

中国における自動車産業の
成長とエネルギー政策に
関する調査研究報告書

平成22年3月

財団法人 国際経済交流財団

委託先 株式会社現代文化研究所



この事業は、競輪の補助金を受けて実施したものです。

<http://ringring-keirin.jp>

当該事業結果の要約

1. 中国自動車産業の成長と主要メーカーの環境・省エネルギー戦略

中国の自動車市場が成長した 2002 年以降から 2008 年までの状況、およびさらに急拡大した 2009 年の状況を中心に、まずはグローバル市場における中国の位置を確認した後、どのような成長過程を経てきたのかを国内総市場と、メーカー別・セグメント別の需給関係、中期計画を中国汽车工業協会（CAAM）、中国汽车技術研究中心（CATARC）、国家信息中心（SIC）などのデータを用いて概説した。そのうえで、外資系と民族系メーカーの成長戦略がいかなるものか比較検討し、今後の中国自動車産業・市場が採りうるであろう方向としての環境・省エネルギー分野での経営戦略を主眼に分析した。この結果、「多様な動力源」を推進する中国政府のもとで、各メーカーの開発の重点はハイブリッド車、電気自動車に集中する動きがあり、商品戦略のうえでは外資系が付加価値の高い技術によって高価格、地場系は商品のラインナップを増やして中低価格な戦略を採ってくるものと思われる。さらに、異業種からの参入によるコンピューター車輛の開発にも言及し、今後の中国における環境対応戦略の動向をまとめた。

2. 中国自動車関連政策の最新動向

自動車産業のマクロ政策である「自動車産業発展政策」および「自動車産業調整振興計画」などの改訂の可能性を調査し、中国が自動車産業の競争力を高めるための産業再編や技術政策、販売政策などに係わる具体的検討状況を分析した。また、政府機構改革に伴う自動車関連政策の策定部門の具体的役割（組織・役割・権限など）を明らかにするため、中国現地の業界関係者へヒアリングして政策の実態や考え方、各機関の役割を検討した。具体的政策は生産、販売、税制の 3 つを対象に、その内容と実施状況を体系的に整理して、最新の動向をも現地で聴取、確認した。それら政策は、自動車生産関連政策で「自動車実車特徴認定管理弁法」、「新エネルギー自動車の生産参入」およびその優遇政策、販売関連政策では「自動車ブランド販売管理実施弁法」、燃費規制、排ガス規制、リサイクル政策、リコール制度、オートローン政策、税制は燃料税、消費税、車両購置税、増値税などの内容を含めた。これらを通じ、さらに成長を続けるであろう中国の自動車産業政策全般の現状課題と今後の方向性を分析した。

3. 中国自動車用エネルギー政策の動向

本章では、自動車用のエネルギー関連政策に着目して、中央政府諸機関の担当する政策動向を調査した。まず、中国の総合的なエネルギー政策の動向と課題を概観し、特に中国が最も重視している省エネルギーについての政策動向とその背景、考え方、日々の改訂の検討状況を重点に分析した。続いて、自動車用エネルギー政策について検討するが、中国が国としての自動車戦略をどのように捉えているかを明らかにするため、各種石油代替燃料の開発動向や環境対応車の技術開発と産業育成についての検討を加えた。国家の環境・エネルギー問題を考えるうえでは、自動車用燃料が全体の各種資源のなかでどの位置にあるのか、需給の関係から体系的にまとめた。特に、従来の石油系燃料に代替されるクリーン自動車としての CNG 車、LPG 車、メタノールガソリン車、エタノールガソリン車、メタノール車、バイオディーゼル車、ジメチルエーテル車などを分析対象にして検討を行った。また、国家の運命を左右しかねないような先端技術分野については、政府が戦略的に推進する「高度技術開発計画」があり、燃料電池車、電気自動車、ハイブリッド車も例外でなく技術開発プロジェクトの重点とされていることから、適所で技術政策に関する内容も織り込んでいる。

4. その他の自動車関連政策の動向

上記 1～3 章までに取り上げた自動車政策の他、国家級・地方級の自動車関連政策について現代文化研究所の「自動車関連政策データベース」より一覧表を作成した。一覧表で対象としたのは、2005 年から 2010 年 1 月までに各級政府より公布された自動車関連政策で、個別の都市や企業に係わる政策までを網羅している。

統計資料としては、生産・販売（卸）台数の推移を過去 10 年分、メーカー動向としてグループ別、企業別の生産・販売台数を 2005 年から 2009 年までの状況で整理した。輸出入動向については、完成車（セグメント、エンジン種別）、シャーシを含む詳細データを 2009 年に絞りまとめた。出典はいずれも中国汽车工業協会（CAAM）、中国汽车技術研究中心（CATARC）より収集している統計を用いている。一般に入手可能な統計から引用したものは、自動車の登録台数、保有台数であり、出典は「中国統計年鑑」各年版を整理し、公表通りにまとめた。

目 次

第 1 章	中国自動車産業の成長と主要メーカーの環境・省エネルギー戦略	
1 節	中国自動車産業の成長と事業環境	1
2 節	中国・外資系メーカーの環境・省エネルギー戦略	13
3 節	中国・民族系メーカーの環境・省エネルギー戦略	25
第 2 章	中国自動車関連政策の最新動向	
1 節	中国自動車管理に係わるマクロ政策動向	33
2 節	中国自動車生産に係わる政策動向	49
3 節	中国自動車販売に係わる政策動向	70
第 3 章	中国自動車用エネルギー政策の動向	
1 節	中国の総合エネルギー政策の現状と課題	125
2 節	中国自動車用のエネルギー政策について	162
第 4 章	その他の自動車関連政策、自動車産業の概要	
1 節	自動車関連政策	179
2 節	自動車産業の概要	217

第1章 中国自動車産業の成長と

主要メーカーの環境・省エネルギー戦略

1 節 中国自動車産業の成長と事業環境

本章では、成長著しい近年の中国自動車市場の特徴を整理し、急速な成長を続けるなかでの主要メーカーの事業戦略に焦点を当て、グローバル展開を進めるなかでの中国でのプレゼンスがどのように変化してきたのかを浮き彫りにする。但し、とりわけ 2008 年下半期からは世界市場のみならず、中国でも市場の成長が鈍化する傾向を示した期間があり、この間に主要メーカーは「エコ」対応に代表されるように中長期の事業戦略の変更を余儀なくされた。そして、2009 年の市場はこれまでに経験したことのない急拡大を遂げてきており、完成車メーカーは中国を舞台にいかにして最適な調達・生産体制を構築していくか、いかなる商品でのプレゼンス増大を目指しているか、さらに中長期の環境・省エネルギー関連技術開発にどのような役割を担うようになるのかも考慮に入れて、各社の事業展開・戦略と今後の中国市場の行方を展望していく。

（1）中国自動車市場の急成長

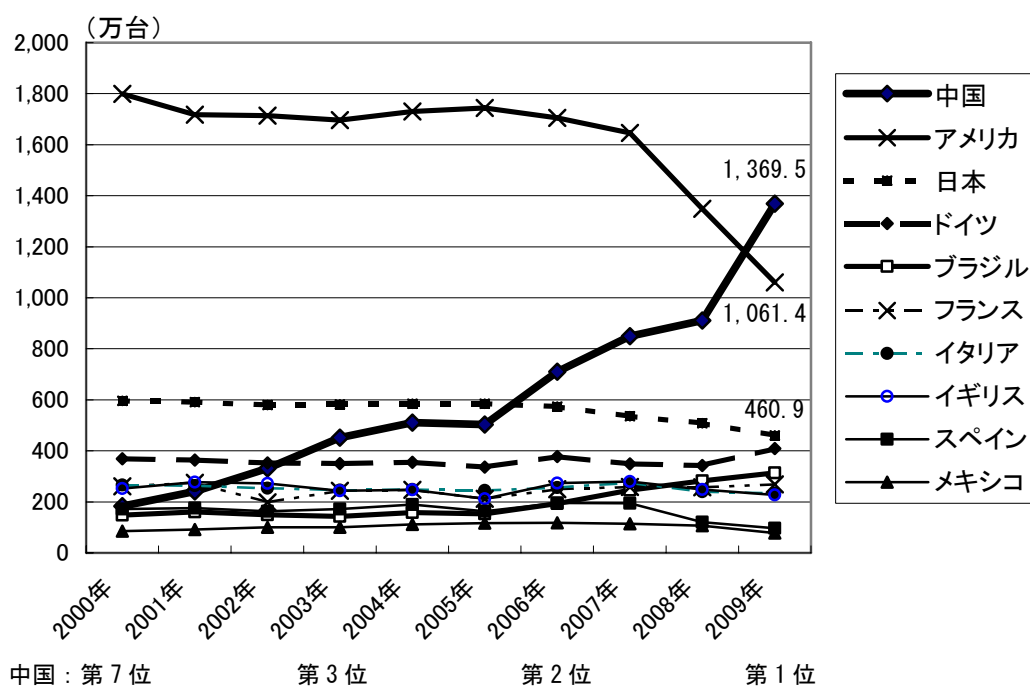
「世界第1位」となった 2009 年の中国自動車市場は、その規模が 1,369.5 万台（国内出荷－輸出＋輸入）に達し、長らくトップの座を維持していた米国を初めて抜いた（米国は 1,061.4 万台）。日本は、近年の平均であった 550 万台強には達せず、第3位の 460.9 万台に留まっている（日米はともに登録台数¹）。

中国が世界の自動車先進諸国に追い付き始めたのは、とりわけ中国が WTO 加盟した 2001 年末頃に拡大する趨勢を示し、それ以降は年間 100 万台増のペースで成長した。図表 1-1 でみる通り、中国は 2000 年に世界第7位の自動車市場であったが、2003 年には米国、日本に続く第3位となり、2006 年に日本を抜いて第2位となった。2009 年は前年の 910.9 万台から一気に約 460 万台もの増加を示し、市場の成長ペースがさらに拡大する様相を呈した。それは、2009 年の中国の増加分が、日本の1年間の市場規模を一気に稼ぎ出すほどの旺盛な需要があったことを理解できる。

世界的にみて、2009 年は 2008 年秋以降の世界金融危機の影響を受けて伸び悩み、新興国市場のなかでも中国だけが急回復した状況となった。世界トップ3の中米日の状況をみても、日米は基本的に自動車が飽和状態にあり、規模的にもこれ以上の大幅な伸びは期待できないという違いがあるにせよ、いずれも前年割れを示す趨勢となる。

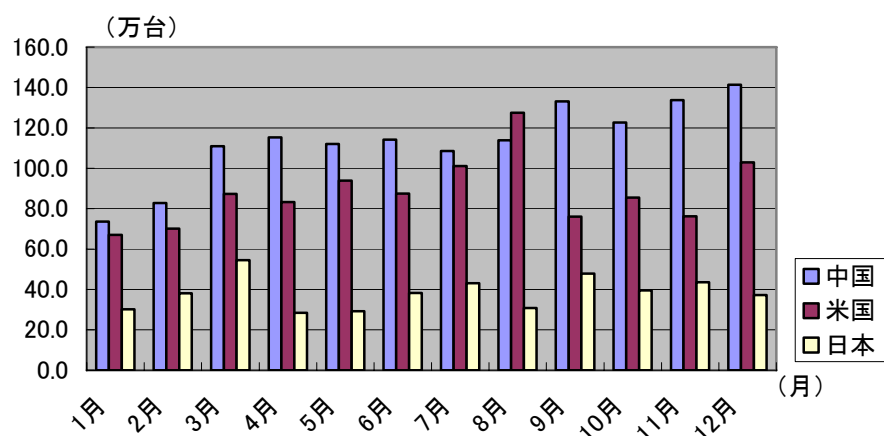
¹ 中国の登録台数は公安部が登録情報を管理しており、一般には非公開である。なお、公安部傘下企業を通じれば、不完全であるが非公式な登録台数情報を把握できるルートも存在している。

図表 1-1 主要国の市場規模推移（2000 年～2009 年）



(注) 米国、日本は登録台数ベース（Ward's Auto World、日本自動車工業会〔JAMA〕統計）。中国は卸売台数ベース（中国汽车工业协会〔CAAM〕統計）。中国では小売台数統計が一般には整備されておらず、自動車メーカーが工場から出荷した数としての卸売台数を販売台数として扱っているため、ここでは便宜上「卸売台数＝販売台数」とする。なお、市場規模とは「国内卸売台数－輸出台数＋輸入台数」で算出。日本は乗用車＋商用車（トラック、バス）に軽自動車を加えた総計。
 (出所) 中国汽车工业协会（CAAM）、日本自動車工業会（JAMA）、Ward's Auto Worldより作成

図表 1-2 「世界トップ 3 市場」の 2009 年販売台数月次推移



(注) 図表 1-1 に同じ。
 (出所) 中国汽车工业协会（CAAM）、日本自動車販売協会連合会（JADA）、Ward's Auto Worldより作成

さらにその状況を月次でみれば、中国は3月以降に単月で100万台以上の販売台数を10カ月連続で記録している。一方で、米国は8月までに順調な伸びを示したが、同月24日にスクラップ・インセンティブが終了した反動を受けて伸び悩むという状況にある¹。日本は例年のように年度末の3月に新車販売が伸びたが、4月以降は大幅な伸びが期待できず、総じて販売が低迷する動きを示している（図表1-2）。この結果、2009年の中国は、世界の主要自動車消費国の22.7%のシェアをも占めるに至った²。

このように急拡大する中国市場の背景にはどのような成長要因があるのだろうか。自動車の業界団体である中国汽车工业协会（CAAM；日本の自動車工業会、部品工業会に相当）の董揚常務副会長が2010年1月の統計発表会の席で2009年の急成長した中国市場の特徴を回顧している。董副会長の発表を要約すると、まず中国のマクロ経済の安定と政策による自動車市場の後押しがあり、自動車業界にあっても産業再編や新製品の継続的な発表などの構造的変化があったことを指摘した。また、市場の拡大としては、東部沿海の大都市のみならず、地方都市や農村部での2・3級市場が自動車消費を牽引する重要な役割を担ったことを指摘した。さらに、董副会長は2010年の台数予測についても言及し、「1,500万台市場となり、成長率は10%前後を維持するだろう」との見方を示した。その要因としては、中国のマクロ経済は安定成長にあり、自動車産業は国家の支柱産業（リーディング・インダストリー）としてこれまでの政策的サポートは基本的に変わりがなく、市民の自動車を購入するという需要は依然旺盛である。近15年の中国の自動車市場は平均16.47%という成長率からしても、10年は比較的好調な発展を遂げるだろうというものである。

この発言から示唆される中国市場の特徴を整理すれば、まず市場での製品構造がどう変化してきたのかを概観する必要がある（具体的な各メーカーの製品構造は後述）。図表1-3の通り、乗用車・商用車のセグメント別の製品（販売）構造は、従来は生産財としての商用車（トラック、バス）が圧倒的に多かったが、2003～2004年の間に乗用車が商用車を上回るようになってきている³。2009年には、国産車の販売台数が合計1,664.2万台で、このうち乗用車が1,316.0万台となっており、実に乗用車が79%もの構成比を示すようになった。他方、商用車も販売台数を伸ばしてはいるが、その伸びは乗用車に及ばず、近年の成長はまさしく乗用車がその担い手となっている。

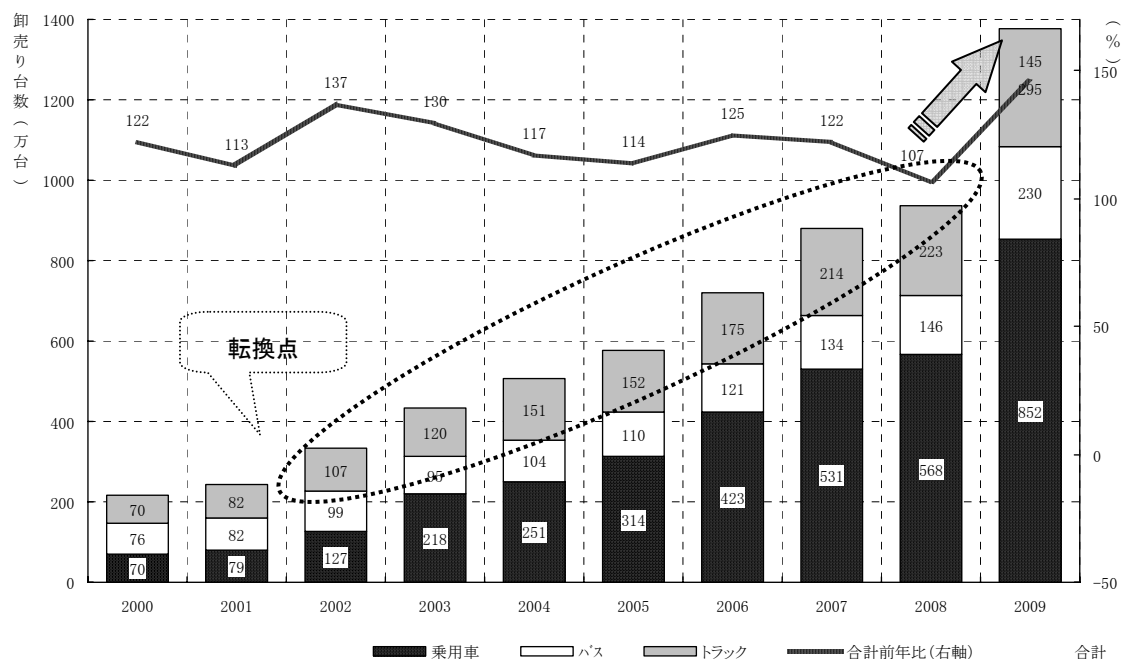
市場構造の特徴については特に中国政府の内需刺激策があったことを指摘しなければならない。詳細は第2章の政策編に譲るが、董副会長の発言の通り、政府の2008年後半から着手された景気後退への対策として、自動車の普及を促す各種政策が公布されている（図表1-4）。まず、自動車の購入段階での刺激策が市場に与えるインパクトの大きい政策となったが、それは排気量1.6リットル以下の乗用車の自動車購置税

¹ スクラップ・インセンティブ（Scrap Incentive）とは、廃車を前提とした新車への代替による各種優遇策。

² 主要自動車消費国の対象国は図表1-1の通りで算出した。

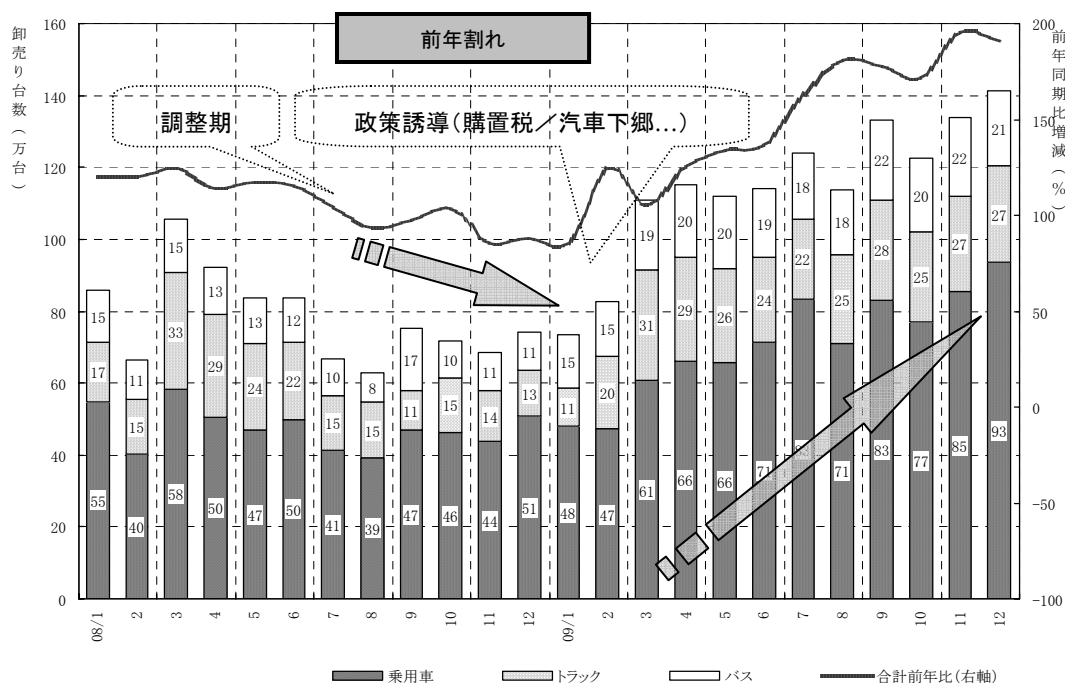
³ 乗用車は乗貨兼用車を除く、普通車、MPV、SUVの合計。

図表 1-3 中国のセグメント別月次販売（卸）台数推移



(出所) 中国汽車工業協会 (CAAM) 統計より作成

図表 1-4 中国のセグメント別月次販売（卸）台数推移



(出所) 中国汽車工業協会 (CAAM) 統計より作成

（取得税に相当）を従来の 10%から 5%へと引き下げるものであった。また、農村部においては、「汽車下郷」政策と称される自動車（機動車¹）への買い替え支援策を公布した。政府による税金の優遇と、購入代金の一定額の負担によって、小型車や乗・貨兼用車の需要が大きく伸びた。公安部が発表した 2009 年の自動車保有統計をみても、小型車／乗・貨兼用車の保有は 4,840.8 万台に達し、自動車全体（7,619.3 万台）を上回るペースで増加した²。このセグメントが市場全体の成長を牽引したことが伺い知れる。

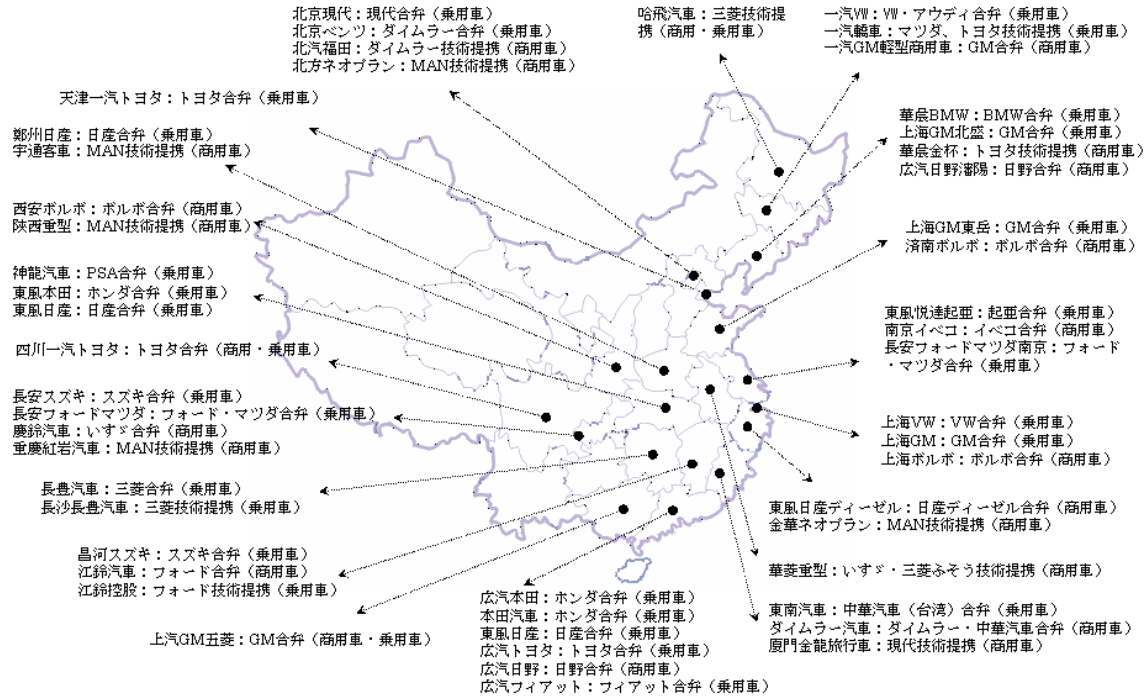
とはいえ、総じて順調な成長を遂げているようにみえる中国市場だが、2008 年中には史上初めての対前年割れを経験している。世界第 1 位の市場となっただけでは既に過去の話となっているが、自動車メーカーの事業戦略においては、この期間が戦略転換の重要なターニング・ポイントになっていることを指摘できる。詳細は各メーカーの戦略動向で後述するが、世界金融危機の影響で中国も例外ではなく市場が低迷し、前年割れを起こす事態になった。それは、2009 年の急成長までの生産、販売の調整期であって、同期間にメーカーは「エコ（エコロジー／エコノミー）」を両立させた事業戦略を前面に打ち出し始めてくる。従来までの成長、すなわち各メーカーが中国での生産能力を増強させることを優先させ、相次ぐ設備投資と、商品はメーカーのフレキシブルな開発／生産体系の構築に伴った部品の共有・共通化によってモジュール化を進展させ、車輛のコスト低減を可能としたグローバルなモデルの投入にまで発展してきた。この結果、各メーカーは中国においても生産能力の増強で製品のフルライン化による拡大路線を採ることを可能とした。

このような成長著しい中国では、日欧米韓のグローバル・メーカーが既に生産拠点（外資系合弁メーカー設立、民族系メーカーへの生産委託・技術提携）を設けており、現地仕様車のみならず、グローバル・モデルをも積極的に投入している（図表 1-5）。他方、2000 年前後の政府による参入規制の緩和もあり、従来の国有企業の地場メーカーに加え、地方国有や民間資本の新興メーカーも誕生して、今日では市場の成長ペースを追った形で供給力を備えようとする生産構造が出来上がっている（図表 1-6）。2006 年には、国務院（内閣に相当）が自動車産業を「生産能力過剰産業」（「自動車工業の構造調整に関する意見通知」とみなし、産業のマクロ管理を担当する国家発展・改革委員会が各社の生産能力について調査し、2008 年までに 1,000 万台／年超の規模に達するとの計画値を発表していた。しかし、2009 年の急成長ぶりから、当初懸念された「生産能力過剰」は、いまではあまり重要視されなくなっている。つまり、2006 年 12 月当時の同通知では、主要グループの 2010 年計画が能力 1,500 万台／年超になるとされたが、先の董副会長の予測にもある通り、2010 年には各社の工場がフル

¹ 動力装置で駆動あるいは牽引され、かつタイヤで道路を走行し、人員・貨物輸送や特殊作業などに使用される車輛（「道路交通安全法」第 119 条第 3 項）。

² 小型車の定義は、乗用車・バスが乗車定員 9 人以下。トラックが車輛総重量 1.8 トン超 6 トン以下とされる。

図表 1-5 日欧米韓グローバル・メーカーの主要生産拠点



（注）表記は基本的に本社所在地別。主要な分工場は記載している場合もある。

（出所）各社公表資料より作成

図表 1-6 自動車産業に参入した家電メーカー例（～2008 年）

家電メーカー名		提携先（自動車メーカー）
美的（広東）	⇒	湖南三湘客車
新飛（河南）	⇒	河南新郷専用汽車
奥克斯（浙江）	⇒	瀋陽双馬汽車
春蘭（江蘇）	⇒	南京東風専用車
夏新（福建）	⇒	南京汽車
波導（浙江）	⇒	無錫汽車車身／長豊汽車

（例）「波導」（英文名：Bird）は国内携帯電話・PDA 端末製造の最大手メーカー（上海証券市場に株式公開）。2004 年 1 月に南京汽車と共同で無錫汽車車身へ出資し、3 月より南京汽車の新雅途（イビザ。スペイン・セアト社ベース車）を生産委託したが、8 月に資本関係を解消して自動車業界から撤退。しかし、2006 年 10 月には長豊汽車（三菱自が資本参加）と共同で湖南長豊汽車科技を設立し自動車業界へ再参入を果たし、三菱パジェロ（旧型）をベースとした自主ブランド車の開発を担当した。また、美的のバス会社の買収も成功しておらず、現在は比亞迪汽車（BYD Auto）が新エネルギー・バス生産で同社を再買収している。

（出所）各種資料より作成

図表 1-7 乗用車販売台数推移：メーカー別

【普通車+MPV+SUV】（単位：千台）					【微型車】（単位：千台）				
順位	2009年1-12月		2008年1-12月		順位	2009年1-12月		2008年1-12月	
	メーカー名	卸売台数	メーカー名	卸売台数		メーカー名	卸売台数	メーカー名	卸売台数
1	上海VW	728	一汽VW	499	1	上汽GM五菱	917	上汽GM五菱	545
2	上海GM	708	上海VW	490	2	重慶長安汽車	409	重慶長安汽車	222
3	一汽VW	669	上海GM	432	3	哈飛汽車	158	哈飛汽車	108
4	北京現代	570	一汽トヨタ販売	366	4	東風汽車	148	東風汽車	74
5	東風日産	519	奇瑞汽車	356	5	南京長安汽車	136	南京長安汽車	46
6	奇瑞汽車	484	東風日産	351	6	昌河汽車	53	昌河汽車	41
7	比亜迪汽車	448	広汽ホンダ	306	7	第一汽車	47	第一汽車	22
8	一汽トヨタ販売	417	北京現代	295	8	海馬商務汽車	27	北京汽車	4
9	広汽ホンダ	366	吉利汽車	222	9	吉奥南燕馳峰汽車	25	東南汽車	0.677
10	吉利汽車	329	長安フォードマツダ	205	10	奇瑞汽車	16	南京汽車	0.035

（注）上海 GM に上海 GM 東岳、上海 GM 北盛を、吉利汽車に上海華普汽車を含む。一汽トヨタ販売は販売会社（天津一汽トヨタ、四川一汽トヨタを含む）。東風日産（東風汽車有限）は乗用車公司のみ。

（出所）中国汽車工業協会（CAAM）統計より作成

稼働するほどの市場規模になるものと思われるようになってきているからである。

特に、熾烈な市場間競争が繰り広げられる乗用車市場では、ほとんど全てのグローバル・メーカーが出揃い、外資優勢の構図となっている。メーカー別の販売台数トップ 10（乗用車+MPV+SUV；2009 年）をみると、外資系の合弁メーカーで 7 社、地場メーカーは 3 社しかランク・インしていない（図表 1-7）。個人需要により支えられる乗用車市場では、各社が成長軌道に乗るために生産能力の拡大を急ぎ、モデルの多様化をはかってきたが、他方で販売の伸びが芳しくないメーカーは値下げ政策を採ることとなり、それらが市場全体の価格引下げ競争を招く事態にも発展した。しかし幸いにも、そうした低価格を武器としたメーカーは、2009 年に地方や農村部の 2 級、3 級市場が台頭してきたことにより、各社のマーケティング強化（主に地方での巡回展示即売会、地方の地元資本によるサテライト店の設置など）によって需要を喚起し、実際の販売に結び付ける営業戦略が功を奏してきた。なお、2009 年は農村市場で微型車の販売が伸びたが、同市場では GM が資本参加している上汽 GM 五菱を除き、全てが地場メーカーとなっている（上汽 GM 五菱の微型車は、合弁相手の柳州汽車が開発したモデル）。

（2）世界市場となった中国の成長過程

中国の自動車市場は 2001 年末頃から急成長してきたが、2008 年後半になって、米国の発端とする世界的な金融不安の影響もあり、成長率が鈍化する趨勢を示した。先に直近の急拡大ぶりを概観してきたので、ここではそれまでの転換点から安定成長へと軌道に入った状況変化を確認しておきたい（図表 1-3）。

中国政府は、中国の WTO 加盟を前後する転換点からの成長ぶりを反映し、2007 年になってマクロ経済調整の強化と改善をはるようになり、さらなる加速を求めてきた。このため、国民経済は好調な成長を維持し、構造の最適化、効率の向上、および国民

生活の改善が進展して、国民所得、企業利益および財政の歳入がそろって大幅な増加となった。こうしたなか、自動車市場が引き続き好調な成長をみせ、2008 年に入っても、自動車市場を取り巻く環境は依然として良く、自動車の需要は引き続き速いペースで拡大し始めた。

ここで、拡大期における市場にどのような特徴があったのかみてみよう。まず、規模の拡大では、絶対量が歴史的に新記録を塗り替え続けている。それは、10 年連続の 2 桁成長で生産規模が拡大しており、中国政府はとりわけ 1998 年以降に積極的な財政政策を実施して以来の高度な成長を続けてきた。このために自動車市場も 10 年連続の記録を続けてきた。特に WTO 加盟後の 2 年間においては、自動車は高度な成長ぶりをみせ、伸び率が大幅に拡大した。2004 年になってマクロ調整のため自動車需要の伸びが一時的に鈍化したが、2005 年からは再びマクロ経済の高成長を続け、自動車市場の伸び率は 20% 台にまで直ぐに回復した。要するに、マクロ経済の安定した持続的な成長が、増大し続けるベースのうえでの自動車市場の高度成長を支えているということが指摘できる。

次に、中国市場の需要は、セグメント別にみると基本的な構図に変化はみられないが、一部は突出する趨勢を示し始めた。先にも触れたが、中国自動車産業の生産・販売データは、一般には中国汽車工業協会（CAAM）が公表するデータを用いる場合が多い。しかし、CAAM のデータは完成車メーカーが申告する工場出荷台数を販売台数として扱っているため、各ディーラーにおける在庫数の把握はおろか、実質的な小売台数の把握は困難である。このため、国内需要を把握して市場構造を検討しようとするれば、国内出荷台数、輸出台数、輸入台数の 3 つの指標を用いて、特徴を整理しなければならない。

2008 年上半期までの成長期においては、輸入車の伸びが国内出荷（＝国産車）の伸びを大きく上回っている。しかし、2007 年の輸入車の市場シェアは 2006 年に比べ若干の拡大をみせた程度であった。即ち、国産車が圧倒的に多く、相対的に少量の輸入車とのベースはあまりにも開いているため、国産車が主流の構図に変化はない。輸入車は依然として、国内の自動車市場を補完する存在であり、その内訳も高級車や個性的なモデルがメインである。

乗用車と商用車のセグメントで検討すれば、乗用車のシェアは年を追うごとに急速に拡大する趨勢に著しい変化はない。しかしながら、商用車は全体のなかでのシェアは微増にとどまっている。これは、自家用車の普及がある程度進んだ市場でみられる一般的なパターンと変わりはないと思われる。しかし、2007 年に商用車のシェアが微増したのは、重量制通行料金制度の導入という短期的要因を受けてのことであり、とりわけ中型、重型トラックの販売が一時的に急増したためと考えられる¹。

¹ 中国（中国汽車工業協会〔CAAM〕）ではトラックを重型、中型、軽型、微型に、バスを大型、中型、軽型に区分している。

図表 1-8 中国の市場規模と国内市場における国産／輸入車のシェア

年	02 年	03 年	04 年	05 年	06 年	07 年	08 年	09 年
市場規模 (万台)	331.6	410.5	511.0	503.7	710.0	849.1	910.9	1,369.5
国内卸売台数 (万台)	324.8	439.1	507.1	575.8	721.6	879.2	938.1	1,364.5
輸出台数 (万台)	6.0	45.8	13.6	88.3	34.3	61.4	68.1	37.0
輸入台数 (万台)	12.8	17.2	17.6	16.2	22.8	31.4	41.0	42.0
国産車のシェア (%)	96.1	95.8	96.6	96.8	96.8	96.3	95.5	96.9
輸入車のシェア (%)	3.9	4.2	3.4	3.2	3.2	3.7	4.5	3.1

(注) 市場規模は、「国内卸売台数－輸出台数＋輸入台数」で算出。国産車シェアは輸出分を引いた国内市場におけるシェア。

(出所) 中国汽車工業協会 (CAAM) 統計、海関 (税関) 統計より作成

商用車は、2007 年のマクロ経済の高水準での成長を背景とした需要増が続いている。セグメント別で見れば、近年はトラックでもバスでも大型の需要が大きい。トラックでみると、経済の高度成長が貨物運送の需要拡大をもたらした需要増につながった。商用車市場に影響を与える主な要因は、経済成長を続けるものとの前提で、大きく分けて 3 つある。1 つは、商用車市場の発展のパターンにある。2008 年の GDP の増加に対する商用車需要は依然として高弾力的成長期にあるといえる。高弾力性は、運輸の負荷増に由来するものであり、また運輸の負荷は国・地域の経済構造や資源の分布状況などによって左右されるものである。現在の中国の経済成長の特徴からみると、中国はインフラ投資による成長を牽引する段階にあり、第 2 次産業が経済全体のなかで主導的な位置を占めている。2000 年から 2007 年の 8 年連続で、重工業の伸び率が軽工業のそれを上回っていたことから、まだ重化学工業が主導的な位置にあることが分かる。中国の中央政府系のシンクタンクでは、重化学工業の成長は 2020 年頃まで続くとみられている。この間、住宅と自動車を中心とした国民の消費構造の高度化が産業構造を転換する要素となって、鉄鋼やセメント、石炭などの需要が大幅な増加を続けるものと思われる。このような重化学工業の成長による自動車の需要は、運輸の負荷増から導きえるものである。また、経済成長および工業化の急速な進行に伴い、都市化も急速に進むと予想される。上記シンクタンクの見解から、総人口に占める都市部人口の割合は、今後、毎年 1 ポイントずつ上がり、2020 年には 60%程度になると予測する。都市化により、同等の人口でも旅客と貨物の輸送量が増加し、運輸の負荷が大きくなる。しかし、輸送の面から考えれば、中国は資源分布の非常に不均衡な国である。国内の資源分布が不均衡なほど、運輸の負荷が大きくなる。中国では、石炭は主として中西部に集中しており、鉄鋼の生産は主として東部と中部に集中し、セメントも似たような状況である。そのため、石炭を中西部から東部に運ばなければならない、

中西部が必要する鉄鋼とセメントは外部から運ばなければならない。

商用車は以上の要因により乗用車ほどの急速な成長を示すものではない。2007 年に商用車の小幅なシェア拡大があったが、今後もこれまでの小幅成長と同じ趨勢を示すだろう。今後の短期的要因としては、環境対応のための排ガス規制の「国Ⅲ・Ⅳ」（ユーロⅢ・Ⅳに相当）導入と、先に触れた重量制料金制度の影響が大きい。各地での排ガス基準は段階的に導入されるが、導入前の駆け込み需要が一時的に生じる可能性がある。重量制料金制度の導入による需要刺激効果の低下が、とりわけ中・重型トラック市場に影響を与えるものと予想される。2007 年に導入された重量制料金制度は、特に中・重型トラックの需要の急増をもたらした。これを受け、新規購入車両の増加で一時的に運送能力の需給バランスが崩れる一方で、一部のユーザーが前倒しで買い替えを実施したために需要が増加した。2007 年末までに重量制料金制度が導入されたのは主として中部や東部であり、これはまた道路輸送が集中している地域でもある。2008 年に入ると重量制料金制度による需要刺激効果は弱まり、中・重型トラック市場は安定に入っている。なお、2008 年秋頃まで世界的な燃料価格の高騰に見舞われたが、中国では燃料の小売価格は統制されているために、値上げによる商用車への影響は小さかったことから、2009 年も燃料価格の要因による商用車市場への影響は限定的であった。昨今注目される燃油価格については、物価水準（CPI）が高止まりしているために、エネルギー価格の調整幅は限定的で、その影響を直接的に受ける可能性は小さい（詳細は第 3 章参照）。短期的な動向でみると、商用車の販売は安定するであろう。2007 年後半以降のような勢いはないとしても、伸びるという基本的な流れは変わっていない。

他方、乗用車は今後もシェア拡大という軌道に乗ると思われる。その内訳をみると、近年は SUV が需要急増で市場シェアが拡大している。2007 年でも乗用車が支配的な地位を占める構図は変わらなかったが、SUV の需要の伸びが普通車と MPV のそれを大幅に上回ったこと。なかでも、都市型 SUV がその成長の牽引役である。これは、SUV のユーザー層が一般家庭にシフトしつつあることを示すものであり、SUV 市場の持続的な発展を支えるユーザー基盤ができつつあって、今後も拡大が続けることが予想される。

乗用車市場のこれまでの成長を検討すれば、2008 年に乗用車市場は成長安定期に入り、需要の弾力性は縮小しつつある。2001 年以来の成長は、2004 年にマクロ調整の強化で乗用自動車の伸びが鈍化した以外は、いずれの年も急速な成長を果たした。しかし、2007 年の乗用車市場では、高度成長を続けながらも新たな動向が見受けられた。自動車消費のファンダメンタルや消費環境などが前年よりも一層改善されたにもかかわらず、需要の伸び率は前年より縮小している。

図表 1-9 乗用車セグメント別推移

年		02 年	03 年	04 年	05 年	06 年	07 年	08 年	09 年
販売台数 (万台)	乗用車	124	205	232	292	384	473	505	747
	MPV	6	9	12	15	20	26	20	25
	SUV	9	17	19	24	29	45	45	66
	合計	139	231	263	331	433	544	570	838
シェア (%)	乗用車	89.2	88.7	88.2	88.2	88.7	86.9	88.6	89.1
	MPV	4.3	3.9	4.6	4.5	4.6	4.8	3.5	3.0
	SUV	6.5	7.4	7.2	7.3	6.7	8.3	7.9	7.9
	合計	100	100	100	100	100	100	100	100

(出所) 中国汽車工業協会 (CAAM) 統計より作成

(3) メーカーの事業展開・戦略

以上のような成長する中国市場における各メーカーのプレゼンスがどうあるかを検討するため、まずは図表 1-7 のメーカー別の販売台数ランキングを整理して、グループ別に現状と今後の計画をみてみたい。

図表 1-10 の通り、第 1 位は米・GM (ゼネラルモーターズ) で 2007 年に中国国内での販売規模が外資系メーカーで初めて 100 万台を超え、わずか 2 年後にはその倍以上の 233 万台に達した。2009 年は特に GM の出資会社である上汽 GM 五菱の微型車が「汽車下郷」政策 (詳細後述) に支えられて急伸した。この勢いからすれば、2010 年の販売目標を 208 万台とやや保守的な設定としているが、依然としてトップ・メーカーの地位を保持する狙いにある。第 2 位は独・VW (フォルクスワーゲン) で、販売規模を 2006 年の 71 万台から 3 年後の 2009 年には倍増させて 143 万台となった。2010 年には 166 万台の販売目標を掲げているが、これは 2008 年までに設定していた 2010 年目標の 155 万台を 11 万台増やしたものとなっている。このように、GM、VW の欧米勢は 2010 年以降も 100 万台をゆうに超える販売目標を発表している。

日本勢では、近年はトヨタが販売台数を伸ばしており、2006 年から生産が開始された広汽トヨタを加えて、2009 年には 63 万台の販売規模を誇るようになった。トヨタは 2010 年に 77 万台の販売目標を掲げたが、これは欧米勢が過去の中期目標を上方修正するなかであって、比較的低調な伸びを期待するものとなっている。というのは、2008 年に「2010 年 100 万台」といった日本勢唯一の 100 万台超えの目標を一時的に掲げたものの、2008 年秋以降の世界金融危機などの影響もあって下方修正することとなっている。トヨタに続くホンダは 2009 年に 58 万台の販売規模で、2010 年目標は 69 万台である。日産は 2009 年の販売規模が 52 万台で、2010 年目標はホンダと同じ 69 万台となっている。ホンダもトヨタと同じく 2008 年の 2010 年目標を 74 万台から下方修正したが、日産は逆に 64 万台から 5 万台多いものと堅実な伸びを期待している。

韓国の現代・起亜は、特に 2002 年の北京現代の設立以降に急速に市場シェアを拡大させ、2007 年は当初の販売目標を下方修正することもあったが、2008 年に 44 万台、

図表 1-10 中国における主要乗用車グループ別生産・販売状況、販売計画

グループ (英文表記)	参入時期 (現地生産)	生産開始 (現地生産)	2009年末 生産能力 (万台/年)	販売実績 (万台)				2010年販売目標 (万台)	
				2006年	2007年	2008年	2009年	～2008年 策定	2009年 年頭策定
GM	1997年～	1998年～	166	88	103	111	233	170	208 ↑
VW	1985年～	1983年～	143	71	91	101	143	155	166 ↑
トヨタ	1998年～	2000年～	81	30	50	54	63	100	77 ↓
日産	1993年～	1995年～	75	22	29	36	52	74	69 ↓
ホンダ	1998年～	1999年～	56	32	46	47	58	64	69 ↑
現代・起亜	2000年～	2002年～	83	40	34	44	81	103	99 ↓
奇瑞 (Chery)	1997年～	1999年～	80	31	38	36	50	100	70 ↓
吉利 (Geely)	1997年～	1998年～	67	16	18	20	33	100	41 ↓
比亞迪 (BYD Auto)	2003年～	2003年～	50	6	9	17	45	52	80 ↑

(注) グループは中国で現地生産を開始、投入されるブランドのみを対象。生産拠点は乗用車のみ（工場単位の法人数）。GM に上汽 GM 五菱（GM が 34%出資）を含む。ホンダに輸出専用工場の本田汽車を含まない。生産開始は第 1 号車をライン・オフした時点。生産能力は各社公表値の足上げ。

(出所) 各社公表資料などより作成

図表 1-11 中国地場メーカーの乗用、商用車販売状況、販売計画：グループ別

グループ (英文表記)	販売実績 (万台)				販売目標 (万台)
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
上海汽車 (SAIC)	122	155	172	272	300
第一汽車 (FAW)	116	143	153	194	230
東風汽車 (DFM)	93	113	132	190	222
長安汽車 (CHANA)	70	85	120	187	220
北京汽車 (BAIC)	68	69	77	124	150
広州汽車 (GAIG)	35	51	53	61	73
華晨汽車 (BRILLIANCE Auto)	21	30	29	35	45
江淮汽車 (JAC)	17	20	21	32	50
長城汽車 (GWM)	8	11	13	23	38
重型汽車 (CNHTC)	6	10	11	13	14
凱馬汽車 (KAMA)	5	7	7	10	n. a.

(注) 2009 年の実績が 10 万台以上のグループ（乗用車・商用車、輸出、傘下の合弁メーカーを含む）。奇瑞、吉利、比亞迪は上記を参照。計画の「n. a.」は不明。なお、国家發展改革委員会の集計では、完成車生産企業数は 100 社以上（グループ別では約 80）が存在する。実績は CAAM 統計、計画は SIC 提供資料より集計。

(出所) 中国汽車工業協会（CAAM）統計、国家信息中心（SIC）資料より作成

2009 年はその倍の 81 万台を販売している。2008 年当初の 2010 年目標は 103 万台であったが、2010 年頭に 99 万台と下方修正するも、日本勢をさらに引き離す目標設定となっている。

民族系メーカーでは、1997 年に設立された新興の奇瑞汽車が 50 万台（2009 年）、同じく 1997 年に設立された吉利汽車が 33 万台（同）の販売規模であった。2010 年目標は、吉利汽車は低調な 41 万台に設定するも、奇瑞汽車が 2008 年水準のおよそ 2 倍の 70 万台に設定した。最も成長著しいのは比亞迪汽車で、自動車生産の参入は 2003 年からと後発であるものの、2007 年に 9 万台から翌年におよそ倍、2009 年には 45 万

台の販売と主要乗用車メーカーの仲間入りを果たしている。そして、2010年には2009年の約2倍の80万台に目標設定している。ただし、民族系メーカーの場合は輸出振り分け、即ち海外市場への仕向けを含んだ数値であるため、前述の外国メーカーの場合の国産車および輸入（CBU）車の合計を示すものではないことに注意が必要である。

第一汽車や東風汽車などの地場メーカーは、グループ全体で上海汽車の272万台（2009年）を先頭に、第一汽車が194万台（同）、東風汽車が190万台（同）の販売規模であり、トップ1の上海汽車が2010年に中国メーカーとしては初めての300万台規模、トップ2〜4位までは200万台超の販売計画を掲げている（図表1-11）。この他、これに続く広州汽車が61万台、華晨汽車が35万台、江淮汽車が32万台、長城汽車が23万台の販売実績になっており、200万台を超えるのは1グループ、100万台超は4グループ、20万台超は同じく4グループしかなく、中国で事業展開する乗用車生産がメインのグローバル・メーカーがいかに大きなパイを取っているか分かる¹。

2節 中国・外資系メーカーの環境・省エネルギー戦略

（1）欧米系メーカーの成長戦略

1）GMの中国戦略

GMの中国事業は好調である。近年、本国の北米地域では販売台数も前年を下回り、利益も赤字が拡大している²。他方、北米以外の地域では、販売台数も特に新興国市場で増加傾向にあり、利益も拡大が続いている³。とりわけ、アジア太平洋地域の販売台数は2007年に過去最高の143万台を記録し、このうち中国が103万台と多大な貢献を果たした。

GMの中国への進出は、1997年に上海汽車との戦略的パートナーシップを締結して上海GMを設立した。当初は、中国政府から高級大型乗用車の生産プロジェクト認可を取得したため、米国で生産中の「ビュイック・ニューセンチュリー」（後継は現行「リーガル」）を1998年に投入した。他方、上海汽車とは別に、同年に金杯汽車との合弁プロジェクトを具体化させ、金杯GM（現、上海GM北盛）を設立してSUV車の「シボレー・ブレイザー」を投入した。しかしながら、中国市場への参入からの約5年間は投入モデルもきわめて少なく、2002年に10万台を若干超える程度の販売規模であった。

GMが飛躍的に拡大するのは、乗用車市場が成長し始める2002年以降である。供給

¹ 以上、奇瑞汽車と吉利汽車を除く民族系メーカーの販売実績はCAAM統計。

² 北米地域の販売台数は2006年481万台、2007年452万台、2008年上半期191万台と前年割れを記録している。また、収益面でも自動車事業の税引前損益は2006年▲16億ドル、2007年▲15億ドル、2008年上半期▲50億ドルと、赤字が急拡大している。

³ 北米以外の地域の販売台数は2006年429万台、2007年486万台、2008年上半期263万台と増加し、なかでも中国市場での拡大が著しい。収益は、自動車事業の税引前損益で2006年13億ドル、2007年21億ドル、2008年上半期15億ドルと、足元では若干のプラスを示している。

面では、上海汽車との提携関係を強化して、2002 年に上海 GM 東岳を、2004 年に上海 GM 北盛を設立、さらに微型車で大手の柳州五菱汽車の株式を取得して上汽 GM 五菱を設立した。いずれの拠点も上海汽車が国有資産を改組して資本参加することとなり、GM はそれぞれの生産拠点で投入するラインナップを整えることになる。

中国市場は高級中大型車が好んで売れるという特徴があるものの、2002 年以降の急成長を支えたのは中間所得層であり、彼らが買えるモデルの投入が急がれていた。そのタイミングで、GM は経営破綻した韓国の大宇自動車を買収して GM 大宇自動車技術社（GM 大宇）を設立し、それまで不得意であった小型車の開発を担わせる狙いがあった。その後、GM 大宇は小型車開発・輸出拠点と位置付けられ、中国でも例外でなく部品を調達するようになる。2003 年には、GM 大宇で開発されたモデルをベースに「シボレー・スパーク」、「ビュイック・エクセル」を上海 GM で生産した。このような韓国系モデルを大衆向けのシボレー・ブランドで相次ぎ投入し、シェア拡大をはかった。他方、高級大型車市場も堅調な伸びを示し、2004 年には「キャデラック」を米国以外で初めて生産することとなる。このような経緯で、現在は「シボレー」、「ビュイック」、「キャデラック」の国産に加え、「サープ」を CBU 車で投入し、2009 年からは「オペル」をも投入する計画で、GM の主要ブランドが揃うようになる。

こうした多様なモデルを生産できるのは、各生産拠点の周辺にサプライヤーが集積しているからである。上海 GM の部品調達は、過去には韓国からの輸入があったことを述べたが、中国市場が急拡大する前に着実に部品の供給先を中国国内で増やしていった。幸いにも、上海には先行する上海 VW のサプライヤーが多数存在しており、上海汽車を通じて周辺サプライヤーの認定、育成を急いだ¹。エンジンやトランスミッションなどのコア部品については、上海 GM の敷地内に専用工場を建設している他、上海 GM 東岳には、大宇が 1997 年に投資したエンジン製造会社を買収して、パワートレイン専用会社を 2004 年に設立している。

しかし、米国や韓国の現行モデルをそのまま中国に投入するわけにはいかないので、いずれのモデルも中国仕様に変更する作業が必要になる。その製品開発は、外資系の 1 次サプライヤーが担うケースもある。デルファイやビステオンなどの欧米系部品メーカーは、納入先の欧米系自動車メーカーの調達方針がグローバル調達となることで、相対的に早期に中国進出している。その多くは、上海 GM のモデル投入に合わせて製品の改良を行い、2005 年頃からは開発能力を備えるメーカーも出現した。他方、GM が中国進出する際、上海汽車は共同で研究開発（R&D）センターを設立することを合弁事業の条件として提示し、それを具体化させたのが、上海 GM の設立を前後して誕生した汎亜汽車技術中心（PATAC）である。PATAC の役割は、相次ぐ GM のモデル投入に合わ

¹ 設立初期のサプライヤー認定は、納入先・量の確認、輸出経験の確認などの他、前提条件として QS9000 認証ありという基準を設け、製品によっては工場監査も実施した。1 次などの重要なサプライヤーについては、共同で基金を設立し、そこから技術者を派遣する費用などを負担し、利益を上海 GM とサプライヤーで享受する仕組みを構築していた。

図表 1-12 GM の中国における環境技術戦略と新設 R&D 拠点

環境技術戦略	上海GM「ドライブ・トゥ・グリーン」戦略 ● 「クリーンな商品」 (PATACと共同開発) ・ 08年：1. 2L S-TECエンジン、2. 4L Eco-HVエンジン、3. 6L 直噴SIDIエンジン在来車はユーロIV対応、新型車はユーロV対応。 ・ 09～12年：11の新型エンジン搭載車。 ・ 10年以降：プラグインHVシステムのE-Flex搭載車。 ● 「クリーンな体系」 ・ 08～10年：「クリーンな現地サプライヤー」 (CO2の排出量を毎年2, 500トン削減、水を2, 800万ガロン節約し、計25. 45万米ドルを節約する) からの調達を進め、07年の8社から08年に40社、10年に150社強へ拡大。 ・ ～12年：設計段階からのリサイクルを進め、完成車のリサイクル可能率を95%とする。各工場の再生可能エネルギー利用率を0. 31億トン標準炭／台とし、工場廃水を07年値より21%低下させて循環使用量を2倍にして40万トンを節約。廃棄物の再生利用率97%を達成。
	研究開発拠点 先端科学技術研究センター 代替燃料、代替エネルギー、製造・設備の省エネに関する研究プロジェクトをGM中国産業パークで実施。総投資額2. 5億米ドル。 自動車エネルギー技術研究開発センター 石油依存脱却を目指したエネルギー動力源を研究。上海汽車と共同で2012年までに総額500万米ドルの助成金を清華大学（北京）に提供。 先進製造プロセス研究室 製造と軽量材料加工の研究を上海交通大学で実施。今後、省エネ・環境保護に関連する自動車研究所を設置の構想。助成は400万米ドル。

(出所) GM 中国、上海 GM 公表資料より作成

せて現地仕様の改良を行うことであり、現在の上海 GM のラインナップの全てを手掛けるに至っている。また、設計デザインを得意とする PATAC では、1990 年代末頃から独自のコンセプト・カーを作り出している。しかしながら、コア技術の開発についてはまだ能力不足であり、設立から 10 年後の 2007 年末になってようやく小型車用のプラットフォーム開発、1. 4L クラス・エンジンの開発に GM からの許可が下ったようである。

このような急拡大する中国市場に併せて生産能力の拡大と投入モデル・ブランドの多様化をはかってきた。GM は 9 月に創立 100 周年を迎えたが、「これからの 100 年を見据えた時、中国ほどエキサイティングな市場はない¹⁾」 (GM 中国・ウェール総裁兼総経理) というように、先進環境技術車両の開発拠点かつ最重要市場と位置付けている。その具体的な戦略は、「Drive to Green Strategy」と題され、PATAC との協力でハイブリッド (HV) 車を 2008 年に市販化し、2011 年以降を目処に燃料電池 (FCV) 車「シボレー・ボルト」を投入する計画である (図表 1-12)。このため、アジア太平洋地域の統括拠点とする「GM 中国産業パーク」を建設中で、上海に本社、R&D、生産・販売機能を集約する。GM が 2008 年に発表した省エネ・環境対応モデルの開発ロードマップを整理すれば、短中長期の計画で「既存モデルの内燃機関・トランスミッションの改善 (バイオ燃料を含む)、HV 車 (プラグイン HV を含む)、FCV・水素燃料車²⁾」を

¹⁾ GM 中国プレス・リリース (2008 年 9 月 16 日)。

²⁾ 2008 年 3 月のジュネーブ・モーターショーにおける GM・ワゴナー会長兼 CEO の講演内容による。

挙げており、前述の戦略および R&D 拠点はこの青写真に合致させ、中国を舞台に他社に先駆けた施策を推し進めている。

2) VW の中国戦略

VW も中国市場の貢献が大きい。VW のグローバル販売台数は 2007 年に過去最高の 619 万台、うちアジア太平洋地域が 105 万台に達した。同地域のうち、中国は 91 万台（構成比 87%）であることから、事業の中核が中国にあるとみて良い。

VW の中国進出は 1985 年と早期である。上海では合弁事業を開始するまで VW「サンタナ」の KD 生産を上海汽車トラクター工場を開始するが、後に事業を本格化させようと当時の国家経済委員会・朱鎔基常務副主任（現、国家主席）、上海市・黄菊常務副市长（国務院第一副総理を歴任し死去）などが指揮を取り、「上海サンタナ共同体」を組織させて部品の国産化を促した¹。また、長春では第一汽車に「アウディ 100」の KD 生産を 1989 年から開始し、当時の国家重点プロジェクトとして「乗用車 15 万台生産プロジェクト」を始動させた。しかし、上海汽車から上海 VW に移籍した技術者は、外国モデルを解体し、部品毎のリバース・エンジニアリングを実施するに留まり、1990 年代中頃までは車体の改良が行われる程度であった。一汽 VW でも、「ジェッタ」をベースとした改良を施す程度に留まり、同プロジェクトの設備投資が完了するまで 7 年もの月日がかかった。このため、VW はブラジルやアルゼンチン、南アフリカなどでかつて生産されていたモデルを上海 VW や一汽 VW で中国仕様に改良して市販化した。従って、2000 年になっても、「サンタナ」や「ジェッタ」、「パサート」、「アウディ」の 4 モデルしか投入できなかったが、いまほど競合モデルの数は多くなく、計 33 万台もの販売を実現でき、乗用車市場では常に第 1 位を獲得していた²。

VW は 2007 年までに、中国における総投資額が 64 億ユーロにまで達している。上海と長春の両合弁メーカーでは漸進的な設備投資を行ってきたが、中国市場が成長し始める 2002 年以降は競合モデルに押されてシェア低下が避けられなくなった。市場が急拡大するなかで、2005 年には中国事業で初めて赤字を出す³、積極的な設備・モデル投入でシェア挽回を狙った³。同年末には、「オリンピック計画⁴」を発表し、両合弁メーカー間の製品差別化・新モデルの投入（以降 5 年の間に 10~12 モデル）により VW ブランドを強化し、部品の現地調達比率を引き上げてコスト削減を実施すると同時に開発能力を強化することが盛り込まれた。

¹ 詳しくは李春利 [1997]、陳晋 [2000] を参照のこと。

² 四半世紀も前に開発された「サンタナ」、「ジェッタ」は、中国では現在でも販売好調である。2007 年に至っても、同 2 モデルで計 30 万台以上の販売を誇る。中国は面積が広大な上、所得格差が増大する一方である。モデルとしては品質に欠けるが、販売価格・補修部品価格は安価である。早期に中国進出した VW はアフターサービス拠点も多いが、技術的に高度なモデルではないため、メンテナンスコストが安い。このため、地方都市やタクシー需要が依然大きい。

³ VW の中国事業の営業利益は、2000 年から 2003 年まで年 550 百万ユーロ以上であったが、2004 年に 222 百万ユーロ、2005 年に▲119 百万ユーロとなる。2006 年には 108 百万ユーロと黒字化した。

⁴ VW が 2008 年の北京オリンピックの公式スポンサーであったことから命名された。

図表 1-13 VW の中国における環境技術戦略

新中国事業戦略「2018戦略」(09-18年)	
環境	(10年)TSIエンジン、DSGTランスミッションを大連工場で現地生産開始 現地生産車全モデルの燃費を20%向上、排出ガスを20%削減
	(12年)TSIエンジン、DSGTランスミッションを大連工場第2工場生産開始 生産能力50万基/年
販売	(18年)販売台数、販売店を09年より倍増(10年に2,000店)

(出所) VW 中国、上海 VW、一汽 VW 公表資料より作成

それまでの陳腐化したラインナップに、「サグター」（欧州版現行「ジェッタ」）や「マゴタン」（同「パサート」）といった最新モデルを投入し、VW ブランドの強化に努めた。高級車では、アウディの販売が好調ではあったものの、陳腐化・差別化の商品戦略ゆえに、ロング・バージョンの「アウディ A6L」を中国専用モデルとして投入した。2007 年には、VW、アウディに加え、シュコダ・ブランドをも投入して、GM と同様にマルチ・ブランド戦略を展開するようになる。このように、トップ・メーカーとしての地位を維持するため、2005 年以降は積極的な事業展開を実施してきたが、シェアは GM に抜かれる結果となっている。それでも、2007 年の販売台数は 91 万台に達し、当初は 2009 年に計画していた 90 万台超を 2 年前倒しで達成できている。しかしながら、今後の事業展開に懸念されるのは開発能力がいかに強化されているかである。

2008 年 6 月に、上海 VW が新型車「ラヴィダ」を発売した。上海 VW の発表によれば、「自主開発」モデルとして知的財産権は合弁メーカーに属し、開発は中国人技術者を中心に行い、特にエクステリア・デザインを中国人消費者の嗜好に合わせたという。そもそも、「ラヴィダ」の開発コンセプトは、「サンタナ」の後継モデルとして位置付けられたものであり、実際のところ、プラットフォームやエンジン、トランスミッションなどのコア部品は既存モデルを流用・改良したに過ぎず、上海 VW は内外装の設計や金型の製造で協力したに過ぎない¹。このため、販売価格は当初の予想よりも高く、市場では技術的な斬新さがないと判断され、販売が思わしくない²。

他方、VW も環境技術を重視する戦略である。欧州では、環境に対応したクリーン・ディーゼルの普及が進み、VW も得意な分野として中国でも投入しようとしていた。一汽 VW では、2005 年の投入モデル調整期に「ディーゼル乗用車の発展戦略」を発表し、投入済みモデルの全てにディーゼルを設定する計画があった。しかし、中国では、燃料の軽油は第一次産業などでの使用量が多く、また政府も自動車用はガソリン小売価格と大差がない設定としている。さらに、原油の精製技術が高くなく、硫黄などの含有量が多くて、先進的なエンジンには適さず、不良を起こす原因ともいわれる。この

¹ コア部品の生産は両合弁メーカー内に量産用の専用工場があるが、これとは別にエンジンは大連に、トランスミッションは上海に別工場があり、そこでは TSI や DSG といった VW の現行製品が生産される。

² 販売価格帯は、競合とみられる韓国系モデル（上海 GM「エクセル」、北京現代「エラントラ」など）よりも 1～2 万円高い。市場では、合弁メーカーが開発したモデルとして「韓国系モデルより品質が劣る」と映り、販売台数は 2008 年 6-9 月の約 3.5 カ月で 2.1 万台（月平均 6,000 台強）程度である。従って、競合モデルよりも出荷台数が少なく、「サンタナ」の後継とするほどの十分な実力は発揮できていない。

ため、同戦略は中断され、日本などでも搭載率が高くなっている小排気量ガソリン車にターボ（TSI）と変速の速いトランスミッション（DSG）を組み合わせたモデル（小排気量で高出力、低燃費）の普及を目指している。他方、2005年に発表していたHV車は開発が遅れている模様である。具体的には、一汽VWで生産される「トゥーラン」にHV設定を投入する予定だが、上海の同済大学との共同研究では「2010年の量産化を目処とする」との中間報告がある。なお、2005年時点では北京オリンピックでHV車を披露する予定であったが、当日は「トゥーラン」の天然ガス（NGV）車と「パサート」のFCV車が走行した。ただ、技術的には非公開な部分も多く、VWの中国環境技術戦略としての方向は明確に示されていない。

（２）日系メーカーの成長戦略

１）トヨタの中国戦略

トヨタの中国との係わりは、1964年に「クラウン」をCBU車輸出したのが始まりである。日本との国交回復後の1970年代からは、「技貿」（売買と技術援助契約を同時に締結）政策により、トヨタや日野のトップ・技術者が第一汽車や北京汽車などを訪問し、車両と機械設備の輸出および生産管理の指導を行った。その後、改革開放政策による企業改革が1984年頃から開始されるが、利益の企業内留保が可能となった国有企業では、社用車やタクシーとしての需要が大きく、1985年には年1万台を超える「クラウン」が輸出されたといわれる。同時に、バンの需要も増え、広州では「トヨエース」のKD生産を少量開始した。しかし、完成車を輸出しても、道路が未整備でメンテナンスの必要があったため、北京や広州などでは技術トレーニング・センターを開設した。

このような経緯から、中国政府は「技貿」政策から一歩進んだ技術提携および生産企業設立を日欧米メーカーに要請するも、トヨタとの話し合いは不調和に終わる。これ以降、トヨタは車両生産に係わらない範囲で中国事業を展開するが、1988年には瀋陽金杯汽車と「ハイエース」の技術援助契約を締結している。いまとなつては、中国政府の要請に十分応えられず、欧米メーカーに比して「出遅れ感」は否めないが、当時を振り返れば、むしろ米国へのCBU車輸出を日本メーカーとして主導的に進めていたことから、貿易摩擦への対応に追われていた¹。さらに、当時の中国は外貨不足の時代で、生産プロジェクトを立ち上げて部品を買うための外貨がない状況にあり、ビ

¹ 日本からの輸出は、1975年にそれまでの鉄鋼を抜いて自動車最大の輸出品目となったが、日本車の輸出比率は1977年から50%を超えて、米国への仕向が1985年に50%を超える規模（東アジアは10%弱）となる。日本の貿易黒字が拡大し、その象徴となる自動車産業では、国家・民間レベルでの輸出自主規制や数量制限などを実施する一方、ホンダが1982年に、日産が1983年に100%出資で米国に工場を建設、トヨタや三菱は1980年代中頃から米国メーカーと合弁で北米事業を展開した。それでも、日本の貿易黒字が続き、日本市場の開放とともに、ホンダは米国版「アコード」を逆輸入車として投入、トヨタはGMブランドの「キャバリエ」を投入するなどの対応を採った。

ビジネスとして十分に成り立たなかった¹。

このため、1998 年になってようやく生産参入が認められ、四川トヨタ（現、四川一汽トヨタ）を設立して 2000 年にバス「コースター」の生産を開始した。乗用車生産は 2000 年に天津トヨタ（現、天津一汽トヨタ）の設立が許可され、小型車「ヴィッツ」をベースとしたアジア戦略車の「ヴィオス」を 2002 年から投入した他、日本以外で初の海外生産となる「クラウン」をも投入した。他方、広州汽車とは 2004 年に広州トヨタを設立し、2006 年から中型車「カムリ」、続いて 2008 年に「ヴィッツ」を投入している。トヨタは中国事業を積極化させ、2003 年には第一汽車との包括的提携関係を構築して生産拠点を整備するとともに、投入モデル数を増やしている。今後、2010 年までには米国に匹敵する生産能力を整える計画にある²。

トヨタの中国での商品・販売戦略は、市場の多様化（ラインナップの充実化、車体タイプの多様化、CBU 車の投入）に従い、3 つの販売チャネル（一汽トヨタ、広州トヨタ、レクサス）を構築している³。一汽トヨタでは小型車から高級車、SUV からバスまでの販売を手掛け、フルラインナップを実現している。広州トヨタでは、新世代に新たな価値とステータスを提供するため、欧米で人気の上記 2 国産モデルの他、CBU 車で SUV「FJ クルーザー」と「ハイランダー」を投入している。プレミアム・ブランドでは、2004 年からレクサスの販売ネットワークを整備し始め、現在では全国に 43 もの専売店を設置している⁴。

このように急進的な事業展開を支えたのは、完成車事業よりも早期に進められた部品事業の展開にある。中国政府が 1994 年に公布した「汽車工業産業政策」で盛り込まれたように、部品産業の育成を重視して、コア部品の生産が可能となるよう裾野産業の整備を進めた。デンソーやアイシン、豊田合成などの系列サプライヤーは、同年から天津を中心に進出し、トヨタも 1995 年に等速ジョイントの生産会社、翌年にエンジンおよび鋳造部品生産会社を設立している。この狙いは広州でも実施され、広州トヨタを設立する前にエンジンおよびシャフト生産会社を設立している。

環境技術戦略についてみれば、先行する HV 技術を中国でも展開している。2005 年からは HV 車「プリウス」の現地生産が開始されたが、日本や米国のような人気モデルになっているとはいいいがたい。そもそも、「プリウス」が生産される長春工場の能力は他モデルと合計で 1 万台／年規模しかなく、当面の能力拡大の中心は新旧「カローラ」などの量産モデルに集中する模様である⁵。上海 GM などの他メーカーが価格を抑

¹ 日中投資促進機構・嶋原信治事務局長（元、トヨタ中国事務所総代表）へのインタビュー（『ERINA REPORT』Vol. 53 環日本海経済研究所）。

² トヨタの「100 万台目標」は、トヨタが 1990 年に米国で実現した規模と同じである。なお、トヨタの米国での販売規模は 2007 年に 260 万台に達している。

³ 産業学会自動車産業研究会でのトヨタ自動車関係者の報告および筆者の関係者へのヒアリングによる。

⁴ レクサス中国ホームページより集計（2008 年 11 月 7 日時点）。

⁵ 2008 年 10 月に新工場建設の起工式を開催した。長春に建設される新工場では、総投資額 40 億元、生産能力 10 万台／年で「カローラ」（現、天津工場で能力 20 万台／年）を生産する予定である。

えた環境対応モデルを増やすなかでは、天津と上海にある R&D 拠点での製品開発・メンテナンス技術の能力を一層高め、部品メーカーとの製品開発を拡大させて、ブランド・イメージ向上後の次なる戦略展開に期待が寄せられる。

2) ホンダの中国戦略

ホンダの海外事業の強みは「自主独立路線」を採るという特徴がある。1990 年代後半には、欧米メーカーを中心にグローバルでの M&A（合併・買収）が展開されたが、自動車事業や技術開発においては自前主義を貫き、結果として着実な成長を遂げている。また、海外展開の方法は二輪車事業を先行させ、そこでの経験（基盤、知名度など）を踏まえて四輪車事業へとつなげるものである。

中国進出の場合も、1982 年から二輪車事業で中国メーカーへ技術援助を開始するが、四輪車事業は政府の参入規制の影響もあり、1990 年代後半になってからとなる。ホンダは前述のトヨタのケースと同じく、完成車事業の前に部品の生産を開始した。「汽車工業産業政策」公布の 1994 年には、東風汽車とエンジン・足回り部品の生産会社を設立した。この拠点を活かし、次なるエンジン生産への事業拡大を目指すものの、生産開始になるのは完成車事業と同じ 1998 年となる。完成車事業は、奇しくも 1996 年にプジョーが広州汽車との合弁事業から撤退することとなったため、その工場を引き継ぐ形でホンダが参入し、1998 年に広州ホンダを設立した。同時に、エンジンは前述の部品会社とは別に、東風汽車と合弁で生産会社を設立した。しかし、旧・広州プジョーの生産モデルは、1970 年代末に開発された中型車「プジョー505」と古く、機械設備を更新する必要があった。企業設立からの約 10 カ月間は生産ラインなどの改造に集中し、1999 年になって中型車「アコード」のライン・オフが実現した。その後も漸進的な生産能力の拡大を続け、2003 年以降は能力を 1 年で倍増、さらに売れ行きが好調で生産が追いつかず第二工場を建設するほどの成長ぶりをみせた。

この他、完成車事業は前述の東風汽車との合弁事業構想が残っており、東風汽車側は広州での成功を横目に、武漢での事業化を試みた。2003 年になって、東風汽車傘下の武漢万通汽車にホンダが出資する形で合弁事業をスタートさせ、広州の場合と同じく、既存工場の施設を改造し、機械設備の増強に努めた。その結果、広州ホンダと同じ約 10 カ月後には SUV の「CR-V」を生産開始させ、当初は広州ホンダの販売ネットワークを活用して市販化した。その後の生産能力拡大は、広州ホンダほどの投入モデルがなかったため、約 3 年後の 2006 年に倍増することとなる（併設のエンジン工場も同時進行）。なお、この間にも、トランスミッションの生産では、2005 年にホンダ 100% 出資で生産拠点を設けている。

こうした両生産拠点で培った生産ノウハウ、調達ネットワークなどを最大限に活用し、2003 年には中国初の輸出専用工場の本田汽車を設立し、2005 年から欧州市場向け

に小型車「ジャズ」（日本名：「フィット」）を生産している¹。特に品質面での要求が高い欧州市場への輸出は、高い国産化率の達成でコスト・パフォーマンスが良くなったことに加え、欧州での小型車市場は競合が多いにも関わらず依然として規模が大きいことが背景にある。この事例からも分かるように、ホンダは積極的な現地調達で生産コストの削減を実現するという点でも、海外展開の特徴がある。

さらに、今後は中国での製品開発を具体化させる戦略がある。広州ホンダは 2008 年 4 月の北京モーターショーでコンセプト・カー「理念コンセプト」を発表し、2010 年に広州ホンダ・ブランドとしての「自主ブランド」（独自ブランド）を確立するものである。この発表に先駆け、2007 年には約 300 億円を投じて広州ホンダの子会社として R&D 拠点を設立しており、この「理念」は同拠点で設計・デザインされたものという。しかし、中国での合弁拠点から誕生する新たなブランドの船出は意欲的な試みとして政府や消費者から一定の評価が下されるであろうが、開発の中身をみると、プラットフォームは旧型「フィット」の流用といわれ、コア技術や製品はホンダの支援が欠かせないものとなっている。

環境技術戦略では、2007 年に HV システムを日本から輸入し、東風ホンダで「シビック」HV 車を KD 生産したが、価格が高くほとんど売れないという結果になった。日本でも 2009 年以降に小型車で HV の普及、中高級車にはクリーン・ディーゼルを投入する計画にあり、中国ではガソリンの既存モデルで堅調な伸びに留まる。

いずれにしても、これ以上のラインナップが増やせるかが当面の課題である。この他に、CBU 車でプレミアム・ブランドとしてのアキュラも 2006 年より投入（専売店は全国に 16 店舗²）しているが、今後の投入モデルの振り分けをどのように進めるかが重要である。こうして考えれば、広州ホンダの独自ブランドに期待が高いともいえる。

3) 日産の中国戦略

日産は日中国交回復後の「技貿」政策より中国との係わりをもつ。1970 年代に「セドリック」の輸出契約を締結するとともに、1980 年代は第一汽車へ商用車のキャブ、車体製造技術などを供与した。合弁事業に至るのは、1993 年に鄭州軽型汽車の工場へわずか 5%を出資することで参入（鄭州日産を設立）し、1995 年からはピックアップ・トラックを少量生産するようになる。乗用車の現地生産は具体化せず、台湾で日産車の KD 生産を実施していた裕隆汽車を通じて、政府向けの「ブルーバード」を委託生産する。日産にとっては、当時は台湾（香港）を経由した部品の輸出先に過ぎず、中国事業の本格的な取り組みが実施される見通しはなかった。

このように、1980・90 年代の日産の中国事業は消極的であった。というのは、1990

¹ 出資比率はホンダ 65%、広州汽車 25%、東風汽車 10%である。

² アキュラ中国ホームページより集計。

年代後半には日本本社が経営危機に陥り、ルノーとの相互出資によってゴーン氏が社長に就任したのは周知の事実である。しかし、日本メーカーのなかでも最後発となった日産は、その後の中国事業を一変させるべく、ゴーン社長が 2001 年に国務院・呉邦国副総理（国務院副総経理を歴任し、現在、中央政治局常務委員）と会談し、乗用車生産プロジェクトで合弁事業化するよう合意して、トップ・ダウンでの決断が下った。2002 年には、東風汽車と商用車事業を含めた包括的提携関係を締結し、外資としては初めてのフルライン・メーカー（乗用車生産、商用車生産の事業認可同時取得）が誕生（東風汽車有限公司を設立）することとなる。文字通りの包括提携であったことから、東風汽車の既存工場を次々と資本参加することで乗用・商用車の生産拠点を整備し続けている。

日産は事業の立て直しのための経営戦略を転換するなかで、部品の調達方針も変更となった。基本的な部品購買政策はグローバルでの調達となることで、コスト競争力の高い国・地域からの部品をリスト・アップし、価格決定と継続的な原価低減を徹底した。また、ルノーとの提携から、経営体制も東京、北米、欧州の 3 拠点とグローバル化し、予算制約も本社の CFO（最高財務責任者）、CIO（最高情報戦略責任者）のもとに置かれているという。このような体制に転換したことで、アジア太平洋地域においては部品の輸出拠点を上海・タイ・インドネシアの三極に集中させている。しかし、中国では現状として、「ティアナ」、「ティード」などといったように、日本からの技術支援が欠かせず、中国で開発したモデルを投入できるまでには至っていない。なお、世界戦略車の「リヴィナ」が 2006 年末から世界で最初に中国へ投入したが、これはルノーとの共同開発プラットフォームをベースに開発されたモデルで、中国ではせいぜい現地仕様に改良する程度に留まっている¹。

ルノーよりも中国事業を主導する日産は、商用車事業に強い東風汽車とのみ提携する方針で、今後は商用車、特に小型商用車（LCV）事業を強化する狙いがある。グローバルでも、日産の LCV 事業は「2010 年に世界のリーディング・ポジションを確立」するという目標を掲げている²。東風汽車有限（乗用車生産の東風日産を含む）の中期経営計画によれば、LCV 専用工場を鄭州に新設し、2010 年の生産開始を目指す（図表 1-10）。この構想は、既に 2007 年頃から具体化され、「中国は日産の LCV 事業の成長に重要な市場」（パーマー執行役員）と考えられている。しかし、LCV といえども、日産が考えるのはあくまで「多目的車」であり、新設の工場は鄭州日産の第二工場として活用される予定で、既存のピックアップ・モデルから派生するものとなる可能性が高い。なお、鄭州からの輸出は既に少量始められており、2007 年以降にはアンゴラやカザフスタンに KD 組立拠点を確保している。2010 年には LCV を含む全商用車で、

¹ 日産の中国での R&D 拠点は、乗用車が広東に、商用車が湖北にある。なお、乗用車向けは日本テクニカル・センターとの連携を採った体制としている。

² LCV 事業は、2006 年に営業利益率 8%、販売台数 49 万台を達成するコア事業の一つである。

図表 1-14 日産の中国における電気自動車（EV）戦略

11年に電気自動車を投入
—09年4月、中国政府（工業・信息化部）とゼロ・エミッションモビリティの
パートナーシップに関する覚書を締結。
日産は政府に電気自動車に関する情報を提供し、バッテリー充電網に関する
詳細計画および電気自動車の量販計画等の包括プランを提案。
併せて、パイロット計画を実施する最初の都市として武漢市政府とも
パートナーシップに関する覚書を締結。11月に広州市政府とも締結
量産計画は、電気自動車を10年に日米、11年に中国、
12年以降にグローバルで投入
—LEAF（EV）を東風日産に投入予定

（出所）日産、日産中国、東風日産公表資料より作成

総販売台数に占める割合を 2007 年の 5%から倍増する計画である。

日産の環境技術戦略は、日本市場でもようやく SUV「エクストレイル」のクリーン・ディーゼルがマニュアル・トランスミッションのみの設定で市販化された。そもそも、日産はトヨタやホンダなどに比べて HV 車は「過渡期の技術」と捉えられている模様で、むしろ既存のガソリン・エンジンに CVT（自動無段変速機）トランスミッションとの組み合わせを普及させる戦略である。

なお、日産も中国にプレミアム・ブランドのインフィニティを投入しているが、好調なレクサスとは対照的に、ホンダのアキュラと同じく知名度は低い（専売店は全国に 17 店舗¹）。今後、東風日産を中心とした高級車から小型車までの商品を充実させ、併せて LCV 事業の強化と、大中型商用車への技術サポートによる輸出の拡大が望まれよう。

（３）韓国系メーカーの成長戦略

1) 現代・起亜の中国戦略

現代・起亜は 2002 年以降に「2010 年グローバル・トップ 5」入りを目指し、グローバル生産戦略を急拡大させた。海外生産比率は 2007 年に 30%強となり、2010 年までには 50%前後に達する見込みである。グループとしては、2007 年に 396 万台の販売台数に達し、急進的な事業展開によって 3 年前倒しでトップ 5 入りを実現している。この戦略の中心は中国を含めた新興国で展開され、中国においては他の新興国よりも早期に生産拠点を整備し始める。

起亜はこの戦略に先立つ 2000 年に地方政府出資の投資会社を経由して、生産合弁事業の 30%を保有し、悦達起亜（現、東風悦達起亜）を設立した。他方、現代は 2002 年に北京汽車との折半出資で北京現代を設立するが、これは 2001 年から鄭夢九会長が共産党北京市委員会・賈慶林委員（元、北京市長。現、中央政治局常務委員）と会談し、乗用車生産プロジェクトで基本合意していた。

¹ インフィニティ中国ホームページより集計（2008 年 11 月 7 日時点）。

拠点を確保してからの立ち上がりは速く、特に北京現代では企業設立から 2 カ月後には KD 組立によって中型車「ソナタ」の生産を開始した。しかし、北京汽車から現物出資された建屋や設備は老朽化が激しく、ほとんど全てを更新することが最優先されて約半年で 5 万台／年の生産能力を整える。その後、約 1 年後には能力を 15 万台／年にまで拡張させ、さらに翌年には倍の 30 万台／年にまで急拡大する。この間、生産モデルは「ソナタ」と中型車「エラントラ」、SUV「ツーソン」の 3 モデルしか投入していなかったが、とりわけタクシー代替やホワイト・カラー層の新規購入、富裕層のセカンド・カーなどの需要が高まり、急成長ぶりに「北京現代の奇跡」とまで比喻された¹。このため、生産はフル稼働で、能力も限界に達していたため、2006 年から第二工場の建設に着手した。これに対し、起亜は投資会社経由の 30% 出資ということもあり、小型車「プライド」を少量生産していたが、当時の産業マクロ管理を担当する国家経済貿易委員会が東風汽車の出資を促し、2002 年に起亜側の出資を 50% にまで引き上げて生産設備を整備した（東風汽車、悦達投資の出資はそれぞれ 25%）。翌年には、生産能力の拡張工事に着手し、2005 年に倍以上の 13 万台／年に、さらに第二工場が 2007 年に竣工して、計 28 万台／年の能力をもつ拠点へと成長した。

