

中国の景気対策等経済政策の変化が  
もたらした中国自動車産業の事業環境の変化  
に関する調査研究報告書

平成23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・市場の特徴と方向

中国の自動車市場は、2001 年末頃から急速に成長し始め、2008 年までには年間 100 万台増のペースで推移した。この間、世界主要国・地域のランキングでは 2000 年に第 7 位、2005 年に第 3 位となった。さらに、2009 年 2 月以降、自動車市場が急拡大しており、2010 年末までの 21 カ月は月間 100 万台増ものペースとなっている。この結果、市場規模としては 2009 年に世界第 1 位となり、2010 年も世界トップを維持している。この間、世界の自動車メーカーが中国で生産拠点を設けるだけでなく、追加投資を急ぎ生産能力を拡大して、多様なブランド / 商品を継続的に投入してきた。このような自動車市場の需給関係の変化に伴い、自動車セグメント別の推移にも変化が生じている。特に、乗・貨兼用車（日本の軽 4 輪バンに相当）では中国・地場メーカーが優勢にある一方、乗用車、SUV、MPV では外資系メーカーおよび外国メーカーが中国メーカーに技術供与しているモデルに人気が出ている。こうした急拡大する中国の自動車市場の将来予測は非常に困難な状況となっているが、中国現地専門家の見解や本調査での試算を勘案すると、2011 年には 2,000 万台市場に突入することが確実視されよう。

### 2．中国政府の経済政策と自動車関連政策

順調に成長を続ける中国市場であるが、月次で市場動向をウォッチングすると、中国は初めての経験を 2 つしている。1 つは上述の世界トップの市場となったこと、もう 1 つは 2008 年秋以降の世界金融・経済危機の影響を受けて自動車市場が伸び悩み、2008 年 8 月以降に 6 カ月連続で前年割れ（対前年比）を記録したことである。

このため、中国政府は世界経済・金融危機以降、世界主要国に先駆けて予算 4 兆元（57 億円）もの巨額な市場喚起関連の財政支援策を打ち出した。この関連政策のなかに、自動車市場の喚起策が含まれており、实体经济を重視した政策転換に移行した。

但し、本調査では、自動車のマクロ政策の変更が検討されているという現状を考慮し、国のマクロ経済政策における自動車関連政策の位置を確認するとともに、生産、販売、税制等の面において具体的にどのような関連政策が打ち出されてきたかをまとめた。上述の市場喚起を目的とした関連政策は、2009 年から続く自動車市場の好調ぶりに結びつくものであったが、同政策は 2010 年末に終了することになった。他方で、中国は世界のトップ・マーケットとして、プラグイン・ハイブリッドや電気自動車の普及を促すべく、関連政策を新たに打ち出している。

### 3．中国・自動車メーカーの事業戦略変化

第 1 章で検討してきた需給関係の変化および第 2 章で検討される最新政策の動向が

ら、今後、1つの自動車グループとしての中国事業をどのように展開しようとしているのか、その見通しと課題をまとめた。まず、グループ別の販売実績と今後の販売目標を整理した結果、GMやVWの欧米勢が年間200万台以上の販売を実現し、フルラインでの商品戦略を打ち出している。続く韓国の現代・起亜は、当初計画の100万台目標を超えて、2011年以降も順調な成長を見込んでいる。日産、トヨタ、ホンダ等の日系勢は、日産のみ100万台を超えるが、それ以外は70~80万台前後と低調である。特に欧米勢は、例えば中国を今後の輸出拠点として育成していくことや、世界の主要な研究・開発拠点を育成していく等の事業戦略を掲げている。この他、日系勢を中心として、これまで地場メーカーのモデルが主流であった低価格車の領域に、中国政府が掲げる「自主ブランド」車を投入していくことでシェア拡大を実現しようとする試みが始まっている。地場メーカーでは、これまでの低価格帯からの上級移行を目指す商品戦略に主だった変化はなかったが、例えば吉利汽車（Geely）がボルボ・カーズを買収することで、商品の上級化、多様化を加速させる等の動きがみえている。また、もともと電池技術を有する比亞迪汽車（BYD Auto）は、VWやダイムラーとの提携関係を深化させ、新ブランドとしての電気自動車を市場投入する計画が具体化しつつある。

このような世界のプレーヤーが集まる中国市場において、収益面ではボリュームの大きいGM、VWが他社に比べて高い位置にあることが確認できた。営業利益率で見れば、地場の比亞迪汽車、吉利汽車、日系のホンダが高い。他方、韓国の現代・起亜は、販売台数は伸びているが、車両価格が低いために営業利益率が低い位置にある。上記の各社の事業戦略の具体化が、今後の各社間での競争をより一層激化させるものと考えられる。なお、今後の事業計画をみるため、現在、各社が策定中の第12次五カ年計画（2011年~）を中国現地の資料を用いて一覧にまとめることとした。

#### 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に、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、2008年から2011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2010年末まで整理した。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2010年末に絞りまとめた。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

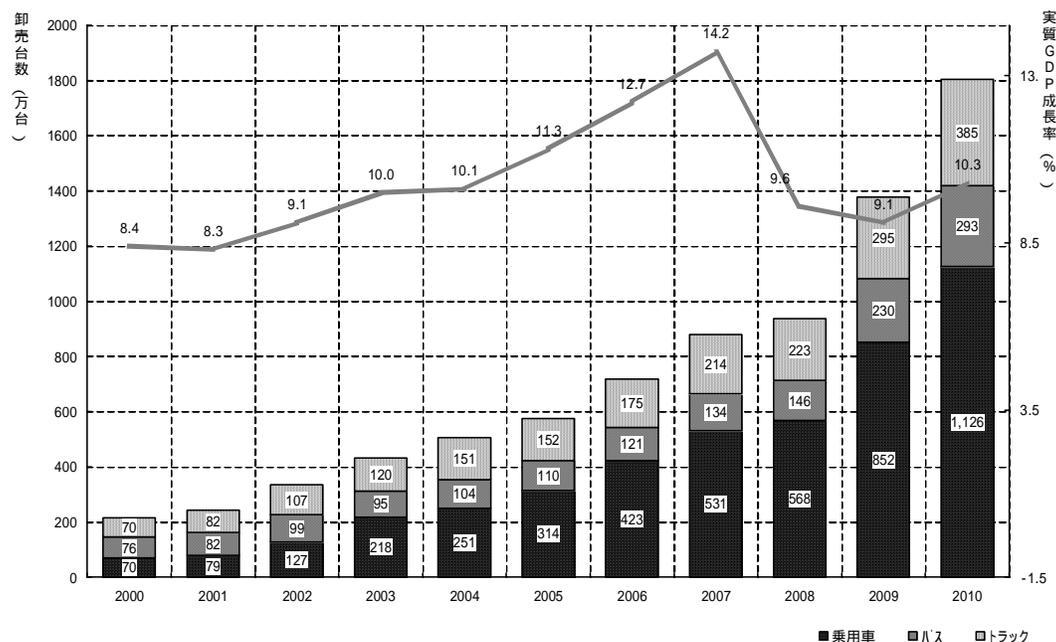
第 1 章	中国自動車産業・市場の特徴と方向	
1 節	中国自動車市場の成長と特徴	1
2 節	中国自動車市場への製品対応	12
第 2 章	中国政府の経済政策と自動車関連政策	
1 節	中国のマクロ経済環境と自動車管理政策	20
2 節	中国・自動車「生産」に係わる政策動向	37
3 節	中国・自動車「販売」に係わる政策動向	51
4 節	中国・自動車「税制・消費」に係わる政策動向	84
5 節	中国・自動車産業・市場に係わるその他の政策動向	86
第 3 章	中国・自動車メーカーの事業戦略変化	
1 節	中国・主要自動車メーカーの事業戦略動向	101
2 節	中国・主要自動車メーカーの事業戦略分析	109
第 4 章	その他の自動車関連政策の動向	
1 節	自動車関連政策	114
2 節	自動車産業の概要	146

# 第1章 中国自動車産業・市場の特徴と方向

## 1節 中国自動車市場の成長と特徴

中国の自動車市場は、2001年末の中国のWTO加盟以降に急成長し、2002年から2008年までの7年間は年100万台のペースで増加した（図表1-1）。この間の成長要因としては、中国の高度な経済成長（同7年間の実質GDP成長率は平均11.0%）をベースに沿海都市部の大中都市圏の高額所得者が増えたこと、WTO加盟で輸入車や輸入部品の関税率が引き下げられることで以前よりも安価に製品が購入できるだろうとする待機需要の増加、従来の成長を牽引していた公用車から個人ユーザーの増加による乗用車市場の拡大などが挙げられる。

図表1-1 中国の年次自動車販売（卸）台数、実質GDP成長率推移（2000年～2010年）



（出所）中国汽车工业协会（CAAM）、中国国家统计局データより作成

自動車市場は2009年に入るとさらに急拡大し、生産、販売ともに年1,000万台を超えて世界第1位の自動車大国となった（図表1-1）。2010年には、生産1,826.4万台、販売（卸）1,804.1万台の規模となり、世界第1位を2年連続で維持している。

世界の自動車市場における中国の位置は、2000年に第7位、2005年に米国と日本に続く3位となり、2008年までは2位を維持した。規模のうえでの日中逆転は2006年に、米中の逆転は2009年に起こった（図表1-2）。さらに、2009年、2010年は前年よりも450万台前後の増加を示し、市場の成長ペースがさらに拡大する様相を呈した。なお、生産金額ベースでみた日中の逆転も2009年に起こり、2010年1-11月には日本

