11. 自動車

(出所:2022年1月工信部自動車工業発展記者会見より抜粋)

2021年の総括

2021年は「2つの100年」の歴史的な交差点に当たり、第14次5カ年計画の開幕年にあたる。自動車業界は、習近平の新時代の中国の特色ある社会主義思想を全面的に貫徹し、工業情報化部などの政府業務主管部署の指導の下、全業界が一丸となり、チップの不足、原材料価格の高止まりなどの不利な影響要素に直面しながらも、困難に立ち向かい、能動的に行動し、自動車の年間生産・販売台数は安定の中で増加する展開となり、強大な発展の強靱性と発展の原動力を示した。特に、新エネ車が最大の目玉となり、政策駆動型から市場駆動型の新たな発展段階に移行し、市場規模と発展の質が共に向上する良好な発展状況を示し、第14次5カ年計画期間における自動車産業の質の高い発展のための確固たる基礎を打ち立てた。

一. 自動車の生産と販売は安定の中で増加

2021年、自動車生産・販売台数はそれぞれ2,608万台、2,627万台となり、前年比でそれぞれ3.4%、3.8%増加し、2018年からの3年連続の減少に終止符が打たれた。年間の自動車販売状況を見ると、第1四半期は前年同期のベースが低いため、前年同期比で急成長を示し、第2四半期は減速、第3四半期はチップ供給不足の影響を最も受けて落ち込みが大きく、第4四半期は予想以上に大きく回復し、年間を通じて安定の中で増加する良好な展開を確保した。

中国は自動車生産・販売台数で13年連続世界トップとなり、「電動化・コネクテッド化・スマート化」の面で巨大な進歩を遂げている。中国は自動車大国としての地位をさらに強固なものとし、自動車強国へと邁進している。

二. 乗用車市場は引き続き2,000万台以上の規模を維持

2021年、乗用車の生産・販売台数はそれぞれ2,140万台、2,148万台となり、前年比でそれぞれ7.1%、6.5%増加し、業界全体の成長率よりそれぞれ3.7ポイント、2.7ポイント上昇した。強大な国内消費市場に後押しされ、中国の乗用車市場は7年連続で2,000万台を超えた。

セグメント別では、乗用車(セダン)の生産・販売台数はそれぞれ990万台、993万台となり、前年比でそれぞれ7.8%増、7.1%増、SUVの生産・販売台数はそれぞれ1,003万台、1,010万台となり、前年比でそれぞれ6.7%増、6.8%増、MPVの生産・販売台数はそれぞれ107万台、105万台となり、前年比でそれぞれ6.1%増、0.1%増、クロスパッセンジャーカーの生産・販売台数はともに39万台となり、前年比でそれぞれ0.6%増、0.8%増となった。

住民の所得水準が徐々に向上するのに伴い、中国の自動車市場では、消費のアップグレードの傾向が顕著に表れている。2021年、高級ブランド乗用車の販売台数は347万台となり、前年比で20.7%増加し、乗用車の成長率より14.2ポ

イント高く、乗用車の総販売台数の16.2%を占め、前年より1.9ポイント上昇した。

三. 商用車の生産・販売台数は減少

2021年、商用車の生産・販売台数はそれぞれ467万台と479万台となり、前年比でそれぞれ10.7%、6.6%減少した。商用車の年間動向を見ると、第1四半期は前年同期のベースが低いため、生産・販売ともに大幅に増加し、第2四半期は販売台数が前年同期比で減少を開始し、下半期には減少傾向が顕著となった。

セグメント別では、バスは回復し、トラックは若干の減少となった。年間のバスの生産・販売台数はともに50万台となり、前年比でそれぞれ12.2%、12.6%増加した。トラックの生産・販売台数はそれぞれ416万台と428万台となり、前年比でそれぞれ12.8%、8.5%減少した。

四. 新エネ車の生産・販売台数は350万台を突破

2021年、新エネ車の生産・販売台数はそれぞれ354万台、352万台となり、前年比でともに2.6倍となり、市場シェアは13.4%で、前年を8ポイント上回った。そのうち、NEVの生産・販売台数はそれぞれ294万台、291万台となり、前年比でそれぞれ2.7倍、2.6倍となった。プラグインハイブリッド車の生産・販売台数はともに60万台となり、前年比でそれぞれ2.3倍、2.4倍であった。燃料電池自動車の生産・販売台数は2,000台となり、前年比で増加した。

