

2020年12月2日

## グローバルレポート

## 中国における新エネ車クレジット制度の見直しと今後

グローバルコンサルティング部 コンサルタント 山野井 茜

2020年6月、中国の自動車産業を所管する省庁である工業信息化部が、中国国内の完成車メーカーに一定以上の新エネ車生産を求める「クレジット制度」の見直しを発表した。本稿では、これまでの中国における新エネ車政策と新エネ車市場の現状を踏まえた上で、このクレジット制度の変更点を確認し、その意図について論じたい。

世界最大の自動車市場である中国において、最も産業育成に力を注がれているのが、電気自動車(EV)を始めとする新エネルギー車(以下、新エネ車)である。

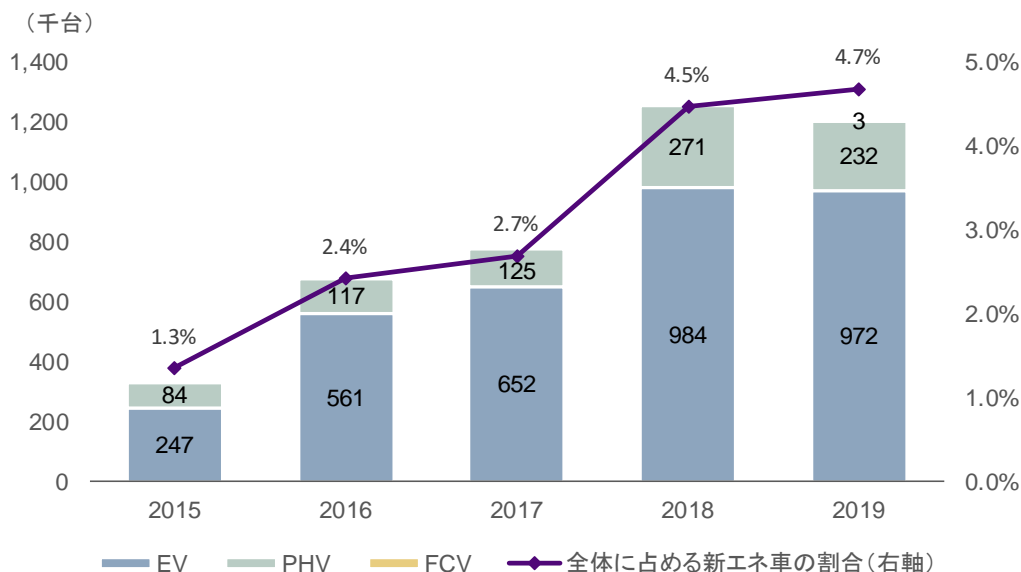
すでに中国では、2009年に新エネ車関連の政策が打ち出されていたが、その新エネ車振興が本格化したのは2015年に入ってからだ。同年、中国政府は製造業の国家戦略である「中国製造2025」を発表し、省エネ・新エネ車を10の重点項目の1つとして設定。さらに翌2016年には「省エネ・新エネ車技術ロードマップ」を発表し、新エネ車の販売台数など具体的な数値目標を定めた。2030年までに販売する自動車の4~5割を電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、燃料電池自動車(FCV)の新エネ車にする、というものであり、日系メーカーが得意とするハイブリッド車(HV)は含まれていなかった。そのため、2015年以降、完成車メーカー、サプライヤーを含め、日本の自動車業界においても対応が求められた分野の1つが、中国の新エネ車市場だったのではないだろうか。

中国における新エネ車政策が、今、1つの転換点にある。これまで、中国政府は新エネ車市場拡大のために、「アメとムチ」の政策を打ち出してきた。「アメ」は購入補助、免税などの金銭的なインセンティブを指す。一時は中央政府に加え、一部の地方政府も購入補助金を出していたこともあり、新エネ車1台の購入に対する補助金総額が、最大12万元(200万円近く)に上ることもあった。補助は年々減額傾向にあり、2020年までの支給を予定していた。2020年5月に工業信息化部(以下、工信部)は2023年まで補助金支給の延長を発表した。中国政府は補助によって新エネ車購入需要を刺激し、市場を成長させれば、支援なしでも新エネ車を買う流れが構築できると考えていたようである。

