

自動車燃費規制に罰則検討 目標未達なら生産停止も

中国政府は自動車の「企業平均燃費制度」で罰則を検討し始めた。

燃費性能に優れる日系メーカーに大きな商機となる可能性がある。

(王 長君・NTTデータ経営研究所 社会・環境コンサルティング本部 シニアスペシャリスト)

中国における自動車の燃費規制は、エネルギー安全保障、原油価格、温室効果ガス排出と密接に関係している。自動車の石油消費量が国内全体の石油消費量の5割を占め、輸入依存度も上昇している。燃費規制の強化はエネルギー安全保障につながる一方、原油価格の高騰が消費者の行動に変化をもたらす可能性がある。さらに、中国は世界一の温室効果ガス排出国であることから、燃費規制への関心が高まっている。

中国は、2001年に「乗用車燃料消費量制限値」を導入。燃費の測定方法や表示方法、評価方法などの一連の基準を定め、自動車燃費規制を開始した。

その後、低燃費車の減税政策を実行し、2011年には「乗用車燃料消費量評価方法および指標」を公表した。2012年1月から正式に「企業平均燃費制度(CAFC)」を開始している。規制対象は中国国内で生産した

自動車だけでなく、海外から輸入する自動車も含む。規制値の達成状況について、主管機関の工業情報産業部が国家自動車燃料消費ウェブサイトにて毎年2回公表する。

2012年7～12月の企業平均燃費は、全企業の平均で国産車が100km当たり9.32ℓ、輸入車が同9.16ℓだった。国内企業の28%、輸入企業の32%が目標値を達成できなかった。

メーカーの国別に平均値を見ると、日系は同期間の国内生産台数が833万台で、企業平均燃費が7.49ℓである。これに対して欧米系と中国系の国内生産台数と企業平均燃費が、それぞれ1026万台の7.67ℓと1005万台の8.03ℓである。一方、輸入車は日系の8.02ℓに対して欧米系が10.28ℓである。日系は中国系や欧米系より燃費性能で優位なことが分かる。

日系のシェアは約30%。今後、シ

ェアを上げれば、中国の石油消費量と温室効果ガス排出量の削減に大きく貢献できる。日系のシェア拡大には政府の方針や政策が密接に関わる。2012年に公表した「省エネ新エネ自動車産業発展計画(2012～20年)」では、乗用車の平均燃費を2015年に6.9ℓ、2020年に5.0ℓとする目標を設定した。

この目標の達成には国産車だけでは困難との指摘もある。国産車の企業平均燃費は、2002年の9.11ℓから2006年の8.06ℓまで約11%低減したが、その後はほぼ横ばい状態が続く。技術面で大きな壁に直面している。

現行の企業平均燃費制度には明確な罰則がないのも課題である。企業の自主努力に限界が見えることから、当局が目標を達成できない企業に対して生産停止などの罰則を検討中。今年、公表する予定である。施行すれば、日系にとって追い風になり、関連する日系部品メーカーにも恩恵が及ぶだろう。

性能で勝る日系メーカー

■ メーカーの国別生産台数と平均燃費

	中国内生産台数(万台)	中国内生産車(ℓ/100km)	輸入車(ℓ/100km)
日系	833	7.49	8.02
欧米系	1026	7.67	10.28
中国系	1005	8.03	—

出所：工業情報産業部の公表データを基に作成

王 長君

1999年3月愛媛大学大学院博士課程修了博士号取得。その後、環境コンサルタント会社を経て2002年7月より現職。中国環境関連研究論文、著書、学会発表など多数