こうして、中国では「2010 年 103 万台」の販売を実現すべく、自社のインフラ整備を終えつつあるが、少ない投入モデルにも関わらず、旺盛な需要をつかむことができたのは、メーカーの知名度向上および製品の価格設定が重要であった。知名度は、北京汽車と組むことが幸いし、様々なルートを通じて地元の輸送会社へ大量にタクシー仕様車を売り出した。首都・北京で走るタクシーとしては、それまでの旧型のダイハツ「シャレード」からは一気に質的な向上がはかられた²。また、周知の通り、韓国車はかつて米国に進出した際、価格の安さで売れ行きが好調だった時期がある。中国でも同じ戦略が採られ、いわゆる「バリュー・フォー・マネー」（価格に見合う価値）がうけて、日欧米メーカーの合弁モデルよりも安価で、品質は民族系モデルよりも良く、かつ小物入れやオーディオなどの装備を充実させた（タクシー仕様との差別化）。

また、この生産を支える部品メーカーの多大な協力が欠かせなかったことはいくまでもない。「チャボル」といわれる旧・財閥系の系列企業がコア部品から汎用部品までを揃えるといった生産・調達体制にあったが、中国でも大手の系列サプライヤーを一気に呼び寄せ、とりわけ北京市周辺の部品調達基盤を早急に形成させた。しかし、完成車の売れ行きが好調で、部品の量が一定規模出荷できる時は良いが、いったん売れ行きが悪くなると、完成車メーカーのみならず、部品メーカーも利益確保が難しくなる。従来、韓国メーカーは系列からの 1 部品調達といった固有の取引関係が続いていたが、販売不振に陥ると、調達体系を変更する必要が生じてきた。北京現代は、

¹ 2002 年からの 5 年間で、累計販売台数 90 万台、販売店 350 店舗、売上高 1,000 億元以上、利益 180 億元以上と公表。

² 同モデルは基本設計が一世代前ではあるが、中国に投入するにあたり、特に防音と振動に改良の重点が置かれ、乗り味をスムーズにするよう努めた。

2007 年に販売不振に陥り、年頭の年間目標 31 万台から 26 万台に下方修正した。東風悦達起亜の担当者は、鄭夢九会長は中国において、従来のような現代モービスを代表とする系列からの調達には限界があると感じていたという。このため、両生産拠点の取締役会では、韓国側が主導していた調達方法を変更する議論が重ねられ、北京現代では具体的に「2007 年末までに 89 社の 1 次サプライヤーから構成される調達体系を解体し、調達コストの 10%を削減する」という方針が決められた。

このように、部品の系列からの調達と、完成車の低価格戦略を武器に成長を遂げてきた現代・起亜は、中国での販売低迷を契機として調達方針を変更し、系列からの脱却を目指すこととなっている。2008 年からは、調達部品は系列の枠組みを越え、中国現地サプライヤーにも競争させて参入の機会を与えるようになり、調達や販売を含めたグループの中国事業本部を設立するに至っている。

現代・起亜の場合もホンダなどと同様に、これ以上のラインナップが増やせるかどうか、両拠点での投入モデルの棲み分けをどう進めるかが当面の課題となろう。独立したプレミアム・ブランドはまだないが、韓国では現代が初の FR 車として高級車「ジェネシス」を販売し、中国でも CBU 車で既存の販売ネットワークを活用して販売を始めている。また、環境技術戦略では、2010 年に HV 車の生産を開始し、2018 年までにグローバルで 50 万台の HV「アバンテ」を生産する計画にあるが、その多くを北米と中国で賄うという計画がある¹。なお、グループ全体のシェア拡大には商用車事業も重要であるが、現代・起亜の事業は芳しくない。中国では 2004 年にバン「リファイン」の技術提携を江淮汽車と締結し、続いて広州汽車とも合弁会社設立の意向を示したが、その後の具体的な進展はない。2008 年からはバス大手の金龍旅行車と技術提携の覚書を締結しているが、グループ全体としてどこに経営資源を集中させるべきか、ますます中国事業本部の舵取りが重要となる。

3 節 中国・民族系メーカーの環境・省エネルギー戦略

(1) 奇瑞汽車、吉利汽車の成長戦略

奇瑞汽車 (Chery)、吉利汽車 (Geely) を代表とする民族系メーカーは、乗用車市場では微型モデル (排気量 1L 以下) や小型モデル (1.3L・クラス) で低価格を武器に販売シェアを拡大させている。しかし、微・小型車市場は車両価格が大きな競争力要因となっており、利益率の低い市場からの脱却を目指して、今後は外資系モデルが優勢の中型車市場にも参入する計画がある。

安徽省に所在する奇瑞汽車は、主力の小型車「QQ」の外観や性能が GM 大宇「マティス」に酷似しているとして、2004 年に GM および GM 大宇から提訴された。この事件よ

¹ 2008 年 9 月に現代が発表した計画 (『汽車要聞 [China Automotive Review]』2008 年 10 月 23 日付、<http://www.cbuauto.com.cn/>)。

り世界で奇瑞汽車が注目されることとなったが、奇瑞汽車は 1997 年に設立されており、事件の時には既に国内市場で一定のシェアを獲得するメーカーに育っていた。設立から 2 年後には第 1 号車がライン・オフし、2007 年に累計生産 100 万台に達した。設備は非常に充実しており、完成車の 4 大工程（プレス、溶接、塗装、組立）と、分社化されたエンジン、トランスミッション工場の他、R&D、テスト・センターなども完備している。生産能力は 65 万台／年（完成車、エンジン）、40 万基／年（トランスミッション）にまで拡大している。他方、浙江省に所在の吉利汽車も同年に設立された新興メーカーだが、もとは冷蔵庫からオートバイの生産、次に自動車生産へと歩んだ。2000 年に第 1 号車をライン・オフし、現在は浙江・寧波の他、子会社の上海華普汽車、浙江金剛汽車、浙江豪情汽車、蘭州吉利汽車、湖南吉利部品などと分社化された組立・パワートレイン工場があり、生産能力は計 30 万台／年（完成車、エンジン、トランスミッション）に達する。この他、テスト、トレーニング・センターがあり、北京や海南などに大学や専門学校も開校している。

このように新興メーカーが比較的スムーズに自動車生産に参入できたのは、世界のプレイヤーが集まる中国で車体やコア部品などを外部から購入して、自社内でのリバー・エンジニアリングの過程を辿ったものに他ならない。昨今の設計・開発能力の向上は、設計のデジタル化が進み、CAD、CAM、CAE などの 3 次元形状データを活用することで可能となった。さらに、国内外の独立系エンジニアリング会社（同濟同捷、長城華冠、ピニンファリーナ、AVL など）への委託によって、リバー・エンジニアリングで付きまとう知的財産権の問題を回避する方法も採られるようになった。コア技術については外資系の部品メーカーへの依存を強め、特にエンジンや電子制御部品（トランスミッションなど）、駆動系（ブレーキなど）などでは周辺の部品・システムなどとセットになった商品を購入することが可能である（東安動力、航天三菱、南京 ZF、ジャトコなど）。生産ラインや工場の立ち上げでも、国内外経験者の雇用と、立ち上げ専門の会社などを活用してきた¹。奇瑞汽車、吉利汽車のケースでは、部品の調達・開発に両社の設立経緯、立地とも関係がある。

奇瑞汽車は上海から直線で 300km 弱の距離にある。設立当初は、上海 VW の周辺のサプライヤーが育っており、そこからの調達を増やした。初めての完成車・エンジン生産ラインは 2,500 万ドルを投じてフォード（英国工場）から購入し、第 1 号車の「風雲」はセアト（現、VW グループ）のシャシーをライセンス生産したといわれている。しかし、設立当初は安徽省汽車零部件有限公司（自動車部品会社）として誕生したため、完成車を生産・販売することができず、中央政府からも生産停止の命令が下る。その後、3.5 億元相当の資産を無償で上海汽車に譲渡（株持分 20%）することで、自

¹ 奇瑞汽車の主力モデル「東方之子」の混流ラインは「寺田ライン」と称される。同ラインは生産管理部副部長の日本人技術者（日本メーカーで 30 年以上、生産管理に従事）が設計した。なお、中国国家外国専門家局は、2008 年 9 月に外国人への最高の表彰である国家友誼賞を同副部長へ授与している。この他にも、三菱やいすゞ、マツダ、現代などで従事してきた技術者 OB が民族系メーカーで活躍している。

動車生産へ正式に参入することができた（2004 年に上海汽車が撤退）。この間、生産能力の増強と部品調達先の確保に努め、特に上海汽車から得られた調達関連情報と外部からの技術的支援は、その後の品質のレベル・アップに貢献したといわれる。

吉利汽車は地元の浙江に立脚し、いわば「企業城下町」を形成することで、周辺サプライヤーの成長を支えてきた。製品開発は、当初は大宇が金型と技術を提供し、大宇の関係者が中国での開発業者も紹介するほどであった¹。電子制御部品は上海 VW などに供給していた欧米系サプライヤーからの調達に頼った（寧波工場は上海から杭州を経由して 300km 程度の距離）。汎用部品については、そのほとんどが浙江の地元の民営企業からの調達であるが、その多くは中小の国有企業が倒産した資産を買い取り、民営企業として再生したサプライヤーが多い。吉利汽車はサプライヤーに直接出資はしなかったが、納入先の保証を与えることでモチベーションを高めた²。また、品質維持や改良に関しては、吉利汽車が第一汽車や東風汽車などの出身者を多く雇用しており、国有企業とは違った自由な環境のなかで自己の能力を発揮できるようにした。

このように、開発と調達は総じて外部に多くを依存する形が取られてきたが、近年では特にコア技術に関して内製率を高めようとしている。その代表的な製品はエンジンやトランスミッションである。エンジンでは、奇瑞汽車がエンジン生産からスタートさせたように、設備を外国や外資系メーカーから調達して製品ラインナップを増やしてきた。技術力も飛躍的に高まっており、例えば 2006 年にはフィアットへのエンジン供給に関する覚書に締結するほどである³。また、エンジン性能だけみても、技術的に難しい昨今の厳しい環境規制をクリアできる製品を生産できるようになっている。しかし、不得意な摺り合わせに関しては、アプリケーション能力を備えた欧米系サプライヤーが技術・製品を供給するケースが多い。このような垂直分裂の市場では、日系よりも欧米系（デルファイ、ボッシュなど）が販売を拡大させつつある。トランスミッションは、両社とも特に環境対策として、CVT の開発に力を入れている。しかしながら、最近、吉利汽車が発表した小型車「熊貓」に搭載される CVT は、オランダのアントノフからの OEM 供給に留まっている。

以上みてきたように、民族系メーカーは、従来の微・小型車市場から、よりクラスの高い高品質な乗用車を生産して、安定的な収益確保を目指そうとしている。しかし、量産化する際に外部へ技術、製品を多く頼っているのはコスト増につながるとともに、現状は品質玉成の面でも問題が残るため、可能な限りサプライヤーを集中させて開発の一部を負わせるよう方針を転換し始めているところである。

¹ 大宇は 2000 年に倒産し、2002 年に GM 大宇が誕生した。

² 吉利汽車の部品調達の特徴は、従来は工場単位で発注先を決めてきたが、2007 年秋からはグループ全体の調達委員会を設置し、集中購買に切り替え、サプライヤー数を半減させる予定にある。また、その方針は 2 社購買が基本で、1 社の発注割合が多く、もう 1 社は量的に少ない。第 3 の発注先は予備で確保している。

³ 奇瑞汽車製エンジンはオーストリア・AVL 社の技術提携により開発した 1.6・1.8L の新型「ACTECO」エンジンで、10 万基／年以上を供給して、中国内外のフィアット車に搭載する予定。

（２）比亞迪汽車の成長戦略

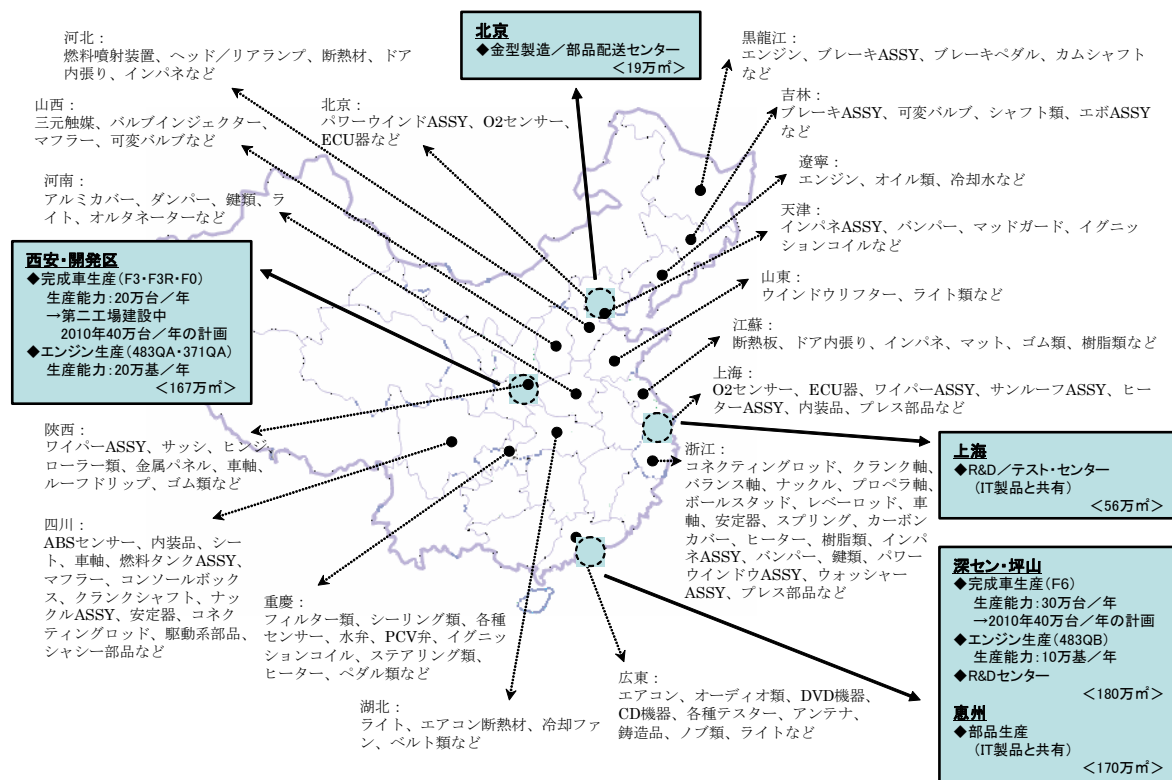
このように各セグメントでは競争の激しい市場となっているが、かつては高収益な産業として異業種からの自動車生産に参入するケースがあった。その多くは政府からの生産許可が取得できなかったり、収益が見込めず倒産または身売りする企業もあった。そうしたなかでも、着実に販売台数を増やしているメーカーがある。それは、世界トップクラスの２次電池メーカーが事業拡大して誕生した民営の比亞迪汽車（BYD Auto）である。

BYD Auto は、香港証券取引所に上場する比亞迪股份（BYD）の出資会社である。BYD は 1995 年に資本金 250 万元、従業員 20 数名で創業したバッテリー製造のベンチャー企業である。しかし、外国技術に依存してはロイヤリティーが高く利益が出ないため、自社で電池技術のリバース・エンジニアリングを重ね、独自の技術を蓄積してきた。当時、中国では携帯電話の普及が加速度的に進んでおり、2000 年にモトローラ、翌年にノキアの携帯電話端末用バッテリーの供給元となった。こうして、2003 年には世界第２位のシェアを誇る２次電池メーカーへと成長した。2008 年 9 月には、「投資の神様」と称される米・投資家ウォーレン・バフェット氏が経営する投資会社が、香港上場の BYD 発行済み株式 9.89% を 18 億香港ドルで取得するに至っている。

自動車生産への参入は、2003 年に陝西秦川汽車を買収することで果たし、後に BYD Auto を設立する。BYD Auto の特徴は、電池技術の開発で養ってきた自社の技術力にあり、このため自社内に R&D／デザインセンター、金型センター、シャシー、エンジン、完成車組立などの部門を設けている（図表 1－15）。完成車工場では、プレス機械にスペイン・ファゴール製を、溶接に日本・萩原製作所製、塗装にドイツ・デュアー製、組立・検査に日本・萬歳製などの機械を導入している。その他の NC 機械などは自社で製造したものを使っているという。また、エンジン生産については、高付加価値エンジンは航天三菱製（セットとなる日本・デンソー製センサー、ジャトコ製トランスミッション）を調達するも、量産モデルは自社で開発・改良したガソリン・エンジンを搭載するようになっている。

BYD Auto のモデルは、外観デザインは外国モデルの「模倣」と捉われても不思議でないものが多く、例えば中大型車の「F3」は旧型トヨタ「カローラ」に、初めての小型車である「F0」は「アイゴ」などのモデルに似ている。さらに、販売開始前の２ドア・オープンカーである「F8」は、メルセデスベンツ「CLK」を一回り小さくしたような感覚を受ける。しかしながら、BYD Auto は設立当初から自社開発の電池を搭載した新エネルギー車の開発に取り組み、短中期的にはプラグイン HV 車と FCV 車の量産を目指している。早ければ、2008 年末までにプラグイン HV 車の販売を開始し、2010 年に FCV 車を市販化する計画にある。そのコンセプトである「DM」系の駆動方式は、BYD が得意とするリチウム電池を応用したもので、1 回の充電で航続距離が 100km 程度をモ

図表 1-15 比亜迪汽車（BYD Auto）の生産、開発、調達拠点



(注) 調達先は主要な部品・部材のみを対象。

(出所) 各市『排放合格車型目録』(各号)、『中国汽車工業企業事業単位信息大全』(2004～2009年版)、『中国汽車OEM 供應商手冊』、比亜迪股份・比亜迪汽車公表資料などより作成

図表 1-16 比亜迪汽車（BYD Auto）の環境対応商品

BYDの環境対応商品戦略－F3DM(PHV)・e6(EV)	
P H V	08年11月:工業・信息化部の生産公告に掲載。生産許可を正式取得 同年12月:政府、法人向け販売を開始 ――一般消費者向け販売を10年第Ⅰ四半期に設定の模様 ――深セン市政府は新エネ車産業地域のため20億元(270億円)相当の資金を用意し、個人購入者に5万元(68万円)の補助金を捻出することを検討中(現地報道)
	09年12月:工業・信息化部の生産公告に掲載。生産許可を正式取得
E V	10年2月:深セン市出租汽車公司(タクシー会社)へ100台納入

※「生産公告」とは「車輛生産企業および製品リスト」

(出所) 比亜迪股份・比亜迪汽車公表資料、関連報道などより作成

ーターのみで走行できるという。急速充電を行えば、10分で70%もの容量が充電可能というPRである。ただし、BYD Autoは幾度も市販化のタイム・スケジュールを遅らせており、実際に同技術を活かして量産することは容易なことではない。いまいえることは、バフェット氏はエネルギー事業の投資に強みがあるとされ、次なる投資先をBYDに賭けたわけだが、この行為がBYDの新エネルギー車事業を大きく前進させる可能性があるということだけである。

（3）その他の地場メーカーの成長戦略

この他の中国・地場メーカーの環境対応商品の開発は、「多様な動力源を採用」というスタンスになっているものの、実際の商品化のための開発、実用化はハイブリッド車、電気自動車にシフトしつつある。中国政府の「新エネルギー車生産参入管理規則」（国家発展・改革委員会、2007年11月）においても、新エネルギー車は「ハイブリッド（HV、PHV）、電気自動車（EV）、燃料電池車、水素燃料車」などと定義付けている。地場メーカーの環境対応商品は2009年に前述した奇瑞汽車、比亞迪汽車などが実用化を実現した（図表1-17）。なお、HVについては、開発が比較的容易とされる（既存技術の応用）ライト・ハイブリッドに開発の重点がある。現在、中国における環境対応商品の開発では、主に以下4つのビジネス・モデルがあると思われる。このうち、主要メーカーの開発として①、③、④を上述してきたが、ここでは②および都市部での通勤に代表されるEVを中心としたコア技術の外部からの購入といった事例を取り上げたい。

対象の江鈴汽車はフォードが上場株式の一部を保有する商用車メーカーだが、同社のEV開発はコア技術／部品を外部から購入している。究極的にいえば、EVは電池、モーター、コントローラーの3つのコア部品が揃えば動力として車体が走り出すことを可能にするが、同社はその3つを外部から調達し、自社製品に載せて商品化を実現している。それは、2008年8月に工業・信息化部が生産許可を正式に出し、各地での作業用車輛として販売している。そのコア部品の調達先は、万向集団という地場の駆動系部品の生産を得意とする大手部品メーカーだが、その子会社の万向電動汽車有限公司は3つの基幹ユニットをセット販売している。同社は1999年からEVの開発に着手し、2002年に同集団傘下として独立、2009年4月には基幹ユニットの専用工場を着工するまでに至っている。2010年中には、基幹ユニットの生産能力を1,000機／年、2次電池10億EH／年の生産設備を整える計画にある。

また、山東省や河北省などでは、新興のEVメーカーが誕生し、地方の小都市では通勤用としてのEVが走り出している。その代表的なメーカーは、政府系では中国汽车技術研究中心（CATARC；日本自動車研究所に相当）が一部出資した天津清源電動車輛がある。同社は天津汽車からの技術提携を受け、ダイハツが天津汽車に技術移転したダイハツの旧型ムーヴにEVシステム（調達先は天津力神電池社製のリチウムイオ

図表 1-17 2009 年までに中国で発表された環境対応商品

メーカー	HV モデル	排気量(L)	発売時期
天津一汽トヨタ	プリウス (フル HV)	1.5	05 年 12 月
東風ホンダ	シビック HV (ライト HV)	1.3	07 年 11 月
上海 GM	ビュイック・ラクロス HV (ライト HV)	2.4	08 年 7 月
奇瑞汽車	A5 BSG (ライト HV)	1.6	09 年 1 月
長安汽車	傑勳 HEV (ライト HV)	1.5	09 年 6 月
比亞迪汽車	F3DM (PHV)	1.0	09 年 6 月

(出所) 各種資料より作成

図表 1-18 現在の中国における新エネルギー車開発の 4 モデル

◆中国における新エネ車開発の4形態:
①外国メーカー主導(中国で開発) → GMのケース
②社外／外部が主導(コア技術を外から導入) → 江鈴汽車のケース
③社外／外部と共同(コア技術を外部と共同開発) → 奇瑞汽車のケース
④自社／自主開発メーカーのみ(自社で開発) → 比亞迪汽車のケース、その他(新規参入)

(出所) 各種資料より作成

ン電池) を搭載することで、車輛として走行が可能となっている。今後は、特に米国の Miles、ZAP、Coda などの代理店が興味を示し、一部車輛を既に米国に持ち込んで米国内の大学のキャンパスや企業の工場内で活用され、ラスベガスではドミノ・ピザの配達用車輛としても米国内を走っている。今後、華晨汽車のモデルをベースとした乗用車タイプの EV を米国に輸出する計画であり、低価格の EV が自動車先進諸国にも参入することとなっている。新興の EV メーカーとしては、自転車メーカーの技術者がスピン・オフして起業したメーカーもある。山東宝雅新能源汽车の創業者は、元は中国輕騎集團(最大の自転車メーカー) 研究院の技術者で、主に電動自転車の開発に従事していた。2008 年には 500 台の EV を販売しており、山東省済南市では地元のナンバーを取得した車輛が走っている。2011 年には 6 万台を販売し、売上高 20 億元を目指している。この他にも、電動自転車の大手メーカーである江蘇新日電動車も EV 開発に乗り出しており、4 輪 EV の生産能力を 3 万台／年まで拡大させる計画がある。同社は EV の小売価格を 3 万元以下に設定しており、世界的にも低価格の EV を生産、販売することが可能となっている。

【参考文献】

- 現代文化研究所 [2009] 『中国自動車産業の競争力に関する調査研究報告書』 国際経済交流財団
- 現代文化研究所 [2007] 『中国における機械部品、電機・電子部品、自動車部品・部材のベンダー調査報告書』 日本貿易振興機構
- 高山勇一・八杉理 [2007] 「日本メーカーの中国での事業展開・戦略」 『新時代における日中の貿易・投資協力ー相互互恵の経済連携をめざして』 日本貿易振興機構
- 陳晋 [2000] 『中国乗用車企業の成長戦略』 信山社
- 藤本隆宏・新宅純二郎編著 [2005] 『中国製造業のアーキテクチャ分析』 東洋経済新報社
- 丸川知雄・高山勇一編著 [2005] 『新版 グローバル競争時代の中国自動車産業』 蒼蒼社
- 丸川知雄 [2007] 「自動車産業の高度化」 今井健一・丁可編『中国 高度化の潮流ー産業と企業の変革』 日本貿易振興機構アジア経済研究所
- 丸川知雄 [2007] 『現代中国の産業ー勃興する中国企業の強さと脆さ』 中央公論新社
- 八杉理 [2007] 「中国自動車開発の 60 年ー南京汽車の事例」 『中日文化研究所報』 第 6 号 中日文化研究所
- 八杉理・朱永浩 [2008] 「遼寧中部都市群の自動車産業の現状と展望ー中核都市・瀋陽市を中心として」 『ERINA REPORT』 Vol. 80 環日本海経済研究所
- 八杉理 [2008] 「自動車部品調達構造の特徴と輸出入」 「中国における自動車部品メーカーの取引関係」 『中国自動車部品市場と素形材産業のあり方ー素形材企業進出の可能性と課題』 機械振興協会経済研究所
- 八杉理 [2009] 「外資系と民族系メーカーの発展戦略」 『調整期突入！ 巨大化する中国自動車産業ー外資系と民族系の競合関係』 日刊自動車新聞社
- 八杉理 [2010] 「東アジアの自動車産業」 『東アジア地域協力の共同設計ーグローバル化のなかでの共生に向けて』 西田書店
- 八杉理 [2010] 「自動車産業」 『中国年鑑（2010 年版）』 毎日新聞社（予定）
- 山元哲史 [2008] 「自動車メーカーのアジア展開」 大木博巳編著『東アジア国際分業の拡大と日本』 日本貿易振興機構
- 李春利 [1997] 『現代中国の自動車産業ー企業システムの進化と経営戦略』 信山社
- 中国現地の各種情報媒体、各社ホームページ、年鑑・データ類

第2章 中国自動車関連政策の最新動向

1節 中国自動車管理に係わるマクロ政策動向

(1) 『自動車産業発展政策』

工業信息化部は自動車マクロ政策である『自動車産業発展政策』（2004 年公布、実施）の改定作業を進めている。

2009 年 12 月 10 日、『自動車産業調整振興計画』の遂行を図り、自動車工業の構造調整を加速させるべく、工業信息化部は北京で、『自動車産業発展政策』改定のための専門家座談会を開催した。湖南大学の鐘志華・学長、国務院発展研究中心の馮飛・部長、中国社会科学研究所工業経済研究所の趙英・研究員、中国自動車工業協会の董揚・秘書長ら 12 名の専門家が座談会に参加した。工業信息化部の朱宏任・総工程師（チーフエンジニア）が会議に出席し、専門家らと意見交換をした。工業信息化部内の担当部署としては、産業政策司、装備工業司が座談会に参加した。

2009 年 12 月 14 日、工業信息化部が同様に座談会を開催し、第一汽車、上海汽車、東風汽車、長安汽車、北京汽車、奇瑞汽車、重型汽車などの国内自動車メーカー、時風、五征などの低速車輛メーカー、大長江、錢江などの二輪メーカー、および万向、力神などの自動車部品メーカーを含む 27 社の企業と、中国汽車工業協会、中国汽車工程学会、中国汽車技術研究中心など 3 つの業界団体が参加した。会議には、工業信息化部の苗圩・副部長と朱宏任・総工程師が出席した。

苗圩氏は、「今年に入ってから、自動車業界は、車輛購置税（自動車取得税）の半額減税対策、「汽車下郷」（農村部への自動車普及促進対策）といった政策効果を受け、急速に景気を回復し、1～11 月の生産販売台数は 1,200 万台を突破、前年比で 40%以上の増加となった。通年で 1,300 万台突破はもう間違いない。自動車市場に急激な起伏が起こるような事態を回避すべく、工業信息化部は、来年の政策を早期に明確にするよう、関係省庁に働き続けており、国務院に対しても、自動車消費を促進するためのインセンティブ政策を来年も継続するよう提言している。このほどの国務院常務会議で、来年の自動車消費促進のための政策措置が決定された」と説明し、『自動車産業発展政策』の改定に関しては、『自動車産業調整振興計画』ならびに経済発展方式転換の要求にしたがい、構造調整と資源配置の最適化を軸に、自動車「強国」作りを核に据えながら、対外開放と自主イノベーションを通じて、省エネと排出削減および新エネルギー自動車の開発を突破口に、自動車産業の発展を促進する政策環境、イノベーション環境、マーケット環境と発展環境を創出し、自動車産業の国際競争力の底上げを図るように努める必要がある」と説いた。

朱宏任氏は、「産業政策は国にとって、経済発展を指導、調整する重要な手段であ

り、政府の意思を集中的に現すものである。市場の方向性を把握し、市場失敗を補う働きを持っている。市場需要の牽引のもと、自動車工業は今年のわが国の経済回復に重要な役割を果たしたとともに、産業の発展における一連の問題も露呈した。自動車産業政策の早期の改定と改善が必要になった。自動車産業政策の改定と改善において、着目すべきところは 4 つある。1 は、在来エンジン搭載の自動車の省エネと排出削減の推進、2 つめは自主イノベーションの推進、3 つめは新エネルギー自動車の推進、4 つめは企業再編の促進」と話した。

（２）『自動車産業調整振興計画』

1) 「自動車産業調整振興計画」の概要と具体化

国務院は 2009 年 3 月 20 日、『自動車産業調整振興計画』（以下、『振興計画』）の全文を公布した（これに先駆け、同 1 月 14 日に同計画の基本原則を公布、実施）。

今回の公布は自動車産業の 3 カ年政策（2009 年 1 月 1 日～2011 年 12 月 31 日）であり、経済危機による自動車市場の不振を払拭し、内需喚起と構造調整を目的としている。

立案部署は国家发展改革委員会の産業協調司となり、工業信息化部や商務部等の関連部署が実行部署となっている。

工業信息化部の苗圩・副部長が、2009 年 4 月 19 日に行われた「2009 年上海モーターショーリーダーズフォーラム」で行ったスピーチで、『振興計画』を着実に実行に移していくべく、以下の 5 つの重点課題に取り組んでいく考えを示した。

①自動車消費市場の育成

すでに実行に移されている一連の需要刺激策に加え、老朽化した自動車の買い替えの加速、オートローンの普及促進、政府調達における中国自主開発/ブランド車比率の目標設定といった措置の導入に向けた検討を進めている。

この発言時に実施となった需要刺激策：2009 年 1 月 20 日から 12 月 31 日までの期間限定で、排気量 1.6L 以下の乗用車の車輛購置税（自動車取得税）率は通常の 10% から 5% に減税されている。また、2009 年 3 月 1 日から 12 月 31 日までの期間限定で、農業従事者が農用車（オート三輪、低速トラック）を廃棄して小型トラックを購入した場合、あるいは排気量 1.3L 以下の微型バス（日本の軽ワンボックスに類似したカテゴリー、中国では乗用車に分類される）を購入した場合、販売価格の 10%（上限 5,000 元）の補助金を受給できることとなっている。

②メーカーの自主開発/ブランド戦略に対する支援

2009 年 1 月 14 日に採択された『自動車産業調整振興計画（基本原則）』に基づき、自主開発/ブランド車生産を行う国内メーカーに対し、中央財政から今後 3 年間で総額 100 億元の支援金が支払われることになる。工業信息化部は現在、本支援金の振り分

け計画の策定を行っている。

③自動車業界の再編推進

工業信息化部はすでに、メーカーの再編に関する指導意見の作成に着手した。同指導意見には、余剰人員の配置転換、資産・債務の移転、利益分配といった内容が含まれることになる。

④新エネルギー車の発展

工業信息化部は、新エネルギー車（ハイブリッド車、プラグイン・ハイブリッド車、EV 等）の発展を非常に重要視している。今後、新エネルギー車の実用化を加速させるべく、製品規格や試験方法の整備を推し進めていきたいと考えている。

⑤自動車業界に対する管理の強化

メーカーの撤退に関するルール作り、農用車メーカーの業態転換を奨励する措置の制定、完成車・部品輸出基地の建設加速、中国自主開発/ブランドの発展支援、自動車管理に関する法規体系の構築・整備、正確かつタイムリーな情報発信、業界内の交流促進といった課題に取り組んでいく計画である。

図表 2-1 『自動車産業調整振興計画』の概要（2009年3月20日に公布、実施）

計 画 目 標	自動車販売台数の安定とした増加
	2009年に1,000万台を突破するよう努力し、2011年まで年率10%の成長ペースを維持する。
	自動車消費環境の明らかな改善
	自動車消費政策・法規の枠組み体系、科学的かつ合理的な自動車関連税費制度、近代化された自動車関連サービス体系、インテリジェントな交通管理システム、電気自動車関連インフラ施設などを整備する。
	需要構造の高度化
	乗用車販売台数に占める排気量1.5L以下のモデルの割合を40%以上、同1.0L以下のモデルの割合を15%以上とする。トラック販売台数に占める大型トラックの割合を25%以上とする。
	業界再編における重大な進展の達成
	年間生産販売台数200万台以上の大型自動車企業グループを2～3社、同100万台以上の自動車企業グループを4～5社形成する。国産車生産販売台数の90%以上を占める自動車企業グループ数を、現状の14社から10社以下にまで削減する。
	自主ブランド車のシェア拡大
	乗用車販売台数に占める自主ブランド車の割合を40%超、轎車（乗用車からMPV、SUV、微型バスを除いたカテゴリー）販売台数に占める自主ブランド車の割合を30%超とする。自主ブランド車の輸出台数を国産車販売台数の約1/10とする。
	電気自動車の量産化
	新エネルギー車（ハイブリッドカー、プラグイン・ハイブリッドカー、電気自動車等）の生産能力を50万台／年とする。乗用車販売台数に占める新エネルギー車の割合を5%程度とする。
	完成車開発力の大幅な向上
	自主ブランド車（特に小排気量車）の環境性能、省エネルギー性能、安全性能を世界先進レベルに到達させる。
	基幹部品の自主開発実現
	エンジン、トランスミッション、ステアリングシステム、ブレーキシステム、動力伝達システム、サスペンションシステム、CAN-BUSシステムに使用される基幹部品の自主開発を実現する。新エネルギー車専用部品の技術を世界先進レベルに到達させる。

（出所）国家发展改革委員会ホームページより現代文化研究所作成

図表 2-1 『自動車産業調整振興計画』の概要（続き）

主要任務	自動車消費市場の育成
	税制などの手段を通じ、小排気量車の消費を増やすよう誘導する。
	自動車産業再編の推進
	第一汽車、東風汽車、上海汽車、長安汽車といった大型自動車メーカーによる全国範囲でのM&Aを奨励し、広州汽車、北京汽車、奇瑞汽車、中国重型汽車といった自動車メーカーによる近隣地域でのM&Aを奨励する。自動車部品業界の中核企業による規模拡大のためのM&Aを支援する。
	企業の自主革新に対する支援
	ユーロIV排ガス基準に適合する排気量1.5L以下のガソリン直噴エンジンと、比出力が45kW/L以上に達する排気量3.0L以下のディーゼルエンジンの開発を重点的に支援する。
	技術改造プロジェクトの実施
	新エネルギー車用動力ユニットの実用化、内燃機関技術の高度化、先進型トランスミッションの実用化などを重点的に支援する。車両安定性制御システム、サスペンション制御システム、駆動制御システム、横滑り防止システム、電子制御式油圧ブレーキシステム、CAN-BUSシステム、デジタルメーター、6速以上のMTおよびAT、デュアルクラッチトランスミッション、CVT、商用車用AMTなどの開発を重点的に支援する。
	新エネルギー車戦略の実施
	電気自動車とプラグイン・ハイブリッドカーの実用化を推進する。
	自主ブランド戦略の実施
	技術開発、政府調達、融資といった分野における政策の導入を通じ、自動車メーカー各社が自主ブランド車の発展を重点戦略とするよう誘導する。
	自動車輸出戦略の実施
	情報調査、製品認証、技術開発、試験・検査、教育といったサービスを提供する公共のプラットフォームを構築する。
	近代的な自動車関連サービス業の発展
	R&D、物流、小売・アフターサービス、レンタリース、中古車取引、自動車保険、オートローン、駐車場、使用済み自動車の回収といった自動車関連サービス業の発展を加速させる。

（出所）国家發展改革委員会ホームページより現代文化研究所作成

図表 2-1 『自動車産業調整振興計画』の概要（続き）

政策措置	乗用車の車両購置税（取得税）の軽減
	2009年1月20日～12月31日、1.6リットル以下の小排気量乗用車に対して車両購置税を軽減し、5%で徴収する。
	「汽車下郷」の実施
	2009年3月1日～12月31日、50億元を手当てし、農民の1.3リットル以下の微型客車の購入、または三輪自動車や低速トラック等を廃棄し軽トラックへの買い換えに一回限りで財政補填する。
	老朽自動車の廃棄・更新の加速
	老朽化した自動車の廃棄・更新するための財政補助政策を調整し、補助金額を増加させる。 2009年の補助金総額は2008年の6億元から10億元までに引き上げる。
	自動車の購入を制限する不合理な規定の整理・廃止
	各地域、各部門は2009年3月までに整理の結果を国家發展改革委員会に報告する。
	自動車ローンの促進
	自動車ローン管理条例を制定し、信用調査・ローン手続・車両抵当・貸付担保・違約処置等の自動車ローンの全過程を規範化させる。 国内主要自動車生産企業の自動車金融会社の設立を支持する。
	中古車市場発展の促進
	中古車査定国家基準及び臨時財産権登録制度を構築し、中古車取引の増値税（付加価値税）の徴収方法を調整する。
	都市道路交通システム建設の加速
	自動車企業の再編政策の整備
	自動車生産企業の新規設立及び他地域での分工場設立の場合は、既存の自動車生産企業を吸収・合併しなければならない。
	技術進歩・技術改造への投資拡大
	今後3年で新たな中央投資によって技術進歩・技術改造専用基金100億元を準備し、製品のレベルアップ、省エネ・環境・安全等重要技術水準の向上、新エネ自動車及びその部品の発展を重点的に支援する。
	省エネ・新エネ自動車普及の推進
	国家省エネ・新エネ自動車のモデル実験プロジェクトを始動させ、中央財政による資金を補助し、大中都市でのハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車等のモデル実験を支援する。
	「自動車産業発展政策」の徹底と整備
	「道路機動車両管理条例」の制定を急ぎ、機動車両管理の法規体系を完備する。産業に重要なレベルアップ及び保護的な役割を果たせる基準の研究・策定を始動し、新エネルギー車の基準・実験方法の修正を加速する。完成車（二輪車、三輪車、低速トラックを含む）生産企業の廃業仕組みを徹底する。新エネルギー車主要ユニットの参入基準を制定し、三輪車・低速トラック生産企業の転業への奨励方法を研究・策定する。

（出所）国家發展改革委員会ホームページより現代文化研究所作成

『振興計画』が定めた幾つかの重要政策措置（1.6L 以下自動車の車輛購置税（10%）の半減、汽車下郷、新エネルギー車促進等）の紹介と評価については、本章構成の関係で、関連節で行いたい。本節では、「業界再編」及び「自主ブランド乗用車」について、紹介と評価を行いたい。

2) 業界再編の行方

『振興計画』は業界再編の方向性を示唆した。

先ず、「業界再編における重大な進展の達成」とし、「年間販売台数 200 万台以上の大型自動車企業グループを 2～3 社、同 100 万台以上の自動車企業グループを 4～5 社形成する。国産車販売台数の 90%以上を占める自動車企業グループ数を、現状の 14 社から 10 社以下にまで削減する」と定めている。

2008 年の販売実績という「現状」では、下表の 14 社が国産車販売台数の 90%を占めている。これを更に統合させていく狙いであろう。

次に、「全国範囲での再編を奨励する企業」として第一汽車、東風汽車、上海汽車、南方工業汽車の 4 社が、「近隣地域での再編を奨励する企業」として広州汽車、北京汽車、奇瑞汽車、中国重型汽車の 4 社がそれぞれ指定された。

ここで注目すべきは、南方工業汽車がかつての「3 大集団（第一汽車、東風汽車、上海汽車）」と並ぶ位置付けを与えられたことと、奇瑞汽車と中国重型汽車がこの再編を奨励する「8 大メーカー」（或いは「4 大 4 小」）に指定されたことであろう。

図表 2-2 国産車販売台数上位 14 社の中国自動車企業グループ（2008 年）

	メーカー名	2008 年 販売実績（台）	シェア	属性
1	上海汽車	1,720,650	18.3%	上海市傘下の国有企業
2	第一汽車	1,532,923	16.3%	中央直属の国有企業
3	東風汽車	1,320,606	14.1%	中央直属の国有企業
4	南方工業汽車	861,377	9.2%	中央直属の国有企業
5	北京汽車	771,639	8.2%	北京市傘下の国有企業
6	広州汽車	525,979	5.6%	広州市傘下の国有企業
7	奇瑞汽車	356,093	3.8%	安徽省傘下の国有企業
8	華晨汽車	285,242	3.0%	遼寧省傘下の国有企業
9	哈飛汽車	223,802	2.4%	中央直属の国有企業の子会社
10	吉利汽車	221,823	2.4%	民営企業
11	江淮汽車	207,585	2.2%	安徽省傘下の国有企業
12	比亞迪（BYD）汽車	170,882	1.8%	民営企業
13	長城汽車	127,310	1.4%	民営企業
14	中国重型汽車	112,017	1.2%	山東省傘下の国有企業

（出所）各種資料より現代文化研究所作成

南方工業汽車は中国兵器装備集団が、2005 年 12 月に傘下の自動車関連メーカーを統括するために設立した国有企業。完成車メーカーとしては、長安汽車、長安フォードマツダ、長安スズキ、江鈴汽車、太原南方重型汽車、重慶南方迪馬専用車などが含まれる。その中で、「第一汽車、東風汽車、上海汽車、広州汽車、北京汽車の 8 大メーカー入りはある意味で予想通りといってよい」と中国汽車工業協会関係者がコメントした。

①南方工業汽車の戦略

南方工業汽車傘下の主力メーカーである長安汽車の張宝林・総経理は、2009 年 2 月 28 日に行われた『21 世紀経済報道』のインタビューにおいて「微型車（排気量 1.0L 以下の乗用車（ワンボックスタイプの微型バスも含む））事業の強化を図るような再編を行う可能性も排除できない」と語った。

このコメントは、長安汽車が、微型車を得意とする哈飛汽車と昌河汽車の再編を考慮していることを意味している。特に昌河汽車は、南方工業汽車傘下の江鈴汽車と同じ江西省に位置するという地理的なメリットもある。

民族証券アナリストの曹鶴氏は、「第一汽車、東風汽車、上海汽車と並ぶ『4 大メーカー』に指定されたことで、南方工業汽車の関係者に『中央政府の期待に応えよう』という使命感が生まれたのだろう。」と分析している。また、「中国自動車産業全体の利益を考えた場合、確かに強大な微型車メーカーを育成する必要がある。具体的には、長安汽車と上汽 GM 五菱という 2 大メーカーが市場をリードする形が望ましいのではなかろうか」と長安汽車の動きを支持している。

ただし、長安汽車による哈飛汽車と昌河汽車の買収を実現するためには、両社の親会社である中国航空工業集団（中国航空工業第一集団と中国航空工業第二集団を統合する形で 2008 年 11 月に設立された大型国有企業。航空関連事業を主とするが、傘下に哈飛汽車、昌河汽車、西沃客車、東安発動機といった自動車関連企業がある）の了承が必要となる。中国航空工業集団は、自動車関連企業を統括する「中航汽車総公司」の設立準備を進めており、安易に哈飛汽車と昌河汽車を手放すとは考えられない。

今後、南方工業汽車と中国航空工業集団がどのような動きをみせるのか、注目していきたい。

②奇瑞汽車の戦略

奇瑞汽車は、『振興計画』において「8 大メーカー」に選ばれた、唯一の新興中国民族系メーカーである。

中国自動車業界関係者の間では「安徽省政府は、奇瑞汽車による江淮汽車と星馬汽車（1970 年に設立された特殊車輛メーカー。奇瑞汽車や江淮汽車と同じく安徽省傘下の国有企業）の買収を実現し、『安徽汽車』という大型自動車メーカーを誕生させる

のではないか」という見方が強まっている。さらに、「その構想を推進する中心人物は、2008 年 7 月に中国共産党安徽省委員会の秘書長に就任した詹夏来氏（安徽省蕪湖市の副市長時代に奇瑞汽車の創業を手掛けた人物。1997 年 1 月から 2004 年 2 月までの約 7 年間、蕪湖市の市長や共産党委員会書記といった要職を歴任しながら、奇瑞汽車の董事長（会長）を兼任していた）ではないか」と目されている。

そのほかに「奇瑞汽車、江淮汽車、星馬汽車が戦略的パートナーシップを構築し、『安徽省自動車産業連合体』を形成するのではないか」という見方もある。

いずれにせよ、当事者がすべて安徽省傘下の国有企業であり、外資との複雑な関係もないため、再編の実現はそれほど難しくないものと思われる。また、乗用車を得意とする奇瑞汽車、商用車を得意とする江淮汽車、特殊車輛を得意とする星馬汽車の連携は、シナジー効果を生み出す理想的な再編といえる。

③中国重型汽車の戦略

中国重型汽車は、『振興計画』において「8 大メーカー」に選ばれた唯一の商用車専門メーカーである。

中央政府からの指名に対し、中国重型汽車の馬純濟・董事長は「喜んで業界再編に参加する」とその意気込みをみせている。

中国重型汽車は、1983 年に済南汽車製造総廠（現在の中国重型汽車）、四川汽車製造廠（同重慶重型汽車）、陝西汽車製造廠（同陝西重型汽車）、濰坊柴油機廠（同濰柴動力）、陝西汽車齒車廠（同陝西法士特）といった企業の連合体として設立された企業である。

当時、中国重型汽車には「中国大型トラック業界のリーディングカンパニー」としての期待が寄せられていた。しかしその後、第一汽車と東風汽車が大型トラック市場でのシェアを拡大する中、中国重型汽車の業績は徐々に悪化していった。

中央政府は 2000 年 7 月、負債総額が 138 億元に達した中国重型汽車から重慶重型汽車と陝西重型汽車を切り離した。そして、2001 年 1 月に済南汽車製造総廠を母体として現在の中国重型汽車が誕生することとなった。そして 2006 年 12 月には、濰柴動力も中国重型汽車から切り離され、独立した。

以上のような背景を踏まえた上で、中国重型汽車が「近隣地域での再編を奨励する企業」に指定されたことを考えると、「中国重型汽車が濰柴動力を再び傘下に組み入れる」という可能性も浮上してくる。なぜなら、どちらも山東省傘下の国有企業だからである。その上、濰柴動力は、かつて中国重型汽車が所有していた陝西重型汽車と陝西法士特を傘下に収めている。

一方、「大型トラックしかラインアップに持たない中国重型汽車は、バスメーカーである中通客車（中通汽車（山東省傘下の国有企業である山東交通工業集団総公司の子会社）傘下のバスメーカー）に目を付けている」との見方もある。こちらの方が、

「シナジー効果を生み出す」という観点では、競合関係にある濰柴動力を買収するよりメリットが大きいともいえるだろう。

行政指導でメーカーの統廃合を実施しようとしている中国政府の動きがうまくいくか。中国政府は業界の統廃合促進を通じて、国際競争力のある自動車大集団を育成する計画を持っているが、市場原理及びメーカー同士の意思を尊重しなければ、シナジー効果のある統廃合が成立できるか。

このような問題へ回答するように、著名な中国業界アナリストの呉迎秋氏が『毎日経済新聞』（2009年4月3日）に興味深い論評を執筆した。

図表 2-3 呉迎秋・アナリストの論評（要約）

最近、中国のメディアの間では自動車業界の再編に関する話題が盛り上がりを見せている。一方、米ビッグ3をはじめとする世界の自動車メーカーは、組織や人員のスリム化を図ろうとしている。このことは、企業規模の拡大が必ずしも競争を勝ち抜くための条件ではないことを意味している。

『自動車産業調整振興計画』では、「年間販売台数 200 万台以上の大型自動車企業グループを 2~3 社、同 100 万台以上の自動車企業グループを 4~5 社形成する」との目標が掲げられた。しかし、仮にこの目標が実現されたとしても、各社の体質が健全でなければ弱小メーカーと同じように倒産に追い込まれることも十分にあり得る。かつて世界第 1 位の販売台数を誇った GM の現況をみれば、その道理を容易に理解することができるだろう。

業界再編を進めるに際しては、単純な足し算で考えるのではなく、複数の変数を含む方程式を解く要領で最終的な解を求める必要がある。つまり、「大企業による小企業の買収」という単純な思考では、被買収企業の従業員の雇用を一時的に維持することはできるかもしれないが、「産業構造の高度化」という本来の目的を達成することはできない。

中央政府が単純な足し算で業界再編を進めようとしているため、中国民族系メーカー各社も他社を買収することで販売台数の上乘せを図ろうと必死になっている。その結果、多くの中国民族系メーカーとそれを背後から支える地方政府の間に「大局を顧みない自己本位主義」がはびこるようになってしまった。特に、「株価を上げたい」と考える上場企業や「上場を実現したい」と希望する企業にこのような傾向が強くみられる。

少し前に、「中国人が雑穀を食べていた時代に西洋人は白米・小麦を食べていた。しかし、中国人がようやく白米・小麦を食べられるようになったと思ったら、西洋人は健康志向で雑穀を食べるようになっていた」という笑話を携帯電話のショートメールで送るのが流行した。これは、自動車業界にも当てはめることができる。つまり、中国自動車産業が規模の面で先進諸国に追いつこうと必死になっている間に、世界の自動車産業はスリム化を通じた体質強化を図る方向に方針を転換していたのである。中国自動車産業も、いつまでも過去の方針に固執してはいるこの激動の時代に対処することはできないのではなかろうか。

『振興計画』では、「全国範囲での再編を奨励する企業」として第一汽車、東風汽車、上海汽車、長安汽車の 4 社が、「近隣地域での再編を奨励する企業」として広州汽車、北京汽車、奇瑞汽車、中国重型汽車の 4 社がそれぞれ指定された。

なぜこの 8 社なのか、中央政府はその選考基準を明らかにしていない。この 8 社の現状をみると、どこもグループ傘下の企業の再編すらうまくできていないのが実情である。そのような企業が、果たして真に効果的な買収を実現することができるのか、いささか疑問である。

（出所）各種報道より現代文化研究所作成

部品産業の再編も課題として取り上げられる。『振興計画』には「自動車部品業界の中核企業による規模拡大のための再編を支援する」との方針が掲げられている。

旺盛な需要に支えられ業績が急回復しつつある完成車メーカーとは対照的に中国民族系の部品メーカーは窮地に立たされている。なぜなら、外国メーカーの経営不振で輸出が激減したのに加え、国内では外資系メーカーの攻勢に追い込まれているからだ。

『自動車産業発展政策』（2004年6月公布）には、「外国メーカーが中国で完成車生産事業体を設立する場合、中国側の出資比率が50%以上でなければならない」との制約が設けられている。しかし部品生産事業体に関しては、特に出資比率の制限は設けられていない。その結果、ボッシュ、デンソー、デルファイ、現代モータースといった世界の大手部品メーカーが中国でも勢力を伸ばし、中国民族系の部品メーカーを隅に追いやった。考えてみれば、年商1億元以下という中小企業が大半を占める中国民族系の部品メーカーが、年商数百億米ドルの大企業が名を連ねる外国勢に太刀打ちできるはずはない。

そこで、自動車業界関係者からは「業界再編を通じ、世界に通用する大企業グループを作り上げることが最良の解決策」や「経営危機に陥った外国メーカーの買収を通じ、先進技術と海外での販売ルート・顧客を獲得することが競争力向上の近道」といった声が上がっている。実際、北京京西重工は3月30日、デルファイのブレーキ事業とサスペンション事業の買収を発表した。

国家信息中心 情報資源開発部の徐長明・主任は「部品メーカーの再編は、完成車メーカーの再編以上に緊急を要する」と語る。なぜなら、広州汽車の曾慶洪・総経理が語るように「強大な部品産業による後押しがなければ、完成車産業が良好な発展を遂げることはできない」からだ。

中国汽车工程学会（SAEC）の付于武・副理事長兼秘書長は「部品メーカーの再編を推し進めるためには、政策面からの後押しが不可欠」と指摘する。しかし現状は、「自動車産業調整・振興計画」でマクロレベルの指導方針が出されただけにすぎない。ある部品メーカーの関係者は「これだけでは、まったく不十分」と支援策の具体化を要請する。

それに対し、国家发展改革委員会産業協調司の陳建国・副司長は「部品メーカーの場合、完成車メーカーのように外資の出資比率制限がなく、支援対象の線引きが難しい。従って、部品産業再編支援策の策定は、非常に複雑な作業となる」と話す。

3) 自主ブランド車に関する動向

2009年12月25日、『新華網』の記者が「第11期全国人民代表大会（全人代）常務委員会第12回会議」の出席者から聞いた話によると、「政府・公共機関が公用車を購入・更新する際には、中国自主ブランド車の比率が50%を下回ってはならない」との方針が中央・地方政府に通達されていることが明らかとなった。

それを受け、『第一財經日報』が関係者に取材をしたところ、財政部を中心に「党政機関公務用車配備更新管理弁法」の作成が進められており、間もなく公布される見通しであることが分かった。同弁法では、公用車の基準（価格、排気量等）や中国自主品牌車の定義等が明記される予定という。

「中央・国家機関による燃料・電力節約活動のさらなる強化と全国民による省エネルギー活動の展開に関する具体措置の通達」（2008年9月11日公布）では、中央政府が購入する一般公用車の基準が従来の「排気量 2.0L 以下、価格 25 万元未満」から「排気量 1.8L 以下、価格 16 万元未満」に引き下げられた。

ある事情に詳しい関係者は「新弁法では、同基準が地方政府にも適用される可能性がある」と語る。その狙いも「公用車の調達において、小排気量・低価格帯の製品を得意とする中国自主品牌車を多く採用する」ということではなかろうか。

実際、中央国家機関政府採購中心は6月15日に「中央・国家機関の自動車調達に関する問題の説明」を公布し、「中国自主品牌車の購入比率をさらに高める」との方針を明示した。

現在の公用車調達基準は、15年以上も前に制定された「党政機関自動車配備・使用管理に関する規定」（1994年9月5日公布）を採用している。同規定によると、部長（大臣）・省長クラスは「排気量 3.0L 以下、価格 45 万元未満」、副部長・副省長クラスは「排気量 3.0L 以下、価格 35 万元未満」、一般公用車は「排気量 2.0L 以下、価格 25 万元未満」となっている。

その結果、「高級官僚が使用する公用車のほとんどがアウディ」という状況を生み出した。アウディ自身は個人ユーザーの開拓を積極的に行い、販売台数に占める政府調達の割合を約 20%にまで引き下げた。しかし、中国人の間には「アウディ＝公用車」というイメージは根強く残っている。

権威ある機関がまとめた統計によると、2008年に中国政府が購入した公用車の金額は約 800 億元で、その約 90%が外資系ブランド車だったという。そこで2009年3月に開かれた全人代では、長城汽車の王鳳英・総裁と江淮汽車の左延安・董事長が「政府が公用車を調達する際、自主品牌車を優先的に考慮すべき」との提言を行った。

『振興計画』では、2月11日に公表された「意見募集稿」にあった「公用車購入台数に占める中国自主品牌車の割合を 50%以上とする」との内容が削除された。なぜなら中国政府は、商務部の陳徳銘・部長が3月の全人代で宣言したように「自国製品の購入を義務付けるような保護貿易政策は取らない」との姿勢を内外にアピールしているからだ。しかし冒頭の話が事実とすると、水面下では「50%」という数値目標が徹底されていることになる。

一方、公用車の価格・排気量基準が引き下げられることについて、多くの自動車メーカー関係者は「まだ内容が明らかになっておらず、コメントできない」としている。その中で、ある業界関係者は「アウディのような高価格帯のモデルは、ほとんど影響

を受けない。むしろ影響が大きいのは、20 万～25 万元クラスのモデルだろう」と分析する。

また、ある専門家は「単に中国自主品牌車の購入比率を高めるだけでは不十分で、省エネルギー・環境汚染物質排出低減を進めるという観点から公用車調達に関する基準を整備することの方が重要」と指摘する。さらに、2009 年 12 月 8 日、工業信息化部はホームページにて、「中国の新車品質が 14%向上、見違える自主品牌」を題としたレポートを公表し、自主品牌乗用車のレベルアップとその実力をアピールしている。

図表 2-4 自主品牌乗用車の実力に関する工業信息化部の認識

度重なる安全事件、衝突テスト事件などといったネガティブ情報の影響で、中国の自主品牌自動車は一時期、その安全性が疑われ、消費者も様子見の雰囲気が強かった。しかし、一連の事実によって、自主品牌乗用車の安全水準が急速に向上していることが証明された。

自動車調査機関の JD Power がこのほど発表した中国新車品質レポートでも、この事実が確認された。同レポートによれば、2009 年において、中国の新車 100 台あたりの品質トラブルは 178 件、2008 年に比べ、中国の新車品質が 14%改善された。なかでも、自主品牌の新車品質の向上が著しく、国際的な自動車ブランドとの差がどんどん縮まってきたという。

中国自動車技術研究中心と中国自動車安全行動組織の共催による 2009 年第 2 回中国自動車安全全国ツアーに、自主品牌の長安と奇瑞が堂々と参加し、自主品牌自動車の品質と安全性をアピールした。説明によれば、このツアーに参加する車種は、衝突試験で 4 つ星以上をクリアしたものでなければならず、そのため、これまでこの国内最高レベルとも言われる自動車安全性能の見せ場は、合弁ブランドに独占されていた。

最新の調査で、現在の中国の消費者が自動車を購入する際にもっとも重要視する要素が、品質、安全性、ブランド、外見デザインであることがわかった。なかでも、「安全」が 42%でトップに立った。自動車の普及率が向上するなか、人々の命にかかわる自動車の安全性能がこれまでになく注目されるようになったことがわかる。

この動向を、近年において技術の進歩が著しい自主品牌メーカーはうまくキャッチしている。

C-NCAP（中国新車評価規程）は、中国でもっとも権威ある第三者自動車安全評価機関である。2009 年 9 月、C-NCAP は、衝突試験の実施を開始してからの 3 年間のデータを公表した。それによれば、2006 年に衝突試験を実施した自主品牌車 3 車種のうち、2 つ星を取得したのは 1 車種、3 つ星を取得したのは 2 車種であった。2007 年は、自主品牌車 10 車種のうち、3 つ星が 6 車種、4 つ星が 1 車種であった。2008 年は、自主品牌車 11 車種のうち、5 つ星が 3 車種となった。2009 年上半期に衝突試験を実施した自主品牌車 4 車種からは、2 つ星は出なかった。

2008 年からこれまで、3 車種の自主品牌車が C-NCAP の衝突試験で最高評価の 5 つ星を取得している。第一汽車の紅旗「HQ3」、上海汽車「Roewe550」、奇瑞汽車の「A3」である。長安・志翔を始めとする一連の車種は、4 つ星という比較的高い評価成績を取得している。自主品牌自動車の安全性を新たに印象付ける結果となっている。

自動車衝突試験で評価されるのはどちらかというと、自動車のパッシブ安全技術のほうであるが、パッシブ安全技術は自動車の安全水準の基本であり、十分説得力がある。

「長年の努力の結果、自主品牌自動車は基本的な安全技術と安全装備がほぼ完備され、車体構造の設計と改良、新しい安全技術の導入と開発がますます迅速に行なわれ、各種安全基準と法規をクリアでき、比較的高い市場競争力を備えるまでにいたっている」と中国自動車技術研究センターの関係責任者は語る。

それと同時に、中国品質協会がこのほど発表した「2009 年第 3 四半期中国自動車製品品質とサービス品質苦情分析レポート」でも、自主ブランド自動車に対するユーザーの苦情が引き続き減少していることが明らかになっている。これも、製品の品質とサービスにおける自主ブランド自動車の進歩を示したものである。

熾烈な競争に刺激され、自主ブランド自動車メーカーはより高性能な製品技術の導入、開発を急いでおり、なかでも安全性能が改善の焦点となっている。そのためにはいかなるコストも惜しまず、あらゆる手段を使う企業もある。

長安汽車は、消費者に安全に使ってもらえる車作りを目指して、安全分野に多大な努力を払っている。新しい衝突安全性能開発システムを導入し、ユーザーを安全に守るためのより高度なアクティブ・セーフティーを追求している。長安汽車の自主開発システムのコア部分として、長安の衝突安全開発システムは、CAE 分析、試験開発、部品性能制御、プロセス構築など、フル機能のものとなっている。ここ数年で、数万回に及ぶ検証、シミュレーション、実証を経て、衝突安全性能開発のインテグレーション技術体系が完成し、完成車衝突安全目標の設定と分解、完成車衝突安全性能の開発、完成車オフセット衝突性能の開発、完成車側面衝突性能の開発を含む複数の安全性能関連コア技術が確立し、ケージ構造の HHRB 高剛性エネルギー吸収ボディーなどといった主力製品が開発された。

技術開発の目標を達成するために、長安汽車は専門的な人材を多数、採用した。なかでも、研究員で副院長の、衝突安全技術チーフエンジニアの趙会氏は、フォードのデトロイトにある製品開発センターの衝突安全部門で 12 年間の勤務歴を持ち、米国で自動車安全関連の博士号を取得している人物である。

中国の自主ブランドの手本でもある奇瑞汽車は、12 年間の目覚ましい発展を経て、自動車安全分野でも人間本位の安全設計思想が確立している。カテゴリ B00 の奇瑞汽車「A3」は、まさにこうした安全設計思想のもとに丹念に作り上げられた 5 つ星の安全性能をほこる車である。

「奇瑞汽車「A3」は、パワーユニットのマッチング、完成車衝突安全性能の設計、完成車のハンドリングのスムーズさ、制動性能の設計などにおいて劇的な成果があった。」と奇瑞汽車の総経理補佐で乗用車エンジニアリング第一研究院の劉慧軍・院長は説明する。「同じ価格帯のカテゴリ A で、「A3」は、7 つ「唯一」を誇る：5 つ星安全評価の獲得、ESP システムの装備、サイド・エア・カーテンの装備、205 タイヤとアルミ・ホイールの装備、4 リンク式サスペンションの装備、前輪・後輪ともディスク・ブレーキの装備、電子パワー・ステアリングの装備、である。「A3」は、わが国の自主ブランド乗用車の開発能力を示しただけでなく、国産の自主ブランド自動車の安全性能が世界の先進的な水準にまで到達したことの証でもある。

劉慧軍氏によれば、「A3」のこうした安全性能を確立するために、奇瑞汽車は「A3」の設計開始当初から 100 人以上の技術者をイタリアのピニンファリーナに送り込み、研修を行なった。設計完成後も、1 年半にわたるマッチング開発を行ない、エアバッグ、シートベルト、シート、ドアのインサイド・パネル、メーター・パネルなどのマッチング・テストを繰り返し実施した。試験に使った車輦は 700 台以上、そのうち、衝突テストだけで 200 台以上を上回った。

長安汽車や奇瑞汽車以外にも、中国の自主ブランド自動車メーカーは、安全技術に莫大な投資を行なっている。長城汽車は 8,000 万元を投じて安全試験場を設立、これまでに 100% 正面衝突試験、40% 正面オフセット衝突試験、側面衝突、RCAR 衝突試験、30 度剛性衝突試験、正面衝突試験、トラック RUP リアバンパー追突試験など、各種実車衝突試験を 70 回あまり実施し、台車衝突シミュレーションを 40 回あまり実施した。

しかし、歴史が長く、経験も豊富なグローバル・メーカーに比べ、中国の自主ブランド自動車は、安全技術に関してまだ遅れている部分が大きく、安全技術の自主イノベーションにおいては、関連産業の弱さ、人材の不足、基準の不在など多くの難題を抱えており、こうした困難を乗り越えない限り、自主ブランド自動車が市場で勝ち抜くのは難しい。

(出所) 工業信息化部ホームページより現代文化研究所作成

（３）国務院常務会議（2009 年 12 月 9 日）

国務院常務会議は、「中国経済は、2010 年も依然として多くの困難と挑戦に直面する見通しである。その中で『安定した急成長』を維持するためには内需促進政策の継続が必要となる」との認識の下、前記『自動車産業調整振興計画』で定めた新車需要刺激策の内容を少し修正した上で継続する方針を 12 月 9 日に決定した。その決定事項は下記の 4 点である。

図表 2-5 新車需要刺激策の修正内容

①農村部への自動車普及促進政策の有効期限を 2010 年 12 月 31 日（従来の期限は 2009 年 3 月 1 日～12 月 31 日）まで延長する。 →支給対象（農用車を廃棄して小型トラックを購入した農業従事者または排気量 1.3L 以下の微型バスを購入した農業従事者）と補助金額（販売価格の 10%、上限 5,000 元／台）は従来通り。
②2010 年 1 月 1 日～12 月 31 日まで、排気量 1.6L 以下の乗用車の車輛購置税（自動車取得税）率を 7.5%（通常は 10%）とする。 →税率の軽減幅が、2009 年（5%）より縮小。
③自動車買い替え促進政策の補助金額を 5,000～1 万 8,000 元／台に引き上げる（現状は 3,000～6,000 元／台）。 →有効期限（2009 年 6 月 1 日～10 年 5 月 31 日に廃車・登録手続きを実施）と支給対象（使用年限より前に「黄標車」を廃棄して新車に買い替えた場合等）は従来通り。 「黄標車」とは、ユーロⅠ未適合のガソリン車とユーロⅡ未適合のディーゼル車を指す。
④「省エネルギー・新エネルギー車モデル普及プロジェクト」の実施都市を現在の 13 都市（北京市、上海市、重慶市、長春市、大連市、杭州市、済南市、武漢市、深セン市、合肥市、長沙市、昆明市、南昌市）から 20 都市に拡大し、そのうち 5 都市で「省エネルギー・新エネルギー車を購入する個人への補助金給付プロジェクト」を実施。 →具体的な都市名には言及していない。

（出所）各種資料より現代文化研究所作成

上記、国務院の決定に対して、自動車業界関係者からは「車輛購置税率半減措置の延長と優遇対象の拡大という要望が受け入れられなかったことを残念に思う」との声がある一方、「優遇政策が延長されたことで、消費者の新車購入意欲が大幅に減退する心配はなくなった」と歓迎する声もある。

図表 2-6 自動車業界関係者へのヒアリング情報

中国汽車工程学会（SAEC）張小虞・理事長
車輛購置税率の優遇政策が延長されたことで、中国人消費者の新車購入意欲が大幅に減退する心配はなくなった。従って、2010 年の国産車販売台数の伸び率が 10%以上となることは確実といえる。

また、優遇対象が引き続き「排気量 1.6L 以下の乗用車」となったことは、自動車消費の構造調整を進める上でもプラスとなる。

国家信息中心信息資源開発部 徐長明・主任

国務院が車輛購置税率の優遇幅を引き下げた背景には、「過熱気味にある自動車消費を適度に調整する」という思惑があるのではないかと推察される。

『自動車産業調整振興計画』に掲げた国産車販売台数の目標は「2009 年に 1,000 万台を突破することを努力目標とし、2011 年まで年率 10%の成長ペースを維持する」であった。3 年間の目標が 2009 年で達成されるとは、国務院も予想していなかった。

また、国産車販売台数の急増は、渋滞や大気汚染の悪化というマイナス影響をもたらしている。

中国汽車工業協会 (CAAM) 董揚・常務副会長兼秘書長

CAAM が要求した「車輛購置税率半減措置の延長と優遇対象の拡大（排気量の下限を 1.5L とする）」が受け入れられなかったことを残念に思う。ただし、同優遇措置が完全に撤廃されたわけではないので、かろうじて受け入れられる内容となっている。

排気量 1.6L 以下の乗用車の車輛購置税率が半減されたことで、2009 年の中国自動車市場には次のような好ましい変化が生じた。

- ・ 燃料の消費と有害物質の排出が少ない小排気量車の普及が進んだ。
- ・ 排気量 1.6L 以下のセグメントを主戦場とする中国自主ブランド車が販売台数を大幅に伸ばし、外資系ブランドが優位だった局面を覆した。
- ・ 販売台数が急拡大したため、自動車関連の税収は結果的には増収となった（1～10 月の消費税収入は前年同期比 12%増、車輛購置税収入は同 6.3%増）。

今回、車輛購置税率の軽減幅が縮小されたことで、12 月に駆け込み需要が発生し、2010 年第 1 四半期の販売台数に悪影響を及ぼす懸念もある。

（出所）現地ヒアリングより現代文化研究所作成

また、2010 年の景気喚起策については、商務部の関連動向も注目する必要がある。

「自動車消費促進の関連政策は現在検討中であり、まだ調整の余地はある。」——2009 年 12 月 1 日に開かれた商務部の「消費拡大で内需牽引」プレス発表会で、同部市場体系建设司の常曉村・司長はこう話した。

常氏によれば、自動車の購入を対象とした優遇政策が延長されるかどうかについて、商務部は財政部などと共同で研究しており、最終的には国務院の関係部門に報告する必要があるという。

これに関しては、その前日、メディアが中国汽車流通協会の羅磊・副秘書長の話として、「現在、関係部門が来年の自動車取得税優遇税制を検討しており、自動車購入税の優遇政策が来年も継続されることはほぼ決まったといえる」と報じていた。

農村への自動車普及促進、下取りをともなう自動車買い替え奨励、排気量 1.6L 以下の自動車取得税半減などといった優遇政策は、自動車市場の活性化を大いに刺激した。商務部の公表したデータによれば、2009 年 1-10 月における全国の自動車販売台数は 1,089 万台で、前年同期に比べ 37.7%も伸びた。なかでも、1.6L 以下の乗用自動車の

販売台数は 570.1 万台で、前年同期より 63.2% も増えた。

「農村への自動車普及促進、下取りをともなう自動車買い替え奨励、自動車取得税半減などといった優遇政策の実施は、自動車の生産・販売の活況にかなり貢献した。自動車消費は、消費拡大の中核となるべきだ。」と、前出のプレス発表会で、常氏は指摘した。

3 カ月間の廃車台数が 7,000 台近くになったとの政策効果もあった。「前年の自動車販売台数が 1300 万台に達するとの予測があるが、私は、この数字はもっと大きくなるのではないかと思う」と常曉村氏。

2009 年、国务院の常務会議で『自動車産業調整振興計画』が審議され、原則可決された。『振興計画』では、2009 年 3 月 1 日から 12 月 31 日にかけて、国が 50 億元の予算を組んで、三輪自動車もしくは低速貨物運送車輛を廃車して軽型トラックもしくは 1.3L 以下の微型客車を買換える農家を対象に、1 回限りで財政補助金を交付するとした。

「実際、下取りをともなう買い替え奨励策が実施されたのは、かなり後になってからであった。5 月に国务院常務会議にかけられ、7 月に政策の文書が公布され、8 月に実施細則ができ、9 月になってようやく実施となった。実施からいまだまだ 2 カ月あまりしか経っていない」と常曉村氏は指摘する。

商務部の統計によれば、11 月 24 日までに、全国で補助金を申請した経年車輛は計 6,990 台、補助金申請金額は 5,843 万元。それが 10 億元の新車消費を牽引した。

常曉村氏は、下取りをともなう買い替えの市場はまだまだ大きいと見ている。現在、中国には 1,800 万台の「黄標車¹」がある。1 年や 2 年ですべて買い替えられるはずもない。「こうした環境対応していない車は、次第に廃車してもらわなければならない。」

現在の自動車消費促進政策が延長されなくても、新たに別の優遇政策が、今年度で期間満了となる政策に取って代わることになるだろう。

「自動車消費の促進政策は、金融危機という特別な時期にとられる政策であり、こうした政策を今後そうするか、現在、検討しているところである。たとえば、1.6L 以下の自動車取得税、農村への自動車普及促進政策、下取りをともなう買い替え奨励政策など、みな検討の対象である。」と常氏は説明した。

2 節 中国自動車生産に係わる政策動向

(1) 新エネルギー車の普及に関する一連の動向

1) 新エネルギー車の普及目標及び方向等について

前出の『自動車産業調整振興計画』では「2011 年までに、乗用車販売台数に占める

¹ 黄色いナンバープレートが付けられ排気ガスの現行の国家基準を満たしていない車両を示す。

新エネルギー車の割合を 5%程度に引き上げる」という数値目標を掲げた。ちなみに同計画では、新エネルギー車を「ハイブリッド車（HV）、プラグイン HV、電気自動車（EV）等」と定義した。

2009 年 9 月 4 日～6 日、天津市にて「2009 年中国自動車産業発展国際フォーラム」が開かれた。「金融危機と自動車産業の振興・調整」をテーマとする今回、主な出席者となる政府・業界関係者の発言は「新エネルギー車をどのように発展させるか」に集中しており、その中から新エネルギー車の発展方向等も読み取れる。

図表 2-7 「2009 年中国自動車産業発展国際フォーラム」出席者の発言（要約）

科学技術部 万鋼・部長

中央政府は、電気自動車（EV）をはじめとする新エネルギー車の研究・開発・使用を引き続き支援する。

国家发展改革委員会 産業協調司 陳建国・副司長

皆がよく使う「新エネルギー車」という言葉の定義は、現時点では「プラグインハイブリッド車（PHV）、EV、燃料電池車（FCEV）」となる。現在作成が進められている「省エネルギー・新エネルギー車技術政策」には、動力用バッテリーのエネルギー密度、EV モードでの航続可能距離、最高速度等に関する要求が盛り込まれる見込み。

工業信息化部 産業政策司 辛国斌・司長

自動車メーカー各社が掲げる新エネルギー車の生産計画がそのまま実行に移された場合、生産能力過剰に陥るリスクがある。従って、EV を主体とする新エネルギー車の参入管理を着実に実行することが次なる課題となる。

国家发展改革委員会 産業協調司 陳斌・司長

確かに、現在計画中的の新エネルギー車プロジェクトの生産能力を足し合わせると、中央政府の計画をはるかに上回る規模に達する。その中には、自主開発力を持たず、外部から調達した部品を組み立てるだけというケースも少なくない。

国家发展改革委員会 産業協調司 機械装備処 李鋼・処長

長期的には、ディーゼル乗用車の応用範囲を徐々に拡大していく必要がある。

中国汽车技術研究中心（CATARC） 張書林・主任顧問

新エネルギー車の実用化までにはまだ時間がかかることから、ガソリン・ディーゼル車の省エネルギー化にも力を入れていかなければならない。

（出所）各種報道より現代文化研究所作成

ところが、『振興計画』の前記数値目標に疑問を投げかける関係者が増えている。

自動車技術会に相当する業界団体である中国汽车工程学会（SAEC）の付于武・副理事長兼秘書長は、「第 4 回天津国際自動車技術展覧会記者発表会」（2009 年 5 月 13 日）にて、「1%に達すれば上出来」との考えを述べた。

また、自動車政策に精通する中国汽車技術研究中心（CATARC）の黄永和・首席エンジニアも、「有効な奨励政策が実施されない限り、目標の達成は困難」と語る。この「有効な奨励政策」とは、新エネルギー車の購入者に対する優遇措置（税負担の軽減、補助金の給付等）の提供と、関連インフラの整備を指す。「有効な奨励政策」実施には、相当規模の財政出動が必要となるが、財政部が5月14日に発表した報告書によると、2009年第1四半期の財政収入は2兆539億2,000万元で、前年同期比で9.9%も減少している。内訳を見ると、企業所得税収入が同27.0%減、関税収入が同41.4%減、証券取引印紙税が同64.9%減と、それぞれ減少幅は大きい。したがって、「有効な奨励政策」を打ち出すための財源を確保できるかどうか、決して予断を許さない状況である。

さらに、中国汽車工程学会（SAEC）の葛松林・副秘書長は、「新エネルギー車を量産する実力を備えた企業は、現時点では皆無に等しい」と指摘する。現状では、業界の雄である第一汽車ですら、「2012年までに、HVの生産能力を1万2,000台／年（乗用車1万1,000台／年、バス1,000台／年）に引き上げる」という目標を定めるのが精一杯という状況である。

これに対し、自動車専門家の王秉剛氏は「構造のシンプルなHVやEVの普及を進めることで、『2011年に5%』という目標を達成できる」と主張する。例として、ベルト駆動式の小型モーターを組み合わせたマイルドハイブリッドシステムを採用した奇瑞汽車の「A5・HV」（ベース車より1万～2万元高）を挙げるも、省エネルギー効果が限られていることも事実である。

2) 新エネルギー車の普及促進に向けたモデル運行プロジェクト

2008年9月に、「ハイテク技術の産業化」を担う科学技術部の万鋼・部長が「今後3年間、条件を備えた大都市を毎年10都市以上選定し、1,000台規模の新エネルギー車運行プロジェクトを実施する」という構想（通称「十城千輛」）を打ち出した。これまで、13都市（北京市、上海市、重慶市、長春市、大連市、杭州市、済南市、武漢市、深セン市、合肥市、長沙市、昆明市、南昌市）が選定された。

同実験は公共サービス分野に使用される車輛（公共バス、タクシー、公用車、環境衛生車、郵便車等）に限定し、「節能与新能源汽车示範推广（省エネルギー・新エネルギー車モデル普及）財政補助資金管理暫行（暫定）弁法」（2009年2月5日公布）に基づき、補助金額を給付することになっている。ちなみに同弁法では、1台当たりの補助金額については、ハイブリッド乗用車が4000～5万元、電気乗用車が一律6万元、燃料電池乗用車が一律25万元、ハイブリッドバスが5万～42万元、電気バスが一律50万元、燃料電池バスが一律60万元となっている。

2009年10月24日、万鋼・部長は「2009年浦江革新フォーラム」（上海市）にて上記パイロット実験の見通し等について「公共交通分野を中心に、新エネルギー車の普

及を進めている。2012 年までに、全国の普及台数は 6 万台に達するだろう」と明らかにした。同氏によると「2010 年 5 月に開幕する上海万博では、1,000 台近くの新エネルギー車が来場者の移動手段として使用される予定」という。

実態としては、「十城千輛」に指定された都市において、公共バスを中心にハイブリッド車を購入する動きが加速しているが、その過程において「地元製品保護主義の台頭」を指摘する声が出ている。例えば、重慶市政府は 2008 年 11 月、長安汽車のハイブリッド乗用車「傑勳 HV」を 10 台購入し、公用車として使用することを発表した。また、北京公交集団（北京市内の公共バス運営を担う国有企業）と福田汽車は 2008 年 12 月、ハイブリッドバス 800 台の購入に関する協議書に調印した。このほか、中国共産党長春市委員会の高広濱・書記は、3 月 13 日に開かれた地元企業との座談会において「第一汽車との協力の下、10 月までにハイブリッドバス 100 台を公共バス路線に投入する」との方針を明らかにした。

地元製品保護主義がまん延するデメリットについて、専門家の王秉剛氏は「企業の自助努力を妨げ、結果的に新エネルギー車の実用化を遅らせる」と指摘している。

そこで中央政府の関連 4 部門（財政部、科学技術部、工業信息化部、国家発展改革委員会）は、「十城千輛」プロジェクト専用の「推薦目録制度」を構築しようとしていた。制定作業に参加している清華大学の陳全世・教授によると「規定の試験に合格し、『推薦目録』に掲載された新エネルギー車に対してのみ補助金を給付する。それにより、レベルの低い新エネルギー車の流入を防ぐことができる」という。

それに対し、ある業界関係者は「認可プロセスが増え、企業の積極性を損なう恐れがある」との懸念を述べている。つまり同関係者は「推薦目録制度が導入された場合、①『新エネルギー自動車生産参入管理規則』に基づく生産認可の取得、②販売認可を得るための『車輛生産企業・製品公告』への掲載、③補助金を受けるための『推薦目録』への掲載、④政府調達対象品目を定めた『政府調達リスト』への掲載——という 4 つの関門を通過しなければならない」と指摘していた。

また中には、「政府調達の透明性を確保しない限り、地元製品保護主義を完全に排除することはできない」という指摘もある。

2009 年 8 月 11 日、工業信息化部は「車輛生産企業・產品公告（第 193 期）」（規定の試験に合格して生産が認可されたモデルを掲載するリスト）と合わせて「省エネルギー・新エネルギー車モデル普及応用プロジェクト推薦車輛目録（第 1 期）」を公表した。

図表 2-8 「省エネルギー・新エネルギー車モデル普及応用プロジェクト
推薦車輛目録（第 1 期）」の概要

メーカー名	ブランド名	製品種類	型式
南京汽車	イベコ	電気マイクロバス	NJ5056XFWD
江淮汽車	江淮	電気高所作業車	HFC5040XGCEVR
湖南江南汽車	衆泰	電気マイクロバス	JNJ6400EVL
比亞迪汽車 (BYD Auto)	BYD	ハイブリッド乗用車	QCJ7100ADM
江鈴汽車改装車	全順	電気高所作業車	JX5041XEV-LI

(出所) 工業信息化部ホームページより現代文化研究所作成

工業信息化部は「本目録に掲載されたモデルを重点支援対象とし、補助金額を特別に上乘せする」と語っているわけではない。ただし、本目録から「乗用車分野ではハイブリッド車 (HV)、バス・特殊車輛分野では電気自動車 (EV) の普及をまずは優先しよう」という工業信息化部の意図を読み取ることはできる。中国汽車工業協会 (CAAM) の姚傑・副秘書長も「本目録の公表は、新エネルギー車の今後の発展方向性を明確にするという意義を持つ」と評価する。

第一汽車や上海汽車をはじめ、ほとんどすべての中国民族系メーカーが「新エネルギー車の実用化」に戦略の重点を置いている。

中でも先行する比亞迪汽車 (以下、BYD) は、プラグイン HV 「F3DM」の個人消費者向け販売を開始するための準備を進めている。同社の関係者によると、「深セン市など、地方政府の間に新エネルギー車を購入する個人消費者への補助金給付を検討する動きが広がっている」という。BYD が開発した動力用バッテリーには、上海汽車や VW といったメーカーも関心を示している。

現時点では、個人消費者が新エネルギー車を購入する場合、中央政府からの補助金を受給することはできない。その中で、長安汽車のようにメーカー独自の補助金を給付する動きも出始めている。

BYD のある関係者は「技術面では、新エネルギー車の実用化を実現できる段階に来了。後は、中央政府の補助金政策がいつ実行に移されるかにかかっている」と語る。

3) 工業信息化部責任者が描く新エネルギー車普及戦略

2010 年 1 月 9 日、産業界管理を担う工業信息化部の苗圩・副部長は「第 11 回北京大学光華新年フォーラム」にて「早ければ 1 月中には、新エネルギー車を購入する個人向けの補助金規定が公布される見通し」と発言し、「最終的には、企業がコスト削減努力を行い、消費者が自主的に購入するようになる形が望ましい」との立場を示した上で、「補助金の給付を恒久的に行うつもりはない。給付金額も徐々に減らしていく予定」と説明した。

図表 2-9 工業信息化部 苗圩・副部長の発言（要約）

中国の新エネルギー車関連技術は、世界と比べるとまだ遅れている。特に、モーターコントローラーと動力バッテリー用隔膜に関しては、国内での調達が可能で全数を輸入に頼っている。

