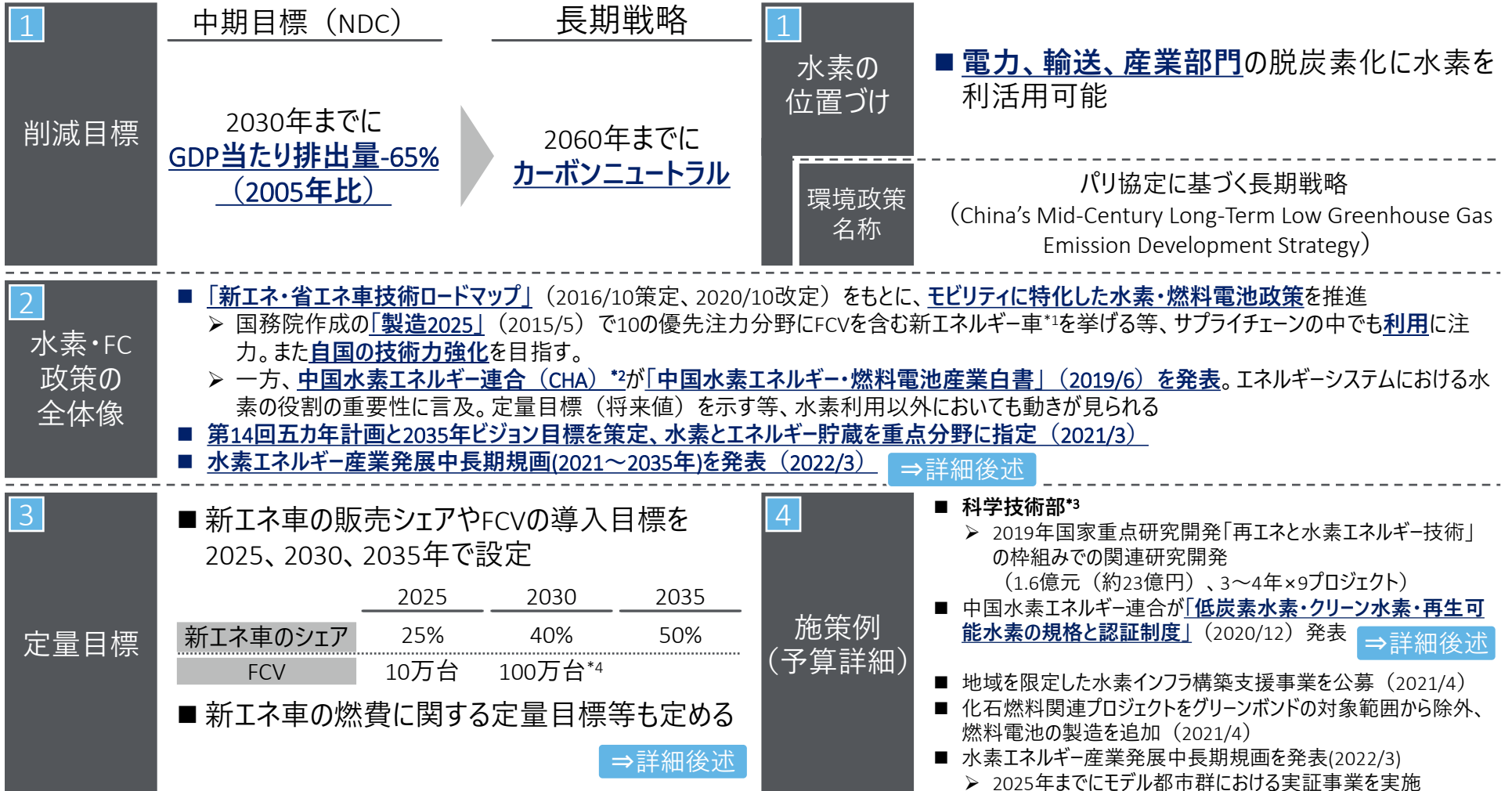




【国・地域別サマリー 中国】

水素・燃料電池を重点エネルギー技術と捉え、技術開発・普及展開を推進する



出典：UNFCCC、国家発展委員会 (NDRC)、IPHE

*1： New Energy Vehicles *2： China Hydrogen Alliance *3： 部は省にあたる *4： FCバス、FCトラックを含む



