



中国における新エネルギー自動車 政策と進展状況

目次

- 1 中国の新エネルギー自動車政策による支援体制概要
- 2 中国の対新エネルギー自動車財政支援政策分析
- 3 中国の新エネルギー自動車普及モデル事業概要
- 4 まとめと展望

目次

- 1 中国の新エネルギー自動車政策による支援体制概要
- 2 中国の対新エネルギー自動車財政支援政策分析
- 3 中国の新エネルギー自動車普及モデル事業概要
- 4 まとめと展望

新エネルギー自動車の発展は中国の国家戦略



エネルギー・環境問題を重視する中国政府、新エネ車を戦略的新興産業の一つに。

国の首脳陣も重要視



新エネルギー自動車の発展について研究を重ね施策を講じる首脳陣

国務院が発出した重要文書

2009

・「自動車産業の調整・振興計画」

2010

・「戦略的新興産業育成・発展の加速化に関する決定」

2012

・「省エネルギー・新エネルギー自動車産業発展計画(2012～2020年) 発出に関する通達」

2014

・「新エネルギー自動車普及の加速化に関する指導的意見」

2015

・「メイド・イン・チャイナ2025(中国製造2025)」
・「電気自動車充電インフラ建設の加速化に関する指導的意見」

新エネルギー自動車支援政策



研究開発・産業化支援政策面

- 「新エネルギー自動車産業技術革新プロジェクトの実施に関する通達」
- 「第10次五カ年計画」期間の国家863計画「電気自動車重大科学技術特別事業」
- 「第11次五カ年計画」期間の国家863計画「省エネルギー・新エネルギー自動車重大事業」
- 「電気自動車の科学技術発展に関する『第12次五カ年計画』特別事業計画」
- 国家973計画、科学技術サポート計画等の事業

業界管理政策

2009.06「新エネルギー自動車の製造企業及び製品参入管理規則」

2011. 「産業構造調整指導目録」及び「外商投資産業指導目録」

2015. 03「自動車動力用バッテリー業界の規範的条件」

2015.06「純電気乗用車企業の新規設立管理規定」

2015.09「電気自動車動力用バッテリーのリサイクル技術に関する政策」(意見募集用草案)

優遇税制政策

2014年8月、財政部、税務総局、工業・情報化部が「新エネルギー自動車車両購入税免除に関する公告」発表

- 優遇方法: 純電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)(レンジエクステンダー式含む)、燃料電池自動車(FCV)について車両購入税を免除
- 優遇期間: 2014年9月1日から2017年12月31日まで
- 製品要件: 鉛蓄電池でないこと。ピュアEVは航続距離要件に、PHVは複合燃費要件に適合すること。重要部品供給期間は品質保証要件(5年または10万キロ)以上。新エネ車特別検査に合格しかつ基準要件に適合すること。

種類	乗用車	バス	トラック	特殊車	試験方法
純電気自動車	≥80	≥150	≥80	≥80	M1・N1類は試験走行モード、その他は暫定的に40KM/h等速走行モードとする。
プラグインハイブリッド自動車	≥50(試験走行モード) ≥70(等速走行モード)	≥50	≥50	≥50	M1・N1は試験走行モードまたは60KM/h等速走行モード、その他は暫定的に40KM/h等速走行モードとする。
燃料電池自動車	≥150	≥150	≥200	≥200	M1・N1類は試験走行モード、その他は暫定的に40KM/h等速走行モードとする。

インフラ建設

2014. 07 「電気自動車向け電気料金政策にかかる問題に関する通達」

2014. 11 「新エネルギー自動車充電施設の奨励に関する通達」

2015. 10 「電気自動車充電インフラ発展指針(2015～2025年)」

2020年

集中型バッテリー充
電・交換ステーション
1万2000カ所

分散型充電パイ
ル480万台

国際協力



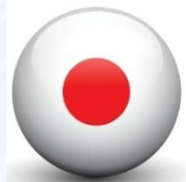
- 2009年、中国・米国両国は共に「中・米連合クリーンエネルギー研究センター」設立を宣言、清華大学・ミシガン大学の働きかけで産学連携「クリーンエネルギー自動車コンソーシアム」発足。
- 2014年、工業・情報化部は米国エネルギー省、米国運輸省と了解覚書に署名。電気自動車エネルギー効率、自動車技術関連法規等に重点を置いて協力することとなった。