そのような現状を考えれば、新車市場に占める新エネルギー車のシェアは、2020 年までは 10～15%程度にとどまるものと思われる。従って、ガソリン・ディーゼル車の燃費改善にも引き続き取り組まなければならない。

元旦休暇の期間中、「ハイブリッド車（HV）の安全規格に関し、国際連合（国連）は日本の規格を国際規格として採用する方向で議論を進めている」との報道を目にした。そこには、トヨタをはじめとする日本メーカーの仕掛けた罫があるので、中国としてはそれに引っかかるないように注意しなければならない。

電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド車（PHV）を全面的に普及させるとなると、充電の問題を解決しなければならない。

マンション住まいが主流の中国では、ガレージ付きの一戸建てが主流の米国とは異なり、家庭用電源での充電は非現実的である。「マンションの駐車場に充電スタンドを設ければよい」との意見もあるが、これは口で言うほど容易ではない。

現時点では、完璧な新エネルギー車は存在しない。従って中央政府としては、あらゆる種類の新エネルギー車の普及を奨励していきたいと考えている。ただし、他国が特許を独占する規格が国際規格として採用された場合、高額の特許使用料を支払う必要がある選択肢は避けなければならない。

「車輛生産企業・産品公告」には、計 47 社の新エネルギー車が掲載されている。そのうち 27 社 47 モデルについて、科学技術部、財政部、国家発展改革委員会と共同で普及を推し進めている。

中央政府は、新エネルギー車の普及を促進すべく、個人向けにも補助金を支給する計画である。具体的な金額は、早ければ 1 月中旬に公布される可能性もある¹。

ただし、補助金の給付を恒久的に行うつもりはない。給付金額も、徐々に減らしていく予定である。なぜなら、長期にわたり補助金に依存するようでは、産業として持続的な発展が見込めないからだ。最終的には、企業がコスト削減努力を行い、消費者が「購入時のコストが高くても維持費が少ない」と考え、自主的に購入するようになる形が望ましい。

（出所）各種報道より現代文化研究所作成

図表 2-10 新エネルギー車の状況に関する工業信息化部の認識

新エネ自動車の発展に新たな進展
2009 年 8 月 5 日装備工業司

このほど、装備工業司が節能（省エネ）司と共同で、省エネと新エネ自動車の特別調査を実施した。調査の目的は、わが国における新エネルギー推進の現状と問題点を全面的に把握し、必要な政策措置を研究するためである。これまでに、わが国では、すでにハイブリッド、EV、燃料電池を含む 3 タイプの新エネ自動車動力システム技術プラットフォームと産学連携開発体制が構築され、新エネ自動車技術基準体系と試験評価能力が整備された。現在、34 社から 91 車種の完成車（バスのシャシーを含む）が『車輛生産企業および製品公告』への登録が認められ、少量ではあるが完成車生産能力も完備し、一部の地域で商業化に向けた実証運行が行われている。これまでに実証運行に投入された車輛は延べ 500 台を超え、運行距離も延べ 1500 万キロメートルを上回った。

（出所）工業信息化部ホームページより現代文化研究所作成

¹ 2010 年 3 月現在、個人ユーザー向けの補助金支給（1 台当りの一律、一定額）についてはまだ正式に公表されていない（正式公表の具体的見通しは不明）。

4) 国家発展改革委員会関連の政策動向

国家発展改革委員会に近い業界専門家である中国汽車技術研究中心顧問の張書林氏へのヒアリング情報によると、「新エネルギー車は、金融危機後の経済成長をけん引する重要な産業となる。国家発展改革委員会は、2010 年中に『新エネルギー車技術政策』を公布する予定である。また同委は『新エネルギー車発展振興計画』も作成し、国務院に提出した。同計画も、2010 年中に正式に公布される見通しである。」

業界関係者によれば、今後導入される新エネルギー自動車の産業化促進政策には、一般消費者を対象とした新エネルギー自動車購入補助金政策と、新エネルギー自動車インフラ整備計画が含まれるという。この 2 つの政策は、新エネルギー自動車普及の先決条件であり、消費と使用上のネックを解消するものと見られる。

5) 有識者が指摘した新エネルギー車の実用化に向けた課題

清華大学汽車工程開発研究院（1999 年 5 月、華晨汽車が清華大学に 1 億元を出資する形で設立した自動車関連技術の研究機関）の宋健・常務副院長は、『第一財經日報』（2009 年 2 月 24 日）の単独インタビューに応じて、新エネルギー車の実用化に向けた中国の課題を列挙した。

図表 2-11 清華大学汽車工程開発研究院 宋健・常務副院長の発言（要約）

新エネルギー車の実用化を阻害している最大の要因は何か。
性能確保とコスト削減の両立が、新エネルギー車の実用化に向けた最大の課題である。これを克服するには、まだ相当の時間が必要である。例えば、ハイブリッドカーの場合、同クラスのガソリン車に比べて 5 万～10 万円も高い価格設定となっている。ハイブリッドカーが、省エネルギーで環境にやさしい車であることは間違いない。ただし、5 万～10 万円もの余分な出費をしてまで、環境保護に貢献しようとする消費者はまだ少ないのが現実である。
財政部と科学技術部はモデル運行プロジェクトに使用する新エネルギー車の購入に対する補助金額を明確にした。これは、新エネルギー車の実用化に向けてどのような意義があるのか。
中央政府が「新エネルギー車の購入者に補助金を給付する」という方針を打ち出したことは、新エネルギー車の開発を手掛ける自動車メーカーの意欲を後押しするという点で非常に大きな意義がある。ただし、自動車メーカーの開発意欲が高まり、新エネルギー車の普及が急速に進んだ際には、国家の財政負担が急増するという懸念もある。また、エンジンを取り外してバッテリーとモーターを搭載しただけで電気自動車を名乗り、補助金を得ようとする業者が現れる可能性もある。そのような不正行為を未然に防ぐためには、航続走行距離や最高速度など、新エネルギー車に対する技術要求をさらに細かく規定する必要がある。
業界関係者の中には「新エネルギー車の分野では、中国民族系メーカーと外国メーカーは同じスタートラインに立っている」と考える人もいるようだが、その通りだと思うか。
その考えには賛同できない。ハイブリッドカーの燃費低減技術や電気自動車の動力用バッテリーなど、中国民族系メーカーと外国メーカーとの間には、まだまだ大きな差がある。中でも、中国自動車産業の最大の弱点は、単独で AT を開発する力がないことである。そのような状況で、「同じスタートラインに立っている」と言えるはずがない。

最も将来性のある新エネルギー車は何か。

省エネルギー性、コストパフォーマンス、インフラ施設といった要素を考えると、自宅や外出先の駐車場で充電できるプラグイン・ハイブリッドカーが現時点でのベストソリューションといえるのではなかろうか。

新エネルギー車は内燃機自動車に代替することができると思うか。

世界的な観点から考えた場合、新エネルギー車への代替を進める必要があると感じている。ただし現時点では、その意義がまだ消費者に広く認知されていない。

新エネルギー車の開発を手掛ける自動車メーカーにとって今後注意すべきリスク要因は何か。

最大のリスク要因は、国家からの財政支援に依存しなければ普及を進めることができない点であろう。そういった意味でも、コスト低減が新エネルギー車の実用化に向けた最重要課題といえる。

(出所) 各種報道より現代文化研究所作成

新エネルギー車の実用化には、中信国安盟固利新エネルギー技術研究院の劉正耀・副院長が語るように「充電施設の整備が不可欠」という課題もある。

かつて、財政部経済建設司の王保安・司長は「都市発展・自動車省エネルギー・環境汚染物質排出低減リーダーズフォーラム」（2008年11月27日、重慶市）にて「新エネルギー車の普及を促進すべく、中央政府は2012年までに200億元の財政資金を投入する。具体的な用途としては、充電施設の建設、送電網の改造、購入補助金の給付、法人所得税の減免等を考えている」と発言した。

また最近、中国自動車業界関係者へのヒアリング情報によると、「財政部は、燃料税収入の一部を新エネルギー車の普及支援資金に充当することを検討している」との動きもある。ここでいう燃料税とは、正しくは石油製品消費税のことを指す。同税額は「石油製品価格・税费改革の実施に関する通達」（2008年12月18日公布）に基づき、09年1月1日からガソリンが0.2元/Lから1.0元/Lへ、軽油が0.1元/Lから0.8元/Lへとそれぞれ引き上げられた。

2008年の生産量（ガソリン：6,347万トン、軽油：1億3,300万トン）をベースとした試算によると、燃料税の年間収入は最低でも2,125億元程度に達する見込みという。さらに、招商証券の裘孝鋒・アナリストは「今後、燃料税収入は右肩上がりが増え続けるだろう」と予測する。

現在、燃料税の収入は特定財源として財政部が一括管理し、財政移転という形で地方政府に分配されている。

6) 新エネルギー車の実用化に向けた中国民族系メーカーの結束

2009年7月30～31日、北京市にて「TOP10企業電気自動車リーダーズチーム第1回会議」が開かれた。ちなみに中国でいう「電気自動車」は、実際はハイブリッド車(HV)や燃料電池車(FCV)等を含む新エネルギー車全体を対象としている。

同会議では、中国汽車工業協会（CAAM）の董揚・常務副会長兼秘書長が中心となり、主要メーカー10社が共同で新エネルギー車に関する各種調査（基幹ユニットの共同開発の可能性、中国独自の規格・基準案の作成等）を進める方針が確認された。

ここでいう主要メーカー10社とは、販売台数ランキングでベスト10に入る上海汽車、第一汽車、東風汽車、長安汽車、広州汽車、北京汽車、中国重型汽車、華晨汽車、奇瑞汽車、江淮汽車のことを指している。

背景としては、上記10社は「2009年度中国自動車業界TOP10サミット」（7月11日、安徽省黄山市）で「電気自動車産業連盟」を設立し、「新エネルギー車の実用化」という業界共通の課題に一丸となって取り組むことを発表した。それと同時に、具体的な活動母体として「TOP10企業電気自動車リーダーズチーム」が結成された。

それに対し、科学技術部の万鋼・部長は「政府や科学機関の力だけでは、新エネルギー車の実用化を実現することはできない。従って、自動車メーカーが力を結集する意義は非常に大きい」と評価した。

上記10社は、すべて国有企業で占められている。つまり、吉利汽車やBYDといった民営企業は入っていない。特に、他社に先駆けてプラグインHV「F3DM」を発売する等、新エネルギー車分野での活動が目立つBYDの不参加は注目に値する。

BYDが選ばれなかった理由について、CAAMの董揚・常務副会長兼秘書長は「規格の作成は、大企業主導で行う必要がある。BYDは製品ラインアップがローエンドに集中しており、業界をリードする力はない」と説明する。また、専門家の王秉剛氏も「中小企業では、高い安全性と軽量化を両立した新エネルギー車を開発することは難しい」と指摘する。

一方、BYDの徐安・経理（広報担当）は「当社は早い段階から関連政府部門との間で電気自動車関連規格に関する打ち合わせを行っている」と語り、今回設立された「電気自動車産業連盟」に対しては「知らない」と答えただけだった。

2008年12月に発売された「F3DM」の累計販売台数は、まだ50台にも満たない。ユーザーも、深セン市政府や中国建設銀行等のフリートユーザーに限られている。BYD側は「年内に個人向けの販売を開始する」としているが、決して楽観視できる状況にはない。なぜなら、中国の都市部ではマンション住まいが主流であり、家庭用電源での充電が困難だからだ。さらに「F3DM」を運転した人は「軽量化を図るために、エンジンの排気量を1.0Lにまで落とした。そのためか、エンジン音が異様に大きく不快感を覚える」と話す。

7) 新エネルギー車の実用化に向けた産官学の結束

2009年6月2日、東風汽車は武漢市にて「東風電気自動車産業パーク」の開業式を実施した。同産業パークは、電気自動車の開発・生産拠点としては初めて中央政府から「特許技術産業化モデル基地」の認定を受けたことで注目を集めている。このプロ

ジェクトは、特許の実用化促進を目的に行われている国家プロジェクトであり、国家知識産権局からモデル基地に認定されることで、中央政府から技術面や資金面での支援を受けることができる。

当日、挨拶に立った国家知識産権局紀律検査組の肖興威・組長は「中西部地域における特許技術の実用化活動をリードする役割を担ってほしい」との期待を述べると同時に「当局としても、モデル基地に対する指導・支援を強化する」と語った。

東風汽車は、GM、フォード、PSA グループ、日産、ヤマハ発動機、ハーバード大学、マサチューセッツ工科大学等との協力を通じ、数多くの新エネルギー車の開発に成功してきた。4月に開かれた「第13回上海モーターショー」に出展された東風汽車の乗用車ブランドである「風神」ブランドのハイブリッド車（HV）やEV等は、その成果の一部である。

「東風電気自動車産業パーク」は、国家知識産権局の要求に基づき、電気自動車に関する特許技術の実用化に取り組むことになる。具体的な研究対象は、電気自動車用モーターコントローラーとインテリジェント充電システム、HV用コントローラー、HV（バス、乗用車）等になるという。

「モデル基地」としての認定期間は3年で、東風汽車はその間に国家知識産権局の指導を受けながら、知的財産権の管理・運用体制を構築していかなければならない。

同日、重慶市では「重慶市省エネルギー・新エネルギー車産業連盟」の設立式が行われた。同連盟は、長安汽車、力帆汽車、重慶恒通客車、中国汽車工程研究院等の発起で設立された。メンバーには、市内の主な完成車・部品メーカーのほか、研究機関、大学、公共バス運営会社等が入っている。初代理事長には、長安汽車の徐留平・董事長が選ばれた。中国汽車工程研究院とは、中国通用技術集団（国有大型企業グループ）の100%子会社。完成車・部品の開発・試験・検査等を行う研究機関である。前身は65年3月に設立された重慶汽車研究所（國務院直属の自動車関連研究機関）である。

当日、重慶市の黄奇帆・常務副市長は「充電スタンド等のインフラ施設の整備を加速すると同時に、本連盟に参加する企業に対して総額10億元の財政支援を行うことで新エネルギー車産業の発展をバックアップする」と宣言した。

力帆汽車の関鋒金・常務副総裁によると、長安新エネルギー汽車会社に設置された連絡事務所には、会員企業から1名ずつ派遣された連絡員が常駐しているという。長安新エネルギー汽車会社とは、2008年11月に設立された長安汽車傘下の企業であり、主な業務内容は新エネルギー車の開発・生産。出資比率は長安汽車が65%、重慶市科学技術委員会傘下のベンチャーキャピタルが35%である。

また、これに先立つ3月13日には、北京汽車の呼びかけで「北京新エネルギー車産業連盟」が設立されている。この「連盟」は北京汽車、北京公共交通（公共バス運営

会社)、北京理工大学等の呼びかけで 2009 年 3 月に誕生し、開発・生産拠点は福田汽車(北京汽車の子会社)の敷地内に設置している。

8) 地方政府による地元製新エネルギー車購入者への補助金給付

重慶長安新エネルギー汽車公司是 2009 年 5 月 11 日、「重慶市政府との間で、『傑勲 HV』を購入する重慶市民(先着 100 人)に対し、市政府が優遇措置を提供することで合意に達した」と発表した。重慶長安新エネルギー汽車公司とは、2008 年 11 月に設立された長安汽車傘下の企業。主な業務内容は新エネルギー車の開発・生産。「傑勲 HV」は同社が生産するハイブリッドカー。出資比率は長安汽車が 65%、重慶市科学技術委員会傘下のベンチャーキャピタルが 35%になっている。

重慶長安新エネルギー汽車公司の関係者によると、重慶市政府は「3 万 6,000 元/台の補助金給付」と「3 年分の通行費(約 7,000 元)免除」という 2 つの優遇措置を提供する予定という。

「傑勲 HV」とは、長安汽車が 2007 年 4 月に発売した「傑勲」をベースとするハイブリッドカーで、メーカー希望価格は 14 万元程度になるといわれている。ガソリン仕様の「傑勲」が 10 万 4800~14 万 9,800 元という価格設定であることから、3 万 6,000 元/台の補助金で購入時の差額をほぼ全額カバーすることができる。重慶長安新エネルギー汽車の任勇・副総経理は「早ければ 6 月中には『傑勲 HV』のデリバリーを開始できる見込み」と紹介している。

今回の重慶市の措置に対し、業界内では「人数・車種ともに限定条件付きではあるが、補助金の給付対象を個人とした点で意義が大きい」と評価する声が多い。

重慶市は、2008 年 11 月に全国に先駆けて「十城千輛」を始動するなど、新エネルギー車の普及に力を入れて取り組んでいる。その中で重慶市政府は、重慶長安新エネルギー汽車に 2,000 万元の開発費提供を約束したほか、「傑勲 HV」を 10 台購入する意向を示している。さらに、2008 年 12 月には長安汽車とともに、米デンバー市とフォードとの間で「グリーンパートナーシップ構築意向書」に調印し、ハイブリッドカーと電気自動車の実用化に向けて協力関係を構築することで合意に達した。

重慶市の試みは、他の都市にも波及する可能性がある。実際、深セン市の許勤・常務副市長は、3 月 25 日に北京市で開かれた「第 25 回国際電気自動車シンポジウム(EVS-25)記者発表会」(2010 年 11 月 7 日~9 日にかけて深セン市で開催される予定)において「電気自動車を購入する個人に対し、補助金を給付する方向で検討を進めている」と発言した。

9) 新エネルギー車の実用化に向けた米中連携

2009 年 4 月 1 日、ロンドンで行われた胡錦濤・国家主席とバラク・オバマ(Barack Obama)大統領の会談では「様々な分野で 2 国間の関係を強化する」ことで合意に達し

た。その直後の4月中旬、劉延東・国務委員（副総理級）が訪米し、米エネルギー省のステイーブン・チュー（Steven Chu）長官と「クリーンエネルギーをはじめ、両国の関心が高い分野で共同研究センターを設立する」との方針を確認した。

「米中クリーンエネルギー共同研究センター」は、両国の科学者や技術者がクリーンエネルギー技術に関する共同研究を行う場となる。当面の重点研究分野としては、クリーンエネルギー車、省エネルギー建築、クリーンコール技術の3項目が挙げられている。今後の協力事業については、両国政府の間でさらに協議をした上で決定する予定という。

7月15日、北京市の人民大会堂にて「米中クリーンエネルギー共同研究センター」の設立発表会が行われた。

当日、米中両国政府を代表して、劉延東・国務委員、科学技術部の万鋼・部長、国家能源（エネルギー）局の張国宝・局長、ステイーブン・チュー長官らが出席した。

挨拶に立った万鋼・部長は「米中両国は、ともにエネルギーの生産大国であると同時に消費大国でもある。従って、エネルギー技術分野における両国の相互補完性は強い」と述べた。また同センターの開設資金として、両国政府が共同で1,500万米ドルを拠出することも明らかにされた。

11月17日、オバマ大統領と胡錦濤・国家主席が首脳会談を行い、両国が環境・エネルギー面での協力を深めるための具体策として次の2点が確認された。

図表 2-12 オバマ大統領と胡錦濤・国家主席の確認事項

- | |
|--|
| <p>①「米中クリーンエネルギー共同研究中心」を通じた共同研究の展開</p> <ul style="list-style-type: none">・米中両国は、両国の科学者や技術者がクリーンエネルギー技術に関する共同研究を行う場として同センターを活用する。・同センターの本部は、米中両国にそれぞれ設置する。・同センターの今後5年間の運営資金として、両国政府が共同で最低1億5,000万米ドルを拠出する。・優先研究課題は「クリーンエネルギー車」、「省エネルギー建築」、「クリーンコール関連技術（二酸化炭素吸収・貯留技術等）」とする。 <p>②「米中電気自動車イニシアティブ」の始動</p> <ul style="list-style-type: none">・米中両国において、電気自動車の普及台数を今後数年間で数百万台にまで拡大する。・10数都市において、電気自動車のモデルプロジェクトを共同で実施する。・統一の技術規格を共同で作成する。 |
|--|

（出所）各種資料より現代文化研究所作成

『中国証券報』（2009年11月18日）等の報道によると、米中の連携については、中国業界専門家が歓迎する見解を示した。

図表 2-13 米中連携に関する中国業界専門家の見解

業界アナリスト 賈新光氏

『自動車産業調整振興計画』では「2011 年末までに、乗用車販売台数に占める新エネルギー車の割合を 5%程度（約 50 万台／年）とする」との目標が掲げられた。一方、今回発表された「米中電気自動車イニシアティブ」には「電気自動車の普及台数を今後数年間で数百万台にまで拡大する」とある。つまり、中国における電気自動車の普及は従来の計画よりさらに加速する可能性がある。

オバマ大統領の訪中前、米国家安全保障会議（NSC）のジェフリー・ベイダー（Jeffrey Bader）アジア上級部長は「米中首脳会談の議題は、重要な順に北朝鮮問題、地球温暖化対策、景気回復、アフガニスタン問題、人権・民主となる」と語っていた。そこから、オバマ政権が地球温暖化対策（＝クリーンエネルギー問題）を重視しているかが分かる。

同氏はまた、協力の可能性がある分野として①EV またはハイブリッド車（HV）、バッテリーユニット、充電スタンドの汎用製品と安全規格、②インフラ建設資金の融資、③クリーンエネルギー車のグローバルサプライチェーンを維持する通商政策の展開——といった 3 点を挙げた。

特に EV 用の動力バッテリーに関しては、世界でも米国と日本の技術が最も進んでいる。つまり米国との協力は、中国のバッテリー開発技術が大幅に向上することを意味する。協力の過程で、米国の大手バッテリーメーカーが中国に合弁工場を設立する可能性もあるだろう。

国泰君安証券 張欣・アナリスト

中国政府は、自動車業界が今後進むべき方向は電気自動車の普及を進めることだと考えている。しかし現在のところ、バッテリーユニットや制御システム等のコア技術を掌握している中国民族系メーカーは非常に少ない。米国との協力は、コア技術の習得を目指す中国民族系メーカーにとって良いチャンスとなるだろう。

AT カーニー 孫健・グローバルパートナー

米国と統一の技術規格を採用することは、電気自動車の分野では少なくとも世界最先端の水準に並ぶことを意味する。従来の化石燃料車では、他国の規格に振り回されることが多かった。中国自動車産業が飛躍的な発展を実現するためには、この産業変革のチャンスを確実につかむことが重要である。

業界アナリスト 張志勇氏

世界の 2 大自動車市場である米中両国が統一の技術規格を採用した場合、他国もそれに追随せざるを得なくなるだろう。

（出所）各種報道より現代文化研究所作成

10) 「低速 EV」の普及に向けた動き

2009 年 9 月 25 日、山東省汽車行業協会が中心となり、省内の 18 企業で結成された「山東省新エネルギー車技術革新連盟」の設立発表会が行われた。

2009 年に入り、5 月から 7 月にかけて北京市、上海市、広東省、湖北省で「新エネルギー車産業連盟」が設立された。それらがハイブリッドバスや電気乗用車を開発の

重点としているのに対し、山東省では「低速 EV」の普及が直近の最重点課題として掲げられたことに注目すべきである。

「低速 EV」とは、主に鉛酸バッテリーを動力源として使用する簡易式の EV であり、最高速度は 40~80km/h、充電 1 回当たりの航続距離は 80~130km 程度となっている。

その理由として、山東省汽車行業協會の魏学勤・秘書長は次の 3 点を挙げた。

- ① 市場のニーズ：山東省では、経済的で利便性の高い「低速 EV」を求める消費者が多い。特に小都市や農村部では、短距離の移動手段としての実用性が高く評価されている。
- ② 規制の緩和：東営市や聊城市など、省内の多くの都市が「低速 EV」の走行規制を緩和する動きをみせている。
- ③ 産業基盤の存在：山東省は中国有数の電動自転車の生産拠点であり、「低速 EV」を生産するための産業基盤が整っている。

山東省では高い評価を得ている「低速 EV」だが、全国普及に向けては「国家標準の未整備」という大きな課題をクリアしなければならない。国家標準がなければ、工業信息化部が発行する「車輛生産企業・產品公告」への掲載は認められない。つまり、公安局からナンバープレートの発給を受けることもできない。

「低速 EV」の普及に関し、業界関係者の中には「中国自動車産業全体として見た場合、EV 開発力の向上につながるとはいえない」と否定的な意見も多い。このように、「低速 EV」の国家標準整備には高いハードルがある。それを踏まえ、前出の魏学勤氏は「ナンバープレートの登録ができる環境を作り出すべく、地方標準の早期作成に向けた働きかけを続けることが重要」と語った。

山東時風集團の劉成強・総経理は「現在の中国の国情に適しているのは、購入・維持費が安く、バッテリーを循環再利用できる『低速 EV』である。その価格は一般的に 5 万元以下で済むため、HV のように補助金を給付する必要もない」と語る。同社は、「低速 EV=通勤や子供の送迎に最適な交通手段」と考え、農用車・農業用機械に次ぐ第 2 の事業の柱に位置付けたいとアピールしている。

同社は、2008 年に北京理工大学と共同開発した「低速 EV」を約 5,000 台生産したが、工業信息化部から『車輛生産企業・產品公告』への掲載が認められず、公安局からナンバープレートの発給を受けることができなかった。

同社は『公告』に掲載されない理由が「低速 EV」性能の国家標準がないためだと考え、中央政府に対し、「低速 EV」専用の標準・法規の作成（通常の EV や HV より規格が緩いもの）、参入基準の明確化、公道走行を想定した交通安全規則の整備、普及に対する支援等を求める要望書を提出したという。

同社の劉義発・董事長は「湖南省や湖北省のように、独自の条例を定めて『低速

EV』の普及を模索している地方もある」と説明する。

自動車は家電と大きく異なり、人間の命を扱う移動手段である。低品質の製品が氾濫することは、政府としても歓迎できる事態ではないため、このような安価な EV が主流になることはないだろう。

（２）『新エネルギー車生産企業・製品参入管理規則』の公布

2009 年 7 月 1 日、工業信息化部が新エネルギー車の生産参入及び生産車種の許認可に関する従来の政策(2007 年公布、実施)を微修正したうえ、『新エネルギー車生産企業・製品参入管理規則』（以下、『管理規則』）として公布し施行した。

同規則では、各新エネルギー車をコア技術の成熟度や、政府・業界が定める基準の達成度に応じて、「創成期」、「発展期」、「成熟期」の 3 カテゴリーに分類し、それぞれ異なる管理方法を規定した。その中で特に注目されたのは、鉛酸電池とニッケル金属水素化物（NiMH）電池を搭載するハイブリッド乗用車と鉛酸電池を搭載する電気自動車（EV）が「成熟期」に分類されたのに対し、リチウムイオン電池を搭載するハイブリッド車（HV）は「発展期」とされたことである。

このことは「過渡期における最も有力な新エネルギー車」とみられていたリチウムイオン電池搭載の HV が、上記分類の有効期限である 2010 年 12 月 31 日まで「認可された条件（地域・期間等）での販売・使用に限定」されることを意味する。なお、ハイブリッド商用車に関しては、すべて「発展期」に分類されている。

『管理規則』の概要は以下の通り。

① 適用対象

中国内で使用する新エネルギー車を中国で生産する企業、およびその企業が生産する新エネルギー車。

② 新エネルギー車の定義

通常とは異なる燃料を動力源とする（または通常の燃料を使用するが新しいパワートレインシステムを採用する）車輛。具体的には、ハイブリッド車（HV）、電気自動車（EV）、ソーラー車、燃料電池車（FCEV）、水素エンジン車、ジメチルエーテル（DME）車、高効率アキュムレーター搭載車等を指す。

③ 管理方法

「技術の成熟度」、「国家・業界標準の整備状況」、「実用化の水準」に基づき、各新エネルギー車を「創成期」、「発展期」、「成熟期」の 3 カテゴリーに分類する。具体的な分類作業は、工業信息化部が招請した専門家で構成する「新エネルギー車専門家委員会」が担当する。

	定義	管理方法
創成期	- 技術成熟度：技術原理の実現方法を研究している段階。 - 標準整備状況：欠如している。 - 実用化：不可能。	- 生産規模：小規模に限定。 - 使用条件：認可された条件（地域・期間等）でのモデル運行に限定。 - 管理方法：全製品に対するリアルタイムの監視。
発展期	- 技術成熟度：技術原理の実現方法がほぼ明確にされた段階。 - 標準整備状況：完備していない。 - 実用化：小ロットなら可能。	- 生産規模：量産を許可。 - 使用条件：認可された条件（地域・期間等）での販売・使用に限定。 - 管理方法：20%以上の製品に対するリアルタイムの監視。
成熟期	- 技術成熟度：技術原理の実現方法が明確にされ、製品・生産技術も成熟した段階。 - 標準整備状況：ほぼ完備している。 - 実用化：可能。	通常の自動車とまったく同じ方法で管理。

出所：各種資料より現代文化研究所作成

【主な新エネルギー車の分類】

	HV		EV		燃料電池車、 水素エンジン車、 DME 車
	乗用車	商用車	乗用車	商用車	
鉛酸	成熟期	発展期	成熟期	成熟期	創成期
NiMH	成熟期	発展期	創成期	創成期	
リチウムイオン	発展期	発展期	発展期	創成期	

出所：各種資料より現代文化研究所作成

④ 参入条件

付表に定める審査基準に適合する企業。

付表では、「生産能力・条件」、「設計・開発力」、「生産再現性」、「販売・アフターサービス力」、「部品調達管理力」の5項目で計17個の審査基準を規定。特に付表2「新エネルギー車生産企業参入条件および審査要求」の2「設計開発能力」の5では、新エネルギー企業設立の必須参入条件として、「車載エネルギーシステム、駆動システム及び制御システムのうち少なくとも1つに関して、コア技術を掌握（把握）していること」を定めており、その具体的な要求も以下のように説明している（2007年版では見られなかった）。

- 掌握するコア技術の技術原理、構造、機能と性能要求、制御方法、通信とデータ交換、失効モードとセキュリティリスク及び測定評価方法、主要故障モードの診断と解決措置等を理解・保有するべきである。

- 加えて制御システム、車載エネルギーシステム、駆動システム等の各システムの境界区分とインターフェイス定義等を理解・制定するべきである。
- 掌握したコア技術に相応する知的財産権を保有するべきである（少なくとも設計変更権と使用権）。

⑤ 施行日

2009 年 7 月 1 日。

『管理規則』の施行については、『経済参考報』（2009 年 7 月 1 日）等の報道によると、自動車業界等の関係者が以下のようにコメントをした。

図表 2-14 自動車業界等関係者のコメント

全国乗用車市場情報協会（乗聯会） 崔東樹・副秘書長
多くの業界関係者は、リチウムイオン電池を搭載した HV や EV の将来性に高い期待を抱いている。しかしその実用化を実現するためには、クリアしなければならない技術的課題がまだ多く残されている。工業信息化部がリチウムイオン電池を搭載する HV を「発展期」に分類したのは、現実在即した判断といえる。
奇瑞汽車 袁濤・副総経理
新エネルギー車の実用化を実現する大前提は、信頼性と生産再現性を確保することにある。そういった意味で、工業信息化部が「創成期」と「発展期」の新エネルギー車を生産する企業に「アフターサービス実施の約束」の提出を義務付けたことは高く評価されるべきであろう。
中投顧問産業研究中心 李勝茂・研究員（新エネルギー車担当）
現在実用化されているトヨタのプリウスや GM のラクロス等のハイブリッド・モデルの多くはニッケル水素（NiMH）電池を搭載している。一方、比亞迪汽車（BYD Auto）はリン酸鉄リチウムイオン（LiFePO₄）電池を搭載した電気自動車を年内に発売すべく、積極的に生産準備を進めている（予想価格は 30 万元程度）。また、これらに続く「次世代自動車の主要動力源」として位置付けられるリチウムイオン（Li-ion）二次電池は、既に多くの日本メーカーが開発に取り組んでいる。このため、中国の自動車産業が新エネルギー車分野でグローバルでの主導権を握るためには、次世代としてのリチウムイオン二次電池の開発にも取り組む必要があり、政府はその開発企業を政策面からバックアップする必要がある。
国泰君安証券 王禎・アナリスト
工業信息化部は、鉛酸電池を搭載する EV を「成熟期」に分類した。中国には、鉛酸電池を動力源とする「低速 EV」を生産する中小企業が多数存在している。しかし、その中で本規則の「参入要件（開発力、生産能力、生産再現性、アフターサービス等）」を満たす企業は皆無に等しい。本規則の施行は、業界秩序の確立に向けて大きな一歩を踏み出したことを意味する。
「低速 EV」とは、山東火雲電動車有限公司や山東中融電動汽車有限公司といったメーカーが生産する簡易式の EV。最高速度は 40～80km/h、充電 1 回当たりの航続距離は 80～130km 程度。
中信証券 李春波・アナリスト
本規則の施行により、新規参入を希望する企業は「国家が定める投資管理規定に基づき、認可を受けなければならない」とされた。「汽車産業発展政策」（04 年 5 月 21 日公布）には、「最低 20 億元の投資が必要」と規定されている。つまり、中小企業にとっては高いハードルが設けられたことになる。

（出所）各種報道より現代文化研究所作成

なお、重要産業でのコア技術の掌握（把握）に関する動向は、自動車に限定しているわけではないようである。

2009 年 11 月 24 日、国家エネルギー（エネルギー）局の関係者は『21 世紀経済報道』の記者に対して「現在、中央政府は『戦略性新興産業発展計画』の作成を進めている。公布時期は、2009 年末から 2010 年初頭となる見込み」と語った。

「戦略性新興産業」について、国務院の温家宝・総理は「首都科技界大会」（11 月 3 日、北京市）にて「新エネルギー、省エネルギー・環境保護、電気自動車（EV）、新材料、新医療・薬品、生物育種、情報産業」を指定し、「これらは、必ずコア技術を掌握しなければならない」と述べた。

その選定基準について、温家宝・総理は①今後さらなる需要増が見込まれる、②資源の消費量が少ない、③産業のすそ野が広い、④多くの雇用を創出することが可能、⑤総合的に優れた経済効果が見込まれる——の 5 点を挙げた。

温家宝・総理はまた、新エネルギーに関して「水力発電、原子力発電、風力発電、太陽光発電、メタンガス発電、地熱発電、クリーンコール発電等、クリーンかつ再生可能なエネルギーを重点的に発展させる必要がある」と指摘した。特に、新エネルギー車については「技術実現性、採算性、需要、経済効果といった観点から十分な検証を行い、技術ロードマップと普及促進措置を早急に確定する必要がある」と語った。

「国家クリーン自動車行動リーダーズグループ専門家チーム」の卞学庄氏は、次のようにコメントした。「新エネルギー車に関するコア技術には、動力用バッテリー、モーター、車輛技術、インフラ施設の 4 種類がある。中国ではそのうち、モーターに関する自主開発は順調に進んでいるが、その他の技術はいずれも世界に後れを取っている。特に、充電スタンドをはじめとするインフラ面での立ち後れが目立っている。『戦略性新興産業発展計画』には、これらの技術的課題を解決するための具体的措置を盛り込む必要があるだろう。」

（３）『実車特徴を構成する自動車部品の輸入管理弁法』

1）2009 年 1 月の動向

中国の『実車特徴を構成する自動車部品の輸入管理弁法』（以下、『管理弁法』）をめぐる米国、欧州連合（EU）、カナダとの紛争（日本、オーストラリア等はオブザーバー）は、世界貿易機関（WTO）上級委員会が「中国敗訴」との裁定を下したことで、一応の結論が出た形となった。

それに対し、業界関係者の多くが「想定通りの結果であり、中国自動車業界への影響はほとんどない」という見方をしている。

しかし、中国汽车工業協会（CAAM）の師建華・副秘書長のように「外資系メーカーの間に、輸入部品の採用を拡大する動きが広がる可能性がある」と警告を発する声も上がっている。同氏によると、CAAM は 2008 年 8 月、諸外国との通商問題に対する業

界の意見を集約・提言する場として「自動車業界国際貿易協調委員会」を立ち上げたという。

8月19日に遼寧省丹東市で開かれた同委員会の設立総会には、国家発展改革委員会の李鋼・処長、工業信息化部の李万里・処長、商務部の魯進・副処長(共に自動車担当課長に相当)といった中央政府の関係者が出席した。

『管理弁法』の作成及び実行にあたる認定を担当した中国汽车技術研究中心(CATARC)は、今後の対応に関する検討に着手した。その中には、「関税以外の政策手段で輸入部品の大量流入を阻止すべき」という意見もある。ただし、中国民族系部品メーカーの開発力を高めなければ、外国製部品の輸入を制限して時間稼ぎをしたところで本質的な問題の解決にはならない。実際、WTOルールにおいても、非関税措置による数量制限は原則として禁止されている。

現実的な解決策のヒントは、CAAMが11月27日と28日に四川省で開いた「2008年中国自動車部品業界年次総会」で発表した活動報告書にある。

同報告書には、「中国民族系部品メーカーの技術力はまだ『模倣段階』にとどまっている」との現状認識の下、「大学、公的研究機関、完成車メーカー、有力部品メーカーなどが参加する共同プロジェクトを立ち上げ、中央政府からのバックアップを受けながら、基幹ユニットの電子制御技術に関する研究を重点的に実施する」との提案が盛り込まれている。

今回のWTOでの敗訴は、「高付加価値製品を開発する力を身に付けるためには、単純に『鎖国』をするのではなく、産官学の力を結集して関連技術の研究・開発に取り組む必要がある」という教訓を中国自動車部品産業に与えたと有力紙である『21世紀経済報道』が論評した。

2) 2009年8月の動向

工業信息化部、国家発展改革委員会は、8月28日に自動車産業のマクロ政策である「自動車産業発展政策」(2004年6月施行)の一部条文を廃止した(第52条、第53条、第55条、第56条、第57条)。これを受け、税務総署は発改委、商務部、財政部との連名で「実車特徴を構成する自動車部品の輸入管理弁法」(2005年4月施行)を9月1日から撤廃すると発表した。

図表 2-15 中国の関連通達

第 10 号

わが国の改革開放上の必要に応じて、工業信息化部ならびに国家發展改革委員会は、『自動車産業發展政策』を下記のとおり改定することを決定した。

一、第五十二条、第五十三条、第五十五条、第五十六条、第五十七条の規定の実施を停止する。

二、第六十条のうち、「輸入の完成車、部品に関する具体的な管理方法は税関総署が関係省庁の共同で制定のうえ、国务院の承認を得て実施する」とする規定の実施を停止する。

本決定は 2009 年 9 月 1 日より施行する。

工業信息化部・部長：李毅中
国家發展改革委員会・主任：張平
二〇〇九年八月十五日

(出所) 工業信息化部ホームページより現代文化研究所作成

工業信息化部産業政策司の担当者はこれ以前に、「中国政府は、9 月 1 日までに『管理弁法』の改正案を WTO に提出しなければならない。最終的な変更内容は工業信息化部が公示する」としていた。この発言は、『管理弁法』の「輸入部品総額が自動車価格の 60%以上に達する場合に完成車 (CBU) とみなして関税を課す」という規定に対し、WTO が「(ローカルコンテンツ要求を禁止した) 貿易関連投資措置 (TRIM) 協定に違反する」との裁定を下したことに由来する。

『管理弁法』が撤廃されたことにより、業界関係者の多くが「外国メーカーの間に輸入部品を使用する動きが広がり、中国自動車産業の発展にマイナス影響を与える」との懸念を示している。例えば、第一汽車進出口 (輸出入) 公司の李維閼・総経理は「外国メーカーが現地組立 (CKD) 方式による新型車の投入を加速するようになり、中・高級車の開発に乗り出したばかりの中国・民族系メーカーは大きなダメージを被る」と警鐘を鳴らす。また、「外資系部品メーカーが対中投資戦略の調整に着手し、付加価値の高い部品を輸入に切り替える可能性がある」との指摘も出ており、WTO のルールに違反しない方法で参入管理の強化を図る必要があるとの意見も出ている。

国家信息中心信息資源開発部の徐長明・主任へのヒアリング情報によると、「外国メーカーの大多数は『中国市場で競争力を確保するためには、部品の国産化を進めることが必須』との道理をよく理解している。従って、『管理弁法』の改正が中国自動車産業に与える影響は限られている」と分析している。実際、工業信息化部産業政策司の盧希・副司長も「WTO 加盟時に約束した以上、中国政府が新たな規制措置を設けることはない」と発言しており、『管理弁法』の行く末は単なる撤廃にとどまるのか、今後の政策動向が注目される。

かつて、中国国内では「北米自由貿易協定 (NAFTA) の原産地規則を参考に、中国での付加価値付与率が、ある一定の基準を満たさない自動車を『輸入車』と定義すべき」との議論が行われたことがある。この場合、中国での現地組立 (CKD) に使用され

る部品およびそれを使って生産された自動車は「輸入車」とみなされることになる。

『管理弁法』では、CKD ユニットに関してはまず CBU とみなして関税を課し、「実車特徴を構成する（輸入部品の総額が自動車価格の 60%以上に達する）」ことが証明された場合に税を還付するという運用を行う予定だった。ところが、これに対しては欧州連合（EU）から「商品の名称及び分類についての統一システムに関する国際条約（HS 条約）に基づき、すべての輸入貨物の関税は世界統一の関税率表に規定された税率で輸入時に徴収されなければならない」との指摘を受けた。

従って、中国汽车工业协会（CAAM）のある副秘書長が語るように「新たな対策は必ずある。ただし中国にとって、今は重要な時期である。この時期に、他国と不必要なトラブルを引き起こすようなことはしない」というのが最も適切な見方と思われる。

（４）その他自動車政策関連動向

1）レアアース採掘と生産計画の整合性強化について

中国政府関係者へのヒアリング情報によると、「レアアースは、わが国が強みを持つ資源であり、国防産業とハイテク産業の発展において欠かすことのできない重要な原材料と戦略的資源である」と認識している。

「中国のレアアース資源の合理的な開発利用とその保護をはかるべく」ことを目的とし、2006 年から、国土資源部は中国のレアアース埋蔵量と適法鉱山の採掘量にもとづいて、レアアース採掘の総量規制指標を毎年策定し、実施することとなった。

国家发展改革委員会も、2007 年から、レアアースの市場需求にもとづいて、レアアースの鉱石製品と精錬分離製品を指令的計画の管理対象とし、指令的計画を毎年策定し、実施することとなった。

しかし、両者の定めた計画指標には、数量の相違があった。

2009 年 11 月、国家发展改革委員会のレアアース担当部署である産業協調司は、国土資源部のレアアース担当部署である鉱産開発司の関係者を招き、レアアースの採掘および鉱石製品の生産に関する指令的計画指標の関連事項について討議した。

関係者の紹介によると、「両部署の関係者は目下のレアアース市場の状況を細かく分析したうえで、双方は十分な意思疎通をし、2010 年度のレアアース採掘と生産量の計画指標値について一致した。両部署が連携を強化し、レアアース採掘と生産量の計画指標値を統一したことは、指令的計画の権威と拘束力を強化し、地方と企業がレアアース資源を合理的に開発利用するよう指導し、我が国のレアアース産業の健全な発展を促進するうえで、積極的な意味を持つものである。」

3 節 中国自動車販売に係わる政策動向

(1) 『自動車ブランド販売管理実施弁法』

1) 2009 年 4 月の動向

「内外流通担当」の商務部は、自動車販売政策である『自動車ブランド販売管理実施弁法』（以下、『実施弁法』）を見直そうとしている。これが実現すると、従来の外国メーカーが主導で現地生産車及び輸入車を販売できる方式に一定の制約条件が付与されることとなり、外国メーカーにとっては厳しい状況となる。

中国では従来、自動車の販売は国有の貿易会社が行っている。

2001 年の WTO 加盟後、流通分野の開放も合意内容通りに進められており、自動車販売の規制緩和に当たる政策である『実施弁法』は 2005 年 2 月 21 日に公布され、2006 年 12 月 31 日に施行された。

但し、この政策は「授權経営」、即ち「自動車供給業者（メーカーまたは輸入総代理店）からの販売認定（＝授權）を取得しなければ、自動車の販売に従事することはできない」ことを規定しているため、現地生産車及び輸入車を含む自動車販売の全般を主導したい外国メーカーに有利になるが、逆にこれまで自動車の販売を独占してきた国有の貿易会社にとっては、メーカーの認定を取得しなければ、販売ができなくなる可能性が大きくなる。

そのため、当初は 2005 年 4 月 1 日に施行される予定だったが、前記の国有の貿易会社等からの反発もあり施行時期が 1 年以上遅れた。施行後も、販売店からは「授權経営のやり方が自動車メーカーや輸入総代理店に支配的地位を与えた」との不満が高まったため、このような状況を踏まえ、同政策の担当部署である商務部は 2008 年 1 月から同弁法の改訂に向けた取り組みを本格的に開始した。

商務部は 2009 年 3 月下旬、『自動車ブランド販売管理実施弁法補足規定』の意見募集稿を業界関係者に配布した。事情に詳しい関係者の話によると、これまで何度も意見募集と修正を繰り返してきたが、今回が正式公布前の最後の意見募集になる予定だという。

また、上記関係者を通じて意見募集稿の内容を確認したところ、「自動車供給業者（メーカーまたは輸入総代理店）は、認定販売店の経営モデルを強制的に規定してはならない」、「初回の認定期間は 5 年以上でなければならない」、「認定期間内においては、販売成績が悪いことを理由に認定を取り消してはならない」など、販売店の利益を保護する趣旨の規定が多く追加されていることが分かった。

今回の意見募集稿では、「いかにして輸入総代理店の独占的地位を崩すか」が最大の争点となる。その中で、「輸入総代理店の複数設置を義務付けるべき」や「認定販売店による完成車の直接輸入を認めるべき」といった意見が出されている。

前者に関しては、「輸入総代理店の複数設置を義務付けても、それらがすべて外国メーカーの独資子会社であれば現状と何ら変わらない」との懸念がある。また後者に関しては、「直接輸入権を認める基準を明確にする必要がある」と指摘されている。それに対し、業界団体である中国汽车流通協会（CADA）の瀋進軍・常務副会長兼秘書長は、「専門家チームを組織し、直接輸入権を認める基準の草案を作成した。近日中に関係者の意見をヒアリングする予定である」と語っている。ちなみにCADAは自動車販売業者（中古車、カー用品等を含む）の団体であり、商務部の委託を受け、『実施弁法』の改訂作業を推進する中心的役割を担っている。

2) 2009年9月の動向

改訂版公布目前の『実施弁法』に対して、CADAは「メーカー資本による販売店設立禁止」の条文を盛り込むよう提言。一方で、他の専門家からはメーカーの立場も考慮し「さまざまな販売店形態が共存できる内容にすべき」という意見が出ている。

9月28日、CADAの瀋進軍・常務副会長兼秘書長は『経済観察報』とのインタビューで「商務部に対し、改訂後の『実施弁法』に『自動車メーカー、自動車メーカーの株主、自動車メーカーの関連会社が自動車販売店となってはならない』との一文を盛り込むよう提案した」と語った。

上記提案を提起した理由について、瀋・常務副会長は「自動車メーカーは、あらゆる面で自社資本の販売店を優遇することになる。その結果、独立系の販売店は不利な扱いを受け、最終的には自動車流通分野における公平競争が阻害される恐れがある」と説明する。

瀋・常務副会長によると「商務部が最終的に採用するかは未知数」とのことだが、「メーカー資本の販売店の増加に対し、早急に何らかの対策を打つ必要がある」という。

同紙の分析によれば、CADAが矛先を向けているのは、関連会社の豊田通商を通じ、中国の自動車販売店への出資を進めているトヨタであるという。あるアナリストは「トヨタは、経営困難に陥った販売店を直営化しようと水面下で画策している」と指摘する。

また、ある独立系の販売店関係者も「メーカー資本の販売店は、仕入れ価格やインセンティブ等で優遇を受けている」と話す。

このような状況のなか、現在独立系販売店の間では「連盟」を結成する動きが広がり始めている。

ベンツ独立系販売店聯合会の会長を務める浙江華策汽車の陳儀・総経理は「1社の力は相対的に弱いのが、皆が団結することで総代理店（メルセデスベンツ中国）に対する発言権を高めることができる」と語る。

しかし、必ずしも「連盟」結成が最善というわけではない。一汽トヨタ系列の販売

店関係者は「トヨタ系列の販売店でも自発的に『協力会』と呼ばれる組織を結成したが、メーカーの支配を受けるという構造に変わりはない。逆に『協力会』の価格規定に違反した場合、メーカーから厳罰を科せられる」と打ち明ける。

「メーカーが販売店を支配する」という構図が生まれたのは、『実施弁法』がメーカーに「販売代理認可権」という特権を与えたことに起因する。

業界実力者の蘇暉は、「メーカーの立場に立てば、『ブランドイメージを守るためには、自社製品の販売ルートを選定する必要がある』との主張も理解できる」とメーカーによる販売店支配に一定の理解を示した上で、「ただしメーカーが販売店を支配する構造は、消費者に不利益をもたらし、販売店の創造力を抑制する」と問題点を指摘する。そして解決案として「『実施弁法』の改訂に際しては、中国の国情を存分に考慮し、さまざまな形態の販売店が共存できる内容とすべきである」と提言する。

販売店形態の多様化に関しては、前出の瀋・常務副会長も「奨励すべき」と賛同の意を表している。

改訂の方向性について、商務部 機電・科技産業司の宋先茂・処長は「中国輸入車企業戦略発展リーダーズフォーラム」（7月29日、北京市）で「販売店の合法的権益を保護すべく、メーカーの行為を制約する条項を設ける」と語った。また、別の商務部関係者によると「経営モデルの多様化を奨励し、各地域の経済力や消費水準に応じた合理的な販売・サービス網の構築を促進する」との情報もある。

これに対して「たとえ法改訂で販売店の地位が向上したとしても、メーカーが販売店を支配するという構図が完全になくなることはない」という業界関係者の指摘もある。

（２）自動車買い替え促進政策

１）2009年5月の動向

中国では従来制度として、営業用車輛（大型バス、大型トラックが中心）を対象に、早期買い替えを促進するため、政府による補助金制度を導入している。

給付対象と補助金額は、財政部と商務部が毎年、『老朽化自動車廃棄・更新補助金管理暫定弁法』（2002年12月公布、実行）に基づいて決定している。

2009年の支給基準は、下表の通りである。

図表 2-16 2009 年の自動車の買い替え補助金基準

対象	条件	金額
農村部の 旅客輸送車輛	初回登録日が 01 年 1 月 1 日～05 年 12 月 31 日で、 全長が 4.8m 以上 7.5m 未満の車輛を廃棄する場合。	1 万元／台
バス	初回登録日が 00 年 1 月 1 日～02 年 12 月 31 日で、 全長 7.5m 以上かつ乗車定員 23 人以上の車輛を廃棄し、 同クラスの新車を購入する場合。	5,000 元／台
公共バス (全長 9m 以上)	初回登録日が 00 年 1 月 1 日～02 年 12 月 31 日の車 輛を廃棄し、ユーロⅢ適合の新車を購入する場合。	1 万 5,000 元／ 台
公共バス (全長 9m 未満)	初回登録日が 00 年 1 月 1 日～02 年 12 月 31 日の車 輛を廃棄し、ユーロⅢ適合の新車を購入する場合。	1 万元／台
トラック	初回登録日が 00 年 1 月 1 日～02 年 12 月 31 日で、 車輛総重量 (GA) が 12 トン以上の車輛を廃棄し、同 クラスの新車を購入する場合。	5,000 元／台

(出所) 商務部ホームページにより現代文化研究所作成。

中国政府は内需拡大に向け、補助金の給付対象を従来の大型バス、大型トラックという営業用車輛から、中型バス・トラック等に拡大する方針を明らかにした。

2009 年 5 月 19 日、国務院常務会議は「車齢の長い自動車の買い替えをさらに促進すべく、補助金の予算総額を増やすと同時に給付対象を拡大する」という措置を発表した。

具体的には、2009 年の予算総額が当初の 10 億元から 50 億元へ上方修正され、補助金の給付対象は「中型以下のトラック、中型バスの一部、ユーロⅠ未適合のガソリン車またはユーロⅢ未適合のディーゼル車を廃棄して新車を購入した場合、使用年限を適度に前倒しして新車に買い替えた場合等を含める」となった。また、1 台当たりの補助金額については「原則として、同クラスのモデルの車輛購置税（自動車取得税に相当）を上回らない金額」と定められている。

但し、この通達では、今回の予算増額が個人ユーザーを対象に含めるかどうかは曖昧にされている。

個人ユーザーがユーロⅠ未適合のガソリン車またはユーロⅢ未適合のディーゼル車を廃棄して新車を購入した場合、この制度が適用されるものと推測していた。もし個人ユーザーの買い替えも対象となれば、今後一層の販売台数増が見込めるだろう。業界専門家は以下の見解を示した。

図表 2-17 自動車買い替え促進政策に関する専門家の見解（2009 年 5 月）

国家信息中心経済諮訊中心 劉明・首席研究員
1 台当たりの補助金額は、「車輛購置税を上回らない金額」となっている。したがって、購入車輛の単価を 5 万～10 万元と仮定すると、補助金額は 5,000～1 万元／台になると想定される。また、予算総額が 50 億元であることから、50 万～100 万台の需要を創出できる計算となる。ただし、補助金の申請手続きが煩雑な場合、消費者の積極性を損なう恐れもある。
中国社会科学院 工業経済研究所 趙英・主任
中央政府は経済活性化策の一環として、積極的な公共投資を実施している。その成果は、鉄鋼やセメントの需要増という形ですでに現れ始めている。その流れを受け、第 2 四半期には大型トラックの需要が回復する見込みである。ただし、トラック市場の 70%以上を占める中型以下のトラックは、個人ユーザーが主体となっている。公共投資の拡大だけでは、個人需要の活性化は不可能である。中央政府は、「個人消費の拡大による景気回復」を次なる重要課題と考えている。車齢の長い自動車の買い替え促進は、内需拡大に寄与するだけでなく、循環型経済の確立や産業の高度化など多くのメリットをもたらすだろう。

（出所）現地ヒアリングにより現代文化研究所作成

2) 2009 年 6 月の動向

2009 年 6 月 1 日、國務院弁公庁は『内需拡大促進、自動車・家電の買い替え奨励実施方案』（以下、『実施方案』）を公布し、補助金給付の条件と手続きの詳細を明らかにした。同案により、補助金の適用範囲は、従来の営業車輛から乗用車にまで拡大した。

『実施方案』の概要は以下の通り（自動車関連のみ）。

① 作成部門

国家發展改革委員会、財政部、商務部、工業信息化部、環境保護部。

② 基本スタンス

内需拡大、省エネ推進、環境汚染物質の排出量低減、循環型経済の発展を図るべく、車齢の長い自動車の買い替えを促進する。具体的には、消費者が使用年限を前倒しして正規の回収・解体業者に引き渡し、新車に買い替えた場合に補助金を給付する。

③ 2009 年の予算総額

当初の 10 億元から 50 億元へ上方修正する。

④ 支給対象と補助金額：

支給対象		補助金額（元／台）
乗用車・バス	微型	3,000
	小型	4,000
	中型	5,000
トラック	微型	4,000
	小型	5,000
	中型	6,000
その他		6,000

乗用車・バスの分類は、微型：全長 3.5m 以下、排気量 1.0L 以下、小型：乗車定員 9 人以下、中型：同 9 人超 20 人未満。トラックの分類は、微型：車輻総重量 (GA) 1.8t 以下、小型：同 1.8t 超 6t 以下、中型：同 6 t 超 14t 以下」。

⑤ 支給除外要件

『老朽化自動車廃棄・更新補助金管理暫定規定』に基づき、すでに補助金の給付を受けた場合、あるいは『自動車産業調整振興計画』の基本原則に基づく車輻購置税率の優遇をすでに受けた場合は、給付対象外となる（1 月 20 日から 12 月 31 日までの期間限定で、排気量 1.6L 以下の乗用車を購入した場合、車輻購置税率が通常の 10% から 5% に半減される。）

⑥ 補助金の申請方法

『老朽化自動車廃棄・更新補助金管理暫定規定』に準ずる。

申請者は、正規の回収・解体業者が発行した廃棄証明書、購入した車輻の領収書、身分証明書等の資料をそろえる必要がある。

上記、国務院の方針を具体化させるために、2009 年 6 月 26 日、商務部と財政部は「自動車買い替え実施弁法」の意見募集稿を公表し、使用年限より前に「黄標車（ユーロⅠ未適合のガソリン車とユーロⅡ未適合のディーゼル車）」を廃棄して新車に買い替えた場合等の補助金規定案も提示した。

意見募集稿の概要は以下の通り。

① 趣旨：補助金を支給することで自動車の買い替えを促進し、内需拡大につなげる。

② 支給対象：

- ・ 使用期間（初回登録からの期間）8 年未満の微型トラックまたは中型バス（タクシー用）を廃棄して新車に買い替えた場合。
- ・ 同 12 年未満の軽型トラックまたは中型トラックを廃棄して新車に買い替えた場合。
- ・ 同 12 年未満の中型バス（タクシーは除く）を廃棄して新車に買い替えた場合。
- ・ 使用年限（下表参照）より前に「黄標車（ユーロⅠ未適合のガソリン車とユーロⅡ未適合のディーゼル車）」を廃棄して新車に買い替えた場合。ただし、農用車（オート三輪、低速トラック）と被牽引車を廃棄して新車に買い替えた場合は除く。

【使用年限一覧】

カテゴリー				使用年限	
乗用車・バス	業務用	タクシー	微・小・中型	8年	
			大型	乗車定員 19人以下	8年
				同19人超	8年 (4年延長可)
		観光用		10年 (10年延長可)	
		その他		10年 (5年延長可)	
	自家用	微・小型		15年 (延長可)	
		中・大型		10年 (10年延長可)	
トラック	微型			8年	
	軽・中型			10年 (5年延長可)	
	重型	トレーラー付		8年 (4年延長可)	
		その他		10年 (5年延長可)	
特殊車両	鉱山作業用			8年 (延長可)	
	その他			10年 (延長可)	

③ 支給期間：2009年6月1日～10年5月30日。

④ 補助金額：

廃棄する車両		補助金額
乗用車・バス	中型	5,000 円
	小型	4,000 円
	微型	3,000 円
トラック	中型	6,000 円
	軽型	5,000 円
	微型	4,000 円
その他		6,000 円

④ 支給除外要件：『老朽化自動車廃棄・更新補助金管理暫定弁法』「に基づきすでに補助金の給付を受けた場合、あるいは『自動車産業調整振興計画』の基本原則に基づく車両購置税率の優遇をすでに受けた場合。

商務部と新華信国際信息諮詢（北京）有限公司が共同で実施したアンケート調査によると、「補助金制度を利用して新車に買い替えようと思う」との回答は半数にも達しなかった。その理由として、大多数の人が「補助金額が少ない」を挙げた。また「どのくらいの金額なら本制度を利用しようと思うか」との質問には、83.2%が「1万5,000元以上」と答えた。

業界アナリストの賈新光氏は「欧米と比べた場合、確かに補助金額は少ない。しかし英国の事例を参考とし、メーカー各社が独自の補助金制度を導入することで消費者の希望額とのギャップを埋めることができる」と指摘する。実際、東風日産や北京現

代をはじめとする多くのメーカーが「下取り・買い替えサポートキャンペーン」を実施し始めた。

3) 2009 年 7 月の動向

2009 年 7 月 13 日、商務部と財政部は『自動車買い替え実施弁法』を正式に公布した。同弁法は、6 月 26 日に公表された意見募集稿を基本的に踏襲した内容となっているが、意見募集稿からの最も大きな変更点は、補助金額や有効期限に関する規定がより具体化されたことにある。

同弁法の公布を受け、商務部の陳徳銘・部長は「2009 年の廃車台数は 270 万台に達する」との見通しを語った。

弁法の概要は以下の通り。

- ① 支給対象：「廃棄車の所有者と購入した新車の所有者の名義が一致していなければならない」との一文を追加。
- ・ 使用期間（初回登録からの期間）8 年未満の微型トラックまたは中型バス（タクシー用）を廃棄して新車に買い替えた場合。
- ・ 同 12 年未満の軽型トラックまたは中型トラックを廃棄して新車に買い替えた場合。
- ・ 同 12 年未満の中型バス（タクシーは除く）を廃棄して新車に買い替えた場合。
- ・ 使用年限（下表参照）より前に「黄標車（ユーロⅠ未適合のガソリン車とユーロⅡ未適合のディーゼル車）」を廃棄して新車に買い替えた場合。ただし、農用車（オート三輪、低速トラック）と被牽引車を廃棄して新車に買い替えた場合は除く。

【使用年限一覧】（変更部は太字で記載）

カテゴリー				使用年限	
乗用車・バス	業務用	タクシー	微・小型（轎車*を除く）	8年	
			中型	8年	
			大型	乗車定員 19 人以下	8年
				同 19 人超	8年（4年延長可）
		観光用		10年（10年延長可）	
		その他		10年（5年延長可）	
	自家用	微・小型（轎車を除く）		15年（延長可）	
		中・大型		10年（10年延長可）	
トラック	微型			8年	
	軽・中・重型			10年（5年延長可）	
特殊車輛	鉱山作業用			8年（延長可）	
	その他			10年（延長可）	

*轎車：乗用車から MPV、SUV、微型バス（日本の軽ワンボックスに類似）を除いたカテゴリー。

② 有効期限：

- ・ 廃車・登録手続き：09 年 6 月 1 日～10 年 5 月 31 日。
- ・ 補助金申請手続き：09 年 8 月 10 日～10 年 6 月 30 日。

③ 補助金額：変更部は太字で記載（金額の変更はない）。

分類		補助金額	
		廃棄車が「黄標車」	廃棄車が「非黄標車」
乗用車・バス	中型	5,000 元	5,000 元
	小型（ 轎車 を除く）	4,000 元	—
	微型（ 轎車 を除く）	3,000 元	—
トラック	中型	6,000 元	6,000 元
	軽型	5,000 元	5,000 元
	微型	4,000 元	4,000 元
轎車、大型バス、 重型トラック 、 特殊車輛		6,000 元	—

（出所）商務部ホームページより現代文化研究所作成

業界実力家の蘇暉氏は「中国には、廃棄すべき低品質の商用車が多数ある」と本弁法の効果に期待を寄せる。さらに、中国汽車技術研究中心（CATARC）の専門家は「本

弁法は、2009 年の商用車需要を 30 万台程度押し上げる効果がある」とみている。

国泰君安証券の張欣・アナリストも「これまでに打ち出された新車需要刺激策は乗用車が主な対象だったが、本弁法は商用車を中心とした内容となっている。従って、上半期は乗用車が市場回復の原動力となったが、下半期は商用車需要も上向くことが期待される」と分析する。

一方、業界内では「乗用車需要を刺激する効果は少ない」との見方が大勢を占めている。なぜなら、『自動車産業調整振興計画』の基本原則に基づく車輛購置税（自動車取得税）率の優遇（対象は排気量 1.6L 以下の乗用車）をすでに受けた場合、本弁法の補助金を受給する資格を失うからである。

ただし、本弁法には「各地の実情に応じて、地方政府が補助金額を上乗せしてもよい」との規定がある。上海市が打ち出した『上海市老朽化自動車廃棄・買い替え促進補助金暫定弁法』（5 月 31 日公布）では、補助金の支給対象が商用車に限られている。従って、施行後 1 カ月間（6 月 1 日～6 月 30 日）の申請者は 45 人にすぎなかった。しかし場合によっては、乗用車を対象とする補助金制度を導入する地方政府が現れる可能性も十分に考えられる。

【上海市の補助金規定】

	補助金額		
	初回登録が 98 年以前	同 99～00 年	同 01～02 年
大型バス	6,500 元	7,000 元	7,500 元
重型トラック	6,000 元	6,500 元	7,000 元
中型バス・トラック	5,000 元	5,500 元	6,000 元
小型バス	4,500 元	5,000 元	5,500 元
軽型トラック	3,000 元	3,500 元	4,000 元
微型バス・トラック			

受給資格：2009 年 6 月 1 日～10 年 4 月 30 日の間にユーロ I 未適合車を廃棄し、上海市でユーロ IV 適合の新車を購入・登録した個人・団体。

（出所）各種資料より現代文化研究所作成

4) 2009 年 12 月の動向

2009 年 12 月 28 日、商務部と財政部は『自動車買い替え補助金基準関連事項の調整に関する通達』を公布した。

本通達は、國務院常務會議が 12 月 9 日に採択した「自動車買い替え促進政策の補助金額を現状の 3,000～6,000 元／台から 5,000～1 万 8,000 元／台に引き上げる」との方針を受け、カテゴリー別の補助金額を具体化したものである。通達の概要は以下の通り。

① 支給対象（従来通り）：

- ・ 使用期間（初回登録からの期間）8年未満の微型トラックまたは中型バス（タクシー用）を廃棄して新車に買い替えた場合。
- ・ 同 12 年未満の軽型トラックまたは中型トラックを廃棄して新車に買い替えた場合。
- ・ 同 12 年未満の中型バス（タクシーを除く）を廃棄して新車に買い替えた場合。
- ・ 使用年限より前に「黄標車」（ユーロⅠ未適合のガソリン車とユーロⅡ未適合のディーゼル車）を廃棄して新車に買い替えた場合。
- ・ ただし、農用车（オート三輪、低速トラック）と被牽引車を廃棄して新車に買い替えた場合は除く。

② 有効期限（従来通り）：

- ・ 廃車・登録手続き：09 年 6 月 1 日～10 年 5 月 31 日
- ・ 補助金申請手続き：09 年 8 月 10 日～10 年 6 月 30 日

③ 補助金額（変更前後の金額を併記）：

カテゴリー		補助金額	
		廃棄車が 「黄標車」	廃棄車が 「非黄標車」
乗 用 車 ・ バ ス	大型	6,000 元→1 万 8,000 元	—
	中型	5,000 元→1 万 1,000 元	5,000 元→1 万 1,000 元
	小型 (轎車*を除く)	4,000 元→7,000 元	—
	微型 (轎車を除く)	3,000 元→5,000 元	—
	排気量 1.35L 以上の轎車	6,000 元→1 万 8,000 元	—
	排気量 1.00L-1.35L の轎車	6,000 元→1 万円	—
	排気量 1.00L 以下の轎車	6,000 元→6,000 元	—
ト ラ ッ ク	重型	6,000 元→1 万 8,000 元	—
	中型	6,000 元→1 万 3,000 元	6,000 元→1 万 3,000 元
	軽型	5,000 元→9,000 元	5,000 元→9,000 元
	微型	4,000 元→6,000 元	4,000 元→6,000 元
特殊車輛		6000 元→6000 元	—

*轎車：乗用車から MPV、SUV、微型バス（日本の軽ワンボックスに類似）を除いたカテゴリー。

（出所）商務部ホームページより現代文化研究所作成

④ その他：

- ・すでに従来の基準で補助金の給付を受けた場合、必要書類をそろえて申請をすれば新基準との差額を受け取ることができる。

（３）中古車関連政策

中古車の取引管理を担当する商務部は、今後、24 の省、自治区、直轄市にある 40 箇所の中古車取引市場と、60 社の廃棄自動車回収解体企業のレベルアップを図る意向を示していた。

商務部 市場体系建設司の常曉村・司長は、「2009 年の中古車取引台数は 300 万台しかない。この数字は、世界の水準を見ると、非常に小さい。世界では通常、新車を 1 回販売すると、3.5 回の中古車販売がともなう。つまり、新車が販売されてから、3.5 回名義変更されるわけである。しかし、わが国では、300 万台の中古車販売台数は、新車販売台数のわずか 27%である」と指摘し、「もし中古車取引の台数が新車販売台数と同じ水準に達したら、巨大な市場が生まれる」と展望した。

2009 年央、商務部、財政部、国家税務総局、全人代財政経済委員会などの部門の指示のもと、中国旧貨業協会（中古品を取り扱う業者の業界団体）の設備リースと中古設備専門委員会が、リース企業、設備メーカー、金融機関および設備販売業者を対象に、2 カ月にわたる調査を実施した。

同委員会の余小梅・秘書長によれば、現在、中国における中古自動車と中古設備市場はまだ発展途上であり、地域によっては無秩序な状態にあるところもあるだけでなく、業者も規模が小さく、技術が遅れているというのが現状であるという。

また、取引市場の配置も全局を見据えた計画がなく、多くの地方で中古車取引市場、中古設備取引市場が盲目的に建設されている。そのため、多くの取引市場の環境は劣悪であり、マーケットの秩序ある発展に悪影響を与えている。

中古車市場の問題を解決するために、2009 年 10 月 22 日、国家工商管理総局、商務部、財政部、公安部、工業信息化部、国家税務総局及び国家发展改革委員会の連名で、『中古車市場秩序の一層強化と中古車市場の健全な発展の促進に関する意見』が公布された。

この『意見』では、中古車取引の問題点を以下のように認識している。「近年、わが国においては、新車消費の急速な拡大にともない、各地の中古車市場が著しく発展してきた。自動車産業の健全で調和の取れた発展を促進し、国民の生産・生活上のニーズを充足させるうえで、重要な役割を果たしてきた。しかし、一部の地方では、中古車市場の設置場所と業者の経営行為が不適切な部分があり、不当競争や消費者に対する詐欺的行為などといった現象がしばしば見受けられる。こうしたことが、消費者の合法的權益を大いに侵害し、中古車市場の秩序をかく乱している。」

そのうえ、『意見』の目的を以下のようにしている。『自動車産業調整振興計画』

の「趣旨を果たし、自動車消費市場を積極的に育て、自動車消費を牽引し、自動車産業の構造調整を促進すべく、国家工商管理総局は商務部、財政部、公安部、工業信息化部、国家税務総局及び国家発展改革委員会と共同で、中古車市場秩序の一層強化ならびに中古車市場の健全な発展の促進に関して、下記の意見をまとめた」。『意見』の概要は以下の通り。

① 取り組みの目標

中古車流通は、自動車産業の重要な一環であり、中古車市場の秩序ある発展は、自動車産業の持続的かつ健全で安定した発展を維持し、消費者の合法的權益を守り、社会の調和と安定および経済の安定かつ比較的速い発展を促進するうえで、重要な意味を持つ。中古車市場秩序の一層の強化は、世界金融危機に積極的に対処し、消費促進で内需を拡大し、自動車産業の調整と振興を早期に進めていくうえで、強力な措置となる。

各地および各関係部門は、科学的発展観の要求にしたがい、社会主義調和社会の構築という大目標のもとに、大局観と責任感を高め、指導を強化し、一元的な指揮系統のもとに組み、法にのっとり業務を進め、相互の協調と協力を図り、重点事項を中心に据えながら、抜本的な改善を図ること。中古車市場秩序の一層の強化を通じて、中古車市場の健全でかつ秩序のある発展を促進し、消費者の信頼を高め、消費の拡大を牽引し、管理のレベルアップを図る。

② 任務と要求

経営主体の規範化を図り、市場参入規制を強化すること。中古車取引市場を開設する企業に対する監督と管理を強化し、市場参入条件を厳しくする。取引市場の開設企業の管理責任を明確にし、中古車取引市場の各種管理措置と規定・制度を策定し徹底させるよう、取引市場の開設企業を指導、督促する。中古車取引市場の環境改善を図り、中古車経営業者（中古車の販売、オークション、仲介、査定などの取り扱い業者）の登録、税制、車輛名義変更登録などの面で便利で効率の高いサービスを行なう。法にのっとり無免許での中古車経営行為を取り締まる。

監督と検査を強化し、経営行為の適正化を図ること。中古車取引市場や中古車経営業者の経営行為に対する監督と管理を強化し、「中古車販売統一インボイス」「中古車売買契約（見本）」の適正使用を促し、車輛の使用、修理、事故、保険などの状況や走行距離数、廃車期限などの情報を如実に提供するように督促する。中古車経営企業は、車輛の証明書や証書類を求める制度を完備させ、免許や許可証などを提示のうえ業務を行ない、法にしたがって納税し、正価表示を励行する。

不正行為や違法行為を取り締まり、市場環境を浄化すること。違法の経営行為と犯罪行為を法にのっとり取り締まり、車輛の流通ルート of 適法性と品質の合格ライン適合を保証する。廃車すべき車輛の販売、虚偽の宣伝、不当競争、脱税、同業者の排斥による市場の独占、売買の強要、悪意を持った談合、ゆすりや恐喝などの違法行為

を重点的に取り締まる。密輸車、不法組立て車、盗難車の市場での販売を厳重に防止する。各地は、現地の実情ととくに深刻になっている問題点に応じて、ピンポイントを狙った取り締まりを実施してよい。

信用システムを構築し、長期にわたって効果のある監督・管理を目指すこと。中古車取引市場と中古車経営企業を政府部門の信用システムに取り入れ、業界団体の役割を生かしながら、業界の自律をうながし、公正競争を提唱し、信用を重んじ背信行為を恥じる業界の気風を育てる。各種監督・管理制度を完備させ、全国範囲で中古車が流通できるような環境づくりを進めていく。問責制度を強化し、部門化の情報交換と連携を強め、長期にわたって効果のある監督・管理を図る。消費者の啓蒙と誘導に力を入れるとともに、消費者権益保護のルートの円滑を確保し、消費者権益保護体制を構築していく。

③ 役割分担

商務主管部門は、中古車流通業界の管理を強化するとともに、工商、財政、公安、工業と情報化、税務、发展改革などの管轄部門と共同で、業界の発展計画を策定し、企業に合理的な配置を行なうよう誘導し、中古車経営を制限する不当な規定を整理・撤廃する。業界の信用システムの構築を推進する。中古車取引市場設立参入規制の適正化をはかり、中古車査定の技術基準を確立していく。『中古車流通管理弁法』の関連規定にしたがい、中古車取引市場設立の参入条件を厳しくし、市場の開設企業に対し、企業法人資格のほか、所在地の都市発展計画および都市の商業発展の関連規定に合致した立地と、固定の場所と施設、および中古車取引関連サービスを提供する能力を求める。

公安部門は、中古車の移転登録を厳しくチェックし、中古車取引市場の治安を守り、公共秩序をかく乱する行為や公共安全を脅かす行為を法にのっとり取り締まり、市民の人身と財産の安全を侵害する行為を摘発する。

税務部門は、中古車取引の税金徴収とインボイスの監督管理を強化する。監督企業の納税状況を監督し、脱税などの違法行為を摘発する。

工商行政管理部门は中古車経営行為の監督管理を強化し、無免許経営、商業賄賂、虚偽広告、不当な懸賞つき販売、消費者に対する詐欺行為などを摘発し、市場の秩序を守る。消費者の苦情・告発受付窓口としての 12315 ホットラインを活用し、消費者の合法的権益を確実に守っていく。

価格管理部門は、中古車取引市場の手数料等に対する監督と検査を強化し、違法または不正な手数料徴収行為を摘発する。

④ 実効の追求

各地の各関係部門は、現地政府の一元的な指導のもと、中古車市場監督・管理業務に対する指導を確実に強化し、責任を明確にするとともに、連携を強化し、督促と検査を励行し、各種業務が確実に遂行されるように努める。

指導力を発揮し、実施体制を入念に敷いていく。各地は現地の実情に応じて、段階別の目標と役割分担を決め、重点事項を中心に据えながら、上下が連携し、査察と指導を強化し、業務の効率と効果を高めていく。

責任制と問責制度の徹底を図る。現地化監督管理責任制を強化し、実地検査、抜き打ち検査と分類指導を強化する。地域横断、部門横断の問題が起きた場合は、うまく調整し、たがいに協力すること。管理上の「真空地帯」や責任の不在があってはならない。

部門間の連携を強化し、監督管理上のシナジー効果をはかる。中古車市場の監督・管理業務は、政策に精通しなければできない部分が多く、かかわる部門も多い。各関係部門は、情報交換を強化するとともに、たがいに連携し、時を見ては合同査察を実施し、力を合わせてこの業務をまっとうする。

法制度の整備を強化し、長期的に効果のある監督・管理をはかる。綿密な調査を実施し、適時に経験の交流を行ない、中古車市場の発展における問題点に焦点を当て、中古車市場監督管理関連の法規を改善し、法にのっとって業務を遂行していく。

宣伝と誘導を強化し、業務の実効性を高めて行く。各種メディアを活用し、中古車市場監督・管理の要求と効果をアピールしする。業界団体、経営企業と消費者の意見や提言を聞き入れ、業務の目的性と実効性を高めていく。この『意見』の効果については、期待できそうである。

（４）解体・リサイクル関連政策

自動車解体企業的能力等については、主管部署の商務部が問題視している。

現在、下取りの廃棄自動車を解体する資格を有する企業は 478 社、経年自動車回収拠点（ネットワーク）は 1,859 箇所等となっている。

下取りをとまなう買い替えの台数が 300 万台の規模に達したら、現在の解体能力は追いつかないし、解体・回収の段階でうまく処理できなかつたら、新たな汚染が生じるというのが、商務部の懸念である。

また、廃棄自動車の「闇ルート」への流入、解体部品による不法組立て車が一部地方では横行している。

上記問題を解決するために、2009 年 11 月 26 日、商務部が公安部、国家環境保護部、交通運輸部及び国家工商管理総局と共同で『廃棄自動車の監督管理関連業務の強化に関する通知』（商建発[2009]572 号）を公布し、関連部署の役割と責任等を強調した。この『通知』の概要は以下の通り。

① 目的

自動車の下取りをとまなう買い替え奨励政策は、流通の活性化を通じて消費を拡大し、国際金融危機に対処するための党中央と国務院の重要な決定であり、国民経済の安定かつ比較的速い発展を維持するうえで重要な意味を持つものである。廃棄自動車

の管理を強化し、廃棄自動車、不法組立て車が社会に流入することを防止することは、自動車の下取りをともなう買い替え奨励政策を円滑に実施するうえで重要な保障となる。各レベルの関係政府部門は、廃棄自動車監督管理業務の重要性を十分認識し、『中華人民共和国道路交通安全法』及びその実施条例、『中華人民共和国大気污染防治法』、『中華人民共和国道路運輸条例』、『廃棄自動車回収管理弁法』などの法律法規に厳格にしたがって業務を遂行しなければならない。良好な市場環境を創出し、大衆の利益を守り、自動車の下取りをともなう買い替え奨励政策の実施効果を高めるべく。

② 廃棄自動車回収解体業界に対する管理の強化

- ・ 商務主管部門は、『廃棄自動車回収管理弁法』などの関連規定にしたがい、管内の廃棄自動車回収解体業に関して全体的な計画を策定し、合理的な配置を行なうとともに、廃棄自動車回収解体企業の参入と撤退管理制度を一層完備させていくこと。積極的な措置を講じ、企業が回収サービス網を完備させるのをプッシュし、自動車の所有者が車輦の下取りその他関連手続きを行いやすい環境の創出に努めること。『廃棄自動車回収解体企業技術規範』の要求にしたがい、企業が管理水準と技術レベルを高めるよう指導し、二次汚染の防止および資源浪費の減少を図る。
- ・ 商務主管部門は、廃棄自動車回収解体企業及びその回収拠点に対する監督管理を強化し、回収解体行為が適正に行なわれるよう監督し、企業が誠実に信用を守って法にのっとって経営するよう指導すること。廃棄自動車回収解体企業が廃棄自動車及びその五大部品、不法組立て車を販売し、もしくは『廃棄自動車回収証明』を売買、偽造、変造した場合、その行為を調査・確認のうえ、工商行政管理などの部門に法にのっとって処理するよう要請する。公安部門は、廃棄自動車回収解体企業の治安状況に対する監督・管理を強化する。

③ 自動車強制廃棄制度実施の徹底

- ・ 公安機関は、廃棄自動車登録抹消制度を厳格に実施し、強制廃棄条件を満たした自動車に関しては、規定に従って登録抹消をするよう所有者に通知すること。廃棄自動車回収解体企業の発行する廃棄自動車回収証明を厳しくチェックのうえ、所定の時間内に抹消証明を交付する。路上での廃棄自動車取締りを強化し、廃棄条件を満たした自動車を路上で走行させる違法行為に対して、『中華人民共和国道路交通安全法』およびその実施条例にしたがって処罰のうえ、その廃棄すべき自動車を押収し、強制廃棄する。
- ・ 環境保護部門は、自動車の定期的環境対応状況検査に対する管理を強化すること。廃棄自動車の定期的環境検査はいっさい認めないとし、環境検査合格のシールを交付してはならない。まもなく廃車期限になる自動車に関しては、環境検査合格のシールを交付する際に、有効期限を明記し、その有効期限は廃車期限と一致す

ること。

- ・ 交通運輸部門は、営業車輛の市場参入管理を厳格に行ない、まもなく廃車条件を満たすようになる道路運送車輛については、運送経営業者に速やかに更新するよう注意すること。公安機関で登録していない車輛は、決して道路運輸市場に入ってはいけない。
- ・ 自動車の所有者は、法にしたがい、廃棄条件を満たした車輛を速やかに廃棄自動車回収解体企業に送り届け、買い取ってもらうこと。いかなる団体や個人も、廃棄条件を満たした車輛を債務の弁済に当ててはならない。公的機関が差し押さえ、押収した自動車が廃棄条件を満たすようになった場合、その車輛に関するデータをファイリングしたうえで、車輛の速やかに廃棄自動車回収解体企業解体に回収してもらい、その所得は財政に納める。
- ・ 廃棄自動車回収解体企業は、回収した廃棄車輛を逐一登録し、自動車の下取り・買い替え情報管理システムを使って『廃棄自動車回収証明』をプリントアウトのうえ、『廃棄自動車回収証明』、車輛登録証書、登録番号標、行駛証を公安交通管理部門に届け抹消手続きを行ない、規定にしたがって回収した車輛を解体する。そのうち、大型バス、大型トラックおよびその他営業車輛は、公安機関の監督のもとで解体を行なう。

④廃棄自動車解体市場における不正取締りの強化

- ・ 工商行政管理部門は、廃棄自動車回収解体活動を不法に行なう企業または個人を法にのっとって摘発し、廃棄自動車または不法組立て車の中古車取引市場での売買またはその他の形での売買を法にのっとって取り締まる。
- ・ 交通運輸部門は、自動車修理企業に対する管理を強化し、『中華人民共和国道路運輸条例』の関連規定に厳格にしたがい、廃棄自動車の修理や自動車の不正改造などの違法行為を断固として取り締まる。

⑤部門間の情報交換と協調体制の強化

- ・ 商務、公安、工商、環境保護、交通運輸などの部門は、情報交換を強化し、情報通告制度を設け、廃車条件を満たした自動車の登録抹消状況、廃棄自動車の解体状況、廃棄自動車回収解体企業の状況、自動車修理企業の車輛修理記録などの情報を定期的に相互に通告し、タイムリーかつ正確に廃棄車輛の動的情報および関連企業の作業状況を把握する。
- ・ 商務、公安、工商、環境保護、交通運輸などの部門は、各自の職責を全うしながら、緊密に連携し、廃棄自動車の監督管理業務に真剣に取り組み、廃棄自動車の登録抹消、回収解体、解体市場の整理、路上パトロールなどの段階において、廃棄自動車の監督管理を強化し、廃棄自動車、不法組立て車の行動での走行および市場への流入を根絶するように努める。

