

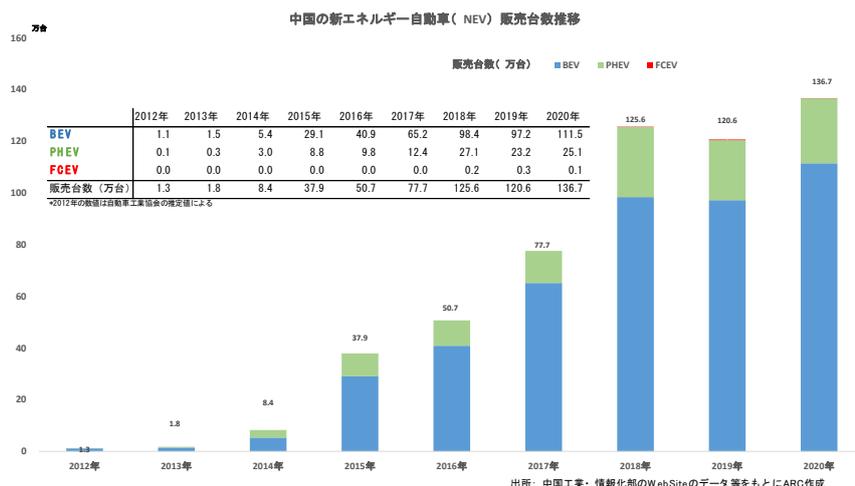
巨額の補助金が支える中国の新エネルギー自動車

◆販売台数が順調に拡大する新エネルギー自動車

2020年の中国の自動車販売台数は2,531.1万台（前年比1.9%減）となり3年連続で前年比マイナスとなった。21年の1～9月期の販売台数は1,862.3万台（前年同期比8.7%

増）となったが、半導体不足などで、5月以降前年同月比でマイナス（1-4月期は同51.8%増）が続いており、通年販売に影響を落としている。一

方、新エネルギー自動車（NEV）の1～9月期の販売台数は、215.7万台（同190%増）と大幅に増えており、すでに昨年の年間販売実績136.7万台を上回っている。

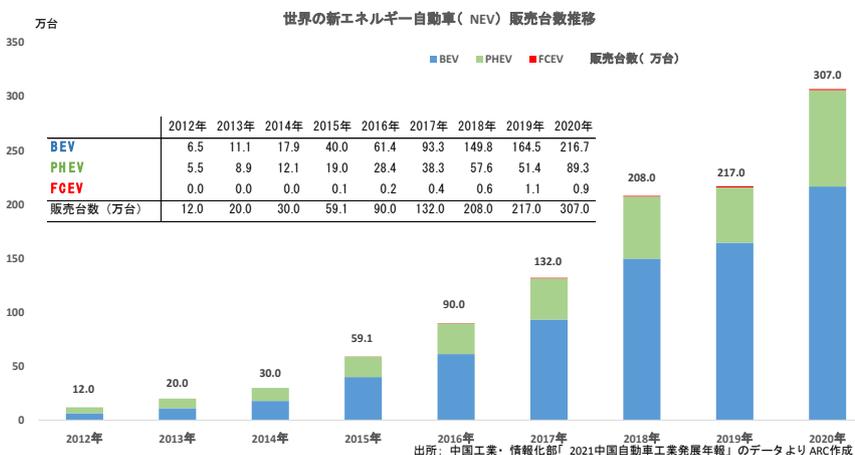


◆世界の自動車市場でも高まるBEVやPHEVなどのNEV比率

20年の世界の自動車販売台数は7,849万台（調査会社フォーイン調べ）で前年比13.6%減となったが、NEVは307万台（前年比41.4%増）とコロナ禍にもかかわらず、世界全体でも堅調に推移している。

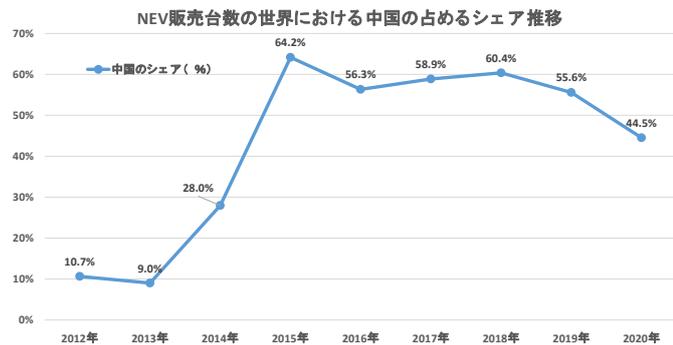
20年のNEVの伸びは、中国市場における伸びはもとより、先進国市場における伸びも大きいのが特徴だ。欧州環境機関（EEA）によるとEU、アイスランド、ノル

ウェー、英国で昨年登録された1,160万台の新車のうち、BEV（純粋電気自動車）



やPHEV（プラグインハイブリッド自動車）が占める割合は11%と、19年の3.5%から約3倍に拡大している。

中国におけるNEVの販売台数も伸びたが、先進国でのNEVの販売台数も19年以降同様に増加しているため、グラフのように20年の中国の世界におけるシェアが下がった形になっている。



◆政府の政策と補助金が支える中国NEV市場に変化

中国市場におけるNEVを支えているのは政府支援策、特に補助金である。15年に中国市場が急拡大したのは、単にバッテリーを積んだ電気で動く車を「製造」するだけの補助金目当てで参入した、技術レベルの低いメーカーによるBEV生産台数が増えただけのものだった。当局による調査が入ることで、16年の第三四半期までの販売台数が伸び悩むなどの影響を受けたが、その後外資へのNEV参入を促す政策などを検討し、NEVの性能重視へ方針転換を図ったのが16年だ。

NEVに対する補助金などは、20年に打ち切る予定だったが、販売台数の落ち込みを受けて2年間延長となった。車両価格30万元を上限とし、20年は19年比10%削減、21年は20%削減、22年は30%削減に見直されたが、補助金政策は継続された。同様に自動車購入税(10%)の免除も22年まで継続されている。

16年から20年までの対象となったNEV生産メーカーに対する補助金の額が、工業・情報化部によって発表（18年までは確定で19・20年は審査額）されたが、16年に6.0億元、17年に41.5億元、18年に52.3億元が支給され、19年・20年で183.1億元が支給予定となっている。5年間の補助金支給額は280億元を超える額になりそうだ。外資単独のテスラも15億元弱の支援を受けられる予定だ。

これらNEV販売支援政策の後押しもあり、自動車販売全体が伸び悩むなか、NEVは好調に伸びて、21年は300万台に達するという予想もある。中国は20年に「新エネルギー自動車産業発展計画（2021～2035年）」を公表し、25年までに新車販売台数に占めるNEVの割合を約20%に引き上げる計画だが、23年以降の補助金打ち切り後、どこまで成長を維持できるかが注目される。

【森山博之】