

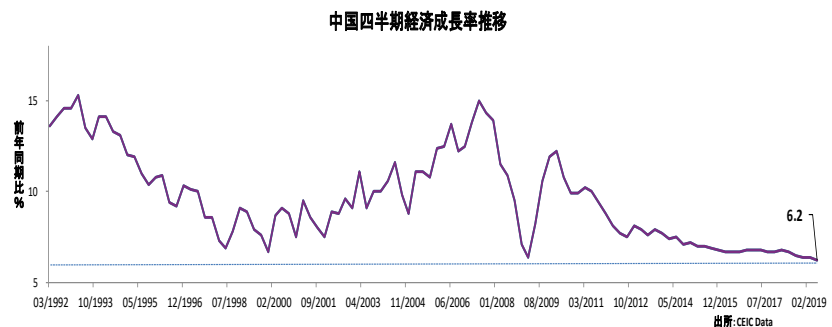
中国、環境重視でHEVも低燃費車扱いか

◆中国2019年1～6月期の経済成長率は6.3%と低調な結果に

2019年7月7日に発表された中国の19年4～6月期のGDP成長率は前年同期比6.2%増と、四半期の成長率が発表された1992年以降最低の伸び率となった。1～3月期の6.4%増に比べて、0.2ポイントのマイナスである。

中国政府が20年にGDPを10年比で倍増させるとしている所得倍増計画達成には、19・20年の2年間6.2%前後の成長が必要で、これ以上の減速は許容できない水準でもある。失業率も6月は5.1%となり前月比0.1ポイント上昇と一見安定しているが、下期には大学新卒830万人が就業しなければならないなどの下押し要因が存在する。

1～6月期のGDPの需要（支出）面での貢献率の割合は、消費が60.1%、資本形成が19.2%、財・サービス純輸出が20.7%だった。



た。GDPを牽引する個人消費だが、前年同期比で8.4%の増加となり、特に6月は前年同月比9.8%増となった。しかし、これは6月にテンセント傘下のネット通販企業の京東（JD.com）が創立記念の6月18日にはじめた「6.18消費キャンペーン」セールに、アリババなどの他の企業も参入し、第二の11月11日の独身の日として定着したことが大きな要因だ。また自動車販売は、全体では前年同月比で12ヵ月マイナスが続いている中で、乗用車については6月に排ガス基準未対応車の駆込み需要があった。こうした特殊要因が含まれた結果の消費の伸びともいえる。

◆ますます厳しくなる自動車の環境規制

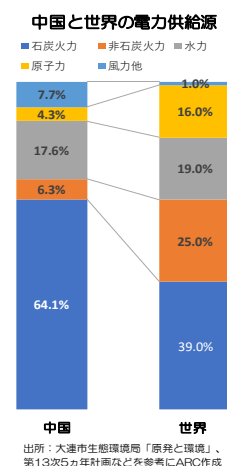
本来20年7月1日導入予定の排ガス規制「国6」基準が、18年6月に公布の環境保護政策「青空を守る戦いの3年行動計画」に従い北京市、天津市、河北省など一

部地域を対象に19年7月1日に前倒しで導入された。乗用車の販売が6月に集中したのはこのためである。大気汚染は都市住民全てに直接影響を及ぼす都市型環境汚染であるため、政府も対応に神経を使っている。

また17年9月に「乗用車企業の平均燃費および新エネルギー自動車（NEV）クレジット並行管理制度」が発表されたが、これも環境規制強化の一環である。並行管理制度は19年から実施され、ガソリン車のような内燃機関のみを動力とする乗用車を製造するとマイナスポイントがたまり、それをクリアするにはBEV、PHEV、FCEV（HEVは含まず）のようなプラスポイントを得られるNEVを製造しなければならないという制度だ。

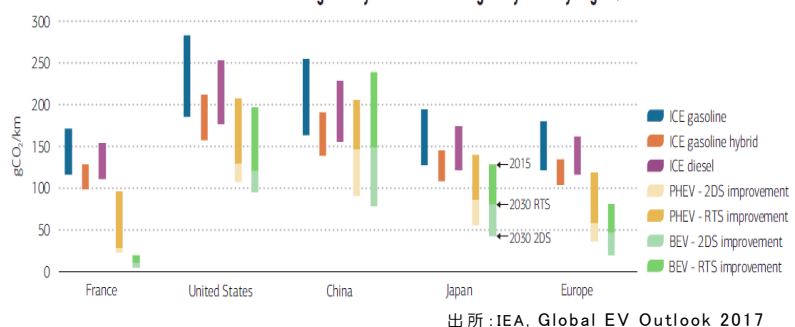
◆平均燃費と並行管理制度の修正案（パブコメ）を公開

従来の並行管理制度では、HEVがNEVの対象にカウントされていなかった。しかし、CO₂の排出量をパワートレイン別に評価したIEAの”Global EV Outlook 2017”にあるように、中国の電力の6割以上が石炭火力発電（右グラフ）であることから考えると、ガソリン車のHEVの方がBEVよりもCO₂の排出量（15年ベースで比較）が少ないのが中国の現状である。HEVをNEVから排除することは、環境問題を考えると大きな矛盾をはらんでいた。



7月7日に発表された並行管理制度の修正案では、従来のNEVに加えて、「低燃費車」に対してもポイントが与えられるとしている。ガソリン車の低燃費車とい

Well-to-wheel CO₂ emissions improvement between 2015 and 2030 of passenger light-duty vehicle technologies by country/region, under the RTS and the ZDS



えばHEVであり、この分野で世界をリードし、4月に特許の無償開放を宣言したトヨタの動向に注目が集まりそうだ。

【森山博之】