一方、商務部の廃車管理強化（市場体系建設司が担当）とは別で、工業信息化部は国家發展改革委員会から機能を引き受け、自動車のリサイクルを進めている。その重要な一環として、装備工業司が着手している自動車リサイクル基準体制の整備である。

2009 年 6 月 30 日、自動車標準化委員会・自動車リサイクルワークグループ 2009 年度ワーク・ミーティングが貴陽で開かれた。会議では、自動車リサイクルに関する専門用語、リサイクル可能であることを示すための標識、自動車への使用を禁止する物質、自動車エンジン再製造製品の技術規格などを含む国家基準の提出原稿の審議が行われ、次に策定する基準の項目とそのスケジュールが検討された。これで中国における自動車リサイクル基準体制の整備が全面的にスタートしたといわれている。

自動車リサイクル基準の制定を自動車業界は重要視しており、自動車メーカー、研究機関、大学、外資系メーカー（オブザーバーとして）を含む 52 の組織がワークグループのメンバーとして、基準の策定に参加している。

（５）排ガス規制関連政策

１）2009 年 6 月の動向

国家環境保護部が主導となり、ユーロⅢおよびユーロⅣ排ガス規制の適用を進めている。そのうち、ユーロⅣについては導入のタイムテーブルが示されているものの、業界関係者からは、メーカーの技術欠如や関係基準の整備遅延などを理由に、導入時期延期の声も上がっている。

2005 年 4 月 15 日に公布された「小型車汚染物質排出規制値・測定方法、中国Ⅲ、Ⅳ段階」（GB18352.3-2005）と同年 5 月 30 日に公布された「自動車用圧縮着火式、ガス燃料火花点火式エンジン・自動車排気汚染物質排出規制値・測定方法、中国Ⅲ、Ⅳ段階」（GB17691-2005）では、ユーロⅣの導入スケジュールが示されている。両文書では、圧縮着火式エンジンまたはガス燃料で動作する火花点火式エンジンを搭載する GVW3.5t 超の乗用車、バス、トラックについては 10 年 1 月 1 日から、GVW3.5t 以下の乗用車、バス、トラックについては同年 7 月 1 日からそれぞれユーロⅣに移行する計画となっている。

このため、現在中国では乗用車・商用車を含む自動車へのユーロⅢ排ガス規制の適用が進められている。2008 年 3 月 31 日に公布された「大型車用ガソリンエンジン・自動車排気汚染物質排出規制値・測定方法、中国Ⅲ、Ⅳ段階」（GB14762-2008）に基づき、2009 年 7 月 1 日より、車輛総重量（GVW）3.5t 超のガソリン車（乗用車、バス、トラック）に対する排ガス規制が、ユーロⅢに移行する。また同日、GVW3.5t 未満のディーゼルトラックに対してもユーロⅢへの適合が全面的に義務付けられる。

図表 2-18 現行のユーロⅣ移行計画

分類	ユーロⅢ	ユーロⅣ
GVW が 3.5t 以下の乗用車、バス、トラック	新規車輦：07/7/1 既存車輦：08/7/1	新規車輦：10/7/1/ 既存車輦：11/7/1
GVW が 3.5t 超で、圧縮着火式エンジンまたはガス燃料で動作する火花点火式エンジンを搭載する乗用車、バス、トラック	新規車輦：07/1/1 既存車輦：08/1/1	新規車輦：10/1/1 既存車輦：11/1/1
GVW が 3.5t 超で、ガソリンエンジンを搭載する乗用車、バス、トラック	新規車輦：09/7/1 既存車輦：10/7/1	新規車輦：12/7/1 既存車輦：13/7/1

(出所) 各種資料より現代文化研究所作成

したがって、7 月 1 日から中国全土で全車種にユーロⅢが適用されることになるが、これに対し、鄭州日産の郭振甫・総経理は「利益率の低いピックアップトラックに関しては、値上げせざるを得ない」と語っている。この他、ローカルメーカーの中には、ユーロⅢ未適合車を「適合車」と偽って販売する悪徳業者もいる。

このような状況下、同規制を所管する環境保護部は 1 月 5 日に「ユーロⅣ自動車排ガス基準実施計画に対する意見募集に関する通達」を公布し、ユーロⅣの実施時期について関係者の意見を幅広く聴取した。その結果について、『蓋世汽车网』が同部科技標準司の関係者に確認をしたところ、「関係各者の意見を参考にした上で、最終的な実施時期・方法を決定する」とのことである。ユーロⅣの導入時期について、専門家はどのように見ているのか。以下に主な見解を紹介する。

図表 2-19 ユーロⅣの導入時期に関する専門家の見解

業界アナリスト 賈新光氏 欧米諸国が排ガス規制強化の動きを加速するなか、中国が遅れをとるのは得策ではない。なぜなら、環境法規に対する意識を高めるよう中国民族系メーカーにプレッシャーをかけない限り、環境技術における欧米との格差は縮まらないからだ。ユーロⅣの導入時期を先延ばしすることは、中国製自動車の欧米進出をさらに遅らせることを意味する。
清華大学 王建昕・教授 バイオディーゼル 50%、軽油 35%、ジメチルカーボネート (DMC) 10%を混合することで、ディーゼルエンジンの排ガス性能をユーロⅣレベルにまで高める技術の開発に成功した。これを実用化すれば、「燃料品質の向上が間に合わない」という問題は解決される。
ローランドベルガー中国・張君毅・シニアコンサルタント ディーゼルエンジンのユーロⅣ対応策としては、尿素 SCR 技術が最も有力と考えられている。しかし、2010 年 7 月 1 日までに同技術を実用化できるメーカーは非常に少ない。さらに、「検査用車輦のみ基準に適合させればよい」と考える中国民族系メーカーは多く、実際にはユーロⅡにも適合しない車輦が多く市場に投入されている。従って環境保護部は、欧米諸国に追随して規制だけを強化するのではなく、実施状況に対する監視体制を強化する必要がある。

(出所) 各種報道より現代文化研究所作成

業界団体である中国汽車工業協会（CAAM）の関係者は、次のような見解を示した。
「専門家がさまざまな意見を寄せるなか、CAAM は、自動車用軽油の国家標準が未作成であることを理由に、ディーゼル車に関してはユーロⅣの導入時期を遅らせるべきだと主張する。また、具体的な延期スケジュールも提示し、乗用車で規定の時期より 18 カ月、大型商用車で同 30 カ月、小型商用車で同 42 カ月遅らせるよう提言している。さらに、自動車用燃料の品質・生産能力が地域別に異なることを視野に入れ、経済発展の状況に応じてユーロⅣの導入時期を延期することも考慮する必要がある。」

2) 2009 年 8 月の動向

国家環境保護部が排ガス規制未適合車の淘汰加速に本腰となっており、排ガス規制に適合しないローレベルの自動車の淘汰加速に向け、オンライン検索システムの構築や、ラベル管理制度の導入などで取り締まりを強化している。これらの政策が確実に実施されれば、買い換え需要で新車市場に一定の効果が期待できる。

2009 年 8 月 13 日、中央政府のポータルサイトである『中国政府網』は、自動車排ガス規制担当部署である環境保護部 汚染防止司の李新民・巡視員（局長級）に単独インタビューを実施した。

< 李新民氏の発言内容 >

① 現状認識：

公安部がまとめた統計によると、中国における 2009 年 6 月末現在の自動車保有台数は、08 年末比 7.66%増の 6,962 万 6,031 台（うち、個人所有が同 10.81%増の 4,624 万 3,331 台）であった。

自動車保有台数が継続的に増加するなか、北京をはじめとする大都市では大気環境が大幅に悪化している。特に、「黄標車」（ユーロⅠ未適合のガソリン車およびユーロⅢ未適合のディーゼル車）1 台から排出される大気汚染物質は、ユーロⅣ適合車の 30 台分に相当するといわれている。

【大気汚染物質排出源に占める機動車*の割合（大都市の場合）】

	一酸化炭素 (CO)	窒素酸化物 (Nox)	炭化水素 (HC)
総量別	88%	51%	49%
濃度別	92%	64%	51%

*機動車：動力装置で駆動あるいはけん引され、かつタイヤで道路を走行し、人員・貨物輸送や特殊作業等に使用される車輛（「道路交通安全法」第 119 条第 3 項）。具体的には、自動車以外にオートバイ、トレーラー、トラクター等を含む。

（出所）各種資料より現代文化研究所作成

自動車保有台数に占める「黄標車」の割合は、約 25%（約 1,800 万台）にまで削減された。しかし、自動車から排出される大気汚染物質の 75%以上が「黄標車」によるものとなっている。

以上より、大気環境の改善を図るためには、主に「黄標車」の淘汰をさらに加速する必要があることが分かる。

② 対策：

「黄標車」の淘汰加速に向け、環境保護部は次のような対策に取り組んでいる。

a. オンライン検索システムの構築：

登録済みの「黄標車」をオンラインで検索できるシステムの開発に成功。現在、本システムの利用に関する教育を行っている段階。

b. ラベル管理制度の導入

「機動車環境保護定期検査合格ラベル管理規定」に基づき、10 月 1 日から「黄標車」をラベルで識別できる管理制度を導入。「黄標車」に対する規制（通行規制等）は、各都市が個別に実施。

c. 財政補助の拡大

重点地域の政府に対し、「黄標車」の早期廃棄に対する補助金給付政策をさらに積極化するよう促す。具体的な補助金額は、各都市が個別に決定。

d. 自動車回収・解体企業に対する監督強化

「黄標車」の不正転売を防止する。

上述の国家環境保護部による取り締まりが確実に実施されるようになれば、かなりの買換え需要を喚起し、その中の新車需要も大きく期待できそうである。前文でも紹介したように、自動車保有台数に占める「黄標車」の割合は約 25%となり、絶対数として約 1,800 万台にも上っている。大半は商用車と考えられるが、仮にそのうちの 30%が乗用車としたら、約 540 万台の大数にもなる。

図表 2-20 「黄標車」の早期廃棄に関する国家環境保護部の通達

『下取りをともなう自動車買い替え奨励政策の実行ならびに「黄標車」の廃車前倒し促進に関する通知』
環弁〔2009〕104 号

各省、自治区、直轄市の環境保護庁（局）：

国务院弁公庁「発展改革委などの部門の『内需拡大を促進し、下取りをともなう自動車と家電の買い替えを奨励する実施案』の配布に関する通知」（国弁発〔2009〕44 号、以下「通知」と略称する）にしたがい、自動車の下取りをともなう買い替え奨励政策の効果的な実施を図るべく、関連業務の進め方に関する要求を下記のとおりとする。

一、自動車の下取りをともなう買い替え奨励政策は、内需拡大のために国务院が打ち出した重

要な措置であり、「黄標車」の廃車前倒し促進がその重要な一環となる。効果的な措置を講じ、「黄標車」の廃車前倒しを促進することは、自動車による環境汚染を軽減させ、大気環境を改善するうえで重要な意味を持つ。地方の各レベルの環境保護部門は大いに重視し、これを大気汚染防止対策の重点的な業務に位置づけ、関係部門と連携しながら、「黄標車」の廃車前倒し促進の行動プランを策定し、「黄標車」の廃車前倒し促進業務の組織と調整に真剣に取り組み、管内における「黄標車」の廃車前倒しを促進すること。

二、地方の各レベルの環境保護部門は、関係部門に協力して管轄地域内の「黄標車」廃車前倒し補助金額を適切に調整すること。車両のタイプと年式を参考に、「黄標車」の保有台数削減という目標のもとに、中央と地方の財力を勘案し、補助資金を有効かつ合理的に使用すること。

三、「通知」の要求にしたがい、補助金の交付対象を合理的に定めること。「通知」で定められた補助金交付対象は、法定使用期間がまだ残っており、廃車を前倒しで実施する「黄標車」であり、「黄標車」であっても、法定の廃車期限が過ぎたもの、排出ガスの検査で所定の基準を満たせないもの、売買を通じて管内から転出したものは交付の対象にならない。

四、「黄標車」の廃車前倒しにかかわる検査・確認作業手順に厳格にしたがい、対象車両を正確に認定すること。おもな手順は下記とする。

(一) 自動車の所有者が「自動車の下取りをとまなう買い替え補助金申請表」と自動車の行駛証を提出する。

(二) イエローの環境検査合格シールを備える自動車に対して、そのシールの有効期間を確認すること。有効期間内である場合、そのまま「黄標車」と認定する。まだ環境検査合格シールが交付されていない自動車に関しては、「黄標車」照合システム」にログインし、燃料の種類、車両の型番、初回登録日、登録番号などの情報を入力し、車両の種類と用途を選択のうえ、照合認定を行なうことができる。「黄標車」照合システム」のソフトは当部から近く配布する。

(三) 認定結果を「申請表」の所定位置に記入のうえ、「環境部門審査意見専用印章」を押印すること。

(四) 認定と確認結果を記録すること。

五、「黄標車」廃車前倒し情報報告制度を設けること。各地方は、「黄標車」照合システム」を通じて、「黄標車」の廃車前倒し情報を集計し、省レベルの環境保護管轄部門を通じて、毎4半期の初頭に前の4半期の集計データを当部に報告すること。

六、業務にかかわるスタッフの研修を強化すること。省レベルの環境保護管轄部門は、管内の関連スタッフを対象に、政策の規定、関連の基準、システム、業務手順などについて研修を実施し、スタッフが適正かつ円熟にシステムを操作して「黄標車」の認定・確認業務を行なうことができようにすること。当部として、年内において適時、事前研修を実施する予定。

七、各レベルの環境保護管轄部門は、テレビ放送、新聞、インターネット、携帯電話のショートメッセージなど各種メディアを通じて、多様な宣伝・啓蒙活動を実施し、「黄標車」廃車前倒しの政策内容や社会的・環境的效果をアピールし、自動車の汚染防止対策に対する社会一般の理解を深めるよう努めること。

各地の実施状況は、2009年12月末まで当部に報告すること。

二〇〇九年八月二十四日

(出所) 国家環境保護部ホームページより現代文化研究所作成

3) 2009 年 11 月の動向

2009 年 11 月 18 日、中国汽车工業協会 (CAAM) は国家環境保護部に対し、「ユーロ IV 排ガス基準実施日の明確化に関する報告」と題する提言書を提出し、「燃料品質の改善が遅れていることを考えれば、拙速にユーロ IV を導入するよりは既存車輛のユーロ III 順守状況を厳格に取り締まる方が得策」と呼びかけた。

提言書の概要は以下の通り。

図表 2-21 国家環境保護部に提出した提言書

2 月 6 日、環境保護部は「ユーロ IV 自動車排ガス基準実施計画の意見募集に関する通達」を公布し、CAAM や関連政府部門に対してユーロ IV の実施時期に関する意見を求めた。CAAM と関連政府部門は本通達を非常に重視し、検討会議を開いて対応を協議した。その後、CAAM とその会員企業は本通達の要求に従い、環境保護部に意見書を提出した。

それから 8 カ月余りが経つが、環境保護部からまだ正式な通達が発行されていない。ユーロ IV の実施時期が間近に迫った現在、環境保護部は関係各者の意見を踏まえてどのような最終判断をしたのか、早急に正式な文書にて知らせていただきたい。

排ガス基準の厳格化を進める過程で、「低い燃料品質」という問題が顕在化してきた。中国の燃料品質は、2010 年初頭によくユーロ III 相当の基準に達する状況にある。

このまま排ガス基準だけをユーロ IV に引き上げた場合、通常は発生するはずのない製品トラブルや耐久性・信頼性の低下につながる恐れがある。その結果、企業や消費者の負担を増やすばかりでなく、排ガス低減という本来の目的すら達成できなくなる。

以上の状況を踏まえると、中国は全国範囲でユーロ IV を実施する条件をまだ備えていないと考えられる。環境の改善や経済・業界の発展といった観点から考えれば、拙速にユーロ IV を導入するよりは、むしろ既存車輛のユーロ III 順守状況を厳格に取り締まる方が得策である。具体的には、検査 (Inspect) & 補修 (Maintenance) の構築・整備を当面の最優先課題とすべきである。

(出所) 各種資料より現代文化研究所作成

自動車ユーザーに話を聞くと、「環境のために排ガス規制を強化するという政府の姿勢は評価できるが、燃料品質の改善を伴わない『片手落ち』の政策を強行実施するのには反対する」との声が大勢を占めた。

中には「ガソリン価格が国際水準に近付きつつあるにもかかわらず、その品質は国際水準から大きく後れを取っている。石油業界のやり方は、消費者をだます悪質な詐欺に等しい。政府は、消費者の知る権利を保障すべきだ」と憤る消費者もいた。

中国の石油業界は、長い間寡占状態にある。そこには、複雑な利害関係がからんでいるといわれている。あるアナリストは「中国の燃料品質が大幅に向上するには、まだしばらく時間がかかるだろう」と指摘する。

4) 上海市の動向

2010 年の万博開催に向けて大気環境改善策を進めている上海市は、2009 年 11 月 1 日からユーロ IV 排ガス基準を導入する。全国レベルでは、2010 年 7 月以降の導入を目指しているが、先駆けて実施してきた北京市に続き上海市もスケジュールの前倒して

環境規制を強化する。

図表 2-22 全国レベルのユーロⅢ・Ⅳ導入

	ユーロⅢ	ユーロⅣ
新規車輛	2007 年 7 月 1 日	2010 年 7 月 1 日
既存車輛	2008 年 7 月 1 日	2011 年 7 月 1 日

(出所) 各種資料より現代文化研究所作成

上海市のユーロⅣ導入は、以下のようにまとめた通りで検討されている。

図表 2-23 上海市のユーロⅢ・Ⅳ導入

対象車輛	<ガソリン車> 上海市内でナンバープレートの登録を行う車輛総重量 (GVW) 3.5t 以下の乗用車、バス、トラック
	<ディーゼル車> 上海市内で使用するすべての公共バス、環境衛生車、郵便車、公共工事に使用する車輛
対象外車両	<ガソリン車> 09 年 10 月 31 日までにナンバープレートの登録を行った車輛
	<ディーゼル車> 上記以外の車輛 (自家用車、長距離バス等)、上海市外を走行する機会の多い業務用トラック等

(出所) 各種資料より現代文化研究所作成

上記のユーロⅣの導入と同時に、上海市はガソリン・軽油品質に関する新たな地方標準も施行する。具体的な内容について、上海市發展改革委員会の呉建融・副主任は「北京市で施行されている地方標準と基本的に同じ」と説明する。つまり、ガソリンの硫黄含有量許容限度は、現在の 500ppm から 50ppm とし、頻出基準が引き上げられることになる。

ユーロⅣ導入前の 10 月 11 日、上海市のタクシー料金が従来の「初乗り 11 元、2.10 元/km」から「初乗り 12 元、2.40 元/km」へと引き上げられた。その理由について、前出の呉建融・副主任は「燃料価格の上昇を考慮に入れたため」と説明する。

上海市内には、約 800 カ所のガソリンスタンドがあり、そのうちの約 7 割が中国石油化工 (SINOPEC) 系列の店舗である。SINOPEC の関係者によると「10 月から一部のガソリンスタンドに対し、新基準に適合するガソリン・軽油の供給を開始した」という。但し、あるガソリンスタンドの経営者は「ほとんどの店舗は、旧基準のガソリン・軽油を完売後に新基準適用品の供給を開始したいと考えている。従って、11 月 1 日から一斉に新基準適用品が市場に出回るというわけではない」という。

新基準適用品の販売開始に際しては、当然の値上げが予想される。先行する北京市

では、93 号（レギュラー）ガソリンの価格は上海市より 0.38 元/L 高い 6.28 元/L となっている。また、前出の SINOPEC の関係者は「新基準の適用により、精製コストが 350 元/トン（0.25 元/L）上昇した」と話す。従って 11 月 1 日以降、上海市のガソリン・軽油価格は「全国一高い」といわれる北京市並みになるものと思われる。

ユーロⅣの導入は、上海市が 2010 年の万博開催に向けて進めている大気環境改善策の一つである。同市は次なる対策として、市内に約 20 万台あるといわれる「黄標車」の廃棄を促進する政策の作成を進めている。同市の試算によると、「黄標車」を 5 万台減らすことで、市内の大気汚染物質排出量を約 8%減らすことができるという。

5) 北京市の動向

北京市は補助金を給付したり、通行禁止区域を拡大したりするなどして「黄標車」の廃棄を促進している。2008 年 9 月 27 日～2009 年 12 月 31 日の間に「黄標車」を廃棄した場合、購入時期や車種等に応じて 500～2 万 5,000 元/台の補助金を受けることができる。また、2003 年 11 月以降、「黄標車」は「二環路内」の走行が禁止されてきた。北京オリンピック開催期間の前後（08 年 7 月 1 日～9 月 20 日）は市内全域での走行が禁止された。2009 年に入ると、1 月 1 日から「五環路内」の走行が禁止されており、10 月 1 日からは走行禁止区域が「六環路内」にまで拡大されていた。

2008 年末時点に約 35 万台あった北京市内の「黄標車」は、今や約 16 万台にまで減ったといわれている。しかし北京市環境保護局によると、補助金の申請件数は 5 月 11 日現在で 2 万 3,774 件しかない。そこから、北京市内の「黄標車」が「別のルート」で処理されていることが容易に想像できる。「別のルート」とは、安値で「黄標車」を回収し、他の地方に転売することで利益を得ているブローカーのこと。このような事態が発生する要因としては、地方への転売で得られる利益が補助金額を大幅に上回っているからではないかと推測される。

（6）燃費規制関連政策

1) 2009 年 6 月の動向

6 月 22 日、工業信息化部は燃費ラベル管理の一環として、「小型車燃費ラベル管理規定」の意見募集稿を公表し、「2010 年 1 月 1 日から車輛総重量（GVW）3.5t 以下の自動車に燃費ラベルの掲示を義務付ける」との案を提示した。

意見募集稿の概要は以下の通り。

① 要求事項

中国での生産を認められた車輛および中国への輸入を認められた車輛には、「轻型汽車燃料消耗量標識（小型車燃費ラベル）」（GB22757-2008）の要求に従って作成した燃費ラベルを掲示しなければならない。

② 対象

車輛総重量（GVW）3.5t 以下で、ガソリンエンジンまたはディーゼルエンジンを搭載する乗用車と商用車。

③ 燃費測定方法

「轻型汽車燃料消耗量（小型車燃費）試験方法」（GB/T 19233-2008）に従い、政府が指定する検査機関で測定を行う。但し、具体的な検査機関については、工業信息化部装備司汽車処の蘇懷山・副処長は、『南方都市報』の問い合わせに対して「具体的な機関名はまだ確定していない」と回答した。

④ 施行時期

2010 年 1 月 1 日。

図表 2-24 業界関係者の見解

業界アナリスト 賈新光氏 中央政府は、小排気量車の普及を促進しようとしているが、必ずしも「小排気量＝省燃費」というわけではない。統一基準で測定した燃費の公開は、真の省エネルギー車の普及を後押しすることになる。
業界アナリスト 鐘師氏 長期的にみれば、国家標準に基づき測定した燃費の公開は、消費者にとって良いニュースといえる。また、メーカーに技術革新を促すという意味でもその意義は大きい。ただし実際の運用の段階で、検査用車輛に対して燃費性能を高めるための細工を施すメーカーが現れる可能性がある。従って、検査機関がメーカーに出向き、抜き取り検査を行うのがベストではないかと思う。その際に、信頼のおける検査機関を選定することも重要となる。
国都証券 徐才華・アナリスト 「省燃費」という小排気量車の強みが目に見える形で表れるため、消費者の小排気量志向がさらに高まる可能性がある。

（出所）各種報道より現代文化研究所作成

2) 2009 年 7 月の動向

工業管理を担当する工業信息化部は、自動車の燃費性能を高めるべく、燃費規制を強化すると同時に、燃費性能に劣る車種に税負担の増額を検討している。この政策が実施されれば、SUV 等の大型車の現地生産・販売に大きな影響を与えるだろう。

7 月 27 日、工業信息化部は、同部ホームページにて「乗用車の燃費性能と税負担をリンクさせる政策の導入を検討する研究会を立ち上げた」と公表した。

同研究会に参加している中国汽車工業協会（CAAM）の関係者は、上記政策の実施時期について「早ければ 10 月頃」と予測する。また、工業信息化部の関係者からは「将来、燃費性能に劣る自動車を生産する企業の税負担を増やす」との声も出ている。

このような動きを、業界アナリストの賈新光氏は次のように説明する。

「2009 年に入り、中央政府は小排気量車の普及を促進する政策を相次いで打ち出し

た。上記の動きも、その流れを継承したものと考えられる。これまでは、小排気量車を購入する消費者に優遇措置を提供することに政策の重点が置かれていた。今後は、省エネルギー型自動車の税負担を軽減する一方、環境性能に劣る自動車の税負担を増やす方向にシフトしていくだろう」。

上記政策が実施されれば、SUVをはじめとする大排気量車の販売に少なからぬ影響を与えることが予想される。中投顧問産業研究中心の李勝茂・アナリストは「（政策の実施は）製品構造の見直しを促進する動き」だと評価する。

一方、政策の実施について、次のような懸念の声も出ている。ある業界関係者は「燃費技術で優位に立つ外資メーカーばかりが優遇され、技術力に劣る中国メーカーはそのメリットを享受できない」と語る。全国乗用車市場情報联席会（乗聯会）の崔東樹・副秘書長も「エンジンの省燃費技術は、中国メーカーの弱点」だと認めている。

燃費性能と税制をリンクさせる政策の導入が検討される一方で、乗用車の燃費規制も一段と強化される方向にある。

乗用車の燃費基準値は、「乗用車燃料消耗量限值（燃費基準値）」（2004 年 10 月 28 日公布）に基づき、2008 年 1 月 1 日から全面的に第 2 段階に移行している。工業信息化部が 3 月に発表した統計では、中国メーカーの 52 社 400 余りのモデルが第 2 段階の基準に達していなかった。しかし、大半は生産打ち切りとなったモデルであり、現在市場に流通しているモデルはすべて第 2 段階の基準に達していると考えてよい。

このように表面上は、各社とも国家標準に対応できているように見える。確かに、海外から技術を導入している外国メーカーは、燃費基準の厳格化にも余裕をもって対応している。しかし、中国メーカーの多くは「ようやく第 2 段階への対応を終えたばかり」という状況である。ある中国メーカーのエンジニアは「燃費基準厳格化への対応に追われている」とため息を漏らす。

このような現状のなか、工業信息化部は「第 3 段階乗用車燃料消耗量評価方法・指標」の作成作業を進めている。同作業に参加している専門家は「2012 年から第 3 段階への移行を開始し、3 年間の移行期間を経て 15 年から本格実施する」と語る。

前出の李・アナリストのシミュレーションによると、第 3 段階への移行を終えると、30 年までに累計約 2 億 2,000 万トンもの石油を節約できるという。

また燃費基準の厳格化と燃費性能と税制をリンクさせる政策の導入によるメリットについて、中国自動車技術研究中心（CATARC）の金約夫・高級エンジニアは次のように語る。

「これまで、外国メーカーは『使用環境・燃料品質が悪い』といった理由を挙げ、中国に最新の省燃費技術を導入してこなかった。燃費基準の厳格化に燃費性能と税負担をリンクさせる政策の導入を組み合わせることで、外国メーカーのこのようなスタンスを変えることができる。燃費性能を高めるためには、エンジン性能の向上だけでなく、ボディーの軽量化や設計の改良といった総合的な対応が必要となる。従って、

将来的には中国自動車産業の高度化を促進することにつながる」。

3) 2009 年 8 月の動向

2009 年 8 月 6 日、工業信息化部は「小型車燃費ラベル管理規定」を正式に公布し、2010 年 1 月 1 日から車輛総重量 (GVW) 3.5t 以下の自動車を対象に燃費ラベルの掲示義務付けを行うことを発表した。工業信息化部の狙いは自動車の省エネルギー化を推進することと推測され、本規定の施行後、工業信息化部は定期的に各モデルの燃費データを公表することも計画している。

工業信息化部が急速に燃費管理制度を進めているのには、背景がある。

税関統計によると、2008 年の原油輸入量は 1 億 7,888 万トンで、原油の輸入依存度は 49.8%であった。原油の輸入量が増えている背景には、自動車保有台数の急増がある。このまま推移すれば、20 年には自動車用燃料だけで 5 億トン／年以上の原油を消費することが見込まれる。

省エネルギーと温室効果ガス排出削減を促進する措置の一つとして、欧米や日韓といった国・地域では燃費の公示制度が実施されている。公正な燃費データを消費者に提供することで、自動車メーカーは燃費性能の向上に本気で取り組むようになり、消費者も省エネルギーを意識した購買行動を取るようになる。

2008 年 8 月 1 日、国務院は「石油・電力節約活動のさらなる強化に関する通達」を公布し、「自動車メーカーと自動車輸入業者は統一の方法で燃費の測定・申告を行い、販売する自動車の目立つ位置に燃費ラベルを掲示しなければならない」との方針を打ち出した。

自動車産業の主管部門である工業信息化部は「自動車の省エネルギー化」を重点課題の一つとして位置付け、燃費公示制度の確立に向けた座談会を何度も開催してきた。

7 月 19 日、工業信息化部は専門家や自動車メーカー関係者らを集め、「小型車燃費ラベル管理規定」の最後の意見募集稿に寄せられた意見・要望に対する検討を行った。本規定の内容は、それらの意見を踏まえた上で最後の意見募集稿に若干の修正を加えたものとなっている。

「小型車燃費ラベル管理規定」の概要は以下の通り。

① 対象

生産認可を得た自動車メーカーまたは輸入認可を得た自動車輸入業者が中国国内で販売する車輛で、車輛総重量 (GVW) が 3.5t 以下の M1 類 (乗車定員 9 人以下の乗用車・バス)、M2 類 (同 9 人超の乗用車・バス)、N1 類 (トラック) のガソリン車またはディーゼル車。

② 要求事項

自動車メーカーまたは自動車輸入業者は、国家標準「小型車燃費ラベル」（GB22757-2008）に基づき燃費ラベルを印刷・掲示し、それが掲示された状態で販売されるよう保証しなければならない。

③ 掲載するデータ

自動車メーカーまたは自動車輸入業者が「小型車燃費試験方法」（GB/T19233-2008）に基づき測定した燃費（市街地、郊外、総合）で、工業信息化部が指定する検査機構（輸入車の場合、品質検査部門が指定する検査機構でも可）の検査・確認を受けた数値。

④ 工業信息化部への届け出

自動車メーカーまたは自動車輸入業者が新型車を投入する場合、発売前に「燃費ラベル」のサンプルを工業信息化部装備工業司に届け出なければならない。

⑤ 消費者への情報公開

工業信息化部は、定期的に各モデルの燃費データを公表する。それと同時に、実際の燃費は気候条件、路面状況、燃料品質、渋滞状況、運転の仕方等によって異なることを消費者に説明する。

⑥ 施行日

2010 年 1 月 1 日。

4) 2010 年 1 月の動向

2010 年 1 月 1 日から、工業信息化部はそのホームページで、「轻型自動車燃費公示」欄を開設する。工業信息化部のホームページで「専用データベース検索」欄の項目「轻型自動車燃費公示」をクリックすれば、関連の情報を閲覧、照会、検索することができる。

① 公示の対象

2010 年 1 月 1 日より中国内で販売され、ガソリンまたはディーゼルを燃料とし、最大設計総重量 3.5t 以内の乗用自動車と轻型商用車（M1、M2 と N1 類の自動車）

② 公示データの出所

「轻型自動車燃費公示」で公表するデータはすべて、自動車メーカー（国内の自動車製造企業と輸入自動車の販売会社を含む）の提供によるものである。

自動車製造企業と輸入自動車販売会社の提供する燃費データ（市内モード、郊外モード、総合モードを含む 3 種類の燃費データ）は、すべて同一の測定方法（GB/T 19233-2008『轻型自動車燃費試験方法』）によって測定し、かつ工業信息化部指定の測定機関（輸入自動車の場合は、品質監督検査当局の指定する測定機関）の測定で確認を受けたものでなければならない。

③ 検索方法

「軽型自動車燃費公示」では、「メーカー」、「車輛種類」、「排気量」、「通称名」という 4 つの検索条件が提供されており、単一の検索条件で、あるいは検索条件の組み合わせで検索をすることができる。

2008 年、中国の民用自動車の保有台数は 6,467 万台に達し、年間の燃料消費量（ガソリンとディーゼル）は 1.2 億トンに達した。自動車保有台量の急増で、自動車産業の発展は、エネルギーや環境などの問題で大きな圧力に直面している。自動車の省エネと排出削減は、政府や自動車メーカーの全力の推進だけでなく、社会全般の積極的な支持と参加が不可欠である。

「軽型自動車燃費公示」は、中国の軽型自動車の燃費状況に対する理解を増進し、消費者の低燃費車購入の参考になるとともに、自動車メーカーに省エネ技術の開発を促し、わが国の自動車産業における省エネと排出削減および関連技術の進歩を促進する上でも積極的な役割が期待される。

2010 年 1 月 1 日に「軽型自動車燃費公示」で公表されるのは、自動車メーカー 105 社の 5,923 車種の燃費データである。工業和信息化部は、企業の届出状況に応じて、毎月、「軽型自動車燃費公示」を更新する予定である。

5) その他動向

エコドライブの普及で中央政府と業界団体が協力している。

2009 年 6 月 17 日、中国汽车工业协会（CAAM）は国家发展改革委员会の委託を受け、北京市にて「エコドライブ宣伝活動」の記者発表会を実施した。

当日、挨拶に立った国家发展改革委员会 資源節約・環境保護司の呂文斌・司長は「2008 年に中国のドライバーが消費したガソリンの量は約 5,400 万トン、軽油は約 5,200 万トン」との実態を紹介した。同年に中国で生産されたガソリンが約 6,000 万トン、軽油が約 1 億 3,000 万トンであったことから、ガソリンの約 95%と軽油の約 40%が自動車に使用された計算となる。

また、CAAM の董揚・常務副会長兼秘書長は「エコドライブを実施することで、燃料の消費を約 25%減らすことができる」と語った。つまり、中国のドライバー全員がエコドライブを実施した場合、ガソリンの消費量を約 1,350 万トン／年、軽油の消費量を約 1,300 万トン／年、それぞれ削減することが可能となる。

CAAM は日本自動車工業会（JAMA）の協力を得て、「エコドライブ実施要領」をまとめた。同要領は①計画的な走行、②必要最小限の荷物での走行、③タイヤ空気圧のこまめな点検、④緩やかなアクセル操作、⑤加減速の少ない運転、⑥速度に応じた走行レーンの選定、⑦マナーと譲り合いの精神、⑧早めのアクセルオフ、⑨駐車ルール of 順守、⑩アイドリングストップの実施、⑪エアコン使用の抑制、⑫正しい暖機運転—

一という 12 項目から構成されている。

同日、CAAM は工業信息化部（工業信息化部）の委託を受けて中国汽車技術研究中心（CATARC）と共同で実施した「排気量別燃費テスト」の結果を発表した。同テストには、計 38 社 1304 型式の轎車が参加した（うち、有効サンプル数は 984 型式）。これは、「車輛生産企業・産品公告」に掲載されている轎車（乗用車から MPV、SUV、微型バス（日本の軽ワンボックスに類似）を除いたカテゴリー）の約 57.4%に相当する。

本テストの結果をみると、排気量 1.0L 未満では中国自主ブランドが上位をほぼ独占しているが、それ以外のクラスでは日系をはじめとする外資系ブランドが大多数を占めている。

図表 2-25 本テストの結果（燃費の単位は L/100km）。

排気量		1.0L 未満	1.0～1.5L	1.5～2.0L	2.0～2.5L	2.5～3.0L	3.0L 以上
1位	モデル名	BYD・F0	スパーク	リオ	ボーラ	アウディ A6	アコード
	総合燃費	5.2	5.7	6.4	7.8	9.3	10
2位	モデル名	奇瑞・QQ3	ワゴンR	ブジョー 206	マツダ6	クラウン	ティアナ
	総合燃費	5.8	5.9	6.6	8	9.4	10.2
3位	モデル名	アルト	フィット	シトロエンC2	一汽・奔騰	レイツ	アウディ A4
	総合燃費	5.9	6	6.6	8.1	9.7	10.4

（出所）各種資料より現代文化研究所作成

上記の結果に対し、工業信息化部 装備工業司の王富昌・副司長は「排気量 1.0L 未満のモデル数が全体の 2.6%しかない。中国自動車産業は、小排気量車の開発にもっと力を入れる必要がある」と指摘した。

（7）自動車税制関連政策

1）2009 年 2 月の動向

国務院常務委員会が『自動車産業調整振興計画』の基本原則を採択した翌日の 1 月 15 日、有力紙の『北京青年報』と人気ウェブサイトの『搜狐汽車』が、「排気量 1.6L 以下の乗用車に対する車輛購置税（自動車取得税）の税率引き下げ（10%→5%）が、消費者の購買行動に及ぼす影響」を共同調査するウェブ・アンケートを開始した。アンケート調査の概要は以下の通り。

① 有効回答者数：6,750 人

② 購入予定時期：

回答	比率
更なる優遇政策が打ち出されるまで保留	38.95%
優遇期間が終わる 2009 年末まで保留	26.70%
2009 年の上半期	11.87%
「春節」(旧正月)休暇中	11.44%
「春節」休暇の前	11.04%

③ 購入予定排気量：

回答	比率
1.6L 以下	74.66%
1.6L 超	25.34%

④ 「春節」休暇中に車を購入する理由：

回答	比率
家族全員で車を選ぶことのできる数少ないチャンスだから	36.13%
普段より多くの優待を受けることができるから	34.01%
普段は販売店を訪れる時間がないから	29.86%

⑤ 「春節」休暇を迎えるに当たり販売店にお願いしたいこと：

回答	比率
サービスの品質を下げないでほしい	58.66%
当番制で営業するようにしてほしい(特に新年 3 日以降)	21.20%
「春節」休暇中に購入した車輛を一時保管し、休暇明けにすぐナンバープレート登録ができるようにしてほしい	20.14%

(出所) 各種資料より現代文化研究所作成

今回の調査では、「春節」休暇の前後から上半期にかけて車を購入したいと考えている人が約 1/3 いることが分かった。実際、東風日産の劉澤華・地区担当員(華北エリア担当)は「排気量 1.6L 以下の乗用車の車輛購置税率引き下げ発表以降、消費者からの問い合わせが急増した」と語っている。

それに対し、ある専門家は「一般的に、期限付きの優遇政策は即効性が高い。しかし一定期間を過ぎると、消費者は冷静さを取り戻す」と指摘している。この点は、「さらなる優遇政策が打ち出されるまで保留」または「優遇期間が終わる 2009 年末まで保留」との回答が約 2/3 を占めていることから実証されている。

また、「排気量 1.6L 超のモデルを購入する」と回答した人たちは、「経済力がある」、「ガソリン価格が下落している」、「販売店の値引き額が大きい」といった点を理由に挙げている。

確かに、1.6L との性能差がそれほど大きくない 1.8L のモデルを取り扱う販売店は、車輛購置税率での劣勢を値引き幅で挽回しようという行動に出る可能性がある。

このほか、多忙な毎日を送る人が増えたことで、「春節」休暇を利用して車選びをしたいというニーズが高まっていることも分かった。このことは、「春節」という中国人が最も重視する休暇期間にどう対応すべきか、という課題を販売店に投げかけているのかもしれない。

2) 2009 年 7 月の動向

2009 年 7 月 19 日、国務院は「2009 年省エネルギー・汚染物質排出削減活動の手配」を公布し、車輛購置税政策の調整等に向けた検討を行うことを発表した。

その中で自動車業界に関する項目をピックアップすると、次のような内容が含まれている。

- ・ 13 都市（北京、上海、重慶、長春、大連、杭州、済南、武漢、深セン、合肥、長沙、昆明、南昌）で実施される新エネルギー車モデル運行プロジェクトに対する支援。
- ・ 重点産業（自動車を含む）の新規プロジェクトに対する厳格な環境アセスメントの実施。
- ・ 電気自動車（EV）の実用化推進。
- ・ 公共交通の大々的な発展。
- ・ 道路運行管理の改善。
- ・ エコドライブ PR 活動の展開。
- ・ 燃費規制の厳格な実施。
- ・ 車輛購置税（自動車取得税）政策の調整に向けた検討。
- ・ 車齢の高い自動車の廃棄・買い替えを促進する制度の実行。
- ・ 使用済み自動車（ELV）回収制度の整備。
- ・ リビルトパーツ試験プロジェクトの実施加速。
- ・ 石油製品価格決定メカニズムの着実な実施。

特に注目すべきは、「車輛購置税政策の調整に向けた検討」であろう。国務院は 1 月 20 日から 12 月 31 日までの期間限定で、排気量 1.6L 以下の乗用車の車輛購置税率を通常 10% から 5% に半減するという優遇措置を取っている。工業信息化部の統計によると、上半期における排気量 1.6L 以下の乗用車の販売台数は前年同期比 45% 増の 315 万台と大幅に伸びた。そこから、多くの業界関係者が「車輛購置税率の引き下げが潜在需要を喚起した」と評価する一方、「本措置を延長すべきかどうか」に関する議論を展開している。中国汽車工業協会（CAAM）からは、「本措置の延長を検討すべき」との提言が出された。それに対し、中国社会科学院 財政・貿易経済研究所 財政・税收研究室の楊志勇・副主任は「仮に本措置を延長するのであれば、単純に排気量だけで優遇対象を決めるのではなく、燃費や排ガス性能等も考慮に入れた仕組みに

変更する必要がある」と指摘する。また、国家發展改革委員会の関係者（自動車政策担当）は「本措置をそのまま延長することはあり得ない。ただし、徴収基準や関連細則の変更は行われるだろう」と語る。さらに7月27日、工業信息化部は「乗用車の燃費性能と税負担をリンクさせる政策の導入を検討する研究会を立ち上げた」との公示を掲載した。

以上より、国務院は「省エネルギー性能や環境性能に応じた車輛購置税率の設定」を想定しているものと推測される。

8月13日、工業信息化部の李毅中・部長は国務院が開いた記者会見にて、記者からの質問に次のように答えた。「排気量1.6L以下の乗用車の車輛購置税率を引き下げた結果、中国の国産車販売台数は再び2桁成長を記録するまでに回復した。本措置は12月31日で終了するが、『自動車買い替え実施弁法』（7月13日公布）に基づく補助金政策は2010年5月31日まで継続する」。

3) 2009年11月の動向

2009年11月5日、工業信息化部の朱宏任・スポークスマンは「2009年中国工業經濟秋季情勢報告会」にて「車輛購置税率の半減措置について、期限の延長あるいは対象の拡大を検討してもよい」と発言した。同措置の延長について、工業信息化部の官僚が公式の場で言及したのは今回が初めてである。

この重要発言については、業界関係者のコメントは以下の通り。

図表 2-26 業界関係者のコメント

国家信息中心 信息資源開發部 徐長明・主任	排気量1.6L以下の乗用車に対する車輛購置税率の半減措置が12月末で終了期限を迎えるのに際し、中央政府の関連部門は今後の対応について議論を進めている。各界から継続を求める強い声が寄せられており、基本的には継続される方向になると思う。年内には、正式な発表があるだろう。
中国汽車工業協會 (CAAM) 董揚・常務副会長兼秘書長	本措置の実施前、関係者の間には「税収減につながる」と懸念する声もあった。ところがいざふたを開けてみると、販売台数が急拡大したため自動車関連の税収は減どころかむしろ増加した。 また優遇対象が排気量1.6L以下の乗用車であるため、「中国自主ブランド車の販売拡大」と「小排気量車の普及促進」という効果をもたらした。このように多くのメリットがある本措置は、少なくとも3年間は継続されるべきである。 中央政府は本年の反省を踏まえ、優遇税率をさらに細分化する方向で検討を進めている。新措置の公布時期を年末まで遅らせると、これから駆け込み購入に走る消費者が増える可能性がある。従って、公布時期はなるべく早い方が望ましい。

(出所) 各種報道より現代文化研究所作成

4) 2009年12月の動向

2009年12月9日に開催された国務院常務会議では、「排気量1.6L以下の乗用車に

対する車輛購置税優遇措置について、税率の軽減幅を縮小した上で継続する」との方針をに決定した。具体的には、「2010年1月1日～12月31日まで、排気量1.6L以下の乗用車の車輛購置税率を7.5%（通常は10%）とする」となった。

業界関係者からは「車輛購置税率半減措置の延長と優遇対象の拡大という要望が受け入れられなかったことを残念に思う」との声がある一方、「優遇政策が延長されたことで、消費者の新車購入意欲が大幅に減退する心配はなくなった」と歓迎する声もある（本章1.（3）国務院常務会議をご参照下さい）。

（8）オートローン関連政策

2009年8月18日、中国人民銀行と中国銀行業監督管理委員会（中国銀監会）は「条件を満たした自動車販売金融会社に対し、金融債の発行を許可する」との公示を行った。

公示の概要は以下の通り。

以下の条件を満たす自動車販売金融会社は、金融債を発行することができる。金融債発行資格の審査は、中国銀監会が担当する。

- ① 良好なコーポレートガバナンス構造と整備された内部管理体制を持つ。
- ② 金融債の発行・管理に従事する適格性を備えた専門スタッフを有する。
- ③ 登録資本金が8億元（外貨の場合は同等の価値を持つ金額）以上。
- ④ 資産の質が良好で、直近1年間の不良資産率が業界平均レベル未満であり、損失準備引当資産が十分にある。
- ⑤ 返済期限が到来した支払い不能債務がない。
- ⑥ 純資産額が業界平均レベル以上。
- ⑦ 経営状況が良好で、直近3年間連続して利益を計上している。また、直近1年間の利益率が業界平均レベル以上で、かつ今後も安定した利益を計上することが見込まれる。
- ⑧ 直近3年間の可処分利益の平均値が、1年間に発行する金融債の利息を支払うのに十分な水準にある。
- ⑨ リスク管理指標が、管理・監督要求を満たしている。
- ⑩ 直近3年間において、重大な違法・規則違反行為を行っていない。
- ⑪ 中国人民銀行と中国銀監会が要求するその他の条件を満たす。

今回の背景としては、2004年10月1日に「オートローン管理弁法」が施行されたことで、自動車メーカーによる金融会社の設立が可能となった。現在までに、トヨタやGMを含む10社が、中国で自動車販売金融会社を設立した。ところが、その業務の大半が販売店向けの融資で占められており、個人向けのオートローンは普及が遅れて

いる。例えば奇瑞汽車金融の場合、総貸付残高（約 20 億元）に占める個人向けの割合はわずか 0.5%（約 1,000 万元）にすぎない。

成熟した自動車市場では、新車購入者に占めるオートローン利用者の割合は約 70% に達している。しかし中国の場合、その割合が 15%程度（09 年予測値）にとどまっている。

2008 年 12 月、国務院は「金融を通じた経済発展の促進に関する若干の意見」にて「自動車販売金融会社の資金調達ルートを多様化し、オートローン業務の発展を支援する」との方針を打ち出した。それを受け、豊田汽車金融（TMFCN）は 4 月に人民元建て債券と資産担保証券（ABS）の発行を申請した。しかし、いまだに認可が下りない状況にある。

民族証券研究中心の曹鶴・副総経理は「中国に設立された自動車販売金融会社は、金融市場を通じた資金調達を行うことが許されていなかった。そのため、自己資金あるいは銀行からの借入金を元手に融資業務を展開するしか道はなかった」と説明する。その結果、必然的に自動車販売金融会社が提供するオートローンの金利は、銀行より高めに設定されるようになった。

以上のような背景の下、業界内では「オートローンの普及を促進し、自動車需要のさらなる活性化を図るためには、自動車販売金融会社の資金調達ルートに関する規制を緩和する必要がある」との声が高まるようになった。

今回の動向によると自動車業界への影響については、奇瑞汽車金融の王師榮・総経理は「資金調達手段として、金融債の発行を検討したい」と意欲を見せる。しかし、2008 年に設立されたばかりの同社は「直近 3 年間連続して利益を計上している」等の条件を満たすことはできない。

それに対し、曹鶴氏は「中国人民銀行と中国銀監会は、初期の段階では外資系の自動車販売金融会社にのみ金融債の発行を許可し、そのリスク等を検証するつもりなのではないか」と分析する。また、同氏は「自動車販売金融会社の資金調達ルートが多様化することは、中長期的には中国自動車産業にとってプラスとなる。なぜなら、自動車の製造段階における利益は縮小する方向に向かうが、自動車販売金融分野では高利益が期待できるからだ」とも指摘する。

（9）自動車輸出関連政策

2009 年 11 月 15 日、商務部の陳健・副部長は「第 3 回中外多国籍企業 CEO ラウンドテーブル」にて「条件を備えた中国の有力企業による海外投資を奨励すべく、新たな政策措置の導入を検討する」と語った。

これに先立つ 10 月 23 日、商務部は国家發展改革委員会、工業信息化部、財政部、海関総署、国家質量監督検閲検疫総局（質検総局）と共同で「中国自動車製品輸出の持続的かつ健全な発展に関する意見」を公布した。

同意見には「完成車（CBU）の輸出を増やすべく、輸出基地の建設を加速する」や「有力な企業または企業連合による海外投資（特に海外工場の建設）を奨励する」との方針が掲げられている。また将来の目標として、次の３点が明記された。

- ① 2009 年から 11 年までの 3 年間、CBU と部品の輸出額を年率 10%のペースで拡大する。
- ② 12 年から 15 年までの 4 年間、CBU と部品の輸出額を年率 20%のペースで拡大し、15 年に 850 億米ドルに達するようにする。
- ③ 20 年までに、世界全体の自動車関連輸出額に占める中国製 CBU・部品輸出額の割合を 10%にまで引き上げる。

以上より、中国民族系メーカーの海外投資に対する中央政府のスタンスは、上半期の「慎重な対応」から徐々に「積極支援」へと変わりつつあるように思われる。

図表 2-27 商務部の通達

『中国自動車製品輸出の持続的かつ健全な発展に関する意見』「
商産発[2009]523 号

各省、自治区、直轄市、計画単列市及び新疆生産建設兵団の商務主管部門、發展改革委、工業信息化部門、財政部門、税関総署広東分署、天津、上海特派弁、ならびに各直属税関、各直属出入境検査検疫局、各関連企業：

自動車産業は、国民経済における重要な基幹産業である。近年の急速な発展を経て、自動車製品の輸出は、中国の自動車産業における重要な一部分となっており、また、対外貿易の構造転換の重要な一角を担う存在となってきた。国際金融危機による影響に対処し、「成長確保、内需拡大、構造調整」の全体的な要求にしたがい、自動車産業調整と振興計画を具体的に実行し、中国の自動車および自動車部品輸出の持続的かつ健全で安定した発展をはかるべく、下記の意見をまとめた。

一、中国における自動車製品輸出の現状と目下の情勢

中国自動車産業は、50 数年の発展を経て、自動車工業生産体制が整えられ、改革開放政策のもと、高い国内需要の喚起を受け、自動車業界の努力で、急速な成長を遂げてきた。現在、中国はすでに世界 2 位の自動車生産国になっている。近年においては、中国自動車および自動車部品の輸出も急速に伸び、2001 年から 2007 年にかけて、年間平均 50%のペースで輸出が拡大し、2008 年の自動車製品輸出額は達 302 億ドルに達した。しかし、全体的に見て、中国の自動車および自動車部品輸出は、先進国や新興工業国（地域）に比べ、まだ大きな差があるのも事実である。中国の輸出はまだ発足したばかりの段階であり、輸出経営がラフで、ブランドと販売網が不在、自主イノベーション能力が弱く、輸出製品の付加価値が低く、知財保護への注力がまったく足りないなどといった問題が、自動車製品輸出の発展を阻害している。2008 年後半以降、金融危機の影響で、中国の自動車製品輸出の抱える問題は一層突出するようになり、輸出が大幅に減少し、中国の自動車製品輸出は非常に厳しい局面に直面するようになった。

二、基本方針と発展目標

（一）基本方針。『自動車産業調整振興計画』の全体的な要求にしたがい、自動車製品輸出戦

略を実施し、自前の知財を持ち、もしくは自主ブランドの自動車製品の輸出を拡大し、企業の自主イノベーション能力を高め、構造調整への注力を強化し、貿易輸出の成長方式転換を加速させ、輸出の収益性と質を高め、中国の自動車製品輸出の持続的かつ健全な発展を促進していく。

(二) 発展目標。2009 年から 2011 年にかけて、自動車および自動車部品の輸出を年間平均 10%増のペースで拡大していく。2015 年までに、自動車および自動車部品の輸出額を 850 億ドルに拡大し、年間平均で約 20%増のペースとする。2020 年までに、中国の自動車および自動車部品の輸出額を、世界の自動車製品貿易総額の 10%を占めるまでに拡大する。

「十一・五」後半から「十二・五」にかけて、これまで培ってきた発展途上国のローエンド/ミドルエンド市場を固め、海外の自動車メーカーへの部品納入市場および発展途上国のミドルエンド/ハイエンド市場を開拓し、先進国のミドルエンド/ローエンド完成車市場に切り込んでいく。比較的高い技術イノベーション能力と自前のコア技術を有する世界的な自動車および自動車部品企業集団を、力を入れて育成する。自主ブランドの自動車製品の輸出を、積極的にサポートしていく。

そのためには、自動車製品輸出構造の 5 つの転換を、力を入れて推進する必要がある。

一輸出の製品構造。これまでトラックやそのシャーシなど商用車中心の完成車輸出を、エコノミー型乗用車、大型・中型・小型客車など乗用自動車へと裾野を広げていく。部品輸出に関しても、これまで機械類中心だったのを、電機類、電子類中心へとシフトさせていく。省エネ、新エネ自動車製品の輸出を積極的にサポートしていく。

一輸出の市場構造。完成車の輸出市場は、発展途上国のミドル/ローエンド市場からミドル/ハイエンド市場へとシフトさせていく。部品の輸出市場は、アフター市場中心だったのを、グローバルメーカーのグローバル・サプライ・チェーン市場 (ODM、OEM) にシフトさせていく。

一輸出の貿易構造。これまで単に製品の輸出だったのを、製品、技術、資本の複合的な輸出へとシフトさせていく。

一輸出の企業構造。これまで単純な輸出入型企業だった自動車輸出企業を、マーケティング型の企業へとシフトさせていく。

一アフターサービス主体の構造。これまでの自動車輸出では、輸入業者の販売網に頼ってきたが、それを自前の販売網へとシフトさせていく。

三、国家自動車および自動車部品輸出基地の建設を加速させ、自動車製品輸出の技術基盤を強化していく

(一) 輸出基地の発展計画の策定。国の自動車産業調整と振興計画にしたがい、輸出基地の発展状況にもとづき、輸出基地の建設に関する長期計画を策定のうえ、提出する。国家自動車及び自動車部品輸出基地を、中国の自動車産業の自主イノベーション、輸出秩序および知財保護のモデル地区、ならびに世界の自動車産業の移転および国際的交流と提携の受け皿に作り上げていく。

(二) 輸出基地に進出する企業の自主イノベーションと技術改良を奨励する。なかでも、基地進出企業の技術イノベーション、技術改良ならびに新エネルギー自動車及びコア部品の発展を重点的にサポートしていく。

(三) 公共サービス・プラットフォームへのサポートを強化する。『国家自動車及び部品輸出基地管理弁法』の要求にしたがい、輸出基地の建設を加速させていく。輸出基地における技術

開発、情報サービス、製品認証、検査・テスト、人員の研修などといった公共サービス・プラットフォームの構築をサポートする。

四、企業の金融ツール活用を奨励し、企業の国際競争力を高めていく

(一) 輸出信用保険を積極的に活用し、企業が輸出信用保険をうまく活用して市場を開拓し、経営リスクの抑制を図るよう誘導する。

(二) 融資担保機関に対し、商業銀行に融資を申請する企業への担保を提供するよう奨励する。保険の引受と損害査定の手順の簡素化を図り、商業的保険機関による自動車完成車輸出製品責任保険の引受拡大を奨励する。

(三) 自動車企業と各種金融機関との提携を強化し、自動車製品輸出のための新しいタイプの融資プラットフォームを構築する。バイヤーズ/サプライヤーズ・クレジットなどのツールをうまく活用する。

(四) 中国系金融機関の在外支店を活用して、輸出企業向けにその顧客または買い手側の銀行信用状況に関するコンサルティング・サービスを提供するほか、海外のディーラーおよびエンドユーザーにローンの提供を行なう。

五、企業の自主イノベーション能力の増強を奨励し、輸出の製品構造を改善する

(一) 自動車生産企業による開発システムの構築をサポートする。企業が海外で研究開発センターを設立し、導入した技術を消化したうえで、自前の知財を持つ新製品と新技術を開発することを奨励する。企業が積極的に海外の技術や人才、販売網を導入し、国内外の M&A などを通じてコア部品などの関連技術を手に入れ、研究開発能力を高めていくことを奨励する。

(二) 省エネと新エネ自動車製品の輸出を奨励する。企業による新型の車輛動力用蓄電池と新型ハイブリッド自動車製品の研究開発をサポートする。純 EV の普及利用をサポートし、ハイブリッド自動車の普及を推進する。

(三) 企業が国内外の先進的な技術基準を採用し、みずから進んで国際基準にリンクすることを奨励し、製品の安全、品質と基準の国際認証業務を推進し、企業による国家基準および世界基準の制定、改訂への参加をサポートする。

(四) 研究開発のリソースと開発能力を集結させ、役割分担と連携強化をはかりながら、共存共栄の体制を築いていく。研究機関と産業集積地区との産学連携を強化し、グローバル企業の研究開発センター、購買センター、地域本部などを誘致する。

(五) ブランド戦略の実施への注力を強化する。技術レベルが高く、市場潜在力の大きい製品と企業を育て、企業による海外での商標と知財保護をサポートする。

六、知財保護を強化し、貿易摩擦に積極的に対応し、その解消を図る

(一) 信用システムの構築を強化し、中国自動車部品サプライヤー・データベースを整備する。信用状況の良い自動車及び部品輸出企業を、適切な形で国際的バイヤーや、海外の業界団体に情報開示し、推薦する。模造品を厳しく摘発し、知財の保護に努め、誠実で信用のある企業を守る。

(二) 国際貿易摩擦に積極的に対応し、その解消をはかる。中国の自動車製品貿易摩擦早期警戒システムを構築する。海外の自動車製品貿易摩擦に関する情報を密にフォローし、収集、整理する。仲介機関を活用し、企業が早期に準備し、対応ができるよう指導し、我が国の自動車輸出企業の利益を最大限保護する。

(三) 世界の慣行にマッチする技術的貿易措置体系を構築し、情報交換と協調体制を完備させていく。海外における自動車製品関連の認証および技術法規の情報を密にフォローし、収集、整理する。企業が国際的規則と先進的な技術基準に照らして生産を実施し、国際競争力を高めていくよう指導する。

(四) 互恵原則のもとに他国との製品検査結果の相互承認を積極的に推進し、中東、東欧、アフリカ、中南米など、我が国の完成車輸出先として成長が見込まれる地域の政府とのあいだで、自動車製品の相互承認協定の締結を段階的に進めていく。

(五) 自動車完成車輸出の秩序の適正化を図る対策を一層完備させていく。商務部は、関係省庁とともに、関連の対策の完備をはかり、産業構造調整の目標のもとに、自動車輸出秩序の適正化をはかっていく。

七、海外進出戦略の実施を力を入れて推進し、国際市場の開拓を強化していく。

(一) 自動車製品、技術とサービスの輸出を促進するよう、比較的優位性のある企業および企業連合に対し、海外への投資、海外での生産拠点の建設、海外での生産規模の拡大と海外市場のさらなる開拓を奨励する。

(二) 企業による海外での販売システムの構築をサポートする。企業がさまざまな方式を通して海外での販売拠点ないし販売網を構築し、輸出製品の部品供給システムと修理サービスシステムを完備させるよう奨励する。また、企業がグローバルなブランド力の育成により取り組むよう積極的に誘導していく。

(三) 貿易促進への取り組みを強化する。企業を世界的な大型展示会に参加させ、中国の自動車部品技術の発展水準をアピールしていく。専門化、国際化、市場化の原理にもとづき、「中国国際自動車部品博覧会」の開催をしっかりと継続していく。

(四) 2 カ国間/多国間協力メカニズムをフルに活用し、自動車部品メーカーによる国際的な提携と交流を推進していく。電機設備製品分野において中国と相互補完性の高い市場をいくつか選び、自動車メーカーおよび部品メーカー間の業界別、プロジェクト別でカウンターパートナーシップを作って交流と提携を図っていく。企業による共同開発の拡大、先端技術、設備と人材の導入をサポートしていく。

八、サービスシステムの構築を強化し、サービス水準を全面的に向上させていく

(一) 互恵原則のもとに、産業、貿易、物流を有機的に統合するビジネス・モデルを模索し、国内の完成車輸出企業と国内の海運企業が長期的戦略的パートナーシップを締結するよう力を入れてプッシュし、中国の自動車遠洋輸送船隊を作り上げていく。

(二) 力を入れて貿易の利便性の向上を図る。税関による企業の区分別管理、区分別通関、予約通関、担保の確認審査などを含む利便性を高める措置を総合的に運用し、貨物通関効率の向上を図っていく。自動車輸出企業の商品検査に対し、区分別管理をベースに、輸出自動車製品に対する監督・管理を一層強化し、企業の品質と安全水準の向上を促し、自動車製品の輸出検査免除を積極的に推進していく。

(三) 研修サービスを強化していく。中国の主要輸出先市場および潜在的市場を対象に、政策法規、技術基準、認証、投資環境および市場状況などの内容について、専門家を輸出企業に派遣し、研修を行ない、企業の海外貿易開拓と海外投資を指導する。

(四) 海外駐在の通商促進機関をフルに活用する。海外駐在の通商促進機関は、積極的に多国

間の経済貿易協力を推進し、輸出企業の貿易摩擦への対応および国際市場の開拓をバックアップすること。

商務部
国家発展改革委員会
工業信息化部
財政部
税関総署
国家品質監督検査検疫総局
二〇〇九年十月二十三日

（10）自動車法規関連

1）中国における EV 関連規格の動向

中国を舞台にした EV 関連規格（標準化）の動きが活発化している。車輛については、既に国家標準化管理委員会に具体案が提出され、最終審査を待つ段階にある。技術に関しては、業界・メーカーがデファクト・スタンダードを争う段階にある。

「車輛」規格については、中国汽车工程学会（SAE 中国）常務理事・電動車分科会主任の陳全世・清華大学汽車工程系（自動車エンジニア学部）教授は、中国での EV の車輛規格に関する技術標準の策定作業が大詰めの段階に入っているとの見解を示した。陳・教授は SAE 中国の EV 規格作業チームの責任者で、今回は作業チームでの具体案（「純電動乗用車技術条件」）を国家標準化管理委員会（SAC）に提出したと表明している。

今回の案では、EV の車輛規格として「30 分間持続可能な最高時速が 75km 以上、1 回の充電当たりの航続距離が 160km 以上、時速 100km で走行した場合の電力消費量が 16kwh 以下に定める」など、各性能に技術的な数値目標を設定した。これまで、EV に関する標準はいくつかあったが、いずれも具体的な内容はなく、草案的なものに過ぎなかった。

SAC の最終審査を通過すれば正式に公表できる見込みであるが、この厳しい規格が現実のものとなれば、技術標準は一般的なガソリン車に近いものとなる。

「技術」規格については、技術規格に関する国家レベルでの標準化では、例えばバッテリーに関する動向がある。

動力用バッテリーに関する国家標準はまだ具体的内容を示していないが、CATARC の専門家は「年内に公表される見込み」と語る。但し、山東省や長江デルタ地域で見られる「低速 EV」に関しては、「安全性等の問題から当面は国家標準が作成されることはない」とのことであった。このような事例からも、技術規格は業界・メーカーでのディスカッション段階に過ぎないといえよう。

SAE 中国の張小虞・理事長はマクロ的見地から、「新エネルギー車（ハイブリッド車、電気自動車等）の分野においても、中国メーカーと外国メーカーの間には大きな差がある」とした上で、外国メーカーとの交流の必要性を強調する。また、新エネル

ギー車の開発に熱心な中国メーカーに対して、「DVD（VCD）産業の失敗を教訓とし、巨額の投資を費やす前に他社の特許申請・登録状況を調べておく必要がある」と警鐘を鳴らしている。

他方、欧州自動車工業会（ACEA）中国事務所のドミニク・ドゥクレール（Dominik Declercq）首席代表は、「中国における新エネルギー車関連技術の標準化作業で、主導権を握ろうと積極的に動いているのはトヨタと日産」と警戒心を強めている。

トヨタおよび日産は、こうした動向に公式的な見解を示してはいないが、トヨタの鈴木茂樹・常務役員は、日本自動車工業協会（JAMA）知的財産委員会の委員長としての発言で、「10月に公布予定の知的財産権法において、正確で創造性の高い評価制度が構築されることを望む」（「中国自動車産業知的財産権シンポジウム」北京市）という表現にとどめている。

日産は武漢市でEVのテスト・ケースを実施するなど積極的な取り組みをみせているが、中国側のパートナーの東風汽車関係者（周文傑・副総経理）は、「直接・間接に関わらず、外国メーカーが中国の新エネルギー車の関連標準作成に影響力を行使すべきではない」（「第5回中国（花都）自動車フォーラム」広州市）と異例の見解を述べ、中国メーカー相互の結束を呼びかけている。

中央政府が「新エネルギー車の発展」を国家戦略として位置付けるなか、政府・業界は国家レベルでの技術の標準化策定を急ぎ、他方では外国メーカーと中国メーカーの間に、コア技術の標準化（デファクト・スタンダード）や知的財産権をめぐる争いが起きようとしている。

2）『燃料電池自動車基準』ワークチームの創設

2009年9月2日から9月4日にかけて、中国自動車標準化技術委員会の主催で、貴陽市で『燃料電池自動車基準』ワークチーム創設ならびに初回会議が開かれた。

『燃料電池自動車基準』ワークチームは、『自動車産業調整振興計画』の実行に合わせ、燃料電池自動車基準体系および関連プロジェクトに関する研究の効率の向上を図るために、中国自動車標準化技術委員会によって創設されたものである。ワークチームは、燃料電池システムおよび燃料電池自動車の完成車開発機関、燃料電池完成車および主要部品検査機関、大学や研究所などによって構成され、燃料電池自動車関連基準の研究、制定、改定などの業務を調整することを責任とする。ワークチームの事務局は、中国自動車研究センター標準研究所内に設置される。

会議では、ワークチームの作業計画が議論・可決され、『燃料電池電気自動車・水素注入口』『車載水素システムの技術用件』『燃料電池電気自動車最高時速試験方法』『燃料電池ハイブリッド自動車・水素消費量測定方法』を含む4項目の国家基準の草案および『燃料電池電気自動車世界統一基準（GTR）』の草案についてディスカッションが行われ、2009年10月31日までに『燃料電池電気自動車・水素注入口』『車

載水素システムの技術用件』『燃料電池電気自動車最高時速試験方法』の 3 項目の国家基準の意見募集案を完成させ、『水素消費量測定方法』は世界基準の調整状況を鑑みながら推進していくとした。

3) メタノール燃料関連国家標準の策定

中国汽車工業協会（CAAM）の何光遠・名誉理事長は、「北京新エネルギー車産業連盟設立式典」（2009 年 3 月 13 日、北京市）にて「ハイブリッド車（HV）と電気自動車（EV）だけが新エネルギー車と考えてはならない。例えば、メタノール車も普及に向けた条件が整ったと考えてよい」と発言した。

「メタノール部長」とのニックネームを持つほどメタノール車の普及に熱心な同氏は、『中国汽車報』とのインタビューで上記発言の意図を次のように説明した。

「かつて、メタノール燃料には①原料であるメタノールが強い毒性・腐食性を有している、②生産過程で大量の水を必要とする、③生産過程で大量の二酸化炭素（CO₂）を排出する、④熱量が小さいためコールドスタートが困難——といった問題があった。従って、私も最初はメタノールを自動車用燃料として使用することに反対だった。しかし、1990 年代からモデルプロジェクトを推進している山西省が中心となり、それらの問題は一つずつ解決されてきた。そこで、2005 年 11 月に関係者らと『ガソリン・軽油の代替燃料として石炭系燃料の普及を図る件に関する提案』をまとめ、胡錦濤・国家主席と温家宝・総理に『メタノール車の実用化に向けたモデルプロジェクトの実施と関連国家標準の作成』を提言した。それを受け、胡錦濤・国家主席は同年 12 月に代替エネルギー問題に関する科学的論証を行うよう国家発展改革委員会に指示した。国家発展改革委員会は専門家を組織して何度も論証を重ねた結果、『石炭埋蔵量の多い地域において、メタノールを代替燃料として使用することができる』との結論に達した。それと同時に、国家発展改革委員会は関連国家標準の作成作業にも取り掛かった。全国における 2008 年の消費量は、ガソリンが前年比 8.7%増の 6,088 万トン、軽油が同 4.8%増の 1 億 3,000 万トンであった。ガソリン・軽油の消費が増え続ける中、代替燃料の実用化が急務の課題となっている。『石油・ガス資源は少ないが、石炭資源は豊富』という中国の特徴を踏まえれば、メタノールや DME をはじめとする石炭系燃料は有力な代替燃料といえるだろう」。

『中華工商時報』（2009 年 5 月 26 日）が国家標準化管理委員会から得た情報によると、M100 燃料と M85 燃料に関する国家標準が 2009 年末までに施行される予定であることが分かった。それに対し、多くの専門家が「メタノール燃料の普及を加速する」と期待している。

また、国家発展改革委員会が 2007 年に発表した「中国におけるアルコール・エーテル系燃料と同燃料を使用したクリーン自動車の発展に関する報告（意見募集稿）」で

は、「メタノールを今後 20～30 年間に於ける過渡的な自動車用代替燃料とする」とされている。

(11) その他自動車関連政策

1) 『保険法』改正版の施行

2009 年 2 月 28 日の「第 11 期全国人民代表大会（全人代）常務委員会第 7 回会議」で採択された『保険法』の改正版が、10 月 1 日に施行日を迎えることとなった。

今回の改正では「交通事故の加害者側が保険金請求手続きを怠った場合、被害者側が加害者側の加入する保険会社に直接保険金を請求する権利を認める」（第 65 条）や「契約を締結する際、保険会社は加入者に対して書面または口頭にて免責事項に関する説明を明確に行わなければならない」（第 17 条）など、自動車ユーザーの利益を保護するための条文がいくつか追加された。中でも、最も注目すべきは「車輛名義変更時の損害保険の取り扱い」に関する条項であろう。具体的には、改正前後で下表のような違いがある。

図表 2-28 『保険法』改正前後の比較

改正前	改正後
車輛名義人を変更した場合、保険会社に通知して継続加入の同意を得た後、法に基づき契約変更を行わなければならない（第 39 条）。	車輛名義人を変更した場合、変更後の車輛名義人は変更前の保険加入者の権利と義務を継承する。ただし、変更前または変更後の車輛名義人は、すぐに保険会社にその旨を通知しなければならない（第 49 条）。

（出所）各種資料より現代文化研究所作成

上記改正について、広東金融学院 保険学科の劉連生・教授は「保険加入者の通知義務について、柔軟な対応が認められるようになった」と指摘する。

従来、中古車を購入した直後に交通事故を起こした場合、名義変更の通知を受けていないことを理由に保険金の給付を拒否する保険会社が多かった。しかし、改正後の条文は「保険会社への通知がなくとも、保険契約の内容は新しい車輛名義人に継承される」と解釈できる。従って、中古車販売業者の間では「中古車需要の活性化につながる」との期待が高まっている。

また、従来は「現在加入している保険が満期を迎えてから車を買替えよう」と考える消費者が多かった。仮に、今回の改正で自動車ユーザーの間に「保険の残存期間を下取り価格に反映させよう」との考えが広まれば、車の買替え計画を前倒しする動きにつながる可能性もある。中古車のセールススタッフも、現在の保険内容・残存期間をセールストークの一つとして活用してくるだろう。

一方、ある中古車販売業者は改正版『保険法』の施行後、保険会社と消費者の間のトラブルはむしろ増加する恐れがある」と懸念する。その理由について、同氏は次のように語る。

「改正後の第 49 条には『車輛名義人の変更により交通事故発生リスクが高まった場合、保険会社は契約の取り決めにに基づき保険料の引き上げ、または契約の解除を行うことができる』との条文が続いて記されている。つまり、保険会社は『車輛名義人の変更通知がなかったため、リスクの増加を知ることができなかった』と反論することができる。さらに、保険会社への通知者を『変更前または変更後の車輛名義人』とあいまいにしているため、前所有者と購入者との間でトラブルが発生する可能性もある」。

保険会社のリスクとコストを考えれば、「車輛名義人の変更通知がない場合には、保険金の支払いを拒否する」というスタンスは理にかなっている。ただし、査定や法律の専門家を多く抱える事業体として、保険会社には「健全かつ公正な市場環境の創出に貢献する」という責務がある。

具体的には、名義人変更手続きの利便性を高め、加入者にその必要性を積極的に呼びかける必要がある。これらの努力は、短期的には経営コストの増加につながるかもしれない。しかし長期的には、企業の信用性を高め、そしてより多くの利益を生み出す結果につながるに違いない。

2) 非公開となる公安部の自動車登録データ

中国では、主に 3 種類の自動車販売データが存在している。

- ① 中国汽車工業協会のデータ（生産も含む）。各メーカーの申告により中国汽車工業協会がまとめ、月別と年間有料で公開している。このデータの特徴としてはメーカーの卸売データ（工場出荷）になり、乗用車と商用車も含まれている。弱点としては小売の状況を把握できない。
- ② 中国乗用車市場情報聯席会のデータ。乗用車メーカーの販売データ交流団体が会員（乗用車メーカーに限定）の申告を取りまとめ、月別と年間で会員になった乗用車メーカーのみに提供している。特徴としては小売店の販売データになる。
- ③ 公安部のデータ。ユーザーがナンバープレート取得時の登録データになっているため、最も販売の実態を把握できるデータになる。公安部が「国家機密」扱いで非公開となっている。

自動車登録を管理する公安部が登録データを一般公開していないため、自動車メーカーの自主申告（中国汽車工業協会データ）が現実と乖離するなどの問題が起きている。各メーカーは政府へデータ公開を提言するが、公安部は一部のメーカーのみに高額でデータを販売しており、巨額の利益があるとみられている。

中堅自動車メーカー・江淮汽車の左延安・董事長は、第 11 期全国人民代表大会（全人代）第 2 回会議において、「自動車登録データの公開に関する提案」と題する提言書を提出した。

左・董事長は同提言書の中で、「自動車登録データは、自動車メーカーが市場のニーズや産業の発展動向を把握する上で有用なだけでなく、消費者が正しい判断を行うためにも必要な情報」だと説明し、「（データには）国家機密に当たる情報や、自動車業界と消費者の利益を損なう情報は含まれていない」と主張している。

登録データの非公開が引き起こす問題は次になる。中国自動車業界では、「自動車メーカーが中国汽车工业协会（CAAM）に報告するデータは、実態を正しく反映したものではない」というのが業界内の常識となっている。従って、多少の誤差が生じて、「仕方がない」と受け止められることがしばしばあった。

しかし、多くの業界関係者が比亞迪（BYD）汽車の発表データと現状との乖離に不満を抱き始めている。同社が 2008 年 9 月に発売した小型車「F0」は、CAAM の統計では発売当月の販売台数が 1 万台を突破したことになる。ところが、実際の登録台数は 1,000 台にも満たない。『経済観察報』の問い合わせに対し、同社の広報部は「『F0』の月間販売台数は 4,000 台程度で推移している」とコメントしているが、2008 年 9～12 月の 4 カ月間の登録台数はそれをはるかに下回る 6,234 台でしかなかった。

BYD の行為について、あるアナリストは「売名的手段として CAAM の統計を利用している」と非難している。

CAAM の顧翔華・副秘書長は、「公安部が登録データを公開しない現状では、メーカーからの報告を基に統計を作成するしかない」という。

左・董事長の提言に対し、公安部からの回答はまだない。しかし、多くの業界関係者は「今回の提言が採用される可能性は極めて低い」とみている。

その根拠は、別の自動車メーカーが 2008 年の全人代で出された同様の提言を公安部が退けたことがある。宇通客車の湯玉祥・董事長は同年の全人代第一回会議において「公安交通管理部門の登録データを定期的に公開する件に関する提案」を提出したが、公安部の回答は「今はまだ公開できない」というものであった。その理由は、「情報システムが整備されていない」とことと、「個人情報が含まれている」の 2 点であった。

湯・董事長と共同で提言書を作成した業界専門家は、「提言書では『個人情報を除く』という点を特に強調した」という。また、「登録台数を発表するのに複雑な情報システムは必要としない」と指摘した上で、「公安部が登録データの公開に後ろ向きな真の理由は、その背後に巨額の利益がからんでいるため」と分析する。

事実、登録データは完全に非公開というわけではない。主要メーカーの大半は「無錫華通智能交通技術開發有限公司」（無錫華通）という企業から、登録データを購入している。無錫華通は公安部から自動車登録データを入手し、それを整理した後に各

メーカーへ販売している。料金は1モデル当たり約40万元／年に上るともいわれている。無錫華通は、登録データを購入する企業と機密保持契約を締結し、販売先ごとに提供する数字を多少変えるなどして、データの転売を防止している。無錫華通の親会社は公安部交通管理科学研究所（公安部直属の研究機関）であり、そこから公安部に利益が流れていることは容易に想像がつくだろう。

3) 上海市におけるナンバープレートオークションの現状

・2009年9月18日、上海市審計（監査）局は自動車ナンバープレートオークションの運営状況に関する監査報告である「自動車ナンバープレートオークションで得た収入とその使用管理状況に関する監査調査公告」を発表した。これによると、「一部オークション運営会社に『利息収入の申告漏れ』という問題が見受けられたが、全体としては健全な運営が行われている」と評価した。公告の概要は以下の通り。

① ナンバープレートオークションの収支状況（2007～08年）：

収入	支出	残高
62億6,000万元	56億8,600万元	5億7,400万元

② 支出の内訳：

項目	金額
地下鉄建設費	23億元
都市鉄道建設費	15億元
「中環線」建設費の返済	10億元
公共バス運営会社に対する補助金	8億5,600万元
フェリー運航会社の赤字補てん助成金	3,000万元

③ 総括：

本公告でみる限り、全体としては健全な運営が行われていた。しかし、一部のオークション運営会社に「利息収入の申告漏れ」という問題が見受けられたため、市財政局と市発展・改革委員会はオークション収入に対する管理をさらに強化する必要がある。

『東方早報』（2009年9月21日）等の報道調べによると、上海市財政局と市発展・改革委員会が7月4日に作成した統計に依拠して、2007～2008年のナンバープレートオークションの収支状況は、収入が61億4,000万元、支出が61億2,000万元であった。つまり、市審計局が発表した上記公告の数値より収入が2,000万元少なく、支出が4億3,400万元多いということが分かったが、市審計局では本件に関する説明が一切なされていない状況にある。

上海市は全国で唯一、交通渋滞の緩和を図るためにナンバープレートの年間発行枚数を制限している都市である。同市では、1994年に月1回の割合でナンバープレートのオークションを行うという試みがスタートした。

その後、自動車需要の増加とともに平均落札価格も上昇傾向を示し、2007年12月には5万6,042元にまで達した。当時、上海市では多くの人が「最も高価な鉄板」と表現するほどナンバープレートは高値で取引されていた。ところが、2008年1月に2万3,370元へと急落した後、2009年は2万元台後半から3万元台前半で推移している。

9月に関しては、入札者数が今年最低の水準となったため、3月以来6カ月ぶりに平均落札価格が前月実績を下回った。その理由について、専門家の間では「前回のオークションから20日余りしか経っていない」や、「5カ月連続で平均落札価格が上昇していた上に発行枚数が拡大される傾向にあるため、市場内に様子見ムードが広がった」といった見方がされている。また、今後に関しては、どの専門家も「不規則な動きをみせており、予測は難しい」としている。

図表 2-29 2009 年上海市ナンバープレート落札状況

	発行枚数 (枚)	最低落札価格 (元)	平均落札価格 (元)	入札者数 (人)
1 月	5,200	28,600	29,399	16,544
2 月	5,200	33,000	33,394	16,848
3 月	6,000	26,600	27,552	18,575
4 月	6,500	28,300	28,724	17,654
5 月	7,200	28,500	29,100	16,471
6 月	8,000	30,000	30,363	17,433
7 月	8,000	32,100	32,522	17,220
8 月	8,000	36,000	36,231	18,750
9 月	8,500	27,200	29,500	14,906

(出所) 各種資料より現代文化研究所作成

4) 中央政府、公用車指定業者リストを公表

2009年6月12日、中央国家機関政府採購中心（中央政府の調達業務を一括して請け負う組織）は政府調達の基準を満たしたメーカー・車種を掲載した「2009～10 年中央・国家機関自動車指定業者リスト」を公表した。

図表 2-30 2009～10 年中央・国家機関自動車指定業者リスト

メーカー名	車 種
一汽 VW	ジェッタ、ボーラ、速騰 (Sagitar)、マゴタン、アウディ
上海 VW	オクタビア、朗逸 (Lavida)、サンタナ、パサート領馭、トゥーラン
華晨 BMW	BMW
北京ベンツ	メルセデスベンツ
神龍汽車	プジョー、エリーゼ、C トリオンフ
南京イベコ	イベコ
上海 GM	エクセル、リーガル、GL8、ローヴァ、エピカ
長安フォードマツダ	フォーカス、モンデオ、ボルボ

江鈴汽車	フォードトランジット
一汽トヨタ	プリウス、カローラ、ランドクルーザー、プラド
広汽トヨタ	カムリ、ハイランダー
広汽ホンダ	シティ、フィット、オデッセイ
東風ホンダ	シビック
東風日産	ティーダ、リヴィナ、シルフィ、ティアナ、ジェニス
鄭州日産	日産、東風
北京現代	エラントラ、エラントラ悦動、ソナタ、NF ソナタ、ツーソン
東風悦達起亜	セラト、オブティマ、スポルタージュ、カーニバル
榮成華泰汽車	テラカン、サンタフェ
一汽轎車	奔騰
上海汽車	榮威、名爵
上海匯衆汽車	伊思坦納
東風柳州汽車	風行
長安汽車	悦翔、志翔、傑勳、CM8、星光 4500、長安之星 S460
北京汽車	陸霸、騎士、勇士、陸鈴、吉普
福田汽車	伝奇、蒙派克、風景、迷迪、福田
奇瑞汽車	A3、A5、旗雲、東方之子、瑞虎、威麟ブランド車、開瑞
吉利汽車	金剛、遠景
華晨汽車	駿捷、駿捷 Wagon、尊馳、閣瑞斯、海獅
BYD Auto	F3、F3DM
江淮汽車	同悦、賓悦、瑞風
長城汽車	炫麗、酷熊、嘉譽、哈弗
長豐汽車	獵豹、三菱
江鈴控股	陸風
河北中興汽車	田野
鄭州宇通客車	宇通
廈門金龍聯合汽車	金龍
廈門金龍旅行車	金旅
安凱汽車	安凱