が 18 兆 1,298 億円に対し、中国は 25 兆 8,100 億円（1 兆 9,642 億元）となった（図表 1-3）。

図表 1-2 主要国の自動車市場規模推移（2005 年～2010 年：万台）

順位	国・地域	2010年	2009年	2008年	2007年	2006年	2005年
1	中国	1,804.1	1,369.5	910.9	849.1	710.0	503.6
2	アメリカ	1,177.2	1,060.1	1349.3	1646.0	1704.8	1744.4
3	日本	495.6	460.9	508.2	535.3	573.9	585.2
4	ブラジル	351.5	314.1	282.0	246.2	192.7	153.1
5	ドイツ	319.8	408.6	342.5	348.2	377.2	335.9
6	インド	303.9	226.6	198.3	199.0	175.4	143.9
7	フランス	270.8	268.5	257.3	258.4	249.8	212.2
8	イギリス	229.1	226.9	248.3	279.6	273.1	212.2
9	イタリア	214.7	233.9	239.1	274.5	256.0	245.0
10	韓国	146.5	139.4	115.4	121.9	116.4	114.2

（注）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。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。米国、日本は登録台数ベース。（出所）中国汽车工業協会（CAAM）、日本自動車工業会（JAMA）、Ward's Auto World データなどより作成

図表 1-3 中国と日本の自動車関連生産金額推移（2007 年～2010 年 1-11 月）

年 （換算）	2007年 (1元 = 15.31円)	2008年 (1元 = 14.27円)	2009年 (1元 = 13.42円)	2010年1-11月 (1元 = 13.14円)
中国	1兆888億元 (16兆6,695億円)	1兆1,815億元 (16兆8,606億円)	1兆5,961億元 (21兆4,209億円)	1兆9,642億元 (25兆8,100億円)
日本	24兆1,089億円	24兆2,717億円	15兆1,734億円	18兆1,298億円

（注）中国は、「乗用車＋トラック＋バス＋トレーラー＋自動車用シャーシ」の合計（中国汽车技術研究中心統計）。日本は、「乗用車（軽四輪含む）＋トラックシャーシ＋バスシャーシ＋トレーラー＋車体」の合計（経済産業省統計）。円換算は中国人民銀行公表の期中平均レート。（出所）中国汽车技術研究中心（CATARC）、日本自動車工業会（JAMA）データより作成

世界的にみて、2009 年は 2008 年秋以降の世界金融・経済危機の影響を受けて自動車市場が伸び悩み、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が、いずれも前年割れを示す趨勢となっている（図表 1-2）。

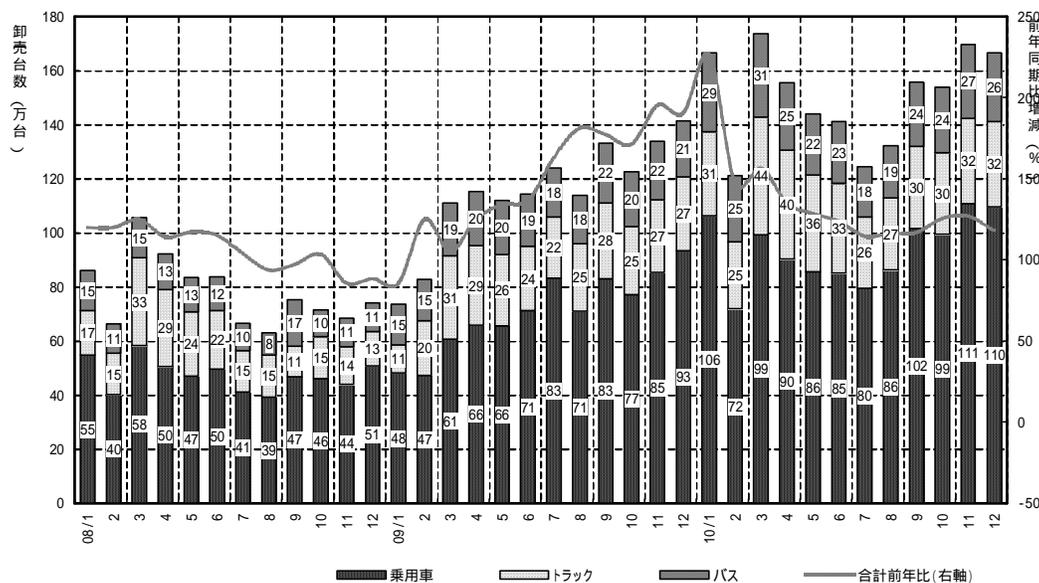
中国にとって、自動車市場が世界第 1 位になったことは初めての経験であるが、この特徴より重要なのは、2008 年秋の危機後から現在までの間に起きた 2 つの「経験」である。1 つは、2008 年 8 月以降に 6 カ月連続で前年割れ（対前年比）を記録したこと、そして 2009 年 2 月の春節（旧正月）を経て 2010 年末までに 21 カ月連続で単月 100 万台超の販売を記録していることである（図表 1-4）。

中国政府は他国に先駆け、危機後の 2008 年 11 月 5 日に内需拡大による経済成長促

進の10項目を決定し、4兆元（57兆円<sup>1</sup>）もの巨大な景気対策を発表した。自動車市場においても、2009年1月から市場喚起の関連政策（詳細は2章参照）が相次いで公布、施行された。

このような市場喚起を目指した政策転換だけでなく、今回の2つの経験を通じて中国市場での自動車産業の構造転換も模索されるようになってきている。その特徴は、環境規制を強化すること、メーカーは以前の大型車よりも小型車（低価格車）にシフトすること、そして電気自動車（EV）を代表とする新エネルギー動力源の市場導入を積極的に進めるなど、「エコ（エコロジー／エコノミー）」をキーワードに政府の各種支援とメーカーによる技術開発競争が始まっている。

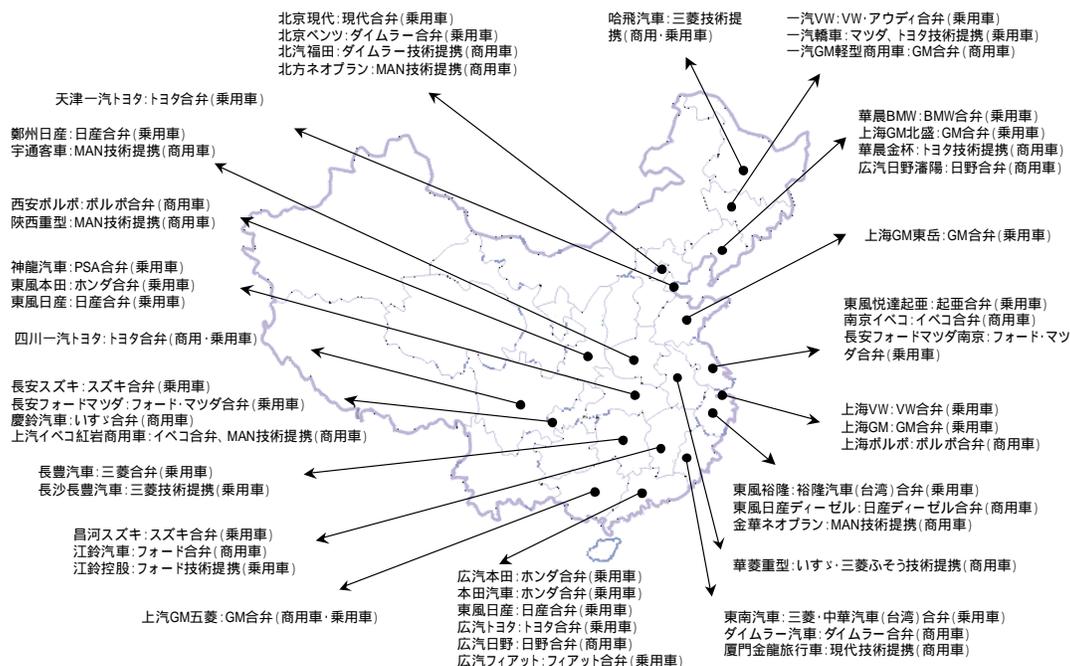
図表 1-4 中国の月次自動車販売（卸）台数推移（2008年～2010年）



（出所）中国汽车工业协会（CAAM）データより作成

<sup>1</sup> 1元 = 14.27円で算出。

図表 1-5 主要外資系メーカーの中国生産拠点（完成車）



(注) 本社所在地を基本に掲載  
(出所) 各社公表をもとに作成

こうした成長を牽引してきた乗用車分野では、世界の自動車メーカーが集まり、熾烈な市場間競争が激化している（図表 1-5）。メーカーにあっても、中国での生産拠点の確保のみならず、既存工場の生産能力の拡大を急ぎ、多様なモデルの市場投入を加速させている。これは、メーカーのフレキシブルな開発、生産体系の構築により、部品の共有、共通化およびモジュール化の進展によって、コスト低減を可能としたグローバル・モデルを投入し続けることで、フルライン化の拡大路線という経営戦略が採られるようになってきている。

このような市場において、成長を牽引している自動車のセグメント（製品分類）にも変化がみられるようになってきている（図表 1-6）。

特に、乗用車分野の基本型（セダン、ハッチバックなど）が堅調に増加するなかで、2009年には乗・貨兼用車（写真 1-1）が前年比 83.4%の増加をみせた。また、2010年には、SUV（Sport Utility Vehicle；2/4 輪駆動）が前年比 101.3%の増加、MPV（Multi Purpose Vehicle）が同 78.9%の増加をみせている。乗・貨兼用車は、用途としてヒト、モノを載せることができるため、主に地方での経済的台頭を背景にして車両の販売が伸張し、かつメーカー側も地方都市部（通称「2・3級」市場<sup>2</sup>）での販売促進を積

<sup>2</sup> 都市や農村の市場等級に関して政府の公式な区分はない。一般には各企業のマーケティング区分によりそれぞれ整理される。ここでは、北京や上海などの沿海大都市部を1級市場とし、2級は沿海都市部およびその近郊都市、3級は内陸部を含めた都市部およびその近郊都市とする。

