

中国、NEVに低燃費車としてHEVを認定へ

◆2024年までの自動車メーカーのNEV必要生産台数比率を決定

2020年6月に中国工業・情報化部は財政部などと連名で、「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」の改訂版を発表した。この制度は17年9月にNEVの技術水準を向上させるべく制定されたもので、19年7月にはHEV（ハイブリッド自動車）を「低燃費自動車」として新たにNEVに位置づけるというパブリックコメントも公開されていた。

本制度はガソリン車など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定められた走行性能を有する電気自動車（BEV）などのプラスポイントを得られるNEVの製造が求められるものだ。ガソリン車などの生産台数や輸入台数に対し19年は10%、翌20年は12%を乗じたものを必要クレジットとして計算されることになっていた。今回の改定で21年、22年、23年はそれぞれ14%、16%、18%という目標が新たに追加された。

さらに今回、低燃費自動車のカテゴリーが設けられ、21年はガソリン車0.5台、22年は0.3台、23年は0.2台相当としてカウントされることになった。低燃費自動車の優遇政策は21年1月1日より施行され、HEVも対象となる。

◆NEVに低燃費自動車のカテゴリーを追加

プラスポイントの計算方法もBEVは従来、「 $0.012 \times \text{航続距離 (km)} + 0.8$ 」で算出されてきたものを「 $0.0056 \times \text{航続距離} + 0.4$ 」と厳しくする。航続距離も100km未満のBEVは対象外となる。バッテリーの重量エネルギー密度や走行時のエネルギー消費効率についても基準が設けられ、基準以下の車種はポイントを減点する形となるなど、要求性能も厳しく規定されている。

今回低燃費自動車のカテゴリーが設けられることで、燃費向上技術としてHEVが注目されることになった。中国は25年に新車の平均燃費4L/100km、NEV比率20%を目標としている。ただ、現下の販売状況は厳しい。19年には年間120万台のNEVを販売したが、20年1～5月期の販売台数は前年同期比39%減だ。政府は20年で打ち切りを予定していた補助金政策を2年間延長することを決めたが、販売回復のためには追加の優遇政策が必要になろう。

【森山博之】