(出所) 各種資料より現代文化研究所作成

BMW とメルセデスベンツが初めてリスト入りを果たしたことに對し、多くの消費者が異議を唱えている。これら両ブランドは、中国でも「富の象徴」と考えられている。民間人が自分のお金でそれらを購入することに非を唱える理由はないが、税金を資金源とする政府が購入するとなると話は別である。

そこで、業界関係者からも「中央政府は中国自主ブランド車を優先的に購入すべき」との声が上がっている。

世論の高まりを受け、中央国家機関政府採購中心は6月15日に「中央・国家機関の自動車調達に関する問題の説明」を公布し、次の4点を補足説明した。

① 2009年の公用車購入・維持費用を直近3年間の平均値から15%引き下げる。

- ② 原則として「黄標車」以外の買い替えは行わない。
- ③ 中国自主品牌車の購入比率をさらに高める。
- ④ 「指定サプライヤーリスト」は、政府調達基準を満たしたメーカー・車種を掲載したもの。本リストに掲載されたからといって、必ずしも公用車として採用されるとは限らない。

2008 年 9 月 11 日に公布された「中央・国家機関による燃料・電力節約活動のさらなる強化と全国民による省エネルギー活動の展開に関する具体措置の通達」により、一般公用車の基準が「排気量 1.8L 以下、価格 16 万元未満」、機要通信技術服務中心（機密情報の通信を担当する機関）用車の基準が「排気量 1.6L 以下、価格 12 万元未満」とされた。そのためか今回掲載された車種には、1.6～1.8L クラスのモデルが多く含まれている。また、リストに掲載された 38 社のうち、中国自主品牌車を生産するメーカーが全体の約 53%（20 社）に達している。

従って、今後は公用車に関しても「中国自主品牌の小排気量車」が主流となることが予想される。

（12）自動車通商政策

1）地場メーカーの対 ASEAN 進出—FTA「投資協定」締結の行方

中国と ASEAN は FTA にもとづく「投資協定」に調印し、先発国との間で自由貿易圏が形成される見通しである。中国製自動車は、現状は一部の商用車が少量輸出しているに過ぎないが、中国の今後の各国との FTA 締結を見越し、当該国の政府・業界関係者は中国各地で投資説明会を開催するなど、呼び込みに熱心になりつつある。

温家宝・総理は 2009 年 10 月 24 日の「第 12 回中国—東南アジア諸国連合（ASEAN）首脳会議」にて、「2010 年 1 月に誕生する『中国—ASEAN 自由貿易圏』が、存分に機能を発揮するようにしていく必要がある」と発言した。

その約 2 カ月前（8 月 15 日）、中国と ASEAN は既に締結済みの自由貿易協定（FTA）に基づく「投資協定」に調印した。同協定によると、「10 年 1 月に先発 6 カ国（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）との間で自由貿易圏を設立し、15 年には残り 4 カ国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）を加える」となっている。

中国は ASEAN 以外にも、チリ、パキスタン、ニュージーランド、シンガポール、ペルー等とも FTA を締結している。また、南アフリカ、オーストラリア、アイスランド、コスタリカ、ノルウェー、コロンビア等との間で FTA 締結に向けた交渉が進められている。

中国汽車工業協会（CAAM）の統計によると、中国製完成車（CBU）の ASEAN 向け輸出台数は 1～8 月の累計で前年同期比 62.0%減の 2 万 9,244 台（総額：3 億 8,000 万元）

にとどまっている。ちなみに、同時期における中国製 CBU の総輸出台数は、同 56.8% 減の 22 万 1,000 台（うち、乗用車が 7 万 8,000 台、商用車が 14 万 3,000 台）であった。

図表 2-31 中国製 CBU の ASEAN 向け輸出台数（2009 年 1～8 月）

仕向け先国名	輸出台数（台）	対前年同期比伸び率（%）
ベトナム	20,885	▲58.6%
マレーシア	2,546	117.2%
タイ	1,482	107.3%
ミャンマー	1,242	▲37.0%
フィリピン	1,160	▲60.8%
ラオス	804	105.1%
インドネシア	490	▲35.4%
シンガポール	476	▲72.3%
ブルネイ	141	▲45.3%
カンボジア	18	▲82.2%
総計	29,244	▲62.0%

（出所）中国海関統計より現代文化研究所作成

ASEAN 向けに輸出されている中国製 CBU の大半は、東風汽車の小型商用車と特殊車輛（ダンプカー、セミトレーラー、トラクター等）で占められている。乗用車は奇瑞汽車や哈飛汽車等が輸出しているが、ボリュームはごく少ない。

東風柳州汽車の程道然・総経理は「進出当初、ASEAN の消費者は『東風』ブランドの製品を受け入れなかったが、『中国－ASEAN 博覧会』を通じて交流を深めることで徐々に認知度も高まった。自由貿易圏の誕生は、中国製 CBU の ASEAN 向け輸出を加速するきっかけとなるだろう」と期待を寄せる。

しかし、自由貿易圏が誕生したからといって、CBU や自動車部品の関税が完全に撤廃されるわけではない。また、ASEAN 域内ではトヨタやスズキといった日系メーカーが確固たる地位を築いている。

インドネシア工業省政策研究室のスティーブン・シット（Steven Sit）主任は「2009 年重点自動車輸出市場政策法規講演会」（9 月 22～23 日、北京市）で、「現在、ASEAN への投資に本気で取り組んでいる中国・地場メーカーは皆無に等しい。本気で ASEAN 市場での成功を望むのなら、『部品も含めた産業全体を育成する』という意気込みと長期的な戦略眼が必要である。現地組立車（CKD）の生産を行うだけでは、未来のチャンスを捨てることになる」と警告するとともに、投資を呼ぶアピールに必死である。

図表 2-32 ASEAN 域内における中国民族系メーカーの直近の動き

国名	メーカー名	直近の動き
インドネシア	吉利汽車	◆現地法人（インドネシア吉利）が、現地企業との合弁で CKD 生産の準備を推進中。 ◆09 年の生産計画は 400 台（うち、125 台は中国向け）。 ◆投資総額は 3,000 万米ドルの予定。
	長城汽車	◆08 年 6 月、現地代理店が出資する工場で「風駿」の CKD 生産を開始。 ◆現在、生産能力は 3 万台／年以上に達している模様。
タイ	奇瑞汽車	◆08 年 11 月、現地代理店の工場を活用し、「QQ」と「瑞虎」の CKD 生産を行う計画を発表。 ◆立ち上げ当初の生産計画は 5,000 台／年。
マレーシア	奇瑞汽車	◆08 年 5 月、現地代理店との合弁で CKD 工場を設立。 ◆09 年 6 月、同工場で「瑞虎」の CKD 生産を開始。
	長安汽車	◆09 年 1 月、現地代理店が出資する工場で「CM8」と「CV6」の CKD 生産を開始。 ◆09 年の販売目標は 1 万台（うち、5,000 台は ASEAN 域内の他国向け）。
ベトナム	江淮汽車	◆09 年 7 月、現地代理店との合弁で小型トラックの生産を行う計画を発表。 ◆出資額は 400 万米ドル以下の予定。
	力帆汽車	◆09 年 10 月、現地企業との合弁で乗用車工場を設立する計画を発表。 ◆投資総額は 2,000 万米ドルの予定。

(出所)：各種資料より現代文化研究所作成

2) 商務部、米国製 CBU のアンチダンピング調査に着手

2009 年 10 月 29 日、「中米商業貿易連合委員会（JCCT）第 20 回会議」（杭州市）に出席した商務部の陳徳銘・部長は会議の合間に「中国政府は、一部の米国製完成車（CBU）に対するアンチダンピング（AD）調査を進めるべく、米国政府に協力を依頼した」と語った。

それについて、同部国際貿易経済合作研究院の梅新育・教授は「業界団体の要請を受け、商務部は 9 月から米国製 CBU に対する AD 調査に必要な手続きに着手した。米国政府への通達と協力依頼は、同調査の必須要件」と説明する。実際、「反傾銷（アンチダンピング）条例」（2002 年 1 月 1 日施行）の第 16 条には「AD 調査を正式に開始するかどうかを判断する前に、輸出国の政府に通知しなければならない」との規定がある。同法に基づく調査で「クロ」と判定された場合、中国政府は米国製 CBU に AD 税を課すことになる。

一方、『ロイター』は 10 月 28 日付の記事で、米自動車通商政策会議（ATPC）のステイーブ・コリンズ（Steve Collins）理事長のコメントを引用して「今週、中国政府

からの文書が米国政府に届いた。ただしまだ翻訳されていないため、現時点ではコメントすることはできない」と報じた。

米ビッグ3への影響は次の通り。

海関総署の統計によると、09年上半期における米国製 CBU の輸入台数は前年同期比 5.7%増の 2 万 1,000 台であった。

① GM :

8 月中旬、中国における年間販売台数が 3 年連続で 100 万台を突破した。同社のある幹部は「このまま推移すれば、2009 年通年の販売台数は 140 万台に達する見通し」と語る。

中国で販売されている GM 車の大半は合弁会社で生産される国産車であり、CBU が占める割合は非常に少ない。従って、中国政府が AD 措置を発動したとしても、さほど大きな影響はないものと思われる。

本件につき、GM 中国のケビン・ウェール (Kevin Wale) 総裁は『南方日報』とのインタビューで「米国と中国が健全な通商関係を保つことが、両国の国益につながる。今回の通商問題は、建設的な方法で解決が図られるだろう」と語った。

② フォード :

2009 年に入り、輸入車の販売を一時中断している。それにもかかわらず、第 3 四半期の販売台数は前年同期比 79%増の 11 万 9,338 台、1~9 月の累計販売台数は同 32%増の 31 万 6,639 台と好調に推移している。

上記の状況から、中国政府の AD 措置発動から受ける影響は、米ビッグ3の中では最も少ないといえる。

③ クライスラー :

北京ベンツが「セブリング」と「300C」の生産を完全に打ち切ったため、同社の中国事業は輸入車販売に依存する形となっている。『経済参考報』がクライスラー中国の広報部に問い合わせたところ「中国政府の最終方針がまだ発表されておらず、現時点では具体的な影響についてコメントすることはできない」との回答しか得ることはできなかった。

ある情報では、「米国から輸入される CBU の約半数がクライスラー車」ともいわれている。従って、中国政府が AD 措置を発動した場合、最も大きな影響を受けることが予想される。

9 月 11 日、米国のバラク・オバマ (Barack Obama) 大統領は「米通商法第 421 条に基づき、中国製タイヤ (乗用車用、小型トラック用) に対してセーフガード措置を発

動する」との決定を下した。同決定に基づき、米国政府は9月26日から中国製タイヤに対して上乗せ関税（1年目35%、2年目30%、3年目25%）を課している。

中国政府がその直後に米国製 CBU に対する AD 調査に乗り出したことから、米メディアの多くは「中国政府による報復措置」と報じた。中には、「米中間の貿易摩擦が間もなく激化する」との論調も見受けられる。

今後の見通しについて、経済学者の馬光遠氏は次のように分析する。「保護貿易主義的な動きへの最良の対抗手段は、真っ向から反論すること。中米間には通商問題が頻繁に発生しているが、摩擦が激化するまでには至っていない。両国にとって、目下の急務は経済を回復させることである。現在直面している問題も、最終的には両国の話し合いを通じて解決することができるだろう」。

3) EU、中国製アルミホイールに対する AD 調査の立件

2009 年 8 月 12 日、中国汽车工業協会（CAAM）は欧州委員会が中国製アルミホイールに対するアンチダンピング（AD）調査を正式に立件したことを受け、緊急記者会見を開いた。

これまでの経緯としては、6月29日、欧州ホイール製造者協会（EUWA）はアルミホイールメーカー6社からの要請を受け、中国製アルミホイールに対する AD 調査を行うよう欧州委員会に申請した。

8月3日、欧州委員会は中国政府に対して「本件に関し、遅くとも8月14日までに正式に立件する」と通達した。CAAM によると、対象企業は浙江省の万豊奥威など 46 社に上るといふ。

仮に本件が「クロ」と認定された場合、欧州委員会は「中国製アルミホイールに対し、5年間の期間限定で最高33%のAD税を課す」としている。

業界関係者の反応は以下の通り。

図表 2-33 業界関係者の反応

CAAM 熊伝林・副秘書長
欧州連合（EU）は、AD という名目の下で保護貿易主義的な措置を取るべきではない。中国製アルミホイールに対する AD 課税は、EU におけるアルミホイール価格の上昇を招き、最終的には欧州自動車業界の業績回復を遅らせることになる。
CAAM 車輪委員会 李曉擎・秘書長
アルミホイールは利益率の低い製品であり、中国企業にとって「33%のAD課税＝EU市場からの撤退」を意味する。仮にEUで「クロ」と認定され、米国や日本もそれに追随した場合、中国のアルミホイールメーカーは致命的な打撃を受ける。
中国機電産品進出口商会（CCCME）法律処 高向軍・主任
AD 調査には、最長 15 カ月の期間を要する。調査期間中に関しては、中国製アルミホイール

に AD 税が課税されることはない。従って、短期的には直接的な影響はないと考えられる。対象企業の中には、すでに弁護士に依頼して関連資料の収集を始めたところもある。CCCME としては、中国企業の合法的権益を保護すべく、必要な支援を提供していくつもりである。

(出所) 各種報道より現代文化研究所作成

8 月 7 日、商務部は欧州委員会の決定を「不満」とした上で、本件に関する見解を次のように発表した。

- ・ EUWA が、世界貿易機関 (WTO) のルールに基づく申請手続きを取っているか疑わしい。
- ・ 中国のアルミホイールメーカーは、国内市場より高い価格で EU (27 カ国) に輸出している。ダンピングとは、国内価格より低価格で輸出する不当廉売行為のことを指す。この定義から判断すれば、中国のアルミホイールメーカーがダンピングを行っていないことは明らかである。
- ・ 税関統計によると、直近 1 年間 (2008 年 7 月～09 年 6 月) における中国から EU へのアルミホイール輸出金額は 3 億 9,000 万米ドルであった。その大多数はローエンドの製品であり、EU でのシェアも 8% 未満にすぎない。従って、EU 内のアルミホイール業界に与える影響も限られている。

第3章 中国自動車用エネルギー政策の動向

本章の目的は、自動車用エネルギー政策の動向を把握することである。

現在、中国の自動車のほとんどが石油系自動車である。自動車用エネルギーのほとんどはガソリン、軽油である。自動車の普及に伴う石油需要の急増は、石油輸入の拡大によるエネルギー安全保障問題、排ガスによる大気汚染問題、二酸化炭素の急増による地球温暖化問題に拍車を掛けている。地球温暖化など環境問題を含む総合エネルギー政策の一環として、自動車用エネルギーを考える必要がある。

一方、自動車用エネルギーに関する問題は、単にエネルギーの問題だけではなく、自動車そのものにも依存する問題である。中国は、低炭素社会の構築と持続可能な発展を目指しており、ハイブリッド自動車(HV)、電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)といった環境対応自動車産業を今後の支柱産業として育成すべく、様々な対策を展開している。中国の自動車用エネルギーに関する分析にあたって、環境対応自動車の技術開発、普及及び産業化がどこまで進むかに関する視点が欠かせない。

本章では、第1節で中国の総合エネルギー政策の動向と課題を概観する。特に、中国が最も重視している省エネルギーについて重点的に分析する。続いて2節では、自動車用エネルギー政策について検討する。自動車戦略を明らかにするうえで、各種石油代替燃料の開発動向や環境対応自動車の技術開発と産業育成について検討を加える。

1 節 中国の総合エネルギー政策の現状と課題

(1) 中国のエネルギー需給の動向

中国は高度経済成長の真最中にあり、GDP（国内総生産）規模が2009年までの29年間で15.6倍にも拡大した。しかし、手放して喜べない。先進国が産業革命以降に経験した公害、1970年代以降にあらわになったエネルギー安全保障、1990年代に始まる地球温暖化問題などが、短い期間に圧縮された形で複合的に噴出してきたからだ。

一次エネルギー消費は28年間に年平均伸び率5.5%、世界全体の2.0%弱を大幅に上回るペースで増加した。その結果、2007年現在、中国は一次エネルギー消費が17.6億TOE（石油換算トン）、生産が16.2億TOE、それぞれ世界の15.9%、14.7%を占め、米国に次ぐ世界第2位の需給大国となった(表1)。需給バランスでは、消費の7割を占める石炭は辛うじて自給自足を維持しているが、2割を占める石油は、生産の低迷と自動車普及などによる需要急増に伴い、1993年に純輸出から純輸入に転じた。2008年には純輸入量が2.01億トンに急増し、米国、日本に次ぐ世界3位の石油輸入大国となった(IEA, 2009a)。エネルギー安全保障問題が急速に顕在化してきたのである。一方、2008年時点で約1億7,200万人の都市住民が大気汚染にさらされているほど環境問題

は深刻である(国家環境保護局, 2009)。エネルギー起源の CO₂ (二酸化炭素) 排出量が
1980

表 1 エネルギー需給バランスに関する国際比較(2007 年)

消費 順位	国名	一次エネルギー消費		一次エネルギー生産		自給率 (%)	エネルギー需給 の特徴
		(MTOE)	(%)	(MTOE)	(%)		
①	米国	2,339.9	21.1	1,665.2	15.2	71.2	需給大国、純輸入大国
②	中国	1,761.3	15.9	1,619.5	14.7	91.9	需給大国、純輸入国
③	ロシア	665.5	6.0	1,224.1	11.1	183.9	需給大国、純輸出大国
④	日本	513.5	4.6	90.5	0.8	17.6	消費大国、純輸入大国
⑤	インド	433.2	3.9	289.2	2.6	66.8	消費大国、純輸入大国
⑥	ドイツ	331.3	3.0	137.0	1.2	41.4	消費大国、純輸入大国
	世界全体	11,074	100.0	10,981.7	100.0	99.2	

(注) ①Non-OECDの「combustible and renewable energy」を除く。②自給率＝国内生産/国内消費。
(出所) IEA統計2009年版。

表 2 主要総量指標に関する国際比較(2007 年)

	人口		一次エネルギー消費		CO ₂ 排出量		名目GDP			
	百万人	%	Mtoe	%	Mt-CO ₂	%	十億ドル	%	十億ドル(PPP)	%
世界	6,614	100.0	11,074	100.0	28,826	100.0	54,891	100.0	66,116	100.0
OECD	1,229	18.6	5,497	49.6	12,916	44.8	38,357	69.9	35,589	53.8
米国	306	4.6	2,340	21.1	5,742	19.9	13,751	25.1	13,751	20.8
日本	128	1.9	514	4.6	1,232	4.3	4,384	8.0	4,297	6.5
EU	496	7.5	1,757	15.9	3,886	13.5	12,278	22.4	10,612	16.1
Non-OECD	5,385	81.4	5,577	50.4	15,910	55.2	16,535	30.1	30,527	46.2
インド	1,123	17.0	433	3.9	1,327	4.6	1,177	2.1	3,097	4.7
中国	1,327	20.1	1,761	15.9	6,071	21.1	3,382	6.2	7,097	10.7
中国の世界順位	1位		2位		1位		3位		2位	

出所) IEA「Energy Balances of OECD Countries 2009」,同「Non-OECD Countries 2009」,World Bank「World Development Indicators 2009」に基づき李志東が作成。

注) 一次エネルギー消費について、Non-OECDは可燃再生可能エネルギーを含まない。

表 3 主要一人当たり指標に関する国際比較(2007 年)

		一人当たり名目GDP					一人当たりエネルギー消費			一人当たりCO ₂ 排出量			
		ドル/人	OECD=100	米国=100	PPドル/人	OECD=100	米国=100	Toe/人	OECD=100	米国=100	T-CO ₂ /人	OECD=100	米国=100
世界		8,299	26.6	18.5	9,996	34.5	22.2	1.67	37.4	21.9	4.36	41.5	23.2
	OECD	31,210	100.0	69.4	28,958	100.0	64.4	4.47	100.0	58.5	10.51	100.0	56.0
	米国	44,939	144.0	100.0	44,939	155.2	100.0	7.65	171.0	100.0	18.76	178.6	100.0
	日本	34,252	109.7	76.2	33,572	115.9	74.7	4.01	89.7	52.5	9.63	91.6	51.3
	EU	24,753	79.3	55.1	21,394	73.9	47.6	3.54	79.2	46.3	7.83	74.5	41.8
	Non-OECD	3,070	9.8	6.8	5,669	19.6	12.6	1.04	23.2	13.5	2.95	28.1	15.7
	インド	1,048	3.4	2.3	2,758	9.5	6.1	0.39	8.6	5.0	1.18	11.2	6.3
	中国	2,549	8.2	5.7	5,348	18.5	11.9	1.33	29.7	17.4	4.57	43.5	24.4

注) 一次エネルギー消費について、Non-OECDは可燃再生可能エネルギーを含まない。

出所) IEA「Energy Balances of OECD Countries 2009」,同「Non-OECD Countries 2009」,World Bank「World Development Indicators 2009」に基づき李志東が作成。

表 4 累積の総排出量と一人当たり排出量で見る世界における中国

	1890年からの累積総排出量						1990年から2007年までの累積排出量					
	1990年まで			2007年まで			累積総排出量			累積一人当たり排出量		
	Gt-CO ₂	シェア		Gt-CO ₂	シェア		Gt-CO ₂	シェア		t-CO ₂	指数	
世界	778	100.0		1201	100.0		444	100.0		74.7	100.0	
OECD	498	64.0		700	58.3		213	48.1		184.0	246.2	
米国	239	30.7		333	27.7		99	22.3		352.9	472.1	
日本	29	3.7		48	4.0		20	4.5		160.2	214.3	
EU	211	27.1		276	23.0		69	15.5		142.4	190.5	
Non-OECD	280	36.0		501	41.7		231	51.9		48.2	64.5	
インド	13	1.7		31	2.6		19	4.2		18.9	25.2	
中国	42	5.4		104	8.7		64	14.5		52.0	69.6	

出所) 累積の総排出量はIEA「World Energy Outlook 2009」により、累積一人当たり排出量は「累積総排出量/累積人口×年数」で推計、李志東が作成。

表 5 能源研報告書が示した

2050 年までのエネルギー需給と炭素排出シナリオの概要

	水 準					年平均伸び率(%)						2005年=100		
	2005	2010	2020	2035	2050	2005-10	2010-20	2005-20	2020-35	2035-50	2005-50	2020	2035	2050
人口(億人)	13.08	13.6	14.4	14.7	14.6	0.8	0.6	0.6	0.1	-0.0	0.2	110	112	112
GDP(兆元、05年)	18.3	29.1	65.0	155.8	299.2	9.7	8.4	8.8	6.0	4.4	6.4	355	850	1,633
一人当たりGDP(万元/人、05年)	1.4	2.1	4.5	10.6	20.5	8.8	7.8	8.1	5.9	4.5	6.1	322	756	1,462
保有(百万台):省エネシナリオ	31.6	68.4	195.4	480.2	605.2	16.7	11.1	12.9	6.2	1.6	6.8	618	1,520	1,915
自動車 低炭素シナリオ	31.6	62.3	185.8	440.2	558.1	14.5	11.6	12.5	5.9	1.6	6.6	588	1,393	1,766
保有率(%):省エネシナリオ	2.4	5.0	13.6	32.7	41.5									
低炭素シナリオ	2.4	4.6	12.9	29.9	38.2									
生産量:低と強化低炭素シナリオ														
粗鋼生産量(億トン)	3.6		6.1	5.1	3.6			3.7	-1.3	-2.2	0.0	172	142	101
セメント生産量(億トン)	10.6		16.0	14.0	9.0			2.8	-0.9	-2.9	-0.4	151	132	85
エチレン生産量(百万トン)	7.6		34.0	36.0	33.0			10.5	0.4	-0.6	3.3	450	476	437
紙と板紙(百万トン)	62.1		110.0	117.5	120.0			3.9	0.4	0.1	1.5	177	189	193
エネルギー消費量(億TOE)														
省エネシナリオ	15.1	20.9	32.1	39.5	45.4	6.7	4.4	5.2	1.4	0.9	2.5	213	262	302
低炭素シナリオ	15.1	19.9	26.2	32.7	38.3	5.7	2.8	3.8	1.5	1.1	2.1	174	217	254
強化低炭素シナリオ	15.1	19.6	25.4	30.9	35.0	5.4	2.7	3.6	1.3	0.8	1.9	169	205	233
「低炭素」-「省エネ」	0.0	-1.0	-5.8	-6.8	-7.2	-1.0	-1.6	-1.4	0.1	0.1	-0.4			
「強化低炭素」-「低炭素」	0.0	-0.3	-0.8	-1.8	-3.2	-0.3	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2			
「強化低炭素」-「省エネ」	0.0	-1.3	-6.6	-8.6	-10.4	-1.4	-1.7	-1.6	-0.1	-0.1	-0.6			
一人当たりエネ消費量(TOE/人)														
省エネシナリオ	1.15	1.53	2.23	2.69	3.11	5.9	3.8	4.5	1.3	1.0	2.2	193	233	270
低炭素シナリオ	1.15	1.46	1.82	2.22	2.62	4.9	2.2	3.1	1.3	1.1	1.8	158	193	228
強化低炭素シナリオ	1.15	1.44	1.77	2.10	2.40	4.6	2.1	2.9	1.2	0.9	1.6	153	183	208
GDP当たりエネ消費(TOE/万元)														
省エネシナリオ	0.82	0.72	0.49	0.25	0.15	-2.7	-3.7	-3.3	-4.3	-3.4	-3.7	60	31	18
低炭素シナリオ	0.82	0.68	0.40	0.21	0.13	-3.6	-5.1	-4.6	-4.3	-3.2	-4.0	49	26	16
強化低炭素シナリオ	0.82	0.67	0.39	0.20	0.12	-3.9	-5.3	-4.8	-4.4	-3.5	-4.2	48	24	14
CO ₂ 排出量(億t-CO ₂)														
省エネシナリオ	51.7	71.5	102.3	118.6	121.6	6.7	3.6	4.7	1.0	0.2	1.9	198	230	235
低炭素シナリオ	51.7	68.0	78.5	87.6	87.2	5.6	1.4	2.8	0.7	-0.0	1.2	152	169.5	168.8
強化低炭素シナリオ	51.7	66.8	74.5	81.7	51.2	5.3	1.1	2.5	0.6	-3.1	-0.0	144	158	99
「低炭素」-「省エネ」	0.0	-3.5	-23.8	-31.0	-34.4	-1.1	-2.2	-1.8	-0.3	-0.2	-0.7			
「強化低炭素」-「低炭素」	0.0	-1.2	-4.0	-5.9	-36.1	-0.4	-0.3	-0.4	-0.1	-3.0	-1.2			
「強化低炭素」-「省エネ」	0.0	-4.7	-27.8	-36.9	-70.4	-1.4	-2.5	-2.2	-0.4	-3.2	-1.9			
GDP当たりCO ₂ (t-CO ₂ /万元)														
省エネシナリオ	2.820	2.461	1.574	0.761	0.406	-2.7	-4.4	-3.8	-4.7	-4.1	-4.2	56	27	14
低炭素シナリオ	2.820	2.340	1.207	0.562	0.292	-3.7	-6.4	-5.5	-5.0	-4.3	-4.9	43	20	10
強化低炭素シナリオ	2.820	2.300	1.147	0.524	0.171	-4.0	-6.7	-5.8	-5.1	-7.2	-6.0	41	19	6
一人当たりCO ₂ (t-CO ₂ /人)														
省エネシナリオ	3.951	5.257	7.102	8.067	8.328	5.9	3.1	4.0	0.9	0.2	1.7	180	204	211
低炭素シナリオ	3.951	4.999	5.449	5.956	5.975	4.8	0.9	2.2	0.6	0.0	0.9	138	151	151
強化低炭素シナリオ	3.951	4.912	5.174	5.557	3.503	4.5	0.5	1.8	0.5	-3.0	-0.3	131	141	89

出所) 中国国家発展改革委員会能源研究所課題組「中国2050年低炭素発展之路:エネ需給と炭素排出のシナリオ分析」(科学出版社、2009/9)の表3-4、3-9、3-10、3-45~47、3-58に基づき、李志東が作成。

注) 国際比較のため、一次電力の一次エネルギーへの変換にIEA基準を用いた。発電効率は原子力33%、地熱10%、その他再生可能エネルギー発電100%と仮定。ただし、原典に地熱を明記しなかったため、100%を用いて変換。

年の 15.1 億 t-CO₂ (二酸化炭素換算トン) から 2007 年の 60.7 億 t-CO₂ へ増大し、世界総排出量の 21.1%を占め、米国を抜き世界最大となった(表 2)。先進国と比べると、一人当たりの年間排出量や累積排出量、そして一人当たり所得水準が低いとはいえ、温暖化防止に相応な責任を負わなければならない状況となった(表 3 と 4)。国内でも、洪水や旱魃、雪害など地球温暖化とは無縁ではない災害にも頻繁に見舞われている。

将来に向けて、高度経済成長が維持される可能性が高く、これらの問題がさらに深刻化する恐れがある¹。例えば、国家発展改革委員会エネルギー研究所(能源研)は 2009 年 9 月に、国務院発展研究センターや清華大学などとの共同研究の一部として、「中

¹ 例えば、IEA, 2009 b ; 日本エネルギー経済研究所, 2009 ; 中国国家発展改革委員会能源研究所課題組, 2009 ; Li, 2010 などを参照。

国 2050 年低炭素発展の道：エネルギー需給と炭素排出のシナリオ分析」と題した報告書を公表した(表 5)。そこで、先進国がたどってきた炭素依存の経路を基本的に踏襲する基準シナリオは現実的ではない、とキッパリ否定したうえで、①06 年以降から取り組んできた省エネ優先の総合対策を継続する「省エネシナリオ」、②産業構造や生活様式の変革、主に自助努力による石炭ガス化複合発電技術(IGCC)や炭素回収貯蔵技術(CCS)など低炭素化技術の小幅な導入などを加える「低炭素シナリオ」、③さらに国際協力による IGCC や CCS の早期普及を想定する「強化低炭素シナリオ」、という 3 つのシナリオを設定し、50 年に至るエネルギー需給と炭素排出の経路を数量的に描いたうえで、低炭素発展の道を探った。経済社会発展戦略やエネルギー戦略の転換、生活様式の変革などが不可欠だとの結論を得た。

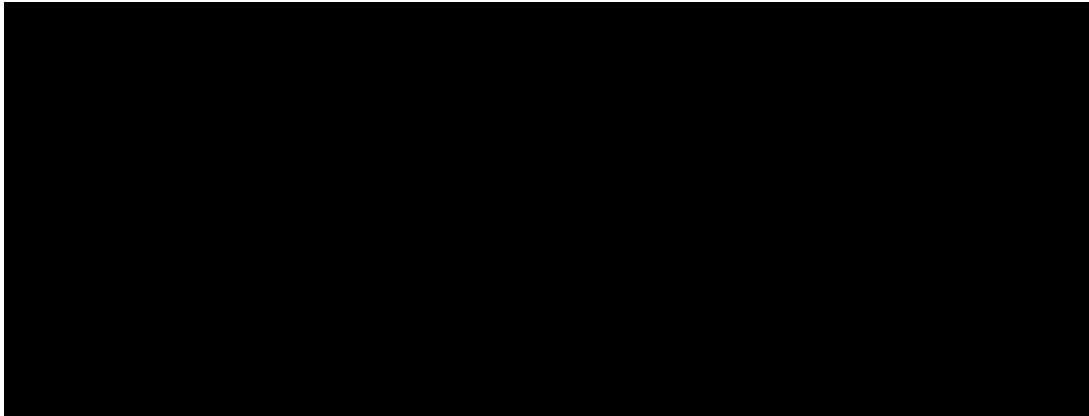
(2) 「第 11 次五カ年計画」における経済社会発展戦略の転換

2006 年 3 月、第 10 期全国人民代表大会第 4 回会議が開催され、2006 年から始まる「国民経済と社会発展第 11 次五カ年計画要綱」(「第 11 次五カ年計画」；以下、11 五計画)を採択した。これは胡錦涛(国家主席)・温家宝(首相)指導部が初めて策定した五カ年計画であり、従来の計画と比べると、幾つかの特徴を持つ画期的な計画でもある。

一つは、今までの経済成長至上主義から全面的調和と持続可能な発展への戦略転換である。「10 五計画」(「第 10 次五カ年計画」；以下、10 五計画)では、経済成長を加速させることが追求された。その結果、2001-05 年において、実質 GDP の年平均成長率は 9.5%に達し、7.0%という保守的目標成長率を 2.5 ポイント上回ることに成功した。しかし、その歪として、過大投資による余剰生産能力の拡大、農村部と都市部や東部地域と西部地域など地域間の発展格差の拡大、国民間の所得格差の拡大、エネルギー需要の急増と安全保障問題の顕在化、環境問題の深刻化、など持続可能な発展を脅かす様々な問題をもたらした。そのため、「11 五計画」では、安定的な高度成長の維持、資源節約型と環境調和型の経済成長方式への転換、農村部や貧困地域の発展の促進、全国民が共に豊かになるような調和のとれた社会の建設など、を経済と社会発展の指導的原則として規定している。

もう一つは、政府が達成責任を負わなければならないという拘束性の計画指標を初めて導入したことである。「10 五計画」では、期待値として達成したい所期の計画指標しかなかった。例えば、大気汚染や酸性雨汚染の元凶である二酸化硫黄の排出量について、計画目標は 2005 年に 2000 年比 10%削減の 1,800 万トンであったが、実績は 2,549 万トンに上り、同比 27.8%増加、目標より 41.6%増加となってしまった。計画目標の未達成が環境悪化を加速させたが、期待値としての目標であるゆえに、その責任は曖昧のままである。それに対し、「11 五計画」では、エネルギーや水、耕地といった重要な希少資源の利用と環境保護など、市場メカニズムだけに頼ると達成が困

表6 「11 五計画」における主要数値目標

The table content is redacted with a solid black box.

難で、従来では成功しなかった分野については、2010 年に GDP あたりのエネルギー消費量を 2005 年比で 20%削減、主要汚染物質排出量を 10%削減、といった拘束性の目標を設定した(表 6)。これを通じて政府の責任を明確化したと同時に、発展戦略の本格的転換の決意を世界に表明している。

計画の実現の可能性を大幅に高めたことも特徴である。策定作業が 2003 年 7 月から始まり、採択されるまでに、2 年 9 カ月を費やした。その過程で、行政や専門家だけではなく、公聴会やインターネットを通じて社会から広範な意見聴取を行った。また、部門別計画の策定や計画された具体的な対策の執行も、従来にない速さと整合性を持って展開されている。後で検討する省エネルギー関連の取り組みはその典型例である。

問題がないわけではない。例えば、石油価格をはじめとする中国のエネルギー価格は国際市場より大幅に低い。これが省エネルギーを阻害する主な要因の一つである。しかし、計画では、価格改革を適時に推進する、という曖昧な表現に留まっている。

(3) 供給重視から省エネルギー優先への総合エネルギー政策の転換

中国では従来、エネルギー需給問題は主に供給不足か供給過剰に起因する問題として捕らえられ、エネルギー政策は供給側対策を中心に展開された。高度経済成長に伴うエネルギー需要の急増に対処するため、省エネルギーによる需要抑制対策を十分に採らずに、国内資源開発の強化と海外資源の確保に走った。

例えば、中国政府が「九五計画」では、「エネルギー産業など基礎産業の生産能力不足が従来から、我が国の経済発展を制約するボトルネックである」と指摘したうえで、「エネルギー産業の発展が国民経済の発展と適合しなければならず、エネルギーによる経済発展のボトルネックとしての制約作用を徐々に緩和する」ことを基本目標とした。そのために、一次エネルギー生産と総発電電力量の GDP 弾性値をそれぞれ 0.22 と 0.88 以上にすると規定した。さらに、「10 五計画」において、①エネルギー需給構造の多様化を計ること、②エネルギー安全保障を計ること、③エネルギー利用

効率を向上させること、④環境保護を推進すること、の四項目からなるエネルギー戦略を打ち出し、安定供給を強調した。

供給偏重の代表例を見てみよう。1990 年代後半に石炭供給が過剰になり、在庫が増えた時には、中小炭鉱の大規模な閉鎖を行い、炭鉱建設と輸送インフラ建設を疎かにした。また、1990 年代末頃に、電力供給に余力が生じ、発電所の稼働率が低くなった時には、電源開発の規模を大幅に縮小した。一方、2002 年以降に顕在化してきた電力不足と石炭不足に対処するため、既存生産能力の超負荷稼働を強行し、大規模な新規建設を立ち上げた。2002 年末から一部地域で始まった電力供給不足が全国規模に拡大し、2005 年の不足量は約 2,500 万 kW に達した。急場をしのぐために、発電設備の 8 割を占める石炭火力の稼働率を高めた。その結果、石炭需要が 2002 年の 13.8 億トンから 2006 年に 24.1 億トンまでに急増した。この旺盛な需要を満たすために、無理な増産が強いられ、石炭生産量は 15.1 億トンから 25 億トンまでに拡大した。その代償として、年間約 5,000 人（2004 年 6,027 人、2005 年 5,986 人、2006 年 4,746 人）が炭坑事故で尊い命を落としている。また、電力不足を解消するために、2003 年に 3,484 万 kW、2004 年に 5,055 万 kW の発電設備の新設を行い、2005 年には 11,790 万 kW、2006 年には 7,950 万 kW の電源建設の着工を政府が批准した。

エネルギー安全保障対策として、従来では、①石油と天然ガスの国内開発を促進し、生産量の最大化を図ること、②輸入先を多元化し、調達先リスクを減らすこと、③海外の資源開発に中国資本を進出させ、自主開発を促進すること、④輸送インフラを整備すること、⑤石炭液化と燃料アルコールを中心とする石油代替エネルギーの開発促進、⑥石油備蓄制度を整備すること、という供給中心の対策を講じてきた。

これらの対策はある程度の成果を挙げている。特に、輸入先の多元化と海外開発については多くの成果が挙げられた。2007 年において、石油輸入先は約 40 カ国・地域に分散し、原油輸入の中東依存度を 45%に抑えることができた。また、海外開発先は中東、ロシア、中央アジアなど資源豊富な地域だけではなく、潜在力が残されている中南米、アフリカにも拡大している。その結果、中国最大手の石油会社である中国石油天然ガス集团公司（CNPC）の一社だけで、2006 年に海外原油生産量が 5,450 万トン、権益分配量が 2,807 万トンに達した（China OGP, 2007）。さらに、輸送インフラ整備についても顕著な進展が確認される。日本に有利と伝えられたロシア極東石油パイプラインについて辛抱強く交渉し続けている一方、ロシア政府と鉄道輸送による輸入拡大に合意し、同時にカザフスタンからの原油輸入パイプライン建設を完成させた。また、マラッカ海峡の迂回路としてミャンマールートの確立に動き、タイのマレー半島横断ルートの構築構想にも注意を払っている。これらの対外戦略の展開は、国連安保理常任理事国の地位をいかんなく利用した積極的な首脳外交、経済実力の増大による対外援助の拡大などが有意に働いたと確認できる。

しかし、この供給対策偏重のエネルギー戦略は必ずしも成功したとはいえない。結

図1 中国の総合エネルギー政策の変遷

第10次5ヵ年計画(2001～2005年)における中国のエネルギー戦略(2001/3) ① エネルギー需給構造の多様化を計ること ② エネルギー安全保障を計ること ③ エネルギー利用効率を向上させること(=省エネ) ④ 環境保護を推進すること
第11次5ヵ年計画(2006～2010年)における中国のエネルギー戦略案(2005/10,2006/3) 目標: 安定的、経済的、クリーンなエネルギー供給体系を構築すること 戦略①<需要側>: 省エネを最優先 戦略②<供給側>: 国内に立脚し、石炭を基礎にエネルギー構造の多様化を図る ・石炭: 大型基地の建設、石炭層ガスの利用、炭鉱と発電所(山元発電)の共同経営 ・石油天然ガス: 国内探査と開発の強化、海外開発の拡大、戦略備蓄能力の増強、石油代替エネルギーの開発 ・電力: 大容量高効率の石炭火力の最適発展、生態保護を考慮したうえでの水力開発、原子力の積極的発展、電網建設の強化、西部から東部への送電(西電東送)の拡大 ・再生可能エネルギー: 風力、太陽エネルギー、バイオマスエネルギーなどの発展を加速する
『エネルギー中長期(2004～2020)発展計画綱要(案)』(国务院常务委员会2004/6/30)における八つの重点施策 ① 省エネを最重視 ② エネルギー構造の調整と最適化 ⇒ 石炭を主体、電力を中心、石油と天然ガス、再生可能エネルギーを全面的に発展 ③ 地域間の資源開発の合理的配置、生産・消費・輸送の協調 ④ 国内と海外の2つの資源と市場を十分に利用すること ⇒ 国内に立脚、同時に積極的に海外進出 ⑤ 生産と消費における技術進歩の促進、科学的管理の強化 ⑥ 環境保護を重視する ⑦ エネルギー安全保障を高度的に重視 ⇒ 供給多元化、石油戦略備蓄の建設、安全予報体制と緊急時対策システムの構築 ⑧ 政策による管理強化と市場メカニズムの役割強化を図り、開発投資を増加
『省エネ中長期(2004～2020年)計画』(国家发展改革委员会2004/11)

出所: 関連公開資料により、李が作成。

果として、国内ではエネルギー利用効率の低下を誘発し、電力や石炭など主要エネルギーの供給不足を招いた一方、海外では世界エネルギー市場をかき乱す要因とみなされ、資源ナショナリズムと警戒されたからである。

従来の供給偏重の対策が行き詰まった以上、省エネルギーによる消費抑制対策に真剣に取り組まざるを得ない。エネルギー利用効率は2006年時点で先進国の6～8割しかなく、省エネルギーの潜在力が数億TOE以上の規模に達することを考えれば、省エネルギーなしには危機を乗り越えられないことは自明の理であろう。

このような状況下で、中国政府が省エネルギー優先の総合エネルギー戦略への方針転換を図り始めた(図1)。

まず、2004年6月に省エネルギーを最重視することなど8つの重点施策を柱とする「エネルギー中長期(2004～20年)発展計画要綱(案)」を策定した。続く11月に2020年までの省エネルギーの数字目標をも立てた「省エネルギー中長期計画」を公表した。さらに、2005年10月に開催された中国共産党第16期中央委員会第5回全体会議では、省エネルギー優先の方針が「11五計画」に関する共産党中央の提案の中に明

確に盛り込まれた。それを受けて、2006 年 3 月に策定された「11 五計画」では、全面的な調和と持続可能な発展を実現するという理念の下、「省エネルギーを優先しながら、国内に立脚し、石炭を基礎にエネルギー供給構造の多様化を図り、安定的、経済的、クリーンなエネルギー供給体系を構築する（中国語原文：堅持節約優先、立足国内、煤為基礎、多元發展；優化生産和消費結構；構築穩定、經濟、清潔、安全的能源供应体系）」ことを総合エネルギー戦略として打ち出した。さらに、総合エネルギー戦略を具体化した関連の政府計画として、国家發展改革委員会が「エネルギー發展第 11 次五カ年計画」（2007 年 4 月）、「石炭工業發展第 11 次五カ年計画」（2007 年 1 月）「原子力工業發展第 11 次五カ年計画」（2006 年 8 月）、「原子力発電中長期發展計画」（2007 年 10 月）、「再生可能エネルギー中長期發展計画」（2007 年 8 月）、「再生可能エネルギー發展第 11 次五カ年計画」（2008 年 3 月）、関連政府機関が合同で「気候変化国家評価報告」（2007 年 2 月）、「中国気候変化対策国家方案」（2007 年 6 月）、「国家環境保護第 11 次五カ年計画」（2007 年 11 月）、などを次々に策定した。

「11 五計画」における総合エネルギー政策の概要を表 7 に、エネルギー需給バランス見通しを表 8 に、2020 年までの再生可能エネルギーと原子力開発に関する計画目標を表 9 と表 10 にそれぞれ示す。程度の差や効果の大小、即効性の差などあるものの、総合エネルギー政策に関する取り組みの真剣さは従来とは異なる。将来振り返って見た時、「11 五計画」を契機とする総合エネルギー政策の転換は、中国のエネルギー史における大きな政策転換点として評価されるに違いない。省エネルギー対策に関する検討は次節に譲ることにし、ここでは、総合エネルギー対策の全体像を概観する。

国際的にみると、中国の総合エネルギー政策に 3 つの特徴が確認できる。

1 つは、国際的に有効と実証された対策なら、何でも貪欲に取り入れることである。

たとえば、従来では供給側対策が中心であったが、現在は供給側対策を行うと同時に、省エネルギーを優先させるなど需要側対策も重視する総合対策を展開している。十分ではないとはいえ、省エネルギー重視の日本の経験が生かされ始めた。

エネルギー源別対策では、石炭を中心とする化石燃料の対策を強化すると同時に、水力や風力など再生可能エネルギーと原子力の利用拡大にも力を入れ始めている。とくに、再生可能エネルギー開発については、日本のような導入量の割り当て制度ではなく、ドイツやスペインなどの価格優遇制度を取り入れる法整備をはじめ、欧州の経験がモデルとなった。

石油中心のエネルギー安全保障対策については、一国が単独で主体的に取られる対策として、国内資源開発による自給率向上、備蓄制度の充実、海外調達先の多様化、自主開発の拡大、省エネルギーなどによる需要抑制、国際協調型対策として、輸入国との協調や共同開発の展開、輸出国との対話やそれらへの支援など、国際的に見られるあらゆる対策を試みている。

また、地下鉄や都市間鉄道など公共交通手段の拡充、小型車優遇税制の導入が日本

表7 「11五計画」における総合エネルギー戦略の骨子（その1）

戦略目標	安定的、経済的、クリーンなエネルギー供給体系を構築すること
総合戦略	省エネを最優先に推進する上で、国内に立脚し、石炭を基礎にエネルギー需給構造の最適化を図る
エネルギー源別戦略	
石炭	秩序のある発展を図る 1)、資源探査を強化し、全体計画を立て、合理開発、回収率向上、採掘による生態環境への影響低減を図る 2)、大型石炭基地を建設し、石炭企業の連合再編を奨励し、生産能力億トン級の企業を幾つか形成する 3)、優位性のある企業による石炭開発と発電、或いは石炭開発と発電及び輸送の一体化経営を奨励する 4)、中小炭鉱の調整、改造、再編を行い、安全生産の条件が整えない、資源と環境を破壊する炭鉱を閉鎖する 5)、炭鉱ガスの総合処理を強化し、炭層ガスの開発利用を加速する 6)、石炭のクリーン生産と利用を強化し、石炭の水洗い・選別、低カロリー石炭、石炭ボタなどの総合利用を奨励し、高効率のクリーン燃焼技術、排煙脱硫技術などの開発と普及を図る 7)、石炭化工の発展、石炭ベースの液体燃料の開発、石炭液化モデルプロジェクト建設の秩序のある推進を通じて、石炭の深度加工・高付加価値化(転化)を促進する
石油・天然ガス	石油と天然ガスの発展を加速させる 1)、資源の調査と評価を強化し、探査範囲を拡大する。海域、主要石油天然ガス盆地及び陸上新区の開拓を重点とする。炭層ガス、オイルシェール、オイルサンド、メタンハイドレートなど非在来型資源の調査と探査を展開する。 2)、石油と天然ガスを同時に開発し、原油生産量の安定的増加、天然ガス生産量の拡大を実現する。 ・古い油田の生産量維持のための改造を強化し、減産速度を遅らせる ・深海海域とタリム、ジュンガル、オールドス、ツアイダム、四川盆地などの区域における資源開発を加速する ・平等合作、互惠共栄を堅持し、海外石油と天然ガスの資源の共同開発を拡大する ・沿海地域において、LNG輸入プロジェクトを適度に建設する ・国家石油備蓄基地の増設と新規建設を行う 3)、石油天然ガスの幹線パイプライン及び関連インフラの計画と建設を加速し、全国網を徐々に完備する ・西から東へ、北から南へ(西油東送、北油南運)の石油製品パイプラインを完成する ・適切な時期に、第2の「西氣東輸」パイプラインを建設する。 ・適切な時期に、陸路による石油輸入パイプラインと陸路による天然ガス輸入パイプラインを建設する
再生可能エネルギー	再生可能エネルギーの力強い発展を図る ・財政税制及び投資の優遇政策、強制的な市場割り当て政策(RPS)を実施し、再生可能エネルギーの生産と消費を奨励することを通じて、一次エネルギー消費に占める割合を高める 1)、風力エネルギー開発を強力的に推進する ・10万kW級以上の大型風力発電プロジェクトを30箇所建設する ・内モンゴル、河北、江蘇、甘肅など地域に百万kWの風力発電基地を形成する ・＜目標＞送電網に連繫する風力発電の設備容量を2010年に500万kWにする 2)、バイオマスエネルギー開発を加速する ・農産物茎、ゴミ、ゴミ系メタンガス発電を支持し、茎と林木を燃料とする発電所を多数建設する ・バイオマス系の固体成型燃料の生産能力を拡大する ・燃料エタノールの生産能力を拡大する ・バイオディーゼルの生産能力を拡大する ・＜目標＞送電網に連繫するバイオマス系発電設備容量を2010年に550万kWにする 3)、太陽エネルギー、地熱エネルギーと海洋エネルギーの開発利用を積極的に行う
電力	電力産業を積極的に発展する 1)、大型、高効率、環境保護型の発電ユニットを重点に、火力発電の最適化なる発展を図る ・大型の超超臨界圧発電所と大型空気冷却発電所を建設する ・石炭クリーン発電を推進し、60万kW級循環流動床発電所を建設、ガス化複合発電プロジェクトを立ち上げる ・炭鉱元での電源開発を奨励し、大型石炭火力基地を建設する ・天然ガス火力を適度に発展する ・技術の遅れている小型火力発電設備の淘汰を加速する 2)、生態保護を行ううえで、水力発電を計画的に開発する ・移民対策、環境対策、洪水防止対策と船舶航行対策を全般的にバランスよく講じる ・金沙江、雅礮江、瀾滄江、黄河上流などの水力発電基地、溪洛渡、向家壩など大型水力発電所を建設する ・揚水発電所を適度に建設する 3)、積極的に原子力発電を建設する ・百万kW級を重点的に建設し、先進的加圧水型の設計、製造、建設と運営の自主化を順序よく実現する ・原子力燃料の資源探査、採掘、加工技術の改造、原子力関連の核心技術の開発と人材育成を強化する 4)、電網建設を強化する ・西電東送三大通路と地域間送配電プロジェクトを建設し、規模拡大で、全国一体化を継続的に推進する ・区域と省級電網の建設強化、送電網と配電網の同時発展、都市電網と農村電網の建設と改造の強化、配電網の完備化を測り、送電範囲を拡大し、電力の安定供給を確保する

出所：中国経済社会発展第11次五カ年計画(2006年3月)により、李が作成。

表7 「11五計画」における総合エネルギー戦略の骨子（その2）

戦略目標	安定的、経済的、クリーンなエネルギー供給体系を構築すること
総合戦略	省エネを最優先に推進する上で、国内に立脚し、石炭を基礎にエネルギー需給構造の最適化を図る
領域別と部門別関連戦略	
省エネ	<目標>2010年に、GDP原単位を2005年より20%程度改善する <対策>エネルギー節約と高効率利用の政策的インセンティブを強化し、省エネを強力的に推進 - 産業構造調整、特にエネルギー多消費産業の比率低下を通じて、構造的省エネを実現 - 省エネ技術の開発と普及を通じて、技術による省エネを実現 - エネルギーの生産、輸送、消費の各段階の制度整備、監督管理の強化を通じて、管理による省エネを実現 - 鉄鋼、有色金属、石炭、電力、化工、建築材料等業種とエネルギー多消費企業の省エネを特に重点推進 - 自動車燃費基準の実施を強化し、陳腐輸送設備の淘汰を加速する - 石油代替燃料の基準を制定し、石油代替エネルギーを積極的に発展する - 高効率、省エネの製品の生産と使用を奨励する <重点プロジェクト> ボイラ改造、地域コージェネ、余熱余圧利用、石油節約と代替、送風ポンプ等電動系統の改造、石化・鉄鋼等業種の総合システム改造、建築省エネ、グリーン照明、政府機関省エネ、省エネ測定と技術サービスシステムの建設
石油化工部門	- 製品需要の集中地域に増設を中心に精製能力の拡大を図り、精製工業のない地域に新設を合理的に行い、能力過剰な地域では精製規模を制御する - 小型、低効率の精製装置を淘汰する。 - 大型エチレンプロジェクトを合理的に配置し、精製と化工の一体化基地を幾つか形成する。
湾岸インフラ整備	- 大連、唐山、天津、青島、上海、寧波-舟山、福州、アモイ、深せん、広州、湛江、防城等沿海港口で、石炭、輸入石油と天然ガス、輸入鉄鉱石の中間集配システム、コンビナート輸送システムを建設する - 適切な時期に、華東、華南地域で石炭の中間集配貯蔵基地を建設する
農村エネルギー重点プロジェクト	- 戸別バイオガス池、家畜養殖所、トイレ、厨房の連携を基本とする家庭用と養殖事業者ベースの中型大型のバイオガス利用プロジェクト - グリーンエネルギー実験を50の県で実施、送電網の延長、風力発電、小型水力発電、太陽光発電などで350万の無電世帯に電力を供給
重大技術開発	- 特殊な地質条件下の石油ガス資源の工業化採掘技術 - 百万kW級先進的加圧水原子炉設計技術と20万kW級モジュール式高温ガス冷却炉商業化技術
税制改革	- 消費税徴収範囲、税率、徴収方法を適切に調整する - 適切な時期に石油燃料税を徴収する
価格改革	- 電力価格の改革を推進、発電と売電価格が市場競争に委ね、送電と配電価格が政府によって定めるという価格形成メカニズムを徐々に完成 - 適時に石油価格の改革を推進、代替エネルギーと連動する天然ガスの価格形成メカニズムを完成
貿易構造調整	- エネルギー多消費製品およびエネルギーの輸出を抑制 - 国内に不足のエネルギーの輸入を拡大

出所：中国経済社会発展第11次五ヵ年計画（2006年3月）により、李が作成。

表8 「エネルギー発展第11次五ヵ年計画」の数値目標

	2005年	2010年計画		伸び率(%)、弾性値	
	実績	低ケース	高ケース	低ケース	高ケース
一次エネルギー消費量(億TCE)	22.47	27.00	27.34	3.7	4.0
石炭(億トン)	21.74	24.99	25.30	2.8	3.1
石油(億トン)	3.30	3.87	3.92	3.2	3.5
天然ガス(億立方メートル)	473	1,076	1,089	17.9	18.2
GDP当たりエネルギー消費量(TCE/万元)	1.222	0.980	0.976	-4.3	-4.4
実質GDP(兆元、2005年価格)	18.39	27.55	28.01	8.4	8.8
GDP弾性値				0.44	0.46
一次エネルギー生産量(億TCE)	20.59	24.46	24.46	3.5	3.5
石炭(億トン)	22.05	25.58	25.58	3.0	3.0
石油(億トン)	1.82	1.93	1.93	1.3	1.3
天然ガス(億立方メートル)	495	920	920	13.2	13.2
一次エネルギー純輸入量(億TCE)	1.88	2.54	2.88	6.2	8.9
石炭(億トン)	-0.32	-0.59	-0.28	13.5	-2.2
石油(億トン)	1.49	1.94	1.99	5.5	6.0
天然ガス(億立方メートル)	-22	156	170		

出所：国家発展改革委員会「エネルギー発展第11次五ヵ年計画」により李が作成。斜体の数値は公表値。

表9 2020年までの再生可能エネルギー開発の計画目標

	2005年	目標		
		2010	2020年	2005年=1
一次エネルギー消費に占める割合(%)	7.5	10	15	2.0
再生可能エネルギー発電設備容量(万kW)	11,341	20,085	36,193	3.2
水力発電設備容量(万kW)	11,000	19,000	30,000	2.7
風力発電設備容量(万kW)	131	500	3,000	22.9
太陽光発電設備容量(万kW)	7	30	180	25.7
バイオマス発電設備容量(万kW)	200	550	3,000	15.0
バイオエタノール(万t)	102	302	1,000	9.8
バイオディーゼル(万t)	5	20	200	40.0
農家用バイオガス(億立方メートル)	70	190	300	4.3
再生可能エネルギーの熱利用(万t、石炭換算)	1,185	3,400	7,200	6.1
化石燃料代替効果(億t、石炭換算)		3	6	
二酸化硫黄排出量の削減効果(万t)		400	800	
二酸化炭素排出量の削減効果(万t)		60,000	120,000	
節水量(億立方メートル)		15	20	
森林保護効果(万ヘクタール)		1,000	2,000	

注：一次エネルギー消費に占める割合は再生可能エネルギーの他に、原子力も含む。

出所：国家発展改革委員会「再生可能エネルギー中長期発展計画」(2007/8/31)に基づき、李が作成。

表10 「原子力発電中長期発展計画」の概要

	単位：MW			
	5年間新規着工規模	5年末建設中の規模	5年内新規稼働規模	5年末稼働総規模
2000年				2,268
2001～2005年	3,460	5,580	4,680	6,948
2006～2010年	12,440	12,440	5,580	12,528
2011～2015年	20,000	20,000	12,440	24,968
2016～2020年	18,000	18,000	20,000	44,968
2021～2025年*			18,000	62,968

* 2020年末に建設中のものが2025年までに稼働できる場合の推定値

出所：国家発展改革委員会「原子力発電中長期発展計画(2005～20年)」にも基づき、李が作成。

から、軽油車導入促進が欧州から、エタノール燃料の利用促進がブラジルや米国から学び取り、進められる対策である。

もう1つの特徴は、中国に比較優位性を持たない分野についても、長期的視点で果敢に技術開発や大規模な実証実験などに挑戦することである。

先端技術の開発は、民間任せでは先行者としての先進国に追いつけない。国の運命をも左右しかねない分野を「選択」し、オールチャイナの体制で人材と資金を「集中」して技術開発を進め、リープフロッグを実現する必要がある。そう判断した政府が、「高度技術開発計画」を作成した。(故)鄧小平氏の主導により1986年3月に始まったことにちなんで、863計画と呼ばれている。その中に、環境対応自動車、石炭ガス化複

合発電技術(IGCC)、高速増殖炉や核融合など次世代発電技術、石炭の直接液化やメタノール、ジメチルエーテル、セルロース系バイオ燃料など石油代替エネルギーが含まれている。いずれも低炭素に寄与し、先進国が先陣を切った分野であるが、中国が後発国として猛追している。その典型的な例は次節の最後で取り上げる環境対応自動車の研究開発であろう。

3 番目の特徴は、中国の実情や固有性に合わせた対策や制度を試行錯誤的に模索し続けていることである。

中国農村部のエネルギー対策はその典型例であろう。高度経済成長に伴い、都市化が急速に進み、都市化率（全人口に占める都市人口の比率）が 1980 年の 19.4%から 2008 年の 45.7%へ上昇した。とはいえ、未だに全人口の 54.3%、7.2 億人が広大な農村部で経済社会活動を営んでいる。農村部のエネルギー需給問題の解決は、都市部との経済発展の格差や所得格差の解消、生活質の向上、山林保護や土壌流失防止、大気汚染防止、そして社会安定の維持に必要不可欠である。しかし、広大な国土に点在する村落のすべてに都市部のように化石燃料やグリッド連携の電力を供給するのは、資源制約、環境制約、経済性などを考えると、最適ではない。そこで中国政府が採った対策は、各地域の実情に合わせ、小型水力、風力、太陽エネルギー、バイオマスエネルギーなど、地域固有の再生可能エネルギーの利用促進である。2008 年現在、農村部の小型水力発電（5 万 kW 以下）の設備容量は 5,000 万 kW に達し、全国水力発電の 29.4%を占める。バイオガス利用の農家世帯数は 2008 年末 3,050 万世帯に達しており、2020 年に 8,000 万世帯を目標としている（国家发展改革委員会, 2007）。

次の小節で取り上げる省エネ目標の地域別割り当て制度、達成できない場合の罰則としての新規プロジェクトの「審査延期の連座制度」や責任者を昇進させない人事評価の「一票否決制度」、小型石炭火力発電所など低効率設備の強制閉鎖制度など、中国の国情に合わせた独特な制度も数多く作り上げた。

一方、法制度が健全ではない、①技術水準が先進国と比べて低い、②規制重視で市場志向の対策が欠如している、③計画編成や管理技術に改善の余地が大きい、④温暖化対策を含むエネルギー総合行政能力が欠如している、⑤知的所有権の保護システムが十分に整備されていない、などの問題が指摘されている。いずれも早急かつ着実に解決しなければならない課題である。

以上のことから、総合エネルギー対策の中国モデルはまだ模索中で、多くの課題を抱えているが、エネルギー安全保障効果、環境保全効果、二酸化炭素削減効果、産業育成効果、対策によっては地域間経済格差と住民間所得格差の解消効果などを同時に狙う「後悔しない対策モデル」としての性格が極めて強い。成功すれば、世界の、特に途上国の持続可能な発展を支える低炭素社会実現のモデルにもなりうる、と考えられる。

（４）中国の省エネルギーシステムの現状と課題

1) 省エネルギー対策の現状

前述したように、中国政府が「11 五計画」を機に供給偏重から省エネルギー重視へと総合エネルギー政策を転換し始めた。その方針はすでに 2004 年頃に定められた。

2004 年 6 月に、国務院が国家发展改革委員会策定の「エネルギー中長期（2004～20

年)発展計画要綱(案)」を承認した。そこでは、8つの重点施策が盛り込まれており、そのうち、省エネを最重視することが1番目の施策として強調された。それを受けて、国家発展改革委員会が省エネ中長期計画を具体化したものとして、2004年11月に「省エネルギー中長期計画」(中国語:「節能中長期專項規劃」)を作成し公表した。これは中国初の省エネルギーに特化した中長期計画で、①エネルギー需給の現状、②省エネルギーの情勢と任務、③省エネルギーの理念、原則と目標、④省エネルギーの重点領域と重点プロジェクト、⑤省エネルギーの保障措置、の5章から構成される。その冒頭で、「省エネルギーは経済と社会発展の長期戦略であり、目下における極めて喫緊の任務でもある」と位置付けた。

ここでは、新しい総合エネルギー政策の核心をなす省エネルギーについて、「省エネ中長期計画」と「11五計画」及び実際の取り組みを中心に検証する。

① 省エネルギーの目標設定について

「省エネ中長期計画」では、一次エネルギー消費のGDP原単位を2002年比で2010年に16.0%削減、2020年に2010年比で31.6%削減、2002年比で43%削減を目標としている(表11)。年平均省エネルギー率は2010年までは2.2%、2010~20年は3.7%、2020年までの18年間は3.0%となる。経済成長に関する政府の目標は2020年にGDP規模を2000年の4倍とすることなので、年平均経済成長率は7.2%となる。それを計画期間中の経済成長率と仮定すれば、エネルギー需要の年平均伸び率は2010年まで4.9%、2010~20年は3.2%、2020年までの18年間は4.0%と推定され、エネルギー消費のGDP弾性値は約0.55となる。

表11 中国2020年までの省エネルギー目標

	実績		目標		年平均変化率(%), 弾性値			
	2002	2005	2010	2020	2002-10	2005-10	2010-20	2002-20
「省エネ中長期計画」(2004/11)								
一次エネルギー消費のGDP原単位(TCE/万元)	2.68		2.25	1.54	-2.2		-3.7	-3.0
一次エネルギー消費のGDP原単位(2002年=100)	100.0		84.0	57.5	-2.2		-3.7	-3.0
目標GDP規模(2002年=100)	100.0		174.4	349.5	7.2		7.2	7.2
推定一次エネルギー消費量(2002年=100)	100.0		146.4	200.9	4.9		3.2	4.0
推定一次エネルギー消費のGDP弾性値					0.68		0.45	0.55
「第11次五カ年計画」(2006/3)								
一次エネルギー消費のGDP原単位(TCE/万元)	2.68	2.97	2.37	1.54		-4.4	-4.2	-4.3
一次エネルギー消費のGDP原単位(2005年=100)	90.4	100.0	80.0	51.9		-4.4	-4.2	-4.3
目標GDP規模(2005年=100)	74.8	100.0	143.6	287.7		7.5	7.2	7.3
推定一次エネルギー消費量(2005年=100)	67.6	100.0	114.9	149.4		2.8	2.7	2.7
推定一次エネルギー消費のGDP弾性値						0.37	0.37	0.37
参考 ①中国の過去の弾性値実績: 1980-2002年0.44、2002-05年1.37、1980-2005年0.55、2006年0.87 ②中国の第十次五カ年計画(2001~2005年)のGDP弾性値目標は0.4、実績は1.06 ③日本の過去の弾性値実績: 1890-1950年1.62、1950-73年1.01、1973-2005年0.47、1950-2005年0.85 (出所): 中国は省エネ中長期計画、第10次と第11次五カ年計画など、日本は「エネルギー経済統計要覧」(2007)より李が作成。 (注): 省エネルギー目標と経済成長率目標が前提する場合、一次エネルギー消費とGDP弾性値は以下のように推定される。 E_0 と E_t : 基準年と目標年の一次エネルギー消費量、 G_0 と G_t : 基準年と目標年の実質GDP α : 目標年におけるGDP原単位の改善率、 β : 目標年におけるGDP対基準年GDPの比率、とする場合 $E_t = (1 - \alpha)(E_0/G_0)G_t$ $= (1 - \alpha)(E_0/G_0)\beta G_0$ 0-t年におけるエネルギー消費のGDP弾性値 = エネルギー消費の年平均伸び率 / GDPの年平均伸び率								

一方、2006 年採択の「11 五計画」では、GDP 原単位を 2005 年比で 2010 年に 20%削減することを目標とした。年平均省エネルギー率は 4.4%となる。「省エネ中長期計画」と比べると、省エネルギー目標が高くなったように見えるが、実はそうではない。GDP 原単位は 2003～05 年に 3 年連続して悪化し、2002 年と比べ 2005 年は 10.7%も高くなった。その結果、2010 年の目標 GDP 原単位は「省エネ中長期計画」よりも 5.4%高い。一方、「11 五計画」における経済成長率目標は 7.5%なので、エネルギー需要の年平均伸び率は 2.8%、GDP 弾性値は 0.37 と推定される。

2001～05 年を計画期間とする「経済と社会発展第 10 次五カ年計画エネルギー発展重点専門計画」（中国語：「国民経済和社会発展第十個五年計画能源発展重点専門規劃」）では、GDP 弾性値を 0.4%程度にする形で、省エネルギーについて規定したが、省エネルギー率に関する明確な数字目標を設けられなかった。それと比べ、「省エネ中長期計画」でも、「11 五計画」でも、明確な目標を立てたことは評価できる。

また、国際的にみると、日本は世界で最も高いエネルギー利用効率を実現した国であるが、その弾性値は、1890～1950 年 1.62、1950～73 年 1.01、1973～2005 年 0.47、そして 1950～2005 年の 55 年間平均は 0.85 となっている（EDMC, 2009）。日本と比べると、中国の省エネルギー目標は野心的とも言える。

一方、以下の問題も指摘できよう。

1 つは目標の算定根拠が不明であること。確かに火力発電の熱効率や粗鋼生産のエネルギー原単位、乗用車燃費などの主要産業と機器の目指すべき効率水準が列挙されている（表 12 と 13）。また、電力、鉄鋼、建築材料などエネルギー多消費産業、交通部門、住宅・オフィスビルなどが省エネルギーの重点領域として、石炭ボイラの改造、地域熱電併給の推進、石油代替、余熱利用などが重点プロジェクトとして、それぞれ指定され、対応する主な技術ないし対策も羅列してはいる（表 14）。しかし、最も肝心の領域別・部門別の省エネルギー目標が明示されていない。つまり、各技術・対策がどれほどの省エネルギー効果をもたらすのか、それによって各領域・各部門がどれぐらい省エネルギーをしなければならないのか、という具体的な目標が示されていない。これでは、それぞれの省エネルギー主体に目標も与えられなければ、一国全体の省エネルギー目標に納得できる根拠を与えることも出来ない。

表 12 中国 2020 年までの主要製品・活動のエネルギー原単位改善目標

		実績	目標値			年平均変化率(%)	
		2000	2005	2010	2020	2000-10	2010-20
石炭火力送電端原単位	kgce/kWh	392.0	377.0	360.0	320.0	-0.8	-1.2
(同送電端効率)	%	31.3	32.6	34.1	38.4	0.9	1.2
粗鋼生産原単位	kgce/トン	906.0	760.0	730.0	700.0	-2.1	-0.4
十種非鉄金属生産原単位	kgce/トン	4.8	4.7	4.6	4.5	-0.5	-0.3
アルミ生産原単位	kgce/トン	9.9	9.6	9.5	9.2	-0.5	-0.3
エチレン生産原単位	kgce/トン	848.0	700.0	650.0	600.0	-2.6	-0.8
セメント生産原単位	kgce/トン	181.0	159.0	148.0	129.0	-2.0	-1.4
板ガラス生産原単位	kgce/箱	30.0	26.0	24.0	20.0	-2.2	-1.8
鉄道輸送原単位	kgce/百万トンキロ	10.4	9.7	9.4	9.0	-1.0	-0.4

（出所）「節能中長期専門規劃」より李が作成。

もう 1 つの問題はマクロベースの省エネルギー目標が達成された場合、エネルギー需給バランスがどうなるか、エネルギー安定供給が維持できるかどうかなどについて不明であること。「省エネ中長期計画」では、2010 年までに 4 億 TCE(2.8 億 TOE)、2011～2020 年までに 10 億 TCE(7 億 TOE)、2020 年までの 18 年に累積 14 億 TCE(9.8 億 TOE)の省エネルギー能力を形成するとしているが、比較の対象となるベースケース(対策

表 13 中国 2020 年までの主要機器エネルギー利用効率の改善目標

		実績	目標	年平均改善率(%)	
		2000	2010	最小	最大
工業用石炭ボイラ(使用)効率	%	65	70-80	0.7	2.1
中小型電気モーター(設計)効率	%	87	90-92	0.3	0.6
ファン(設計)効率	%	75	80-85	0.6	1.3
ポンプ(設計)効率	%	75-80	83-87	0.8	1.0
エア・コンプレッサー(設計)効率	%	75	80-84	0.6	1.1
乗用車平均走行原単位 (同平均燃費)	リットル/百km km/リットル	9.5 10.5	8.2-6.7 12.2-14.9	1.5	2.0
家庭用ガスコンロ熱効率	%	55	60-65	0.9	1.7
家庭用ガス湯沸し器熱効率	%	80	90-95	1.2	1.7

(出所)「節能中長期専門規劃」より李が作成。

表 14 省エネの重点領域と重点プロジェクト

省エネ重点領域	主な技術・対策
1 工業	
1 電力工業	60万kW以上超臨界技術、大型ガス複合発電技術、など15項目
2 鉄鋼業	陳腐技術の淘汰、など12項目
3 非鉄金属工業	大型高エネルギー効率技術、など8項目
4 石油化学工業	先端探掘技術、など19項目
5 化学工業	先端アンモニア合成技術、など14項目
6 建築材料工業	先端セメント製造技術、など17項目
7 石炭工業	陳腐技術、低効率など小型炭鉱の閉鎖、など4項目
8 機械製造業	低エネルギー効率製品の淘汰、など5項目
2 輸送業	
1 道路輸送	燃費の悪い自動車の淘汰、軽油車の発展促進、など10項目
2 新しい機動車	燃費基準の制定と石油燃焼税の導入など
3 都市交通	軌道交通等公共交通の発展促進など
4 鉄道輸送	鉄道の電氣化の促進など
5 航空輸送	省エネ航空機の導入促進など
6 水運	船舶技術基準の制定など
7 農業機械、漁業機械	先進的省エネ軽油エンジンの導入促進など
3 建物、商業と家庭など民生部門	
1 建物	省エネ基準の厳格的執行など
2 家庭電器、オフィス電器	省エネ型電気の普及、待機電力の削減など
3 照明器具	高効率蛍光灯の普及など
省エネ重点プロジェクト(2010年省エネ目標は2.4億TCE)	
1 工業用石炭ボイラの改造	
・省エネ潜在力は7000万トン(石炭)、2010年省エネ目標は3500万トン(2500万TCE)	
2 地域コージェネレーション	
・熱集中供給率が2002年27%から2010年40%へ、省エネ目標は3500万TCE	
3 余熱、余圧力、石炭層ガス、石炭ガスなどの回収、利用	
・2010年省エネ目標は鉄鋼業266万TCE、セメント産業300万TCE、他135万TCE、合計700万TCE	
4 石油の節約と代替	
・2010年省エネ目標は3800万トン(石油)、5430万TCEに相当	
5 電動モーターの省エネ	
・2010年省エネ目標は200億kWh	
6 エネルギー多消費産業におけるエネルギー利用最適化	
・(数字目標は不明)	
7 住宅および公共建物の省エネ	
・2010年省エネ目標は、住宅5000万TCE、公共建物5000万TCE	
8 グリーン照明	
・2010年省エネ目標は290億kWh	
9 政府機構の省エネ	
・(数字目標は不明)	
10 省エネ監督・測定と技術サービスシステムの構築	
・(数字目標は不明)	

(出所)「節能中長期専門規劃」より李が作成。

表 15 「11 五計画」の省エネルギー目標の実現を前提とする場合
の経済成長率と一次エネルギー消費量との関係

「十一五計画」の省エネルギー目標	2010年の一次エネルギー消費のGDP原単位を2005年比20%改善					
経済成長率(%)	7.5	8.0	8.5	9.0	9.5	10.0
2010年GDPの倍率(2005年=1)	1.44	1.47	1.50	1.54	1.57	1.61
2010年一次エネルギー消費の倍率(2005年=1)	1.15	1.18	1.20	1.23	1.26	1.29
一次エネルギー消費の年平均伸び率(%)	2.81	3.29	3.76	4.24	4.72	5.20
一次エネルギー消費のGDP弾性値	0.37	0.41	0.44	0.47	0.50	0.52

(出所) 李志東作成。

(注): 省エネルギー目標と経済成長率目標が前提する場合、一次エネルギー消費とGDP弾性値は以下のように推定される。

E_0 と E_t : 基準年と目標年の一次エネルギー消費量、 G_0 と G_t : 基準年と目標年の実質GDP

α : 目標年におけるGDP原単位の改善率、 β : 目標年におけるGDP対基準年GDPの比率、とする場合

$E_t = (1 - \alpha)(E_0/G_0)G_t$

$= (1 - \alpha)(E_0/G_0)\beta G_0$

0-t年におけるエネルギー消費のGDP弾性値 = エネルギー消費の年平均伸び率 / GDPの年平均伸び率

前) のエネルギー消費量も、目標達成後のエネルギー消費量も明示されていない。その結果、将来に関しては、政府の計画された省エネルギー目標が達成されても、中国のエネルギー安全保障問題、環境問題などは現状よりさらに深刻化する恐れさえある。

最後の問題は、省エネルギーの目標選択についてである。省エネルギーの主な目的はエネルギー消費の抑制を通じて、エネルギー安全保障や環境問題の解決に寄与することである。その意味では、省エネルギーによって、エネルギー消費量を、例えば B から C へ抑制でき、だから関連問題を D まで緩和できる、と言えるように、エネルギー消費量そのものを目標とするほうが分かりやすい。しかし、現計画では、GDP 原単位を目標としているため、エネルギー消費量は経済成長率の関数となってしまう。

表 15 の通り、「11 五計画」では、経済成長率は期待値として 7.5% に設定されているが、実際は 10% 前後になる可能性も低くない。そのため、2010 年に GDP 原単位を 2005 年比 20% 改善されても、一次エネルギー消費量は 2005 年より最低 15% 増、最大 29% 増になると推定される。2005 年の一次エネルギー消費量は 22.5 億 TCE なので、その 15% は 3.4 億 TCE、29% なら 6.5 億 TCE にもなる。勿論、6.5 億 TCE 増加するときの問題は 3.4 億 TCE 増加時と比べられないほど深刻で、必要な対策ももっと強力的になるであろう。これは原単位ベースの省エネルギー目標の設定方式はエネルギー対策を後手にさせる危険性を持つことを意味する。

② 省エネルギーの対策体系について

「10 五計画」では、一次エネルギー消費の GDP 弾性値を 0.4 程度に抑える目標を立てた。しかし、実績は目標を大きく上回る 1.1 で、エネルギー利用効率が悪化した。

省エネルギーシステムという概念こそ使わなかったが、省エネルギーが進まなかった原因について、「省エネ中長期計画」では、①認識が十分ではない、②法体制の整備が遅れ、法律が厳格に執行されていない、③経済的支援策が十分ではない、④需要サイドマネジメント、産業界の自主行動計画など市場経済に適するメカニズムの導入

が遅れている、⑤技術開発と普及が十分ではない、⑥監督・管理・サービス提供の組織建設が遅れている、と総括している。エネルギー行政を司る総合官庁が存在していないことなど、他にも様々な問題があるものの、上記総括は概ね的確である。しかし、皮肉なことに、同様な反省は「省エネルギーと資源総合利用の10五計画」（中国語：「能源節約与資源综合利用“十五”規劃」）ですでに行った。また、省エネルギーの障害要因を取り除くための具体策、すなわち省エネルギー対策についてみても、本「省エネ中長期計画」が「10五計画」とは「大同小異」に見える（表16）。

表16 「省エネ中長期計画」で示した主な省エネルギー対策

1 省エネ優先の方針を堅持、実施すること	・エネルギー供給制約の緩和、安全保障、経済成長の質の向上、環境保護における省エネの意義を認識し、省エネをエネルギー発展戦略と持続可能な発展戦略の重要な部分と位置付ける。 ・発展戦略、計画、産業政策、投資管理および財政・租税・金融・価格政策などに反映させる。
2 省エネ促進のエネルギー政策と環境政策を整合的に制定、実施すること	・石炭は主に発電部門で利用する。 ・石油は主に輸送部門、化工原料と現段階で代替不可能な領域に用いる。 ・都市大気汚染の防止は排出基準の達成と総量規制を原則とする。
3 構造調整を促進する産業政策の制定と実施	・付加価値率が高く、エネルギー消費が少ない第三次産業の発展を加速する。 ・「産業構造調整指導目録」の制定を早め、高・新技術産業の発展を奨励し、情報産業の発展を優先する。 ・エネルギー利用効率の著しい低い製品や設備に対して淘汰制度を実施する。 ・鉄鋼、非鉄金属、セメントなどエネルギー多消費産業への参入基準を高める。 ・エネルギー使用を制限する領域・分野を設定する。 ・国内で供給逼迫の資源およびエネルギー多消費製品の輸出を制限する政策を制定する。 ・従来型の石油火力の新設と増設を厳禁する。 ・電力需給がバランス出来る場合、ディーゼル火力と石油を燃料とするガス火力の使用と建設を制限する。
4 省エネ強化の奨励政策(incentive policy)の制定と実施	・「省エネ設備・製品目録」を制定し、目録製品の生産・使用を奨励する。 ・省エネ製品を政府納入品目の目録に取り入れる。 ・国家が重大省エネプロジェクトと技術開発、実験モデルに直接投資、資金補助或いは利子補助を行う。 ・政府省エネ管理、政府機構省エネなどに必要な費用は同級政府の財政予算によって支出する。 ・エネルギー価格改革を進化させ、省エネに有利な価格体制を形成する。 ・燃費効率の高い自動車の発展を奨励し、燃費効率の悪い自動車の淘汰を加速させる財政租税政策を研究し、適当な時期に燃油税改革を実施する。 ・高燃費効率、低排ガス汚染の小型自動車の使用と運営を制限する不合理の規定を撤廃する。 ・ハイブリット車、純電動自動車の生産と使用を奨励する政策を研究する。
5 法律に基づく省エネ管理を強化すること	・「省エネ法」を中心に、関連法律、法規、細則などを整備する。 ☆「節約用電管理弁法」、「節約石油管理弁法」、「能源効率標識管理弁法」、「建築節能管理弁法」など。 ・強制力の持つ先見的効率基準(mandatory and advancing performance efficiency standards)の制定と実施。 ☆主要工業設備、家庭電器、照明器具、機動車などの効率基準。 ☆主要エネルギー多消費産業の省エネ設計規範、建築省エネ基準、室内冷暖房温度基準など。 ☆重点は機動車燃費制限基準。2005年7月1日から段階的に実施。同時に申告、ラベリング、公表の3制度を実施する。 ・省エネの監督体制を整備する。
6 省エネ技術の開発、デモと普及を加速すること	
7 市場メカニズムを基礎とする新しい省エネ体制を構築すること	・省エネ情報の公表を制度化する。 ・総合資源計画と電力の需要サイドマネジメントを実施する。 ・省エネ製品認証制度とエネルギー効率ラベリング制度を実施する。 ・省エネ契約制度(energy performance contracting mechanism)を導入する。 ・省エネ投資の担保制度(investment guarantee mechanism)を創設する。 ・省エネ自主行動協定制度を導入する。
8 エネルギー多消費事業体の省エネ管理を強化すること	・年間エネルギー消費量が1万トン(石炭換算)以上の事業体の省エネ管理と監督を強化する。 ☆監督検査を行い、事業体名称、エネルギー利用状況、国内外先進水準との格差を定期公表する。 ☆省エネ管理員の訓練、育成を強化する。 ☆重点事業体がエネルギー管理ポストを設立しなければならない。
9 省エネに関する宣伝、教育と研修を強化すること	
10 組織による指導を強化し、計画的実施を推進すること	

