

低炭素社会に向けた中国の自動車関連対策の動向

客員研究員 長岡技術科学大学 経営情報系 教授 李志東*

国際自動車市場において、中国が注目されている。理由は、自動車の年間販売台数が米国を抜き世界最大となったことだけではない。省エネ自動車の普及と次世代環境対応車の産業育成を強化すべく、低炭素社会に向けた関連対策を矢継ぎ早に打ち出したからである。

省エネ自動車の普及は、主に購入段階の優遇措置によって誘導されている。中国では、車購入時に消費税と取得税を課している。政府は 2008 年 9 月に、排気量に応じた 7 段階の消費税制を導入し、1000cc 以下の小型車の税率を 1%、4000cc 超の大型車の税率を 40% とした。取得税は一律 10% であるが、排気量 1600cc 以下の乗用車に限って、2009 年に 5% へ、2010 年に 7.5% へ引き下げた。何れも小型車が普通車よりも省エネであることに着目した措置である。しかし、燃費性能に関わらず、小型車だから優遇されるでは、省エネ自動車の開発競争と普及に水を差す可能性もある。そこで、政府は今年 6 月から、排気量 1600cc 以下、かつ燃費基準を 20% 超過達成の乗用車に対し、購入時に 3000 元 (4 万円) を補助する政策を打ち出した。日本のトップランナー制度を参考にした政策設計と思われる。注目すべきは、石油系や天然ガス系などの既存車だけではなく、条件を満たすハイブリッド車 (HV) も対象とした点である。中国でも、HV が成熟しつつあり、普及の段階に突入したといえよう。

次世代環境対応車の産業育成は、電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド (PHV) を含む) を中心とするモデル実験事業によって行われている。財政部など 4 省庁は今年 5 月 31 日、「公共公益部門における省エネと新エネ自動車利用促進モデル実験事業の拡大に関する通達」と「一般ユーザー向け新エネ自動車利用促進モデル実験事業の展開に関する通達」を出した。昨年からはじめた公共公益部門での実験事業を北京など 13 都市から 20 都市に拡大する一方、深圳市や上海市など 5 都市で一般ユーザー向けの実験事業にも乗り出す。次のような工夫が施された。

1 つは対象車種の選別。公共公益部門向けには HV、EV と燃料電池自動車 (FCV) を対象としているが、一般ユーザー向けには EV (鉛電池を除く) のみを対象とした。EV は、HV を含む既存車と次世代環境対応車の本命とされる FCV の中間に位置付けられており、先行している日本と比べても技術やコストの面で遜色ない。代表例は 2003 年に電池メーカーから自動車産業に参入してきた比亞迪 (BYD) の躍進である。同社は電池開発の強みを活かして、既に 2008 年に走行距離 100km の PHV (F3DM) を 15 万元 (203 万円) の価格で売り出しており、走行距離 300km の純 EV (e6) も年内に発売する予定である。EV を突破口にすれば、中国が環境対応車産業の橋頭堡を築ける。したたかで戦略的選択と言えよう。

もう 1 つの工夫は補助金の設定である。EV の車両価格が既存車より高いのは動力電池が高いからだ。中央政府は電池容量 1kW に 3000 元 (4 万円) を基準に、PHV に 5 万元 (68 万円) を、純 EV に 6 万元 (81 万円) を上限として補助する。ただし、各メーカーの車種別販売台数が 5 万台に達したら、補助金額を引き下げる。量産効果によるコストダウンを見込んでの設定である。既存車より割高になった分の 1/2 を上限に補助する日本のやり方とは明らかに異なる。

実験都市の選定にも工夫が見られた。公共公益部門向けの実験で先行している 13 都市から、

* 1983 年、中国人民大学を卒業。90 年に京都大学で経済学の博士号を取得し、2007 年から現職、兼日本エネルギー経済研究所客員研究員、中国エネルギー研究所客員研究員。

EV の開発と産業化でリードしている 5 都市を選んだ。都市間の競争を促す狙いである。その効果はすでに表れている。例えば、BYD が本社を置く深圳市が PHV に最大 3 万元 (40 万円)、純 EV に最大 6 万元 (81 万円) を、中央政府の補助金に上乗せると発表した。また、実験事業から漏れた北京や重慶などが相次いで EV 事業の立て直しを表明した。

中国の狙いは、自動車社会の初期段階で、環境対応車を普及させ、石油の安定供給や環境問題の解決を図ると同時に、次世代自動車産業を育成し、国際競争に優位に立つことである。国家発展改革委員会が 2009 年 12 月に公表した「国家重点省エネ技術目録 (第 2 回)」では、2015 年に HV と EV の生産台数をそれぞれ乗用車生産台数の 20%、10% を占め、2015 年までに HV の保有台数を 300 万台、EV の保有台数を 150 万台にする目標を立てている。

中国の強みは巨大な潜在市場と高い価格競争力に加え、上記のような政府による強力なバックアップである。一方、助成措置に必要な財源を如何に安定的に確保するかが課題である。日本の特別会計制度が参考になると思われる。

環境対応車の開発で世界をリードする日本にとって、中国は予想外のライバルになるだろう。半面、日本が技術力を、中国がコスト競争力と潜在市場の優位性や政府による強力なバックアップを活かして連携すれば、世界の自動車産業をリードできる可能性もある。「互惠」になるための戦略が望まれる。

お問い合わせ : report@tky.ieej.or.jp