

# シリーズ 激動中国

## パリ協定後の気候変動政策

金 振

博士(法学)、(公財)地球環境戦略研究機関 気候変動とエネルギー領域  
研究マネージャー/主任研究員



### その13 EV戦略でねらう低炭素産業の躍進

#### 中国のEV戦略

中国政府は、気候変動対策ならび大気汚染対策の一環として新エネ自動車(EV。特別説明がない限りBEV、PHEV含む)の導入に力を入れており、2030年まで、年間販売台数300万台、国産ブランドの国内市場占有率80%以上とする目標を打ち出した。

#### 世界をリードするマーケット

統計によれば、2018年におけるEV販売台数は200万台であり、その半分以上が中国国内において販売された(110万台)。2018年末まで、世界全体が保有するEVの数はおよそ512万台、国別にみた場合、世界一は230万台を保有する中国であり、2位のアメリカ(112万台)に2倍以上の差をつけている(図)。

中国公安部が公表した最新統計によれば、2019年6月まで、中国が保有するEVを含む新エネ自動車の数は344万台に対し、全体自動車保有量の1.37%を占める。

344万台の内、純電動自動車は281万台、全体新エネ自動車保有量の81.7%を占める。統計によれば、2018年EV販売量トップ20車種の内、中国メーカーの11車種がランクインされている。

#### 導入促進のための政策

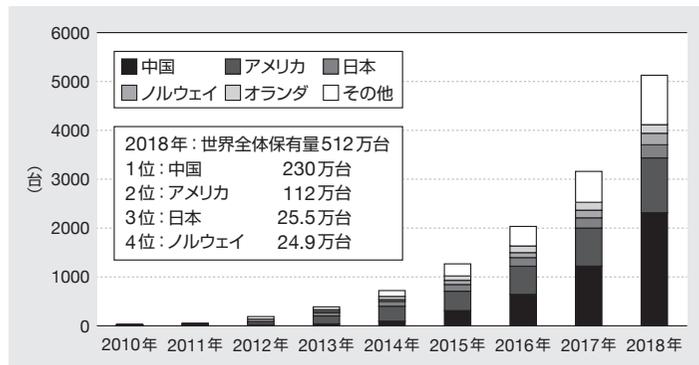
主なEVの導入拡大策が

新エネ補助金制度である。2016年時点の基準として、1回充電航続距離が250km以上の電気自動車の場合(プラグイン・ハイブリッドは除外、航続距離が短いほど補助額が小さい)、1台あたりの補助額は当時のレートで100万円前後であったが、技術躍進と量産化によるコストダウンなどの要素を考慮し、2017年~18年の補助率は80万円に、2019年~2020年は60万円までに下げる方針が変わった。

しかし、今年に入り、補助率の方針が大きく変わり、航続距離250km以下の純電動自動車は補助対象から除外され、航続距離400km上の純電動車でであっても1台あたり補助額はわずか40万円前後である。

2015年以降、中国政府は、新築の居住用建築物のすべての駐車場において、EV充電設備を導入するか、導入スペースの確保(設備設置・導入スペース確保義務)を求めており、既存の大型公共建築物、民間駐車場施設に対しても全体駐車場の10%以上に相当する設備設置・導入スペース確保義務を課している。

●世界各国におけるEV累計保有量の変遷(BEV、PHEV含む)



出典: iea, Global EV Outlook 2019, May 2019に基づき、筆者作成