(出所)「節能中長期専門規劃」より李が作成。

結局、省エネルギーが進まない原因も、省エネルギーを促進するための対策も「10

五計画」作成段階ですでに分かっていたのである。問題は確実に法整備、組織強化、厳格な取締りなど、「計画」通りの対策にシステム的に取り組めるかどうかである。

③省エネルギーの取り組み

「省エネ中長期計画」及び関連 11 五計画策定後の対策の進捗状況(表 17)を見ると、着実な進展が見られた。

表 17 近年における主な省エネルギー対策の取り組み（その 1）

2005年12月3日	- 国务院が「科学的発展観に基づく環境保護の強化に関する決定」を通達 ・目標等未達成の事業体があれば、所在地域全体と該当事業グループ全体の新規プロジェクトの審査を延期する「審査延期の連座制」の導入など、総量規制の厳格な執行対策を決め、2010年までに生態環境の悪化を食い止め、重点地域の環境質の改善を勝ち取ることを目標に
2005年12月25日	- 国务院が国家发展改革委員会などの「省エネルギー環境保護型の小型自動車の発展奨励に関する意見」を批准 ・小型自動車の乗り入れ制限措置を2006年3月までに撤廃
2006年3月5-14日	- 第10期全国人民代表第4回大会開催、「国民経済と社会発展第11次五カ年計画」を採択 ・2010年までにエネルギー消費のGDP原単位を2005年比で20%改善、主要汚染物質排出量を10%削減することを「拘束力ある目標」に
2006年3月21日	- 財政部・国家税務総局が「消費税政策の調整と改善に関する通知」を出す ・乗用車排気量に応じ、消費税率を6段階に設定。1500cc以下3%、4000cc以上20%
2006年4月7日	- 国家发展改革委員会が「企業千社の省エネルギー行動実施案」を通知 ・鉄鋼、電力などエネルギー多消費の9業種1008社の大型企業(2004年エネルギー消費量は全国の33%)を指定し、省エネルギー対策の実施を指示
2006年7月25日	- 国家发展改革委員会が他7省庁と共同作成の「第11次五カ年計画における十大重点省エネルギープロジェクト実施意見」を通知 ・①理念、原則と目標、②十大プロジェクトの内容、③保障措置の3章計18節からなる具体的意見を明記
2006年8月5日	- 国务院が環境保護総局と发展改革委員会作成の「第11次五カ年計画における地域別汚染物削減総量規制計画」に関する批准の回答を通達 ・地域別に汚染物削減目標を割り当て
2006年8月6日	- 国务院が「省エネルギー工作の強化に関する決定」を通達 ・9分野38項目の対策を指示
2006年8月24日	- 国务院が「第11次五カ年計画における主要目標と任務工作の分担に関する通知」を通達 ・国家发展改革委員会と環境保護総局がそれぞれ省エネルギーと汚染物質削減の目標の達成責任を負うと明記
2006年9月17日	- 国务院が国家发展改革委員会作成の「第11次五カ年計画における地域別エネルギー消費のGDP原単位の低減計画」に関する批准の回答を通達 ・地域別に省エネルギー目標を割り当て
2006年10月27日	- 国务院関税税則委員会が「一部商品の輸出入暫定税率の調整についての通知」を通達 ・鉄鋼、有色金属、レア金属など資源やエネルギー多消費製品の輸出税率を0%から10-15%へ引き上げ、輸入税率を引き下げ。2006年11月1日から適用
2007年1月5日	- 国家発展計画委員会が「固定資本投資プロジェクトの省エネルギー評価と審査ガイドライン」に関する通知を出す ・省エネルギー評価と審査に関する法律法規、政策、基準など155点を明記
2007年1月10日	- 国家環境保護総局が「審査延期の連座制」適用による対象事業グループ、地域を初めて公表 ・審査基準を満たさない82の事業に基づき、河北省唐山市など4地域、華能など4電力集団のあらゆる新規事業の審査をすべて延期
2007年1月20日	- 国务院が国家发展改革委員会と国家エネルギー弁公室の「小型石炭火力発電所の閉鎖を加速させることに関する若干の意見」を通達 ・各地域と各電力会社に2007年3月31日までに閉鎖計画の提出を義務付ける
2007年1月30日	国家发展改革委員会が30の省・自治区・直轄市及び5大電源開発会社と2大電網会社と小型石炭火力発電所の閉鎖に関する責任契約を結ぶ。2010年までに5000万kW以上を閉鎖
2007年3月2日	- 国家发展改革委員会が「小型石炭火力発電所の閉鎖実施案の作成に関する要求」を通知 ・責任契約に沿って年度別閉鎖量、実施体制、閉鎖後の電力供給計画、人員配置などの明記を要求
2007年3月5-16日	- 第10期全国人民代表第5回大会開催、温家宝首相が「政府工作報告」を発表 ・2006年省エネルギー目標(4%)が未達成だが、2010年目標は不変、断固実現を表明
2007年3月27日	- 国家发展改革委員会・環境保護総局が「既存石炭火力脱硫十一五計画」を公表 ・地域別、発電所別の年度脱硫設備設置計画を明記
2007年4月2日	- 国家发展改革委員会が「小型石炭火力の送電価格を引き下げ、小型石炭火力の閉鎖を促進すること」を通知 ・小型石炭火力の送電価格を該当地域の標準価格までに引き下げる
2007年4月17日	- 国家環境保護総局・財政部が「中央財政主要汚染物質排出削減特定資金の管理に関する暫定方法」を公表 ・中央財政が主要汚染物質排出削減の統計・監視・評価システム整備や能力建設等環境行政に対する支援及び顕著な削減実績をあげた地域や企業への奨励を目的に特定資金を支出

表 17 近年における主な省エネルギー対策の取り組み（その 2）

2007年5月29日	国家発展改革委員会・環境保護総局が「石炭火力脱硫電力価格と脱硫施設運転管理弁法（試行）」を作成 ・売電価格に脱硫コストとして0.15元/kWhを上乗せる ・稼働率に応じて、罰則・罰金を明確に。100%未満の場合、脱硫装置稼働停止時の発電量に対し脱硫コストの上乗せはなし、80～90%未満なら同額の罰金、80%以下5倍の罰金を科す
2007年6月3日	国务院が「中国気候変化対応の国家方案」を通過 ・2010年までの省エネルギー目標、対策などを強調
2007年6月3日	国务院が「省エネルギー・汚染物質削減の総合活动方案」を通過、45項目からなる総合対策を公表 ・「一票否決制度（省エネと環境目標を達成できなければ、ほかの業績が良くても責任者を評価しない）」 ・脱硫装置新規稼働量は5年間3.55億kW、うち、新規・増設火力分1.88億kW、既存火力分1.67億kW ・2010年にSO₂排出課徴金単価を0.63元/kgから1.26元/kgへ引き上げ
2007年6月12日	・国务院が国家気候変化対策指導小組および国务院省エネルギー・汚染物質削減対策指導小組を設置 ・総理がトップ、各省庁の大臣副大臣クラスがメンバーとする32人指導小組
2007年10月28日	「エネルギー節約法」が改正（2008年4月1日に施行） ・地方政府とその責任者に省エネ目標責任制度、審査評価制度を導入 ・規制の対象が工場・事業者から輸送部門、建築物、公共機関などに拡大 ・罰則の強化 ・財政、税制、金融、価格面でのインセンティブ対策の充実
2007年11月17日	国务院が国家発展改革委員会、国家環境保護などの「省エネルギー・汚染物質削減の統計、測定・検証、審査・評価に関する実施方案と方法（三つの方案と三つの方法）」を批准、通過 ・「エネルギー消費のGDP原単位統計指標体系の実施案」 ・「エネルギー消費のGDP原単位測定・監視体系の実施案」 ・「エネルギー消費のGDP原単位審査・評価体系の実施案」 ・「主要汚染物質排出総量削減の統計方法」 ・「主要汚染物質排出総量削減の測定・監視方法」 ・「主要汚染物質排出総量削減の審査・評価測定方法」
2007年12月5日	国家発展改革委員会と国家環境保護総局など4省庁が「2007年閉鎖した小型石炭火力発電所のリスト」を公表 ・10月までに335ユニット、1058万kWを閉鎖、年次閉鎖目標1000万kWを繰り上げ達成
2008年3月5-18日	第11期全国人民代表第1回大会開催、「国务院機構改革方案」を採択 ・国家環境保護総局が国家環境保護部へ、国家発展改革委員会エネルギー局が国家エネルギー局へ格上げ、同時に総合調整機構として国家エネルギー委員会を設置
2008年3月28日	国家環境保護部が「2007年全国稼働中の石炭火力の脱硫装置リスト」を公表 ・2007年末現在、全国で稼働中の石炭火力の脱硫装置は712基、合計能力26557万kW（うち、2007年に稼働開始分12040万kW、2006年に稼働開始分10551万kW、2005年までに稼働開始分3966万kW）
2008年5月29日	国家発展改革委員会が「国家重点普及省エネ技術目録（第1回）」を公表 ・石炭採掘など鉱業、石炭火力などエネルギー転換部門、鉄鋼など製造業を中心に50の技術を重点省エネ技術として選定し、省エネ効果、投資額、十一五計画での普及率目標などを公表
2008年6月19日	国家発展改革委員会が「全国の発電用石炭に対する臨時価格干渉措置の実施」を通過 ・発電用石炭の価格について、2008年6月19日までの最高価格を2008年6月20日から12月31日までの上 国家発展改革委員会が「電力価格の引き上げ問題に関する通知」を出す ・2008年7月1日から、電力販売価格が全国平均で4.7%、0.532元/kWhから0.557元/kWh（約8.4円/kWh）へ引き上げる。ただし、住民生活や農業用、化学肥料生産用および震災地域への価格は据え置き 国家発展改革委員会が「石油製品とジェット燃料油の出荷価格の調整通知」を出す ・2008年6月20日から、ガソリンと軽油の価格を1000元/トン、航空燃料油の価格を1500元/トン引き上げる。ガソリンの小売価格の上限は全国平均で5.167元/ℓから6.031元/ℓ（約91円/ℓ）へ16.7%上昇。ただし、鉄道旅客、都市公共交通、農村道路旅客、タクシーなど住民生活にかかわる輸送機関に補助金を出し、料金を据え置き。農民漁民と生活保護者に補助金を出す
2008年7月1日	温家宝総理が「国务院省エネと汚染物質削減対策指導小組会議」を主催 ・2007年の取り組みを総括し、2008年重点対策として、目標達成責任制度の実施徹底、エネルギー多消費産業の抑制、陳腐設備の淘汰、省エネ法整備の強化、など10項目を決定
2008年7月	国家発展改革委員会と国家電力監督管理委員会が「2007年小型火力発電所閉鎖状況」を公表 ・目標は1000万kW、実績は1438万kW（553ユニット）、年次目標の143.8%、五カ年計画目標の28.76%を達成。リストを公表 ・閉鎖分を大型火力で代替する場合、石炭消費量1880万トン、二酸化硫黄排出量29万トン、二酸化炭素排出量3760万トンを年間削減できると推定
2008年7月7日	国家環境保護部と国家発展改革委員会、統計局、監察部が「2007年地域別主要汚染物質削減目標達成状況に関する評価結果」を公報 ・2007年、COD排出量は1381.8万トン、昨年比で3.2%減、SO₂排出量は2468.1万トン、同4.7%減 ・江西省鷹潭市と海南省三亜市など4市のCOD排出の新規プロジェクトの審査、華潤電力と山西国際電力など3社のあらゆる火力プロジェクトの審査を停止し、大唐集团公司洛陽双源熱電有限責任公司等7つ発電所に送電価格に加算した脱硫コストの5倍相当の罰金を課す
2008年7月23日	温家宝総理が省石油と省電力を主題とする国务院常務委員会を主催 ・自動車等交通、ボイラー、機械系統、空調、照明、公共施設を重点分野、エネルギー価格の合理化や 国家発展改革委員会が「全国発電用石炭に対する臨時価格干渉措置の実施の徹底化と健全化に関 ・発電用石炭について、2008年6月19日までの最高価格を2008年6月20日から12月31日までの上限価格
2008年7月27日	国家発展改革委員会が「2007年地域別省エネ目標達成状況に関する評価結果」を公表 ・チベットを除く30省・自治区・直轄市のうち、北京など23地域が2007年目標を達成、河北省など7地域が

表 17 近年における主な省エネルギー対策の取り組み（その 3）

2008年8月1日	国務院が「省石油と省電力活動のさらなる強化に関する通知」を出す ・意識向上、重点分野と施策、管理監督の強化、関連省庁の責任分担について具体化 ・エネ多消費産業への差別電力価格の実施、ピーク時対応の電力料金体系の健全化、石油価格改革の 「民生建築省エネ条例」を公布、2008年10月1日から施行 「公共機構省エネ条例」を公布、2008年10月1日から施行 財政部・国家税務総局が「乗用車消費税政策の調整」を通達 ・2008年9月1日から、排気量別消費税税率を6段階から7段階へ改め、1000cc以下の小型車税率を3%から1%へ引き下げ、4000cc超の大型車の税率を20%から40%へ引き上げる
2008年3月	第11期全国人民代表第1回大会開催、「国務院機構改革方案」を採択 ・国家エネルギー委員会と国家エネルギー局を設立、国家環境保護総局を国家環境保護省へ格上げ ・国家発展改革委員会に気候変化対策司（日本の省庁内の部に相当）を増設
2008年7月	国家エネルギー局が発足、定員112名
2008年8月19日	国家発展改革委員会が「石炭火力の送電価格の引き上げに関する通知」を出す ・2008年8月20日から、火力発電の送電価格を全国平均で0.02元/kWh引き上げる。ただし、電力販売価格は据え置き
2008年8月25日	国家発展改革委員会など11省庁が共同で「省エネルギー法の徹底実施に関する通知」を通達 ・法意識の向上、関連法規基準の制定、重点分野等の省エネ管理、省エネに有利な経済政策の実施、監督検査の強化、宣伝教育の推進、関連機関の役割の明確化 ・積極かつ慎重にエネルギー価格改革を推進し、価格体系を徐々に合理化させる ・省エネ設備投資への法人税、付加価値税の優遇 ・資源税の健全化、環境税導入に関する研究、燃料税の適時実施
2008年8月27日	国家発展改革委員会が「2007年企業千社の省エネルギー目標達成責任の評価状況」を公表 ・生産停止や合併等を除いた953社のうち、879社92.2%が目標達成、74社7.8%が目標未達成。リストを ・達成企業の責任者に対する表彰、優秀者に対する奨励を実施 ・未達成企業に対し、一か月以内に達成計画の提出、年内における新規投資プロジェクトと新規工業用地の申請を認可、批准しないとした
2008年9月11日	国家発展改革委員会、住宅都市農村建設部、財政部が「冬季熱暖房の安定供給に関する指導的意 ・石炭価格の上昇による熱暖房供給コストの上昇を、ユーザー、事業者と財政で適切に負担する
2008年12月18日	国務院が「石油製品の価格と税制の改革実施に関する通達」を出す ・道路整備などの費用徴収制度を廃止、石油製品の消費税額を引き上げる。引き上げ分の税収は従来通り道路等特定財源とする。燃油税を新設しない ・ガソリンの消費税額をリットル当たり0.8元引き上げ、1.0元とする ・軽油の消費税額をリットル当たり0.7元引き上げ、0.8元とする ・石油製品の消費税は国税で、生産段階で価格内に含まれる内税として徴収するが、将来適切な時期に卸売段階で価格に含めない外税方式に移行
2009年1月16日	財政部、国家税務総局が「排気量1.6ℓ以下の乗用車取得税減税の通知」を出す ・排気量1.6ℓ以下の乗用車の取得税率を10%から5%へ引き下げ、2009年1月20日から2009年12月31
2009年1月23日	財政部、科学技術部が「省エネと新エネ自動車利用促進モデル実験事業における財政補助金管理暫 ・北京市、上海市、山東省など13省・直轄市を、グリーン自動車利用促進のモデル都市とする ・補助対象：モデル都市で、公共交通、タクシー、公用、都市衛生および郵便等公共サービス部門で利用するハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車 ・補助方法：自動車取得に対する補助金を中央財政より支給する ・補助金額（万元/台）：＜乗用車と小型商用車＞ハイブリッド車0.4～5、電気車6、燃料電池車25、＜バス＞ハイブリッドバス5～42、電気バス50、燃料電池バス60 ・地方政府がグリーン自動車の取得、関連施設の建設と維持管理に適当な補助を行う
2010年1月22日	国家エネルギー委員会が設立、温家宝総理が主任、李克強副総理が副主任、関連省庁閣僚級21人が委員となる。事務は国家エネルギー局が担当

（出所） 国務院、国家発展改革委員会、国家環境保護総局など政府系HP及び経済日報などを基に李が作成。

法律法規の整備においては、2004 年 10 月に「乗用車燃料消費量制限基準」、11 月に「エネルギー効率標識（ラベリング）制度適用の製品目録（第一回）」、「エネルギー効率標識基本様式」、「家庭用冷蔵庫エネルギー効率標識実施細則」、「エアコンエネルギー効率標識実施細則」などを次々に制定、公表した。2006 年 1 月に、国家発展改革委員会など 15 機関からなる「省エネルギー法」改正グループが発足し、2007

年 10 月に改正法が成立した。

組織強化も図られた。2008 年 3 月に開催された第 11 期全国人民代表大会（全人代）第 1 回会議で「国務院機構改革案」が可決され、「国家エネルギー局（国家能源局）」と「国家エネルギー委員会（国家能源委員会）」の設立が決定された。中国は米国に次ぐ世界第 2 位のエネルギー需給大国で、消費量は日本の約 3 倍に達するが、日本の資源エネルギー庁に相当する総合エネルギー行政機関が無い。エネルギー行政は、化石燃料や再生可能エネルギーなどの供給は国家發展改革委員会エネルギー局に、省エネルギーは同委員会の資源節約と環境保護の部署にといった具合に関連省庁に分担されていた。2005 年と 2007 年にそれぞれ国務院総理をトップとする「国家エネルギー指導小組」、「国務院省エネ・汚染物質削減対策指導小組」を設置し、省エネルギー重視の総合対策を展開してきたが、エネルギー行政は関連省庁に分散したままだった。今回の改革で同小組を廃止し、エネルギー安全保障など重要政策に関する企画立案及び関連省庁間の総合調整を「国家能源委員会」に担当させ、各省庁に分散されたエネルギー行政業務を吸収して設立した「国家能源局」が実働機関となり、総合エネルギー行政を一元的に担当する。注目すべきは、同局を絶大の権限を持つ国家發展改革委員会に管理させ、エネルギー行政を開発行政の一環として担わせるようにしたことである。委員会ないし部レベルの総合エネルギー官庁こそ設立できなかったが、組織改革へ一歩前進した。

政府規制や行政指導による対策も従来にない速さと整合性を持って展開されてきた。例えば、2006 年 8 月に国務院が省エネルギー強化の決定を通達し、省エネルギー目標の達成責任は国家發展改革委員会にあると明記した。それを受け、国家發展改革委員会が地域別に省エネルギー目標を割り当てて、9 月に国務院の批准を得て、地方政府と達成責任契約を結んだ。省エネルギー潜在力の大きい石炭火力分野については、国家發展改革委員会と国務院能源指導小組弁公室が効率の低い小型石炭火力の閉鎖に関する意見を作成し、2007 年 1 月に国務院の批准を得て、地方政府および電力会社と閉鎖の責任契約を結び、さらに 3 月までに 2010 年までの年度別閉鎖計画の提出も義務付けた。そのほかに、十大重点プロジェクトやエネルギー多消費の千社を対象とする省エネルギー行動計画も展開している。

また、実効性を高めるために、国務院が 2005 年 12 月に目標や規制の未達成の事業体があれば、所在地域と該当事業グループ全体に対し新規プロジェクトの審査を延期する「審査延期の連座制」の導入を決め、2007 年 1 月に 4 地域と電力会社 4 社に初めて適用した。さらに、6 月に環境と省エネの目標を達成できなければ、ほかの業績がよくても、責任者を昇進させないとする人事評価の「一票否決制度」の導入を通達し、11 月に計測・報告・検証可能な指標体系を公表した。

規制だけではない。乗用車の消費税を排気量に応じて徴収する、エネルギー多消費製品について輸出税を引き上げ、輸入税を引き下げる、小型石炭火力の売電価格を強

制的に引き下げ、閉鎖後の代替電源の建設を優先的に考慮するなどのインセンティブ対策も導入した。

このように、様々な対策を極めて短い期間で次々に取り始めたことを積極的に評価しなければならない。一方、対策を急ぐあまりに、対策技術の未熟さが露呈してきた。

例えば、2010 年まで 20%の省エネルギーという目標を幾何平均で 5 年間に 4.4%ずつ分解するのは、あまりにも機械的なやり方である。省エネルギー投資による設備更新や産業構造の調整などの対策効果が出てくるまでに、時間が掛かることを認識する必要がある。その意味では、2006 年と 2007 年におけるエネルギー消費の GDP 原単位が 2.0%と 3.7%しか低下せず、4.4%の改善目標を達成しなかったのは、当たり前のことである。むしろ、2003 年以降に 3 年間も続いた悪化傾向(2003 年 4.9%、2004 年 5.5%、2005 年 0.2%)を食い止め、GDP 原単位を改善に転じさせたことを大きく評価すべきである。温家宝首相が 2007 年 3 月に行った「2006 年政府工作報告」で、省エネルギーの年度目標が達成できなかったことを率直に認め、その原因分析とともに、全体目標が必ず実現すること、今後も年度進捗状況の報告、「11 五計画」終了時に全体目標の達成状況の報告を約束した。ただし、新たな年度目標を設定しなかった。一年間の実践を通じて、目標設定の技術も進歩した結果であろう。

もう一つ、省エネルギー目標を拘束性のある指標として地域別企業別に分解し、割り当てていく手法が取られているが、責任を明確にし、目標を確実に達成させるという意味では、有効なやり方の一つである。しかし、エネルギー利用効率に地域格差、企業格差が存在するので、省エネルギーコストも当然異なる。それを十分に考慮しないで、目標を割り当てると、目標達成の総コストが高くなる恐れもある。目標を効率的に実現するためには、割り当てとともに取引制度を導入する必要があるだろう。これは今後の課題だと思われる。

2) 中国の省エネルギーシステムの問題

日本は世界一のエネルギー利用効率を実現した国である。以下では、日本との比較分析を通じて、中国の省エネルギーシステムの主な課題を検討してみる。

①法制度に関する日中比較

2007 年 10 月の省エネルギー法改正は法制度の健全化に向けて大きく前進した(表 18)。しかし、日本と比べると、中国の法制度がさらに健全化する必要がある(表 19)。

例えば、省エネルギーを推進するのに、規制対策と支援対策を適切に組み合わせることが必要であり、改正法ではその両方を拡充したが、原則論が多く、実施細則等はまだ制定されていない。支援対策が少なく、抜き打ち検査や許認可権の行使など行政手法による取締りや見せしめを中心とする「運動型・会戦型」規制対策が多い現状の対策手法は暫く残る可能性もある。

表 18 省エネルギー法改正の骨子

省エネ法改正案作業グループ責任者、全国人民代表大会財政委員会主任委員傅志寰氏が指摘した中国省エネルギー法(1997年)の4大問題	2007年法改正の評価
1、行政管理体制に関する規定が明確ではない ・執行責任機関と監督機関に関する明確な規定がない ・省エネ行政の主管官庁の法的地位と管理上の権限及び責任に関する規定が明確ではない ・監督・管理の専門機関に関する規定の欠如	地方政府とその責任者に目標責任制度と審査評価制度を導入したが、その他問題は残る
2、管理対象の設定が狭い ・工業部門を偏重し、建築物、輸送部門、政府機関及び公共事業等領域に関する規定が欠如している	大きく改善した(施行令や規則が必要)
3、規制重視で、市場志向の対策の欠如 ・一部の規定は計画管理の特徴を明確に持ち、市場経済が求める政府職責と省エネ管理方式の変化に対応できない ・市場志向の省エネ管理メカニズムが普及できていない ・財政、税制、金融、政府購入、価格など経済的手段に関する具体的な規定が欠如している	大きく改善した(施行令や規則が必要) 改善が見られた
4、制度設計が原則論に偏り、操作性が低い ・特に、強制的な罰則措置に関する規定が原則的、エネルギーの無駄使いと浪費行動に対する懲罰は十分ではない	大きく改善した(施行令や規則が必要)

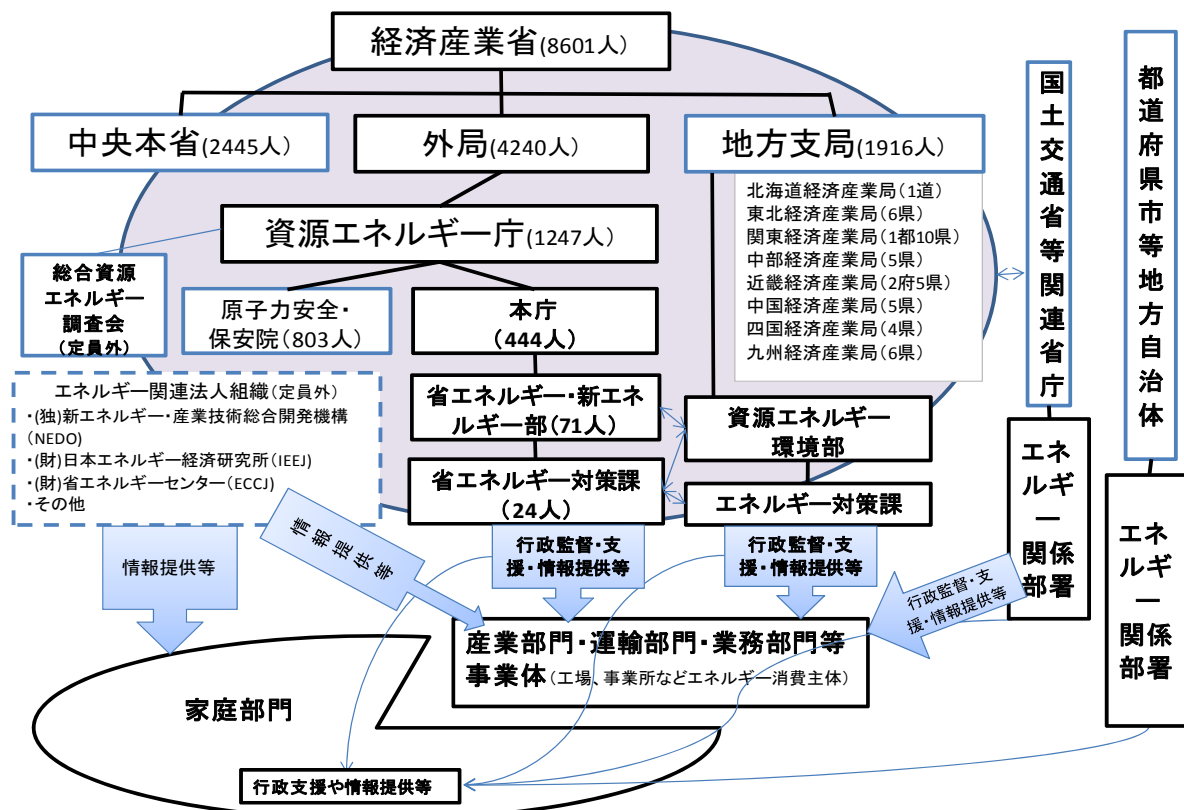
出所：新華社「全国人大節約能源法修訂起草組在北京正式成立」中央政府ネットhttp://www.gov.cn/jrzg/2006-23/content_235022.htm、省エネ法(1997、2007)などにに基づき、李が作成。

表 19 省エネルギー法制度に関する日中比較

	日本	中 国
省エネ法体系	体系的、要請に合わせて頻繁に改正	基本法のみ、1997年成立、2007年初回改正
省エネルギー基本法	「エネルギーの使用の合理化に関する法律」(1979年成立) 改正4回(93年、98年、2002年、05)	「エネルギー節約法」(1997年11月1日成立、1998年1月1日施行) 改正「エネルギー節約法」(2007年10月28日成立、2008年4月1日施行)
基本法の施行令	「エネルギーの使用の合理化に関する法律施行令」(1979年成立) 数回改正	基本法を具体化する「細則」に相当するが、制定されていない ただし、国务院の関連通達や主管官庁の通知などが多数ある
基本法の施行規則	「エネルギーの使用の合理化に関する法律 施行規則」(1979年成立) 数回改正	基本法を具体化する「細則」に相当するが、制定されていない ただし、国务院の関連通達や主管官庁の通知などが多数ある
省エネルギー基準	対象が広く、基準強化の速度が速い	対象が狭く、基準が緩やか
工場、事業場関係	エネルギー消費量>1500kl/年(原油換算)が対象	エネルギー消費量>5000トン/年(標準炭換算、原油3800kl相当)が対象
輸送関係	トラック200台以上、鉄道車両300両以上の輸送事業者、輸送量3000万トンキロ/年以上の荷主が対象	不明
住宅、建築物関係	延べ床面積2000平方メートル以上が対象	燃料消費量基準を設定、輸送事業者や荷主について言及せず
機器関係	トップランナー制度(品目拡大と基準強化の改正が4回、現在21品目)	省エネ基準を設定、対象者を指定せず
省エネインセンティブ対策	体系的、要請に合わせて強化	？ 体系化を図る
財政	体系的	？ 体系化を図る
税制	自動車グリーン化税制 道路整備税(ガソリン53.8円/l) エネルギー需給構造改革投資促進税制 ・特別償却(取得価額の30%) ・税額控除(取得価額の7%)	自動車グリーン化税制 燃油税の導入を検討中 自動車グリーン化税制 輸出入税制 資源税制 技術開発、普及税制(詳細は不明) 燃油税(2009/1/1導入)
補助金	エネルギー使用合理化事業者支援事業 エネルギー供給業者主導型省エネ連携推進事業、その他多数	あるが、種類や金額が少ない 技術開発と普及、モデル事業、重点プロジェクト、人材育成、表彰事業を対象
金融	総合省エネ推進事業(産業部門、建築エネルギー有効利用促進(中小企業))	不明
奨励	多様	多様化
省エネ行政管理体制	経済産業省による集中管理	主管官庁を中心とする階層式分散管理
責任者(主管官庁)	経済産業大臣(資源エネルギー庁長官、経済産業局長を含む):統括	国务院と省・自治区・直轄市人民政府(省エネ型経済発展の促進) 国务院省エネルギー活動主管官庁(全国の省エネに関する監督、管理) 国务院関連官庁(全国の所轄分野の省エネに関する監督、管理)
国土交通大臣:輸送業の一部、建築物の一部、自動車性能に係る部分		国务院関連官庁(全国の所轄分野の省エネに関する監督、管理)
都道府県等地方自治体の長:住宅以外の建築物の所有者に係る部分		県レベル以上の地方人民政府省エネルギー活動主管官庁(所轄地域の省エネに関する監督、管理) 県レベル以上の地方人民政府関連官庁(当地域の所轄分野の省エネに関する監督、管理) 省エネ目標責任制度と審査評価制度を地方政府とその責任者に導入

出所：日中両国の省エネ法や関連政令、省令、組織法、関連HP、文献調査、聞き取り調査などにより、李が作成。

図2 日本の総合エネルギー行政体制



出所:「経済産業省設置法」(1999年7月16日法律第99号)、「経済産業省定員規則」(最終改正:2007年4月1日経済産業省令第35号)、関連省庁HP、関連地方自治体HP、関連機関への聞き取り調査などにより、李が作成。

また、規制対策についても、日本ほど厳格ではない。例えば、工場や事業場を対象とするエネルギー管理士制度の適用基準について、日本は年間エネルギー消費量1,500kl(原油換算)以上とするが、中国はその2.5倍の3,800klとしている。機械器具のエネルギー効率基準については、日本がトップランナー制度を導入しているが、中国は基礎効率基準しか導入しておらず、しかも基準の見直しは日本ほど頻繁ではない。

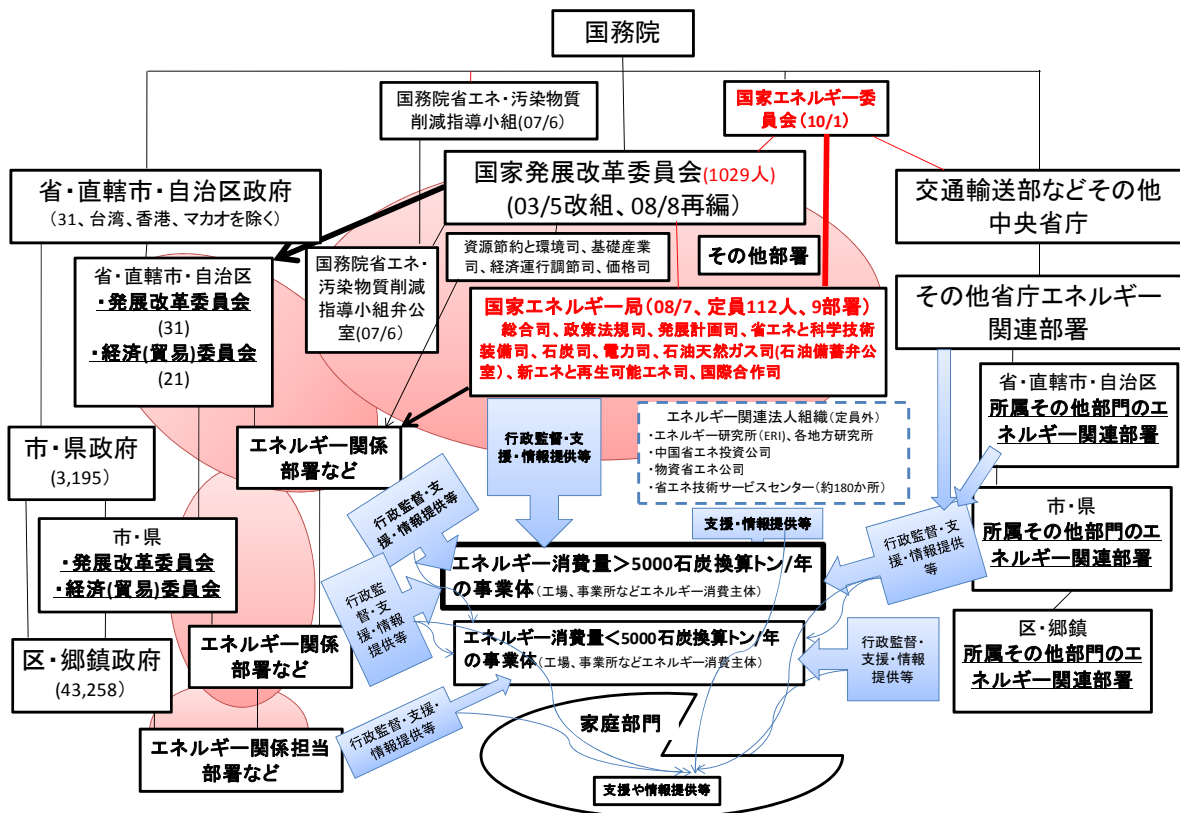
②行政管理体制に関する日中比較

健全な行政管理監督体制は省エネルギー対策の実効性の確保に必要不可欠である。省エネルギーが進んでいる日本では、エネルギー政策の立案や実施に経済産業省資源エネルギー庁をトップとするエネルギー行政組織体系が出来上がっている(図2)。しかし、中国のエネルギー行政組織体系は日本より遙かに複雑である(図3)。

(a) 中国の省エネルギー行政管理の組織構造

中国における省エネルギー行政体制を横と縦の双方向からみる必要がある。

図3 中国の総合エネルギー行政体制



出所:「国家发展改革委员会主要責務・組織構成・定員編成規定」(2008年8月)、「節約能源法」(2007年10月28日改正)、「地方各級人民代表大会と地方各級人民政府組織法」(最終改正(第4回)、2004年10月27日)、「地方各級人民政府機構設置と編制管理条例」(国务院令486号、2007年)、2008年3月国务院行政改革案、「国家能源局主要職責・内設機構・定員構成規定」(2008年7月)、関連省庁や自治体HP、関連機関への聞き取り調査などにより、李が作成。

横においては、行政府、省エネルギー行政を主管する機関、その他行政機関の省エネルギー部署、という 3 つの組織が存在する。行政府は所轄地域における省エネルギー行政に関する総合調整と意志決定を行い、省エネルギー行政の主管機関は所轄地域全体の行政業務を遂行し、その他行政機関の省エネルギー部署は所轄分野の行政業務を遂行する。行政業務に関しては、省エネルギー行政の主管機関が主で、その他行政機関の省エネルギー部署が従であり、前者が後者を指導し、後者が前者に協力しなければならない。

一方、縦においては、すべての省エネルギー行政組織系列は原則的に、中央レベル、省レベル、市レベル、県レベル、郷鎮・街道レベル、という 5 階層の組織によって構成される。それぞれの系列において、上級組織が下級組織を指導し、下級組織が上級組織に協力しなければならない。

このように、中国の省エネルギー行政は原則的に、3 系列、5 階層の組織網によって行われている。組織網の特徴は以下のとおりである。

第 1 に、所轄地域における省エネルギー行政に関する総合調整と意志決定は、行政府系列によって行われる。行政府系列の頂点に位置するのは、中央政府、すなわち国

務院である。下級行政府が上級行政府の指導を受け、地方の各級行政府がすべて國務院の指導を受けなければならない。省エネルギー主管機関係列とその他行政機関係列は、同系列の指導を受け、同系列の意志決定に服従しなければならない。

第 2 に、行政府の意識決定に基づく行政業務を遂行するのは、省エネルギー主管機関係列である。省エネルギー主管機関係列の頂点に位置するのは、中央レベルの省エネルギー行政主管機関、すなわち国家能源局と国家發展改革委員会である。下級機関（地方の能源局や發展改革委員会（場合によっては經濟貿易委員会））が上級機関の指導を受け、地方の各級機関がすべて中央機関の指導を受けなければならない。同系列は、その上に行政府系列があり、その下にその他行政機関係列があるので、3 系列の中間に位置する。これは、省エネルギー主管機関として国家能源局と国家發展改革委員会系列が省エネルギー行政の中心であることを意味する。また、行政業務の展開に必要な人事、予算は行政府系列によって提供されるので、同系列の活動は行政府系列の挙動に強く依存することになる。

第 3 に、所轄分野の省エネルギー行政業務を遂行するのは、その他行政機関の省エネルギー組織系列である。この系列の頂点に位置するのは、中央省庁に所属する省エネルギー部署である。その他系列と同様に、下級組織が上級組織、地方組織が中央組織の指導を受けなければならない。同系列は、省エネルギー行政業務に関しては、省エネルギー主管機関係列の指導を受けるので、3 系列の最下位に位置する。また、省エネルギー行政業務の展開に必要な人事、予算は所属する行政機関によってコントロールされるので、同系列の活動は所属する行政機関の挙動に強く依存することになる。

結局、中国の省エネルギー行政は行政府の統一決定、国家能源局と国家發展改革委員会の統一指導、関連行政機関の分散管理という横割り方式と上意下達の階層管理という縦割り方式によって特徴づけられる。

もっとも、このような特徴は省エネルギー行政に限らず、その他行政にもいえることである。すなわち、これは中国の行政一般の特徴である。ただし、省エネルギー行政とその他行政との違いは、省エネルギー行政が開発行政のような一般行政より遙かに複雑で、一般行政の犠牲に伴う協力がなくては成し遂げられない行政である。その意味では、上記のような組織構造は一般行政に適するかもしれないが、省エネルギー行政に適するかどうかは、理論と実証の両面から検討する必要がある。

(b) 中国の省エネルギー行政管理体制の問題

このような省エネルギー行政体制に、次のような構造問題が指摘される。

第 1 に、縦割り系列において、上下の繋がりが薄いという構造問題である。その原因として 2 つ挙げられる。

1 つは、中央政府が地方政府の人事権、上級機関が下級機関の人事権を持っていないことである。各級地方政府の首長と副首長は当該地方の人民代表大会で選挙を通じ

て選出される（「憲法」第 101 条）。各級地方政府は首長責任制を実施する（同第 105 条）。県以上の政府は当該政府の行政要員の人事権を持つ（同第 107 条）。

もう 1 つは、中央政府が地方政府の予算権、上級機関が下級機関の予算権を持っていないことである。県以上の各級地方人民代表大会は同級の政府予算およびその実行報告を審査し、批准する権限を持つ（同第 99 条）。

このように、中国における縦の系列は、同じ名称のつく行政業務上の系列であって、上級機関の支分局或いは出先機関という意味の系列ではない。業務上では、上級機関が下級機関を指導できるが、人事と予算面では、上級機関が下級機関を干渉できない。人事権と予算権の欠如は必然的に指導力の欠如をもたらす。これは中国における縦の系列の構造的問題である。

開発行政のような一般行政に関しても、人事権と予算権の欠如による指導力欠如の問題が同様に存在する。しかし、人事権と予算権の欠如は開発行政に対する影響が相対的に小さいと考えられる。なぜならば、開発行政に関しては、上級機関と下級機関との間に、利害の不一致が基本的に存在しないからである。

第 2 の問題は、横割り組織において、それぞれの組織が異なる利害を持っており、しかもその利害調整が困難なことである。

行政府は、所轄地域全体の行政を総括する機関であり、省エネルギー行政はその行政の一部分にすぎない。予算、人事定員が一定である場合、行政府が省エネルギー行政を支持すれば、その他行政に対する支障が出てくる。また、行政府に対する業績評価の主な指標は、経済発展、社会安定などであり、省エネルギーがその中の一つに過ぎない（後で検討するが、この状況は少しずつ改善されている）。経済発展の業績が評価されて、中央入り、あるいは上級政府への昇進を果たしたケースは枚挙に暇がないほどあるが、省エネルギーの業績が評価されて、昇進を果たしたケースが今までは殆どない。このように、地方行政府レベルでは、省エネルギー行政を重視する誘因が必ずしも存在しない。

その他行政官庁は、所轄分野の行政を主管する機関であり、所轄分野の発展を図ることが本業である。それらにとって、省エネルギー行政が副業の一部にすぎない。それどころか、省エネルギー行政に協力すれば、少なくとも短期的には、所轄分野の発展、すなわち本業の遂行に不利益をもたらしかねない。たとえば、鉱工業産業の多くは、エネルギー多消費産業であるが、省エネルギー投資を行えば、産業発展のための投資が少なくなるため、主管官庁は必ずしも省エネルギー投資を積極的に行わない。また、その他行政官庁に対する業績評価の主要指標は、所轄分野の発展状況である。所轄分野を発展させた業績によって、昇進を果たしたケースは多いが、所轄分野の省エネルギーの業績によって昇進を果たしたケースは今までは殆どない。これは、その他行政官庁において、省エネルギー行政を重視する誘因が存在しないことを意味する。

一方、省エネルギー主管機関は所轄地域全体の省エネルギー行政を総括する機関で

あり、省エネルギー行政の遂行が本業である。

このように、行政府、省エネルギー主管機関およびその他官庁における省エネルギー行政に関する利害が必ずしも一致しない。省エネルギー行政に関する利害調整は、本来、行政府の果たすべき責任である。しかし、その責任を果たすための誘因が存在しないため、利害調整が困難となっている。これは省エネルギー行政に関する横割り体制の構造的問題である。

第3の問題は、省エネルギー主管機関の組織構造の問題である(表20)。国家エネルギー委員会は意思決定と利害調整機関であり、行政業務を行う機関ではない。国家エネルギー局はエネルギー産業中心のエネルギー行政を担当し、国家発展改革委員資源節約と環境保護司はエネルギー産業以外の省エネルギー行政を担当している。しかし、総合エネルギー行政を担当する部局が存在しない。省エネルギー行政が総合エネルギー行政における位置付けも明白ではない。

表20 中国の主なエネルギー行政主体とその役割分担について

	国家エネルギー委員会	国家エネルギー局	国家発展改革委員会	国務院省エネと汚染物質削減指導小組
設立・改組(決定)時期	2008/3決定、2010/1設立	2008/3決定、同7月設立	2008/3決定、同8月改組	2007年6月
定員	23人	112人(2008年7月規定)	1029人(2008年8月規定)	32人
組織の特徴・位置付け	意志決定と総合調整機関	総合エネルギー行政機関	マクロ経済行政機関	省エネと汚染物質削減に関する意思決定機関
主要責務	エネルギー発展戦略やエネルギー安全保障など重要政策に関する意思決定及び省庁間地域間におけるエネルギー関連の利害調整	エネルギー発展戦略案の策定、計画作成、産業政策の立案及び実施、関連法律法規の草案作成、エネルギー体制改革の推進、重大問題の解決への協調	国民経済と社会全体に関する発展戦略、計画の策定および実施、経済発展と価格水準および経済構造調整に関する目標設定と政策立案、各種政策手段の総合利用に関する提	省エネと汚染物質削減活動の推進、関連の重大問題の解決
行政業務の役割分担	エネルギー産業	全体を担当	国家能源局に協力	
	エネルギー生産	全体を担当	国家能源局に協力	
	石炭生産	石炭司		
	原油生産、石油精製	石油天然ガス司		
	天然ガス生産	石油天然ガス司		
	火力と水力開発	電力司		
	原子力開発	電力司(ただし、応急管理以外の保安は国家環境保護部)		
	石油代替エネルギー開発			
	石炭液化等石炭系	石炭司		
	エタノール等バイオ系	新エネルギーと再生可能エネルギー司		
	新エネルギーと再生可能エネルギー	新エネルギーと再生可能エネルギー司		
	省エネルギー	省エネルギーと科学技術装備	国家能源局に協力	
	石油備蓄	石油天然ガス司		
	統計	総司		
	生産設備	省エネルギーと科学技術装備	高技術産業司、基礎産業司	
	エネルギー需要	国家発展改革委員会に協力	全体を担当	
	省エネルギー		資源節約と環境保護司	
	エネルギー産業の省エネルギー	省エネルギーと科学技術装備司		
	エネルギー価格	国家発展改革委員会に提案 政策法規司、発展規劃司	国家能源局の意見を聴取 価格司	
	輸送等他産業との調整	政策法規司、発展規劃司	経済運行調整司、基礎産業司	
	エネルギー需給計画	政策法規司、発展規劃司	発展規劃司、基礎産業司	
	法律、法規、基準等	国家発展改革委員会と共同担当	国家能源局と共同担当	
	エネルギー法等産業中心法規	国家発展改革委員会に提案 政策法規司	国家発展改革委員会が審議 法規司	
	省エネルギー等需要中心法規	国家発展改革委員会に意見 政策法規司	国家能源局の意見を聴取 価格司	
	国際協力	国際合作司	外事司、資源節約と環境保護司	
	温暖化対策	政策策定に協力	気候変化司	

出所:「節約能源法」(2007年10月28日改正)、2008年3月国務院行政改革案、「国家能源局主要職責・内設機構・定員構成規定」(2008年7月)、「国家発展改革委員会主要責務・組織構成・定員編成規定」(2008年8月)、「国務院弁公庁国家能源委員会設立に関する通知」(国弁発[2010]12号、2010年1月)、関連省庁HP、関連機関への聞き取り調査などにより、李が作成。

表 21 国家エネルギー委員会の構成

国家エネルギー委員会（国家能源委員会、2008/3 設立決定、10/1/22 設立）	
主 任：温家宝	国务院総理
副主任：李克強	国务院副総理
委 員：尤 権	国务院副秘書長
楊潔篪	外交部長
張 平	国家發展改革委員会主任
万 鋼	科学技術部長
李毅中	工業と情報化部長
謝旭人	財政部長
徐紹史	国土資源部長
周生賢	環境保護部長
李盛霖	交通運輸部長
陳 雷	水利部長
陳徳銘	商務部長
張国宝	国家發展改革委員会副主任・国家エネルギー局長
朱之鑫	中央財政弁公室主任
耿恵昌	国家安全部長
周小川	中国人民銀行総裁
李榮融	国务院国有資産監督管理委員会主任
肖 捷	国家税務総局長
駱 琳	国家安全生产監督管理総局長
劉明康	中国銀行業監督管理委員会主席
王旭東	国家電力監管委員会主席
章沁生	中国人民解放军総参謀部副総参謀長

出所：「国务院弁公庁国家能源委員会設立に関する通知」（国弁発[2010]12 号、2010 年 1 月）

また、省エネルギー行政の定員が少ないことも大きな問題である。例えば、国家發展改革委員会資源節約と環境保護司省エネルギー処（課）の定員が僅か 4 名で、省・自治区・直轄市レベルの發展改革委員会（場合によって経済貿易委員会）では、省エネルギー行政の担当者は 1 名ないし 0.5 名しかいない。

(c) 中国の省エネルギー行政管理体制の整備に関する取り組み

最近では、総合エネルギー行政体制の強化に繋がる以下の措置が講じられてきた。

国务院が 2010 年 1 月、省庁横断のハイレベル組織として「国家エネルギー委員会」を設置した。同委員会は、主任 1 名と副主任 1 名、委員 21 によって構成され、国务院総理が主任を、副総理の一人が副主任を、関係省庁の大臣 21 人が委員を務める（表 21）。同委員会は意思決定と利害調整機関であり、行政業務を行う機関ではない。その主な役割は、国家エネルギー戦略を策定すること、エネルギー安全とエネルギー需給に関する重大問題を審議すること、国内におけるエネルギー開発と国際エネルギー協力に関する重大事項を統合的に協調すること、である。その事務局機能は、国家エ

ネルギー局が担当する。

また、2007 年 6 月には、国務院が「省エネルギー・汚染物質削減の総合活动方案」を公表し、合わせて最高意思決定機関として国務院総理がトップ、各省庁の大臣副大臣クラスをメンバーとする 32 人の「国家気候変化対応および国務院省エネルギー・汚染物質削減の工作指導小組」を設置した。同時に、その事務局として国家発展改革委員会に「国家気候変化対応および省エネルギー・汚染物質削減の工作指導小組弁公室」を設置した。

新設の国家エネルギー委員会と既存の国家気候変化対応および国務院省エネルギー・汚染物質削減の工作指導小組における総合エネルギー行政に関する分担は、必ずしも明確ではないが、総理と副総理を含め、多くのメンバーが両方の組織の構成員になっていること、エネルギー問題と温暖化問題とはコインの裏表の関係であること、省エネルギーはエネルギー問題と温暖化問題を解決するために必要不可欠であることから、何れの組織も中央政府における省エネルギー行政に関する意思決定と総合調整能力の強化、特に横割り行政の弊害の解消に寄与すると思われる。

第 2 に、省エネルギーの行政府首長責任制度が導入された。2007 年 6 月公表の国務院「省エネルギー・汚染物質削減の総合活动方案」では、省エネルギーと環境保護の目標を達成できなければ、他の業績がよくても、責任者を昇進させないとする人事評価の「一票否決制度」の導入を通達した。さらに、2007 年 10 月 28 日に改正された「能源節約法」では、「国家が省エネルギー目標責任制度と省エネルギー審査評価制度を実施し、省エネルギー目標の達成状況を地方人民政府及びその責任者に関する審査評価の内容とする」と規定している（第 7 条）。

これらは地方政府の責任を強化することを通じて、縦割り行政体制の健全化に寄与すると思われる。

(d) 省エネルギー行政管理体制に関する日中の違い

このように、中国では、意思決定と利害調整機関となる「国家エネルギー委員会」と実働機関となる「国家エネルギー局」の設置によるエネルギー行政管理体制の改革に着手したばかりである。日中の省エネルギー管理体制には、以下の違いが見られる（表 22）。

一つは、日本の集中管理と中国の分散管理の違いである。日本では、経済産業省が国土交通省と地方自治体の協力を得ながら、省エネルギー行政を集中的に行っている。

表 22 省エネルギー行政管理体制に関する日中比較

	日 本	中 国	
		2008年3月末まで	2008年4月1日から
省エネ行政組織管理体制	経済産業省による集中管理	主管官庁を中心とする階層式分散管理	主管官庁を中心とする階層式分散管理
責任者(主管官庁)	経済産業大臣(資源エネルギー庁長官、経済産業局長を含む):統括	国務院と省・自治区・直轄市人民政府(省エネ型経済発展の促進)	国務院と省・自治区・直轄市人民政府(省エネ年度と中長期計画の作成と執行)
		国務院省エネルギー活動主管官庁(全国の省エネに関する監督、管理)	国務院省エネルギー活動主管官庁(全国・他省庁の省エネに関する監督、管理)
	国土交通大臣:輸送業の一部、建築物の一部、自動車性能に係る部分	国務院関連官庁(全国の所轄分野の省エネに関する監督、管理)	国務院関連官庁(全国の所轄分野の省エネに関する監督、管理)
	都道府県等地方自治体の長:住宅以外の建築物の所有者に係る部分	県レベル以上の地方人民政府省エネルギー活動主管官庁(所轄地域の省エネに関する監督、管理)	県レベル以上の地方人民政府省エネルギー活動主管官庁(所轄地域の省エネに関する監督、管理)
		県レベル以上の地方人民政府関連官庁(当地域の所轄分野の省エネに関する監督、管理)	省エネ目標責任制度と審査評価制度を地方政府とその責任者に導入
		備考:「国家発展改革委員会主要責務・組織構成・定員編成規定」(国弁発[2003]27号)では、資源節約は国家発展改革委員会の職務	

出所:日中両国の省エネ法や関連政令、省令、組織法、関連HP、文献調査、聞き取り調査などにより、李が作成。

それに対し、中国では、国家能源局・国家発展改革委員会を中心に、中央レベルでは、国家電力監督管理委員会、農業部や科学技術部など、地方レベルでは各級地方政府および地方政府の行政機関の協力を通じて、省エネルギー行政を分散的に行われている。

もう一つは、地方や事業体の省エネルギー活動についての管理体制の違いである。

日本では、住宅以外の建築物の所有者にかかわる部分を除けば、すべて中央省庁としての経済産業省と国土交通省が一元的に所管している。それに対し、中国では、地方や事業体の省エネルギー活動に関する監督管理は、中央省庁と地方組織に分割されている。

最後の違いは、総合エネルギー行政と省エネルギー行政の関わり方に関する違いである。

日本では、経済産業省が、資源エネルギー庁を外局として設置して、省エネルギーをも含むエネルギー行政を統括させ、地方支分局として経済産業局を設置して、地方そして事業体の一元的管理を図り、省エネルギー行政を集中的に行っている。それに対し、中国では、総合エネルギー行政とエネルギー産業の省エネルギー業務は国家能源局が担当するが、エネルギー産業以外の省エネルギー業務は国家発展改革委員会が担当することになっている。総合エネルギー行政における省エネルギーの位置付けが、日本ほど明白ではない。

③価格形成メカニズムに関する日中比較

日本では、エネルギー価格は基本的に国際価格に連動し、市場メカニズムによって形成される。それに対し、中国では、(非常時による価格干渉を除けば)石炭と原油の価格は基本的に市場メカニズムによって形成されるが、それ以外のエネルギー価格

は政府によって管理されている。改正省エネルギー法では、「国家が省エネルギーに有利な価格政策を実施する」（第 66 条）と規定している。徐々にではあるが、価格形成メカニズムの改革は進められている。石油製品価格の改革はその典型例である。

2008 年 12 月 5 日、国家發展改革委員会と財政部などが「石油製品の価格と税制の改革案」を公表し、12 日までにパブリックコメントを求めた。寄せられた約 4 万 9 千件のコメントを踏まえ、国務院が 18 日に「石油製品の価格と税制の改革実施に関する通達」を出した。価格改革が即日に、新しい税制が 2009 年元日から実施された。

中国では、石油需要が 2008 年までの 10 年間で約 2 億トンも増え、エネルギー安全保障問題と環境問題に拍車を掛けた。ガソリンなど石油製品の価格が政府によって低く設定され、道路整備の特定財源が自動車保有の固定費用として調達されたことが、需要急増を抑制できなかった制度的要因である。また、低価格が国内精製部門に巨額な赤字を、道路整備費徴収制度が走行距離の異なる車保有者に負担の不公平性など様々な問題をもたらしている。制度改革が中国政府の長年の宿願であるが、インフレ懸念から先伸ばしされてきた。しかし、2008 年 7 月にバレルあたり 147 ドルを記録した国際原油価格が年末に 50 ドル前後に急落し、米国発金融危機の煽りで中国経済も減速し始めたことで、インフレ懸念が無くなった。政府は、二度とないこの好機を逃すまいと、改革を異例の速さで断行したのである(表 23)。

表 23 「石油製品の価格と税制の改革実施に関する通達」の骨子と価格の推移

石油製品価格形成方式の改革 (2008 年 12 月 18 日決定、即日施行)	- 石油製品の出荷価格は国際原油価格をベースに、国内平均精製コスト、税金と適正利益を加えて設定 - ガソリンと軽油の価格は引き続き政府管理価格とし、小売上限価格制度と卸売上限価格制度を実施 - 国際原油価格が持続的に上昇また乱高下の時、国内市場への影響を軽減するために、ガソリンと軽油価格を適当に調整する
石油製品の税制改革(2008 年 12 月 18 日決定、2009 年 1 月 1 日施行)	- 道路整備などの費用徴収制度を廃止、石油製品の消費税額を引き上げる。引き上げ分の税収は従来通り道路等特定財源とする。燃油税を新設しない - ガソリンの消費税額をリットル当たり 0.8 元引き上げ、1.0 元とする - 軽油の消費税額をリットル当たり 0.7 元引き上げ、0.8 元とする - 石油製品の消費税は国税で、生産段階で価格内に含まれる内税として徴収するが、将来適切な時期に卸売段階で価格に含めない外税方式に移行
改革直後実施した 2 回の価格改定 (2008/12/19、2009/1/15)	<卸売業者へのトン当たりガソリン供給の上限価格> 2008 年 12 月 18 日 6,880 元→同 19 日 5,980 元→2009 年 1 月 15 日 5,840 元 (4.96 元/ℓ) (4.31 元/ℓ) (4.21 元/ℓ) <山東省でのトン当たりガソリン小売の上限価格> 2008 年 12 月 18 日 7,506 元→同 19 日 6,345 元→2009 年 1 月 15 日 6,205 元 (5.41 元/ℓ) (4.57 元/ℓ) (4.47 元/ℓ)

出所：中国中央政府および国家發展改革委員会のホームページより李が作成。

通達では、石油製品の出荷価格は国際原油価格をベースに、国内均精製コスト、税金と適正利益を加えて設定するとし、国際石油製品価格を参考とする従来の方式を改めた。石油製品が基本的に国内精製部門で供給され、原油の半分以上が輸入に依存する中国の実情を考慮した改革である。これによって、精製部門の経営環境が改善され、国内価格と国際価格との連動性も強くなりそうだ。一方、卸売と小売価格については、従来の基準価格と上下 8%の変動幅の設定から最高価格のみ設定する方式に変更した。流通部門の効率化とサービス向上が促されそうだ。

税制改革について、通達では、費用徴収制度の廃止、石油製品の消費税額の引き上げによる道路等特定財源の調達、リットル当たりの税額の引き上げ幅をガソリン 0.8 元、軽油 0.7 元と規定した。また、消費税は当面、生産段階で価格内に含まれる内税として徴収するが、将来適切な時期に卸売段階で価格に含めない外税方式に移行すると明記した。

通達を受け、国家发展改革委員会が 2008 年 12 月 19 日に石油製品価格の引き下げを決定し、半年ぶりの価格改正を行った。そして、その後の国際原油価格の下落を踏まえて、2009 年 1 月 15 日に再度の引き下げを実施した。消費税額の引き上げを実施した後の価格引き下げなので、改革に対する評価が一気に上がった。

一方、原油価格が持続的に上昇するときに、製品価格が追随して引き上げられるかどうかは不明で、消費税額の引き上げ幅が省エネを誘発するほど大きくはない。この意味では、今回は経済運営に配慮した折衷的改革の性格が強い。価格の自由化、消費税額の引き上げと税收使途の省エネと環境対策への拡大などを目標とする改革が今後の課題であろう。

(5) 「11 五計画」の達成状況と課題

中国は「11 五計画」では、「安定的、経済的、クリーンなエネルギー供給体系を構築する」ことをエネルギー政策の基本目標として掲げ、従来の供給偏重のエネルギー戦略から省エネルギー優先の総合エネルギー戦略への方針転換を図り始めた。目標実現に向けて、本格的な取り組みも展開し始めた。こうした取り組みは、顕著な成果をもたらした(表 24)。

GDP 当たりのエネルギー消費は 2006 年から低下に転じ、2009 年上半期までに 2005 年比で 13.1%改善された。2010 年までに 20%改善の目標が達成できる見込みとなった。これによって、省エネしない場合と比べると、二酸化炭素排出量は約 15 億 t-CO₂削減されることになる。

再生可能エネルギーの開発も急速に進んでいる。2007 年に策定した「再生可能エネルギー中長期計画」では、風力発電設備の容量を 2005 年の 131 万 kW から 2010 年に 500 万 kW へ、2020 年に 3,000 万 kW へ引き上げる目標を立てた。それが、2008 年の実績は 1,217 万 kW で既に 2010 年目標の 2.4 倍に達し、2020 年目標も 2010 年ごろに達

表 24 2010 年における主要低炭素対策の目標達成状況

	2010年目標	目標達成状況
省エネルギー	GDP当たりエネルギー消費量を2005年比20%削減	2009年、14.4%削減
非化石エネルギーの開発	一次エネルギーに占める比率を2005年の7.5%から10%へ	2008年、8.9%
水力発電設備容量	19000万kW	2009年、19679万kW
風力発電設備容量	500万kW	2009年、2114万kW（内グリッド連携分1613万kW）
太陽光発電設備容量	30万kW	2008年、15万kW
バイオマス発電設備容量	550万kW	2008年、315万kW
バイオエタノール生産能力	302万トン	2008年、160万トン
農家用バイオガス生産量	190億立方メートル	2008年、120億立方メートル
原子力発電の新規着工規模	2006～10年に1244万kW	2009年末まで、2192万kW
国土に占める森林面積の比率	2005年の18.2%から20%へ	2008年末、20.36%

（注）省エネ率は、2008 年までは GDP やエネルギー消費の修正を考慮したもの（2005 年比 12.45%）、2009 年は速報値ベース（前年比 2.2%）に基づいて推定したので、修正もあり得る。

（出所）2010 年目標は各種政府計画、達成状況は国家発展・改革委員会「中国気候変化防止の政策と行動：2009 年報告」（2009/11）、国家能源局「2009 年全国電力工業指標」、国家統計局「2009 年国民経済と社会発展統計公報」、肖明「第 12 次 5 カ年計画における省エネルギー目標の業種別分解」21 世紀経済報道（2010/1/12）、温家宝「2009 年政府活動報告」（2010/3）などにより、李志東が作成

成される見込みとなった。一次エネルギー消費に占める再生可能エネルギーの比率は 2008 年に 8.9%へ上昇し、2010 年に 10%という計画目標も達成可能となった。

しかし、日本と比べると、省エネルギーの潜在力が相変わらず大きいこと、現在でも頻発する電力・石炭の供給不足、拡大し続ける石油の輸入、急増する二酸化炭素の排出などをみると、更なる努力が必要である。

エネルギー法の制定を始め、省エネルギー法の再改正や実施細則の早期制定をも含む法制度整備、行政管理体制の改革、市場メカニズムの健全化、規制と支援を組み合わせる政策の導入、外国からの技術導入をも含む技術進歩の促進などは、エネルギーシステム改善の方向であろう。

（6）温暖化防止・低炭素社会構築に合わせた総合エネルギー対策の展開

エネルギー問題は温暖化問題とコインの裏表の関係にある。

国際社会では、2007 年にインドネシアのバリ島で国連気候変動枠組み条約締約国第 13 回会議（COP13）を開き、2013 年以降の温暖化防止枠組み（ポスト京都議定書）を COP15 までに決めようと交渉を始まった。2009 年 12 月にデンマークのコペンハーゲンで開かれた COP15 では、ポスト京都議定書の骨格を示す政治合意文書「コペンハーゲン合意」を承認したものの、法的拘束力のある合意が 2010 年に持ち越され、予断は許されない状況である。

一方、中国政府は 2006 年から始まる第 11 次五カ年計画で、高度成長の追求から全

面的調和と持続可能な発展への戦略転換を図り始めた。2010 年に GDP あたりのエネルギー消費量を 2005 年比で 20%、SO₂（二酸化硫黄）など主要汚染物質の排出量を 10% 削減することを必ず達成しなければならない「拘束性目標」に定め、再生可能エネルギーと原子力の導入拡大や植林活動にも積極的に取り組んでいる。何れも温暖化防止にも欠かせない取組みである。

また、国際交渉に当たっては、2007 年 6 月に、「中国気候変化対策国家方案」を作成し、COP13 で始まるポスト京都議定書の交渉に臨んだ。途上国に総量削減ではなく、適切な緩和行動を求める「バリ行動計画」の作成と採択に大きく貢献した。続いて 2008 年 10 月に、国務院が国家方案の実行結果を総点検する「中国気候変化防止の政策と行動」白書を公表し、有言実行の姿勢を国際社会に示した。そして、ポスト京都議定書を見越した基本戦略を 2009 年 8 月までに固め、胡錦濤国家主席が 9 月 22 日の国連気候変動サミットで明らかにした(表 25)。

2009 年 5 月 20 日に公表した国際交渉に関する政府案では、先進国の 2020 年削減目標について、「先進国全体で 1990 年比 40%以上の削減」を求める一方、途上国の責任について、あくまでも義務化ではない「適切な緩和行動」を自主的に取るべきだ、と主張する。

8 月 12 日には、温家宝総理が主宰する国務院常務会議で、温暖化防止を総合計画に盛り込むこと、排出の抑制と気候変動への適応の目標を計画立案と戦略策定の重要な基礎とすることや、目標達成の担保として、温暖化対策の法整備など国内の対策方針を決定した。

議会も動き出した。8 月 27 日に常務委員会で採択した「気候変化への積極的対応に関する決議」では、国務院の基本方針を了承すると共に、「低炭素経済」の発展を公文書に初めて明記した。具体策として、政府が発展指針を制定し、モデル実験事業の展開、GDP 当たりの炭素排出量（炭素排出原単位）を指標とする審査制度や特定地域・業種での排出量取引制度の実験的導入などにより、実情に合った排出抑制システムを模索すると規定した。

これらを携えて、胡主席は国連気候変動サミットで演説し、「総量削減」を改めて拒否する一方、中国が炭素排出原単位を 2020 年に 2005 年比で顕著に削減すると公約した。続いて、国務院が 11 月 25 日の常務会議で、炭素排出原単位を 40～45%削減する具体的数字目標を決定した。ポスト京都議定書への参加問題に終止符を打った。

この目標はエネルギー起源の排出量のみを対象とするものである。対策なしの場合と比べると、目標の達成によって、2020 年に総排出量は 40～45%削減される。2020 年までの経済成長率が 7～9%と仮定する場合、2020 年における総排出量の削減効果は 57～85 億 t-CO₂ となる。森林吸収や海外調達、さらに先進国による資金・技術支援を考慮すると、削減効果が一層大きくなる(表 26)。COP15 に出席した温家宝総理は、中国の目標は国内の自主行動の目標であり、何らの付加条件も付けておらずいなく、他

表 25 ポスト京都を見越した中国の低炭素化戦略

COP15に向けた国際交渉の政府案 (2009/5/20)	・先進国に「全体で2020年に1990年比40%以上の削減」、途上国への技術移転と資金援助を求める ・途上国が義務化ではない「適切な緩和行動」を自主的に取るべ
国務院常務会議の決定 (2009/8/12)	・温暖化防止を総合計画に盛り込む ・温暖化対策の関連法を整備する
全人代常務委員会決議 (2009/8/27)	・政府の温暖化対策の基本方針を了承 ・「低炭素経済」の発展を公文書に初めて明記
胡錦濤国家主席の国連気候変動サミット演説 (2009/9/22)	・先進国の大幅削減と途上国への資金・技術援助を求めるが、「40%以上の削減」には触れず、援助が鍵と強調 ・中国が2020年にCO₂排出原単位を2005年比顕著に削減する、非化石エネルギーの比率を15%へ高める、05年より森林面積4000万ha増、蓄積量13億m³増、を公約 ・グリーン経済、低炭素経済、循環経済を力強く発展し、技術開発と普及を促進する、と宣言
国務院常務会議の決定 (2009/11/25)、国務院新聞弁公室主催記者発表会 (2009/11/26)、国家发展改革委員会「中国気候変化防止の政策と行動：2009年度報告」 (2009/11)	・中国が2020年にCO₂排出原単位を2005年比40%～45%削減することを拘束力のある目標とし、総合計画に明記 ・中国が2020年に非化石エネルギーの比率を15%へ高める、2005年より森林面積4000万ha増、蓄積量13億m³増を実現 ・中国の炭素原単位削減目標は、エネルギー起源の炭素にのみ限定する目標であり、森林による吸収や排出量取引による海外からの購入などを含めない ・中国の炭素原単位削減目標は、先進国からの支援を想定しない場合の目標であり、支援があれば、もっと上手く、早く達成できる ・中国の炭素原単位削減目標は、自主行動の目標で、国内では拘束力を持つが、国際的に義務としての目標ではない ・中国の炭素原単位削減目標の達成状況は、統計整備、計測や審査などで検証する ・中国は経済発展水準が低く、総排出量は2020年までに増加することが避けられない
温家宝総理のCOP15演説 (2009/12/18)	・中国は、①気候変動防止計画を最も早く策定した途上国、②近年における省エネ対策の最も進んでいる国、③再生可能エネルギーや原子力の開発速度が最も速い国、④植林面積が最も大きい国である、と強調 ・枠組み構築にあたって、①枠組み条約、京都議定書、バリロードマップを否定するのではなく、継承すべき、②「共通だが差異のある責任原則」を堅持し、先進国が率先して大幅削減と途上国への資金・技術援助を行い、途上国が先進国の支援のもとで、国情と能力に合った緩和行動を取るべき、③長期目標も必要だが、より重要なのは短期と中期目標であり、すでに約束された削減目標を確実に達成させることである、④先進国の削減義務、途上国への支援を確実に実現するための効果的なメカニズムや体制を確立すべき ・中国が2020年にCO₂排出原単位を2005年比40%～45%削減することを拘束力のある目標とし、総合計画に明記 ・中国の目標は、自主行動の目標であり、何らの付加条件も付けていないし、如何なる国の削減目標ともリンクしていない ・中国は、今回のCOP15の成果如何に関わらず、目標の実現、ないし目標を上回る実現に努力する
中国政府が自主行動計画を国連に提出 (2010/1)	・中国が2020年にCO₂排出原単位を2005年比で40%～45%削減する、非化石エネルギーの比率を15%へ高める、05年より森林面積を4000万ha、蓄積量を13億m³増加させることを自主行動目標として公約

(出所) 中国・中央人民政府、国家発展・改革委員会ホームページの資料を基に李志東が作成

表 26 2020 年政府目標達成による排出量の抑制効果

	20年 の炭 素原 単 位 (t- CO ₂ / 万元)	GDP成長率7%、20年規模が05年の2.8倍						GDP成長率8%、20年規模が05年の3.2倍						GDP成長率9%、20年規模が05年の3.6倍					
		20年 の排 出 量 (億t CO ₂)	「炭素原単位 維持」する場 合の20年排 出量=100		05年排出量 (51.7億t- CO ₂)=100		05~20 年の排 出 量 の 年 平 均 伸 び 率 (%)	20年 の排 出 量 (億t CO ₂)	「炭素原単位 維持」する場 合の20年排 出量=100		05年排出量 (51.7億t- CO ₂)=100		05~20 年の排 出 量 の 年 平 均 伸 び 率 (%)	20年 の排 出 量 (億t CO ₂)	「炭素原単位 維持」する場 合の20年排 出量=100		05年排出量 (51.7億t- CO ₂)=100		05~20 年の排 出 量 の 年 平 均 伸 び 率 (%)
			指数 (%)	変化 率(%)	指数 (%)	変化 率(%)			指数 (%)	変化 率(%)	指数 (%)	変化 率(%)			指数 (%)	変化 率(%)	指数 (%)	変化 率(%)	
2005年の炭素原単位を維持する場合	2.82	142.6	100.0	-	275.9	175.9	7.0	164.0	100.0	-	317.2	217.2	8.0	188.3	100.0	-	364.2	264.2	9.0
政府目標 2020年の炭素原単位を2005年比40%削減	1.69	85.6	60.0	-40.0	165.5	65.5	3.4	98.4	60.0	-40.0	190.3	90.3	4.4	113.0	60.0	-40.0	218.5	118.5	5.4
2020年の炭素原単位を2005年比45%削減	1.55	78.5	55.0	-45.0	151.7	51.7	2.8	90.2	55.0	-45.0	174.5	74.5	3.8	103.6	55.0	-45.0	200.3	100.3	4.7
森林吸収、海外調達、先進国による支援も考慮し、炭素原単位を50%削減の場合	1.41	71.3	50.0	-50.0	138.0	38.0	2.2	82.0	50.0	-50.0	158.6	58.6	3.1	94.2	50.0	-50.0	182.1	82.1	4.1

注) 炭素原単位=エネルギー起源のCO₂排出量/2005年価格表示の実質GDP。政府目標はエネルギー起源の排出量に限定し、森林吸収、海外調達、先進国からの支援を考慮しないもの。
出所) 2009年11月25日国務院常務委員会で決定された政府目標と仮定の経済成長率などにより、李志東が作成。

の国の目標設定に依存しないと強調したうえで、中国は COP15 の結果の如何に関わらず、目標の実現ないし目標を上回る実現に努力する、と表明した。また、温暖化交渉代表団長の解振華・国家发展改革委員会副主任は昨年 11 月 26 日の記者発表会で、先進国の支援があれば、目標はもっとうまく、早く達成できると指摘し、支援を前提とする削減目標の上乗せに含みを持たせた。

2010 年 1 月末、中国は「コペンハーゲン合意」に基づき、2020 年の GDP 当たり CO₂ 排出量（排出原単位）の 2005 年比 40～45%削減を自主行動目標として国連に提出した。目標なしの京都議定書より大きく前進した、と言える。

国内では、COP15 後、再生可能エネルギー法を改正し、重点省エネ技術目録（第 2 回）を公表するなど、削減対策を更に強化している。2010 年 1 月上旬、解副主任など政府関係者は、第 11 次五カ年計画における 2005 年比 20%の省エネ目標や非化石エネルギーの比率を 7.5%から 10%へ高める低炭素化目標が年内に達成できると披露した。それによって、排出原単位は年内にも 2005 年比で 22%削減になると推定される。

また、同目標に合わせた第 12 次五カ年計画の作成や全体目標の地域・業種・重点企业と事業体への割り当てにも着手した。中国能源研究所などの作業参加者によると、2015 年に 2010 年比 20%の省エネ、非化石エネルギーの比率を 12.5%へ高めるとする案が有力である。清華大学教授の何建坤・国家気候変化委員会委員らの研究グループは、排出原単位は 2011～15 年と 2016～20 年にそれぞれ 18%以上削減できる、との見方を示した。積算すれば、2005 年比で 2015 年に 36%以上、2020 年に 48%以上の削減となる。様々な前提条件があるにせよ、目標達成には十分な勝算がある、と言えよう。

一方、透明性の向上策として、解副主任は、国際基準を指南とする計測・報告・検証（MRV）を国内で実施し、その結果を国内外に公表する、と表明した。国家发展改革委員会と国家統計局はすでに体制整備に入ったという。

有言実行の姿勢と実行力を国際社会に示して、ポスト京都議定書の交渉を優位に進めたい考えである。

ポスト京都議定書に関する今後の国際交渉に向け、中国は義務化されない自主的な炭素排出原単位の削減行動で参加するという主張を死守するだろう。一方、先進国に対しては、総量削減目標の上積みを求めるものの、40%以上の削減について譲歩の姿勢を示しつつ、途上国支援の最大化を目指すと思われる。

このように、中国は、先進国にだけ厳しい要求を突き付けるのではなく、自国に炭素排出原単位の削減目標を拘束力のある目標として課すうえで、政府と議会が結束して低炭素社会の構築に突き進む。「論」よりも、ポスト京都議定書の合意形成の促進者と低炭素社会の先導者となり、「実利」を狙う戦略である。

今後、中国のエネルギー戦略は、短期的には 2020 年の炭素排出原単位削減目標の実現、長期的に低炭素社会の構築に合わせて立案され、実行されると思われる。その中心は、省エネ、再生可能エネルギーや原子力の利用拡大による低炭素化である。エネルギー安全保障問題や大気汚染など国内環境問題の解決にも寄与するし、また、持続可能な発展を維持するために、省エネによる国際競争力の向上を図り、環境対応自動車産業や再生可能エネルギー産業などを新しい支柱産業として育成する必要があるからである。

2 節 中国自動車用のエネルギー政策について

(1) エネルギー・環境問題における自動車用燃料の位置付け

中国は高度経済成長に伴って、車の保有台数が 2008 年までの 10 年間で 3.8 倍に膨れ上がり、石油安全保障や環境問題を引き起こす主因の 1 つになっている。IEA 統計によると、自動車用石油消費量は 2007 年に 9,347 万トンで、石油総消費量 3.5 億トンの 26.3%を占める(IEA, 2009a)。自動車部門の CO₂排出量は 2.9 億トン(CO₂換算、以下同様)、総排出量 60.7 億トンの 4.7%を占めると推定される¹。

しかし、経済成長の維持に自動車産業の果たす役割が大きく、普及は止められない。Li (2010)によると、2030 年には、中国の自動車保有台数は 2 億 7,000 万台を超え、自動車用石油消費量は 3.4 億トンに上り、石油総消費量の 37%を占め(表 27)、自動車部門の CO₂排出量は 10.6 億トン(CO₂換算)に達し、総排出量の 11%を占める見込みである(表 28)。また、中国エネルギー研究所(能源研)は 2009 年 9 月に公表した「中国 2050 年低炭素発展の道：エネルギー需給と炭素排出のシナリオ分析」では、2050 年に自動車保有台数は 6 億台になると見込まれている(前掲表 5)。

¹ CO₂排出原単位 (t-CO₂/toe) は、ガソリンが 2.90、軽油が 3.10、原油が 3.07 であるが、ここでは、原油の原単位で推定。

表 27 石油需給構造と道路部門の位置付けに関する見通し

		実績		見通し				2005/	2015/	2030/	2030/
		1990	2005	2010	2015	2020	2030	1990	2005	2015	2030/
石油消費量合計	Ktoe	110,407	327,010	430,012	544,271	660,605	926,508	7.5	5.2	3.6	4.3
石油生産量合計	Ktoe	138,306	181,430	190,000	194,936	200,000	180,000	1.8	0.7	-0.5	0.0
代替石油生産量計	Ktoe	0	1,771	6,314	10,125	17,000	26,500	0.0	19.0	6.6	11.4
バイオマス系代替石油	Ktoe	0	764	2,314	4,479	9,000	13,500	0.0	19.3	7.6	12.2
石炭系代替石油	Ktoe	0	1,007	4,000	5,645	8,000	13,000	0.0	18.8	5.7	10.8
石油純輸入量	Ktoe	-24,153	157,640	233,698	339,210	443,605	720,008	0.0	8.0	5.1	6.3
石油消費量合計(再掲)	Ktoe	110,407	327,010	430,012	544,271	660,605	926,508	7.5	5.2	3.6	4.3
発電部門消費量	Ktoe	12,374	15,330	4,303	2,557	1,710	764	1.4	-16.4	-7.7	-11.3
熱供給	Ktoe	3,589	3,624	3,624	3,624	3,624	3,624	0.1	0.0	0.0	0.0
最終消費部門消費量	Ktoe	83,429	278,330	370,655	472,770	575,810	810,333	8.4	5.4	3.7	4.4
産業部門	Ktoe	33,609	73,610	87,783	98,826	113,557	149,457	5.4	3.0	2.8	2.9
輸送部門	Ktoe	26,728	115,010	167,337	231,867	293,784	436,476	10.2	7.3	4.3	5.5
道路	Ktoe	21,008	77,380	127,984	182,330	232,492	344,510	9.1	8.9	4.3	6.2
農業・民生部門	Ktoe	17,800	61,750	80,842	102,715	122,840	163,677	8.6	5.2	3.2	4.0
非エネルギー部門	Ktoe	5,292	27,970	34,694	39,362	45,630	60,723	11.7	3.5	2.9	3.1
(構成)											
石油消費量合計	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0				
石油自給率	%	125.3	55.5	44.2	35.8	30.3	19.4				
代替石油生産量計	%	0.0	0.5	1.5	1.9	2.6	2.9				
バイオマス系代替石油	%	0.0	0.2	0.5	0.8	1.4	1.5				
石炭系代替石油	%	0.0	0.3	0.9	1.0	1.2	1.4				
石油純輸入依存度	%	-21.9	48.2	54.3	62.3	67.2	77.7				
石油消費量合計(再掲)	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0				
発電部門消費量	%	11.2	4.7	1.0	0.5	0.3	0.1				
熱供給	%	3.3	1.1	0.8	0.7	0.5	0.4				
最終消費部門消費量	%	75.6	85.1	86.2	86.9	87.2	87.5				
産業部門	%	30.4	22.5	20.4	18.2	17.2	16.1				
輸送部門	%	24.2	35.2	38.9	42.6	44.5	47.1				
道路	%	19.0	23.7	29.8	33.5	35.2	37.2				
農業・民生部門	%	16.1	18.9	18.8	18.9	18.6	17.7				
非エネルギー部門	%	4.8	8.6	8.1	7.2	6.9	6.6				

(出所) 中国3E-Model Ver.200808における基準ケースにより、李が作成。

表 28 CO₂排出量・SO₂発生量の構造と道路部門の位置付けに関する見通し

		実績		見通し				2005/	2015/	2030/	2030/
		1990	2005	2010	2015	2020	2030	1990	2005	2015	2030/
CO ₂ 排出量	Mt-CO ₂	2,318	5,134	6,435	7,029	7,794	9,613	5.4	3.2	2.1	2.5
発電と熱供給部門	Mt-CO ₂	603	2,466	3,175	3,376	3,677	5,013	9.8	3.2	2.7	2.9
最終消費部門	Mt-CO ₂	1,446	2,112	2,468	2,652	2,918	3,570	2.6	2.3	2.0	2.1
産業部門	Mt-CO ₂	819	1,169	1,400	1,308	1,288	1,234	2.4	1.1	-0.4	0.2
輸送部門	Mt-CO ₂	123	369	531	730	920	1,358	7.6	7.0	4.2	5.3
道路	Mt-CO ₂	64	238	393	560	714	1,058	9.1	8.9	4.3	6.2
農業、民生部門	Mt-CO ₂	504	486	536	615	711	978	-0.2	2.4	3.1	2.8
CO ₂ 排出量の構成	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0				
発電と熱供給部門	%	26.0	48.0	49.3	48.0	47.2	52.2				
最終消費部門	%	62.4	41.1	38.4	37.7	37.4	37.1				
産業部門	%	35.3	22.8	21.8	18.6	16.5	12.8				
輸送部門	%	5.3	7.2	8.3	10.4	11.8	14.1				
道路	%	2.8	4.6	6.1	8.0	9.2	11.0				
農業、民生部門	%	21.8	9.5	8.3	8.7	9.1	10.2				
SO ₂ 発生量*	Kton	19,283	38,113	47,621	51,326	56,038	68,002	4.6	3.0	1.9	2.3
発電と熱供給部門	Kton	5,222	19,815	25,666	27,137	29,076	39,473	9.3	3.2	2.5	2.8
最終消費部門	Kton	11,857	14,171	16,076	16,655	17,820	20,870	1.2	1.6	1.5	1.6
産業部門	Kton	7,073	8,843	10,703	9,972	9,804	9,383	1.5	1.2	-0.4	0.2
輸送部門	Kton	542	1,624	2,406	3,532	4,623	7,436	7.6	8.1	5.1	6.3
道路	Kton	130	1,004	1,731	2,665	3,545	5,756	14.6	10.3	5.3	7.2
農業、民生部門	Kton	4,242	2,990	2,968	3,152	3,393	4,051	-2.3	0.5	1.7	1.2
SO ₂ 発生量の構成	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0				
発電と熱供給部門	%	27.1	52.0	53.9	52.9	51.9	58.0				
最終消費部門	%	61.5	37.2	33.8	32.4	31.8	30.7				
産業部門	%	36.7	23.2	22.5	19.4	17.5	13.8				
輸送部門	%	2.8	4.3	5.1	6.9	8.2	10.9				
道路	%	0.7	2.6	3.6	5.2	6.3	8.5				
農業、民生部門	%	22.0	7.8	6.2	6.1	6.1	6.0				

(出所) 中国3E-Model Ver.200808における基準ケースにより、李が作成。

(注) * 発生量は化石燃料に含まれる硫黄分で推定、脱硫すれば、その分だけ排出量が減少する。

自動車に起因するエネルギー問題と環境問題の解決は、中国の低炭素社会の構築、そして持続可能な発展の実現に必要不可欠である。

(2) 中国の自動車戦略の概要

十分とはいえないが、世界範囲で有効と実証された多様な対策が中国でも取られるようになった。供給側対策として、石油の安定供給や石油代替燃料の開発を進めている。需要側対策として、地下鉄や都市間鉄道など公共交通手段を拡充し、車の使用を抑えること、道路整備や交通管理の強化を通じて、車の走行環境を最適化すること、などの対策を展開する一方、自動車の特性や中国の実情などに合わせた自動車戦略を模索し始めたのである。