- 2009年、工業・情報化部はEUとの間に中国・EU工業分野対話メカニズムを設置し、具体的な交流と協力をはかるための自動車協力ワーキンググループも設けた。



- 2011年、両国政府は「電気自動車分野の戦略的パートナーシップ関係構築に関する中・独共同声明」を発表。
- 2014年、中・独電気自動車充電プロジェクトが正式にスタート。



- 2006年、中国国家発展・改革委員会、商務部は日本国経済産業省、日中経済協会と共同で「日中省エネルギー・環境総合フォーラム」創設。
- 2014年、中国自動車技術研究センターと日本自動車研究所が「日中新エネルギー自動車・充電インフラの共同研究に関する覚書」に署名。

国際協力



クリーンエネルギー閣僚級会議



自動車基準調和世界フォーラム
(WP29)

APEC自動車対話



目次

- 1 中国の新エネルギー自動車政策による支援体制概要
- 2 中国の対新エネルギー自動車財政支援政策分析
- 3 中国の新エネルギー自動車普及モデル事業概要
- 4 まとめと展望

新エネルギー自動車普及に向けた財政補助政策

2015年4月、財政部、科学技術部、工業・情報化部、発展改革委員会共同で「2016～2020年新エネルギー自動車普及財政支援政策に関する通達」発表

- 補助範囲: ピュアEV、PHV(レンジエクステンダー式含む)、FCV
- 補助対象: 消費者(支給金額=販売価格-補助金額)
- 特色: ピュアEVの航続距離基準を80kmから100kmに引き上げ
補助の逐年縮小幅拡大(FCV補助は縮小なし)
全長6～8m、8～10mのPHVバスに対する補助を追加

具体的な補助率

車両種類	純電EV航続距離R(等速走行モード、km)			
	R≥50	100≤R<150	150≤R<250	R≥250
ピュアEV乗用車	/	2.5	4.5	5.5
PHV乗用車(レンジエクステンダー式含む)	3	/	/	/

車両種類	単位積載量当たり電費 (E_{kg} 、Wh/km·kg)	基準車(10m<車長≤12m)					
		ピュアEV航続距離R(等速走行モード、km)					
		6≤R<20	20≤R<50	50≤R<100	100≤R<150	150≤R<250	R≥250
ピュアEVバス	$E_{kg}<0.25$	22	26	30	35	42	50
	$0.25\leq E_{kg}<0.35$	20	24	28	32	38	46
	$0.35\leq E_{kg}<0.5$	18	22	24	28	34	42
	$0.5\leq E_{kg}<0.6$	16	18	20	25	30	36
	$0.6\leq E_{kg}<0.7$	12	14	16	20	24	30
PHVバス(レンジエクステンダー式含む)		/	/	20	23	25	

車両種類	補助基準
FCV乗用車	20
FCV小型バス、トラック	30
FCV大・中型バス、中・大型トラック	50

2016～20年補助基準 現行基準との比較

補助基準	年度	乗用車型式					基準縮小率
		ピュアEV乗用車			PHV乗用車	FCV乗用車	
	ピュアEV航続距離R(試験走行モード、km)	80≤R<150	150≤R<250	R≥250	R≥50	—	
現行補助基準	2013	3.5	5	6	3.5	20	100%
	2014	3.325	4.75	5.7	3.325	19	95%
	2015	3.15	4.5	5.4	3.15	18	90%
2016～2020年 補助基準	ピュアEV航続距離R(試験走行モード、km)	100≤R<150	150≤R<250	R≥250	R≥50	—	
	2016	3.2	4.5	5.5	3.2	20	100%
	2017～2018	2.88	4.05	4.95	2.88	20	90%
	2019～2020	2.592	3.645	4.455	2.592	20	81%