極化させたことによるものである。SUV、MPVの増加は、乗用車としてのモデルの多様化がメーカーによってはかられている。なかでも、近年は「都市型SUV」(写真1-2)と称されるモデルに人気が出てきている。

なお、商用車分野では2009年にトラックが前年比37.2%増、2010年にトレーラー、バスがそれぞれ同68.0%増、31.3%増を示し、台数(車両販売台数の構成比)こそ乗用車には遠く及ばないが、総じて順調な販売を続けている。

図表 1-6 中国の自動車セグメント別年次販売(卸)台数推移(2008年~2010年)

年	2008年	前年比増減 (%)	2009年	前年比増減 (%)	2010年	前年比増減 (%)	構成比 (%)
合計	9,380,502	6.7	13,644,794	45.5	18,061,936	32.4	100.0
国内生産	9,243,600	6.6	13,401,564	45.0	17,740,443	32.4	98.2
CKD生産	136,902	15.8	243,230	77.7	321,493	32.2	1.8
乗用車	6,755,609	7.3	10,331,315	52.9	13,757,794	33.2	76.2
基本型	5,046,934	6.8	7,473,106	48.1	9,494,269	27.0	52.6
MPV	197,393	-12.6	248,943	26.1	445,407	78.9	2.5
SUV	447,722	25.3	658,821	47.1	1,326,036	101.3	7.3
乗・貨兼用車	1,063,560	7.7	1,950,445	83.4	2,492,082	27.8	13.8
商用車	2,624,893	5.2	3,313,479	26.2	4,304,142	29.9	23.8
トラック	1,640,560	8.2	2,250,143	37.2	2,831,295	25.8	15.7
トレーラー	194,155	9.2	211,106	8.7	354,623	68.0	2.0
トラック非完成車	449,585	-0.2	498,176	10.8	675,173	35.5	3.7
バス	252,837	2.2	271,263	7.3	356,177	31.3	2.0
バス非完成車	87,756	-14.0	82,791	-5.7	86,874	4.9	0.5

(注)乗用車の「乗・貨兼用車」は主に微型バン(排気量1.0リッター前後、日本の軽4輪バンに相当)、商用車の「非完成車」はシャーシを指す。商用車のトラックは総重量(GVW、トン;t)による4分類で、微型トラック(1.8t以下)、軽型トラック(1.8t超~6t以下)、中型トラック(6t超~14t以下)、重型トラック(14t超)、バスは全長(メートル;m)で3分類の軽型バス(3.5m超~7m以下)、中型バス(7m超~10m以下)、大型バス(10m超)と定義、細分化される。

(出所)中国汽車工業協会(CAAM)データより作成

写真 1-1 乗・貨兼用車(排気量1.0リッター前後)の例



(注)左:上汽GM五菱「五菱・五菱之光」、右:広汽吉奥汽車「吉奥・星旺」(リアに「汽車下郷」と独自のエンブレムを付ける〔汽車下郷の詳細は2章参照〕)

(出所)現地調査時撮影

写真 1-2 都市型 SUV (主に 2 輪駆動) の例



(注) 左: 上海 VW 「VW・ティグアン」、右: 江淮汽車「江淮・瑞鷹」  
(出所) 現地調査時撮影

乗用車分野をメーカー別(図表 1-7)にみても、基本型では GM (General Motors)、VW (Volkswagen) の欧米勢がトップで 2010 年に 80~100 万台、続く韓国系の現代自動車 (Hyundai) と中国・地場系が約 60 万台、日系が 40~60 万台の販売規模にある。MPV では地場の東風汽車、江淮汽車、第一汽車をトップに、日系のホンダ、欧米系の VW がトップ 10 に入っている。SUV では、2 輪駆動 (2WD) で地場の長城汽車、北京汽車、江南汽車に続き韓国系、日系が入り、4WD ではホンダ、トヨタ、日産の日系がトップを占めているが、欧米系の VW も新型車を投入して巻き返しを狙っている。乗・貨兼用車では、GM が資本参加している上汽 GM 五菱が初めて 100 万台超を記録し、続く長安汽車、東風汽車などが並んでいる。総じて、基本型、MPV、SUV は外資系メーカーが、乗・貨兼用車は地場系が優勢の構図にある。

図表 1-7 中国の乗用車セグメント別年次販売（卸）台数推移（2008年～2010年）

10年順位	メーカー名	2010年	前年比増減 (%)	2009年	前年比増減 (%)	2008年
乗用車合計		13,757,794	33.2	10,331,315	52.9	6,755,609
基本型		9,494,269	27.0	7,473,106	48.1	5,046,934
1	上海GM	959,902	43.6	668,253	68.9	395,715
2	上海VW	908,865	28.3	708,151	48.1	478,059
3	一汽VW	837,496	25.2	669,180	34.1	498,908
4	北京現代	583,203	11.9	520,964	105.7	253,298
5	東風日産	563,078	22.6	459,263	44.1	318,785
6	比亜迪汽車	517,087	15.3	448,397	162.4	170,882
7	奇瑞汽車	502,103	22.7	409,269	42.8	286,569
8	吉利汽車	416,168	26.5	329,104	48.4	221,823
9	長安フォードマツダ	406,444	30.5	311,539	55.2	200,756
10	一汽トヨタ販売	386,431	15.5	334,657	-3.7	347,663
MPV		445,407	78.9	248,943	26.1	197,393
1	東風汽車	83,610	195.1	28,336	30.6	21,692
2	江淮汽車	64,675	40.5	46,033	26.8	36,304
3	第一汽車	49,769	405.5	9,845	64.5	5,986
4	広汽ホンダ	45,816	61.4	28,395	-1.7	28,872
5	奇瑞汽車	31,631	22.0	25,922	33.8	19,369
6	一汽海馬汽車	28,135	455.5	5,065	59.0	3,186
7	上海VW	22,037	9.7	20,087	67.0	12,028
8	金杯汽車	18,113	23.5	14,664	21.4	12,079
9	北汽福田汽車	12,636	0.7	12,548	360.6	2,724
10	ダイムラー汽車	10,711	-	-	-	-
SUV (2WD)		750,288	135.7	318,323	31.7	241,760
1	長城汽車	122,511	123.5	54,809	62.9	33,655
2	北京現代	98,725	137.0	41,656	34.6	30,955
3	江南汽車	93,502	-	-	-	-
4	奇瑞汽車	83,046	73.3	47,924	-3.2	49,490
5	東風悦達起亜	75,714	79.4	42,204	47.9	28,536
6	広汽トヨタ	64,680	130.8	28,023	-	-
7	東風日産	58,182	88.6	30,852	60.9	19,180
8	上海VW	20,175	-	-	-	-
9	吉奥燕馳峰汽車	16,702	127.0	7,358	-19.6	9,152
10	江淮汽車	16,628	62.7	10,219	33.1	7,677
SUV (4WD)		575,748	69.1	340,498	65.3	205,962
1	東風ホンダ	140,000	33.0	105,233	30.5	80,622
2	一汽トヨタ販売	119,500	44.6	82,642	349.6	18,382
3	華泰汽車	79,912	61.5	49,495	261.0	13,711
4	上海VW	50,280	-	-	-	-
5	東風日産	35,904	32.6	27,083	209.2	8,758
6	一汽VW	32,483	-	-	-	-
7	長城汽車	27,593	63.9	16,836	-41.0	28,557
8	広汽長豊汽車	25,190	23.9	20,328	6.0	19,178
9	北京現代	21,080	174.2	7,689	-25.0	10,253
10	広汽トヨタ	16,276	118.7	7,443	-	-
乗・貨兼用車		2,492,082	27.8	1,950,445	83.4	1,063,560
1	上汽GM五菱	1,057,804	15.4	916,808	68.1	545,239
2	重慶長安汽車	515,355	26.0	408,956	83.9	222,366
3	東風汽車	226,198	53.2	147,656	99.0	74,202
4	南京長安汽車	207,504	52.4	136,202	193.8	46,354
5	哈飛汽車	137,109	-13.5	158,443	46.2	108,353
6	第一汽車	70,795	50.0	47,181	118.6	21,586
7	海馬商務汽車	63,462	138.7	26,588	-	-
8	奇瑞汽車	57,972	258.9	16,151	-	-
9	昌河汽車	62,349	18.4	52,662	30.2	40,452
10	金杯汽車	37,003	240.1	10,880	-	-

(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

さらに、モデル別のランキングを整理し、各セグメントにおける特徴を確認してみよう（図表 1-8～10）。

基本型では、2010年に比亞迪汽車（BYD Auto）・F3が26.3万台、上海VW・Lavida（中国名：朗逸）が25.1万台、北京現代・Elantra Yuedong（悦動）が23.3万台と、それぞれが大きな差はなくトップ3を占めている。トップ5までが単モデルで20万台超の販売であり、トップ10入りは17万台以上の販売実績がある。しかし、トップ10のうち外資系が8モデルで、地場系は2モデルしか入っておらず、外資優勢の状況が続いている<sup>3</sup>。価格帯は3.38万元（43.9万円）～19.98万元（259.7万円）と幅広いが、外資系モデルで10万元超、地場系ではそれ以下のモデルが売れている<sup>4</sup>。しかし、外資系モデルでもモデル・チェンジ毎に価格の引き下げを行っており、地場系が多く占める低価格帯への接近を試みている。

