

11. 自動車

新型コロナウイルス感染症は、すでに下振れ圧力が強まっていた国内経済にさらなる負担を強めたことは間違いない。厳しい課題と大きな困難に直面する中、習近平総書記を中心とする中国共産党中央委員会が戦略的決意を堅持し、情勢を的確に判断し、慎重に計画と手配を行い、断固とした行動をとり、苦難に満ちた努力の結果、新型コロナウイルス感染拡大対策において大きな戦略的成果を収めたと同時に、経済の活力と勢いを急速に回復させた。現在、市場が引き続き活発であり、需給共に着実に好転し、企業の生産と運営は絶えず改善され、国民経済は継続的かつ安定的に回復する良好な態勢を呈している。全体的に見ると、自動車業界の業績は予想を大きく上回ったが、その主な要因は次の3点である。第一に、国と地方の政策による強力な支援、第二に、業界・企業自身のたゆまぬ努力、第三に、市場の消費需要の力強い回復である。

市場の状況を見ると、2020年、自動車販売台数は4月以降増加を続けており、年間販売台数は2,531万1,000台となり、前年比伸び率は2%以内と減速したものの、販売台数は引き続き世界トップの座を保った。市場セグメント別では、2020年に入り商用車市場がいち早く急速な伸びを見せ、年間販売台数が大幅に増加した。乗用車市場の年間販売台数は減少したものの、減少幅は6%に縮小し、また、9月以降、月間販売台数の伸びに対する貢献度では乗用車が商用車を上回っているなど、消費需要が回復していることが反映されている。新エネ車は7月から月間販売台数が大幅に伸び続けており、年間市場販売台数は予想を上回る伸びを示している。自動車輸出は前半8カ月の低迷に終止符を打ち、9月以降回復に転じ、11月、12月と2カ月連続で輸出台数は過去最高を更新した。

自動車

自動車の年間生産・販売台数は前年比減少幅が縮小

新型コロナウイルス感染症によって、自動車業界は「一時停止」を余儀なくされたが、大きな衝撃の下で、業界全体が力を合わせて困難に立ち向かい、党中央委員会と国务院の政策決定と手配を断固実行し、操業・生産再開を着実に推進し、マーケティング方法の転換を加速し、積極的に自動車消費を促進することにより、自動車市場は段階的に回復し、2020年の年間生産・販売の伸びは安定性を保ちながら微減となり、新型コロナウイルス感染症の影響が基本的に解消され、自動車業界は全般的に強い回復力と内生的原動力を示した。2020年の自動車の年間生産・販売台数はそれぞれ2,522万5,000台、2,531万1,000台となり、前年比でそれぞれ2%減、1.9%減で、減少幅はそれぞれ前年より5.5ポイント、6.3ポイント縮小した。

月別の自動車生産・販売台数を見ると、年間を通して前半は減少し、後半は増加する展開となった。第1四半期の自動車の生産・販売は新型コロナウイルス感染症の影響を受

けて大幅に減少した。しかし、第2四半期には、感染拡大の抑制が効いたこともあり、4月以降自動車市場は段階的に回復し、月別販売台数は前年同月比で増加を続け、12月時点で、自動車の生産・販売は9カ月連続での増加となった。

乗用車の年間生産・販売台数は前年比で減少

2020年、乗用車の生産・販売台数はそれぞれ1,999万4,000台、2,017万8,000台となり、前年比でそれぞれ6.5%、6%減少し、減少幅はそれぞれ前年より2.7ポイント、3.6ポイント縮小した。自動車の生産・販売に占める乗用車の割合はそれぞれ79.3%、79.7%となり、それぞれ前年比3.7ポイント、3.5ポイント縮小した。乗用車4車種の生産・販売状況は、乗用車(セダン)の生産・販売台数が前年比でそれぞれ10%減、9.9%減、SUVが前年比でそれぞれ0.1%増、0.7%増で、SUVの年間生産・販売台数が初めて乗用車(セダン)を上回った。MPVは前年比でそれぞれ26.8%減、23.8%減、クロスパッセンジャーカーは前年比でそれぞれ1.7%減、2.9%減となった。

乗用車の月別生産・販売台数を見ると、前半4カ月間は乗用車の月間生産・販売は前年同月比で減少したが、5月以降は生産・販売が伸びを維持し、自動車の生産・販売の伸びに対する貢献度が増加を続け、9月以降は乗用車の伸びによる貢献度が商用車のそれを上回ったことは、消費需要が段階的に回復していることを反映しており、乗用車はシェアの4/5を占める車種として、自動車市場の成長をけん引する要素になり始めている。

