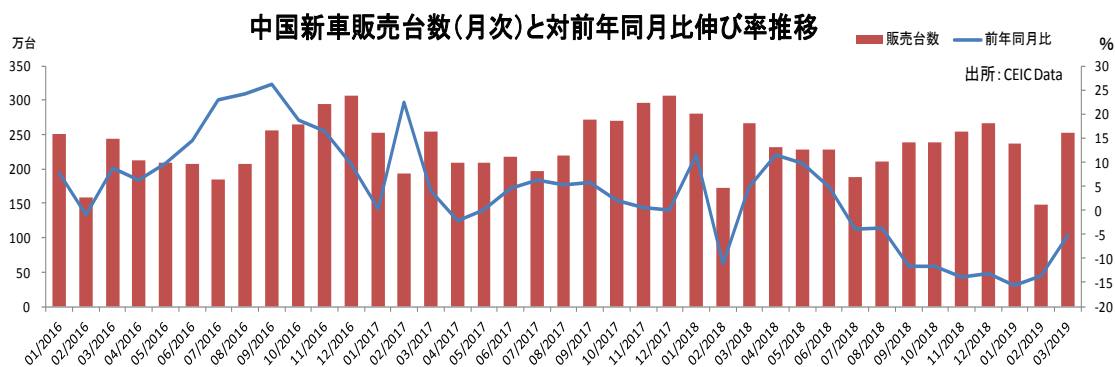


## 転換点を迎えた中国の新エネ車補助金政策

### ◆2019年3月まで9ヵ月連続で前年同月比マイナスの新車販売台数

新車販売台数において10年連続で世界首位を守り続けている中国だが、18年は前年比2.8%減の2,808万台にとどまった。15年秋に開始された小型車の自動車取得税の減税が17年末で打ち切られたため、17年末に需要先食いという形での駆け込み需要があった反動も大きい。また中国経済全体の減速や米中貿易戦争が消費心理を冷え込ませた影響もありそうだ。一方電気自動車などのNEV（新エネルギー自動車）の販売台数は、前年比61.7%増の125万台と好調を維持している。

前回新車販売台数が前年割れしたのは28年前の90年で、89年の天安門事件のきっかけの一つであった高インフレを政府が抑え込んだ結果、成長率が落ち込んだ年である。



国内の新車販売は18年7月以降、対前年同月比で販売台数の伸びがマイナスとなり、今年度に入っても3月まで9ヵ月連続でマイナスが続いている。

SUV（多目的スポーツ車）人気は中国の消費者の所得水準の向上によるモータリゼーションの高まりを象徴するものだったが、18年は前年の13.8%増からマイナス2.5%へ転じており、個人消費の冷え込みを象徴している。

中国の自動車の保有台数は、17年末で3億1,000万台を超えている。特に都市部では渋滞、駐車場不足、大気汚染などの問題もあり、既に飽和状態に達している。そのため、自家用車の潜在需要が大きくても大都市での需要喚起、すなわちこれ以上車両台数を増やすことは難しく、地方や農村での刺激策が重要となっている。

◆NEVに対する補助金を大幅カット、未販売のFCEVの補助金も減額へ

都市部での大気汚染対策と地場メーカーによる国産NEVメーカー育成の産業政策として進められてきたNEVの補助金政策（国家）だが、18年以降従来の政策に大きな変化が現れている。

18年の2月には6月11日までの期間を対象に、補助金が暫定的に一律従来の7割に減額され、12日以降は以下の表のように改定された。さらに19年3月26日に、26日以降の補助金を以下の表のような減額を実施している。PHEV（プラグインハイブリッド電気自動車）は2.2万元だったものが1.0万元へ減額されている。またFCEV（燃料電池電気自動車）に至っては未だ乗用車タイプが販売されていないのに補助金のみが2割カット（赤丸）された上に、6月26日以降の金額は未定としている。