目次

- 1 中国の新エネルギー自動車政策による支援体制概要
- 2 中国の対新エネルギー自動車財政支援政策分析
- 3 中国の新エネルギー自動車普及モデル事業概要
- 4 まとめと展望

中国新エネルギー自動車普及モデル事業沿革

推广历程

2009年1月、「新エネルギー自動車普及モデル事業試行に関する通達」(13都市)

2010年5月、「公共サービスセクターでの省エネルギー・新エネルギー自動車普及事業拡大に関する通達」(7都市)

2010年8月、「公共サービスセクターでの省エネルギー・新エネルギー自動車普及モデル事業試行都市追加に関する通達」(5都市)

2013年9月、「新エネルギー自動車普及事業の継続実施に関する通達」

2015年4月、「2016～2020年新エネルギー自動車普及財政支援政策に関する通達」

中国新エネルギー—自動車普及事業 実施都市・地域



39のモデル事業参加都市(都市群)、目標普及台数30万台超

番号	都市(都市群)	普及台数(台)	番号	都市(都市群)	普及台数(台)	番号	都市(都市群)	普及台数(台)
1	北京	35000	14	太原	5000	27	臨沂	5690
2	深圳	35000	15	海口	5000	28	濰坊	5500
3	天津	12000	16	成都	5000	29	聊城	5010
4	西安	11000	17	蘭州	5000	30	瀘州	5000
5	武漢	10500	18	晋城	5000	31	河北省	13000
6	上海	10000	19	新郷	5000	32	浙江省	10100
7	重慶	10000	20	襄陽	5000	33	福建省	10000
8	広州	10000	21	大連	5000	34	広東省	10000
9	長株潭	6100	22	寧波	5000	35	江西省	5300
10	合肥	5720	23	瀋陽	5000	36	内モンゴル	5000
11	鄭州	5500	24	長春	10000	37	江蘇省	18085
12	青島	5200	25	ハルビン	5000	38	貴州省	6000
13	蕪湖	5110	26	淄博	5000	39	雲南省	5000

2015年9月末現在、新エネ車普及事業39都市(都市群)の累計は18万台超

番号	都市(都市群)	普及台数(台)	番号	都市(都市群)	普及台数(台)	番号	都市(都市群)	普及台数(台)
1	北京	19445	14	太原	1096	27	臨沂	3656
2	深圳	7973	15	海口	604	28	濰坊	607
3	天津	4758	16	成都	2469	29	聊城	516
4	西安	4073	17	蘭州	50	30	瀘州	410
5	武漢	4041	18	晋城	85	31	河北省	5754
6	上海	34821	19	新郷	1179	32	浙江省	18257
7	重慶	2306	20	襄陽	1119	33	福建省	2993
8	広州	7104	21	大連	3039	34	広東省	12377
9	長株潭	6478	22	寧波	813	35	江西省	2303
10	合肥	7466	23	瀋陽	277	36	内モンゴル	35
11	鄭州	2705	24	長春	649	37	江蘇省	14173
12	青島	2995	25	ハルビン	215	38	貴州省	891
13	蕪湖	1814	26	淄博	445	39	雲南省	954

都市によって異なる普及状況

普及台数10000台超 5都市(都市群)

