

# 11. 自動車

## 2015年1～12月自動車工業 経済運行状況について

2016年1月25日、工業情報化部装備工業司の発表によると、2015年の中国自動車市場は、小幅な成長を見せ、成長率は前年を下回った。自動車の生産販売は安定した状況で伸長した。大企業集団の生産販売規模は基本的に安定を維持し、自動車産業の構造がさらに最適化されたとしている。

### 自動車の生産・販売台数はともに2,400万台を上回り、世界一を維持した

2015年の中国自動車市場は穏やかな成長を見せ、毎月の生産・販売台数は150万台を超え、月平均の生産・販売台数は200万台を突破し、年間生産・販売台数は累計で2,400万台を上回った。乗用車の生産販売台数は初めて2,000万台を突破した。

中国汽車工業協会 (CAAM) の統計によると、2015年の中国自動車累計生産台数は2,450万3,300台となり、前年比3.25%増となった。販売台数は2,459万7,600台に達し、前年比4.68%増となり、生産・販売の伸び率はそれぞれ前年比4.05%減、1.92%減となった。そのうち、乗用車生産・販売台数はそれぞれ2,107万9,400台と2,114万6,300台にのぼり、それぞれ前年比5.78%増、7.30%増となり、生産・販売の成長率はそれぞれ前年比4.42%減、2.6%減となった。商用車の生産・販売台数はそれぞれ342万3,900台と345万1,300台となり、それぞれ前年比9.97%減、8.97%減となり、成長率はそれぞれ前年比4.27%減、3.47%減となった。

2015年四半期ごとの中国の自動車販売台数は、それぞれ前年同期比3.91%増、1.04%減、2.35%減、15.84%増となった。

### 新エネ車の生産台数は38万台に近づいた

2015年の新エネ車の生産台数は累計で37万9,000台にのぼり、前年比で4倍増加した。そのうち、電気乗用車の生産台数は14万2,800台に達し、3倍増となった。プラグインハイブリッド乗用車の生産台数は6万3,600台となり、前年比で3倍増加した。電気商用車の生産台数は14万7,900台に到達し、前年比で8倍増となった。プラグインハイブリッドの商用車の生産台数が2万4,600台になり、前年比79%増であった。

### 排気量1.6L以下の乗用車市場は安定し、省エネ環境乗用車の市場は急成長した

2015年の排気量1.6L以下の乗用車の市場シェアは基本的に変わらず、排気量のさらに小さい乗用車の市場シェアは穏やかに回復した。2015年の1.6L以下の乗用車年間販売台数は1,450万8,600台に達し、前年比10.42%増となった。乗用車市場の68.6%を占め、占有率は2014年より1.87%増加した。自動車市場の58.98%を占め、占有率は2014年より3.02%増加した。

自動車完成車出荷合格証の統計によれば、「省エネ製品惠民工程・省エネ環境自動車(1.6L以下の乗用車)普及目録」(第1、2弾)に載せられた272モデルのうち、2015年12月の量産モデルは151になり、生産台数は合計で27万4,200台に達し、同年11月より3.5%減少した。

### 自主ブランド乗用車の市場シェアは向上した

2015年の自主ブランド乗用車の販売台数は、前年比15.3%増の873万7,600台となり、乗用車販売市場の41.3%を占め、市場シェアは前年比2.9%増加となった。このうち、自主ブランドの普通乗用車(セダン)の販売台数は243万300台に上り、前年比12.5%減で、普通乗用車に占めるシェアは20.7%となり、市場シェアは前年比1.7%減少となった。

### 企業の経済的利益の減少が始まる

2015年1～11月、17社の重点企業(グループ)の主要営業収入は累計で2兆7,900億元を実現し、前年同期比0.6%減となった。利益総額は4,930億9,600万元に達し、前年同期比1.4%減となった。

### 大手企業・グループの産業集中度は基本的に変わらない

2015年、6社の自動車メーカー(グループ)の生産販売規模は100万台を超えた。そのうち、上汽集団の自動車販売台数は500万台を突破し、586万3,500台を達成。東風が387万2,500台、一汽が284万3,800台、長安が277万6,500台、北汽が248万9,000台、広汽が130万3,100台に達した。トップ5社の自動車メーカー(グループ)の2015年の自動車販売台数は1,784万5,300台になり、自動車販売総量の72.6%を占め、自動車産業の集中度は前年比2.1%減となった。