<参考：水素・FC政策の全体像詳細>

中国政府は2022年3月に水素エネルギーに関する中長期戦略を発表した

名称	水素エネルギー産業発展中長期計画(2021～2035年)		
主体	中国・国家発展改革委員会	発表年月	2022年3月23日
背景	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2020年5月の全国人民代表大会(全人代)にて国家発展改革委員会が報告した「2020年度国民経済・社会発展計画」の中で国としての水素エネルギー産業発展戦略計画を策定する、と発表 		
目的	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2035年にかけての水素エネルギー産業発展に向けた目標と支援の方針を示す 		
要旨	<p>目標について</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 2030年までには、下記の水素エネルギー産業技術のイノベーションシステムを完成させる。再生可能エネルギーによる水素製造を広く応用し、カーボンピークアウト目標実現の有力な手段とする。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 2025年までにモデル都市群における実証事業で大きな成果を上げる（※これまで北京市、上海市、広東省が選定） ➢ クリーンエネルギーによる水素製造と水素エネルギーの貯蔵・輸送技術を大きく進歩させ、副生水素と再生可能エネルギーによる水素製造に基づく水素エネルギー供給システムの初歩的段階を確立 ➢ 水素燃料電池自動車（FCV）の保有台数は5万台、再生可能エネルギーによる水素製造は年間10万～20万トン、これにより年間の二酸化炭素の排出を100万～200万トン削減する ■ 2035年までには、水素エネルギー産業システムを形成 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通、エネルギー貯蔵、工業などの分野で多様な水素エネルギー応用のエコシステムを構築する ➢ 最終的なエネルギー消費において、再生可能エネルギーによって生産された水素の割合を大幅に上昇させ、エネルギーのグリーン転換型発展の促進を目指す。 <p>支援について</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 水素エネルギーインフラ施設の建設を総合的に推進する <ul style="list-style-type: none"> ➢ 具体的には、（1）水素製造施設の設置、（2）水素貯蔵・輸送システムの構築、（3）水素補給ネットワークの構築、既存ガソリンスタンドの水素ステーションへの改築などを支援 ■ 水素エネルギー利用については、交通、エネルギー貯蔵、発電、工業分野での実証や積極的な展開を図る 		

需要側、特にFCモビリティを中心とした水素戦略から、**低炭素化の手段としてSC全体を意識した水素戦略へ**

出典：中国・国家発展改革委員会「氢能产业发展中长期规划（2021-2035年）」（2022年3月23日）、JETRO「水素エネルギー中長期発展計画、水素をカーボンニュートラル実現の重要手段に位置付け」（2022年3月29日）



<参考：定量目標詳細>

中国は2035年に新車販売のすべてを環境対応車にする方向で検討する。
電気自動車を柱としながら、燃料電池自動車も普及させる方向性である

名称	Energy-saving and New Energy Vehicle Technology Roadmap 2.0
策定主体	中国汽車工程学会（中国自動車エンジニア学会） （工業情報化省の指導を受けて策定）
策定時期	2020年10月



概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 純電動車主導型発展戦略を堅持する方向性を示し、2035年に向けた6大総体技術目標を掲げた <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車産業のCO2排出量を2028年前後にピーク値に到達させ、2035年の排出量をピーク値の20%以上削減 ➢ 新エネルギー車を徐々に主流製品とし、自動車産業の電動化モデルチェンジを実現 ➢ その他4件（中国方式のインテリジェント・コネクテッド自動車の技術体系の確立、基幹核心技術の自主化レベル引き上げと産業チェーン形成、自動車-交通-エネルギー-都市が融合するエコシステム形成 など）
----	---

	2025年	2030年	2035年
省エネ車（ハイブリッド）の販売シェア	40%	45%	50%
新エネ車の販売シェア	20%	40%	50%
FCV導入台数（FCバス含む）	10万台	100万台	
省エネ車（ハイブリッド）の燃費目標	5.6L/100km	4.8L/100km	4.0L/100km
新エネ車の燃費目標	4.6L/100km	3.2L/100km	2.0L/100km

出典：中国汽車工程学会、日本経済新聞記事（2020/10）、JETRO記事（2020/11）、CHINADAILY.COM.CN記事（2020/11）



<参考：施策例詳細>

中国水素エネルギー連合は、低炭素水素・クリーン水素・再生可能水素の規格を制定した

名称	低炭素水素・クリーン水素・再生可能水素の規格と認証制度 (Standard and evaluation of low-carbon hydrogen, clean hydrogen and renewable hydrogen)				
発表時期	2020年12月29日				
策定者	中国水素エネルギー連合*1 (China Hydrogen Alliance、略称CHA)				
規格分類	団体規格（推奨規格） ※学会や業界団体が関連企業等と共同で制定したもの				
概要	低炭素水素、クリーン水素、再生可能水素の認証基準を規定	項目	低炭素水素	クリーン水素	再生可能水素
	水素の認定方法を規定 ■ LCA手法での評価（GB/T 24040とGB/T 24044規格に従う） ■ LCA評価のバウンダリーは次ページ参照	閾値（kg-CO2/kg-H2）	14.51	4.9	4.9
		エネルギー源	問わず	再エネ以外	再エネ
認定プロセスを規定	<div style="text-align: right;">→詳細後述</div>				