図表 1-8 中国の乗用車（基本型）モデル別販売（卸）台数トップ10（2010年）

順位	モデル名	ブランド名 (サブ・ブランド名)	販売会社名 (生産メーカー名)	台数 (台)	価格 (万元)	排気量 (リットル:L)
1	F3	BYD	比亞迪汽車販売 (比亞迪汽車)	263,947	5.68-16.98	1.5, 1.6L
2	Lavida	VW	上海VW	251,615	11.28-16.28	1.4, 1.6, 2.0L
3	Elantra Yuedong	Hyundai	北京現代	233,344	9.98-12.98	1.6, 1.8L
4	Jetta	VW	一汽VW	224,523	7.58-9.88	1.6, 1.9L
5	Excelle	GM (Buick)	上海GM	222,500	9.99-13.48	1.6, 1.8L
6	Xiali	TJ	天津一汽夏利	198,653	3.38-4.58	1.0, 1.4L
7	Cruze	GM (Chevrolet)	上海GM (上海GM北盛)	187,752	10.89-15.99	1.6, 1.8L
8	New Bora	VW	一汽VW	172,537	10.78-14.78	1.4, 1.6L
9	Focus	Ford	長安フォードマツダ	172,270	10.48-14.88	1.8, 2.0L
10	New Corolla	Toyota	一汽トヨタ販売 (天津一汽トヨタ)	172,053	12.38-19.98	1.6, 1.8, 2.0L

（注）F3にはプラグインハイブリッド（PHEV）のF3DMを含まない。

（出所）各社公表情報、販売関連情報、中国汽車工業協会（CAAM）データより作成

MPVでは、江淮汽車（JAC）・Refine（瑞風）が6.4万台、上海GM・GL8が5.2万台、一汽吉林汽車・Xenia（森雅）が4.8万台、広汽ホンダ・Odyssey（奥德賽）が4.5万台と、トップ4までは4万台超の販売を実現している。5位は4位との差が1.7万台以上もあるが、それ以下はいずれのメーカーも3万台以下で僅差にある。トップ10のうち、外資系が3モデル、地場系が7モデルと、基本型とは異なり地場系が優勢のように見えるが、地場系のベース車両をみると外国メーカーからの技術提携によるものが多くなっているのが実態である。例えば、第1位のRefineは江淮汽車グループの安

<sup>3</sup> 外資系と地場系の区分はブランド（ブランドの創業地）をベースとする。

<sup>4</sup> 1元=13円で算出。

徽江淮汽車底盤股份有限公司が韓国の現代・H1をベースに改良、3位のXeniaは2010年1月まで一汽吉林と提携関係にあったダイハツ・セニアがベース、5位の一汽海馬汽車・Premacy（普力馬）はマツダ・プレマシー（マツダ5）、10位の鄭州日産・Succe（帥客）は日産・セレナがベース車である（写真1-3）。また、地場系では第9位の奇瑞汽車・Youya（優雅）のように、乗・貨兼用車をヴァージョン・アップしたモデルが増えつつある。

図表 1-9 中国の乗用車（MPV）モデル別販売（卸）台数トップ10（2010年）

順位	モデル名	ブランド名 (サブ・ブランド名)	販売会社名 (生産メーカー名)	台数 (台)	価格 (万元)	排気量 (リットル:L)
1	Refine	JAC	江淮汽車	64,675	9.99-19.98	2.0, 2.4, 2.8L
2	GL8	GM (Buick)	上海GM (上海GM北盛)	52,155	21.80-38.80	2.4, 3.0L
3	Xenia	FAW	一汽吉林汽車	48,499	6.79-8.95	1.3, 1.5L
4	Odyssey	Honda	広汽ホンダ	45,816	22.98-28.28	2.4L
5	Premacy	FAW	一汽海馬汽車	28,135	8.68-10.88	1.6, 1.8L
6	Joyear	DF	東風柳州汽車	26,486	5.99-14.58	1.5, 1.8L
7	Touran	VW	上海VW	22,037	14.98-20.08	1.4, 1.8L
8	Fengxing	DF	東風柳州汽車	20,102	9.79-17.28	1.9, 2.4L
9	Youya	Chery (Karry)	奇瑞汽車	19,515	4.88-5.88	1.3L
10	Succe	DF	鄭州日産	19,343	6.98-8.63	1.6L

(出所) 各社公表情報、販売関連情報、中国汽車工業協会(CAAM)データより作成

写真 1-3 中国・MPVモデルの本国モデルとの比較

	【モデル名】現代・H1(旧型)	ダイハツ・セニア	マツダ・プレマシー(旧型)	日産・セレナ(旧型)
本国モデル				
	(写真出所) <a href="http://www.chinaauto.com.cn">www.chinaauto.com.cn</a>	<a href="http://www.balicarrental.co.id">www.balicarrental.co.id</a>	<a href="http://www.carsensor.net">www.carsensor.net</a>	<a href="http://www.goo-net.com">www.goo-net.com</a>
	【モデル名】江淮汽車・Refine(瑞風)	一汽吉林汽車・Xenia(森雅)	一汽海馬汽車・Premacy(普力馬)	鄭州日産・Succe(帥客)
中国モデル				
	(写真出所) <a href="http://car.autobild.com.cn">car.autobild.com.cn</a>	<a href="http://auto.people.com.cn">auto.people.com.cn</a>	<a href="http://freema.haima.media.v.com">freema.haima.media.v.com</a>	東風ブランド <a href="http://piclib.pcauto.com.cn">piclib.pcauto.com.cn</a>

(出所) 上記出典より作成

SUV(2/4WD)では、トップ5までが1万台超の販売を実現しているが、それ以下でも1万台に迫るもので大差はない。トップ10のうち外資系が6モデル、地場系が4

モデルで、SUVにおいても外資優勢である<sup>5</sup>。価格帯は5.38万元（69.9万円）～42.98万元（558.7万円）と開きがあるため、廉価版から高級SUVまでの商品が並んでいる。ホンダやトヨタが優位にあるSUV市場だが、近年、VWが都市型SUVを投入したこと、現代が新型SUVを投入するなどで順位の入替わりが出てきている（図表1-10）。

図表 1-10 中国の乗用車（SUV）モデル別販売（卸）台数トップ10（2010年）

順位	モデル名	ブランド名 (サブ・ブランド名)	販売会社名 (生産メーカー名)	台数 (台)	価格 (万元)	排気量 (リットル;L)
1	CR-V	Honda	東風ホンダ	16,113	18.98-26.28	2.0, 2.4L
2	Haval H	Great Wall	長城汽車	13,702	9.28-15.88	2.0, 2.4, 2.5L
3	Tiguan	VW	上海VW	12,932	19.98-30.98	1.8, 2.0L
4	Qashqai	Nissan	東風日産 (東風有限)	10,652	13.98-21.98	1.6, 2.0L
5	ix35	Hyundai	北京現代	10,003	16.98-24.28	2.0, 2.4L
6	Tiggo	Chery	奇瑞汽車	9,402	8.68-12.38	1.6, 1.8, 2.0L
7	RAV4	Toyota	一汽トヨタ販売 (天津一汽トヨタ)	8,935	18.96-25.68	2.0, 2.4L
8	Nomad	Zotye	衆泰汽車	7,595	5.38-7.48	1.3, 1.5L
9	High Lander	Toyota	広汽トヨタ	7,420	24.88-42.98	2.7, 3.5L
10	Santa Fe	Huatai	華泰汽車	6,906	9.98-21.98	1.8, 2.0, 2.7L

（出所）各社公表情報、販売関連情報、中国汽車工業協会（CAAM）データより作成

以上、特に2009年以降の中国自動車市場の特徴をみてきたが、各メーカーの事業戦略に影響を与える今後の市場見通しについて言及しておく。

先にみてきたように、中国の自動車市場は特に2009年以降に急拡大を遂げており、過去に世界の自動車市場予測家が算出してきた短中期の見通しも、幾度となく修正作業を強いられている。例えば、中国汽車技術研究中心（CATARC）が2006年5月にまとめた中期市場予測では、2009年に759万台（高シナリオ832万台、低シナリオ692万台）、2010年に820万台（同915万台、同734万台）であった。

それでは、足元の2011年の市場はどのような予測になるのであろうか。中国国内の主要な自動車専門家の見解をまとめると、2011年は伸び率が「10～20%」という見方を示しており、2010年よりも鈍化するものとみるのが支配的である。

政府機関の国家発展・改革委員会系のシンクタンクで、自動車市場の予測を専門にしている国家信息中心の徐長明主任によれば、2011年の乗用車市場の伸び率は10～15%になると予測している。即ち、2009年、2010年のような急速なスピードで市場が拡大した後には調整期が必要と考えており、2011年は落ち着いた動きをみせるという（2002年から続いた成長期でも、2004年に一時的な調整期があったと指摘：図表1-1参照）。

<sup>5</sup> Santa Fe（中国名：桑塔菲）は韓国の現代・Santa Feがベース車。

また、やや長いですが、自動車の購入環境についても触れた徐氏の見解を示すと、「中国の自動車産業は2001年に高度成長期に突入し、当時、1,000人当たりの乗用車保有台数は約4.5台であったが、2008年には20台を突破して日本の1964年の水準に追い付いた。日本では、1,000人当たりの乗用車保有台数が20台を突破してから100台に達するまで8年間を要したが、中国は所得格差が大きいので、このプロセスに10~15年を要する見込みである。この間、乗用車年間販売台数の伸び率は15%前後で推移するものと思われる。2011年の乗用車販売台数に関しては、経済成長と政策の動向が大きく影響する。そのうち、国内のマクロ経済環境に関しては全般的に良好と考えている。現在、中国では重工業化と都市化が経済成長を牽引する2大要素となっている。この動きは、2020年まで続く見通しである。従って、中国の経済成長率は2020年まで9%前後で推移すると予測している。特に2011年に関しては、中央政府から『7大戦略性新興産業』の1つに指定した新エネルギー車関連産業が、経済成長をさらに後押しする力となることが期待される。懸念材料は世界経済の動きである。世界各国の経済情勢には不確定要素が多く、2011年の動向を予測するのは難しい。ただ、世界経済がそれほど回復しなくとも、よほど大きな問題が発生しなければ中国は9%前後の経済成長率を維持する力がある。もう一つの懸念材料は、消費者物価が上昇傾向を示していることである。その中で、ガソリンを含む石油製品の価格が上昇する可能性は否定できない<sup>6</sup>。」