自動車関連の政策、戦略について論じた公文書として、自動車工業産業政策(1994年制定、2004年改訂、2009年再改定)、自動車工業第10次五カ年計画(2001年)、(国家発展改革委員会)自動車工業の構造調整に関する意見(2006年)、2009～2011年における自動車産業調整と振興計画(2009年)、我が国の自動車製品輸出の持続的発展の促進に関する意見(2009年)、国家863高度科学技術計画電動自動車重大プロジェクト(2001年)、経済社会発展第10次五カ年計画(2001年)と第11次五カ年計画(2006年)、

表 29 各種自動車の課題と中国の比較優位性に関する中国の基本認識

		一次エネルギー						中国の比較優位性
		化石エネルギー			再生可能エネルギー		原子力	
		石油	石炭	天然ガス	バイオ系	非バイオ系		
自動車の燃料・駆動力	石油製品 石炭液化製品 天然ガス液化製品	石油系自動車						比較優位性なし
	メタノール DME 石炭系ガス製品 天然ガス		石油代替燃料系自動車					・車開発は多少遅れ ・燃料開発は多少遅れ
	エタノール バイオディーゼル					石油代替燃料系自動車		
	電気	ハイブリッド自動車			ハイブリッド自動車			価格性能比やインフラ整備などで、比較優位性が大
		電気自動車(短距離向き)			電気自動車(短距離向き)			
	水素	燃料電池自動車			燃料電池自動車			
	共通課題		資源制約、環境制約			技術制約、経済性、インフラ整備		

出所: 各種公文書、ネット情報などにより、李志東が作成。

表 30 中国の自動車産業発展戦略

		石油系自動車戦略	石油代替燃料系クリーン自動車戦略	燃料電池を中心とする電動自動車戦略
自動車の特 性	市場占有状況	近未来の主流	主流にならない	中長期の主流
	技術性	成熟	成熟に近い	開発中
	経済性	安い	やや高い	高い
	エネルギー問題	ある	少ない	非常に少ない
	環境問題	ある	少ない	殆どない
中国の位置		世界水準に20年以上遅れる	世界水準に数年の遅れ	世界水準に多少の遅れ
戦略目的		エネルギー、環境と経済発展を協調させる自動車産業の	同左	同左
戦略目 標	エネルギー問題	緩和	緩和	完全解決
	環境問題	緩和	緩和	完全解決
	国内市場	確保	確保	確保
	海外市場	出来れば輸出	出来れば輸出	確保
	世界水準	追着く	追着く	追越せ
戦略手 段	エネルギー問題	燃費改善、構造調整		
	環境問題	構造調整、基準強化		
	経済性	大規模化、集約化	研究開発	研究開発、産業化、政府支援
	技術性	研究開発	研究開発	研究開発
	政府役割	産業計画、環境基準	産業計画、環境基準	863高度科学技術開発計画 産業計画、普及支援
	開発主体	産業界	産業界＋研究所	官＋産＋学＋研
時間的位置付け		短中期	繋ぎ	中長期

出所：各種公文書、ネット情報などにより、李志東が作成。

「エネルギー発展第 11 次五カ年計画」（2007 年）、「省エネルギー中長期（2006～2020 年）計画」（2004 年）、「再生可能エネルギー中長期発展計画」（2007 年）、国家重点省エネ技術目録（第 2 回、2009 年）、当面における優先的に産業化すべき先端技術重点領域目録（2001 年版、2004 年版、2007 年版）、国家中長期（2006～2020 年）科学技術発展綱要（2006 年）、などが重要である。

これらの公文書から、各種自動車の課題と中国の比較優位性に関する中国の基本認識が読み取れる（表 29）。さらに、中国の自動車産業発展戦略の輪郭を描くことが可能である（表 30）。

中国の自動車産業発展戦略は石油系自動車戦略、石油代替燃料系クリーン自動車戦略と燃料電池自動車を中心とする電動自動車（以下では、環境対応自動車ともいう）戦略という 3 つのサブ戦略によって構成される。

時間軸でみると、石油系自動車戦略は短期、中期的戦略に位置し、電動自動車戦略は長期戦略に位置する。石油代替燃料系クリーン自動車戦略は石油系自動車から電動自動車への繋ぎ役として位置する。表 31 に示すように、国家发展改革委員会と科学技術部が作成した「当面における優先的に産業化すべき先端技術重点領域目録」では、

電動自動車は 2001 年から指定されている。それに対し、石油代替燃料系自動車は 2001 年と 2004 年に指定されたが、2007 年から指定から削除されている。

これらの戦略はエネルギー安全保障、環境保護と経済発展を協調させるような自動車産業の振興を共通の目的としているが、目標については戦略間に差異が見られる。すなわち、石油系自動車戦略と石油代替燃料系クリーン自動車戦略の狙いはエネルギー問題と環境問題への悪影響の緩和および国内自動車産業の近代化と国内市場の確保である。それに対し、電動自動車戦略の狙いはエネルギー問題と環境問題の完全解決および世界自動車産業でのリーダーシップの確保と国際市場の確保である。例えば、商務部や国家发展改革委員会など 6 省庁が 2009 年 10 月に出した「我が国の自動車製品輸出の持続的発展の促進に関する意見」では、中国の自動車関連輸出額を 2020 年に世界自動車貿易総額の 10%とする目標を掲げ、その対策の一つとして、省エネと新エネルギー自動車、つまり電動自動車の輸出を積極的に支持する、と規定している。

表 31 「当面における優先的に産業化すべき先端技術重点领域目録」
におけるクリーン自動車の取扱の推移

	2007年版 (国家发展改革委员会、科学 技術部、商務部)	2004年版 国家发展改革委员会、科 学技術部、商務部	2001年版 国家発展計画委員会、 科学技術部
燃料電池自動車	○	○	○
ハイブリッド自動車	○	○	○
電気自動車	○	○	○
その他クリーン自動車	(言及せず)	天然ガス自動車、LPG自 動車、メタノール自動車、 エタノール自動車、DME 自動車	天然ガス自動車、LPG 自動車、メタノール自 動車、エタノール自動 車、デュー燃料自動車 (ガソリン+LPG、等)

出所：国家发展改革委员会等「当面における優先的に産業化すべき先端技術重点领域目録（当前优先发展的高技术产业化重点领域指南）」（2001年版、04年版、07年版）に基づき、李志東が作成。

（３）石油系自動車戦略

中国の石油系自動車産業が国際レベルに 20 数年遅れている。しかし、現在でも、短中期にも石油系自動車が発達し自動車保有と自動車市場の主役であることも議論の余地はなかろう。このような状況下で、省エネルギーと低汚染の石油系自動車を如何に供給するかは戦略課題となる。第 10 次五カ年計画以降では、燃費性能の向上と車種構造の調整などを重点対策としている一方、石油安定供給の確保を展開している。

１）燃費性能の向上対策

燃費性能の向上について、第 10 次五カ年計画では、2005 年に各種自動車の平均燃料燃焼効率を 10%、その内、乗用車と小型貨物車は 5～10%、中型大型貨物車は 10～15%、それぞれ向上させる目標を立てている。また、エネルギー発展第 11 次五カ年計画では、平均燃費性能を 2010 年に 2000 年比で 15.9～41.8%向上させると規定した¹。

¹ 100km 走行の燃料消費量を 2000 年の 9.5ℓから 2010 年に 8.2～6.7ℓへ削減する。

それらに合わせて、燃費規制も導入している(表 33)。

例えば、排気量 1.5ℓ以下の軽型商用車については、2009 年 1 月 1 日までに第Ⅰ段階の基準、すなわち燃費性能 11.1km/ℓ以上、2011 年 1 月 1 日から第Ⅱ段階の基準、すなわち燃費性能 12.3km/リットル以上を達成しなければならないと規定している。

燃費性能が世界一を誇る日本では、自動車の燃費基準についてトップランナー制度を導入している。トップランナー制度を中国で導入できるかどうか、どの様に導入するかについて、目下、日中両国の関連機関が協力して研究を行っている。

2) 車種構造の調整

車種構造の調整については、中国が重視しているのは、ディーゼル自動車の導入拡大と小型自動車の利用促進である。

表 32 自動車関連の主要国家燃費基準

基準名称	基準番号	批准期日	実施期日	備考
乗用車燃料消費量基準	GB19578-2004	2004/9/2	2005/7/1	強制基準、制定
軽型商用車燃料消費量基準	GB20997-2007	2007/7/19	2008/2/1	強制基準、制定
三輪車燃料消費量基準及び測定方法	GB21377-2008	2008/1/21	2008/6/1	強制基準、制定
低速貨物車燃料消費量基準及び測定方法	GB21377-2008	2008/1/21	2008/6/1	強制基準、制定

出所：国家標準化管理委員会 <http://www.sac.gov.cn/>、戴彦徳・白泉「中国第 11 次五カ年計画省エネルギー目標の実現のための対策と取組み」光明日報出版社(2009/7)による。

ディーゼル車の導入拡大については、自動車工業第 10 次五カ年計画では、軽油貨物車、小型軽油バスの比率を向上させ、中型車を 100%軽油車とする方針を打ち出した。2005 年において、自動車総生産量に占める軽油車の比率を 2000 年 29.7%から 35%前後に引き上げることを目標とした。また、2006 年 12 月に国家發展改革委員会と国家科学技術部が共同発表の「中国省エネ技術大綱(2006 年)」では、旅客用をも含むディーゼル車の開発と使用を促進し、自動車保有におけるディーゼル車の比率を高める、と規定した。続いて 2007 年 1 月に商務部と国家知識所有権局が加えた 4 つの省庁が「当面における優先的に産業化すべき先端技術重点領域目録(2007 年版)」を作成し、ディーゼルエンジンやクリーンディーゼルオイルなどの技術開発を重点領域と指定した。

一方、小型車の導入拡大は2005年末から本格的に図られた。2005年までは、北京や上海などの大都市では、排気量1300cc以下の小型車を殆ど見掛けない。郊外で小型タクシーに乗っても、市街地の直前で強制的に降ろされる。乗り入れが禁止されているからである。

小型車制限は1998年に遡る。北京市が排気量1000cc以下の乗用車の長安街への乗り入れを時限付きで禁止したのが始まりであった。2005年時点では、騒音が大きい、安全性が低い、都市の美観を損なう、など様々な不条理な理由で、小型車制限を行って

いる地方数は22の省・直轄市・自治区の84都市にもものぼる。

それまで、「省エネルギー法」や「自動車産業発展政策」、「省エネルギー中長期計画」などで小型車の普及促進を図る一方、国務院が数回にわたり小型車の制限解禁を呼び掛ける「通知」を出した。長安汽車など民族系自動車メーカーが、小型車の開発や増産を加速させたと同時に、3年連続して全国人民代表大会に議案を提出し、制限撤廃を求めた。しかし、いずれも地方政府を翻意させることは出来なかった。

転機は2005年以降にやっと訪れた。石油価格の高騰や輸入急増を中心とするエネルギー安全保障問題の顕在化、大気汚染や酸性雨汚染など深刻化しつつある環境危機に直面する中国政府は、第11次五カ年計画で、環境調和型の高度成長を維持するという理念の下、省エネルギー優先への政策転換を打ち出した。温家宝首相が、2005年8月に「省エネルギーと環境調和型社会の構築に関する講話」を行い、「燃費効率が高く、排気量が小さく、排ガスが低い自動車の使用と運営を制限するあらゆる不合理な規定を取消す」ことを指示した。それを受け、2005年12月に、国務院が、国家発展改革委員会など6省庁によって作成した「省エネルギー環境保護型小型自動車の発展を奨励することに関する意見」を批准、公表した。

「意見」では、小型車について、研究開発と産業化を支持すること、購入や使用に関わる税制優遇、駐車料の低減など消費奨励措置を取ること、などを約束する一方、地方政府に対し、2006年3月末までにあらゆる制限を撤廃完了しなければならない、交通渋滞の緩和などの名目で新たな制限を設けることを厳禁する、と規定した。さらに、地方政府が進捗状況を逐次国務院に報告し、国家発展改革委員会が関連省庁を組織し

表33 自動車関連税制に関する日中比較

	日本		中国		
	税目	仕組み、税率等	税目	仕組み、税率等	根拠
取得段階	消費税	従価税、5%	消費税(=物品税)	排気量別従価税、1%(1000cc以下)～40%(4000cc以上)(7段階)	財政部、国家税務総局乗用車消費税政策の調整の通知(財税[2008]105号、2008/8/1作成、2008/9/1施行)。
	取得税	従価税、5%	購置税(=取得税)	従価税、10% *ただし、排気量1600cc以下の取得税率は2009年1月20日～12月31日までは5%、2010年1月1日～12月31日までは7.5%	国务院令第294号「中華人民共和国車輛購置税暫行条例」(2000/10/22作成、2001/1/1施行)。財政部、国家税務総局「排気量1.6ℓ以下乗用車取得税減税の通知」(財税[2009]12号、2009/1/16作成、2009/1/20～同12/31適用)。財政部、国家税務総局「排気量1.6ℓ以下乗用車取得税減税の通知」(財税[2009]154号、2009/12/22作成、2010/1/1～同12/31適用)
			付加価値税	従価税、17%	国务院令第134号「中華人民共和国増値税暫行条例」(1993/12/13作成、1994/1/1施行)
保有段階	自動車税	排気量別従量税、29500～111000円/年 *グリーン化	車船税(=自動車税、軽自動車税)	座席別従量税、60～660円/年	財政部、国家税務総局令第46号「中華人民共和国車船税暫定条例実施細則」(2007/2/1作成、即日施行)
	軽自動車税	排気量別従量税、乗用車7200円/年、トラック4000円/年			
	自動車重量税	重量別従量税、車検時			
走行段階	(燃料)消費税	従価税、5%	(燃料)消費税	従量税、ガソリン0.2元/ℓ、軽油0.1元/ℓ	財政部、国家税務総局消費税政策の調整と健全化に関する通知(財税[2006]33号、2006/3/20作成、2006/4/1施行)
	揮発油税	ガソリンの従量税、48.6円/ℓ	燃油税(=燃料税)としての消費税 [2009年1月1日から、既存道路維持費を廃止し、同税を導入]	従量税、ガソリン0.8元/ℓ、軽油0.7元/ℓ	「中華人民共和國道路法」(1997年制定、1999年改正版、2004年改正版)、国务院から財政部と国家計画発展委員会等省庁の「交通と車輛の税费改革实施方案」に関する批准・伝達の通知(国発[2000]34号、2000/10/22作成)、「国务院石油製品の価格と税制の改革実施に関する通知」(国発[2008]37号)、他
	地方道路税	ガソリンの従量税、5.2円/ℓ			
	軽油取引税	軽油の従量税、32.1円/ℓ			
	石油ガス税	LPGの従量税、17.5円/kg			
			付加価値税	従価税、ガソリンと軽油17%、LPGと天然ガス13%	国务院令第134号「中華人民共和国増値税暫行条例」(1993/12/13作成、1994/1/1施行)
			道路維持費[2008年12月31日まで]	①輸送事業者に従価税:営業収入の12%～15% ②その他は重量別従量税:輸送事業者の負担分より低く設定	「道路維持費徴収管理規定」(1991、交公字714号、1991/10/15作成、1992/1/1施行)、国务院并公斤燃料税の正式導入前における道路維持費徴収管理の規範化に関する通知(国并発[2006]103号、2006/12/22作成)、他

(出所) 日中の関連政府機関HP、関連法規などにより李が作成。

て地方政府を監督、指導する、と明記した。いずれも従来にない本格的な措置である。

行政命令の他に、小型車優遇の自動車関連税制も整備し始めた。表33に、日中に関する自動車関連税制を示す。自動車の取得段階で、日中両国が消費税と取得税を共通

税目としているが、中国はそのいずれの税目においても小型車優遇となっている。排気量1000cc以下の小型車の消費税率は1%であるのに対し、4000cc以上の大型車の消費税率は40%と設定している。また、2010年現在、1600cc以下の小型車の取得税率は7.5%で、通常より10%より2.5ポイント軽減されている。一方、日本では、保有段階では小型車（軽自動車）優遇の税制となっている一方、燃費基準と排ガス基準の達成状況に応じて、保有税を軽減したり、重課したりするグリーン税制を導入している。

省エネと環境対策を図るには、排気量よりも燃費に応じる税率設定の徴税方式が望ましいと考えられる。

3) 石油安定供給の確保：石炭液化の取組み

石油安全保障対策の二本柱は、需要抑制と供給確保である。中国では、①石油の国内開発を促進し、生産量の最大化を図ること、②輸入先を多元化し、調達先リスクを減らすこと、③海外の資源開発に中国資本を進出させ、自主開発を促進すること、④輸送インフラを整備すること、⑤石炭液化と燃料アルコールを中心とする石油代替エネルギーの開発促進、⑥石油備蓄制度を整備すること、という供給中心の対策を講じてきた。ここでは、石炭液化の取組みについて検討する。

石炭液化は、直接液化と間接液化の2種類がある。直接液化は高压、高温に水素を加えて液体燃料を作る方法、間接液化は石炭をガス化にしてから石炭ガスを液化する方法を指す。中国では、1950年代から間接液化、1970年代から直接液化について研究開発を重ねてきたが、石油代替の切り札として産業化を目指した本格的な開発は第10次五カ年計画以降である。近年における原油価格の高騰と乱高下を受け、石炭液化事業は、中国で急拡大の兆しを見せ、世界の注目を集めている。

最初のプロジェクトは、2002年に国务院の許可を得て、2004年に着工した神華集团の内モンゴル自治区オルドス市の直接液化である。第10次五カ年計画に石炭液化のモデル事業として盛り込まれ、最終年生産能力500万トン、第一期工事320万トン（ガソリン50万トン、軽油215万トン、LPG31万トン、その他24万トン）、投資額245億元、2007年に完成される予定であった。実際は2008年12月に、108トンの生産ラインが完成し、試運転に成功した（国家能源局、2009；中国石油集团经济技术研究院、2009）。

神華集团は2006年に南アフリカの石炭液化会社サソールや国際石油メジャーの英蘭ロイヤル・ダッチ・シェルと間接液化技術の導入に合意し、陝西省と寧夏回族自治区で合計年生産能力1,000万トンに上る3つのプロジェクトの事業化調査に乗り出している。他に、石炭大手の山東兗礦集团は貴州省で100万トン規模、山西潞安礦業集团が山西省で16万トンのモデル事業に着手している。一方、電源開発大手の大唐集团公司は日本の新エネルギー・産業技術総合開発機構から技術を導入して実証実験を始める予定である。

2006 年時点で、石炭資源が豊富な内モンゴル自治区や、山西省など 10 の地方政府が石炭液化事業の促進に名乗りを上げている。中国煤炭科学研究総院北京煤化工研究分院によると、2006 年における液化製品の年生産能力は約 500 万トンが建設中だが、2020 年に 10 倍の 5,000 万トンに拡大し、総投資額は 4,000 億～5,000 億元に達する見込みである。まさに過熱状況である。

一方、石炭液化の産業化について疑問視の見方が多々ある。技術を持つ米国、ドイツと日本での商業化を阻むのは技術性や経済性問題にほかならない。他に、中国は石炭資源の有効利用問題、水問題、食糧問題などを抱えている。液化技術にも依るが、石油 1TOE（石油換算トン）を作り出すのに、約 1.5TOE 以上の石炭が必要で、転換効率は 70%未満、残りは無駄になる。一方、水も約 10～12 トン必要である。それに加え、石炭採掘過程でも水源が破壊される。中国の石炭資源はおよそ 90%が北部にあり、北部には耕地の約 60%が集中し、人口の約 40%が活動しているが、水資源は全国の僅か 20%しかない。石炭液化は既に深刻な水不足問題と石炭資源不足問題を深刻化させ、食糧生産にも悪影響を与えかねない。

このような状況下で、国家發展改革委員会が 2006 年 7 月に「石炭化工プロジェクト建設の管理強化と産業の健康な発展の促進に関する通知」を出して、石炭液化事業への規制に取り出した。

2006 年通知では、当時建設中の一部プロジェクトについて、規模の経済性を持たず、技術的にも未熟であること、投資の規模もリスクも大きいこと、水資源と石炭資源の非効率的利用になりかねないこと、一部の投資主体が液化の名義で資源の囲い込みを行っていること、と鋭く指摘した。対策として、国家石炭液化發展計画が制定されるまでに、各級投資主管部門が液化プロジェクトに関する審査と許可を凍結すること、一般的には年産規模 300 万トン以下のプロジェクトを許可しないこと、と規定した。

しかし、2006 年通知後も、原油価格の急上昇を受け、様々なプロジェクトが再び動き出そうとした。事態を重く見た国家發展改革委員会は、2008 年 8 月に「石炭液化事業プロジェクトの管理強化に関する通知」を出して、規制を強めた。

表34 石炭液化の動向

	事業主体	事業地	生産能力	完成期日
モデル事業	神華集団	内モンゴル自治区	500万トン/年、内1期工事第1生産ライン108万トン/年	2008年12月第1生産ライン完成、試運転開始
	神華集団	内モンゴル自治区	16万トン/年	2009年の予定
	伊泰集団	内モンゴル自治区	16万トン/年	2009年の予定
	潞安砒業集団	山西省	16万トン/年	2009年の予定
その他計画	神華集団	寧夏回族自治区	2×300万トン/年	
		陝西省	300万トン/年	
		新疆ウイグル自治区	820万トン/年	
	山東兗砒集団	貴州省	100万トン/年	
		陝西省	500～1000万トン/年	
		山東省	320万トン/年	
	その他として、黒龍江省、雲南省、山東省、河南省、甘肅省、安徽省など			
	合計：2020年前後に、生産能力約5000万トン/年			

出所：モデル事業については、国家能源局「中国エネルギー發展報告2009年」、その他計画については国家發展改革委員会HPや「中国能源網」などの電子媒体及び各種新聞報道により李が作成

中国の石炭液化事業は政府規制によってどれほど正常化できるか、発展計画がいつ完成されるか、モデル化事業がどのような結果をもたらすか、暫くは目が離せないだろう。

（４）石油代替燃料系クリーン自動車戦略と代替燃料の開発

石油代替燃料系クリーン自動車として、CNG 自動車、LPG 自動車、メタノールガソリン自動車、エタノールガソリン自動車、メタノール自動車、バイオディーゼル自動車、ジメチルエーテル(DME)自動車などが含まれる。研究開発は 1970 年代の石油危機を機に世界範囲で展開されたが、技術的問題、燃料供給インフラの問題などもあって、普及に至っていない。しかし、既存の石油系自動車と比べ、環境性能が優れること、石油消費を抑制できることから、タクシー、バス、郵便車やゴミ収集車などに使われている。

1) 石油代替燃料系クリーン自動車戦略

中国政府が石油代替燃料系クリーン自動車について、適材適所の戦略を取っていると思われる。

自動車工業第 10 次五カ年計画では、①石油代替燃料系のタクシーとバスを重点的に発展させること、②乗用車として CNG、LPG、及びハイブリット車を適度に発展させること、③CNG 貨物車、LPG 貨物車を適度に発展させること、④デュール燃料（ガソリン＋CNG、ガソリン＋LPG）車は過渡的存在として発展を制限すること、という戦略を打ち出している。続いて、エネルギー発展第 11 次五カ年計画では、都市部の公共交通とタクシーなどの分野で CNG 自動車の利用を拡大する、と規定した。

また、国家発展改革委員会と科学技術部が作成した「当面における優先的に産業化すべき先端技術重点領域目録」では、石油代替燃料系自動車は 2001 年と 2004 年に優先的に産業化すべき先端技術重点領域として指定されたが、2007 年から指定から削除されている(前掲表 31 を参照)。

2) バイオ燃料の開発

一方、石油代替燃料系自動車の利用は、石油代替燃料の開発や供給インフラ、価格などにも依存する。

米国、ブラジル、日本などのバイオ燃料開発が注目されるなか、見逃してはならないのは食料問題や石油供給セキュリティーなどを同時に抱え、世界 3 位のバイオ燃料国に成長した中国の動きである。

石油代替用のバイオ燃料として、バイオエタノール（燃料アルコール）とバイオディーゼルがあるが、中国で開発が進んでいるのは、バイオエタノールである。

バイオエタノールは玉蜀黍や小麦など穀物系バイオマス、薩摩芋や砂糖黍、農作物

の茎など非穀物系バイオマスを原料に、化学反応などを通じて得られる高純度で燃料として利用されるアルコールのことである。①原料は再生可能であること、②化石燃料系の液体燃料と比べて、燃焼性能は遜色せず、環境汚染物質の排出が少ないこと、③余剰農産物や廃棄物の利用を通じて、農業振興に役立つこと、などから、燃料アルコールは第一次石油危機以降、世界的に注目されるようになった。

中国では、研究開発は 1980 年代から展開されてきたが、自動車燃料としての利用は最近展開されたばかりである。中国政府が第 10 次五カ年計画において、農業振興策の一環として、「加工転換、輸出拡大など多様な方式を通じて、穀物など農産物の過剰問題を段階的に解決する」方針、エネルギー対策の一環として、「燃料アルコールなどを開発すること」を方針として打ち出した。つまり、中国政府が、食糧系の燃料アルコールの開発促進をエネルギー問題と農業問題の緩和を同時に図るための総合戦略の一つとして位置付けている。開発利用は「変性燃料エタノール及び車用エタノールガソリン第 10 次五カ年発展専項規劃」に沿って行われてきた。

まず、使用環境について、国家基準として「変性燃料エタノール」(GB18350-2001)、「車用エタノールガソリン」(GB18351-2001)、また、生産、輸送、貯蔵、販売などに関する業界基準などが 2001 年頃に整備された。例えば、エタノールガソリンにおけるエタノールの比率を 9～10.5%と規定している。

次に、政府の優遇措置を受け、生産が 4 つの指定企業によって、流通・販売が中国石油化工集团公司と中国石油天然ガス集团公司によって独占的に行われている。現在、少なくとも 174 万トンの生産能力が完成された(表 35)。

使用については、バイオエタノール 10%を混ぜる E10 ガソリンが、2002 年 6 月からの河南省 3 市と黒龍江省 2 市での実験を経て、2004 年 4 月から河南省、黒龍江省、吉

表35 バイオエタノールプロジェクトの動きとE10ガソリンの使用状況

	現在能力(万トン)		計画・意向能力(万トン)		主原料
	合計	政府認可	合計	政府認可	
河南天冠企業集团有限公司	50	30	0.3		穀物
吉林燃料乙醇有限公司	50	30	30		茎類
華潤酒精有限公司	10	10	15		穀物
安徽豊原生物化学有限公司	44	32			穀物
中国糧油食品集团公司			200以上		非穀物
内: 広西プロジェクト	20	20	80		キャッサバ
内モンゴル、河北、山東、湖北など			120以上		色々
中国石油天然ガス集团公司			200		非穀物
新疆吉爾木薩三台酒業集团公司			10		茎類
雲南省經濟委員会計画			100		キャッサバ等
遼寧省鞍山世嘉公司			20		茎類
合計	174	122	1000以上	0	
E10の使用地域: 黒龍江省、吉林省、遼寧省、河南省、安徽省の全域 湖北省9都市、山東省7都市、河北省6都市、江蘇省5都市					

出所: 国家能源局「中国エネルギー発展報告2009年」、国家発展改革委員会HPや「中国能源網」などの電子媒体及び各種新聞報道により李が作成

表36 石油代替用バイオ燃料開発の政府目標

	2005年	目標		
		2010	2020年	2005年=1
石油代替のバイオ燃料合計	107	322	1,200	11.2
バイオエタノール(万t)	102	302	1,000	9.8
バイオディーゼル(万t)	5	20	200	40.0

出所：国家发展改革委員会「再生可能エネルギー中長期発展計画」(2007/8/31)に基づき、李が作成。

林省、遼寧省、安徽省の5省の全域での普及、湖北省9市、山東省7省、河北省6市、江蘇省5市での拡大実験を開始した(表35)。

中国政府が、第11次五カ年計画や中長期計画で、再生可能エネルギーの開発促進、バイオ燃料生産能力の拡大を打ち出した。「再生可能エネルギー中長期発展計画」では、バイオエタノールの生産量を2005年の102万トンから2020年に1,000万トンへ、バイオディーゼルの生産量を5万トンから200万トンへ引き上げる目標を立てた(表36)。

政府の積極姿勢と昨今の原油価格の高騰を機に、開発ブームが起き、国家发展改革委員会によると、2006年末までに建設意向を表明した生産能力はすでに1,000万トンに達した。

過熱気味といえるが、懐疑的な見方も少なくない。コスト競争力や製造技術問題などのほかに、原料確保問題が特に深刻である。当初当てにした古い備蓄穀物がすでに底を付き、現在は原料の約8割を新玉蜀黍が占める。穀物系の生産能力が増えれば、食料不安を直接に煽りかねない。茎類やキャッサバなど非穀物系の場合、低コストでの安定供給が困難なうえ、穀物用地を奪い合いかねない。食糧安全問題の懸念が払拭できない。

こうしたなか、国家发展改革委員会と財政部が2006年12月14日、「バイオ燃料エタノールプロジェクト建設の管理強化と産業の健康な発展の促進に関する通知」を公表し、生産は非穀物系原料を主とし、供給は既存の指定地域を優先させ、エタノール収率と競争力を向上させる、など7原則を打ち出した。さらに、①専門計画の批准までに、キャッサバを原料とする広西省の実験プラントを除き、すべてのプロジェクトは政府の審査と許可が必要、②違反建設の場合、政府優遇が受けられないうえ、経済責任も問われる、③非許可企業が生産したもの、許可企業が許可の生産能力を超えて生産、或いは非許可企業から購入したものは、政府補助を受けられない——と細かく規定。これによって、政府優遇を前提とした800万トン以上のプロジェクトの存立が危うくなった。

2007年1月26日、胡錦涛国家主席が中国最大の吉林エタノール燃料会社に訪れ、玉蜀黍を前に、非穀物化路線を強調し、「通知」の重大さをあらためてアピールした。

セルロース系のバイオエタノールの商業生産を2007年1月16日に開始した日本にとって、中国の非穀物化路線は商機となりうる。技術の共同開発や現地生産などが期

待される。

3) メタノールと DME の開発

中国では、メタノールと DME（ジメチルエーテル）に関する研究開発は、中央政府（科学技術部）の主導で行われたが、石油代替エネルギーとしての利用については、メタノールは自動車用燃料として石炭資源の豊富な山西省の地方政府が、DME は主に LPG の代替燃料として民間企業（例えば山東省久泰化工科技有限公司など）が主導で推進されている。使用環境に関する国家品質基準や生産、輸送、貯蔵、販売などに関する業界基準などが整備されていない。関連の専門委員会が 2004 年 12 月になってやっと石油・化学工業協会と自動車工業協会によって設立された状況である。

自動車用燃料としての安全性問題、適用エンジンの開発の遅れなど、様々な問題があるものの、民間主導で、市場原理に基づいて推進されているので、石油代替エネルギーの有望なエネルギー源の一つになる可能性があるだろう。今後、その動向について注目されたい。

（5）環境対応自動車－電動自動車の開発と産業育成

中国では、国家の運命を左右しかねないような先端技術分野について、政府が戦略的に推進する「高度技術開発計画」がある。故・鄧小平氏の主導で 1986 年 3 月に始まったことに因んで、863 計画と呼ばれている。燃料電池車、純電気自動車とハイブリット自動車を含む電動自動車の技術開発プロジェクトは、2001 年 9 月に第 10 次五カ年計画における 863 計画に採択され、始動した。その内、燃料電池自動車の研究開発は重点とされている。

なぜ中国が最先端の燃料電池自動車開発に乗り出したのか。

従来の車と比べ、燃料電池自動車における先進国との技術格差が相対的に小さい。国を挙げて開発すれば、有人宇宙船飛行の成功にみられるような、蛙跳び式の成功を収める勝機もある。そうすると、エネルギー・環境問題を解決できるだけでなく、世界自動車産業でのリーダーシップと国際市場の確保もできる。つまり、中国にとって、燃料電池自動車の開発は、自動車産業において国際資本と競争でき、しかも勝算が残されている唯一の分野である。この冷徹な現状分析と戦略的思惑が、中国を燃料電池自動車の開発へと駆けたてさせたのである。

「官＋産＋学＋研」の開発体制を作り、2001～05 年の 5 年間に 24 億元（約 360 億円）の研究経費を付けた。ドイツアウディ社から帰国した万鋼博士¹を総責任者にするなどで、開発は目覚ましい進歩を遂げた。

2003 年 8 月に初代燃料電池乗用車「超越 1 号」を発表した。2006 年 6 月には、仏ミシュラン社主催の「2006 年チャレンジ・ビバندانム・パリ」という国際舞台に 3 代目

¹ 同済大学教授、学長を経て、2007 年に科学技術部長（大臣）に就任。

の「超越 3 号」をデビューさせた。全部で 7 つある技術テストのうち、燃費、排ガス、CO2 排出量、騒音の 4 項目で、4 段階評価中最も高い A を獲得した。主要性能は、最高時速 121km、時速 100km までの所要時間 19 秒、水素充填 1 回の継続走行距離約 260km、100km 走行の水素消費量 1.04kg である。その半年後に同済大学で公開された新モデル「超越-栄威」では、最高時速と継続走行距離をそれぞれ 150km、300km に高め、時速 100km までの所要時間を 15 秒に縮めた。

最新モデルでも、ホンダが 2006 年 9 月に公開した燃料電池車「FCX コンセプト」の継続走行距離 570km には及ばない。しかし、技術格差が急速に縮小してきたのも紛れもない事実である。「第 11 次五カ年計画における 863 計画の省エネと新エネ自動車重大プロジェクト実施計画」や 2020 年を対象とする「国家中長期科学技術発展計画綱要」では、産業化を目指すべく開発促進を謳っている。

一方、中国の燃料電池自動車には低コストという魅力がある。カナダのバラード社から帰国し、燃料電池の開発を担当する上海神力科技有限公司の胡里清総経理によると、燃料電池 1kW 当りのコストは約 1 万元（1 元は約 15 円）、容量 50kW の燃料電池車の総コストは 70～80 万元という。約 1 億円と言われる日本のコストの 10 分の 1 である。現地調査に伺った筆者に、同済大学新エネルギー自動車工程センター副主任の馬建新博士は、「2010 年に 1kW 当たりのコストを 4 千元以下に抑える」と語った¹。

表37 環境対応自動車に関する産業育成対策

★財政部、科学技術部「省エネと新エネ自動車利用促進モデル実験事業に関する通達」と「省エネと新エネ自動車利用促進モデル実験事業における財政補助金管理暫定弁法」(財建[2009]6号、2009/1/23)				
・北京市、上海市、山東省済南市など13都市を、グリーン自動車利用促進のモデル都市とする				
・補助対象:モデル都市で、公共交通、タクシー、公用、都市衛生および郵便等公共サービス部門で利用するハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車				
・補助方法:自動車取得に対する補助金を中央财政より支給する				
・補助金額(1台当たり)				
	ハイブリッド自動車		電気自動車	燃料電池自動車
	最小額	最大額		
乗用車、小型商用車	0.4万元	5万元	6万元	25万元
	(5.7万円)	(72万円)	(86万円)	(358万円)
バス	5万元	42万元	50万元	60万元
	(72万円)	(601万円)	(715万円)	(858万円)
参考価格:ハイブリッド乗用車は8～30万元、電気乗用車(BYD/F3DM)は14.98万元(約214万円)、燃料電池乗用車は70～80万元、燃料電池バスは300～450万元。為替レート:1元=14.3円				
・地方政府がグリーン自動車の取得、関連施設の建設と維持管理に適切な補助を行う				
・メーカーは、動力蓄電池など主要部品の品質を3年間ないし15万円保障する				
・実験事業者が、入れを通じて車の選定を行う				
・施行時期:2009/1/23から施行				
★国務院弁公庁「自動車産業調整と振興計画(2009-2011年)」(2009/3/20)における環境対応車計画				
・電動自動車(電気車、ハイブリッド車、燃料電池車)の基礎インフラ体系を構築				
・電動自動車の50万台の生産能力を形成、乗用車における販売比率を5%とする				
・電動自動車の完成車及び部品の産業化を推進				
・施行時期:2009～2011年				
★工業・情報化部「新エネルギー自動車生産企業および製品参入管理規則」(2009/6/17)				
・技術を開発期、発展期と成熟期に分けて、参入管理を行う:燃料電池車が研究開発段階、実証実験のみを許可、ハイブリッド車と電気自動車について、リチウムイオン電池ベースのものが量産可能な発展段階に、鉛電池とニッケル水素電池ベースのものが既存自動車と同様な成熟段階にある、と分類				
・動力源、駆動と制御の3大コア技術の知的所有権を1つ以上有することを参入条件にする				
・施行時期:2009/7/1から				
★国家発展改革委員会「国家重点省エネ技術目録(第2回)」(2009/12/31)における環境対応車普及目標				
・ハイブリッド自動車を2015年に乗用車生産量の20%とする。2015年までに300万台を普及。追加投資額=1500億元(2.1兆円、1元=14円)、一台当たり=5万元(70万円)				
・純電気自動車を2015年に乗用車生産量の10%とする。2015年までに150万台を普及。追加投資額=1500億元(2.1兆円、1元=14円)、一台当たり=10万元(140万円)				
出所) 中国政府系HPより、李志東が作成。				

¹ 現地調査は 2006 年 9 月に行った。

燃料電池自動車の他に、ハイブリッド車と電気自動車の開発にも成功した。それらを受け、2008 年 4 月、国家發展改革委員会が中国初の燃料電池乗用車の生産許可として、同モデルをベースとした上海大衆汽車有限公司の「PASSAT-領馭」に与えた。そして、2008 年の北京オリンピックに燃料電池自動車 20 台を含む約 600 台の国産環境対応車を投入し、実用化への手応えを掴んだ。

しかし、高価な上、充電設備や水素ステーションなどインフラ整備にも課題が多い。市場任せでは導入が進まないと判断した政府は、大胆な財政支援による産業育成に踏み切った(表 38)。

2009 年 1 月 14 日に、国務院常務委員会が審議した「自動車産業調整振興計画」では、2011 年に生産能力を 50 万台へ、乗用車販売台数における比率を 5%へ高める戦略目標を立てた。それを受け、財政部と科学技術部は 1 月 23 日、北京や上海など 13 都市を実験都市と指定し、法人による環境対応車の取得に対し、乗用車の場合、政府がハイブリッド車に 0.4~5 万元(5 万 7,000 円~72 万円)を、電気自動車に 6 万元(86 万円)を、燃料電池車に 25 万元(358 万円)を補助するなどの支援策を打ち出した。

一方、工業・情報化部は 2009 年 6 月 17 日、市場参入基準の管理規則を制定した。燃料電池車が研究開発段階にあり、実証実験のみを許可する一方、ハイブリッド車と電気自動車について、リチウムイオン電池ベースのものが量産可能な発展段階に、鉛電池とニッケル水素電池ベースのものが既存自動車と同様の成熟段階にある、と分類した。参入条件として、動力源、駆動と制御の 3 大核心技術の知的所有権を最低限 1 つは有することを企業に求める。

地方自治体を巻き込んだ市場の争奪戦は早くも白熱している。地場メーカーとして、BYD が航続距離 100km、販売価格 14.98 万元(215 万円)の電気自動車を 2008 年 11 月に発売したのを皮切りに、長安汽車と奇瑞汽車などがハイブリッド車を相次ぎ市場に投入した。一方、燃料電池車の発祥地上海市は 2010 年 5 月に開幕する世界万博にハイブリッド車 500 台、電気自動車 300 台、燃料電池車 200 台を投入し、2012 年に 10 万台、2015 年に 30 万台の環境対応車生産体制を整えるという計画を打ち出した。全国の計画ベースの生産能力は 2009 年末時点ですでに政府目標の 50 万台を遙かに超えている。

中国の強みは、政府の強力なバックアップ、巨大な潜在市場と高い価格競争力である。実戦で技術力をさらに磨けば、世界に先駆けて産業化を成功させることも不可能ではない。国家發展改革委員会が 2009 年 12 月に公表した「国家重点省エネ技術目録(第 2 回)」では、2015 年にハイブリッド自動車と純電気自動車の生産台数をそれぞれ乗用車生産台数の 20%、10%を占め、2015 年までにハイブリッド自動車の保有台数を 300 万台、純電気自動車の保有台数を 150 万台にする目標を立てている。

環境対応車の開発で世界をリードする日本にとって、中国は予想外のライバルになるだろう。一方、日本が技術的優位性を、中国がコストと潜在市場の優位性を生かして協力し、国際基準作りとコスト削減を推進すれば、世界の自動車産業をリードできる可能

性もある。これはまさに「戦略的互惠」であり、低炭素社会の構築にも、そして持続可能な発展にも大きく寄与するに違いない。

【参考文献】（図表に明記した参考文献は本文を参照されたい）

IEA(2009a), ENERGY BALANCES OF OECD COUNTRIES 2009; ENERGY STATISTICS AND BALANCES OF NON-OECD COUNTRIES 2009. IEA Publications, 2009/8.

IEA(2009b), World Energy Outlook 2009. IEA Publications, 2009.

Li ZhiDong, Quantitative Analysis of Sustainable Energy Strategies in China Energy Policy, 38(5), 2010.

環境保護部「中国環境状況公報2008年」、2009/6.

国家発展改革委員会「再生可能エネルギー中長期発展計画」、2007/8/31.

国家能源局（張国宝主編）「中国エネルギー発展報告 2009 年」経済科学出版社、2009/3.

中国石油集団経済技術研究院「2008 年国内外石油天然ガス産業発展報告」

日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトルック 2009」、2009.

日本エネルギー経済研究所計量分析ユニット（EDMC）「エネルギー・経済統計要覧 2009 年版」省エネルギーセンター、2009.

第4章 その他の自動車関連政策、自動車産業の概要

1 節 自動車関連政策

資料 4-1-1. 中国自動車産業関連政策・法規一覧－国家級（過去 5 年）

公布年月日	公布主管部門	法規名称（法令・通知）
2005 年 1 月 10 日	<u>国家環境保護総局</u>	機動車の廃車の法律適用問題に関する回答
1 月 31 日	<u>国家環境保護総局</u>	機動車の排ガス汚染物検査機関の技術規則に関する通知
2 月 6 日	<u>国家税務総局</u>	車両購置税の最低税率価格に関する通知
2 月 17 日	<u>国家工商行政管理総局、国家發展和改革委員会</u>	ブランド乗用車販売企業リストに関する通知
2 月 23 日	<u>商務部</u>	2003～2004 年における中古車の廃車と新規購入への資金助成の実施状況に関する通知
2 月 28 日	<u>海関総署、国家發展和改革委員会、財政部、交通部</u>	実車特徴を構成する自動車部品の輸入管理弁法
3 月 2 日	商務部、国家發展和改革委員会、国家工商行政管理総局	ブランド自動車販売の管理実施方法の改正状況
3 月 2 日	商務部、国家發展和改革委員会、国家工商行政管理総局	ブランド自動車販売の管理実施方法（全文）
3 月 2 日	<u>交通部、公安局、国家發展和改革委員会</u>	2005 年の全国過積載規制要点に関する通知
3 月 2 日	交通部、公安局、国家發展和改革委員会	2005 年の全国過積載規制要点
3 月 14 日	<u>国家環境保護総局</u>	捷高の大型ディーゼル車の使用を停止し、そして簡易・過負荷の減速測定装置に対して測定を行なう通知
3 月 18 日	<u>国家税務総局</u>	国内で運送業経営活動を行なうマカオ企業の営業税問題に関する回答
3 月 22 日	<u>建設部</u>	都市公共バス・電車の旅客運送の管理方法
3 月 28 日	<u>海関総署</u>	実車特徴を構成する自動車部品の査定規則
3 月 29 日	<u>国家税務総局</u>	車両購置税の政策と徴収管理の関連問題に関する補足通知
4 月 4 日	<u>国家認証認可監督管理委員会</u>	機動車の安全と技術監査機構による検査・認証の関連問題に関する通知
4 月 6 日	商務部	廃車の解体・回収の情報統計に関する通知
4 月 7 日	<u>財政部、商務部</u>	財政部 商務部公告（2005 年 第 3 号） 2005 年における中古車の廃車と買い換えへの補助金の注意事項に関する公告

4月13日	<u>交通部</u>	国際道路運送に関する管理規定
4月15日	<u>国家发展和改革委员会</u>	123 項目の自動車業基準を廃止する公告
4月15日	<u>国家发展和改革委员会</u>	2005 年における自動車産業の基準制定計画
4月22日	<u>国家税務総局</u>	「企業が株主のために自家用車を購入する際、個人所得税が徴収される」問題に関する回答
4月22日	<u>国家環境保護総局</u>	「北汽福田汽車股フェン公司」などの自動車メーカー3 社の 21 車種が排ガス基準に満たしたことに する通知
4月22日	<u>交通部</u>	貨物運送自動車と自動車運送用列車の推薦車種に する規則
5月11日	<u>国家税務総局</u>	機動車税金徴収の管理強化問題に関する通知
5月13日	<u>最高人民検察院</u>	「最高人民検察院は検察員の違法運転を厳禁する ための 4 つの規定」
5月17日	<u>交通部</u>	一層道路運送を発展させるための若干の政策（ドラ フト）
5月19日	<u>国家税務総局</u>	車両購置税の納入状況に対して検査を行なう通知
5月26日	<u>交通部</u>	2005 年における農村道路工事の実施に関する意見
6月1日	<u>国务院令</u>	車両の過積載違反への管理強化に関する通知
6月5日	<u>交通部</u>	国際道路運送に関する管理規定
6月10日	<u>交通部</u>	道路工事設計の変更に関する管理方法
6月16日	<u>交通部</u>	道路貨物運送とステーションに関する管理規定
6月20日	<u>交通部</u>	道路建設市場に関する管理方法
7月5日	<u>国家環境保護総局</u>	捷高の大型ディーゼル車の使用を停止し、そして簡 易かつ過負荷の減速測定装置に対して測定を行なう 通知
7月5日	<u>交通部</u>	道路工事設計の変更に関する管理方法
7月5日	<u>国家環境保護総局</u>	大型自動車およびそのエンジンの製造と環境保護の 監督管理に関する公告
7月6日	<u>国家環境保護総局</u>	7 月 1 日より実施する 8 つの自動車・オートバイ環 境保護基準
7月11日	<u>交通部</u>	機動車整備業に関する管理規定（ドラフト）
7月15日	<u>交通部</u>	道路旅客運送とステーションに関する管理規定
7月20日	<u>交通部</u>	自動車整備業の基準：大型バスの車体修理に関する 技術条件
7月21日	<u>国家認証認可監督管 理委員会</u>	機動車の車内アクセサリ製品に対しての強制認証実 施規則
7月21日	<u>国家認証認可監督管 理委員会</u>	機動車のクラクション製品に対しての強制認証実 施規則
7月21日	<u>国家認証認可監督管 理委員会</u>	機動車の制御フレキシブルチューブ製品に対しての 強制認証実施規則
7月21日	<u>国家認証認可監督管 理委員会</u>	自動車の窓ガラス洗浄器製品に対しての強制認証実 施規則
7月21日	<u>国家認証認可監督管 理委員会</u>	自動車のバックミラー製品に対しての強制認証実 施規則

7月21日	<u>国家認証認可監督管理委員会</u>	自動車のドアロックおよびドア関連製品に対する強制認証実施規則
7月22日	<u>交通部</u>	自動車修理管理規定
7月25日	<u>国家認証認可監督管理委員会</u>	自動車の燃料タンク製品に対する強制認証実施規則
7月25日	<u>国家認証認可監督管理委員会</u>	自動車の外部照明と光信号装置製品に対する強制認証実施規則
7月25日	<u>国家認証認可監督管理委員会</u>	自動車の座席とヘッドレスト製品に対する強制認証実施規則
8月11日	<u>国家發展和改革委員会</u>	国家認定の企業技術センターに関する管理方法
8月15日	<u>商務部</u>	商務部令（2005年16号） 自動車貿易政策
8月22日	商務部	自動車の総販売代理及びブランド販売店の資質条件評価に関する施行細則（ドラフト）
8月22日	<u>国家發展和改革委員会</u>	9項の自動車新基準の公布
8月30日	<u>国家質量監督檢驗檢疫総局、国家標準化管理委員会</u>	自動車の燃料消費量の限定値
9月1日	<u>商務部、公安部、国家工商行政管理総局、国家税務総局</u>	商務部、公安部、国家工商行政管理総局、国家税務総局令2005年第2号「中古車流通管理方法」
9月5日	<u>国家税務総局</u>	ガソリン、ディーゼル消費税の管理方法（試行）に関する通知
9月14日	<u>国家工商行政管理総局</u>	ブランド自動車販売企業の審査手順に関する市場規則管理司の規定
10月9日	<u>国家發展和改革委員会</u>	業界基準制定の管理方法
10月21日	国家發展和改革委員会、交通部	農村道路改造工事の管理方法に関する通知
11月4日	国家税務総局	車両購置税関連の「固定装置を取り付けている免税車両のパフレット」に関する通知
11月10日	<u>国家發展和改革委員会</u>	自動車製品外部標識管理方法
11月11日	<u>国家環境保護総局</u>	「ガソリン車の排ガス測量機械とコンピューターソフトウェア技術の制御要求」など4つの環境保護標準に関する意見募集の通知
11月18日	<u>国家發展和改革委員会</u>	自動車ファン式空気清浄器の技術条件の編制説明
11月23日	<u>商務部、国家發展和改革委員会、国家工商行政管理総局、国家税務総局</u>	「ブランド自動車販売管理の実施方法」「中古車の流通管理方法」の実施を貫徹することに関する意見
11月25日	<u>国家税務総局</u>	車両購置税の徴収管理方法
12月15日	<u>国家税務総局</u>	車両購置税における機関変更後の財務問題に関する通知
12月19日	<u>公安部</u>	交通警察の道路での勤務・法律執行規則

12 月 22 日	交通部	「過積載の測定検問地点の全国規則化プロジェクトを実験的に実施する方案」に関する通知
2006 年 2 月 7 日	国家安全生产监督管理总局	水路、陸路の危険化学品運輸管理を一層強化することに関する通知
2 月 8 日	交通部	自動車運転者に対する訓練に関する管理規定(2006 年 第 2 号)
2 月 15 日	国家发展和改革委员会	自動車製品リサイクル技術政策 (2006 年 第 9 号公告)
2 月 22 日	—	自動車の総販売店とブランド販売店の資質条件を評価する実施細則
2 月 27 日	—	農村道路建設の管理方法(2006 年 第 3 号)
3 月 17 日	—	自動車安全技術検査機構に関する管理規定
3 月 29 日	—	自動車交通事故責任強制保険条例(全文)
4 月 5 日	商務部	商務部公告 (2006 年 第 22 号) 「中古車取引規則」
4 月 17 日	財政部、商務部	2006 年老旧自動車を廃車・更新する際の補助資金発給に関する事項
4 月 30 日	—	「新車汚染物排出検査機構の管理方法」に関する通知
5 月 10 日	国家发展和改革委员会	三輪自動車、低速トラックの管理規則に関する事項の通知
5 月 24 日	—	「ダンピング輸出行為に対する調査と処罰規定(暫定)」(改訂ドラフト)意見募集
5 月 24 日	財政部、国家发展和改革委员会	タクシー料金徴収を一層整理・肅正することに関する通知
5 月 29 日	—	オートバイ生産企業に対して新車登録登記における安全技術検査の免除を実施する方法 (2006 年 第 30 号公告)
6 月 15 日	国务院関税税則委員会	自動車などの商品関税率の調整と関連協定税率、特惠税率を実施することに関する通知
6 月 20 日	—	道路工事施工の監理、入札募集、入札参加の管理方法(2006 年 第 5 号)
6 月 20 日	—	道路建設の監督管理方法(2006 年 第 6 号)
6 月 23 日	交通部	「IC カードの道路運輸証への応用技術規則」など交通業界基準 13 項目と「RI 水分密度計」など交通部門計量検定規則 4 項目の公布と「自動車旅客ターミナルの衛生基準」など交通業界基準 60 項目の廃止に関する通知
6 月 23 日	—	自動車交通事故責任強制保険業務における単独計算の管理方法
8 月 21 日	—	外国投資者による国内企業買収に関する規定
10 月 8 日	商務部	「自動車強制廃棄基準に関する規定(意見募集稿)」に対する公開意見募集
12 月 7 日	商務部	商務部令 (2006 年 第 23 号) 「石油製品市場の管理方法」公布
12 月 7 日	商務部	商務部令 (2006 年 第 24 号) 「原油市場の管理方法」公布
12 月 12 日	公安部	パトカー管理規定(公安部令 第 89 号)
12 月 20 日	公安部	臨時入国自動車と運転者に対する管理規定(公安部令 第 90 号)

12月20日	海関総署	海関総署公告（2006年 第64号）「自動車部品の税関申告標準化に関する問題」
12月22日	—	交通法規の制定手順に関する規定
12月27日	国家发展和改革委员会	自動車産業の構造調整に関する意見の通知
2007年 1月8日	—	自動車運転免許の申請と使用に関する規定
1月15日	商務部	「商務分野におけるブランド評定・保護方法」（試行）発行に関する通知
1月16日	—	「自動車修理企業の品質面での信用を考課する方法（試行）」発行に関する通知
1月29日	—	中華人民共和国車船税暫定条例
2月12日	国家税務総局、財政部、中国人民銀行	車両購置税徴収に関する問題の通知
2月27日	交通部	「道路輸送管理業務規範（意見募集稿）」に対する公開意見募集に関する公文書
2月28日	商務部、国家发展和改革委员会、海関総署、国家質量監督検験検疫総局、国家認証認可監督管理委員会	自動車輸出許可証取得条件を満たす企業のリスト
3月1日	海関総署	一時出入国貨物管理方法
3月2日	海関総署	輸出入貨物商品分類管理規定
3月6日	国家发展和改革委员会	「新エネルギー自動車生産参入許可管理規則（意見募集稿）」に対する公開意見募集に関する公告
3月8日	交通部	道路養路费徴収管理業務のさらなる規範化に関する通知
3月16日	全国人民代表大会常務委員会	中華人民共和国物権法
3月16日	全国人民代表大会常務委員会	中華人民共和国企業所得税法
3月20日	国家税務総局	中国企業による海外投資に対する税金徴収サービス・管理業務を確実に遂行することに関する意見
3月20日	国家发展和改革委员会	ベンチャー・キャピタルに対する優遇税制政策実施業務を財政・税務部門と協力して確実に遂行することに関する通知
3月22日	商務部	原油経営企業指導ハンドブック
3月23日	商務部	石油製品経営企業指導ハンドブック
3月27日	国家工商行政管理総局	ブランド自動車販売企業登録業務の確実な遂行に関する通知
3月27日	交通部	道路輸送従業者就業資格証の作成・配布方法の公布に関する通知
3月27日	商務部	再生資源回収管理方法
4月11日	国务院法制弁公室	「都市公共交通条例（草案）（意見募集稿）」に対する公開意見募集に関する通知
4月19日	国家发展和改革委员会、科学技術部	国家認定企業技術センター管理方法

4 月 29 日	中国保険監督管理委員会	自動車交通事故責任強制保険の保険証券を修正することに関する通知
4 月 29 日	国家發展和改革委員会	産業構造調整の推進を加速し、高エネルギー消費業界の盲目的再拡張を抑制することに関する緊急通知
5 月 8 日	交通部	「第 22 期高級バスカテゴリー区分・等級評定表」公布に関する通知
5 月 11 日	国家環境保護総局	「主要汚染物質排出低減プロジェクトの中央財政専用資金管理暫定方法」公布に関する通知
5 月 20 日	商務部、海関総署	2007 年自動輸出許可目録の調整
5 月 23 日	国务院弁公庁	「省エネルギー・環境汚染物質排出低減総合活動計画」公布に関する通知
5 月 25 日	交通部	業務用バスのカテゴリー区分・等級評定管理業務の強化に関する通知
5 月 29 日	全国治理車両超限超載領導小組弁公室	過積載取り締まり業務の関連文書に対する公開意見募集に関する公文書
5 月 30 日	国家發展和改革委員会	海外投資プロジェクト登録証明に関する通知
5 月 31 日	財政部、商務部	2007 年老朽化自動車の廃棄・更新に対する補助金給付に関する事項
6 月 1 日	交通部、国家發展和改革委員会	「地方での車両登録行為を取り締まる活動を全国展開するための実施計画」公布に関する通知
6 月 4 日	海関総署	「減免税貨物の後続管理における税関申告書記入要求」公布について
6 月 8 日	商務部	3 社の企業に石油製品卸売り経営資格を与えることの公告
6 月 8 日	中国保険監督管理委員会	自動車交通事故責任強制保険業務の原価管理を強化することに関する通知
6 月 14 日	国家發展和改革委員会	「2007 年業界標準改正、制定計画」公布に関する通知
6 月 20 日	国家環境保護総局	国家環境保護標準技術管理業務の強化に関する通知
6 月 22 日	建設部	タクシー業界の管理を規範化するための取り締まり活動をさらに確実に遂行することに関する通知
6 月 25 日	中国保険監督管理委員会	自動車交通事故責任強制保険に少数民族の言語で書かれた条項の使用を推奨することに関する通知
6 月 26 日	国家環境保護総局	「国家自動車排ガス標準第 2 段階・第 3 段階の排ガス基準値に適合する新車とエンジンの型式」公布に関する公告
6 月 29 日	全国人民代表大会常務委員会	中華人民共和国労働契約法
6 月 29 日	交通部	「道路・橋梁補修管理業務制度」公布に関する通知
6 月 29 日	国家發展和改革委員会	輸送類専用自動車の構造調整促進に関連する問題に関する通知
7 月 5 日	科学技術部	「国家級モデル生産力促進センターの認定・管理方法」公布に関する通知
7 月 6 日	財政部、科学技術部	「科学技術型中小企業ベンチャー・キャピタル誘導基金管理暫定方法」公布に関する通知

7 月 11 日	国家發展和改革委員会	「5 つの整頓」と「3 つの強化」活動措置の実行徹底に関する意見、車両生産企業・製品公告管理のさらなる強化に関する通知
7 月 12 日	労働和社会保障部	「労働契約法」の徹底した実施を着実に遂行することに関する通知
7 月 12 日	交通部	「第 23 期高級バスカテゴリー区分・等級評定表」公布に関する通知
7 月 13 日	交通部	「道路輸送ターミナル全体企画制定方法」公布に関する通知
7 月 14 日	国家發展和改革委員会	機械業界クリーン生産評価指標体系（試行）
7 月 20 日	財政部、国家税務総局	「車船税暫定条例」関連業務の実行徹底に関する通知
7 月 23 日	交通部	「2007 年交通標準化計画」伝達に関する通知
7 月 23 日	国家發展和改革委員会	中華人民共和国国家発展改革委員会令
7 月 28 日	商務部	企業に原油、石油製品の経営資格を与えることの公告
7 月 30 日	国务院弁公庁	「省エネルギー製品政府強制調達制度」構築に関する通知
7 月 31 日	国家税務総局	「輸出税還付率データベース」調整に関する通知
8 月 13 日	財政部、国家發展和改革委員会	産業技術研究開発資金を用いてベンチャー・キャピタル投資プロジェクトを試行する際の申請・管理に関する業務についての通知
8 月 13 日	国家環境保護総局	重汚染業界の生産経営会社による上場あるいは再融資申請に対する環境アセスメント業務をさらに規範化することに関する通知
8 月 14 日	国家税務総局	保険機構による車船税の納税代行に関連する問題についての通知
8 月 28 日	国家發展和改革委員会	「省エネルギー・環境汚染物質排出低減全国行動実施計画」公布に関する通知
8 月 28 日	国家環境保護総局	省エネルギー・環境汚染物質排出低減投資プロジェクトに対する環境アセスメント審査作業のスピードアップに関する通知
8 月 30 日	交通部	「交通部傘下の行政事業単位における政府調達管理方法」公布に関する通知
8 月 30 日	国家税務総局	「企業所得税の算出・徴収に用いる課税所得率」調整に関する通知
8 月 31 日	国家發展和改革委員会	「再生可能エネルギー中長期発展計画」公布に関する通知
9 月 14 日	交通部	交通業界標準「自動車省エネルギー製品使用技術条件」公布に関する公告
9 月 14 日	交通部	「全国道路輸送業務会議資料」公布に関する通知
9 月 20 日	国家發展和改革委員会	国家發展和改革委員会 2007 年第 58 号公告
9 月 30 日	国家環境保護総局	国家環境保護業界標準「廃プラスチック回収・再生利用・汚染抑制技術規範（試行）」公布に関する公告

10月1日	海関総署	広州・香港地区で香港に行き来する道路車両に対して快速通関改革を実施することに関する公告
10月8日	商務部、国家環境保護総局	輸出企業に対する環境面での監督・管理強化に関する通知
10月8日	国家発展と改革委員会	機械、軽工業、石油天然ガス業界標準 290 件の連番、名称、適用開始日
10月13日	交通部	「第 24 期高級バスカテゴリー区分・等級評定表」公布に関する通知
10月16日	国家環境保護総局	「国家自動車排ガス標準第 2 段階（第 65 期）・第 3 段階（第 22 期）の排ガス基準値に適合する新車とエンジンの型式」公布に関する公告
10月17日	国家発展と改革委員会	車両識別番号管理現場審査実施方法（試行）
10月17日	国家発展と改革委員会	新エネルギー自動車生産参入許可管理規則
10月18日	交通部	「全国における車両過積載持続的取り締まりの実施意見」公布に関する通知
10月22日	海関総署	広州、香港、マカオを往来する道路貨物輸送車両に関連する事項
10月22日	商務部	非国営貿易企業の 2008 年原油、石油製品輸入許可量、分配根拠、申請手続き
10月23日	国家発展と改革委員会	立ち遅れた生産能力の移転・流動を厳格に禁止することに関する通知
10月23日	商務部	中国輸入禁止・制限技術目録(改正後)
10月24日	中国国家認証認可監督管理委員会	「自動車技術性能検査機構資質認定審査の補足要求」公布に関する通知
10月28日	全国人民代表大会常務委員会	中華人民共和国省エネルギー法
10月31日	国家発展と改革委員会、商務部	外商投資産業指導目録（2007 年改正）
10月31日	国家発展と改革委員会、商務部	外商投資産業指導目録（2007 年改正）
11月5日	労働和社会保障部	就業サービス・就業管理規定
11月13日	国家発展と改革委員会	「産業集積発展の促進に対する若干の意見」公布に関する通知
11月14日	交通部	交通規則 47 件の廃止に関する決定
11月17日	国務院	「省エネルギー・環境汚染物質排出低減統計モニタリング・評定実施計画・方法」認可に関する通知
11月17日	国務院弁公庁	新規着工プロジェクトの管理を強化・規範化することに関する通知
11月20日	商務部	企業に原油、石油製品の経営資格を与えることの公告
11月22日	全国治理車両超限超載領導小組弁公室	「李盛霖氏らによる 2007 年全国車両過積載取り締まり活動テレビ・電話会議での講話」公布に関する通知
11月27日	国家発展と改革委員会	中小企業の省エネルギー・環境汚染物質低減活動を確実に遂行することに関する通知
11月30日	国家環境保護総局	「主要汚染物質総量低減計算細則（試行）」公布に関する通知

11 月 30 日	中国保険監督管理委員会	自動車交通事故責任強制保険ラベルの作成に関連する問題についての通知
12 月 5 日	商務部	石油製品市場モニタリング活動のさらなる強化に関する通知
12 月 6 日	国務院	中華人民共和国企業所得税法実施条例
12 月 7 日	国家發展和改革委員会	「産業構造調整指導目録（2007 年版）」（意見募集稿）に対する公開意見募集に関する公文書
12 月 14 日	国務院	従業員年次有給休暇条例
12 月 14 日	国務院関税税則委員会	2008 年関税実施計画に関する通知
12 月 26 日	国務院新聞弁公室	中国のエネルギー状況と政策
12 月 26 日	国務院	過渡期における企業所得税優遇政策の実施に関する通知
12 月 27 日	交通部	「2007 年度車両購置税によるインフラ建設の財務報告」作成・報告に関する通知
12 月 29 日	全国人民代表大会常務委員会	中華人民共和国労働争議調停仲裁法
12 月 29 日	交通部	2007 年度以前の車両購置税支出予算の消費実績照合と残金繰越・申告業務を確実に遂行することに関する通知
12 月 29 日	交通部	現代交通業の発展を加速させることに関する若干の意見
12 月 29 日	交通部	自動車メンテナンス・修理技術スタッフの就業資格研修に対する技術要求など交通業界標準 13 件と交通部門計量検査規程の公布、ならびに噴射式自動車外部洗車機など交通業界標準 2 件の廃止に関する公告
2008 年 1 月 3 日	中国銀行業監督管理委員会	オートローンリスクの注意事項に関する通知
1 月 10 日	中国保険監督管理委員会	自動車交通事故責任強制保険の管理に関連する業務を強化することに関する通知
1 月 11 日	中国保険監督管理委員会	自動車第三者責任商業保険の保険料率調整業務を確実に遂行するための関連要求に関する緊急通知
1 月 15 日	国家環境保護総局	「国家自動車排ガス標準第 2 段階（第 68 期）・第 3 段階（第 25 期）・第 4 段階（第 1 期）の排ガス基準値に適合する新車とエンジンの型式」公布に関する公告
1 月 15 日	国家環境保護総局	「自動車用ガソリン有害物質抑制標準」施行に関連する問題についての公告
1 月 23 日	国家發展和改革委員会	機械、軽工業、紡織、鉄冶金、非鉄金属、化学工業、建材、石油化学、石油、電力、自動車業界標準 436 件の連番と名称の廃止公告
1 月 24 日	中国銀行業監督管理委員会	自動車金融会社管理方法
1 月 30 日	国家税務総局	企業所得税の事前納付問題に関する通知
2 月 2 日	財政部、国家税務総局	一部石油製品の消費税政策調整に関する通知

2月4日	国家環境保護総局	關於發布達到国家機動車排放標準第二階段（第六十九批）、第三階段（第二十六批）和第四階段（第二批）排放限值的新生產機動車型和發動機型的公告
2月15日	国家發展和改革委員会	車両製品検査作業監督管理規定
2月25日	国家發展和改革委員会	車両製品同一型式判定技術条件
2月25日	国有資産監督管理委員会	国有資産監督管理委員会文書
2月26日	財政部	鉱山用大型ダンプカーおよびその基幹部品と原材料の輸入税収政策調整に関する通知
2月27日	国家税務総局	外商投資企業と外国企業に対するいくつかの優遇税制政策を廃止した後の関連事項処理に関する通知
2月29日	商務部、国家發展和改革委員会、海関総署、国家質量監督検査検疫総局、国家認証認可監督管理委員会	2008年度オートバイ、全地形型車両、非道路用二輪車の輸出資質を保有する生産企業および生産企業から輸出権を委託された輸出経営企業のリスト
2月29日	国家發展和改革委員会	2008年第15期国家認定企業技術センターの申請手配に関する通知
3月2日	国家發展和改革委員会	自動車リビルトパーツモデルプロジェクトの展開手配に関する通知
3月3日	国家發展和改革委員会、商務部	民営石油製品企業の経営に関連する問題に関する通知
3月4日	海関総署	一部石油製品の消費税政策調整について
3月6日	商務部	2008年全国外商投資誘致活動の指導的意見について
3月10日	商務部	国内流通分野における現代物流発展加速に関する指導意見
3月11日	環境保護部	「大型車用ガソリンエンジンおよび自動車の排気ガスに含まれる汚染物質の排出基準値と測定方法（中国3、4段階）」の公布について
3月11日	環境保護部	国家自動車排ガス標準に適合する新車とエンジンの型式公布に関する公告
3月18日	国家發展和改革委員会、商務部	自動車完成車工場出荷合格証管理のさらなる強化に関する通知
3月28日	海関総署	中華人民共和國税関出入国輸送手段積荷明細書管理方法
3月31日	海関総署	中華人民共和國税関保税検証方法
4月1日	国務院	2008年重点活動の公布に関する通知
4月7日	商務部、海関総署、国家質量監督検査検疫総局	機電製品輸入管理方法
4月7日	商務部、海関総署	機電製品輸入自動許可実施方法
4月8日	財政部	石油製品輸入税の問題に関する通知
4月15日	環境保護部	国家環境保護標準「石油貯蔵庫、ガソリンスタンド大気汚染防止プロジェクトの検収検査技術規範」公布に関する公告

4 月 18 日	交通運輸部	交通業界標準「旅客輸送用バスの燃費基準値と測定方法」公布に関する公告
4 月 19 日	環境保護部	国家自動車排ガス標準に適合する新車とエンジンの型式公布に関する公告
4 月 23 日	商務部	農村市場への軽油供給確保活動のさらなる強化に関する緊急通知
4 月 23 日	環境保護部	「環境保護部業務規則」発行に関する通知
4 月 30 日	財政部、商務部	2008 年老化化した自動車の廃棄・更新補助金給付範囲と基準
5 月 6 日	環境保護部	「自動車用圧縮着火式、ガス燃料火花点火式エンジンおよび自動車の排気ガスに含まれる汚染物質の排出基準値と測定方法（中国 3、4、5 段階）（修正案）」（意見募集稿）に対する公開意見募集に関する公文書
5 月 8 日	国家税務総局	車船使用税徴収管理の若干の問題に関する通知
5 月 13 日	環境保護部	国家自動車排ガス標準に適合する新車とエンジンの型式公布に関する公告
5 月 16 日	商務部	民族貿易の発展加速に関する指導意見
5 月 21 日	国家税務総局	バン型トラック改造車の消費税徴収に関する問題に対する回答
5 月 22 日	国家発展と改革委員会	2008 年国家工程研究センター革新能力建設プロジェクト申請手配依頼に関する通知
5 月 26 日	商務部、海関総署	商務部、海関総署 2003 年第 36 号公告の廃止
5 月 27 日	公安部	改正後の「自動車登記規定」
5 月 28 日	国家安全生产监督管理局、公安部、交通運輸部、農業部	トラクター、低速トラック、オート三輪の荷台に人を乗せる違法行為に対する取り締まり活動のさらなる強化に関する通知
6 月 3 日	財政部、国家税務総局	一部植物油の輸出税還付取り消しに関する通知
6 月 5 日	国務院	国家知的財産権戦略綱要の発行に関する通知
6 月 5 日	交通運輸部	交通業界標準「業務用トラックの燃費基準値と測定方法」公布に関する公告
6 月 7 日	商務部	貨物輸出許可証管理方法
6 月 10 日	商務部、国家発展と改革委員会、海関総署	潤滑油、ベースオイル、潤滑油脂の輸出金額クォータ管理を廃止する公告
6 月 13 日	環境保護部	国家自動車排ガス標準に適合する新車とエンジンの型式公布に関する公告
6 月 20 日	交通運輸部	「第 27 期高級バスカテゴリー区分・等級評定表」公布に関する通知
6 月 21 日	国家発展と改革委員会、監察部	石油製品と電力価格の調整が及ぼす連鎖反応を厳格に抑制し、市場価格の基本的安定を維持する件に関する通知
6 月 24 日	環境保護部	「自動車用圧縮着火式、ガス燃料火花点火式エンジンおよび自動車の排気ガスに含まれる汚染物質の排出基準値と測定方法（中国 3、4、5 段階）」（GB 17691-2005）の改正案公布に関する公告

6 月 24 日	環境保護部	「自動車用圧縮着火式、ガス燃料火花点火式エンジンおよび車載式故障診断（OBD）システム技術要求」など国家環境保護標準 3 件の公布に関する公告
6 月 25 日	国家發展和改革委員会、財政部	臨時入国自動車のナンバープレート手続き費用標準および関連問題に関する通知
6 月 26 日	環境保護部	国家自動車排ガス標準第 3 段階基準値の実施に関連する問題に関する通知
6 月 27 日	国家發展和改革委員会、財政部、交通運輸部	石油製品の価格調整が交通運輸業界に及ぼす影響を緩和し、連鎖反応を厳格に抑制する件に関する通知
7 月 3 日	財政部、環境保護部	環境ラベル製品政府調達リストの調整に関する通知
7 月 7 日	交通運輸部	道路養路费納付証明書の管理業務強化に関する通知
27 月 16 日	交通運輸部	道路、水路交通における「中華人民共和国省エネルギー法」の実施方法
7 月 23 日	環境保護部	第 1 期規格を満たす自動車用ガソリン清浄剤の公布に関する公告
7 月 23 日	環境保護部	国家自動車排ガス標準に適合する新車とエンジンの型式公布に関する公告
7 月 29 日	交通運輸部	「自動車用 AT メンテナンス・修理汎用技術条件」など交通業界標準 12 件と交通部門計量検定規程の公布に関する公告
8 月 1 日	国務院	燃料・電力節約活動のさらなる強化に関する通知
8 月 1 日	商務部	「使用済み自動車補助金資金給付通知書」の受領に関する通知
8 月 1 日	商務部、国家發展和改革委員会、海関総署、国家質量監督検験検疫総局、国家認証認可監督管理委員会	「商務部、国家發展和改革委員会、海関総署、国家質量監督検験検疫総局、国家認証認可監督管理委員会 2008 年第 50 号公告」の転送に関する通知
8 月 1 日	財政部、国家税務総局	乗用車消費税政策の調整に関する通知
8 月 4 日	国家發展和改革委員会	石炭液化油（CTL）プロジェクトの管理強化に関連する問題に関する通知
8 月 5 日	環境保護部	国家自動車排ガス標準に適合する新車とエンジンの型式公布に関する公告
8 月 6 日	財政部	中外合作経営企業において外国側パートナーが期限満了前に投資を引き上げる場合の関連問題に関する通知
8 月 7 日	環境保護部	オートバイと軽オートバイの国家第 3 段階排ガス・燃料蒸発標準実施に関する公告
8 月 11 日	商務部	「国際貨物運輸代理業管理規定実施細則」に対する公開意見募集
8 月 11 日	財政部、国家税務総局	一部乗用車の輸入段階における消費税を調整する件に関する通知
8 月 16 日	公安部	「自動車登記業務規範」発行に関する通知
8 月 17 日	公安部	道路交通事故処理手続き規定

8 月 20 日	財政部、国家税務総局、国家發展和改革委員会	「資源総合利用企業所得税優遇リスト（2008 年版）」公布に関する通知
8 月 20 日	交通運輸部、国家發展和改革委員会、財政部	有料道路権益譲渡方法
8 月 22 日	商務部	2009 年非国営貿易企業の石油製品輸入許可量申請条件、分配依拠および申請手続き
8 月 25 日	国家發展和改革委員会、科学技術部、工業和信息化部、財政部、住房和城郷建設部、交通運輸部、商務部、国家税務総局、国家質量監督検査検疫総局、国務院機関事務管理局、国務院法制弁公室	「中華人民共和国省エネルギー法」の実施徹底に関する通知
8 月 29 日	中央人民政府	中華人民共和国循環型経済促進法
8 月 29 日	国家税務総局	「小型自動車消費税納税申告表」の関連内容調整に関する通知
8 月 29 日	交通運輸部	「道路輸送ドライバー誠実度評定方法（試行）」発行に関する通知
9 月 1 日	国家税務総局	「環境ラベル製品政府調達リストの調整に関する通知」の転送に関する通知
9 月 2 日	海関総署	「外商投資プロジェクト免税対象外輸入商品リスト」などのリストに掲載された商品の税番号調整について
9 月 3 日	国務院安全生産委員会弁公室	道路旅客輸送企業の安全生産に対する管理業務のさらなる強化に関する通知
9 月 8 日	国務院関税税則委員会	中国-ニュージーランド自由貿易協定税率の実施に関する通知
9 月 12 日	商務部、財政部	2008 年機電・ハイテク製品輸出入構造高度化プロジェクト資金申請業務の着実な遂行に関する通知
9 月 16 日	国家税務総局	「輸出商品税還付率文庫（2008 年 9 月 18 日版）」伝達に関する通知
9 月 17 日	環境保護部	国家自動車排ガス標準に適合する新車とエンジンの型式公布に関する公告
9 月 18 日	国家質量監督検査検疫総局	「品質監督検査免除製品管理弁法」廃止に関する決定
9 月 18 日	国務院	中華人民共和国労働契約法実施条例
9 月 22 日	国家質量監督検査検疫総局	企業と製品に関連する有名ブランドコンテストを直接実施しない件に関する公告
9 月 23 日	中国保険監督管理委員会	自動車交通事故責任強制保険賠償請求処理サービス品質のさらなる改善に関する通知

9 月 26 日	国家發展和改革委員会、科学技術部、財政部、海關總署、国家稅務總局	第 15 期国家認定企業（集團）技術センターおよび支センターリスト
9 月 26 日	環境保護部	「国家先進汚染防止技術モデルリスト」（2008 年度）と「国家發展獎勵環境保護技術リスト」（2008 年度）の発行に関する通知
9 月 27 日	環境保護部	「中国環境ラベル使用管理方法」公布に関する公告
10 月 15 日	国家發展和改革委員会	政府制定価格公聴方法
10 月 17 日	國務院弁公庁	監察部などの部門が発行した「行政審査・認可制度改革意見の深掘り推進に関する通知」の転送
10 月 20 日	交通運輸部	道路輸送車両の燃費測定・参入管理暫定方法（意見募集稿）
10 月 20 日	商務部	2007 年老朽化自動車廃棄・更新補助金資金実施状況と 2008 年補助資金申請の速やかな提出に関する通知
10 月 24 日	環境保護部	国家自動車排ガス標準に適合する新車とエンジンの型式公布に関する公告
10 月 31 日	財政部、海關總署、国家稅務總局	国境貿易の發展促進に関連する財政・稅務政策に関する通知
11 月 4 日	国家工商行政管理總局	ブランド自動車販売企業リストの公布に関する通知
11 月 7 日	商務部	「使用済み自動車回収・解体企業技術規範」の周知徹底活動の着実な遂行に関する通知
11 月 7 日	交通運輸部	道路輸送業界交通事故統計報告制度の公布に関する通知
11 月 17 日	工業和信息化部	道路自動車車両生産企業・製品公告管理と登録・登記業務のさらなる強化に関する通知
11 月 20 日	環境保護部	国家自動車排ガス標準に適合する新車とエンジンの型式公布に関する公告
11 月 24 日	財政部	内需拡大・經濟成長促進政策の実行と資金管理・監督の着実な遂行に関する通知
11 月 27 日	科学技術部、財政部、国家稅務總局	2008 年ハイテク企業認定管理業務の真剣かつ着実な遂行に関する通知
12 月 1 日	国家稅務總局	企業所得税の減税・免税管理問題に関する通知
12 月 3 日	国家質量監督檢驗檢疫總局	検査・檢疫無申告制度適用企業リストの公布に関する公告
12 月 5 日	国家發展和改革委員会、財政部、交通運輸部、国家稅務總局	石油製品価格・稅費改革方案（意見募集稿）
12 月 5 日	商務部	商務部、工業和信息化部、海關總署、国家質量監督檢驗檢疫總局、国家認証認可監督管理委員会が公告を予定している「2009 年度自動車輸出許可証取得条件を満たす企業リスト」の公示
12 月 8 日	國務院弁公庁	当面、金融面から經濟發展促進を図る件に関する若干の意見

12月9日	財政部、国家税務総局	再生資源増値税政策に関する通知
12月9日	財政部、国家税務総局	資源総合利用とその他製品の増値税政策に関する通知
12月9日	財政部、国家発展和改革委員会、海関総署、国家税務総局	財政部、国家発展和改革委員会、海関総署、国家税務総局公告 2008 年第 39 号
12月9日	国家発展和改革委員会	2009 年企業技術センター革新能力建設専用プロジェクトの実施手配に関する通知
12月10日	国家税務総局	「企業研究開発費用税引き前控除管理方法（試行）」発行に関する通知
12月11日	国家認証認可監督管理委員会	強制性製品認証検査免除処理手続きの調整に関する公告
12月15日	国務院弁公庁	国家発展和改革委員会などの部門が発行した「自主革新成果の産業化促進に関する若干の政策」の転送に関する通知
12月15日	国務院関税税則委員会	2009 年関税実施方案に関する通知
12月15日	国家税務総局	自動車販売統一領収書税務管理システムに関連する業務の推進に関する緊急通知
12月15日	交通運輸部	2008 年度車両購置税インフラ整備プロジェクト財務決算の作成・報告に関する通知
12月17日	国務院弁公庁	中央予算単位 2009-2010 年政府集中調達リストと基準の発行に関する通知
12月18日	財政部、国家税務総局	中華人民共和国消費税暫定条例実施細則 第 51 号
12月18日	財政部、国家税務総局	中華人民共和国営業税暫定条例実施細則 第 52 号
12月18日	財政部、国家税務総局	中華人民共和国増値税暫定条例実施細則 第 50 号
12月18日	国家発展和改革委員会	石油製品価格の引き下げに関する通知
12月18日	国務院	石油製品価格・税费改革の実施に関する通知
12月19日	財政部、国家税務総局	石油製品消費税率の引き上げに関する通知
12月19日	財政部、国家税務総局	石油製品消費税率引き上げ後の関連石油製品消費税政策に関する通知
12月19日	財政部、国家税務総局	全国で増値税転換改革を実施する際の若干の問題に関する通知
12月22日	財政部、国家発展和改革委員会、交通運輸部、監察部、審計署	道路養路费など交通と車両に関する徴収費用項目廃止の公布に関する通知
12月23日	国家発展和改革委員会、商務部	中西部地区外商投資優勢産業リスト（2008 年改訂）
12月24日	財政部、中国人民銀行、国家税務総局、交通運輸部	石油製品価格・税费改革実施に関連する予算管理問題に関する通知