上海

北京

浙江

江蘇

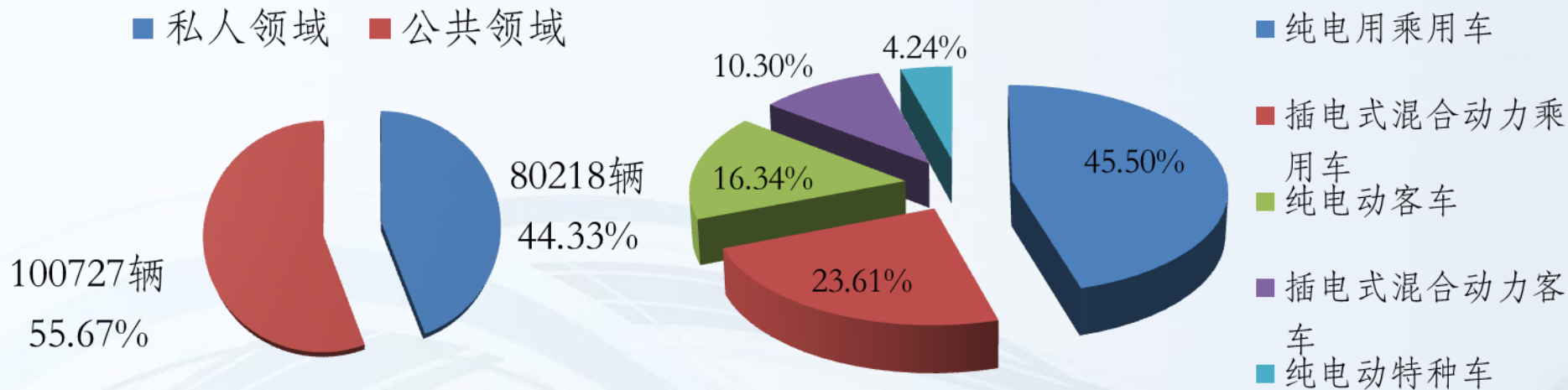
広東

普及台数3000~10000台 10都市(都市群)

普及台数1000~3000台 10都市(都市群)

普及台数1000台未満 14都市(都市群)

