

中国版「グリーン・ニューディール」の現状と可能性（その二）

李 春利

(愛知大学経済学部教授)

北京オリンピックが転換点

中国版「グリーン・ニューディール」政策の始まりについては 2 つの説がある。ひとつは「第十一次五ヵ年計画」（2006～2010 年）が始まった 2006 年からであり、もうひとつは北京オリンピックが開催された 2008 年からであった。

2006 年説を支持する意見の根拠としては、中国政府は「第十一次五ヵ年計画」の中で 2006 年から 2010 年にかけて GDP 単位あたりのエネルギー消費を 2005 年比で 20%削減し、主要な汚染物質を 10%削減する目標を明確に打ち出し、強力に推進しはじめたことを挙げている。それは、オバマ政権が掲げた新エネルギー政策を柱とした「グリーン・ニューディール」政策よりも実質的に 3 年も早い。政策がスタートする時期を比較するには、この説は一理がある。中国国内では確かに「第十一次五ヵ年計画」を境に、環境を犠牲にしてきたエネルギー多消費型の経済成長モデルの転換が明確に提唱されている。

筆者の意見としては、やはり 2008 年にしたほうがいろんな意味でより説得力があると考えられる。なによりもまず「グリーン・オリンピック」をキャッチフレーズにした北京五輪が成功裏に開催されたことは、開催地の北京市を中心に、市民の環境意識の向上に大きなインパクトを与えたばかりでなく、北京の大気環境を改善する「ブルースカイ・プロジェクト」や「グリーンカー・プロジェクト」など一連の環境・省エネ関連の重要なプロジェクトがスタートするきっかけを作った。

2008 年は、中国が新エネルギー・環境分野で大きな実績をあげた年でもある。例えば、2007 年に発表された「再生可能エネルギー中長期発展計画」の中で、2010 年に中国の風力発電の設備容量が 500 万キロワットという目標を掲げたが、2008 年の設備容量はすでに 1200 万キロワットを超過達成した。2008 年 1 年間だけでも 630 万キロワットの新たな風力発電設備を生み出し、新規増加量では世界第 2 位、風力発電能力では米国、ドイツ、スペインに次ぐ世界第 4 位になった。

さらに、中長期計画で掲げられた 2020 年に 3000 万キロワットという目標を 2010 年に繰り上げて実現するとし、新しい「新エネルギー産業振興計画（草案）」では、2020 年に現在の 8 倍にあたる 1 億キロワットを新しい目標に掲げた。そのための投資総額は 7000 億元以上（約 10 兆円）にのぼる。政府は再生可能エネルギーによる発電電力を優遇価格で買い取る仕組みを作り、新エネルギーの発電比率を一定以上に高めるように発電会社に対して指導を行い、さらに、設備メーカーの技術開発に補助金を支給する。内陸部だけではなく、沿海部の海上建設も後押しする。中国の大胆さを象徴するような政策ともいわれている。

風力発電と並んで、2008年、中国の太陽電池生産量も2500メガワット（メガは100万）を超え、世界の3分の1強を占めるようになり、世界最大の太陽電池生産国になった。中央政府は単結晶シリコン、多結晶シリコンおよび非結晶シリコンの3種類の太陽電池に対して補助金を支給することを決定し、地方政府や民間の太陽光発電への投資ブームを誘発した。2009年3月から50キロワット以上の屋上用太陽電池パネルを設置する公共施設などに対し、1キロワットあたり2万元（約29万円）の補助金を政府から支給し、普及を促進する。補助金の規模は現時点では25億元（約360億円）である。

2008年、中国の新興メーカー尚徳電力（サンテック・パワー）は2006年まで世界首位だったシャープを追い抜き、独Qセルズ、米ファースト・ソーラに次ぐ世界第3位の太陽電池メーカーに浮上した。中国は太陽電池パネルの重要な部品、太陽光を電力に変える太陽電池セルの生産量でも世界一になった。世界の太陽電池の部材の3分の1が中国で生産されている。安価な太陽電池パネルを中心とする「グリーン製造業」のバリューチェーン（価値連鎖）の底辺で100社以上の中国メーカーが確実にシェアを拡大しつつある。

