

11. 自動車

2024年総括と2025年見通し

(出所：2025年1月中国汽車工業協会発表資料より抜粋)

2024年は第14次5カ年計画の目標達成に向けた重要な一年であった。中国共産党中央委員会と国務院による強固な指導のもと、各級行政当局は積極的に施策を推進し、迅速に「両新」政策（大規模な設備更新と消耗品の買い替えを促す政策）を発表した。業界全体の努力により、自動車産業の構造転換が加速し、質の高い発展が着実に進展した。生産台数と販売台数ともに年間を通じて安定した成長を遂げ、自動車業界はその強靱な回復力と活力を見せ、経済成長を牽引する重要な原動力となった。

2024年の自動車生産・販売台数はそれぞれ3,128万2,000台、3,143万6,000台であった。前年比ではそれぞれ3.7%増、4.5%増となり、いずれも過去最高を記録し、引き続き3,000万台以上を維持した。そのうち、乗用車は堅調に推移し、自動車消費の安定に重要な役割を果たした。一方、商用車は低迷し、生産・販売台数ともに目標の400万台に届かなかった。新エネルギー車（NEV）は急成長を維持し、生産・販売台数が初めて1,000万台を突破した。総販売台数に占める割合も40%を超え、質の高い発展において新たな段階に突入したことを示した。また、自動車輸出も過去最高を更新し、世界中の消費者に、より多様な選択肢を提供した。

こうした成果を評価する一方で、現在の自動車業界が依然として多くの経済的課題や困難に直面していることを認識する必要がある。主な課題として、外部環境の変化に伴う悪影響が深刻化していること、消費者の信頼を十分に得られず、内需の活性化が思うように進まないこと、業界内の競争激化により収益の伸び悩みが顕著になっていることが挙げられる。これらの要因は、自動車業界の健全且つ持続可能な発展を阻害する大きな課題となっている。

2025年、中国は経済活動において「安定を維持しつつ前進する」という理念を堅持し、より積極的且つ強力なマクロ政策を実施する方針を掲げている。この政策は、経済の信頼性を高め、市場を活性化し、持続的な回復と改善を後押しするものとなる。国家発展改革委員会と財政部は2025年1月8日、「2025年の大規模設備更新と消費財買い替え政策の強化・拡大に関する通知」を発表した。これに関連する一連の政策が順次導入・実施されることで、政策効果が持続的に表れ、自動車市場の潜在力がいっそう引き出されることが期待される。2025年の自動車市場は引き続き安定した成長を維持し、生産・販売台数は増加傾向が続くと見込まれる。

<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整理および業界意見聴取

「2060年カーボンニュートラル」の目標達成にむけ、中国政府機関はCO2低減に向けた政策の策定を加速している。自動車産業においてはダブルクレジット規制からCO2管理に移行することが検討されているが、近年複数の政府機関が相次いでカーボンフットプリント（CFP）の管理体制構築に関する政策を公布しており、現状のままでは自動車領域・製品に対する重複規制・管理が懸念される。政府各機関の役割や範囲を早期に明確にし、業界意見を聴取した上で慎重に検討を進めることを要望する。

② 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。

③ 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2024～2025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。

④ 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）

⑤ 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ともに、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。現在は定められた試験法に準じた測定結果のみが有効とされているが、新技術については試験法が決定されるまでオフサイクル対象とならないため、諸外国で導入されているリスト法の早期導入を要望する。

⑥ 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**⑦ 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。

⑧ 制度の簡素化

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・簡素化を可能とする制度を設けるよう要望する。

(4) ICV関連政策・法規・強制標準**⑨ 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。

- ・企業がより効率的且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。

⑩ ADAS機能のレベルに応じた技術要件の適用

工業情報化部および国家市場監督管理総局により2024年8月、「ICVの参入・リコール・OTAのさらなる管理強化通知」の意見募集が発布され、いわゆるレベル2(L2)車両の生産企業による管理強化とL2車両に対する安全性強化が提案されている。L2車両の安全性強化については、国連協定規則（UN Regulation）と異なり、強化通知の対象範囲はGB/T40429-2021「自動運転レベル分類」のL2システムと規定されているため、市場に流通しているADAS（先進運転支援システム）の殆どが対象となり、システム毎の機能や性能レベルにかかわらず一律の非常に厳しい技術要件が適用されることになる。国連協定規則と同様に、ADASの機能や性能レベルに応じた要件設定と適用することを要望

する。また、技術要件については、具体的な要件とするとともに、企業が適切に対応できるようリードタイムを設定することを要望する。

⑪ 60GHz帯レーダー部品の認可

車内の子供置き去り防止やチャイルドシートの適正使用を促す目的で、60GHz帯のミリ波センサーが導入され、今後全世界的に普及することが見込まれている。中国においては「周波数帯割り当て規定」や「車載レーダー電波管理暫定規定」により、車両搭載して使用できる電波部品の使用周波数帯が規定されており、現時点では60GHz帯レーダー部品の車載利用は認められていない。60GHz帯レーダー部品の車載利用のため、関連規定の見直しを要望する。

⑫ 自動運転の社会受容性向上

自動車産業の「新質生産力」の代表として、中国の自動運転が急速な発展を遂げており、商業化の拡大に伴い、社会受容性等新たな課題が出ているため、政府と業界が協力し、自動運転に対する理解を深めるため社会受容性の向上を図り、自動運転のより良い普及を促進することを要望する。

