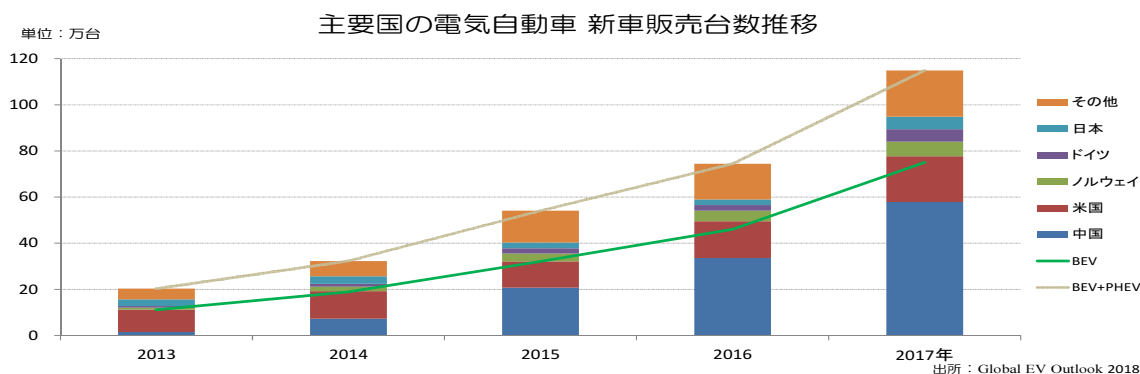


中国、PHEVはNEVの対象外となるのか

◆中国は、電気自動車（EV）の台数で名実ともに世界をリードする市場に

2018年5月末に公開されたIEA（国際エネルギー機関）のGlobal EV Outlook 2018によると17年の世界の乗用EVの販売台数は114.9万台で、中国は首位の57.9万台となり世界のEVの半分を占めている。2位が米国の19.8万台、3位がノルウェーの6.2万台、4位がドイツの5.5万台で、日本は5.4万台の5位だ。

Global EV Outlook 2018で規定されているEVにはバッテリーで走行するBEV（純粋電気自動車）とPHEV（プラグインハイブリッド車）が含まれているが、世界全体ではPHEVが39.8万台で35%の比率となっている。また米国、ノルウェー、ドイツではPHEVのEVに占める比率はほぼ半分で、日本が3分の2となっている。一方、中国ではBEVが46.8万台と8割を占め、PHEVは11.1万台で2割に過ぎない。BEVに偏っているのが中国EV市場の特徴といえる。

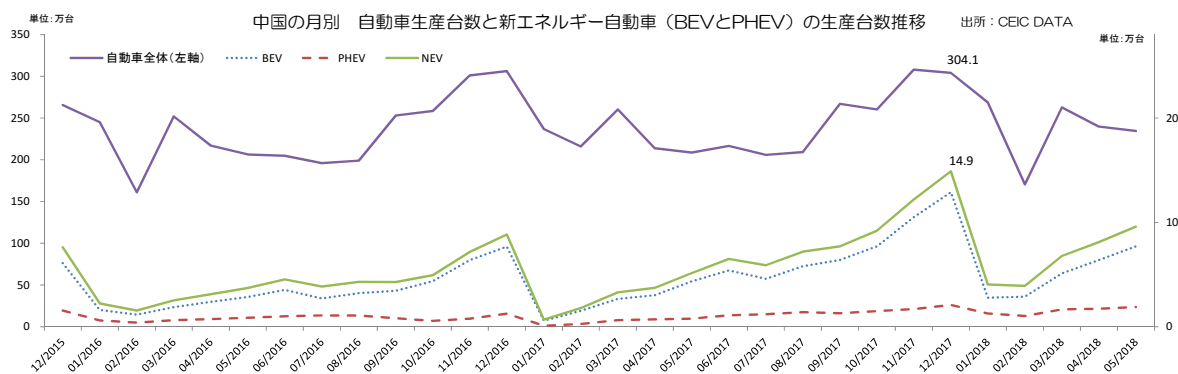


◆2018年1～5月期のNEV（新エネルギー自動車）の生産台数も過去最高に

中国の5月のNEV（新エネルギー自動車）の生産台数は前年同月比85.6%増の9.6万台となった。1～5月期の累計生産台数も32.8万台（前年同期比122.9%増）とこれまでの記録を更新し、内訳はBEVが25.0万台（同105.1%増）、PHEVが7.9万台（同207.3%増）となっている。

旧正月の影響のため1月と2月に生産が落ち込むのは、中国の自動車産業全体にもいえることだが、NEVは次頁のグラフが示すように12月に生産が集中する極端な特徴がある。翌年の補助金制度改定前に、「計上」を行うためや、当該年度の

制度の決定が後ずれすることなどが影響している。



また補助金制度では、内燃機関（ICE）を持つPHEVは、補助金の枠としてはBEVとは別枠での対象となっている。ただ、北京市のようにICEを備えたPHEVは排気ガスを出すという理由でNEVとして扱われず、補助金や優先ナンバー発給の対象から外され、通常のICEと同様の扱いとなっているところもある。

20年には企業別の平均燃費5L/100kmの達成が求められるとともに、19年からは生産台数の10%（20年には12%）に相当する「クレジット」をNEVの生産で補わなければならない制度が導入される。1台あたりのクレジット配分はBEVが航続距離に応じて高くなる仕組みだが、PHEVは性能にかかわらずBEVの最低航続距離と同じクレジットしか配分されない。

◆企業の投資対象でPHEVメーカーがICE自動車メーカーと同列に

現在実施されているNEVへの国家による補助金は、20年までで終了予定だ。地方政府による国家と1:1で上積みされるNEV補助金も無くなる可能性が高い。また現状の補助金の支給対象はほとんどが国産車メーカーが対象である。

さらに18年6月に国家発展改革委員会などが発表した「自動車産業の投資管理政策」では、PHEVメーカーをICE自動車メーカーと同じ扱いにし、BEVなどのEVメーカーと明確に区分して管理することになっている。IEC自動車とEVの融合であるHEV技術の延長線にPHEVはあり、バッテリー走行だけでも実用性を満たし、ハイブリッド走行の際の燃費も優れている。蓄積された技術とノウハウの塊でもあり、新興メーカーなどがキャッチアップするのは難しい。

今回の政策はNEVの主流はあくまでもBEVであり、PHEVはNEVから排除するという中国の国家の方針の現れかもしれない。

【森山博之】