では、供給サイドからの予測では、どのような市場規模になるのか検討してみよう。100社以上ある中国の自動車メーカー全ての2011年販売目標を把握することは困難だが、市場全体の93.5%ものシェア(2010年)を占めるトップ15グループの目標値から検討してみよう。トップ15グループの2011年の販売台数目標は、合計1,821.9万台であった(図表1-11)。それを2010年の販売実績から2011年の伸び率を算出し、15グループの平均をみると17.3%であった。ここから、2011年の市場規模予測は合計2,118.7万台となる。この数値だけを見れば、市場サイドの専門家の見解(主に10~15%)はやや過小評価されたものとみることができる。ただ、いずれにおいても、2,000万台に突入することが確実視されており、1つの国としてはかつてない規模の市場が形成されることになるだろう。

<sup>6</sup> 2010年11月に行われた「2010年 中国自動車流通発展フォーラム」での徐氏の報告内容を整理。

図表 1-11 中国・主要グループの 2011 年販売目標および市場規模予測（試算）

順位	グループ名	2010年実績		2011年目標	
		(万台)	シェア (%)	(万台)	前年比増減 (%)
	合計	1,806.2	100.0	1,821.9	0.9
1	上海汽車	355.8	19.7	400.0	12.4
2	東風汽車	272.5	15.1	290.0	6.4
3	第一汽車	255.8	14.2	276.0	7.9
4	長安汽車	237.9	13.2	240.0	0.9
5	北京汽車	150.0	8.3	200.0	33.3
6	広州汽車	72.4	4.0	N.A.	N.A.
7	奇瑞汽車	68.2	3.8	80.0	17.3
8	比亞迪汽車	52.0	2.9	60.0	15.4
9	華晨汽車	50.1	2.8	65.7	31.1
10	江淮汽車	45.8	2.5	68.0	48.5
11	吉利汽車	41.6	2.3	49.2	18.3
12	長城汽車	39.7	2.2	55.0	38.5
13	重型汽車	21.9	1.2	23.0	5.0
14	江南汽車	12.9	0.7	N.A.	N.A.
15	東南汽車	12.0	0.7	15.0	25.0
トップ15グループ平均伸び率 (%)					17.3
2011年の市場規模予測(万台)					2,118.7

(注) 2010年の販売実績は卸売り台数。

(出所) 各社公表情報、関連報道、中国汽車工業協会 (CAAM) 統計より作成

続いて、2015年の予測はどうであろうか。中期予測については、日本の内閣に相当する国務院直属のシンクタンクである国務院発展研究中心が予測値を2010年7月に発表した（『中国自動車産業白書』2010年版）。それによれば、2015年に中国市場での生産・販売台数はともに2,200万台を超えると予測されている。この数値は、これまでの伸び率をみても少ない規模であることが分かる（なお、同書では2011年に生産台数1,625万台、販売台数1,613万9,000台と予測している）。他方、2010年の市場の拡大をみて、中国汽車工業協会の董揚・常務副会長は2011年1月10日の月例報告の中で、「2015年に3,000万台（国内2,500万台、輸出500万台）の市場規模になるだろう」と意欲的な数値を示している。

さらに、保有台数についてみると、工業・信息化部が2010年9月の会議において、2020年に2億台を上回るとの予測値を公表した<sup>7</sup>。その背景には、月次での市場の波はあるものの、全体としては政策効果もあり、世界最大規模の自動車保有になるとの見通しを示している。

## 2 節 中国自動車市場への製品対応

まずは近年の主要メーカーの製品投入戦略をめぐる動向について、その特徴を述べる。

規模の大きい乗用車基本型モデル別ランキング（図表 1-8）でみる通り、Lavida、

<sup>7</sup> 公安部交通管理局が発表した2010年9月末現在の自動車保有台数は8,500万台超。

Elantra Yuedong、Jetta、Excelle、Xiali、New Bora などの旧型モデルが依然として販売好調である<sup>8</sup>。その特徴は、「ボディーが4ドア・セダン、1.6L以下の小型車」が人気モデルとなっている。

特に近年、車両の販売価格競争が激化する傾向にある。その背景には、グローバルメーカーや地場メーカーが次々に新型モデルを投入しているため、モデル単体での高いシェア獲得が難しいものとなっている。即ち、例えば「Dセグメント Cセグメント Bセグメント」へと連鎖的に価格下落を引き起こす構造にあり、「ハイセグメントのローグレード」が売れる傾向が特徴的である<sup>9</sup>。このため、とりわけグローバル・モデルでは2.0Lが標準であっても、それ以下の1.6Lを投入して販売台数を伸張させている。

乗用車消費トレンドについて、中国汽⻋技術研究中心（CATARC）のデータリソースセンター（ADC）が報告書を公開した<sup>10</sup>。同報告書によれば、2010年上半期のブランド分布で販売価格が8万元以下の市場では地場ブランド車（「自主ブランド車」）が8割以上を占めている。8万～15万元の市場においては韓国系ブランド車が一定のシェアを占めている。10万～15万元および20万～25万元の市場で米国系ブランド車のシェアが堅調に推移し、例えば上海GMで生産するビュイック・ラクロスとエクセルの販売が好調である。中・高級車および高級車セグメントにおいて、日系ブランド車のシェアが落ち込む傾向にある一方、35万元以上の市場においては欧州系ブランド車が9割以上を占めるという結果となった。製品特性としては、排気量からみると、5万元以下の市場では全て排気量1.3リットル（L）以下のモデルで占められている。8万～15万元の市場では、1.3～1.6Lのモデルが75%以上の割合を占めている。15万～20万元の市場では、1.6～1.8Lのモデルの占める割合が最も大きい。25万～35万元の市場では、2.0～2.5Lのモデルが約8割を占めている。さらに、トランスミッションの状況をみると、基本型全体ではオートマチック（AT）車の割合が約4割にまで達した。特に、20万元以上の市場ではAT車の比率が9割を超えている。一方、8万元以下の市場ではマニュアル（MT）車の割合が97.5%とほぼ100%に近い。35万元以上のモデルでは、無段変速（CVT）の装着比率が60.4%となっている。20万元以下のモデルでは基本的に5速以下のトランスミッションを採用しているが、20万元以上のモデルでは6速以上が主流となっている。なお、平均全長は前年実績の4,417.38mmより18.19mm増え、4,435.57mmとなり、全体的に全長は長くなる傾向にある。ちなみに、中国の消費者が好む外板色はブラック、ホワイト、グレー、シルバー、レッド、ブルーの6大人気色となった。なかでも、ブラック、ホワイト、グレー、シルバーの4色は、全価格帯で6割以上の割合を占めている。6大人気色に次ぐのが、イエロー、グリーン、

<sup>8</sup> LavidiaはVW・旧型サンタナ、Elantra Yuedongは現代・エラントラ、Jettaは旧型ジェッタ、ExcelleはGM大宇・ラセッティ、Xialiはダイハツ・旧型シャレード、New BoraはVW・旧型ボラの改良版。

<sup>9</sup> 例として挙げたセグメント分類（A～F、S、M、J）は欧州委員会基準。

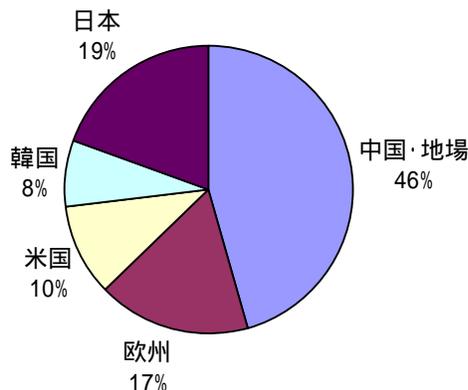
<sup>10</sup> 報告書「上半期の乗用車基本型消費トレンド報告」参照。

ゴールド、パープルの4色で、ピンクやライトブルーの占める割合は少ない。

以上のような消費トレンドの全体像を念頭におき、2010年の実際の市場ではどのようなメーカー、製品が販売好調であったのか続けてみていきたい。

まず、乗用車全体でブランドの国・地域別シェア（図表 1-12）をみると、2010年に生産メーカーの多い中国・地場系が46%となり、この勢いは近年急速に拡大されている。次いで欧米系（欧州+米国）の27%であるが、相対的に早期に中国進出したこともあり、高いシェアを維持している。日本は19%であるが、日系ブランド車も多くのメーカーが中国での生産拠点を整備し、多様なモデルの投入を続けてシェア拡大する傾向にある。韓国系は、ほとんどが現代・起亜グループのモデルであるためシェアこそ低い、グループとして投入モデル数を増やし、販売台数を拡大させている。

図表 1-12 中国の乗用車の国・地域別販売（卸）シェア（2010年）



（注）乗用車のモデル別販売（卸）台数統計より、各ブランドの創業地をベースに集計。  
（出所）中国汽車工業協会（CAAM）データより作成

図表 1-13 中国の乗用車セグメント / 排気量別販売（卸）シェア（2010年）

	基本型	MPV	SUV(2 / 4WD)	乗・貨兼用車
排気量≤1L	7.7			54.5
1L < 排気量≤1.6L	64.7	45.1	13.6	45.4
1.6L < 排気量≤2.0L	20.5	13.9	51.2	
2.0L < 排気量≤2.5L	6.5	35.2	26.5	0.1
2.5L < 排気量≤3.0L	0.6	5.9	6.0	
3.0L < 排気量≤4.0L			2.2	
4.0L < 排気量			0.4	
シェア (%)	100	100	100	100