中国の自動車販売トップ10の企業グループは合計で2,200万6,900台を販売し、自動車販売総量の89.5%を占め、自動車産業の集中度は前年同期のレベルを維持した。

### 自動車完成車輸出は引き続き下落した

2015年1～11月の中国の自動車完成車の累計輸出台数は69万9,400台に上り、前年同期比18.3%減となった。そのうち、乗用車の輸出台数は34万5,400台となり、前年同期比20.0%減となった。商用車の輸出台数は35万4,000台に達し、前年同期比16.5%減となった。自動車完成車の累計輸入台数は99万1,200台に達し、前年同期比23.5%減となった。そのうち、乗用車の輸入台数は前年同期比23.1%減の97万9,100台になり、商用車の輸入台数は前年同期比44.5%減の1万2,100台となった。

2015年1～11月の全国自動車製品の輸出入総額は累計で1,429億4,900万ドルに達し、前年同期比で13.9%増加した。そのうち、輸入金額は699億7,400万ドルで、前年同期比22.0%減となった。輸出金額は729億7,500万ドルで、前年同期比4.4%減となった。

出所：工業情報化部装備工業司

## 2016年市場予測について

### 自動車産業の展望

2016年1月12日に行われたCAAMの記者会見で、2016年市場予測の分析が発表された。

2016年自動車市場に影響を与える有利な要素は、①自動車供給側の改革が需要をさらに拡大し、②政策の推進が需要を刺激し、③区域市場成長の潜在力をさらに開放し、④SUVの増加傾向が続き、⑤道路建設および都市化の推進が商用車の発展を促進する、といったものがある。

また、不利な要素は、①マクロ経済が引き続き下落し、②政策による影響、③輸出入市場、が挙げられる。

2016年の乗用車市場について、①セダン市場の下落が続き、②消費需要の調整によってSUV、MPVの高速成長が継続し、③クロス乗用車の販売が引き続き低下し、④乗用車全体の販売が増加する、と推測する。

2016年商用車市場について、①マクロ的経済の成長鈍化によって、トラック市場の販売台数の低下が続き、②都市路線バスやスクールバスの旺盛な需要があるため、バス市場が小幅に成長し、③商用車市場全体が引き続き低下するが、その幅が小さくなると見込んでいる。

新エネ車の販売台数について、政策の推進によって2016年に高速成長を維持し、販売台数が70万台に上ると予測する。

輸出入について、輸出台数は2015年に比べ10%減の64万台になり、輸入台数は88万台になり前年比で20%減になるとの見込みである。

2016年自動車全体の市場予測について、年間販売台数が2,604万台（国内販売台数：2540万台、輸出台数：64万台）になり、前年比約6%増である。なお、2016年年間自動車市場ニーズは約2,628万台になることを見込んでいる。

（年間自動車市場ニーズ＝販売総量－輸出量＋輸入量）

### 2015年二輪車市場運行分析について

CAAM二輪車分会が発表した2015年の二輪車業界の発展状況は下記の通り。

2015年は、モデル転換・グレードアップのテンポが速まり、企業間の競争が激化した。一部の企業は倒産し、市場撤退に直面し、業界にはチャレンジとチャンスが満ち溢れている。CAAM二輪車分会は、中国汽車工業協会（CAAM）の主導により、理事長、副理事長と会員会社全体の多大な協力の下、業界への奉仕、業界発展の促進を柱とし、公平・公正・健全な二輪車生態環境の構築にかかわるさまざまな業務を展開した。

### 2015年中国の二輪車業界の運行状況

2015年は市場ニーズの変化による影響を受け、中国の二輪車の生産販売は落ち込みの傾向が続いた。二輪車生産台数は1,883万2,200台であり、前年比11.57%減となった。販売台数は1,882万3,000台となり、前年比11.71%減であった。業界の主要企業は、産業の高度化と市場変動に自主的

に対応し、製品研究開発、販売モデルの転換、マーケティングにおいては、改革・イノベーションに力を注いだ。都市向けのオートバイ、レジャー用大排気量のオートバイが続々と打ち出され、新製品の生産販売が増加した。