FCEVはバス等で実用化されていることを考慮すると、15年に発生した補助金目当ての詐欺まがいの行為の再発防止のために、政府が先回りして封じ込め策を打ったとすれば、国産FCEV乗用車の実用化も近いのかもしれない。

2013～2020年までの中央政府による新エネルギー自動車（乗用車）補助金推移

単位：万元/台

| 年度                      | 車両タイプ | 新エネルギー自動車航続距離 R (km) |           |           |           |           |           |       |       | 規定なし    |
|-------------------------|-------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|---------|
|                         |       | 80≤R<100             | 100≤R<150 | 150≤R<200 | 200≤R<250 | 250≤R<300 | 300≤R<400 | R≥400 | R≥50  |         |
| 2013                    | BEV   | 3.5                  | 3.5       | 5.0       | 5.0       | 6.0       | 6.0       | 6.0   | —     | —       |
|                         | PHEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | 3.5   | —       |
|                         | FCEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | —     | 20.0    |
| 2014                    | BEV   | 3.325                | 3.325     | 4.75      | 4.75      | 5.7       | 5.7       | 5.7   | —     | —       |
|                         | PHEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | 3.325 | —       |
|                         | FCEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | —     | 20.0    |
| 2015                    | BEV   | 3.15                 | 3.15      | 4.5       | 4.5       | 5.4       | 5.4       | 5.4   | —     | —       |
|                         | PHEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | 3.15  | —       |
|                         | FCEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | —     | 20.0    |
| 2016                    | BEV   | —                    | 2.5       | 4.5       | 4.5       | 5.5       | 5.5       | 5.5   | —     | —       |
|                         | PHEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | 3.0   | —       |
|                         | FCEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | —     | 20.0    |
| 2017                    | BEV   | —                    | 2.0       | 3.6       | 3.6       | 4.4       | 4.4       | 4.4   | —     | —       |
|                         | PHEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | 2.4   | —       |
|                         | FCEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | —     | 20.0    |
| ※2018<br>(2/12～6/11)    | BEV   | —                    | 1.4       | 2.5       | 2.5       | 3.1       | 3.1       | 3.1   | —     | —       |
|                         | PHEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | 1.7   | —       |
|                         | FCEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | —     | 20.0    |
| 2018<br>期中改定<br>(6/12～) | BEV   | —                    | —         | 1.5       | 2.4       | 3.4       | 4.5       | 5.0   | —     | —       |
|                         | PHEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | 2.2   | —       |
|                         | FCEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | —     | 20.0    |
| 2019                    | BEV   | —                    | —         | 1.5       | 2.4       | 3.4       | 4.5       | 5.0   | —     | —       |
|                         | PHEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | 2.2   | —       |
|                         | FCEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | —     | 20.0    |
| 2019<br>期中改定<br>(3/26～) | BEV   | —                    | —         | —         | —         | 1.8       | 1.8       | 2.5   | —     | —       |
|                         | PHEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | 1.0   | —       |
|                         | FCEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | —     | *16.0→? |
| 2020<br>(未定)            | BEV   | —                    | —         | —         | —         | 1.8       | 1.8       | 2.5   | —     | —       |
|                         | FCEV  | —                    | —         | —         | —         | —         | —         | —     | 1.0   | —       |

\*2/12までは17年の補助金額を適用

BEV:純粋電気自動車、PHEV:プラグインハイブリッド電気自動車、FCEV:燃料電池電気自動車

\*3/26以降適用(但し6/25までは18年の基準を暫定的に適用し支給)FCEVは7月以降は未定。20年は19年機並びで想定。

出所：中国財政部の資料より

さらに、従来の地方政府による補助金支給を、今回の改定では打ち切るとしている。既に、BYDや小鵬自動車、北京自動車など国産有力EV完成車メーカー、CATL(寧徳時代)という世界No.1の車載用リチウムバッテリーメーカーの誕生で国内産業育成の所期の目的は達成したということかもしれない。 【森山博之】