購入補助が2010年代前半から実施されていた一方で、2017年に発表された「ムチ」となるのが、「クレジット制度」だ。クレジット制度は、平たくいうと完成車メーカーおよび自動車輸入事業者に対して、各社が生産(輸入)するガソリンやディーゼルといった従来の燃料車における生産・輸入台数に応じて、新エネ車の生産(輸入)義務を課す、というものである。これまでのところ具体的な措置は発表されていないものの、生産義務を達成できないと罰則が科されることにもなっている。この新エネ車生産義務は燃費規制とも連携しており、厳しい燃費基準の達成を新エネ車生産で補うことが奨励された。

ここで、これまでの中国の新エネ車の新車販売台数の推移(図表1)を見ていきたい。2015年から2018年にかけては、購入補助の後押しもあり、新エネ車は高い推移で販売台数を伸ばし、2018年時点で100万台を突破。しかし、2019年にはEV、PHVともに減少に転じている。2019年は中国全体の自動車販売台数自体が前年比8.2%減となっており、その影響を受けたことや、購入補助の減額が成長鈍化の要因と考えられる。なお、2019年の全体の自動車販売台数に対する新エネ車の割合は約4.7%で、中国政府が省エネ・新エネ車技術ロードマップで示した新エネ車の販売目標「2020年時点で総販売台数の7~10%」の達成も厳しい。

【図表 1】中国における新エネ車の新車販売台数(2015~2019年)



(注) FCV の販売台数は 2019 年の 3(千台)のみ公表  
 (出典) 中国自動車工業協会の資料を基に筆者作成

一方、クレジット制度、すなわち新エネ車の生産義務や燃費基準の達成状況はどうだろうか。クレジット制度の導入は 2017 年に発表されたが、導入自体は 2019 年から始まり、初年は罰則も発生しない試用期間に位置づけられていた。今年 7 月に工信部が発表した各社の達成状況によると、新エネ車生産と燃費基準の両方を達成できたのは、ほぼ中国系メーカーのみで、外資系では大慶ボルボ、BMW プリアンス、テスラのみであった。日系では HV の売上げが好調なトヨタ(广汽トヨタおよび天津一汽トヨタ)が燃費基準をクリアしているが、新エネ車生産義務は達成できていない。ここで注目すべき点は、全体では新エネ車生産量が生産義務を大幅に上回っていたことである。クレジット制度には、排出権取引のように、各社の義務を上回る新エネ車の生産をプラスクレジットとして達成できなかった会社に売却できる、という特徴があった。中国政府は、排出権取引のような新エネ車クレジット取引市場を創出する狙いもあったが、現状ではプラスクレジットがだぶつき、価値がつかない。

また、新エネ車生産台数との関連で見ると、2019 年は EV の販売台数が 97.2 万台と 2018 年の 98.4 万台から減少しているのに対し、生産台数は 102 万台と 2018 年の 98.6 万台から増加している。これは、クレジット制度の施行にあたり、各社とも過剰に反応して、EV の生産に努めた可能性が高い。市場には、単純計算で 4.8 万台もの EV の在庫がもたらされることとなった。

これらの状況を踏まえ、工信部は 2020 年 6 月末にクレジット制度の見直しを発表した。大きな変更点としては、省エネ車に関する文言が追加されたことである。これまでの制度では、HV などの省エネ車も一律に従来型の車、すなわち新エネ車ではないと見なされていた。今回の見直しでは、2021~2023 年まで燃費基準を下回る省エネ車については、従来のエネルギー車と比べて課される新エネ車生産義務が小さくなることとなった。その他、一定の条件付きで各社の生産義務を上回る新エネ車の生産を、翌年に一部繰り越せることとなるなど、全体として制度が緩和された。

今回の見直しの理由について工信部は、現在のクレジット制度が省エネ車や新エネ車の研究開発を圧迫する可能性があるため、としている。しかし、それだけではなく、中国政府は今回の見直しにより、EV をはじめとする新エネ車の推進よりも、厳しく設定している燃費基準のクリアに一層集中しているのではないだろうか。現在、中国の燃費基準は第 4 段階に入っており、2016 年から 2020 年にかけて段階的に目標値が定められているところである。2019 年時点では、約 60 社が燃費基準を達成したのに対し、90 社近くが未達成となっており、2020 年の燃費基準第 4 段階の完全導入を前に達成

できていない企業が多数を占めている状況である。さらに、2021年以降は2025年に向けて、さらに厳しい第5段階の目標が課される予定である。想定よりもEV、PHVが普及できず、クレジット取引市場も機能していない。EVが供給過多となっていることも踏まえ、これまで従来型の車と同様の扱いだったHVを優遇することで、国内のHV市場を活性化させ、EV大国という長期的目標よりも、燃費基準クリアという中期的目標の達成を目指したと考えられる。