出典：CHA資料を参考にDTC作成

*1：中国政府の指導で国家能源投資集団をはじめとする87の会員（うち国営企業38、大学・研究機関12、民間企業27、外資企業10）によって成立される組織である

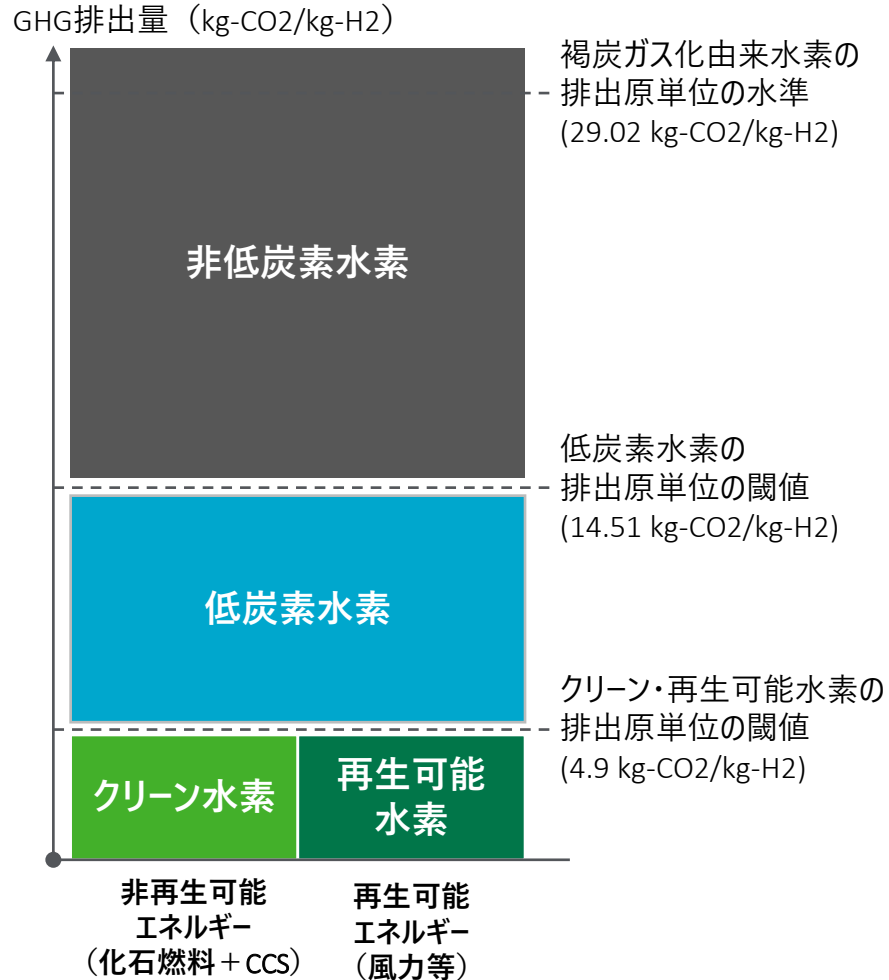


<参考：施策例詳細>

制定規格において、低炭素水素の閾値は14.51 kg-CO₂/kg-H₂、クリーン水素と再生可能水素は4.9 kg-CO₂/kg-H₂である

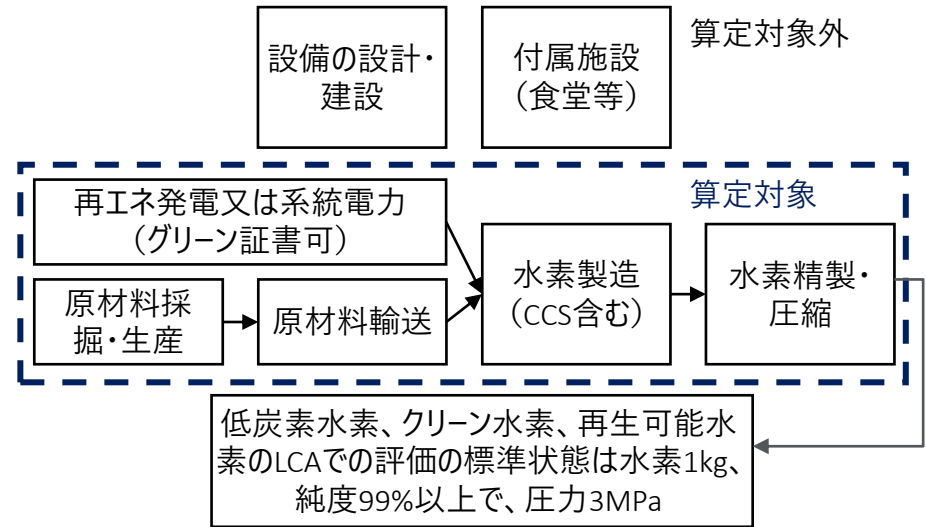
【排出量算定のバウンダリー】

【各水素の閾値】



【他制度との比較】

項目	中国	CertifHy	タクソミー
水素分類	非低炭素	グレー	グリーンリスト 非該当
	低炭素		グリーンリスト 該当*1
	クリーン 再生可能	ブルー グリーン	
閾値 (kg-CO ₂ /kg-H ₂)	14.51、 4.9	4.37	5.8



出典：CHA資料を参考にDTC作成

*1：グリーンリストとは、2020年6月にタクソミー規則が承認された「環境的に持続可能な経済活動」を示すもの