。18年4月、ビュイックブランドのEVとPHV「Velite6」の販売を発表、上海浦東の金橋工場で生産する。

テスラは19年1月、上海ギガファクトリーを正式着工。19年夏に第1期（86万 m^2 ）として25万台の生産能力を擁する工場を完成させた。全ての期が完成すると50万台級となる。

広州汽車はEV車などの電動車専用工場（生産能力20万台）を広州市内に新設、18年末に完成し、自社ブランドエコカーの「伝祺」、PHVの「GA3S」「GS4」、EVの「GE3」などの生産に着手している。

2) 新車投入計画

トヨタは18年、カローラPHV、レビンPHVの発売を開始した。なお16年には両車種のHEVを市場投入し、販売が好調だった。9月には、広州汽車ブランドのEV車「ix4」の販売を開始（NEVクレジット対応）、同車にはCATL製の電池を採用し、航続距離270kmに伸ばした。急速充電機能を備え30分間で8割の充電を可能とした。長安フォードは18年、モンデオPHVを発売した。合弁相手のフォードは25年までに中国販売モデルの70%をNEVとHEVで占める計画を発表した。上海GMは2020年までに、新エネ車として13モデルを販売する計画を実施している。北京現代は2020年までに、9モデルの電動車を販売する計画を発表した。北汽新能源は2020年、年間販売台数50万台目標（2017年は17万台目標）を打ち立て、17年以内にNEV用バッテリー交換ステーション200カ所を新設した。

第5節 今後の展望

中国は2009年に新エネ車の普及推進を開始した。2010年には補助金政策を開始、推進していくなかで、世界最大の新エネ車市場を形成した。補助金の継続は「諸刃の剣」であるため、政府は市場主体による産業の発展を推進していかなければならないと考えている。補助金は不正受給行為を引き起こしたり、財政負担が大きくなったり、メーカーが補助金を前提に経営していくことでグローバル競争力に欠けていくのではないかという懸念を生み出すようになった。

そこで、中国が実施し始めた政策がダブルクレジット政策である。19年の10%目標への対応として、メーカー各社は増資による増産を図った。しかし19年が明けると同政策は混沌とし、4月に改正案が発表されるなど、現在でも最終的なルールが確定していない。補助金削減およびクレジット供給の過剰などにより、結果として、19年の生産台数は増加どころか、初の前年比減となった。政策と実績の乖離が生じることはたびたびあること

だが、拙速な政策がメーカーの投資や市場を混乱させたことは否めない。

また、新エネ車の市場予測に関して、全国乗用車市場情報联席会の崔東樹秘書長は、現在の需要予測に基づく、2020年通年の新エネ車販売台数は約160万台（うち乗用車が135万台）と予測する。中長期計画で設定された200万台には届かなそうである。また崔秘書長はこの需要の伸びに応えるのが自主ブランドの新エネ車であるという。自主ブランド、つまり国内の新エネ車に対する認知度が上昇することで、現在、市場の底にある新エネ車市場が回復していく見込みが強いと述べた。

新エネ車市場の発展方策について政府は模索中だ。補助金から脱却するため、模索しているダブルクレジット政策は2020年、どのような姿に変容するのか、それに対してメーカーは中国市場でどのように対応するのかに今後も注視していくと、さらに今後の展望が開かれるだろう。

参考文献

国家発展改革委員会・工業信息化部（2017）、「关于完善汽車投資項目管理的意見」（发改産業〔2017〕1055号）

http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201706/t20170612_850509.html

証券日報（2019）、「2018年75家車企“双積分”不達標、專家稱積分無法承接補助政策」2019年7月4日版。

新京報（2019）、「双積分政策調整、共有四處修正」2019年10月14日版。

中汽協会行業信息部（2020）、「2019年汽車工業經濟運行情況」

（http://www.caam.org.cn/chn/4/cate_39/con_5228367.html）

中国電動汽車充電基礎設施促進連盟（2019）、「充電連盟充電設施統計」

（<http://www.evcipa.org.cn/>）

中国工業和信息化部（2019）、「対《新能源汽車産業發展規画（2021-2035年）》（パブリックコメント稿）」2019年12月3日。

（<http://www.miit.gov.cn/n1278117/n1648113/c7553623/content.html>）