商用車の年間生産・販売台数は大幅増

2020年、「国3」車の淘汰、基準超過取り締まりの厳格化およびインフラ投資などの要因にけん引されて、商用車の年間生産販売は大幅に増加した。2020年、商用車の生産・販売台数はそれぞれ523万1,000台、513万3,000台となり、初めて500万台を超えて過去最高を記録した。伸び率はそれぞれ前年比20.0%増、18.7%増となり、生産台数の伸びは前年比18.1ポイント上昇し、販売台数の伸びは前年比減少から増加に転じた。車種別の生産・販売状況では、商用車の伸びを支える主力車種であるトラックの生産・販売台数はそれぞれ前年比22.9%増の477万8,000台、21.7%増の468万5,000台となり、バスの生産・販売台数はそれぞれ前年比4.2%減の45万3,000台、5.6%減の44万8,000台となった。

月別の生産・販売状況を見ると、4月からいち早く伸びを回復し、急速に増加して9カ月連続で月間生産・販売記録を更新し、6月には過去最高を記録した。12月の生産・販売台数は、それぞれ前年同月比2.3%増の50万9,000台、2.4%増の45万6,000台となった。車種別の生産・販売状況を見ると、商用車の持続的な高い伸びを支えているのは主にトラックで、なかでも重型トラックと小型トラックの貢献度が大きい。バスの生産・販売は3カ月だけ増加し、残りの月は減少した。

ピックアップトラックの年間生産・販売は増加

2020年、ピックアップトラックの生産・販売台数はそれぞれ49万2,000台、49万1,000台となり、前年比でそれぞれ

8.0%、8.6%増加した。

燃料種類別では、2020年、ガソリン車の生産・販売台数はいずれも12万3,000台となり、前年比でそれぞれ5%、3.4%減少した。ディーゼル車の生産・販売台数はそれぞれ36万8,000台、36万6,000台で、いずれも前年比で13.0%増加した。

2020年、ピックアップトラック企業上位5社の販売台数は計40万台となり、前年比で28.2%増加し、ピックアップトラック総販売台数の81.4%を占め、前年比で12.5ポイント上昇した。

新エネ車の年間生産・販売台数が過去最高となる

数年にわたる新エネ車の産業チェーン全体の構築により、各プロセスは次第に成熟し、豊富で多様な新エネ車製品が絶えず市場需要を満たし、使用環境も段階的に最適化と改善がされており、これらの措置の下で、新エネ車はますます消費者の支持を受けるようになっていく。2020年、新エネ車の生産・販売台数はそれぞれ136万6,000台、136万7,000台となり、前年比でそれぞれ7.5%、10.9%増加し、伸び率は前年比減少から増加に転じた。このうち、電気自動車の生産・販売台数はそれぞれ110万5,000台、111万5,000台で、前年比でそれぞれ5.4%、11.6%増加した。プラグインハイブリッド車の生産・販売台数はそれぞれ26万台、25万1,000台となり、前年比でそれぞれ18.5%、8.4%増加した。燃料電池自動車の生産・販売台数はいずれも1,000台となり、前年比でそれぞれ57.5%、56.8%減少した。

月別の生産・販売状況を見ると、7月から伸びを見せ始め、段階的に伸び率が上昇し、また、毎月の生産・販売台数はその月としての過去最高記録を更新し、12月はさらに過去最高を記録した。

自主ブランド乗用車の年間市場シェアは減少

2020年、自主ブランド乗用車の販売台数は計774万9,000台となり、前年比で8.1%減少し、乗用車総販売台数の38.4%を占め、シェアは前年を0.8ポイント下回った。

上位10社の企業グループの市場集中度は低下

2020年、上位10社の企業グループの販売台数は計2,264万4,000台となり、前年比で2.3%減少し、自動車総販売台数の89.5%を占め、前年を0.4ポイント下回った。

年間の自動車輸出は前年を下回る

2020年、海外での新型コロナウイルス感染症の影響を受け、自動車輸出は減少した。自動車メーカーの年間輸出台数は99万5,000台となり、前年比で2.9%減少した。車種別では、乗用車輸出は76万台となり、前年比で4.8%増加した。商用車輸出は23万5,000台となり、前年比で21.4%減少した。特に、12月の自動車メーカーの輸出台数が14万5,000台となり、前月比で18.3%増、前年同月比で35.5%増となり、11月に続き過去最高を記録した。