（出所）中国汽車工業協会（CAAM）データより作成

次に、乗用車を排気量別（図表 1-13）で整理すると、基本型と MPV では 1.0～1.6L が、SUV では 1.6～2.0L、乗・貨兼用車は 1.0L 以下が主流となっている。しかし、どれもより排気量の大きい次のレンジのボリュームも少なくなく、各セグメントでモデルの集中度合いがみて取れる。

図表 1-14 中国の乗用車ブランド/セグメント別販売（卸）シェア（2010 年）

		中国・地場系	欧米系		韓国系	日系	シェア (%)
			欧州	米国			
基本型	ラグジュアリー	0.1	84.6	2.5	-	12.9	100
	ミディアム	8.7	19.9	19.8	4.7	46.9	100
	スモール	33.0	26.8	11.7	11.1	17.4	100
	ミニ	80.7	-	12.6	-	6.7	100
SUV	2/4WD	43.2	7.7	-	14.9	34.2	100
MPV		61.5	3.7	6.5	2.0	26.3	100
乗・貨兼用車		100.0	-	-	-	-	100

（注）乗用車のモデル別販売（卸）台数統計より、各ブランドの創業地をベースにセグメント別で集計。基本型のセグメントは上記 4 つの大分類と独自に分類。  
（出所）中国汽車工業協会（CAAM）データより作成

さらに、セグメント別（図表 1-14）で検討すると、地場系では基本型でミニのシェアが高く、SUV、MPV も生産メーカーおよびモデル数の多さで全体としての販売台数が増えることとなっている。また、2009 年に急成長した乗・貨兼用車は全てが地場ブランド車である<sup>11</sup>。欧米系では、特にラグジュアリーで販売を伸張させている。この他にも、スモールで地場系に次ぐシェアを獲得している。韓国系は、ボリュームこそ他の国・地域のブランド車よりも少ないが、スモールや SUV で単モデル（一部の派生モデルを含む）での販売台数を稼ぐ構造になっている。日系も、例えば广汽ホンダ・アコードや广汽トヨタ・カムリのように、単モデルでの販売台数が多いのだが、日系全体をシェアで見るとミディアム、SUV、MPV で優勢な位置にある。

近年の特徴としては、小型車（スモール、ミニ）が増える傾向にある。同セグメントでは、近 10 年のうちに外資系ブランドがこぞって新モデルを投入してきた。2002 年に発売された上海 VW・ポロや 2004 年に登場した广汽ホンダ・フィットは高い人気を確保してきた。また、例えば天津一汽夏利のような旧型の小型車は、1990 年代には「マイカーの一番候補」といわれていたモデルであるが、現在では古さゆえに販売台数が少なくなる傾向もある。しかし、そうした背景には、中国消費者の嗜好変化があ

<sup>11</sup> 図表 1-7 でみる通り、メーカー別では GM が資本参加している上汽 GM 五菱の規模が大きい。しかし、モデル別で検討すると、乗・貨兼用車では GM ブランドを付けておらず、地場の五菱（Wuling）ブランドで販売している（一部の輸出モデルは、南米等の一部の地域向けに GM のシボレー・ブランドを採用するケースもあるが、ここでは中国の現地生産・販売車両を対象としている）。

り、同じ予算であれば少しでも車体が大きい車を選ぶ傾向（ハイセグメントのローグレード）が強くなっている。また、韓国系では、現代・起亜の製品投入および販売促進が拡大している。特に好調なのはセダンの北京現代・伊蘭特（旧型エラントラ）と悦動（旧型エラントラの中国専用マイナーチェンジ版）である。この他、8月に世界初投入を開始した瑞納（ベルナ）は、流線型のボディーを採用し、広い車内空間が特徴的なモデルであり、排気量は1.4Lと1.6Lで、全7グレードを展開する。価格は7.39万元（96万円）～10.69万元（139万円）であり、現代が展開する小型車のグローバル戦略において重要な位置を占めるものである。

他方、ミディアムは、特に日系メーカーが力を入れているセグメントである。アコード、カムリに代表されるモデルであるが、近年では欧米系も同セグメントに新型車を投入する動きが出てきており、2010年ではシェアが39.7%と日系に迫る勢いをみせている。しかし、同セグメントでは依然として日系モデルが高いシェアを占めており、その背景には品質とサービスレベルの高さだけでなく、最新技術を取り入れた頻繁なモデル・チェンジや広告宣伝にあるようで、多くの購入者が口コミで良さを知り、販売店を訪れているようである。

ラグジュアリーの高級セグメントでも拡大を続けている。例えば、一汽VWのアウトディ販売事業部は、2010年上半期に前年同期比64%増の10.8万台（輸入車を含む）を販売した。同社は2015年の年間販売目標を20万台としていたが、既に5年前倒して2010年末に達成できている。販売地域で特徴的なのは、内陸部での高級車市場が拡大していることである。上海GMのキャデラックの例でみると、例えば四川省での2010年上半期の販売台数が前年同期比60%増となっている。キャデラックの成都販売店である凱迪拉克新東信汽車の黄迅総経理によると、GMはかねてキャデラックの中国戦略で西南地域を重点市場と捉えており、2011年3月には成都双流国際空港に続く成都市内の「空港路」沿いにアジア最大の旗艦店を設置する計画である。高級車市場は中国現地生産車に留まらず、海外からの完成車輸入も拡大している。例えば、天津港の2010年1～8月の自動車輸出台数が前年同期比100%増の40万台に達し、2009年通年の台数に迫っている。特に輸入台数が急増しており、同200%増の20万台となっている。中国では北部の大連港と天津港、中部の上海港、南部の広州港、広西チワン族自治区欽州港が自動車輸入業務の実施許可を受けているが、天津港から輸入された完成車は主に華北地域や西北地域、東北地域などで販売されており、沿海地域から内陸部への市場の拡大が伺える。なお、JPモルガンなどが発表したレポートによれば、中国での高級車の予想販売台数は2015年に現在のほぼ2倍に当たる110万台に達する見通しである。

このように、セグメント別でもメーカーの製品構成に変化が生じる傾向がみうけられる。以下、乗用車メーカーのトップであるGMを例にみてみると、上海GMの現地生産車の販売規模は2010年に前年同期比42.8%増の103.8万台に達し、通年の目

標達成を実現した。GMはマルチ・ブランド戦略が奏功しており、ブランド別の販売台数はビュイック、シボレーが販売を伸張させている。特に、シボレー・ブランドは新型セイル、ロヴァ、アベオの3車種の販売合計が小型車市場で国内トップを維持している。ミディアム車市場では、ラクロスとリーガルで同セグメントのシェアを拡大させている。GMやVWなどの欧米系モデルで特徴的なのは、販売台数が増えるモデルでは近数年のうちに現地生産を開始し、発売したモデルであったことである。

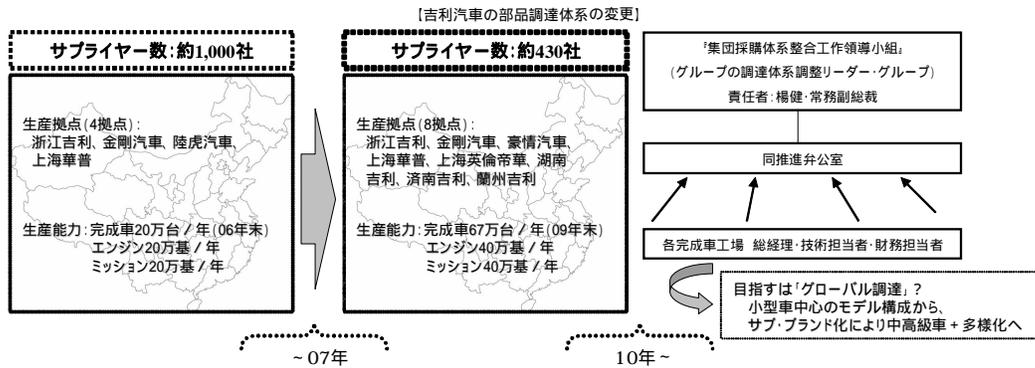
以上のように、各メーカーは中国市場で新製品を相次いで投入するばかりでなく、グローバル戦略の重要な製品も積極的に投入してきている。米国のフォード・モーターのムラリー最高経営責任者（CEO）は2010年7月に、同社が展開する全車種を中国市場に投入する方針を示した。最新モデルのミッドサイズSUV「エクスプローラー」は2011年に中国市場にも投入する計画にあり、同CEOは「中国事業を拡大中」と述べている。

しかしながら、中国・地場系トップの奇瑞汽車、比亞迪汽車、吉利汽車などは、2010年の急拡大期に成長スピードが減速した。例えば、2009年に前年比300%増もの成長を示した比亞迪汽車は、2010年8月に通年の販売目標を当初の80万台から60万台に下方修正すると発表した。その理由について、同社販売会社である比亞迪汽車銷售公司の夏総経理は、「現在の生産能力を考慮したもので、ブランド育成に集中し、来年以降の成長の足固めを行う」と説明した。同社の上半期の新車販売台数は29.9万台となり、通年目標の達成率は36.13%にとどまっていた。また、BYDの広報担当者は、「2010年7～8月は中国市場全体が不振だったと思う。メーカーの中には値下げ対応したところもあった」とコメントした。2010年末に向けて、「2010年8月に新モデルのM6とL3を発売しており、9月と10月は例年の書き入れ時でもある」と述べ、期待を示している。同社の広報担当者が指摘する通り、中国の自動車業界では従来から9・10月は「金九銀十」と称される書き入れ時で、この時期に合わせてF3のニュープラチナバージョンを1万元値下げした。対象となるのは2タイプで、ニュープラチナバージョンのスマートタイプGLXi NAVIは8.98万元（116万円）を7.98万元（103万円）に、ニュープラチナバージョンのスタンダードタイプであるGL-iは6.78万元（88万円）から5.98万元（77万円）にそれぞれ値下げした。この他、2010年に中国の独立系メーカーの多くが苦戦を強いられ、販売計画を達成できなかった独立系メーカーは多い。