新エネ車の動向を見ると、年間を通して生産・販売とも好調に推移しており、3月に20万台、8月に30万台、11月に40万台、12月に53万台を超えるなど、継続的な増加の勢いを見せている。

五. 自主ブランド乗用車の市場シェアは大幅に拡大

2021年、自主ブランド乗用車の販売台数は計954万台となり、前年比で23.1%増加し、乗用車総販売台数の44.4%を占め、過去最高の水準に迫り、シェアは前年比で6ポイント上昇した。このうち、自主ブランドの新エネ乗用車の販売台数は247万台で、前年比で2.7倍となり、新エネ乗用車総販売台数の74.3%を占めた。

六. 重点企業グループの市場集中度は安定的に推移

2021年、自動車販売上位10社の企業グループの販売台数は計2,262万台となり、前年比で1.7%増加し、自動車総販売台数の86.1%を占め、前年同期を1.8ポイント下回った。新興自動車メーカーも産業の構造転換と高度化の過程で重要な役割を果たし、市場セグメントで存在感を示した。2021年、新興自動車メーカーの総販売台数は94万台となり、前年比で3.2倍となった。市場シェアは3.6%で、前年比で2.4ポイント上昇した。

七. 自動車輸出は過去最高を記録

完成車企業の輸出統計によると、2021年の自動車輸出台数は201万台となり、前年比で倍増し、自動車総販売台数に占める割合は7.7%で、前年比で3.7ポイント上昇した。中国の自動車輸出台数は初めて200万台を超え、長年100万台前後で推移してきた状況を突破した。

車種別では、乗用車輸出は161万台となり、前年比で2.1倍となった。商用車輸出は40万台となり、前年比で70.7%増加した。

注目すべきは、新エネ車の輸出実績が突出している点で、新エネ車の輸出は31万台となり、前年比で4倍となった。

八. 重点企業の主な経済効率指標は増加を維持

中国自動車工業協会の統計によると、2021年1～11月まで、自動車工業の重点企業（グループ）の経済運営は順調に推移し、累計営業収入は3兆6,000億元となり、前年比で1.7%増、累計工業総生産額は3兆1,000億元となり、前年比で1.1%増、総累計粗利益は4,350億3,000万元となり、前年比で0.4%増加した。

全体的に見ると、2021年は国内のマクロ経済運営における安定的かつ持続的な回復を背景に、自動車業界の発展の強靱性は引き続き維持された。国民経済の重要な基幹産業として、自動車業界は構造転換と高度化の重要な段階にあり、変動下の自動車業界は近年総じて安定した発展を維持し、マクロ経済の安定的に好転する展開を支える重要な役割を担っている。さらに注目すべきなのは、現在、自動車用チップの不足は次第に緩和しているが、依然として供給が逼迫しており、自動車生産と販売の安定的な増加を維持するためには依然として全業界が一丸となって取り組む必要があるという点である。今後は「電動化、コネクテッド化、スマート化」の促進の下、自動車業界は引き続き技術革命の新ラウンドを積極的に受け入れ、イノベーション駆動を堅持し、新たな発展の枠組みへの融合を加速し、世界の自動車業界の構造転換と高度化を推進するトップランナーとなり、第2の100年目標を実現するために自動車業界は然るべき貢献をしていくであろう。

2022年の見通し

2022年、中国の自動車総販売台数は2,750万台となり前年比で約5%の増加が見込まれる。このうち乗用車は2,300万台となり前年比で7%の増加、商用車は450万台となり前年比で6%の減少、新エネ車は500万台となり前年比で42%の増加、市場シェアは18%を超える見通しである。有利な要素については、以下の5点に集約できる。

一. 中国のマクロ経済が長期的に好転するというファンダメンタルズに変化はなく、自動車市場の持続的な成長は保障されている

2021年の中央経済工作会議では、2022年の経済活動は、安定と改革を両立し、軟着陸を目指すことを明確にした。安定した経済環境は、中国の自動車消費の持続的な成長を強力に保障するであろう。

