

## 中国自動車産業機関・団体関係者ヒアリングキット

(2015年5月~7月)

### SAE China

NEV 産業の育成は他国に比べると喫緊の課題である。最も重要な問題はエネルギー安全保障の問題である。排ガスの削減はもちろん重要な問題であるが、それよりエネルギー問題を優先的に考えるべきだ。低成長になったとはいえ、中国の自動車市場は2015年に2,500万台に拡大する、という見方には問題がないと思う。今後10~15年についても、自動車市場は伸びていくと考えられる。自動車市場の拡大とともに、エネルギーの消費、石油消費の増大によってもたらされる自動車産業界へのプレッシャーは大きい。石油の海外依存度は上昇しつつあり、2015年に60%を超えると見込まれる。石油需要の増加分のほとんどが自動車によって消費されている。欧州、米国等の先進国の場合、自動車保有台数はほぼ横ばいとなっているため、省エネ技術の採用によるエネルギー消費減少への効果は大きい。だが、中国は先進国と異なり、保有台数の増加速度が速い。どんな低燃費技術であっても、中国のエネルギー需要増を抑制する効果は期待薄だ。こうした事情から、電動化技術は中国にとって唯一の選択肢かも知れない。中国政府がNEV産業の発展支援に他国より力を入れている理由はここにある。

支援政策には、補助金、減税、研究開発助成、公共機関による一定比率でのNEV購入等があるが、今後はさらに、充電インフラ整備面で支援するなど、関連支援策を発表する予定である。

ナンバープレート規制が導入された北京、上海、広州、深圳等では、NEVを対象にナンバープレートの発給/走行規制を緩和する特別措置を講じる。こうした措置は、他の支援策より魅力的である。SAE Chinaは財政負担のない手段、継続可能なNEV普及促進策を政府に提案している。例えば、NEVの専用グリーンナンバープレートを発給することによって、駐車料金や高速料金の割引、ラッシュアワー時の走行規制を緩和する等の特別優遇を与える。

一連の支援策が、NEV需要の急速な拡大につながっており、2020年までにNEV市場はさらに早いペースで成長していくと見られる。

ただ、課題もある。一つ目の課題は技術である。コア部品である電池、モーター、特にそれらコア部品の構成部品、材料技術が欠如している。販売支

援策なしに、単独で消費者ニーズを満たすNEV製品が少ないこともまた現状である。

PHEVはHEVとの技術関連性を持つ。HEV技術が不足しているため、現行のPHEV技術は改善の余地が大きい。政府と自動車メーカーには、FCVを重視する姿勢が不足しており、日本にかなり遅れている。

二つ目の課題は、2020年以降、財政支援策がなくなった後に、NEVが製品競争力を確立できるのか?という問題である。個人的な考えだが、現時点における財政支援策は強力過ぎる。支援策は、一方で消費者の購入意欲を喚起するが、他方で十分な競争環境を整備するには不向きである。2020年以降に財政支援策がなくなると、NEVは内燃機関車との競争に勝てなくなる。現段階では、中央政府のNEV販売補助金が撤廃されることがほぼ確定しており、税の減免措置のみが残される。税金の減免措置だけで、NEVの内燃機関車に対する競争力を維持できるかは大きな課題である。

現在中国の自動車保有台数は1.5億台以上。中国の自動車保有台数は4年間で1億台増えた。今後10年間も成長を持続すると考えられることから、単純計算すると、10年間でさらに2億台増えて、保有台数は3.5億台超となる。

### 燃費規制

「中国製造2025年」において、2025年の平均燃費目標は、4.0ℓ/100kmになることが確実にになった。4.0ℓ/100kmは25km/ℓであり、欧州、日本に比べてまだ遅れている。ただ、中国の目標は2030年までに世界と同レベルの燃費規制にする、ということ。今後は、1.6ℓ以下の低燃費車に対する補助金等財政支援策を停止し、燃費により規制すべきだと考える。燃費の悪い車に対しては、排気ガス基準に基づき、燃費の悪い車に黄標識を貼り付ける「黄標車」にして、廃車する場合に補助金を支給するかどうか、走行を規制するなどを検討すべきである。一部の都市では、強制的に廃車させることを検討中である。今後、燃費に基づき、廃車させるか否かの検討が必要である。

### NEV用部品

2020年までにバッテリーパックの価格は2元/Whを目指す、それでも高いと思う。IGBTの国産化