HVも省エネ車として改めて光が当てられたことは、日系企業にとっても大きな意味がある。HVは新エネ車の優遇を受けてこなかったが、実は中国市場において根強い人気があった。すでに説明したとおり、2019年は新エネ車の販売台数が減少に転じていたが、HVは増加している。HV乗用車の販売台数は28.5万台で、2018年比で33%のプラス成長だった。この流れは2020年も継続しており、乗用車の業界団体である中国乗用車市場情報協議会(乗聯会)によると、HVは新型コロナウイルスの影響をEVやPHVほどは受けておらず、2020年4月からいち早く前年同月比で増加に転じた(図表2)。元来、HVに強みを持つ日系メーカーだが、乗聯会によれば、中国においてもHVの売上げが好調なのはトヨタとホンダとなっている。今回のクレジット制度見直しにより、この2社にとって追い風となるのは間違いないだろう。また、中国系メーカーでもHVの開発が進んでいる。今年に入ってから、トヨタとも合弁を組む广汽集団や長城汽車がそれぞれHVの投入を発表している。

【図表2】中国の新エネ車(乗用車)の販売台数(2020年3月~7月)(単位:万台)

車種	2020/3		2020/4		2020/5		2020/6		2020/7	
	販売台数	前年同月比	販売台数	前年同月比	販売台数	前年同月比	販売台数	前年同月比	販売台数	前年同月比
EV	4.7	-48%	4.2	-36%	5.6	-27%	6.7	-40%	6.7	37%
PHV	0.9	-59%	1.7	-35%	1.4	-31%	1.8	-11%	1.6	-7%
HV	2.1	-37%	2.7	30%	2.9	52%	3.0	50%	3.0	36%

(出典)中国乗用車市場情報協議会の資料を基に筆者作成

最後にHVを取り巻く環境の変化にも言及したい。2020年10月27日、中国汽车工程学会は、「省エネ・新エネ車技術ロードマップ2.0」を発表した。これは2016年に発表した「省エネ・新エネ車技術ロードマップ」の最新版にあたり、2035年までの技術および新車販売について、2025年、2030年と段階的な目標を掲げている。その中で特に注目されるのが、2035年までに新車販売台数の50%以上を新エネ車とし、従来型の車についてもすべてHVにする、と設定したことである。つまり、中国は2035年までに新車販売の少なくとも半分以上は新エネ車、残りはすべてHVにし、ガソリン車は廃止にする、というのである。2016年版のロードマップでは、2030年までに新車販売台数の40~50%としていたものの、従来型の車については言及がなかった。他方で、今回のロードマップでは従来型の車のうちHVの割合を2025年までに50%、2030年までに75%、2035年までに100%とする、という踏み込んだ内容となっており、これまで以上に中国政府はHVを重視していることがわかる。

中国は新エネ車の推進を諦めたわけではなく、むしろ燃費目標の達成にはHVも不可欠と認識していると考えられる。日系完成車メーカーやサプライヤーは、EVへの対応は免れられないものの、HVへの注目により、一定程度の猶予を得た形となった。

## &lt;参考資料&gt;

- 中国自動車工業協会(図表 1) <http://www.caam.org.cn/> (2020年9月3日確認)
- 中国乗用車市場情報協会の図表 2) <http://www.cpcauto.com/> (2020年9月3日確認)
- 中国工業和信息化部(クレジット制度)(下記いずれも2020年9月3日確認)
  - 「2019年度中国乗用車企業平均燃料消費量と新能源汽车積分情況公告」  
(2019年の中国乗用車会社の平均燃費と新エネルギー車クレジットの発表)  
<http://www.miit.gov.cn/n1146285/n1146352/n3054355/n3057585/n3057592/c7991365/content.html>
  - 「关于修改《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》的决定」  
(「乗用車会社の平均燃費と新エネルギー車クレジットの並行管理弁法」の改正決定)  
<http://www.miit.gov.cn/n1146285/n1146352/n3054355/n3057585/n3057589/c7981147/content.html>
  - 「乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法」  
(乗用車会社の平均燃費と新エネルギー車クレジットの並行管理弁法)  
<http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1652858/n7280902/c7988463/content.html>
- 中国自動車工程学会(省エネ・新エネ車技術ロードマップ 2.0)
  - 「《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》正式发布」  
(省エネ・新エネ車技術ロードマップ 2.0の正式発表)  
<http://www.sae-china.org/news/activities/202010/3957.html> (2020年10月28日確認)

## — ご利用に際して —

- 本資料は、信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。