普及車両の用途・種類別割合

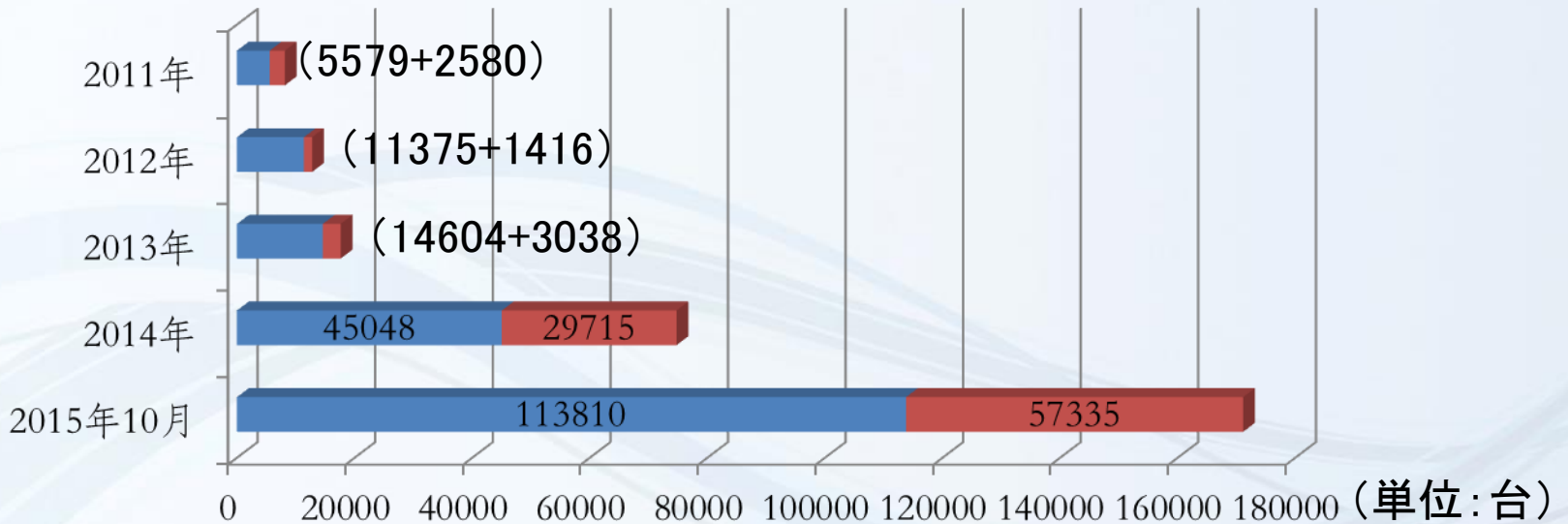


車両の用途別では自家用が徐々に増加

種類別ではプアEV乗用車が主導的地位に

2011～2015 新エネルギー自動車販売台数

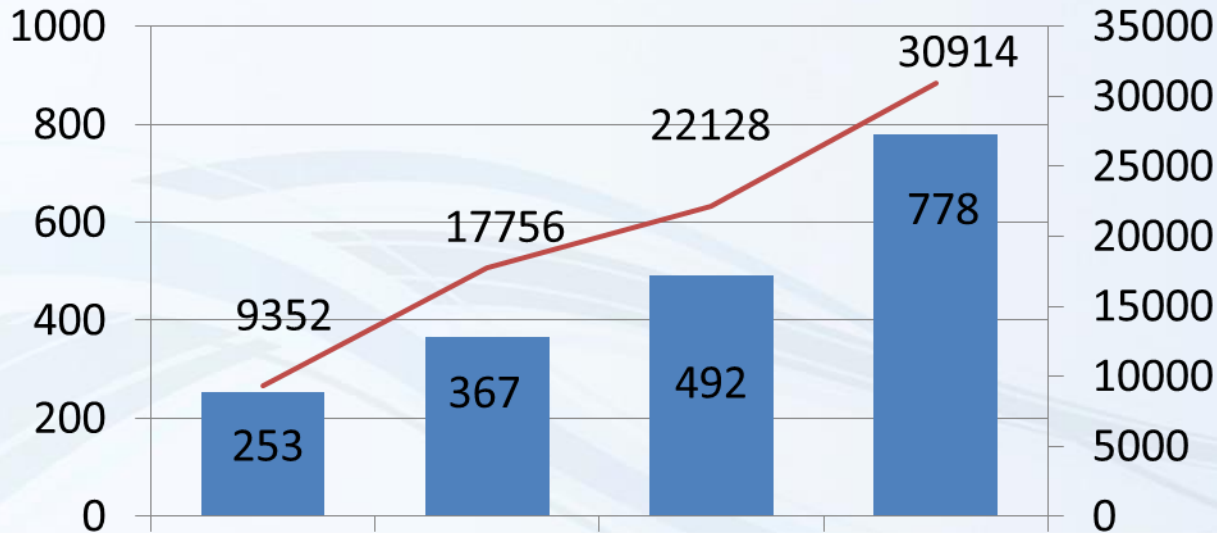
■ 純电动汽车 ■ 插电式混合动力汽车



新エネ車販売台数は2014年から爆発的に伸長。2015年は20万台突破を期待

インフラ建設

■ 充換电站数量 — 充電桩数量



充電施設建設は順調に進展。2014年末現在、既設のバッテリー充電・交換ステーション778カ所、交直流充電パイル3万1000台。

目次

- 1 中国の新エネルギー自動車政策による支援体制概要
- 2 中国の対新エネルギー自動車財政支援政策分析
- 3 中国の新エネルギー自動車普及モデル事業概要
- 4 まとめと展望

■ 国務院各部局及び各地方政府は新エネ車の技術革新、産業化、普及、充電施設建設等に対する支援策を相次いで講じており、政策上の支援体制充実が進む。

■ 充電施設建設は順調に進展。今後国が充電施設を一層重視し、政策をより明確にすることで、建設の加速化が期待される。

■ 2009年からの普及モデル事業は概ね所期の成果を挙げ、これにより中国の新エネ車市場は2015年に世界最大となった。EV市場育成、産業化が急速に進展、同時にEVの技術水準は大きく向上し、ビジネスモデルの刷新も促された。

■ ここ数年の急速な発展で、中国の新エネ車分野は研究開発・産業化の基礎固めがなされ市場規模も徐々に拡大。市場ポテンシャルは巨大、先行きも楽観視される。

ありがとうございました！