このように中国・地場ブランドは厳しい事業環境にあるのだが、今後の製品ラインナップの拡充を見据えて、部品の調達方針にも変化が表れている。例えば、吉利汽車は、2007年以前は各完成車工場単位で部品を選定、調達するものであったが、2007年7月以降に調達体系を変更した（図表1-15）。それは、本部に調達グループを誕生させ、サプライヤーの集約を通じて技術の安定、コストの低減を目指すようになっている。その方法は、部品メーカーへの影響力およびコントロールを強化すべく、サプライヤー数を半減（2007年7月時点430社）、本部の統一した基準（考課制度）を採用し、情

報収集を行うものである。しかしながら、急拡大する市場に追いつくためにはさらなるモジュール化の推進により市場投入モデル数を増やしていく必要があるが、今後の課題として「サプライヤーに多くを任せる（開発・生産）」ことで多様な製品構成が可能となるだろう。

図表 1-15 中国の乗用車ブランド/セグメント別販売（卸）シェア（2010年）



(出所) 吉利汽車公表資料、関連報道より作成

## 【参考文献】

- 現代文化研究所 [ 2010 ] 『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』(財)国際経済交流財団
- 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』(財)国際経済交流財団
- 八杉理 [ 2011 ] 『自動車産業』『中国年鑑(2010年版)』毎日新聞社
- 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 - グローバル化のなかでの共生に向けて』西田書店
- 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 - 外資系と民族系の競合関係』日刊自動車新聞社
- 中国汽車工業協会・中汽華輪公司 [ 2010 ] 『中国乗用車車型手冊』人民交通出版社
- 中国汽車工業協会・中汽華輪公司 [ 2010 ] 『中国汽車工業企業事業単位信息大全』人民交通出版社
- 中国汽車流通協会 [ 2010 ] 『中国汽車流通行業發展報告』中国汽車流通協会
- 中国汽車技術研究中心・中国汽車流通協会 [ 2010 ] 『中国汽車工業發展年度報告 2010年版』中国汽車工業年鑑期刊社
- 中国汽車技術研究中心・中国汽車流通協会 [ 2010 ] 『2010年版中国汽車工業年鑑』中国汽車工業年鑑期刊社
- 国务院發展研究中心産業經濟研究部・中国汽車工程学会・大衆汽車集団(中国)[ 2010 ] 『中国汽車産業發展報告 2010年版』社会科学文献出版社
- 国家信息中心・国家發展改革委員会産業協調司 [ 2010 ] 『2010 中国汽車市場展望』機械工業出版社
- この他、中国現地の各種情報媒体、各団体・企業ホームページ、年鑑・データ類

## 第2章 中国政府の経済政策と自動車関連政策

### 1節 中国マクロ経済環境と自動車管理政策

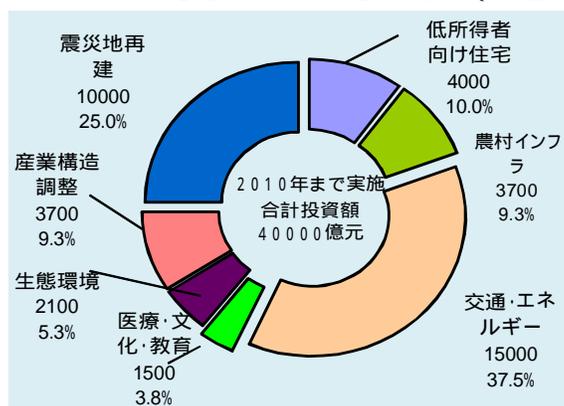
#### (1) 中国のマクロ経済環境と自動車関連政策

##### 1) 10大産業振興計画

図表 1-1 でみてきたように、2008 年秋の世界経済・金融危機後の中国自動車市場はかつてないほどの急激な鈍化傾向(初めての6カ月連続の前年比割れ<sup>12</sup>)を示し、各メーカーは一時的に生産・在庫調整に迫られた。

しかしながら、中国政府は GDP 成長率の 8%維持を強調し、2008 年 11 月には世界主要国に先駆けて予算 4 兆元(57 兆円)もの巨額な市場喚起関連の財政支援策を打ち出してきた<sup>13</sup>。その用途は、中央・地方政府が拠出する交通・エネルギー分野(道路や鉄道等)へのインフラ投資を中心に行われるという内容であった。

図表 2-1 中国「4兆元の景気対策」の内訳(単位:億元)



(出所) 朱炎教授(拓殖大学政経学部)提供資料

また、中国政府はこれに留まらず、併せて適度に金融政策を緩和する方策を採ってきた。その手法は、拡張的財政政策に始まり、金利や預金準備率の引き下げ、融資に対する総量規制の撤廃等の思い切った金融緩和を実施するものである。これは、特に1年満期の短期貸出金利が2008年第3・4四半期中に5回にわたり引下げ(7.47%から5.31%へ)られ、当期間のインフレ率がマイナスとなっていたこともあって、さらなる金融緩和と実体経済でのモノの購入(内需拡大)を促進させる動きに転じるものであった。

<sup>12</sup> 併せて1章を参照のこと。

<sup>13</sup> 「GDP成長率8%維持」は2009年の政府目標として、2009年3月の全国人民代表大会で強調された。

図表 2-2 中国の各種金利動向（単位：％）



（出所）朱炎教授（拓殖大学政経学部）提供資料

図表 2-3 中国「10大産業振興計画」(2009～2011年)

業種	内容
鉄鋼	付加価値の高い製品の輸出を促進し、遅れている企業を吸収合併。宝鋼、武鋼、鞍鋼をリーディング企業とし吸収合併。
自動車	排気量1.6リッター以下の乗用車に対し車両購置税(取得税)を10%から5%へ。14社の大企業を10社に減らす。100億元の技術刷新支援を行なう。将来的には、自主ブランド乗用車の国内シェアを40%まで引き上げる。
繊維	輸出増徴税の還付率を14%から15%に切り上げ。雇用の維持がポイント。
設備製造	核となる企業による合併買収を支援。全ての工程を一括に引き受けられる企業を奨励。国際貿易と融資能力のある大企業を発展。
船舶	船舶輸出に関わる金融機関による融資を拡大。現行の遠洋船舶の国内販売支援策を12年まで延長。
石油化学	大型プロジェクトを重点的に支援。11年までに産業付加価値を1.75兆元に。
軽工業	製紙、家電、プラスチック等重点業界の技術刷新を促す。家電の農村部への普及を促すために補助金支給の対象品目を拡大、食品の安全を強化。
非鉄金属	輸出入税率を調整し、合併買収を促進。将来的には3～5社に統合。
電子情報	重点領域を発展させる。集積回路(IC)のグレードアップ、第3世代(3G)移动通信産業の発展・普及、デジタルテレビの普及、次世代インターネット・ソフトウェア・情報サービス。
物流	農村と農村物流、大型生産財と生活消費品の流通を支援。

（出所）関志雄「景気の早期回復を目指す中国」『実事求是』に加筆・修正

このような調整期には、中国経済・産業に構造的な変化をもたらすという意味で非常に重要な政策が出されている。その経済成長目標のパターンをみると、従来の「外需」から「内需」依存に転換させるべく、産業の構造改革と高度化を通じて企業の収入を増やす計画にある。具体的には、「10大産業振興計画<sup>14</sup>」を公布し、10の産業が直面する課題や今後の目標、振興すべき事柄や措置等が盛り込まれている。これは直接的な市場喚起政策ではないものの、中央政府を中心に国家財政を用いて産業振興を促し、他の社会資本からの投資を呼び込んで企業を主体に成長を促すものである。

<sup>14</sup> 中国の温家宝首相や国務院（日本の内閣に相当）のトップらが全国各地の企業調査を実施し、2008年11月の国務院第37回常務会議で採択された。

「10 大産業振興計画」のうち、「自動車産業調整振興計画」については後述することとして、自動車産業との協調発展を直接言及しているのは、「鉄鋼産業調整振興計画」、「設備製造産業調整振興計画」、「石油化学産業調整振興計画」および「物流産業調整振興計画」である。

まず、中国政府は 2009 年 1 月 14 日の国務院常務会議にて「鉄鋼産業調整振興計画」の概要を発表し、計画の詳細を 3 月 20 日に公表した。そのうち、「主な任務」の第 1 任務として、「国内市場の安定化と輸出環境の改善」をあげ、「関連産業の調整と振興を通じて、自動車、造船、設備製造等業界の需要や、低所得者向け住宅等の不動産建設、新農村建設、震災被災地の再建や道路、鉄道、空港等重要なインフラ整備に必要な鋼材の需要の安定化と拡大に努める」と定めた。第 6 任務としては、「鋼材品種構造の調整、製品品質の向上」とし、「高速鉄道用鋼材、自動車用高強度鋼材、高電力用鋼材及び工具・金型用鋼材、特殊鋼材、大型鍛造鋼材等のコアとなる鋼材品種を重点的に発展させる」と定めた。また、今後導入する「政策措置」として、「鉄鋼産業と関連産業の調和の取れた発展の実現」と呼び掛け、「設備製造、自動車、造船、家電等の関連産業の発展政策を万全とし、鉄鋼製品の消費と産業の高度化を促進する」と定めた。

