

11. 自動車

(出所：2022年12月中国汽車工業協会発表資料より抜粋)

2022年の総括

2022年は、中国共産党第20回全国代表大会が成功裏に開催され、近代的な社会主義国家を全面的に建設する新たな道のりが開かれる節目の年となった。自動車業界は需要の縮小、供給不足、期待の低下という三重の圧力に直面しながらも、中国共産党中央委員会と国務院および各級行政当局の指導の下、および業界全体の同業者の共同努力により、多くの不利な要因による衝撃を克服し、年央の変動から抜け出し、持続的な回復・成長傾向を維持してきた。自動車の生産と販売は年間を通じて安定的に増加し、主要な経済指標は持続的に改善し、強大な発展の強靱性を示し、産業経済の成長を安定させる上で重要な役割を果たしている。年間の成長を見ると、自動車生産・販売台数はそれぞれ2,702万1,000台、2,686万4,000台となり、前年比でそれぞれ3.4%、2.1%増加し、前年の成長傾向を維持した。そのうち、乗用車は、安定成長、消費促進などの支援策に牽引され、比較的速い成長を見せ、年間の小幅な成長に重要な貢献をした。商用車は、重層的な要因により低い水準となった。新エネ車の爆発的な成長が続き、年間販売台数は680万台を超え、市場シェアは25.6%まで上昇し、徐々に本格的な市場拡大期を迎え、新たな発展・成長段階を迎えている。自動車の輸出は引き続き高水準を維持し、月次ベースで過去最高を更新、8月以降は月平均30万台を超え、年間輸出台数は300万台を突破し、業界全体の成長を効果的に牽引している。自主ブランドの業績は目を見張るものがあり、新エネルギー車の浸透とコネクテッド化の機会を捉えてシェアが全面的に上昇し、製品競争力は絶えず向上しており、その中で乗用車の市場シェアは50%近くに達している。

2023年の見通し

2023年、中国は引き続き安定を維持しつつ前進するという全体基調を堅持し、市場の信頼を大いに高め、内需拡大戦略を実施し、経済成長を積極的に推進している。経済運営の全体的な改善は、質の効果的な向上と量の適切な増加を実現する。関連支援方策の実施に伴い、市場主体と消費活性化がさらに刺激され、年間を通じた経済が好転すると確信している。加えて、2023年には半導体の供給不足などの問題が大幅に緩和されると予想され、自動車市場は2023年も引き続き安定的に好転する展開を見せ、3%前後の成長が見込まれる。

<建議>

1. ダブルクレジット規制(CAFC/NEV規制)について 下記の通り要望する

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、現行のダブルクレジット・燃費規制でもCO₂低減の効果があることを鑑み、仮に別途CO₂規則を制定する場合は、本当に必要か検証いただきたい。検証いただいた上で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 NEVの継続的な発展のためには、電力の発電MIX変化(発電CO₂の変化)への対応や、充電インフラ普及が必要であり、引き続き関連制度・政策の整備を要望する。
- ③ EV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2024年以降も継続するよう要望する。また、対象車種が過度に限定されないよう適切な条件にしていきたい。
- ④ NEVや省エネ技術の発展を促進するため、「CAFCクレジット譲渡の自由化」「NEVクレジット繰り越し比率100%」など、より柔軟な制度の運用を要望する。加えて、コンベ車の燃費改善を促進するため、第6段階CAFC規制に低燃費車優遇措置の新規導入を要望する。

2) CAFC(GB27999:第5段階企業平均燃費規制)

- ① 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2023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について下記の通り要望する

- ① 「自動車データセキュリティ管理若干規定」、「データ越境の安全評価弁法」「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」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 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。

- ③ 規定を發布する前に、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。
- ④ 信頼できる開発基盤のある企業に対しては、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. 「道路機動車両生産企業および製品参入管理弁法」について下記の通り要望する

工信部の参入管理弁法に関し、法人ベースで研究開発能力を要求することを緩和し、外資を含め、資本関係のある企業間の研究開発能力の調整、活用を認めるよう要望する。新技術導入の初期段階で、新技術の迅速な導入を進めるには、海外の親会社の開発能力を借りることも認めてほしい。また、資本関係のある生産企業間の委託生産、委託側が公告を申請することを認めてほしい。

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望する。
- ② 車両メーカーはCCC認証を申請する際に、部品の任意認可証を提出する必要があるが、認証制度上は各CCC認証機関が発行した部品任意認可証の有効性の相互承認が可能ではあるものの、実際の運用において認められないケースもあり、部品のレポート・関連技術パラメーターを重複で提出することが発生。重複性排除のため、各CCC認証機関の部品任意認可証の有効性の相互承認の徹底を要望する。

5. 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ものもある。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。標準策定機関と認証機関が綿密に連携を取り、標準の策定段階で運用（強制性or推薦性）を決め、それを認証でも適用するよう要望する。
- ② CCC認証制度でGB/Tを引用する際は、GB/Tの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、新型式車両/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。

6. 購置税減税・補助金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年以前および2022年に実施されたが、燃費・排ガス性能に優れた環境車を中心とした、購置税減税の恒久的な減税政策の検討・実施を要望する。

- ② 新エネ車の電池コスト上昇などを受け、ガソリン車とのコスト差が数年続くことから、購置税免稅や、補助金の継続を要望する。

7. リコール実施率向上の法規・施策について下記の通り要望する

- ① 2020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。
- ② 2021年実施の「機動車安全技術検査項目と方法」(GB38900-2020) 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、実際には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とともに、実施開始のタイミングおよび計画の明確化を要望する。
- ③ さらに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。
- ④ 2021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。

8. 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

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。

<二輪車>

1. 二輪車の高速道路・都市中心部への乗り入れ規制について下記の通り要望する

多くの高速道路および都市中心部で交通安全、または環境保護を理由として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。

2. 機動車強制廃車標準規定の二輪車使用期限13年について下記の通り要望する

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。