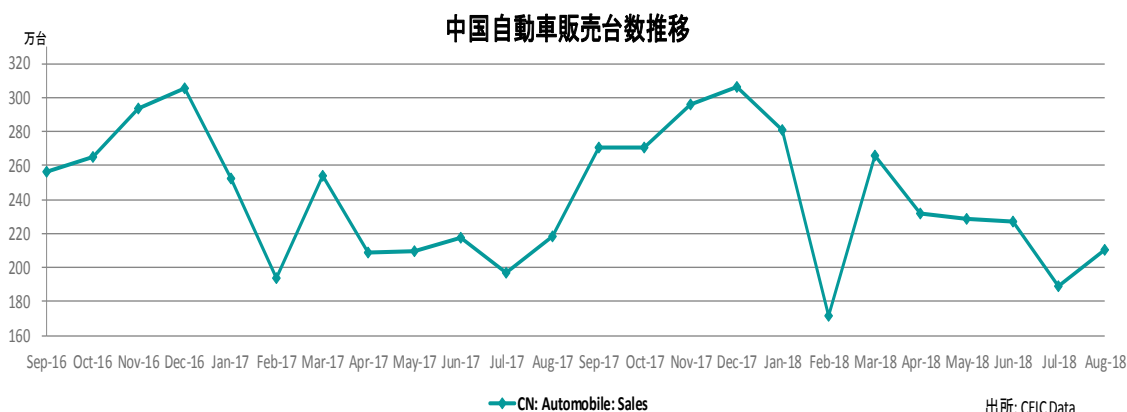


中国、BYDのPHEVが新エネ車販売のトップに

◆2018年1～8月期の自動車販売台数が1～7月期比で0.8ポイント縮小

中国自動車工業協会が発表した18年の8月および1～8月期の自動車販売台数によると、8月の自動車販売台数は、210.3万台と前月比では11.3%増となったが前年同月比で3.8%減となった（下記グラフ参照）。1～8月期の累計では1,809.6万台（前年同期比3.5%増）となったが、1～7月の伸びと比べると0.8ポイントの縮小となった。

中国自動車工業協会は、18年の年間の自動車販売台数を2,998万台（17年実績2,887.9万台）としており、進捗率からみると目標達成にやや黄信号が灯ってきたとの見方もできる。例年のように年末にかけて販売数量が急増するかどうか、要注目といえそうだ。



◆高成長続くNEV販売、1～8月は前年同期比88%増

一方、販売の好調を持続しているのがNEV（新エネルギー自動車）である。8月のNEVの販売は10.1万台（前年同月比49.5%増）となり、1～8月期は60.1万台（前年同期比88%増）となった。NEVの内訳はBEV（純粋電気自動車）が8月7.3万台（前年同月比31.7%増）、1～8月期44.7万台（前年同期比71.6%増）となり、PHEV（プラグインハイブリッド自動車）がそれぞれ2.8万台（前年同月比130.8%増）、15.4万台（前年同期比159.7%増）とPHEVの躍進が目立つ。18年に入ってから前年同月比のPHEVの成長率は123%から243%となっており、BEVの38%から132%の成長率を大幅に上回っている。

◆18年になって二度改定されたNEV補助金

16年に発表された20年までの補助金計画では、18年は17年の横ばいとされていたが、財政部などは2月12日に変更を実施した。2月12日から6月11日までの4ヵ月間の補助金を一律前年の7割とする暫定措置を実施するとともに、12日以降は航続距離を細かく分類し、支給額を下表のように改定した。

BEVの補助金は100km以上の航続距離という最低条件が150km以上へ引き上げられるとともに、300km未満の航続距離のBEVに対しては補助金を引き下げ、一方で300km以上の航続距離のBEVに対する補助金を引き上げた。暫定処置では、一律7割の支給となっていたPHEVに関しては、8.3%の減額に抑えるとともに、FCEV（燃料電池自動車）に対する補助金を据え置いた。

2018年 NEV（新エネルギー自動車）に対する国家補助 単位：万元

車両タイプ	航続距離 R (km)	2017年	2018年上期 暫定措置	2018年 正式改定	変化率 (17/18)
乗用BEV	100 ≤ R < 150	2.0	1.4	—	-100%
	150 ≤ R < 200	3.6	2.5	1.5	-58.3%
	200 ≤ R < 250	3.6	2.5	2.4	-33.3%
	250 ≤ R < 300	4.4	3.1	3.4	-22.7%
	300 ≤ R < 400	4.4	3.1	4.5	2.3%
	R ≥ 400	4.4	3.1	5.0	13.7%
乗用PHEV	50 ≥ R	2.4	1.7	2.2	-8.3%
乗用FCEV	300 ≥ R	20.0	20.0	20.0	—

出所：中国財政部の資料より

またバッテリーに対する技術要求値も、重量エネルギー密度が、90ワット時 (Wh) /キログラム (kg) から105Wh/kg以上へと改定されている。

◆NEVの売れ筋にも変化の兆し

EV自動車市場は、他の先進国ではPHEVの比率が半分近くを占めているが、2割程度に過ぎなかった中国市場でも、18年に入ってPHEVの占める比率が高まりつつある。この変化の要因の一つとして、割安感のあった性能の低い廉価版BEVへの補助金が削減され、購入メリットが薄れたことも挙げられそうだ。

一方で、国産メーカーの技術力の急激な向上も見逃せない。ICE（内燃機関）を伴うPHEVはBEVと異なり従来技術の延長線上にあり、後発の中国の自動車メーカーでは生産が難しいとされてきたが、8月のNEV販売台数ベスト10のうち3車種が国産PHEVで、ナンバーワンがBYDの唐DMだ。唐DMは四輪駆動のSUVタイプのPHEVで、電池のみの航続距離が100kmとなっている。ホンダのクラリティPHEVと航続距離という点では同じ性能を誇る。中国の国産トップメーカーのPHEV製造技術は急速に向上しつつあるようだ。

【森山博之】