

中国がいつ NEV 販売比率50%突破するか

When Will China Raise the Share of New Energy Vehicle Sales over 50%?

○李志東*

Li Zhidong

1. はじめに

脱炭素化は世界的な流れである。実現するには、石油系内燃機関車 (ICEV) から新エネルギー自動車 (NEV: 電気車 (BEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV) と水素燃料電池車 (FCV) を含む。ハイブリッド車 (HV) を含まない) への転換は避けて通れない。

本研究では、中国の NEV シフトの動向を把握した上で、いつ NEV 販売比率が50%突破するかについて検討する。

2. 分析方法

まず、中国政府の公式統計等を分析・解析し、NEV シフトがどこまで進行しているかについて明らかにする。次に、既存研究の調査等を通じて、NEV 普及のメカニズムを解明する。最後に2024年に入ってからからの取組みと米国の中国製 EV への制裁関税の引き上げの影響等を踏まえ、今後の NEV シフトについて検討し試みる。

3. 分析結果

BEV は、航続距離が短い、価格が高い、充電インフラが足りない、車種が少なく消費者に十分な選択肢を提供できていない、寒い地域に適しない、電源構成の脱炭素化が進まないと BEV が脱炭素に寄与しない、等々と言われている。世界共通の課題である。

中国は、脱炭素社会の実現と自動車強国への変貌に向けて、NEV の技術開発、産業育成と普及拡大を戦略的に取組み、世界の NEV シフトを先導するようになってきた。

中国自動車工業協会によると、2024年1~4月の自動車生産量は前年比7.9%増の901万台、販売量(輸出を含む)は10.2%増の908万台であった。内訳をみると、NEV の販売量が32.3%増の294万台(内、BEV が182万台)で、販売比率は5.4ポイント上昇の32.4%となった。市場別では、NEV の国内向け販売量は34.4%増の252万台、販売比率は7.4ポイント増の34.7%であった。輸出は20.8%増の42万台であった。一方、ICEV をみると、1~4月の販売量は前年比2%増の614万台であった。その内、国内販売量は5.2%減の473万台で、2018年からの減少傾向を維持し、輸出は37.7%増の141万台で、2021年からの増加傾向を維持した。NEV と ICEV の合計輸出台数は33.4%増の183万台で、昨年に続き世界最多と見られる。

* 長岡技術科学大学大学院情報・経営システム系 Department of Information and Management System Engineering, Graduate School, Nagaoka University of Technology
〒940-218 新潟県長岡市上富岡町 1603-1 E-mail: zhidong@kjs.nagaokaut.ac.jp

NEV シフトの背景にあるのが、ICEV に対する優位性である。例えば、購入時補助金は2023年から廃止されたが、取得税（従価税、10%）と消費税（排気量別従価税、1~40%）、自動車税（排気量別従量税、年間60~5400元）は、NEV に対して免除されている。こういった優遇策と企業努力の結果、2023年において、BEV の取得・保有コストがガソリン車より2.7万元高いが、走行コストは1.8（自宅充電）~2.9（急速充電）万元安いので、総コストは自宅充電時で0.9万元安く、急速充電時で0.2万元高いと試算される。BYD 等民族系 NEV メーカーを中心に、消費者に幅広い選択肢を提供できたこと、主流 BEV 乗用車の航続距離が600km 以上へ延伸したことや充電の利便性が向上したことも大きい。さらに、2019年に導入した NEV クレジット目標規制・取引制度（対象企業に販売での NEV 比率を課し、不足・超過分のクレジット取引を認める制度）の影響も無視できない。ICEV 販売量に対する NEV クレジット目標は2020年の12%から2024年に28%へ引き上げられた。

2024年5月14日、米国のバイデン政権が、中国製 EV への制裁関税を年内に現行の25%から100%へ引き上げると発表した。中国政府は、今回の関税引き上げが米国国内政治に配慮した措置と非難し、対抗措置を示唆したものの、比較的冷静に対応している。2023年の米国への NEV 輸出が僅か1.1万台、全輸出量の0.9%に過ぎないので、関税引き上げによる影響は軽微と推察される。また今回の関税引き上げは、中国製 EV の国際競争力の高さを米国が世界に広告してくれているものだとの見解も見られる。専門家やマスコミの多くは、今回の関税引き上げを機に、中国メーカーはまず3000万台以上の国内市場を基礎的な市場として固め、次に新興国市場等米国以外の海外市場を輸出と現地進出で攻略し、米国市場は最後に囲い込めばよいと論じている。かつて毛沢東が取った「農村から都市を包囲する」革命戦略を世界電動車市場で展開するものであり、理に適う戦略と考えられる。

2024年1月、共産党中央と国務院が連名で、NEV 販売比率を2027年に45%に高めると発表した。2035年に50%超を目指す従来の目標は大幅に前倒し更新された。普及拡大策として、政府は旧型乗用車から政府認定の NEV 乗用車への買い替えに対し、1万元を補助する制度を4月26日に発表した。この補助金の対象車両は1600万台と推定される。また、2020年から始まった NEV を農村部に普及させる「NEV 下郷」の2024年事業も5月15日に開始した。300万台以上の販売が期待される。こうした総合対策の結果、本年の NEV 販売量は1250万台に拡大し、販売比率が40%を突破すると見込まれる。

4. 結論

NEV シフトは今後も進むと考える。中国における NEV 販売比率が2025年に50%となり、2035年目標を10年ほど前倒しで達成する可能性が高い。ちなみに、IEA が4月に中国の NEV 販売比率は2025年に50%、2030年に67%、2035年に85%に達すると予測した。

参考文献：省略。