総合的にみると、2015年中国の二輪車工業の運行は次の特徴が見られた。

### 従来の農村市場の縮小が継続し、国内販売の低下が持続した

農民の収入の増加に伴い、二輪車農村市場の需要が変わり、二輪車が四輪車に代替される傾向が益々顕著化になっている。2008年の二輪車国内販売台数は約1,770万台に上り、四輪車の販売台数は938万台であったが、2015年の二輪車国内販売は約1,112万台になり、四輪車の販売は約2,460万台になった。

同時に、電気自転車の急成長も、従来型の二輪車市場における競争を生み出した。今後、中国の従来型の農村二輪車市場のさらなる落ち込みが予測される。しかし、中国の地域的な発展のアンバランス、大きな貧富の格差により、農村市場は長期的に存在し、比較的大きなシェアを占めると考えられる。農村二輪車市場の過度な流出を避けるため、二輪車メーカーが農村市場の維持を強化し、農民に好まれる製品を開発・設計し、農民の消費を誘導しなければならない。

### 二輪車新興市場の発展は比較的良好

交通渋滞は大型・中型都市での普遍的な問題であり、都市道路と公共交通が過去数年に大きく改善されたにもかかわらず、人々の便利な移動に対する需要は相変わらず満たされていない。二輪車は機動性と経済性に優れ、四輪車の走行規制や短距離移動時に、二輪車を交通手段として選ぶ都市の人たちがたくさんいる。都市部の二輪車市場は比較的速やかに拡大する傾向が見られる。2015年の都市スクーターは、二輪車全体の販売不況の中で逆に増加し、生産台数は338万3,900台となり、前年比0.15%減となったが、販売台数は338万2,600台に達し、前年比0.35%増となり、アンダーボーンを上回って中国の第二位の二輪車タイプとなった。

中国経済の高度成長や生活水準の向上につれて、中国の二輪車におけるレジャー市場が発展し、二輪車は次第に人気のある生活スタイルになった。レジャーを主要な目的とした250cc以上の二輪車が発展し、車種も益々豊富になり、輸入二輪車も急速に増加した。2015年、国産の250cc超の大排気量二輪車の販売台数は、3万8,800台に達し、前年比93.38%増となった。輸入二輪車は、2万3,400台となり、前年比88.8%増となった。そのうち、250cc超の二輪車は、1万6,200台であり、前年比110.39%増となった。新エネ電気自動車の技術は、電池技術と充電施設の影響を受け、技術は成熟していないが、国家政策の強い後押しを受けて急成長を実現した。そのため、電気二輪車も大きな市場を有し、都市で幅広く利用されることが期待できる。2015年中国の電気二輪車の生産台数は12万3,600台となり、前年比353%増となった。

## 輸出の減少が顕著

2015年、中国の二輪車輸出の減少幅は鮮明になり、輸出仕向け地の五大洲では、ラテンアメリカしか成長を維持できなかった。アフリカや欧州の減少幅は20%以上に達した。輸出仕向け国のトップ10で、一位であったミャンマーへの輸出は前年比25%減となった。ナイジェリアは前年比で50%以上減少した。税関の統計によれば、2015年、中国の二輪車輸出台数は850万7,900台になり、前年比8.28%減であり、輸出金額は45億3,000万ドルになり、前年比9.13%減であった。

アジア・アフリカ・ラテンアメリカなどの地域は、二輪車に対する潜在的な需要が相変わらず大きいと考えられる。中国の二輪車にとって、これらの地域は比較的安定した輸出仕向け地である。今後数年は、これらの地域の情勢緩和によって、中国の輸出成長は常態的なものになり、大きな変化は起こらないとの見通しである。

国内人件費の増加、資源環境の制約のため、インドなどの新興二輪車国と比べれば、中国の二輪車の価格優位性は徐々に失われ、二輪車輸出もモデル転換・グレードアップの圧力に直面していることを考慮しなければならない。過去二年間、国内市場競争の強化によって、いくつかの基幹企業は輸出に力を入れ、輸出台数も速やかな増加が見られた。今後数年間は、国内の二輪車市場の統合に伴い、二輪車輸出企業も優勝劣敗に直面する。中国の輸出製品は、全体としてさらなるレベルアップが行われるだろう。

