

〔研究員の視点〕

中国の自動車産業における環境政策の動向

交通経済研究所副主任研究員 金谷牧代

※本記事は、『交通新聞』（2021年5月26日付）に執筆したものを転載いたしました

はじめに

欧州で先行する脱炭素化政策は、米国や日本、中国等にも拡がり、欧州、米国、日本においては2050年、中国においては2060年までにカーボンニュートラルを達成することが政策目標となっている。自動車産業分野ではCO₂の排出削減に向け、各国政府が主要な排出源の一つであるガソリン車の規制に動き出し、電動化が推進されている。しかし、中国の環境車政策は、ガソリン車全廃を前面に打ち出す欧米のそれとは異なる。背景には、自国の自動車産業を保護しようとする中国の目論見もみてとれる。そこで本稿では、中国工業情報化部や中国自動車技術者協会（原文・中国汽车工程学会）の資料等を基に、中国の環境車政策の動向について概観する。

中国の新エネルギー車政策

中国では近年、自動車産業の成長を先進国に追従する重要な鍵と位置付け、世界の自動車産業構造の変革を企てるかの如く、電気自動車（EV）を核とする新エネルギー車（EV、プラグインハイブリッド車、燃料電池車の総称で、ハイブリッド車は含まない。以下、新エネルギー）の普及と開発を推進する政策を行ってき

た。2016年に中国自動車技術者協会が中国政府の委託を受けて策定・発表した「省エネ・新エネ車技術ロードマップ」では、新車販売全体に占める新エネ車のシェアを2020年までに7～10%、2030年までに40～50%にする方針が示され、中央政府、地方政府は各々補助金や自動車購置税（購入時の課税）の免税等、新エネ車の購入需要を喚起する政策を実施してきた。

また、自動車メーカーに対しては2019年から二つの環境規制を行っている。一つがNEV規制（新エネ車規制）、もう一つがCAFC規制（企業平均燃費規制）である。NEV規制が一定比率の新エネ車の販売を義務付ける規制であるのに対し、CAFC規制は販売する全自動車の平均燃費を規制する。そして、義務を上回ればプラスのクレジットを、下回ればマイナスのクレジットを付与し、未達の場合には達成したメーカーから余剰分をクレジットとして買い取る、もしくは自動車の販売台数が制限されるものである。これらの政策が奏功し、2013年に1万8000台であった新エネ車販売台数は、2020年には136万7000台へと急増し、新車販売全体に占める新エネ車のシェアも0.1%から5.4%

となった。

環境規制の見直し

新工ネ車急増の一方で、実際には当初中国政府が思い描いたようには新工ネ車が普及していない。当初、中国政府は販売補助金の支給を新工ネ車市場が成長するまでとし、2020年に打ち切る計画で段階的に縮小してきた。その結果、実際には補助金の減額が新工ネ車販売の低迷に影響を及ぼす結果となっている。このほか新工ネ車が普及しない要因には、製品価格の高さや充電インフラ整備の遅れ、バッテリーの充電性能の低さによる航続距離の短さ等の課題が挙げられている（人民日報や中国経済専門誌による）。

このような課題に対応するため、政府は2020年に販売補助金の延長を決定したほか、充電インフラ整備への支援を強化している。また、国内メーカーによって低価格EVの販売や充電性能を向上させるための技術開発が進む。

一方で、中国政府は環境対策の加速には新工ネ車だけでなくハイブリッド車（HV）等の普及も必要であると判断し、昨年から政策の軌道修正を行っている。背景の一つには、欧州中心に検討が進む自動車のLCA（ライフサイクルアセスメントの略で、製造から廃棄までの環境影響評価）を考慮した規制を見据えてのことではないかと推察される。現行の環境規制では走行中のCO₂排出量のみを対象とする。しかし、LCAではCO₂排出量を走行中だけでなく、発電、生産時を含め自動車のライフサイクル全体で評価する。このため、現

行規制では中国が得意とするEVが圧倒的に優位であるが、LCA規制に置き換わった場合、発電や電池生産時等のCO₂排出量の多いEVの位置付けは下がり、また、電力供給に占める化石燃料の割合が高い中国は欧州等の販路において劣勢に立たされる可能性が高い。このため、今後LCAに対応していくためには、長期的には電力供給で再生可能エネルギー等の比率を高めていく必要があるものの、当面はEVの開発と並行してHVのCO₂排出量を減らす開発に挑む必要があると考えられる。

そこで、2020年6月に中国政府により発表された環境規制の見直し（2021年1月から適用）では、新工ネ車以外の販売台数に対して付与するマイナスのクレジットについて、ガソリン車と同等の扱いであったHVのクレジット単位を見直すことになった。具体的には、HVをガソリン車の0.5台分（2021年）、0.3台分（2022年）、0.2台分（2023年）と見なし、段階的に手厚く優遇していく。

また、2020年10月に中国自動車技術者協会により発表された「省エネ・新工ネ車技術ロードマップ2・0」では、ガソリン車全廃という目標ではなく、2035年までの新車販売台数全体の平均燃費目標が明示され、新工ネ車以外を全てHVにしなければ、この燃費目標の達成が困難との提言が行われている。

おわりに

中国では自国の産業を保護するため、環境政策の推進に際して、EV等の新工ネ車普及

研究員の視点

政策の一方で、ガソリン等化石燃料を使うHVに対する優遇政策も行っている。

現在、我が国でも2050年のカーボンニュートラル達成に向けた各種政策が検討され、自動車については2030年代半ばまでに新車の100%電動化を目指す政策目標が掲げられている。但し、欧州のように原子力や再生可能エネルギーが自国の電力供給に占める割合が高く、また国境を跨ぐ送電網やパイプラインが整備された国々と異なり、我が国は電力供給の約7割を化石燃料に頼る島国である。

そのため、カーボンニュートラルの達成は

極めて高い目標であり、達成には自動車走行時だけでなく、発電や生産時におけるCO₂削減のためにエネルギー政策を転換することが不可避である。中国においてHVに対する優遇政策が行われるのは、HVに強みを持つ我が国にとっては追い風でもある。

カーボンニュートラル達成へのシナリオは一つではなく、我が国においてはエネルギー改革を進めるとともに、カーボンニュートラルへの移行過程においては、EVに限らず、燃費が良く環境性能の高い車を組み合わせる等、自国の強みを活かした電動化の実現が望まれる。