一方、中国の原子力発電は現在、出力907万キロワットで、国内電力消費の2%を賄っているにすぎない。2007年に発表された「原子力発電中長期発展計画」の中で、2020年に4000万キロワットという目標が掲げられた。ところが、2008年11月に総額4兆元（約56兆円）の大型景気対策が打ち出され、その柱の一つとして、2020年には従来の計画を75%上回る7000万キロワットに、原子力の割合を従来の目標の4%から7~8%にそれぞれ引き上げられた。当面はまず2011年までの3年間で沿海部と内陸部を含めた8箇所に16基の原発を整備する方針である。2009年6月現在、許可されたユニットは24基、計2540万キロワット、その中ですでに13基が着工した。

2008年は中国の「環境・省エネ元年」とよんでもいいほど各分野において着実に実績をあげている。国際金融危機の発生は、「第十一次五ヵ年規画」で取り決められた関連分野の取り組みをさらに加速させたといえよう。

世界一をめざす「新エネルギー車戦略」

2009年1月から6月までの中国自動車販売台数は609万台に達し、上半期の市場規模は2008年世界トップだった米国（約480万台）を抜き、初の世界一自動車大国になった。2009年通年の予測でも従来の1020万台を1100万台超と大幅に上方修正し、世界一への発進に大きく弾みがついた。乗用車販売に占める1600cc以下の小型車の比率は70%以上に達し、小型車が牽引する構図が鮮明になった。

こうした成果は、中国政府が打ち出した小型車減税などの景気浮揚策に負うところが大きい。2008年9月に政府は自動車の消費税率を改定し、1000cc以下の乗用車に対して税率を現行の3%から1%に引き下げ、排気量3000~4000ccの大型乗用車の消費税率を現行の15%から25%に、4000cc超では同20%から40%に引き上げた。税率改定の狙いは燃費の悪

い大型車よりもエネルギー消費の少ない小型車の比率を高めていくことである。

さらに、2009年1月から12月末にかけて1600cc以下の小型車に対して、自動車取得税（車両購置税）を半減し、現行の10%から5%に引き下げた。また、3月からは、「汽車下郷」（自動車を農村に）という政策を導入し、農村用のオート三輪や低速トラックを廃棄して小型トラックや1300cc以下のワンボックス車に買い換える農民を対象に車両価格の10%を補助、総額50億元（700億円）の補助金を支給するようになった。最高補助金額は5000元（7万円）で、2009年内に100万台の市場が創出されるだろうと見込まれている。

2008年のもう一つ注目すべき動きは、「グリーン・オリンピック」の一環として、北京五輪開催期間中に実施された「グリーンカー・プロジェクト」である。長安汽車、奇瑞、東風、第一汽車、京華客車および北汽福田などの民族系自動車メーカーが、清華大学や北京理工大学などと提携し、自主開発した新エネルギー車をオリンピックに提供した。

その内訳は、リチウムイオン電池搭載の電気自動車55台、ハイブリッドマイクロバス25台、ハイブリッド乗用車75台、燃料電池車20台、試合用の電気カート410台となっている。

2009年2月、財政部や科技部など関連省庁は新エネルギー車の使用と普及に対する補助金を支給する政策を打ち出した。省エネの推進と新エネルギー車の産業化を支援するために、都市バス、タクシー、公務用車、環境事業車や郵便用車など公共公益部門で率先して新エネルギー車を導入する。実験都市での経験を踏まえて、全国に普及させる狙いである。第一陣の13の実験都市の中には、北京、上海、重慶、長春、大連、済南、杭州、深圳、合肥、武漢、長沙、南昌、昆明が含まれている。

補助金の支給対象は、ハイブリッド乗用車と小型商用車には最高5万元（70万円）、電気自動車には6万元（84万円）、燃料電池車には25万元（350万円）。都市バスでは、ハイブリッド車には5～42万元（70～588万円）、電気自動車には50万元（700万円）、燃料電池車には60万元（840万円）となっている。燃料電池車に対して政府が補助金を支給するというのは、世界初とされる。（以下、次号に続く）

（*原文は『東海日中貿易センター報』Vol.292に掲載）