12月25日	商務部	「使用済み自動車補助金資金給付通知書」の受領に関する通知
12月25日	財政部、国家税務総局	關於停止外商投資企業購買國產設備退稅政策的通知
12月27日	交通運輸部	「中華人民共和國道路管理條例」改正に関する決定
12月29日	財政部、国家税務総局	一部機電製品の輸出税還付率引き上げに関する通知
2009年 1月14日	国家發展和改革委員会	石油製品価格の引き下げに関する通知
1月14日	財政部	内需拡大・経済成長促進政策の実行と資金管理・監督のさらなる着実な遂行に関する通知
1月16日	交通運輸部	タクシー業界における道路養路费など交通と車両に関する徴収費用項目廃止の適切な実行に関する通知
1月16日	財政部、国家税務総局	排気量 1.6L 以下の乗用車の車両購置税引き下げに関する通知
1月19日	工業和信息化部、商務部	車両購置税減税政策の実行に関する通知
1月21日	財政部、国家發展和改革委員会、交通運輸部、監察部、国務院糾風弁公室、審計署	交通・車両関連料金徴収の全面的な整理に関する通知
1月23日	財政部、科学技術部	省エネルギー・新エネルギー車モデル普及プロジェクト活動の展開に関する通知
2月1日	商務部	技術輸出入契約登記管理方法
2月1日	商務部	輸入禁止・輸入制限技術管理方法
2月3日	国務院	現在の経済情勢下における雇用業務の着実な遂行に関する通知
2月6日	工業和信息化部	道路自動車製品検査業務監督管理規定
2月10日	国家工商行政管理総局	「ブランド自動車販売企業リスト」公布に関する通知
2月19日	交通運輸部	交通規則 8 件の廃止に関する決定
2月20日	工業和信息化部	現在の情勢下における産業政策業務のさらなる着実な遂行に関する通知
2月25日	農業部	農業機械購入補助金政策のさらなる実施加速に関する緊急通知
2月25日	国務院弁公庁	廃棄電気器具・電子製品回収処理管理条例
2月25日	国家税務総局	増値税簡易徴収政策に関連する管理問題に関する通知
2月25日	財政部、国家税務総局	「廃止および失効した消費税規範性文書目録」公布に関する通知
2月27日	国家税務総局	企業所得税の若干の税務事項に関連する問題に関する通知
3月3日	海関総署	「中華人民共和國知的財産権税関保護条例」に関する実施方法
3月5日	商務部	外国資本によるベンチャー企業への投資および投資管理企業設立の審査・認可に関する事項の通知

3月6日	国家税務総局	輸出貨物の税還付（免税）証明書登録管理制度の簡素化に関する通知
3月6日	海関総署	国内販売する加工貿易保税貨物から徴収する緩税利息に適用する利息率の調整について
3月10日	財政部、国家発展和改革委員会、工業和信息化部、公安部、商務部、国家工商行政管理総局、国家質量監督検閲検疫総局	「農村部への自動車・オートバイ普及促進実施方案」公布に関する通知
3月11日	国家質量監督検閲検疫総局	N類およびO類車両に対するリコール管理実施に関する公告
3月12日	工業和信息化部	自動車生産企業投資プロジェクト登録管理の強化に関する通知
3月12日	国家税務総局	「輸出還付税率文庫（2009年3月1日B版）」公布に関する通知
3月12日	国家税務総局	企業の政策性立ち退きまたは処置から得た収入に関連する企業所得税の処理問題に関する通知
3月16日	商務部	海外投資管理方法
3月16日	海関総署	国内販売する加工貿易保税貨物の緩税利息徴収と還付について
3月17日	交通運輸部	「第30期カテゴリー区分・等級評定表」公表に関する通知
3月18日	工業和信息化部	産業の集積化発展と工業の合理的分布の促進活動に関する通知
3月18日	国家発展和改革委員会、財政部	2009年ベンチャーキャピタル候補企業の推薦手配依頼に関する通知
3月18日	国家税務総局	「すでに失効または廃止した消費税関連規範性文書」公布に関する通知
3月19日	工業和信息化部	乗用車燃料消費量（第3期）
3月19日	海関総署	石油製品の輸入段階における消費税の調整について
3月19日	財政部、国家税務総局	企業の手数料およびコミッション支出の税前控除政策に関する通知
3月20日	国務院弁公庁	自動車産業調整・振興計画
3月20日	国務院弁公庁	鉄鋼産業調整・振興計画
3月22日	国務院	「政府活動報告」の重点活動実行部門の役割分担に関する意見
3月23日	環境保護部	「2009年国家重点監視企業リスト」公布に関する通知
3月23日	財政部	内需と投資の拡大に際して財政・財務管理を強化する件に関連する問題に関する通知
3月23日	環境保護部	「2009～2010年全国汚染予防・対策活動要点」公布に関する通知
3月23日	財政部、国家税務総局	中国クリーン発展メカニズム基金とクリーン発展メカニズムプロジェクト実施企業の企業所得税政策に関連する問題に関する通知
3月23日	環境保護部	「国家自動車排ガス基準に到達した新車型式とエンジン型式」公表に関する公告

3月24日	国家發展和改革委員会	石油製品価格の引き上げに関する通知
3月25日	中国保険監督管理委員会	自動車交通事故責任強制保険引き受け業務管理の強化に関する通知
3月25日	工業和信息化部	オートバイ参入管理事項のさらなる整備に関する通知
3月26日	商務部	2009年國家級經濟技術開發区業務に関する指導意見
3月27日	財政部、国家稅務總局	輕紡織・電子情報等商品の輸出還付稅率引き上げに関する通知
3月27日	國務院弁公庁	國務院糾正行業不正之風弁公室が公布した「2009年風紀是正活動實施意見に関する通知」の転送
3月30日	國務院弁公庁	安全生產「3つの行動」のさらなる推進に関する通知
3月30日	科学技術部	外国資本によるベンチャー企業への投資および投資管理企業設立の審査・認可に関連する事項に関する通知
3月30日	商務部、工業和信息化部、公安部、財政部、国家稅務總局、国家工商行政管理總局、中国銀行業監督管理委員会、中国保険監督管理委員会	自動車消費の促進に関する意見
3月30日	国家稅務總局	輸入免税設備について、輸入段階における増値稅相殺控除の追納に対する稅関の管理監督を解除する問題に関する回答
4月1日	財政部、工業和信息化部	農村部への自動車・オートバイ普及促進生產企業協議書締結に関する通知
4月1日	交通運輸部	道路および水運交通インフラ資産管理狀況調査の展開に関する通知
4月3日	国家發展和改革委員会弁公庁	国家發展和改革委員会コンサルティング評価任務を引き受ける評価機構となるための申請に関連する事項に関する通知
4月3日	財政部、工業和信息化部	「農村部への自動車・オートバイ普及促進」製品ラベルおよび使用規範等の関連問題に関する通知
4月3日	国家質量監督檢驗檢疫總局	エジプト向けに輸出する工業製品に対する船積み前検査の実施に関する公告
4月3日	中国保険監督管理委員会	「自動車保険データ交換規範」業界標準の公布に関する通知
4月3日	工業和信息化部	産業集積群發展狀況の報告と産業集積群建設業務の着実な遂行を依頼する件に関する通知
4月7日	国家認證認可監督管理委員会	小排氣量自動車および農村部向け自動車・オートバイ製品の認証監督管理業務強化に関する通知
4月8日	財政部	農村部への自動車・オートバイ普及促進補助金の審査に関連する事項に関する通知
4月9日	財政部	現在の金融危機に対応して企業の財務管理を強化する件に関する若干の意見
4月10日	国家認證認可監督管理委員会	強制性製品認証指定實驗室名称の規範化に関する公告

4月10日	国务院弁公庁	政府調達管理業務のさらなる強化に関する意見
4月10日	商務部、海関総署、 国家質量監督検験検 疫総局	中古機電設備輸入手続きのさらなる簡素化に関する 通知
4月13日	財政部、商務部	2009 年老朽化した自動車の廃棄・買い替え補助資金 の支給範囲および基準
4月13日	商務部	7 社の企業に石油製品卸売り経営資格を授与する公 告
4月14日	国务院弁公庁	上海市において、現代サービス業および先進製造業 の発展加速、国際金融センターおよび国際水上輸送 センターの構築を推進する件に関する意見
4月15日	財政部、工業和信息 化部	「第 1 期農村部への自動車・オートバイ普及促進生 産企業リストおよび製品目録」公布に関する通知
4月16日	国家税務総局	移転価格フォロー管理の強化に関連する問題に関す る通知
4月16日	財政部、国家税務総 局	企業資産損失の税前控除政策に関する通知
4月16日	環境保護部	「国家自動車排ガス基準に到達した新車型式とエン ジン型式」公表に関する公告
4月16日	国家税務総局	加速減価償却した企業固定資産の所得税処理に関連 する問題に関する通知
4月16日	国家税務総局	国家重点支援公共インフラプロジェクトの企業所得 税優遇問題の実施に関する通知
4月16日	国家税務総局	「企業所得税一括精算納税管理方法」公布に関する 通知
4月17日	国家發展和改革委員 会	「2009 年第 16 期国家認定企業技術センター」の申 告手配依頼に関する通知
4月20日	商務部、科学技術部	輸出禁止・輸出制限技術管理方法
4月20日	財政部	「中央單位が政府調達方式を変更する際の審査・認 可管理暫定方法」公布に関する通知
4月21日	国家工商行政管理総 局	著名商標認定業務細則
4月21日	商務部機電和科技産 業司	「2009 年度自動車輸出許可証取得条件を満たす企業 リスト」の調整に関する通知
4月21日	国家税務総局	企業所得税執行中における税務処理の若干の問題に 関する通知
4月21日	国家發展和改革委員 会	強制性製品認証料金徴収基準の再設定に関する通知
4月22日	国家税務総局	海外で登記した中国資本の持ち株企業が実際の管理 機構基準に基づき居民企業として認定を受けること に関連する問題に関する通知
4月22日	国家税務総局	ハイテク技術企業の所得税優遇に関連する問題の実 施に関する通知
4月23日	工業和信息化部	工業製品の品質強化活動に関する指導意見
4月23日	商務部	機電製品国際入札募集機構の 2008 年度資格審査状 況について
4月24日	商務部市場体系建設 司	2008 年老朽化した自動車の廃棄・買い替え補助資金 の実施状況および 2009 年補助資金申請の報告に関 する通知

4月24日	財政部、国家税務総局	企業所得税優恵政策執行に際しての若干の問題に関する通知
4月24日	国家税務総局	技術移転所得の企業所得税減免に関連する問題に関する通知
4月27日	国家認証認可監督管理委員会	2009年第1四半期認証機構および自主認証情報公告
4月28日	商務部、国家發展和改革委員会、国家工商行政管理総局、国家質量監督檢驗檢疫総局	農村部への自動車・オートバイ普及促進に関連する業務の着実な遂行に関する通知
4月28日	国家税務総局	体制改革・再編を行う企業の契約税政策についての若干の執行問題に関する通知
4月29日	海関総署	対外貿易救済措施、輸入製品輸入関税減免政策の執行停止について
4月29日	国家税務総局	複数地域にまたいで経営する事業者が一括納税する企業所得税の徴収を管理する際の若干の問題に関する通知
4月29日	国家税務総局	税金徴収管理の強化と徴収漏れ防止・増収の促進に関する若干の意見
4月30日	財政部、国家税務総局	企業再編業務における企業所得税処理についての若干の問題に関する通知
4月30日	財政部、国家税務総局	企業清算業務における企業所得税処理についての若干の問題に関する通知
4月30日	国家税務総局	ベンチャー企業の所得税優遇問題の実施に関する通知
5月4日	国家税務総局	「企業資産損失の税前控除管理方法」公布に関する通知
5月5日	国家税務総局	「大企業の税務リスク管理手引（試行）」公布に関する通知
5月7日	国家發展和改革委員会	「石油価格管理方法（試行）」公布に関する通知
5月11日	工業和信息化部	工業和信息化部政府調達管理方法
5月13日	国家發展和改革委員会	地域における革新基礎力構築活動の強化に関する通知
5月15日	国家税務総局	企業所得税の優遇管理問題に関する追加通知
5月15日	環境保護部	「国家自動車排ガス基準に到達した新車型式とエンジン型式」公表に関する公告
5月17日	商務部、国務院台湾事務弁公室	大陸企業による台湾地区での投資または非企業法人設立に関連する事項に関する通知
5月17日	国家工商行政管理総局	「ブランド自動車販売企業リスト」公布に関する通知
5月18日	国務院弁公庁	石油化学産業調整・振興計画
5月19日	国務院	国家發展和改革委員会が公布した「2009年経済体制改革活動の深化に関する意見」の承認・転送通知
5月26日	国家工商行政管理総局反壟断与反不正当竞争執法局	工商行政管理機関が行政権力の乱用や競争行為の排除・制限を阻止する際の手続き規定

5 月 26 日	国家工商行政管理総局反壟断与反不正当竞争執法局	工商行政管理機關が独占協定および市場における支配的地位の乱用といった案件を調査・処分する際の手続き規定
5 月 26 日	財政部	「中央財政サービス業発展促進専用資金管理方法」公布に関する通知
5 月 27 日	工業和信息化部	「省エネルギー型機電設備（製品）推薦目録(第 1 期)」の公告
5 月 27 日	中国保険監督管理委員会	オートローン保証・保険業務の着実な発展促進に関する通知
5 月 31 日	国家發展和改革委員会	石油製品価格の引き上げに関する通知
5 月 31 日	国家質量監督檢驗檢疫総局缺陷產品管理中心	自動車メーカー基本情報の報告に関する通知
5 月 31 日	国家稅務總局	2008 年度企業所得稅納稅申告に関連する問題に関する通知
6 月 1 日	國務院弁公庁	国家發展和改革委員会等の部門が公布した「内需拡大促進、自動車と家電の買い替え奨励実施方案」転送に関する通知
6 月 2 日	科学技術部、財政部、教育部、國務院国有資産監督管理委員会、中華全國總工会、国家開發銀行	「国家技術革新プロジェクト全体実施方案」公布に関する通知
6 月 3 日	財政部、国家稅務總局	一部商品の輸出還付税率のさらなる引き上げに関する通知
6 月 4 日	国家認證認可監督管理委員会	「強制性製品認証実施規則中の ODM モデルにかかわる補足規定」公布に関する公告
6 月 4 日	財政部、国家發展和改革委員会、工業和信息化部、公安部、商務部、国家工商行政管理総局、国家質量監督檢驗檢疫総局	農村部への自動車普及促進政策の実施力強化に関する通知
6 月 4 日	財政部、国家發展和改革委員会、工業和信息化部、公安部、商務部、国家工商行政管理総局、国家質量監督檢驗檢疫総局	「農村部への自動車・オートバイ普及促進実務細則」公布に関する通知
6 月 5 日	商務部、財政部	流通分野における市場監督管理のための公共サービス体系の整備に関する通知
6 月 8 日	国家發展和改革委員会	海外投資プロジェクト管理に関連する問題の改善に関する通知
6 月 9 日	国家外匯管理局	国内企業の海外貸付・外貨管理に関連する問題に関する通知
6 月 11 日	環境保護部	オートバイおよび軽便オートバイの国家第 3 段階排ガス基準実施方案の調整に関する公告

6 月 12 日	海関総署	「2009 年商品分類決定（II）」公布について
6 月 13 日	交通運輸部	「中華人民共和國道路管理条例实施細則」改正に関する決定
6 月 14 日	国家質量監督檢驗檢疫総局	輸出工業製品企業分類管理方法
6 月 15 日	環境保護部	「国家自動車排ガス基準に到達した新車型式とエンジン型式」公表に関する公告
6 月 17 日	工業和信息化部	新エネルギー車生産企業・製品参入管理規則
6 月 17 日	工業和信息化部	新エネルギー車生産企業・製品参入管理規則
6 月 16 日	財政部、国家税務総局	特定用途財政資金に関連する企業所得税の処理問題に関する通知
6 月 17 日	財政部、工業和信息化部	「第 2 期農村部への自動車・オートバイ普及促進生産企業リストおよび製品目録」公布に関する通知
6 月 17 日	海関総署	輸出貨物分類通関改革の試験実施展開について
6 月 18 日	工業和信息化部	特殊車両・トレーラー生産企業・製品参入管理規則
6 月 19 日	商務部、工業和信息化部、海関総署、国家認証認可監督管理委員会	「新規追加・調整後の 2009 年度自動車輸出許可証取得条件を満たす企業リスト」公表
6 月 22 日	商務部	外国投資者による国内企業買収に関する規定
6 月 23 日	商務部機電和科技産業司	中華人民共和國商務部公告 2009 年第 46 号
6 月 25 日	財政部	企業再編に関連する従業員配置費用の財務管理問題に関する通知
6 月 26 日	工業和信息化部	「道路自動車生産企業・製品公告」の車両製品検査実施権限授与に関連する事項に関する通知
6 月 26 日	交通運輸部	道路輸送車両燃料消費量検査と監督管理方法
6 月 29 日	中国保険監督管理委員会	自動車交通事故責任強制保険業務状況に関する公告
6 月 29 日	商務部市場体系建設司	自動車買い替え促進政策の魅力度アンケート調査展開に関する通知
6 月 29 日	国家發展和改革委員会	石油製品価格の引き上げに関する通知
7 月 1 日	中国人民銀行、財政部、商務部、海関総署、国家税務総局 中国銀行業監督管理委員会	対外貿易人民元決済試験実施管理方法
7 月 3 日	国家質量監督檢驗檢疫総局	強制性製品認証管理規定
7 月 6 日	国家税務総局	対外関連取引に対する監視・調査の強化に関する通知
7 月 7 日	海関総署、国家發展和改革委員会	内外資奨励プロジェクトの免税確認審査・認可に関連する問題に関する通知
7 月 7 日	科学技術部	「国家ハイテク技術産業開発区の役割を発揮し、安定かつ比較的急速な經濟發展を促進する若干の意見」公布に関する通知
7 月 10 日	国家發展和改革委員会	ベンチャー企業の登録管理強化およびベンチャー企業の資金募集行為の厳格な規範化に関する通知

7 月 10 日	科学技術部、国務院 国有資産監督管理委 員会、中華全国総工 会	「第 2 期革新型企業リスト」公表に関する通知
7 月 10 日	科学技術部、国務院 国有資産監督管理委 員会、中華全国総工 会	「第 3 期革新型モデル企業」確定に関する通知
7 月 12 日	商務部市場体系建設 司	「自動車買い替え促進実施方法」の勉強会開催に 関する通知
7 月 13 日	財政部、商務部、中 央宣伝部、国家發展 和改革委員会、工業 和信息化部、公安 部、環境保護部、交 通運輸部、国家工商 行政管理総局、国家 質量監督檢驗檢疫総 局	「自動車買い替え促進実施方法」公布に関する通知
7 月 14 日	国家税務総局	企業所得税査定徴収の若干の問題に関する通知
7 月 15 日	環境保護部	「国家自動車排ガス基準に到達した新車型式とエン ジン型式」公表に関する公告
7 月 17 日	商務部弁公庁	新たな「廃車回収証明」の使用開始に関連する事柄 に関する通知
7 月 17 日	国家税務総局	「中華人民共和国企業清算所得税申告表」公布に 関する通知
7 月 19 日	国務院弁公庁	「2009 年省エネルギー・環境汚染物質排出低減活動 計画」公布に関する通知
7 月 22 日	中国銀行業監督管理 委員会	消費金融会社試験実施管理方法
7 月 22 日	国家發展和改革委員 会、財政部、商務部	「輸入奨励技術・製品目録（2009 年版）」公表に 関する通知
7 月 23 日	商務部機電和科技産 業司	「2009 年度オートバイ輸出許可証取得条件を満たす 企業リスト」の調整に関する通知
7 月 23 日	交通運輸部	「2009 年交通標準化計画」伝達に関する通知
7 月 24 日	商務部弁公庁	「自動車買い替え促進実施方法政策解説」と関連業 務要求の公布に関する通知
7 月 24 日	商務部弁公庁	「自動車買い替え促進実施方法政策解説」と関連業 務要求の公布に関する通知
7 月 27 日	商務部市場体系建設 司	各地方の商務主管部門に廃車回収・解体企業関連情 報を報告する件に関する通知
7 月 28 日	国家發展和改革委員 会	石油製品価格の引き下げに関する通知
7 月 28 日	商務部市場体系建設 司	廃車回収・解体企業のグレードアップ改造モデルプ ロジェクト試験実施の展開に関する通知
7 月 28 日	商務部市場体系建設 司	中古車交易市場のグレードアップ改造モデルプロジ ェクト試験実施の展開に関する通知
7 月 30 日	中国保険監督管理委 員会	「自動車交通事故責任強制保険料率変動暫定方法」 の厳格な実行に関する通知

7 月 31 日	工業和信息化部	「小型自動車燃料消費量ラベル管理規定」に関する公告
8 月 4 日	商務部、財政部	「自動車・家電買い替え促進の部間連席会議制度」公布に関する通知
8 月 7 日	国家認証認可監督管理委員会	自動車製品強制性認証の執行に関連する国家標準に関する公告
8 月 11 日	商務部市場体系建设司	「廃車補助資金給付通知書」の受領に関する通知
8 月 10 日	海関総署	輸出入貨物の価格、分類、原産地追加申告に関連する問題について
8 月 13 日	国家認証認可監督管理委員会	「自動車類（オートバイ製品）強制性認証実施規則」と「自動車類（オートバイ用エンジン製品）強制性認証実施規則」の実施日調整および一部の認証標準に対する修正に関する公告
8 月 15 日	工業和信息化部、国家発展和改革委員会	工業和信息化部、発展改革委令第 10 号
8 月 17 日	財政部、交通運輸部	石油製品価格・税費改革の資金管理に関連する問題の規範化に関する通知
8 月 17 日	国家工商行政管理総局市場規範管理司	「ブランド自動車販売企業リスト」公布に関する通知
8 月 18 日	中国人民銀行、中国銀行業監督管理委員会	中国人民銀行、中国銀行業監督管理委員会公告（2009）第 14 号
8 月 18 日	中国保険監督管理委員会	自動車保険賠償請求処理段階におけるリスク防止に関する通知
8 月 19 日	海関総署	中華人民共和國税関の税收保全および強制措置暫定方法
8 月 20 日	商務部市場体系建设司	各地方における自動車買い替え促進活動の進展状況報告に関する通知
8 月 20 日	国家税務総局	輸出還付税業務の周知活動展開に関する通知
8 月 20 日	財政部、国家発展和改革委員会、工業和信息化部、海関総署、国家税務総局、国家能源局	重大技術・装備輸入税收政策の調整に関する通知
8 月 21 日	商務部機電和科技産業司	商務部、国家発展和改革委員会、海関総署、国家認証認可監督管理委員会が公告を予定している「2009 年度オートバイ輸出許可証取得条件を満たす企業リスト公示」
8 月 25 日	国家税務総局	対外貿易人民元決済輸出貨物の税還付（免税）に関連する事項に関する通知
8 月 26 日	環境保護部	「国家自動車排ガス基準に到達した新車型式とエンジン型式」公表に関する公告
8 月 28 日	国家認証認可監督管理委員会	強制性製品認証証書の有効期限に関する公告
8 月 28 日	海関総署、国家発展和改革委員会、財政部、商務部	海関総署第 185 号令（共同）

8月28日	国家税務総局、財政部、中国人民銀行	車両購置税の徴収・納税管理に関連する問題に関する通知
8月31日	海関総署弁公庁	海関総署公告 2009 年第 56 号
8月31日	海関総署弁公庁	海関総署公告 2009 年第 57 号
8月31日	海関総署弁公庁	海関総署公告 2009 年第 58 号
8月31日	財政部、環境保護部	環境ラベル製品政府調達リストの調整に関する通知
9月1日	国家発展と改革委員会	石油製品価格の引き上げに関する通知
9月2日	財政部	中央建設投資予算執行管理のさらなる強化に関する通知
9月4日	海関総署	海関総署公告 2009 年第 61 号「2006 年第 21 号公告の廃止について」
9月9日	財政部、国家税務総局	固定資産収入税額控除問題に関する通知
9月9日	国務院	東北地区等工業基地振興戦略のさらなる実施に関する若干の意見
9月14日	商務部	2009 年非国営貿易企業の石油製品輸入許可量、上級機関申請後の再分配結果に関する公告
9月15日	環境保護部	「国家自動車排ガス基準に到達した新車型式とエンジン型式」公表に関する公告
9月15日	財政部、工業和信息化部	農村部への自動車・オートバイ普及促進製品目録の調整に関する通知
9月15日	財政部	農村部への自動車・オートバイ普及促進財政補助金情報システムの使用開始に関連する問題に関する通知
9月17日	商務部、工業和信息化部、海関総署、国家認証認可監督管理委員会	「新規追加・調整後の 2009 年度オートバイ輸出許可証取得条件を満たす企業リスト」公表
9月17日	財政部、国家発展と改革委員会	中央建設投資プロジェクト予算管理等に関連する問題のさらなる強化に関する通知
9月22日	国務院関税税則委員会	フィリピン、ラオス、カンボジアを原産地とする製品に中国-ASEAN 自由貿易圏の 2009 年協定税率を実施する通知
9月24日	国家工商行政管理総局	国家工商行政管理総局登録商標の専用権・質権登記手続き規定
9月24日	財政部、国家税務総局	再生資源増値税還付政策の若干の問題に関する通知
9月25日	財政部、工業和信息化部	「第 3 期農村部への自動車・オートバイ普及促進生産企業リストおよび製品目録」公布に関する
9月26日	国務院	国家発展と改革委員会等の部門が公布した「一部業界の生産能力過剰と重複建設を抑制し、産業の健全な発展を導く件に関する若干の意見」の承認・転送通知
9月27日	交通運輸部	規定オーバー不法輸送車両取り締まり活動のさらなる強化と規範化に関する通知
9月27日	交通運輸部	全国規定オーバー不法輸送車両取り締まり情報システムのネットワーク化管理活動の展開に関する通知

9 月 28 日	商務部	条件付きで米国 GM 社によるデルファイ社買収の独占禁止審査を承認することを決定する件に関する公告
9 月 29 日	国家發展和改革委員会	石油製品価格引き下げに関する通知
9 月 30 日	國務院弁公庁	国際金融危機に対応し、西部地区における安定かつ比較的急速な経済發展を維持する件に関する意見
10 月 10 日	財政部、海關總署、国家稅務總局	研究開發機構の調達設備稅收政策に関する通知
10 月 12 日	財政部	中央内需拡大投資プロジェクトへの地方資金配分等に関連する問題の実行加速に関する通知
10 月 13 日	国家質量監督檢驗檢疫總局	自動車安全技術檢查機構監督管理方法
10 月 15 日	環境保護部	「国家自動車排ガス基準に到達した新車型式とエンジン型式」公表に関する公告
10 月 22 日	国家工商行政管理總局、商務部、財政部、公安部、工業和信息化部、国家稅務總局、国家發展和改革委員会	中古車市場秩序のさらなる規範化と中古車市場の健全な發展促進に関する意見
10 月 23 日	国家發展和改革委員会、科学技術部、財政部、海關總署、国家稅務總局	海爾集团公司技術中心等 50 社への国家認定企業技術センター賞授与に関する決定
10 月 23 日	国家發展和改革委員会	国家認定企業技術センター2009 年評価結果に関する公告
10 月 23 日	商務部、国家發展和改革委員会、工業和信息化部、財政部、海關總署、国家質量監督檢驗檢疫總局	中国自動車製品輸出の持続的かつ健全な發展促進に関する意見
10 月 23 日	商務部	企業への石油製品卸売り・倉庫保管經營資格の授与・抹消に関する公告
10 月 26 日	海關總署、国家發展和改革委員会、財政部、商務部	海關總署、国家發展和改革委員会、財政部、商務部の共同公告 2009 年第 68 号
10 月 27 日	商務部	2010 年非国営貿易企業の原油輸入許可量総量、申請条件、申請手続きの公布
10 月 27 日	商務部	2010 年非国営貿易企業の石油製品（燃料油）輸入許可量申請条件、分配根拠、申請手続きの公布
10 月 30 日	科学技術部、国家發展和改革委員会、財政部	2009 年国家自主革新製品認定活動の展開に関する通知
11 月 2 日	商務部機電和科技產業司	2010 年度自動車輸出資質申告業務に関連する事項に関する通知
11 月 6 日	商務部	米国を原産地とする排気量 2.0L 以上の輸入小型乗用車およびオフロード車に対するアンチダンピング立件調査実施

11 月 6 日	商務部	米国を原産地とする排気量 2.0L 以上の輸入小型乗用車およびオフロード車に対する反補助金立件調査実施
11 月 6 日	国家發展和改革委員会、科学技術部、財政部、海関総署、国家税務総局	第 16 期優惠政策享受企業（集団）技術センターリスト、抹消・調整される国家認定企業技術センターリスト
11 月 9 日	国家發展和改革委員会	石油製品価格の引き上げに関する通知
11 月 9 日	国家税務総局	増値税控除証明の控除期限に関連する問題の調整に関する通知
11 月 11 日	国家工商行政管理総局	商標代理管理方法
11 月 16 日	環境保護部	「国家自動車排ガス基準に到達した新車型式とエンジン型式」公表に関する公告
11 月 21 日	商務部	経営者集中申告方法
11 月 23 日	国家税務総局	全国統一デザイン領収書への移行問題に関する通知
11 月 23 日	交通運輸部	「全国道路網の管理・応急処置プラットフォーム建設指導意見」公布に関する通知
11 月 24 日	商務部	経営者集中審査方法
11 月 25 日	国家工商行政管理総局	商標業務の国際水準到達に関する計画（2008 年～2012 年）
11 月 25 日	国務院	外国企業または個人による中国国内でのパートナー企業設立管理方法
11 月 26 日	商務部、公安部、環境保護部、交通運輸部、国家工商行政管理総局	廃車監督管理に関連する業務の強化に関する通知
12 月 1 日	環境保護部科技標準司	国家環境保護標準「小型自動車車載診断（OBD）システム管理技術規範」公布に関する公告
12 月 1 日	科学技術部	「産業技術革新戦略連盟の構築・発展推進に関する実施方法（試行）」公布に関する通知
12 月 7 日	国務院	広西壮族自治区経済社会のさらなる発展促進に関する若干の意見
12 月 7 日	商務部、科学技術部	技術輸出奨励に関する若干の意見
12 月 7 日	公安部交通管理局	「自動車運転免許証取得および使用規定」改正に関する決定
12 月 8 日	国務院関税税則委員会	2010 年関税実施方案に関する通知
12 月 9 日	商務部機電和科技産業司	商務部、工業和信息化部、海関総署、国家認証認可監督管理委員会が公告を予定している「2010 年度自動車輸出許可証取得条件を満たす企業リスト」
12 月 10 日	国家工商行政管理総局	「ブランド自動車販売企業リスト」公布に関する通知
12 月 10 日	商務部	「2010 年輸入許可証管理貨物等級別許可証発行目録」公表
12 月 10 日	商務部	「2010 年輸出許可証管理貨物等級別許可証発行目録」公表

12 月 14 日	環境保護部	「国家自動車排ガス基準に到達した新車型式とエンジン型式」公表に関する公告
12 月 16 日	国家發展和改革委員会	国家ハイテク技術産業基地發展の加速に関する指導意見 2009 年 12 月 21 日
12 月 21 日	商務部機電和科技産業司	2010 年オートバイ輸出資質申告業務に関連する事項に関する通知
12 月 22 日	財政部、国家税務総局	排気量 1.6L 以下の乗用車の車両購置税減税に関する通知
12 月 22 日	中国人民銀行、中国銀行業監督管理委員会、中国证券監督管理委員会、中国保険監督管理委員会	金融サービス重点支援産業の調整・振興と一部業界の生産能力過剰抑制のさらなる着実な遂行に関する指導意見
12 月 22 日	財政部、国家税務総局、中国人民銀行	道路交通事故社会救助基金の増設に関連する予算科目に関する通知
12 月 23 日	商務部	EU の炭素鋼製ボルト製品に対するアンチダンピング初回裁決の公告
12 月 23 日	海関総署	「2009 年商品分類決定（IV）」公布について
12 月 24 日	国家税務総局	車両購置税公文書管理に関連する問題の強化に関する通知
12 月 24 日	海関総署	EU を原産地とする輸入炭素鋼製ボルト製品に対して暫定アンチダンピング措置を実施する件について
12 月 25 日	商務部、海関総署、国家質量監督検閲検疫総局	「2010 年輸入許可証管理貨物目録」公表
12 月 25 日	商務部、海関総署	「2010 年輸出許可証管理貨物目録」公表
12 月 26 日	工業和信息化部	「車両生産企業・製品公告」の技術要求に関連する事項の調整に関する通知
12 月 28 日	財政部、商務部	自動車買い替え促進補助金基準に関連する事項の調整に関する通知
12 月 29 日	商務部	企業への石油製品経営資質授与に関する公告
12 月 31 日	商務部、海関総署	「軍民両用物資・技術輸出入許可証管理目録」公表
12 月 31 日	国家發展和改革委員会	国家重点省エネルギー技術普及目録(第 2 期)
12 月 31 日	国家工商行政管理総局、公安部、財政部、中国人民銀行、中国銀行業監督管理委員会	企業登記代理の違法・規定違反行為取り締まり活動の展開に関する通知
12 月 10 日	商務部	「2010 年輸入許可証管理貨物等級別許可証発行目録」公表
12 月 10 日	商務部	「2010 年輸出許可証管理貨物等級別許可証発行目録」公表
12 月 30 日	交通運輸部	「2009 年交通標準化補足計画」伝達に関する通知

12 月 31 日	交通運輸部、国家發展和改革委員会、公安部、海關總署、中国保險監督管理委員会	ドロップ&プル輸送の発展促進に関する通知
2010 年 1 月 4 日	国家税務総局	輸出貨物の税還付（免税）に関連する問題に関する通知
1 月 4 日	財政部、商務部	自動車買い替え促進補助金と車両購置税減税政策の同時享受許可に関する通知
1 月 9 日	国務院	「中華人民共和国特許法実施細則」改正に関する決定
1 月 14 日	工業和信息化部	電動オートバイ生産企業・製品参入管理に関連する事項に関する通知
1 月 20 日	商務部機電和科技産業司	商務部、工業和信息化部、海關總署、国家質量監督檢驗檢疫総局、国家認証認可監督管理委員会が公告を予定している「2010 年度オートバイ、非道路用二輪オートバイ、全地形型車両輸出資質保有企業目録の公示」
1 月 8 日	財政部、国家發展和改革委員会、工業和信息化部、公安部 商務部、国家工商行政管理総局、国家質量監督檢驗檢疫総局	農村部への自動車普及政策の継続実施に関する通知
1 月 18 日	国家認証認可監督管理委員会	低功率モーター製品の強制性認証新標準執行に関連する要求に関する公告
1 月 26 日	交通運輸部	都市・農村部の道路旅客輸送に対する石油製品価格補助専用資金管理暫定方法

（出所）中国汽车技術研究中心（CATARC）資料より現代文化研究所作成。

資料 4-1-2. 中国自動車産業関連政策・法規一覧―地方級（過去 5 年）

公布年月日	公布主管部門	法規名称（法令・通知）
2005 年 1 月 4 日	ハルビン市	ハルビン市における農村道路での過積載車両の管理方法
1 月 10 日	上海市	上海市の駐車場（倉庫）管理方法
1 月 13 日	廈門市	廈門経済特区のタクシー運営管理条例（改定）
1 月 13 日	浙江省	浙江省の道路行政管理条例
1 月 19 日	重慶市	「機動車販売の統一領収書」の使用に関する補足通知
1 月 20 日	吉林省	吉林省における「中華人民共和国道路交通安全法」の実施方法
1 月 27 日	東莞市	東莞市における機動車ナンバープレート競売の実施細則
1 月 28 日	南京市	南京市のレール交通の安全管理方法
2 月 1 日	南京市	南京市における旅客貨物の道路運送ステーションの管理方法
2 月 6 日	広西壮族自治区	広西壮族自治区における農村道路の旅客運送車両への徴収税金を減免する方案に関する通知
2 月 8 日	湖北省武漢市	武漢市の機動車ドライバーに対しての ID カード管理に関する公告
2 月 8 日	安徽省	国務院弁公庁の「タクシー業の規則管理を一層強化するための関連問題の通知」
2 月 23 日	上海市	上海市における公共駐車情報システムのネットワークの管理規定
2 月 24 日	上海市	上海市における機動車道路交通事賠償責任の若干の規定
2 月 25 日	開封市	開封市における機動車汚染防止の監督管理方法
3 月 2 日	大連市	大連市における交通工事の品質監督の管理方法
3 月 10 日	杭州市	融資で造られた杭州市都市道路の車両通行料徴収管理の実施細則
3 月 15 日	湖南省	都市タクシー業の規則管理を一層強化することに関する湖南省人民政府の通知
3 月 23 日	安徽省	安徽省における自動車用エタノールガソリンの利用を促進する暫定方法
3 月 23 日	温州市	温州市における交通業安全生産へのリスク保証金制度に関する暫定規定
3 月 29 日	重慶市	重慶市における道路養路費と旅客・貨物運送附加料金の徴収管理方法
3 月 31 日	吉林省	吉林省の高速道路行政管理条例
4 月 27 日	瀋陽市	瀋陽市の道路行政管理条例
4 月 27 日	北京市	北京市における道路交通事故当事者責任の確認基準（試行）
4 月 28 日	北京市	公安局、公安交通管理局「北京市道路交通事故当事者責任の確定基準（試行）」を公表することに関する公告
4 月 30 日	南京市	南京市市政公用局など部門の「都市タクシーの車両更新に関する新たな実施意見」の通知
5 月 8 日	福建省	「福建省タクシー業の管理強化を実施する方案」に関する福建省交通庁など 9 部門の通知
5 月 10 日	南昌市	南昌市の都市バス・電車旅客運送管理条例の修正案

5月15日	南京市	都市タクシーの車両買い換え促進に関する新たな実施意見
5月25日	ウルムチ市	ウルムチ市における道路臨時駐車場の管理方法
5月29日	山西省	山西省の道路車両通行料の徴収方法
6月4日	甘肅省	甘肅省タクシー業の管理を一層強化するための関連問題の通知
6月5日	上海市	「公共交通業のサービス向上キャンペーンを実施する意見（試行）」の公布に関する上海市交通局的通知
6月13日	重慶市	重慶市における農村道路工事の品質管理方法の実施細則
6月25日	南京市	南京市の道路およびその附属施設の管理方法
7月1日	上海市	改正された「上海市のバスと電車に関する乗車規則」の公布に関する上海市交通局的通知
7月7日	浙江省	浙江省の高速道路運行管理方法
7月12日	昆明市	昆明市の都市道路管理条例
7月20日	北京市	北京市の都市道路管理方法
7月25日	上海市	改正された「上海市におけるバスと電車旅客運送の路線経営権の管理規定」と「上海市におけるバスと電車旅客運送の路線経営権の審査評議方法」の公布に関する上海市交通局的通知
8月1日	上海市	「タクシー車載自動探知システムに対する上海市の基本技術要求（試行）」の公布に関する上海市交通局的通知
8月11日	北京市	北京市における道路交通事故処理の簡易手順の規定
8月16日	寧波市	寧波市のバス旅客運送条例（草案）
8月22日	上海市	改正された「タクシーとマイクロバスに関する上海市の規定」の公布に関する上海市交通局的通知
8月23日	蘇州市	蘇州市人民代表大会常務委員会が「蘇州市の道路交通管理規定」を廃止する決定
8月23日	貴州省	貴州省における都市公共旅客運送の経営権の管理条例
8月25日	広西壮族自治区	過積載車両の取締りを一層強化することに関する広西壮族自治区人民政府弁公庁の通知
8月26日	江蘇省	タクシー業の規則管理を一層強化することに関する江蘇省政府弁公庁の通知
8月29日	泰安市	政府令第101号「泰安市の道路管理方法」
8月29日	陝西省	陝西省における「中華人民共和国道路交通安全法」実施方法
9月2日	海南省	海南省における機動車燃料附加料金の徴収管理の暫定規定
9月5日	福建省廈門市	本日より廈門市が実施する2種類の車両通行料体制
9月7日	江蘇省	10月1日より実施する「過積載運送に対する江蘇省の規制方法」
9月9日	重慶市	タクシーのルーフランプとタクシーメーターの利用に関する重慶市の暫定規程
9月12日	青海省	青海省の過積載行為への法律執行規則
9月12日	山東省	山東省交通庁が「自動車の違法改造行為の認定と処罰の新基準」を発表
9月12日	杭州市	杭州市内の機動車駐車料の徴収方法改革と整頓を実施することに関する通知
9月15日	廈門市	融資で造られた道路（国道）の車両通行料の徴収管理方法に関する廈門市の通知

9 月 19 日	天津市	天津市の道路交通安全管理に関する若干の規定
10 月 12 日	広東省	広東省の道路交通安全条例
10 月 17 日	江蘇省	道路運送の過積載問題に対する江蘇省の管理方法
10 月 25 日	浙江省	浙江省の道路運送管理条例
11 月 1 日	石家庄市	石家庄市の「農村道路の整備と管理規定」
11 月 7 日	安徽省	安徽省における「中華人民共和国道路交通安全法」の実施方法
11 月 14 日	吉林省	自動車とその部品の輸出を奨励することに関する意見
11 月 17 日	内モンゴル自治区	内モンゴル自治区における道路交通安全の違法行為処罰規定（草案）
11 月 18 日	石家庄市	「石家庄市の道路と自動車駐車場の管理方法」の実施に関する意見
11 月 28 日	上海市	「上海市のレール交通の安全運営管理規定」の公布に関する通知
11 月 29 日	深圳市	深圳市の各機関が共同で不法営業活動の整頓を行なうことに関する通知
11 月 30 日	河南省	「河南省道路交通安全条例（草案）」の審議が開始
11 月 30 日	深圳市	環境保護局、公安局、交通警察局「グリーン環境保護分類マーク」を取得していない機動車に対して第 2 段階規制措置を導入に関する通告
12 月 6 日	江門市	貨物積載車両に対する道路利用料の徴収計算方法を調整することに関する江門市の公告
12 月 8 日	平涼市	平涼市タクシー業の規則整頓の実施意見に関する通知
12 月 8 日	甘肅省	道路交通安全の違法行為への罰金徴収基準に関する甘肅省の規定
12 月 9 日	江西省	道路旅客運送車両の名義借り経営を一層取り締まることに関する江西省の通知
12 月 12 日	長沙市	長沙市の都市道路交通管理規定
12 月 28 日	山東省	貨物運輸業務車両の外省への移転を集中的に管理することに関する通知
12 月 30 日	上海市	上海市都市交通業の管理機関の調整事項に関する公告
2006 年 1 月 5 日	湖北省	武漢市交通委員会「道路での過積載車両の取締りを強化する意見に関する通知」
1 月 5 日	河北省	自動車用エタノールガソリンの利用を促進する河北省の暫定規定
1 月 9 日	安徽省	安徽省は速度超過に対して処罰新規準を施行する
1 月 19 日	海南省	海南省にある他省のディーゼル車に対して燃料附加料金を徴収する問題の通告
1 月 25 日	新疆ウイグル自治区	2006 年 1 月 1 日より実施する新疆ウイグル自治区の「車船利用税」の新徴収基準
2 月 6 日	広東省	広東省人民代表大会常務委員会「広東省道路交通安全条例」
2 月 13 日	浙江省	浙江省経済貿易委員会「『中古車流通管理弁法』実施に関する問題の通知」
2 月 15 日	上海市	「上海市タクシー・小型バス車両に関する規定」公布に関する通知

2月15日	北京市	北京市が国家第3、4ステップの自動車汚染物排出基準を一部実施することに関する公告
2月16日	上海市	「上海市中級バス類の区分および等級評定表（第5版）」公布に関する通知
2月17日	上海市	上海港湾条例
2月27日	湖州市	「湖州市中心部の地元車両通行費一括納入に関する暫定方法」公布に関する通知
3月6日	広東省	広東省自動車安全技術検査機構に対する行政認可の実施方法
3月6日	深圳市	「エコロジー車両推奨目録」公布に関する事項の通告
3月13日	山西省	山西省高速道路管理条例
3月21日	重慶市	重慶市有料道路管理に関する若干の規定
3月28日	山東省	「山東省農村道路の管理・保護方法」公布に関する通知
4月3日	六盤水市	「車両税の徴収管理に関する暫定規定」公布に関する通知
4月7日	江蘇省	江蘇省自動車修理管理条例
4月17日	江西省	自動車産業の発展支援に関する意見
4月30日	深圳市	深圳市スクールバス交通安全管理に関する暫定方法
5月12日	浙江省	浙江省「中華人民共和国道路交通安全法」の実施方法
5月16日	陝西省	陝西省商務庁による廃車解体・回収企業の経営活動の更なる規範化
5月24日	廈門市	廈門市道路交通事故時の簡易手続き・迅速処理方法
6月8日	梅州市	梅州市「一部小型自動車のナンバープレート競売に関する管理規定」公布に関する通知
6月26日	上海市	上海市不法旅客運送車両取締りに関する規定
7月4日	海南省	「海南省道路運送車両のメンテナンス管理規定」公布に関する通知
7月18日	青海省	青海省道路輸送管理条例
7月26日	無錫市	無錫市タクシー管理条例(2006年修正)
8月1日	海南省	海南省自動車輸送業用車両の総合性能に対する検査規程
8月3日	廈門市	廈門市自動車駐車場の管理方法
8月8日	海南省	海南省道路交通安全違反行為に対する処罰規定
8月11日	上海市	上海市公共バス・トロリーバス旅客業務に対する管理条例(2006年)
9月1日	瀋陽市	瀋陽市都市道路における車両管理方法
9月5日	遼寧省	遼寧省道路条例
9月25日	常州市	常州市道路観光旅客輸送に対する安全管理方法
9月29日	包頭市	包頭市都市公共バス旅客輸送条例
10月11日	淮南市	「淮南市道路行政管理方法」修正に関する決定
10月16日	湖南省	湖北省道路輸送条例
10月31日	惠州市	惠州市小型タクシー管理方法
10月31日	吉林省	吉林省道路輸送条例
11月1日	杭州	杭州市自動車運転者に対する訓練の管理条例
11月14日	寧夏回族自治区	寧夏回族自治区有料道路管理条例
11月16日	無錫市	無錫市都市道路管理条例
11月22日	山東省	山東省高速道路交通安全条例

12月6日	天津市	「天津市道路交通安全責任制規定」修正に関する決定
12月6日	上海市	上海市都市道路管理条例
12月12日	常州市	「常州市道路貨物輸送管理方法」公布に関する通知
12月26日	蕪湖市	蕪湖市オートバイ管理規定
12月26日	常州市	「常州市都市公共バス旅客輸送管理方法」公布に関する通知
2007年 1月16日	成都市	成都市オートバイ管理規定
1月29日	陝西省	陝西省道路輸送システムにおける超過積載車両の管理強化活動に対する考課方法
1月30日	新疆ウイグル 自治区ウルム チ市	ウルムチ市自動車排ガス汚染防止管理方法
2月8日	陝西省	陝西省有料道路管理方法
2月12日	福建省泉州市	「泉州市中心部の市街区道路における交通安全管理規定」公布に関する通知
3月1日	吉林省	吉林省農村道路補修・管理行政に関する若干の規定(試行)
3月30日	安徽省	安徽省道路交通安全管理規定
3月30日	貴州省貴陽市	貴陽市都市公共旅客輸送管理条例
4月4日	江西省萍鄉市	萍鄉市自動車臨時路上駐車管理方法
4月20日	陝西省商洛市	「商洛市低速トラック・三輪車交通安全管理暫定方法」公布に関する通知
4月24日	四川省	四川省道路旅客輸送管理方法
4月24日	四川省	四川省自動車メンテナンス・修理管理方法
4月24日	四川省	四川省道路貨物輸送管理方法
4月27日	重慶市	重慶市石油製品市場管理実施方法
4月30日	河北省	河北省車船税実施方法
5月16日	江蘇省常州市	「常州市の市街区におけるスクールバス管理暫定規定」公布に関する通知
5月19日	湖北省	湖北省車船税実施方法
5月24日	河北省	河北省高速道路交通安全規定
6月12日	北京市公安局 公安交通管理 局	自動車交通事故快速処理方法(試行)
6月15日	陝西省交通庁	過積載輸送管理をさらに推進することに関する通告
6月20日	陝西省交通庁	過積載輸送管理のさらなる推進に関連する問題に関する緊急通知
6月29日	山東省聊城市	「聊城市タクシー旅客輸送管理方法」公布に関する通知
6月30日	山東省	山東省「中華人民共和国車船税暫定条例」実施方法
7月1日	黒龍江省大慶 市	「大慶市の都市道路における過積載輸送車両走行管理暫定規定」公布に関する通知
7月4日	上海市	「上海市車船税実施方法」公布に関する通知
7月5日	青海省	青海省車船税実施方法
7月10日	四川省成都市	成都市バラセメント管理方法
7月13日	上海市城市交 通管理局	「上海市道路貨物輸送ターミナル開業技術条件」公布に関する通知
7月17日	広西壮族自治 区	広西壮族自治区「中華人民共和国車船税暫定条例」実施方法
7月19日	福建省経済貿 易委員会	福州物供再生資源有限会社の廃車解体場臨時移転に関する回答

7月31日	貴州省遵義市	遵義市オートバイ養路費徴収管理方法
8月20日	雲南省昆明市	昆明市都市道路車両通行規定
8月27日	江蘇省南京市	南京市自動車排ガス汚染防止管理方法
9月10日	雲南省地方税務局	雲南省自動車車船税納税代行暫定方法
9月25日	甘肅省	「甘肅省車船税実施方法」公布に関する通知
10月3日	海南省	海南省「中華人民共和国車船税暫定条例」実施方法
10月8日	甘肅省蘭州市	蘭州市における借入金で建設された鉄橋の車両通行料徴収管理方法
10月17日	山東省淄博市	「淄博市スクールバス管理規定」公布に関する通知
10月24日	広東省汕頭市	汕頭市自動車鉄橋通行料徴収管理規定
11月1日	広東省交通庁	「自動車修理企業の品質信頼性評価実施細則（試行）」について
11月6日	広東省交通庁	「道路旅客輸送用バスのカテゴリー区分と等級評定（査定）作業規範」について
12月23日	広西壮族自治区	広西壮族自治区自動車用アルコール混合ガソリン管理暫定方法
2008年 2月1日	海南省商務庁	企業に石油製品小売経営資格を与える件に関する公告
2月1日	海南省商務庁	新設ガソリンスタンドの業界計画確認に関する公告
2月3日	海南省	「海南省自動車、オートバイ修理業界管理方法」など24件の規則廃止に関する決定
2月14日	河北省	河北省省エネルギー監察方法
2月26日	陝西省	道路交通安全活動を近日中にさらに強化する件に関する緊急通知
2月29日	山東省	全国「两会」期間中に北京市に入る車両と人員を厳格に規制する件に関する通知
3月11日	広東省	「広東省自動車排気ガス汚染防止実施方案」発行通知
3月13日	陝西省	関中道路環状線「法門寺」～「岐山」間1級道路における車両通行費徴収などの問題に対する回答
3月18日	浙江省杭州市	杭州市道路貨物輸送およびターミナル管理の若干の規定
3月20日	江蘇省	一部規定の廃止に関する決定
3月28日	雲南省人民代表大会常務委員会	雲南省道路交通安全条例
4月8日	寧夏回族自治区	自治区直屬機關所屬企業の独立法人化改革加速に関する通知
4月25日	山東省	省財政庁と省環境保護局が発行した「排ガス費徴収・使用管理のさらなる強化に関する意見」転送に関する通知
4月30日	吉林省通化市	通化市小型車ナンバープレート競売発給暫定方法の発行に関する通知
5月14日	国家税務総局	上海賽孚燃油發展有限公司が生産するメタノール混合ガソリンの消費税徴収に関する問題に対する回答
5月15日	甘肅省	省経済委員会などの部門が発行した「ガス自動車の改造・安全管理規定の規範化と強化に関する通知」の批准と転送
5月21日	重慶市	重慶市圧縮天然ガス車安全管理方法
7月7日	天津市	天津市国家自動車・部品輸出基地建設リーダーズグループメンバーの調整に関する通知
7月16日	海南省	海南省老朽化した自動車の廃棄・更新補助金公告

7 月 25 日	湖北省人民代表大會常務委員會	湖北省「中華人民共和國道路交通安全法」實施方法
8 月 20 日	河北省	車両過積載の取り締まり活動強化に関する実施意見
8 月 21 日	湖南省財政庁、湖南省経済委員会	「湖南省自動車・建設機械産業の省内における部品調達拡大を奨励する政策の実施方法（暫定）」発行に関する通知
8 月 25 日	湖南省	湖南省電気自動車産業発展リーダーズグループ結成に関する通知
8 月 27 日	福建省廈門市交通委員会	公共バスに乗車する老人・身体障害者に対する優遇方法の整備に関する通告
9 月 5 日	重慶市	企業による自主革新能力向上のための研究開発投資拡大を奨励する件に関する意見
9 月 3 日	福建省廈門市	規則の制定と法規の草案作成手続きに関する規定
9 月 17 日	福建省経済貿易委員会	福建省永泰県大洋ガソリンスタンドなど 7 社の企業の石油製品小売経営許可に関する回答
9 月 23 日	河南省	借入金で建設した幹線道路の車両通行費の返済・使用管理比率調整に関する通知
9 月 28 日	黒龍江省	黒龍江省自動車用圧縮天然ガス普及・応用業務連席会議制度の発行に関する通知
10 月 9 日	重慶市財政局	市級行政事業単位の業務車両編成に対する査定に関連する問題に関する通知
10 月 23 日	河北省	行政事業性費用徴収項目 108 件の廃止と徴収停止の公布に関する通知
10 月 29 日	河北省	燃料・電力節約活動のさらなる強化に関する実施方案発行の通知
11 月 4 日	安徽省	農村道路交通安全活動の強化に関する意見
11 月 14 日	重慶市	農村旅客輸送の発展加速に関する意見
11 月 18 日	重慶市	自動車違法営業運行取り締まり活動の展開に関する通告
12 月 11 日	山東省経済貿易委員会	「魯発[2008]21 号文書」精神の実行徹底と自動車産業の安定的高度成長促進に関する意見
12 月 25 日	湖南省公路運輸管理局弁公室	湖南省道路輸送車両メンテナンスサイクル暫定規定の発行に関する通知
12 月 25 日	浙江省	石油製品価格・税費改革の実施徹底に関する意見
12 月 26 日	河南省	石油製品価格・税費改革業務の真剣かつ着実な遂行に関する通知
12 月 30 日	浙江省	都市部公共交通の車船使用税免除継続に関する通知
2009 年 1 月 4 日	広東省公安庁、広東省監察庁、広東省財政庁	広東省小型自動車ナンバープレート番号競売発行管理暫定方法
2 月 19 日	広東省	国務院弁公庁が公布した「国家知的財産権戦略綱要業務分担実施の公布に関する通知」の転送
2 月 21 日	貴州省	省内タクシー業界の安定した仕事を守る連席会議制度の構築に関する通知
2 月 21 日	河北省	さらなる開放拡大と消費促進の実施に関する意見

2 月 23 日	広 東 省 物 価 局、広 東 省 交 通 庁	自動車補修価格管理弁法について
2 月 27 日	安徽省	政府借入金返済のための 2 級道路通行料金徴収の廃止に関する通知
2 月 27 日	甘 肅 省	流通活性化と消費拡大の実施に関する意見
3 月 26 日	吉林省	吉林省企業管理革新賞受賞企業の表彰に関する決定
3 月 30 日	遼 寧 省	省内における全高速道路の車両通行料金徴収基準の調整に関する通知
3 月 30 日	山西省	燃料節約と節電活動のさらなる強化に関する通知
3 月 30 日	河北省人民政府	2008 年度全省環境保護目標の管理・査定結果に関する通達
3 月 31 日	遼 寧 省	さらなる流通活性化と消費拡大に関する意見
4 月 2 日	河南省	流通活性化と消費拡大の実施に関する意見
4 月 7 日	河南省	「2009 年 全省主要汚染物質排出総量抑制計画」伝達に関する通知
4 月 13 日	内モンゴル自治 区	交通規定費関連文書 10 件の廃止に関する通知
4 月 15 日	安徽省	交通運輸業の発展加速に関する若干の意見
4 月 15 日	安徽省	省物価局が公布した「価格政策のさらなる活用を通じ、安定かつ比較的急速な経済発展を促進する件に関する意見」の転送通知
4 月 22 日	浙 江 省 財 政 庁、浙江省経済和信息化委員会、浙江省商務庁、浙江省公安庁、浙江省物価局、浙江省工商行政管理局、浙江省質量技術監督局	「浙江省農村部への自動車・オートバイ普及促進実施方案」公布に関する通知
4 月 23 日	雲南省發展和改革委員会	自動車駐車サービス料金徴収管理の強化と料金徴収行為の規範化に関する通知
4 月 24 日	雲南省高級人民法院、雲南省公安庁	「2009 年雲南省道路交通事故人身傷害賠償関連費用計算基準」公布に関する通知
4 月 29 日	黒龍江省	自動車道路・都市道路料金徴収管理等の関連業務の着実な遂行に関する通知
4 月 29 日	吉林省	政府借入金返済のための 2 級道路通行料金徴収関連業務の廃止を着実に遂行する件に関する通知
5 月 8 日	四川省	四川省自動車運転者育成訓練管理方法
5 月 11 日	新疆ウイグル自治 区	自治区経貿委が公布した「自治区全域において石油製品市場秩序の規範化を図る特別整備行動実施計画を展開する件に関する通知」の転送
5 月 13 日	浙江省	工業における循環型経済発展のさらなる推進に関する意見
5 月 13 日	吉林省	流通活性化と消費拡大に関する意見

5 月 27 日	湖北省	著名商標認定取得企業と地理表示登録業協会の表彰に関する通達
6 月 9 日	河南省	科学技術の支柱作用を発揮し、安定かつ比較的急速な経済発展を促進する件に関する通知
6 月 22 日	新疆ウイグル自治区	「自治区 2009 年主要汚染物質総量抑制計画」公布に関する通知
6 月 30 日	海南省物価局	石油製品価格の調整に関する通知
6 月 30 日	浙江省物価局	石油製品価格の引き上げに関する通知
7 月 9 日	河南省	「河南省高速道路網計画調整方案」公布に関する通知
8 月 4 日	黒龍江省佳木斯市	「佳木斯市都市公共旅客輸送交通管理方法」公布に関する通知
8 月 13 日	福建省経済貿易委員会、福建省財政庁、中共福建省委宣伝部、福建省物価局、福建省公安庁、福建省環境保護庁、福建省交通運輸庁、福建省工商行政管理局、福建省質量技術監督局	「福建省自動車買い替え促進業務計画」と「福建省自動車買い替え促進実施細則」公布に関する通知
8 月 13 日	浙江省	「浙江省自動車排気汚染予防・対策実施方案」公布に関する通知
9 月 4 日	貴州省	省内石油製品価格・税費改革リーダーズチームの設立に関する通知
9 月 11 日	河南省	「河南省自主革新体系建設と発展計画(2009-2020 年)」公布に関する通知
10 月 2 日	天津市	天津市商務委等 9 部門が制定した「天津市自動車買い替え促進実施方案」の転送通知
10 月 19 日	広東省	「広東省企業信用情報収集・公開管理規定」の公布通知
10 月 23 日	河北省	廃止および徴収を停止する行政事業性費用 108 項目の公表に関する通知
11 月 2 日	河南省	電気自動車産業発展の加速に関する意見
11 月 3 日	江西省	省商務庁が公布した「消費需要の拡大と最終消費の刺激に関する意見」の転送通知
11 月 10 日	広東省	「広東省装備製造業調整・振興計画実施意見」の公布通知
11 月 13 日	安徽省	新エネルギー・省エネルギー環境保護産業発展の加速に関する意見
11 月 25 日	吉林省	吉林省過積載および規定オーバー車両取り締まり活動リーダーズチームの設立に関する通知

(出所) CATARC 資料より現代文化研究所作成。

2 節 自動車産業の概要

資料 4-2-1. 中国における自動車の生産・販売（卸）台数（過去 10 年。単位：千台）

年	生産台数				販売(卸)台数			
	合計	乗用車	バス	トラック	合計	乗用車	バス	トラック
1999	1830.3	565.3	508.6	756.2	1832.4	570.4	511.2	750.7
2000	2069.4	604.6	700.7	764.0	2086.3	510.1	701.2	774.9
2001	2334.4	703.5	828.5	802.3	2363.6	721.4	823.7	818.4
2002	3251.2	1090.8	1064.2	1096.1	3248.0	1126.0	1045.4	1076.6
2003	4443.6	2018.8	1195.2	1229.6	4390.8	1971.6	1207.7	1211.4
2004 *	5070.7	3283.0	271.7	1419.1	5071.6	3271.0	273.5	1427.7
2005 *	5707.6	3930.7	267.0	1453.4	5758.1	3971.1	269.1	1461.1
2006 *	7279.7	5233.0	293.6	1662.0	7215.5	5175.4	288.9	1658.5
2007 *	8882.4	6381.1	344.0	1979.2	8791.5	6297.5	349.4	1966.7
2008 *	9345.1	6737.7	337.1	2074.9	9380.5	6755.6	340.6	2090.1
2009 *	13582.8	10383.8	358.0	2841.0	13433.7	10331.3	354.1	2748.3

（注）2004 年以降のバス・トラック台数に牽引車を含まない。

（出所）『中国汽車工業年鑑』各年版、中国汽車工業協会（CAAM）資料より現代文化研究所作成。

資料 4-2-2. 中国地場メーカー生産台数トップ 20（過去 5 年。単位：台）

メーカー名	生産				
	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
上海汽車工業(集団)	911,748	1,268,338	1,561,167	1,721,623	2,764,220
第一汽車集団	984,172	1,176,814	1,464,908	1,503,994	1,942,705
東風汽車集団	734,716	935,898	1,154,867	1,320,455	1,901,315
長安汽車集団	621,531	713,395	877,749	1,189,833	1,900,817
北京汽車工業控股集团	585,683	682,407	706,396	771,804	1,271,392
広州汽車工業集団	237,773	354,140	514,012	531,101	607,211
奇瑞汽車	185,588	307,232	387,880	350,006	508,567
比亞迪汽車	11,236	60,135	100,376	192,971	427,732
華晨汽車	-	216,185	293,588	274,553	358,193
安徽江淮汽車集団	155,359	175,421	209,880	207,711	336,979
浙江吉利集団	149,532	207,149	216,774	220,955	330,275
長城汽車	67,657	85,459	122,605	129,651	226,560
中国重型汽車集団	42,066	59,610	100,202	106,377	120,930
山東凱馬汽車	42,400	48,380	65,790	66,900	107,254
東南(福建)汽車	58,649	50,337	59,069	39,780	88,604
陝西汽車集団	24,550	43,308	68,160	75,220	79,026
四川南駿汽車	-	152	47,362	56,544	72,470
山東唐駿欧鈴汽車	-	28,603	30,966	37,169	61,769
重慶力帆汽車	7,836	16,292	24,820	36,349	59,442
榮城華泰汽車	4,625	5,973	13,642	11,802	51,208

（出所）CAAM 資料より現代文化研究所作成。

資料 4-2-3. 中国地場メーカー販売（卸）台数トップ 20（過去 5 年。単位：台）

メーカー名	販売（卸）				
	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
上海汽車工業(集団)	917, 513	1, 242, 091	1, 554, 039	1, 720, 650	2, 705, 457
第一汽車集団	983, 140	1, 165, 702	1, 435, 982	1, 532, 923	1, 944, 576
東風汽車集団	729, 033	932, 344	1, 137, 255	1, 320, 606	1, 897, 728
長安汽車集団	631, 142	708, 737	857, 693	1, 196, 682	1, 869, 802
北京汽車工業控股集团	597, 258	685, 062	694, 074	771, 639	1, 242, 980
広州汽車工業集団	237, 150	351, 739	513, 495	525, 979	606, 621
奇瑞汽車	189, 158	302, 478	380, 817	356, 093	500, 303
比亞迪汽車	11, 171	60, 116	100, 126	170, 882	448, 397
華晨汽車	-	210, 214	300, 518	285, 242	348, 307
浙江吉利集団	151, 366	204, 431	219, 512	221, 823	329, 104
安徽江淮汽車集団	154, 340	175, 434	208, 261	207, 585	321, 840
長城汽車	64, 569	86, 042	118, 917	127, 310	225, 940
中国重型汽車集団	44, 267	60, 617	100, 619	112, 017	125, 018
山東凱馬汽車	44, 446	48, 750	65, 140	67, 600	105, 086
東南(福建)汽車	60, 217	47, 613	60, 087	41, 930	85, 354
陝西汽車集団	25, 055	42, 772	68, 089	75, 228	80, 547
四川南駿汽車	-	128	47, 059	55, 825	72, 373
山東唐駿欧鈴汽車	-	28, 316	30, 878	36, 957	61, 677
重慶力帆汽車	6, 099	7, 365	30, 101	33, 814	51, 968
榮城華泰汽車	5, 783	6, 143	12, 744	15, 261	50, 875

（出所）CAAM 資料より現代文化研究所作成。

資料 4-2-4. 中国乗用車メーカー生産台数トップ 10（過去 5 年。単位：台）

メーカー名(略称)	生産				
	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
上海大衆汽車(上海VW)	229, 463	342, 073	456, 085	481, 730	697, 249
一汽大衆汽車(一汽VW)	241, 002	343, 621	489, 176	480, 800	670, 767
北京現代汽車有限公司(北京現代)	308, 290	374, 692	447, 823	566, 993	663, 795
東風有限東風日産乗用車(東風日産)	220, 934	262, 115	186, 719	258, 356	522, 457
比亞迪汽車(BYD)	164, 766	195, 916	263, 012	319, 455	465, 581
奇瑞汽車(奇瑞汽車)	11, 236	60, 135	100, 376	192, 971	427, 732
上海通用汽車(上海GM) *	180, 235	275, 688	327, 453	281, 412	412, 341
広州本田汽車(広州本田)	203, 762	226, 183	249, 417	279, 298	337, 730
浙江吉利控股集团(吉利汽車) *	148, 182	206, 958	216, 774	220, 955	330, 275
長安福特馬自達汽車(長安Fordマツダ)	59, 827	137, 913	221, 117	197, 366	315, 830

（注）上海 GM に上海 GM 東岳、上海 GM 北盛を含む。吉利汽車に上海華普汽車、浙江豪情汽車を含む。

（出所）CAAM 資料より現代文化研究所作成。

資料 4-2-5. 中国乗用車メーカー販売（卸）台数トップ 10（過去 5 年。単位：台）

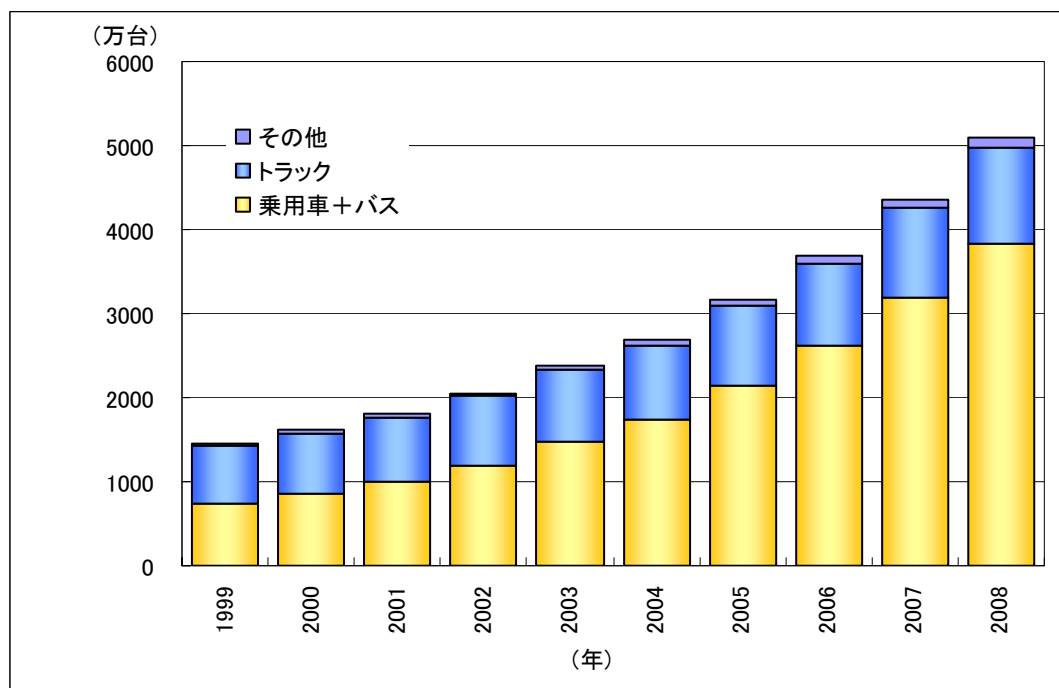
メーカー名(略称)	販売（卸）				
	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
上海大衆汽車(上海VW)	244,746	340,578	445,838	478,059	708,151
一汽大衆汽車(一汽VW)	238,322	341,218	458,293	498,908	669,180
上海通用汽車(上海GM) *	298,571	368,114	452,889	408,470	668,253
北京現代汽車有限公司(北京現代)	224,661	261,835	186,408	253,298	520,964
東風有限東風日産乗用車(東風日産)	157,516	198,905	261,178	318,785	459,263
比亞迪汽車(BYD)	11,171	60,116	100,126	170,882	448,397
奇瑞汽車(奇瑞汽車)	183,994	272,432	321,460	286,569	409,269
広州本田汽車(広州本田)	203,229	224,319	249,472	277,358	337,228
一汽豐田汽車銷售(一汽トヨタ)	135,471	210,387	269,078	347,663	334,657
浙江吉利控股集团(吉利汽車) *	149,869	204,331	219,512	221,823	329,104

（注）上海 GM に上海 GM 東岳、上海 GM 北盛を含む。吉利汽車に上海華普汽車、浙江豪情汽車を含む。

（出所）CAAM 資料より現代文化研究所作成。

資料 4-2-6. 中国における自動車保有の状況（過去 10 年。単位：万台）

年	総保有	乗用車+バス	トラック	その他
1999	1,452.9	740.23	676.95	35.76
2000	1,608.9	853.73	716.32	38.86
2001	1,802.0	993.96	765.24	42.84
2002	2,053.2	1,202.37	812.22	38.58
2003	2,382.9	1,478.81	853.51	50.61
2004	2,693.7	1,735.91	893.00	64.80
2005	3,159.7	2,132.46	955.55	71.65
2006	3,697.4	2,619.57	986.30	91.49
2007	4,358.4	3,195.99	1,054.06	108.31
2008	5,099.6	3,838.92	1,126.07	134.62



(出所) 『中国統計年鑑』各年版より現代文化研究所作成.

資料 4-2-6. 中国における自動車の新規登録台数・地域（過去 5 年。単位：台）

	合計	乗用				商用					その他	
		大型	中型	小型	微型	重型	中型	軽型	微型			
2004年	4,511,823	3,332,297	96,462	138,357	2,841,668	255,810	1,029,497	228,523	194,438	564,061	42,475	150,029
2005年	5,286,287	4,157,504	99,489	105,314	3,712,056	240,645	1,024,034	162,859	175,576	639,557	46,042	104,749
2006年	5,730,432	4,678,667	95,428	82,758	4,382,206	118,275	925,294	139,120	147,689	616,910	21,575	126,471
2007年	6,058,903	4,986,439	90,760	71,857	4,759,449	64,373	912,755	154,386	157,458	587,441	13,470	159,709
2008	7,410,395	6,054,818	109,162	61,432	5,764,029	120,195	1,127,854	230,186	181,667	703,864	12,137	227,723
北京	468,445	432,670	8,907	2,716	420,724	323	28,346	4,593	8,420	15,333		7,429
天津	184,153	164,757	2,783	896	160,432	646	16,486	820	2,004	13,603	59	2,910
河北	397,745	303,852	3,791	1,728	281,250	17,083	63,257	17,947	5,902	38,732	676	30,636
山西	328,673	252,328	2,145	1,326	233,593	15,264	60,336	26,177	6,299	26,244	1,616	16,009
内モンゴル	214,529	160,052	2,801	992	152,275	3,984	41,479	15,255	2,214	23,589	421	12,998
遼寧	186,477	144,877	3,499	2,217	137,904	1,257	33,600	6,948	2,725	23,736	191	8,000
吉林	85,150	69,712	1,547	820	64,219	3,126	12,938	2,244	1,333	9,085	276	2,500
黒龍江	181,002	141,861	3,204	1,552	134,736	2,369	30,476	4,266	5,829	19,985	396	8,665
上海	185,955	173,366	3,914	3,016	165,870	566	12,589	2,371	3,123	7,087	8	
江蘇	561,834	502,950	9,405	3,385	485,202	4,958	46,183	10,681	9,044	26,230	228	12,701
浙江	532,786	464,362	6,454	4,542	448,991	4,375	60,989	3,270	5,353	50,420	1,946	7,435
安徽	220,521	160,617	3,381	2,435	151,949	2,852	47,928	10,542	4,905	31,696	785	11,976
福建	216,912	174,196	3,346	2,605	166,330	1,915	37,660	4,121	4,256	28,609	674	5,056
江西	139,546	100,125	2,286	1,904	94,793	1,142	34,914	10,590	6,664	17,432	228	4,507
山東	698,051	588,768	7,916	4,421	552,642	23,789	83,052	13,656	9,236	59,565	595	26,231
河南	385,602	308,231	5,583	3,691	292,249	6,708	58,153	12,321	9,932	35,081	819	19,218
湖北	227,829	160,202	4,458	2,833	152,329	582	57,893	8,933	14,577	34,288	95	9,734
湖南	130,574	113,548	2,179	1,758	108,698	913	15,623	3,916	2,434	9,149	124	1,403
広東	781,525	680,855	10,956	4,565	663,890	1,444	89,086	6,550	7,600	72,974	1,962	11,584
広西	57,675	43,645	818	304	41,538	985	12,954	2,737	2,627	7,389	201	1,076
海南	44,448	34,745	979	508	33,128	130	8,951	915	985	6,986	65	752
重慶	162,566	101,309	3,473	1,476	96,040	320	57,482	26,713	12,922	17,844	3	3,775
四川	322,739	261,789	5,020	2,313	240,127	14,329	56,277	9,867	13,010	33,252	148	4,673
貴州	125,511	90,592	1,765	2,644	84,985	1,198	33,655	3,427	9,256	20,939	33	1,264
雲南	229,692	166,403	2,414	2,711	158,829	2,449	61,405	6,856	16,592	37,886	71	1,884
チベット	12,853	10,337	334	644	8,312	1,047	2,493	355	1,101	967	70	23
陝西	211,840	165,132	3,011	2,217	154,071	5,833	35,982	8,368	9,606	17,778	230	10,726
甘肅	61,801	46,131	1,484	659	43,785	203	14,313	2,429	2,473	9,343	68	1,357
青海	2,235	1,783	12	11	1,715	45	429	16	24	384	5	23
寧夏	44,486	29,751	1,074	314	28,099	264	11,808	3,203	1,174	7,313	118	2,927
新疆	7,240	5,872	223	229	5,324	96	1,117	99	47	945	26	251

（出所）『中国統計年鑑』各年版より現代文化研究所作成。

資料 4-2-7. 中国における完成車の輸出入状況（2009 年。単位：台、米ドル）

製品分類			輸出		輸入		
			台数 (台)	金額 (米ドル)	台数 (台)	金額 (米ドル)	
小型車	ガソリン・エンジン	総排気量≤1000mL	2,896	39,619,774	7,688	31,067,435	
		1000mL<総排気量≤1500mL	2,257	47,492,700	68,793	580,033,982	
		1500mL<総排気量≤2000mL	46,236	1,052,242,776	25,286	177,844,834	
		2000mL<総排気量≤2500mL	25,440	665,353,710	325	6,604,411	
		2500mL<総排気量≤3000mL	51,692	2,681,667,677	66	2,996,495	
		3000mL<総排気量≤4000mL	30,764	1,495,054,498	22	693,874	
		総排気量>4000mL	5,521	583,235,420	16	1,549,243	
		計	0	0	0	0	
	ディーゼル・エンジン	総排気量≤1000mL	0	0	0	0	
		1000mL<総排気量≤1500mL	2	27,542	111	674,385	
		1500mL<総排気量≤2000mL	2	32,227	7	78,895	
		2000mL<総排気量≤2500mL	4	87,800	112	2,158,772	
		2500mL<総排気量≤3000mL	4	125,081	6	89,546	
		3000mL<総排気量≤4000mL	6	138,749	0	0	
		総排気量>4000mL	13	1,026,391	0	0	
		計	164,837	6,566,104,353	102,432	803,791,872	
四輪駆動 SUV 車	ガソリン・エンジン	総排気量≤1000mL	0	0	0	0	
		1000mL<総排気量≤1500mL	2,477	27,273,755	0	0	
		1500mL<総排気量≤2000mL	23,892	507,571,265	9,921	76,439,056	
		2000mL<総排気量≤2500mL	38,349	831,026,783	1,430	14,081,467	
		2500mL<総排気量≤3000mL	57,104	2,103,434,176	20	360,915	
		3000mL<総排気量≤4000mL	67,768	2,591,378,219	3	133,657	
		総排気量>4000mL	11,397	764,721,941	9	655,731	
		計	207,381	7,078,768,254	12,280	110,057,454	
	ディーゼル・エンジン	総排気量≤1000mL	0	0	0	0	
		1000mL<総排気量≤1500mL	1,015	15,045,909	37	636,265	
		1500mL<総排気量≤2000mL	1,882	60,700,239	51	3,399,304	
		2000mL<総排気量≤2500mL	3,303	162,605,345	308	5,134,193	
		2500mL<総排気量≤3000mL	136	10,395,801	499	9,159,392	
		3000mL<総排気量≤4000mL	58	4,614,821	2	57,474	
		総排気量>4000mL	0	0	0	0	
		計	207,381	7,078,768,254	12,280	110,057,454	
乗用車	ガソリン・エンジン	総排気量≤1000mL	18	404,821	9,384	48,839,472	
		1000mL<総排気量≤1500mL	15,254	187,692,528	1,178	10,730,160	
		1500mL<総排気量≤2000mL	15,444	355,755,750	3,167	37,043,445	
		2000mL<総排気量≤2500mL	2,594	46,233,676	10	318,301	
		2500mL<総排気量≤3000mL	2,272	84,221,542	0	0	
		3000mL<総排気量≤4000mL	96	4,185,302	0	0	
		総排気量>4000mL	0	0	0	0	
		計	35,693	679,462,262	17,872	127,466,400	
	ディーゼル・エンジン	総排気量≤1000mL	0	0	0	0	
		1000mL<総排気量≤1500mL	0	0	12	146,170	
		1500mL<総排気量≤2000mL	2	35,300	609	7,961,950	
		2000mL<総排気量≤2500mL	12	743,344	792	10,388,700	
		2500mL<総排気量≤3000mL	0	0	84	1,416,004	
		3000mL<総排気量≤4000mL	1	189,999	1	55,000	
		総排気量>4000mL	0	0	0	0	
		計	35,693	679,462,262	17,872	127,466,400	
その他	ガソリン・エンジン	総排気量≤1000mL	6	54,391	0	0	
		1000mL<総排気量≤1500mL	0	0	276	1,539,335	
		1500mL<総排気量≤2000mL	84	1,611,863	17	198,170	
		2000mL<総排気量≤2500mL	1,087	5,226,849	1,520	14,193,910	
		2500mL<総排気量≤3000mL	1	110,404	4	128,836	
		3000mL<総排気量≤4000mL	4	143,298	3	111,888	
		総排気量>4000mL	2	123,000	0	0	
		計	0	0	10	72,500	
	ディーゼル・エンジン	総排気量≤1000mL	0	0	2	14,221	
		1000mL<総排気量≤1500mL	0	0	1	16,054	
		1500mL<総排気量≤2000mL	97	1,352,656	1	785,328	
		2000mL<総排気量≤2500mL	0	0	82	785,328	
		2500mL<総排気量≤3000mL	0	0	65	796,329	
		3000mL<総排気量≤4000mL	0	0	0	0	
		総排気量>4000mL	1	370,000	2	313,900	
		計	1,282	18,992,461	1,982	18,170,471	
上記に属さない乗用車分類			32	11,071,173	18,439	42,500,629	
合計			409,225	14,354,398,503	153,005	1,101,986,833	
バス	ディーゼル・エンジン	座席≥30	6	345,000	5,900	384,108,742	
		20<座席<30	1	41,604	3,081	74,360,741	
		10<座席<20	8	395,988	3,846	48,409,205	
	非ディーゼル・エンジン	座席≥30	5	288,363	403	24,694,925	
		20<座席<30	80	4,102,276	98	4,064,300	
		10<座席<20	1,802	77,620,812	9,922	99,960,142	
空港内旅客輸送用		0	0	14	2,519,799		
合計			1,902	82,794,043	23,264	638,117,854	
トラック	ディーゼル・エンジン	車両総重量 (GVW) ≤5t	119	2,533,399	37,208	292,025,815	
		5t<GVW≤14t	213	12,259,433	29,869	326,715,542	
		14t<GVW≤20t	140	10,246,978	2,047	59,860,926	
		GVW>20t	6,038	457,271,560	24,691	987,760,913	
	ガソリン・エンジン	GVW≤5t	607	25,119,271	68,804	343,174,291	
		5t<GVW≤8t	9	346,560	5	55,048	
		GVW>8t	1	76,276	658	5,512,138	
		電気式トラック (公道以外走行車)	87	137,789,518	560	7,173,757	
	重ダンプトラック (公道以外走行車)		135	49,168,773	3,246	120,469,703	
	セムトラ専用公道走行牽引車		836	68,679,118	10,790	402,065,543	
	上記に属さない貨物運搬用車両		16	4,208,281	48	1,256,938	
	合計			8,201	767,695,167	177,926	2,546,070,614
特殊車両	クレーン車	移動式クレーン車	最大起重量≤50t	1	388,800	525	52,238,191
			50t<最大起重量≤100t	2	1,695,750	71	11,788,894
			最大起重量>100t	29	72,919,267	18	15,905,780
			計	32	75,003,817	294	29,932,865
	クレーン車	ラフテレーン・クレーン車	最大起重量≤50t	2	602,125	1,502	168,204,307
			50t<最大起重量≤100t	5	1,909,335	364	99,242,782
			最大起重量>100t	2	2,827,239	32	14,358,590
			計	9	5,338,700	1,898	272,805,679
	消防車	梯子車	14	11,829,162	2	628,358	
			その他	69	30,581,181	174	15,360,515
	電源車	航空用電源車	0	0	60	2,151,221	
			その他	0	0	138	3,678,649
	穴掘建柱車	穴掘建柱車	0	0	62	5,118,172	
			その他	0	0	1,667	97,186,666
	コンクリート・ミキサー車	コンクリート・ミキサー車	0	0	1	247,519	
			その他	0	0	0	0
無線通信車	無線通信車	1	682,600	0	0		
		その他	0	0	0	0	
放射線作業車	放射線作業車	0	0	0	0		
		その他	0	0	0	0	
環境測定車	環境測定車	38	3,224,943	127	4,458,283		
		その他	49	17,735,134	15	1,971,575	
医療車	飛行機給油用タンクローリー、保溫車、散水除雪車	32	10,778,657	0	0		
		その他	10	6,254,024	77	26,913,977	
道路除雪車	道路除雪車	121	58,513,703	4,077	274,866,338		
		その他	375	219,941,920	8,912	794,319,813	
石油探掘車、圧砕車、混合処理車	石油探掘車、圧砕車、混合処理車	510	15,056,697	251	8,506,845		
		その他	15	649,815	748	7,522,973	
自動車用シャーシ	トラック用シャーシ	総重量≥14t	437	29,322,443	2,388	67,975,075	
		総重量<14t	0	0	10	947	
重ダンプトラック用シャーシ		0	0	177	6,093,273		
ラフテレーン・クレーン車用シャーシ		31	1,453,161	3,349	19,770,226		
合計		993	46,482,116	6,923	109,869,339		
自動車合計			420,696	15,471,315,749	370,030	5,190,364,453	

(出所) CAAM 資料より現代文化研究所作成。