二. 自動車市場の潜在力は巨大であり、需要は依然として旺盛である

供給側が絶えず改革を深化させるにつれて、中国の自動車の生産と販売は持続的な成長を維持する。特に国の自動車産業政策にけん引され、産業の新技术は絶えずブレークスルーを実現し、製品は消費者の高まるニーズによく対応

し、新エネ車とコネクテッドカーに対する消費者の受け入れが進み、新エネ車の産業化が急速に進展し、これらが一体となり自動車市場の発展が促進されている。

三. 新型コロナウイルス感染症の予防・抑制は常態化し、新型コロナウイルス感染症による市場への影響は次第に弱まっている

新型コロナウイルス感染症の発生以来、中国の新型コロナウイルス感染症の予防・抑制は持続的に最適化され、対応計画は絶えず成熟し、対応措置はよりの確になり、新型コロナウイルス感染症の予防・抑制は常態化に入った。新型コロナウイルス感染症による中国の経済活動への影響は徐々に小さくなってきており、自動車市場への影響はさらに小さくなるであろう。

四. チップ不足が徐々に緩和され、自動車の供給能力はさらに顕現する

チップ市場の調整メカニズムが徐々に効果を発揮し、政府、完成車メーカーとチップサプライヤーが一丸となって取り組み、供給不足は次第に緩和されつつある。時機が来て自動車の供給能力が顕現すれば、2022年の自動車市場の成長にとってプラス要因となるであろう。

五. 新エネ車市場の需要は旺盛で、自動車消費の安定成長をさらに推進する

中長期的に見ると、コネクテッドカー技術の強化とビジネスモデルの革新は、新エネ車の普及を大きく促進し、特に国家炭素排出ピークアウト・カーボンニュートラル目標の実施により、構造転換の歩みがさらに加速され、2025年までに新エネ車の占める割合に関する計画目標が前倒しで達成される可能性が高く、これらのことはすべて、2022年の国内自動車市場の成長維持を効果的にサポートするであろう。

<建議>

1. ダブルクレジット規制(CAFC/NEV規制)

1) 全般

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。検証いただいた上で別途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。

② 不足クレジット補填の手法として、政府からのクレジット購入（罰金）制度やクレジットプール制の導入を要望する。クレジットプール制の導入に当たっては、必要とされるクレジットの量が供給され、クレジット不足を抱えた企業が、合理的な購入価格で、不足分を確実に補填できる制度と

なるようにしていただきたい。

- ③EV車同様HV車もCO2削減に貢献する技術であるため、CAFCおよびダブルクレジット規制において2021年～23年に導入している低燃費車への優遇を、要件を厳格化することなく、2024年以降も継続するよう要望する。
- ④2024年以降のNEV生産台数比率規制あるいは個車で得られるクレジットの値については、政府目標の2025年のNEV生産台数比率20%を前提として試算し、達成可能な合理的なレベルにしていきたい。

2) CAFC(GB27999:第5段階企業平均燃費規制)

- ①NEVの普及促進を図るため、2025年までの導入が決まっているNEV電費を燃費換算時に0とする優遇を2026年以降も、少なくとも2030年までは継続するよう要望する。
- ②オフサイクルクレジット制度は省エネ技術の開発搭載を促進できる有効な手段である。燃費・電費改善につながると共に、国家CO2ピークアウト・カーボンニュートラル目標達成にも貢献できると認識しており、長期制度として確立し、技術項目をさらに拡大導入する事を要望する。2020年実施のオフサイクル技術へのクレジット付与を2021年以降も継続することを要望する。