## 業界の利益成長が維持された

今年の原材料値下がり、消費税の取り消しによって、業界の利益成長が維持できた。2015年業界全体の利益総額は48億2,100元に達し、前年比13.09%増となった。

## 2016年市場予測について

### 二輪車産業の展望

2016年中国の二輪車業界は、産業構造調整の進展を引き続き加速する中、業界の生産販売台数が相変わらず下落し、減少幅は8%になると予測する。トレンドに合わせてデザインされた大排気量のレジャー車種や都市部の交通手段である車種が強化され、二輪車の新興市場の伸びが速くなると考えられる。スクーターの増減は変わらず1%に止まり、250cc以上の二輪車の高度成長が続く中、大排気量の二輪車の倍増を維持できると見込んでいる。

業界構造調整の深化や市場競争の強化に伴い、益々たくさん企業の企業が市場から淘汰され、市場から撤退し、業界の生産集中度がさらに向上し、市場運行がさらに健全で秩序が保たれるようになる。

政府は益々環境保護を重視し、新エネ電気二輪車が市場の発展方向となる。

世界経済の短期的な回復は難しく、ミャンマー、ナイジェリア等大きな仕向け地の経済や政治情勢の動向は不確実であるため、輸出は相変わらず減少する。

2016年二輪車国4排ガス規制を発表し、国4エンジンと完成車の研究開発が全面的に開始される。

## <建議>

- ① 独禁法（独占的協定、市場支配地位の濫用）の執行について、公表される大型案件は外資企業に偏りが見られ、また自動車産業等外資企業が主要な地位を占める産業に集中しており、不公平感が強い。公表する基準の整備等も含め、一層の公平性・合理性の確保を要望する。
- ② 対外送金の外貨両替で、ドルの両替ができない、或いは海外取引先にドル送金ができないケースがあった。規定・手続に従い運用し、人間的な関与を避けて頂くよう要望する。
- ③ 行政環境で公務員の腐敗、行政の非効率性は、公務員の権限の大きさが1つの要因になっていると考えられる。企業がより公平な条件で競争でき、迅速な意思決定ができるよう、各種法令の内容をより明確にし、公務員の自由裁量権の縮小を要望する。
- ④ 外資メーカーによる自動車の小売の制限を撤廃、または緩和を要望する。法令の制限はないものの、当局指導により、直接小売や販売店の子会社化は実質的に不可能な状態にある。経済が「新常态」に移行する中、経営難に陥った販売店を早期に整理または再建し、顧客へのサービス低下を防ぐためには、メーカーの積極的な関与が必要となる場合が増えており、また今後も増加するものと考えられる。
- ⑤ 2015年10月より1.6L以下車両購置税の減税が発表された。市場環境が厳しいなか、このような政府主導の政策は大変心強い。しかし排気量を基準とした適用は意義に乏しく、国産メーカーを優遇していると理解される。今後は客観的に公平かつ意義のある基準の策定を要望する。
- ⑥ 厳しくなる排気規制に対応するためには、新しい排気技術を導入する必要がある。これらの技術導入には、同時にクリーンな燃料が要求される。中国では、大都市周辺市場の燃料性状については、ガソリン、ディーゼル共に大幅改善している。しかし地方市場における燃料が粗悪なケースが多く、排気規制のレベルと適合していない場合が有る。排気規制のレベルと市場での燃料性状の整合を要望する。
- ⑦ 燃費規制未達メーカーに対する管理強化に関する通達、CCC認証実施規則が発行され、未達時のペナルティなどが明らかになり、これは改善点。しかし、早急に燃費規制管理弁法を発行し、プーリング、クレジットトレード、罰則、罰金等に関する具体的運用ルールを明確化するよう要望する。第四段階においても第三段階の管理方法が踏襲され、実施時点で混乱が無いことを要望

する。また、企業平均値算出の際に、輸入車と現地生産車のプーリングが認められず、輸入車のみ扱っている会社の規制値達成が難しい状況となっている。輸入車と現地生産車のプーリングを認めていただけるよう、要望する。また、クレジット取引制度においては、試行期間の設定、取引相手・取引価格・自社内繰越（赤字含む）・クレジット有効期限等の自由度を設けていただくよう要望する。

