

11. 自動車

2023年総括と2024年見通し

(出所：2023年12月中国汽車工業協会発表資料より抜粋)

2023年は、中国共産党第20回全国代表大会の趣旨を全面的に徹底実行するスタートの年であり、3年間続いた新型コロナウイルス感染症の予防・抑制の時期を経て経済が回復、成長した年でもあった。自動車業界は、中国共産党中央委員会と國務院の指導のもと、各級行政当局が主導し、業界全体の同業者が一丸となってまい進し、目を見張る業績を上げた。また、多くの指標が過去最高を記録し、自動車業界の質の効果的な向上と量の合理的な成長の達成を促進し、産業経済の成長を押し上げる重要な原動力となった。自動車生産・販売台数はそれぞれ3,016万1,000台、3,009万4,000台となり、前年比でそれぞれ11.6%、12%増加し、いずれも過去最高を記録し、2桁成長となった。そのうち、乗用車は引き続き堅調な伸びを示し、自動車消費の活性化のための基盤を安定させるうえで重要な役割を果たした。商用車は安定的に回復し、生産・販売台数が400万台まで戻った。新エネルギー車（以下、新エネルギー車）は引き続き急成長を維持し、生産・販売台数が900万台を突破し、市場シェアが30%を超え、世界の自動車業界の構造転換を主導する重要な原動力となっている。自動車の輸出は再び過去最高を更新し、年間輸出台数が約500万台となり、業界全体の急成長を効果的にけん引している。

2024年、中国は経済活動において、「安定を維持しつつ前進し、前進により安定を促し、新しいものを確立したうえで古いものを淘汰する」という基調を堅持する。マクロ経済の持続的な回復、改善は、自動車業界の安定的な成長にとって有益となる。消費を促進し、成長を安定させるための国の政策が引き続き推進される中、購置税免除政策の延長、農村における新エネルギー車の普及およびそのインフラ整備の深化などの持続的な取り組みを含む新エネルギー車業界の質の高い発展のための一連の政策が実施されることで、市場の活力と消費の潜在力がさらに引き出されることは確実であり、自動車市場は2024年も引き続き安定した成長を維持し、3%以上の成長が見込まれる。

<建議>

1. 自動車全般

(1) ダブルクレジット規制(CAFC/NEV規制)

① カーボンニュートラル関連政策の必要性検証と早期整理

「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低減活動が行われている。政

府各部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、材料生産等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 業界意見の聴取

2030年以降の規制検討に際し、自動車産業の持続可能な発展を図るため、新エネルギー車のシェア予測について業界の意見を聴取した上で慎重的に決めるよう要望する。

③ 電力・充電インフラ関連政策の整備

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。

④ 低燃費車への優遇継続

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2024年～2025年に導入を予定している低燃費車への優遇を2026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。

⑤ 柔軟な制度の運用

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。

(2) CAFC (GB27999:企業平均燃費規制)

⑥ NEV電費のゼロ換算継続

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。

⑦ オフサイクルクレジット制度の長期制度としての確立と拡大

オフサイクルクレジット制度は省エネ技術の開発・搭載を促進する有効な手段である。燃費・電費改善につながると共に、国家の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つつ、新たなオフサイクル技術項目についても拡大導入する事を要望する。

⑧ 低燃費車優遇の継続・拡大

内燃機関車の燃費改善を促進するため、低燃費車に対する優遇の継続・拡大を要望する。

(3) データセキュリティ関連規定

⑨ 規定策定に際する業界意見の聴取

自動車のデータ収集やデータセキュリティに関連する規定を策定する際は、自動車業界の意見を十分に聴取し実態を反映いただくとともに、事前に自動車業界に対する説明会を設け、不明点が生じた場合の対応方法・相談窓口を明確にするよう要望する。

⑩ 緩和制度の導入

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。特に、車両識別番号（VIN）は車両販売後の不具合解析や品質改善を目的として中国外の製造拠点へ送付する必要があるが、データ越境規制に基づき所定の手続を経ないと送付できない状態が継続している。既に越境のための申請・審査は開始されているが、越境によるリスクが低い情報についてはその目的・数量などに応じて、特例の申請・許可を可能とする制度を設けるよう要望する。

⑪ ベストプラクティスや監査基準の公表と既販車の適用除外

関連主管部門からデータ安全トライアルのベストプラクティスや監査基準等を公表いただくよう要望する。また、車両の設計周期が3～5年と長く、設計変更する際には十分な準備期間が必要。そのため、既販車については新法規の要求を満たすことが難しく、状況に応じて対象外とすることを要望する。

(4) ICV関連政策・法規・強制標準

⑫ ロードマップの策定および強制化の明確化

自動車メーカーの研究開発、生産および販売等の全体計画をサポートするために、ICV参入等の政策、法規、標準、管理体系の発布時間計画あるいはロードマップの発布を要望する。

- ・企業がより効率的かつ国家政策を正しく理解した活動を実行することができ、安全管理と業界発展のWIN-WINを実現する。
- ・強制となる標準は起草段階から精度よく強制化有無を明確にさせていただくことを要望する（強制性国家標準GBとして立案等）。標準作成途中での強制化への変更や発布後の強制化をできるだけ回避するよう要望する。