2. データセキュリティ関連規定

- ①「自動車データセキュリティ管理若干規定(試行)」、「データ越境の安全評価弁法(意見募集稿)」、「情報セキュリティ技術 自動車のデータ収集に関するセキュリティ要件(意見募集稿)」等の関連規定について、意見募集の期間が十分に設けられず、順守に向け十分な準備ができない問題がある。自動車業界の意見を十分に聴取し実態を反映した上、適切なリードタイムを経た後に施行されることを要望する。
- ②「自動車データセキュリティ管理若干規定」は、膨大な数に及ぶ既販車を対象にするとすれば、対応は困難で、時間を要する。同規定はあくまで「試行」として実施され、適切なリードタイムを経たのちに正式に施行され、法としての具体的な効力を発することを期待したい。
- ③「自動車データセキュリティ管理若干規定」の実施細則に当たる「情報セキュリティ技術 自動車のデータ収集に関するセキュリティ要件」の意見募集が行われた。当該意見募集案では、車室データの持ち出しが認められるための厳格な要件の設定、車外データ、位置軌跡データの保存期間の設定(14日以内)、データの越境移動の禁止規定など「自動車データセキュリティ管理若干規定」を上回る規制が行われている。個人情報保護や公益の保護に反しないデータの処理等については、自動車会社が、より安全で質の高い商品やサービスの提供等を行うため、「自動車データセキュリティ管理若干規定」の要件に基づき、認めていただくよう要望する。

- ④関連法案の要求について、法案間で整合が取れていないケースが散見される。また、定義や意図が不明確なケースがあり、対応に苦慮している。規定間の整合性を取り、定義や意図を明確にした上で発布されることを要望する。
- ⑤規定を発布する前に、事前に自動車業界に対する説明会の場を設けていただくとともに、不明点が生じた場合の対応方法・相談窓口の明確化を要望する。
- ⑥信頼できる企業に対しては、開発やサービス目的等に応じ、特例申請・許可を可能とし、要求を緩和する制度を設けるよう要望する。

3. CCC認証

- 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、お客様の車両故障が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。
- ②車両メーカーはCCC認証を申請する際に、部品の認可証(CCC認証&自主認証を含む)を提出する必要があるが、各CCC認証機関が発行した部品認可証の有効性の相互承認ができないため、部品のレポート・関連技術パラメーターを重複して提出することが発生している。重複性排除のため、各CCC認証機関の部品認可証の有効性の相互承認を要望する。

4. GB/T(推薦性国家標準)

- 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、ということ徹底いただくことを要望する。
- ②CCC認証制度でGB/Tを引用する際は、WTO/TBT協定に基づいてTBT通報を行い、加盟国からのコメントを考慮していただくことを要望する。また、要件適合のための開発や認可取得準備が必要となるケースが多いため、新形式車両/継続生産車両共に、認証制度上で適切なリードタイムを設定いただくことを要望する。

5. 購置税減税・補助金

- 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。
- ②2022年末での終了が予定されている新エネ車の購入補助金・購置税免税について、ガソリン

車とのコスト差などがまだあるため、普及促進のために2023年以降の延長を要望する。

6. リコール実施率向上の法規・施策

- ①2020年GBT「欠陥自動車製品リコール過程トレーサビリティシステム技術要求」の意見募集について、2018年以後のリコール案件が対象のため、2018年以前の案件も対象とするよう要望する。
- ②2021年実施の「機動車安全技術検査項目と方法」(GB 38900-2020) 第6.1条では、「検査に送る車両がリコール処理されていない場合、車両所有者へ速やかにリコール処理を行うよう注意喚起すること」と規定しているが、実際まだ正式運用されていないため、早く全国で運用するよう国からの働きかけを要望する。
- ③さらなるリコールの着実な実施を図るため、他国(日本、アメリカ(一部)、ドイツ、スイス等)で実施している車検止め/公道走行許可剥奪制度の導入を要望する。
- ④2021年11月実施の「個人情報保護法」第十三条(四)では「突発公共衛生事件あるいは緊急状況においては、自然人の生命健康および財産安全に必要な場合は個人情報を処理することができる」と規定している。本規定に基づいて、リコール対象車所有者へ通知する時に必要な個人情報をメーカーへ提供、または個人情報処理者から対象者へのリコール通知発信する制度の導入を要望する。

7. 2017年に公布された自動車販売管理弁法について

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。対応の透明性確保および明確化を要望する。

8. 二輪車の都市への乗り入れ規制

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ミュニーターであり、不合理な規制であるため規制の撤廃もしくは緩和を要望する。

9. 機動車強制廃車標準規定の二輪車使用期限13年について

二輪車製品は技術進化により、車両の性能や品質が昔より向上しているため、13年の使用年数期限は実態と合わない。まだ使用できる製品を強制的に廃棄すると社会資源の浪費にも繋がる。四輪車の使用期限も過去に見直されていることから、二輪車についても規制の撤廃や緩和を要望する。