- ⑧ 国産車と輸入車の認証や環境保護部の環境目録など、認可として自動車を管理する部門が多岐に渡り、対応が非常に煩雑化している。国家として自動車の認可を管理する部門の一本化を要望する。
- ⑨ 環境保護の観点で、排気部品に対するマーキングの要求や、触媒測定の要求、排気目録のためのVIN登録要求など相次いでいる。このような要求を出す前に、きちんと各国のメーカー等とも十分な議論を行い、リードタイムを確保した上での導入を要望する。
- ⑩ 本来、業界の推薦規格であるQC/T、GB/TなどをGBに引用し、認証時に強制法規として課すケースが多く存在する。規格はあくまでも強制的なものではなく、技術の方向性を示すものとして、国際的な場でも議論されている。未だ欧米の技術規格（ISO、SAE等）をベースとした自主基準（QC/T、GB/T等）が認証ルールに引用され、強制法規同等に扱われている。強制法規はあくまでも国家標準「GB」のみとし、QC/Tなどの規格を認証時に強制として適用するのを止めて頂く事を要望する。国務院において、本建議に係る「深化標準化工作改革」が進められており、結果に大いに期待する。
- ⑪ 技術標準・認証で、国連法規を基に作成された法規が多く存在するが、一世代遅れているものもある。認証においては、最新の国連法規での認可も認めて頂くよう、要望する。
- ⑫ 中国質量認証中心（CQC）から、在庫車両の登録可能な期日についての確認を得た上で、生産終了車両のCCC登録を抹消したところ、車両登録可能期日前であったにも拘らず、一部の地方車管所で当該車両の登録が許可されない事態が発生した。このような事が発生しないよう要望する。CQCから正式通達を、各地の車管所に発行する手続は煩雑で、時間が掛かる上に、それを受け取った地方車管所の側の対応にもさらに時間が掛かるとの理由で、メーカー側で問題が発生した車管所に対して、個別に説明を行って、解決せざるを得なかった。メーカー側で、問題が発生する都度、各地の車管所に対して個別に説明を行うのは大変大きな負担であり、CQCでの決定事項が、速やかに各地に周知徹底されるようなプロセスの構築を要望したい。
- ⑬ 知的財産権関連について、以下を要望する。

- 知財訴訟において、証拠の採用基準に関して、社内資料、当事者が発行した資料、海外で発行された資料が非常に採用されにくい等、他国に比べて厳しい。権利行使および防御の機会が適切に与えられるよう、改善を要望する。
- 税関における知的財産権に基づく摘発で、他国での摘発情報を共有し、侵害品が中国で通関して輸出されないよう、対策を進めていただくよう要望する。
- 発明報奨制度について、従業員との無用の紛争を避けるため、専利法に基づくもの等、明確に権利化されたもののみを報奨の対象としていただくよう要望する。
- 商標において、海外で既に著名な商標の権利化阻止を進めていただくとともに、一旦権利化されたものについても、海外での著名性を考慮して無効化するよう要望する。また、多数の冒認出願を行う悪意ある出願人の権利化を阻止していただくよう要望する。
- 技術ライセンスに関係する法律の規定を整理していただくよう要望する。以下の具体例のように、既に廃止された法律を前提とした規定が他の法律に残存する等の矛盾が散見される。廃止された「技術導入契約管理弁法」を前提にした「中外合資経営企業法实施条例」43条（技術契約の期間は10年以内に制限）が存続。「技術導入契約管理弁法」に代わる「技術輸出入管理条例」で、契約期間の制限は廃止された一方で、「中外合資経営企業法实施条例」を根拠に、10年を超える技術契約が認められなかった事例がある。
- ⑭ 完成車物流トレーラーの搭載台数、トレーラーの長さ・幅に厳しい規制があり、非効率な運用が強い面がある。また、本規制による取り締まりに地域的、および時期的なバラつきがあり、規制よりも多い台数を搭載した違反車も多数公道を走っている状態で、公平性にも問題がある。妥当な規制内容への改正と一様公平な取り締まりを要望する。
- ⑮ 危険物等の輸入、危険物等の国内物流の新法規の事前告知の徹底と、窓口部署の一本化による正確な情報伝達を要望する。地域・時期により法規適用が異なり、オペレーションへの悪影響が過去発生している。
- ⑯ 自動車生産企業において、50%を超える出資ができない。また、50%以内の出資比率でも、出資比率変化に対し国家発展改革委員会、工業情報化部、商務部など関係諸官庁の許可を得ることが必要である。これにより、合併企業の実質的支配権を掌握することができず、50%以内の出資比率の変更についても、関係各当局から条件（法・規則に則ったものではない）を付けられることが多く、会社事業の方向性に国が影響力