(出所：中汽協会行業信息部)

2021年の自動車市場予測

2021年は第14次5カ年計画の幕開けの年であり、経済発展の動向を見ると、政府部門による新型コロナウイルス感染拡大の予防・抑制および経済社会発展の成果の継続的な強化・拡大、発展と安全のよりよい統括、「6つの安定」活動の継続、「6つの保障」任務の遂行、マクロ経済政策の合理的かつ正確な実施に伴い、中国の経済運営は依然として合理的な範囲内にとどまるであろう。ただし、新型コロナウイルス感染症や外部環境には依然として不確定要素が多いため、経済の下振れ圧力は依然として存在している。

自動車業界の発展動向から見ると、国民経済の安定した回復に伴い、消費需要も回復を加速し、また中国自動車市場全体を見ると潜在力は依然として巨大であることから、2020年はおそらく中国自動車市場の底となることが判断され、2021年にはプラス成長の回復を実現し、自動車販売台数は2,600万台を超え、前年比で4%の増加が見込まれる。そのうち、電動化、スマート化、コネクテッド化、デジタル化により、自動車産業の構造転換と高度化が加速し、新エネ車も政策主導から市場主導へと転換していくであろう。特に「新エネルギー自動車産業発展計画(2021~2035年)」という追い風が吹いていることから、新エネ車は今後も急速な成長を続けるであろう。ただし、最近のチップ供給逼迫の問題は、今後しばらくの間、世界の自動車生産に一定の影響を与え、中国の自動車産業運行の安定性にも影響を与えるであろうという点に注意が必要である。

(出所：中汽協会品牌服務与展覽部)

<建議>

<自動車>

1. CAFE/NEV規制について下記の通り要望する。

①NEV規制において、政府からのクレジット購入(罰金)制度の導入を要望する。

2. GB27999(第5段階企業平均燃費規制)について以下の通り要望する。

①「2060年カーボンニュートラル」の目標達成にむけ、各領域でCO2低減活動が予想される。政府各々が自発的に施策を講じることで、重複規制・管理が行われることが懸念される。自動車業界に対し、現行の燃費規制でもCO2低減の効果があることを鑑み、今後、別途CO2規則を制定することが本当に必要か検証いただきたい。検証頂いた上で別途CO2規制制定が必要との結論であれば、自動車業界のCO2低減目標や、管理対象範囲(WtT、車両製造、材料生産などの部分を含めるか)、主管部署などを早期に整理することを要望する。

②EV車同様HV車も企業燃費規制の燃費クレジットを認めてもらえるように、新エネルギー車の範囲を拡大することを要望する。

3. 2017年に公布された自動車販売管理弁法について下記の通り要望する。

①純正同質部品とはどのような国家機関が、どのような基準に基づいて、市販の汎用部品を純正同質と定義しているのか不明である。対応の透明性を明確化を要望する。

4. CCC認証について下記の通り要望する。

①お客様が自動車購入後のメンテナンスで使うわずかな輸入部品でも、CCC認証を取るためのコスト、時間がかかるため、メーカーの対応スピードが低下し、お客様の車両故障は迅速に修理できない恐れがある。自動車補修部品のCCC認証に関して、認証手続の簡素化を要請する。

5. 購置税減税について下記の通り要望する。

①中国は他市場に比べて車両購入にかかる税負担が大きく、購置税減税が2019年（排気量が1.6ℓ以下の乗用車の購置税は2018年から廃止された）から廃止されたが、市場の安定的な成長を維持するため、購置税減税の恒久的な減税政策の検討・実施を要望する。

6. GB/T（推薦性国家標準）について下記の通り要望する。

①本来推薦性で強制力のないGB/Tが、強制性の車両認証実施規則に引用され、実質的に強制化されている。GB/Tの策定時には推薦性を意図して作成しても、認証実施規則の審議で突然引用され、企業に十分な準備期間を与えないままに強制施行されることもある。標準の策定段階で運用（強制性or推薦性）を決め、それを認証でも守る、それを前提に標準作りをする、ということを徹底いただくことを要望する。

<二輪車>

二輪車の都市への乗り入れ規制について下記の通り要望する。

①多くの都市で交通安全、または環境のためという理由で二輪車の登録や乗り入れの制限を行っているが、二輪車は省エネ、省スペースを目指す都市に適したコムーターであり、不合理な規制であるため規制の撤廃もしくは少なくとも緩和を要望する。