⑬ AECSに関するコールセンターの早急な構築

現在技術標準の検討が進められているAECS（車載事故緊急通報システム）について、車両から発報する緊急通報を全土統一で受領するコールセンター（PSAP：公共安全応答ポイント）の構築が進められていないため、現状の運用である任意の第三者コールセンターへの接続が継続する可能性が想定される。この場合、全土での実際の迅速な通報や救命救急に繋がらないことが懸念されるため、公安部に対し早急にPSAPを構築することを要望する。公安部以外に関連する消防・救急・医療等の関連機関に関しても国として早急なインフラ整備を要望する。

(5) 次期排ガス規制**⑭ 地方での先行適用の回避**

生態環境部の指示の下、自動車の次期排ガス規制の作成検討が進められている。現行の第6段階・排ガス規制では、全土の排ガス規制が複数の地方政府の判断で前倒し適用となり、車両生産企業だけでなく、関連部品生産企業、認可試験場含めて、業界全体で混乱が生じた。次期排ガス規制の導入に際しては、地方単位での先行適用を避けるよう要望する。

(6) 「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。

(7) 燃料電池車(FCEV)関連政策

⑯ 公平な支援および関連政策の策定

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。また、FCの新技術が生み出される中、政策面、インフラ建設面での制約が多い。関連政策の策定および環境・インフラ作りの支援を要望する。

(8) CCC認証に関する手続簡素化および相互承認の徹底

⑰ 自動車補修部品の認証簡素化

自動車メンテナンスの際に使用する輸入部品について、少量であってもCCC認証が必要であり、コストおよび時間がかかるため、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。

(9) GBおよびGB/Tに関する要望

⑱ 標準の公布日から実施日までの十分な猶予期間の設定、強制標準とその並列標準の同時公布

現状、自動車部品関連標準の中には、サプライヤーの適合時期しか規定されておらず、完成車企業に対してリードタイムが付与されていない。完成車企業は毎回サプライヤーと相談し、標準で規定している適合時期より早い時間で部品の切り替えを実施する必要があり困難が生じている。そのため、改善方法として以下2点を要望する。

- 標準作成管理機関より、部品関連標準の中に完成車の対応リードタイムを明記する旨の管理要求を発行していただく。
- 認証管理機関より、部品関連標準の認証に際し完成車の対応リードタイムを定めるよう管理規

定を発行していただく。

⑲ 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、強制的に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がある。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。

⑳ 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。

(10) 公告管理（工業情報化部管轄）

㉑ 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。

(11) 自動車リサイクル規制

㉒ 規制の明確化および重複規制の回避

現在ELV（End-of-Life Vehicle）管理弁法および拡大生産者責任（EPR）において、工業情報化部の指導の下、研究およびパイロット事業が進められている。本来ELVおよびEPRは別々の考え方であるものの、両者で同一のGB/Tが引用される方向で検討されつつあるなど、中国での両者の内容が混同されつつある。ELV、EPRの考え方や規制範囲の明確化および重複要求・二重規制の回避を要望する。

(12) 自動車衝突評価

㉓ 第三者安全評価の整理・統合

中国においては現状複数の国営の研究機関が自動車衝突安全に関する第三者評価を実施しているが、各研究機関が単独で研究を行っており、連携が行われていない。当該研究機関は国営であり市場影響度が大きいことから、自動車メーカーの負担軽減のため、第三者安全評価の整理・統合を要望する。

(13) 地方政府における認可制度

㉔ 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う。「統一された大市場」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が無いように維持いただきたい。

(14) 自動車購置税減免および自動車税制

②⑤ 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への自動車減税政策の検討、実施。

(15) 自動車リコール実施率の向上

②⑥ 「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。

②⑦ 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。

②⑧ 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。

(16) 自動車販売管理弁法(2017年)

②⑨ 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。

(17) 交通事故データの開示

③⑩ 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。

(18) 福祉車両への支援

③⑪ 高齢者をはじめ福祉用車両への支援

高齢者を始め福祉車は特別設備や装置を整備するため原価が増加するが、市場ニーズが大きくないため、車両価格は一般車両より比較的高い。一方、高齢者や障害者ならびにその介護関係者の財政状況は十分ではないため、高齢者や障害者ならびにその介護関係者を対象に、福祉車を購入する際の車船税、購置税の免税、購入補助など優遇を要望したい。また、先行して一部都市での福祉車リースサービスの導入促進を要望したい。

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

③⑫ 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コンピューターであり、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

③⑬ 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

③④ 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。

(4) 二輪車認証基準

③⑤ 二輪車認証基準の国際調和

現行の二輪車型式認証/3C認証に関連し、騒音規制等において中国独自の項目が見受けられる。独自要求により中国独自開発を行うことは内外資を問わず二輪メーカーの競争力を下げる懸念があるため、世界基準（UN-R）との調和を要望する。

(5) 二輪車輸入通関

③⑥ 二輪車輸入通関の検査簡素化

二輪完成車の輸入時に通関目的の目的地検査と強制標準への準拠確認のための商品検査の2つの検査を実施している。目的地検査および商品検査は目的が異なるのは理解するものの、検査時間の短縮や工数削減のため、検査の同時実施や検査の統合等による簡略化を要望する。