を行使できる形となっている。50%超の出資も認めて頂きたく要望する。また、現制度下でも、出資持分の変動に関して複雑な許認可を不要とさせていただきたく要望する。

- ⑰新工場建設や拡張、新モデル導入の認可取得に自主ブランド車と新エネルギー車の導入が要求されている。工場建設認可と引き換えに、関連の無い自主ブランド車と新エネルギー車を通じた新技術の中国への移転を強要する形となっている。工場や新モデル導入認可と自主ブランド・新エネルギー車を切り離していただくよう要望する。
- ⑱自動車工場の新規進出に当たり、エンジン工場等の併設を求められる。技術移転や地域での雇用促進の観点で理解はできるが、中国国内や近隣国で複数のエンジン工場を建設することは、成熟化していく中国の自動車産業にあって、経済変動時に工場の稼働率の低下、生産能力の余剰感を生み、品質の安定やコスト低減活動の観点から課題がある。この様な無理の有る要求を無くすよう要望する。
- ⑲入札法の強化によって公平性はより担保されているが、厳格な運用を求められるため、業者確定後一定期間での契約確定など、個別のケースでは一部非効率な運用を強いられる場合があり、改善を要望する。
- ⑳国家税務総局、地方税務局、税関総署、地方税関業務のルール化について、以下を要望する。
  - ・税法、税規定等を狭義に誤って解釈すること、担当者による解釈の違いや、一旦批准した内容を覆すケースが頻繁に発生。税法の中立・公平・簡素の三原則を守っていただきたく要望する。
  - ・通関ルールが地方毎に異なるケースがあり、認証車両の一時通関時にトラブルが生じている。一部の港では、認証車両であるにもかかわらず、ある一定距離を走行しているために中古車扱いとなり通関できないケースがある。税関には、認証車は一時通関であり転売を目的としたものではないことを理解して頂き、全土で共通の認識を持って対応頂きたく要望する。
  - ・税関への輸出通関申告上、HSコード別に申告単位の管理をしている。但し、当局が自動車部品の輸出税関申告上でも増値税還付申告上でも重量を単位としているのに対し、企業の実態では部品集計上、個数を単位として管理しており、その都度、マニュアル作業で個数単位を重量単位に変換せざるを得ないという不効率な作業が発生している。企業業務上の実態に合わせてHSコード別にいくつかの申告単位の選択肢の設定を要望する。例えば、重量単位か個数単位かなど、申告者が自社の業務実態に基づいて自由に選択できるようなシステム上の設定にいただければありがたい。
  - ・輸入通関前に、輸出者が国家質量監督検査検疫

総局 (AQSIQ)の輸入車VIN管理システムにアクセスして、車両1台毎のデータ入力を行う必要があるが、通関後、さらに環境保護部 (MEP)の自動車排ガス目標達成管理申請システムに、同様のデータを再入力する必要がある。また、いずれのシステムも中国語のみの対応となっている。出来れば、入力済みのデータの再入力を不要とするワンストップ化を要望する。また、当該システムへの入力は、通常、輸出者である中国国外のメーカーが行うことが想定されるため、少なくとも英語対応を要望する。

- ㉑二輪車の都市への乗り入れ規制について、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、省スペースの都市に適した通勤用であり、不合理な規制であるため、撤廃もしくは少なくとも緩和を要望する。
- ㉒大型二輪車の取り扱いについて、中国の経済発展に伴い、今後大型二輪車の需要も増えると考えられるが、30%を超える関税や高速道路の通行禁止など、諸外国に比べ大型二輪車普及への障害が存在する。このような大型二輪車に対する不合理な関税や不公平な取り扱いの改善を要望する。