(5) 「道路機動車両生産企業および製品参入管理弁法」

⑬ 研究開発能力の要件緩和

工業情報化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において新技術の迅速な導入を進めるため、海外の親会社の開発能力を借りることを認めていただきたい。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いただきたい。

(6) 燃料電池車(FCEV)関連政策

⑭ 公平な支援

FCEVのコストダウンは年々進んでいるものの、現状はまだコストが高く政府からの補助金に支えられている状況。FCEV車両購入補助金は、国と地方が同額を補助するルールであるが、補助金の支払いルートが国→地方政府→自動車メーカー/FCシステムメーカーとなっているため、地方政府による地元自動車メーカー/地元FCシステムメーカーの保護が顕著（他都市の企業は補助金対象に選ばれにくい）。その結果、補助金を受給するためには各地方都市への会社登記など、複数の投資が必要となっている。複数都市への過剰な投資、会社設立は企業の負担が大きく、実体をもたない企業が乱立し、健全な市場とは言えない。FCEV購入補助金の対象を地元企業に限定しないようなルールづくりを要望する。

(7) CCC認証に関する手続簡素化および相互承認の徹底

⑮ 自動車補修部品の認証簡素化

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。

⑯ 部品任意認可証の相互承認

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り、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。

(8) GB/T（推薦性国家標準）に関する要望

⑰ 標準策定段階での運用の決定

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（強制性または推薦性）を決め、それを認証でも適用するよう要望する。

⑱ 適切なリードタイムの設定

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。

(9) 公告管理(工業情報化部管轄)

⑲ 新技術の迅速な導入に向けた制度

新技術の迅速な発展を促進し、より早くユーザーに対して安全且つ良好な新技術を提供するために、公告認証上で関連法規が存在しない場合(技術は現行法規と乖離あり)、新技術審査等の特別な許可規定などを策定し、技術専門家の単独審査による新技術の迅速な導入を認めるよう要望する。

(10) 地方政府における認可制度

⑳ 地方政府独自認可制度の廃止

国家レベルの公告認証、CCC認証等の仕組み以外に、一部の地方政府では地方独自の認可管理または目録管理制度を持ち、且つ一部技術要件が国家標準を超えているケースが存在する。車両企業にとっては重複認証や地方独自要件に対する開発対応が発生し、追加工数の発生など負担増となってしまふ。「統一された大市场」の上位方針に基づいて、地方の管理ニーズに合わせて合理的な認可制度の運用を要望する。特別なニーズがない場合には地方認可制度を廃止し、ニーズがある場合に国家レベルの公告認証、CCC認証等関連認可結果を直接引用し、強制実施中の国家標準を超える地方独自の技術要件を破棄いただきたい。

(11) 自動車購置税減免および自動車税制

㉑ 自動車税制の見直し

自動車のCP/CNの実現、新エネ車、省エネ車の普及促進に向け以下を要望する。

- ・ 長期的には、現行の排気量ベースから将来環境性能に応じた自動車税制への見直し検討。
- ・ 短期的には、新エネ車に対する免税/減税や補助金の継続、また環境性能に応じた省エネ車の自動車減税政策の検討、実施。

(12) 自動車リコール実施率の向上

㉒ 「機動車安全技術検査項目と方法」に基づく早急なリコール実施

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、危険性の高い項目に関しては早急にリコールを行い、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。

㉓ 車検止め/公道走行許可剥奪制度の導入

お客様の安全を守るために、危険性の高い項目に関しては100%実施完了に向け、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。

㉔ リコールに際する個人情報の提供

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。

(13) 自動車販売管理弁法(2017年)

㉕ 純正同質部品の定義明確化

2017年から施行されている自動車販売管理弁法において、「純正同質部品」との概念が示されているが、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定義の明確化を要望する。

(14) 交通事故データの開示

㉖ 交通事故データの開示

中国における交通事故データは一部機関から公表されているものの、中国全土のデータやその内訳データなどは公表されていない。自動車メーカーとして安全技術、製品、企業活動の方向性の明確化するため、安全技術・安全活動の効果を検証し、より効果的な安全技術商品の開発、安全活動を行うことにより、中国での交通にかかわるすべての人の安全性向上に繋げることを希望している。そのため、中国全土の概括的な事故データおよび事故類型別、地域別、当事者別等の詳細な事故データの開示を要望する。

2. 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撤廃

㉗ 二輪車の高速道路・都市中心部への乗り入れ規制撤廃

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通勤用であり、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

㉘ 二輪車使用期限13年の撤廃

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。

(3) 二輪車生産・販売統計の発行

⑳ 二輪車生産・販売統計の発行

二輪市場の全体動向については、過去は工業情報化部装備工業発展センターにより生産合格証データ（各メーカー機種別）が月次で発行されていたが、2020年9月以降、発行は停止されている。二輪車メーカーは過去、生産合格証データで市場動向を掴み、商品企画や事業企画などに活用していたが、現在は聞き取りベースの予測値しか情報が取れない状況となっている。二輪車市場の健全な発展の一助とすべく、過去同様に生産合格証データ、或いは消費者への販売を示す小売台数統計データの発行を要望する。