「設備製造産業調整振興計画」については、2009 年 2 月 4 日の国務院常務会議において概要を発表し、計画の詳細を 5 月 12 日に発表した。そのうち、「主な任務」の 1 つとして、「9 大産業の重点プロジェクトを通じた設備国産化の実施」を計画し、『『自動車産業調整振興計画(後述)』』の実施に合わせて、自動車のスタンピング、組み立て・溶接、塗装、最終組立の 4 大技術設備のレベルを重点的に向上させ、エンジン、変速機、新エネルギー自動車動力モジュール等の主要部品の製造に必要な設備の国産化を実現させると定めた。

「石油化学産業調整振興計画」については、「計画目標」の 1 つとして、「製品構造の大幅改善」を設定し、「2009 年には自動車用ガソリンの国家基準第 3 段階（ユーロに相当）の全面達成を目指し、2010 年には自動車用ディーゼル・ガソリンの国家基準第 3 段階（ユーロに相当）の全面達成を目指す」と明確に定めた。

物流業は、当初は調整振興計画が「9 大産業調整振興計画」とされていたが、最終的に「10 大産業」となり、加えられた。「物流業調整振興計画」においては、「主な任務」の 1 つとして、「重点分野での物流発展の推進」とし、「自動車や部品の物流発展を推進し、科学的で合理的な自動車総合物流サービスシステムを設立する」と定めた。

図表 2-4 「鉄鋼産業調整振興計画」(2009～2011年)

鉄鋼産業の現状と直面する情勢	粗鋼生産量は13年間連続で世界第1位。関連産業の発展をサポートし、その牽引役となり、雇用も促進し、国民経済の迅速かつ良好な発展に貢献。 鉄鋼産業の矛盾も顕在化。盲目的な投資のため、生産設備が過剰。イノベーション能力が衰弱。産業構造が不合理。産業集中度が低下。資源へのコントロール力が弱い。流通秩序が混乱。
指導思想、基本原則と目標	指導思想：国内外といった2つの市場を统一的に計画に入れ、生産総量のコントロール、立ち遅れた生産設備の淘汰、企業再編、技術改良、構造の最適化を中核的な位置付けに。 基本原則：危機対応と産業振興結び付け。総量コントロールと産業配置最適化の結び付け。自主革新と技術改良の結び付け。企業再編と体制刷新の結び付け。内需とグローバル展開の結び付け。 計画目標：総量の合理的な水準の回復。立ち遅れた生産設備淘汰の加速。合併再編の加速。技術進歩レベルアップの実現。自キイノベーション能力の増強。省エネ・排出削減の多きな成果の獲得。
主な任務	国内市場の安定化と輸出環境の改善。鉄鋼総量の厳格な規制、立ち遅れた生産設備淘汰の加速。企業再編の促進、産業集中度の向上。技術改造の強化、技術進歩の推進。鉄鋼産業配置の最適化、統一的かつ調和の取れた発展の推進。輸入鉄鉱石資源安定の維持、市場秩序の整備。国内外資源の開発、産業面安全保障の尽力。
政策措置	一部製品に対する輸出入税率の調整。公平な貿易政策の実施。技術進歩と技術改良への投資拡大。立ち遅れた生産設備の撤退メカニズムの改善。企業再編政策の改善。鉄鋼産業政策の適時改定。建築工事業用鋼材基準の引き上げ。鉄鋼産業と関連産業の調和の取れた発展の実現。融資支援・融資引締め政策の継続実施。対外投資戦略の積極的な実施。産業情報公開制度の構築。産業界協会(商会)効果の発揮。

(出所) 関連政策より作成

図表 2-5 「設備製造産業調整振興計画」(2009～2011年)

設備製造業の現状と直面する情勢	重要技術設備の国産化率の飛躍的に向上。国際競争力の一層増強。一部製品の技術レベルと市場シェアにおいて世界トップクラスに。 自主イノベーション能力の低下。基礎的な製造レベルの劣化。低レベルの重複建設。自主イノベーション製品の普及・活用困難等の問題が依然として深刻。
指導思想、基本原則と目標	指導思想：国家重点建設プロジェクトと連動する主要機械設備国産化の大規模展開。技術改良に向けた投資拡大による企業自主イノベーション能力の増強。基礎プラント・ライン設備及び基礎産業技術のレベルの大幅向上。 基本原則：設備国産化と重点建設プロジェクトとの連携を図る方針の堅持。自主開発と外国技術の導入・消化吸収との連携を図る方針の堅持。設備本体の発展と基礎関連部品のレベルアップとの連携を図る方針の堅持。企業集団の発展と専門化へのサポートとの連携を図る方針の堅持。 計画目標：産業の安定した成長の実現。市場シェアの拡大。主要設備の研究・製造におけるブレークスルーの達成。基礎部品のレベルの向上。組織構造の最適化と高度化。成長方式の大幅な転換。
主な任務	10大産業分野の重点プロジェクトを通じた設備製造業の振興。9大産業の重点プロジェクトを通じた設備国産化の実施。4大プラント製品・ライン製造製品の製造レベルを向上させるによる産業発展基礎の構築。7項目重点事業の推進による産業発展方式転換の実現。
政策措置	増値税転換政策効果の発揮。投資プロジェクト設備購入管理の強化。国産第一号設備使用の奨励。技術進歩及び技術改造に対する投資の拡大。設備製品輸出の支援。税制優遇政策の調整。企業の吸収合併及び再編の推進。省エネ製品に対する補助金及び農機具の購入に対する補助金政策の実施。産業情報公開制度の確立。製品の検査測定機関及び認証機関の設立・整備の支援。

(出所) 関連政策より作成

図表 2-6 「石油化学産業調整振興計画」(2009～2011年)

現状と直面する情勢	中国は石油化学製品の生産大国と消費大国。工業増加率は年平均20%前後増加しており、国民経済の成長率を1ポイント押し上げた。 問題としては、集約度が非常に低く、産業配置が不合理。イノベーション能力が弱く、ハイエンド製品の生産技術と大型機械設備は輸入に依存。2008年の金融危機以来、国内外の市場需要が落ち込んだため、生産経営が困難に直面。
指導思想、基本原則と目標	指導思想：成長維持、内需拡大、構造調整といった全体要求に基づく石油化学製品市場の安定及び産業成長の維持。産業配置最適化の実現。イノベーション能力とマネジメント水準の向上。 基本原則：生産運営の安定と産業振興との連携方針の堅持。製品構成調整と有効な供給増加との連携方針の堅持。技術改造と自主イノベーションとの連携方針の堅持。重要プロジェクト実施と産業配置調整との連携方針の堅持。 計画目標：生産量成長の維持。農業物資保障能力の増強。産業構造合理化の実現。製品構造の大幅改善。技術進歩の大幅加速。省エネ、排出削減の成果実現。
主な任務	安定した運営の維持。農業物資の保障能力向上。石炭化学工業のモデルプロジェクトの段階的な展開。重要プロジェクトの迅速な実施。重要プロジェクトの配置調整の統一的な計画。技術改良の全力推進。立ち遅れた生産設備淘汰の加速。生態環境保護の強化。企業再編及び合併の支援。資源保障能力の増強。企業マネジメント水準の向上。
政策措置	化学肥料備蓄メカニズムの整備。石油製品備蓄の迅速実施。融資政策による支援強化。精製石油製品価格決定メカニズムの整備。技術改良資金投入の拡大。海外資源の開発支援。公平な課税政策の実施。企業の再編、合併の推進。産業発展政策の整備。法に基づくアンチダンピングや密輸取締り等の業務の着実な実施。

(出所) 関連政策より作成

図表 2-7 「物流業調整振興計画」(2009～2011年)

発展の現状と直面する情勢	物流業規模の急速成長。物流業発展水準の顕著向上。物流インフラの着実整備。物流の発展環境の顕著好転。 目立った課題も存在。依然として低い社会全体の物流運営効率。ソーシャライズされた物流に対する需要不足と専門的な物流の供給能力不足。物流インフラの能力不足。地方の断絶と業界の独占。物流技術、人材育成、標準の整備遅延。 金融危機への対処、経済グローバル化への適応、国民経済の急速発展維持への保障等のために必要となる物流業の調整振興。
指導思想、原則と目標	指導思想：物流の一体化と情報化に基づく創造の実施、物流業発展の政策環境の構築。近代的な物流サービスシステムの立ち上げ、物流サービスとその他産業の発展の促進。 基本原則：当面の危機対処に軸足、長期的な発展にも着目。リソースを調達、配分する市場、環境を創造する政府。分割、閉鎖問題の打破による既存のリソースの統合。技術標準の策定と物流一体化運営の推進。サービス方法の刷新と科学的発展方針の堅持。 計画目標：国際競争力の持つ大型総合物流企業グループの育成、一定の国際競争力の持つ現代物流サービスシステムの構築、物流サービス能力の向上。
主な任務	物流市場における需要の積極的な拡大。物流サービスの社会化と専門化の推進。物流企業の統合、再編の加速。重点分野での物流発展の推進。国際物流及び保税物流整備の強化。物流業発展地域配分の最適化。物流インフラ建設の連携及び協調の強化。物流情報化水準の向上。物流標準化体系の整備。物流新技術の開発及び応用の強化。
重点プロジェクト	複合運送、中継輸送施設プロジェクト。物流団地プロジェクト。都市配送プロジェクト。大口商品と農村物流プロジェクト。製造業と物流業の連動発展プロジェクト。物流標準と技術普及プロジェクト。物流公共情報環境プロジェクト。物流科学技術の難関攻略プロジェクト。緊急物流プロジェクト。
政策措置	組織及び調整作業の強化。物流管理体制の改革。物流政策法規体系の整備。特別計画の制定実行。物流業に対する投資ルートの増加。物流統計指標システムの整備。物流業の対外開放と国際提携の継続的推進。物流人材育成の加速。業界社団組織の整備及び機能強化。

(出所) 関連政策より作成

2) 「自動車産業調整振興計画」

国務院は2009年3月20日、「自動車産業調整振興計画」の全文を公布した(これに先駆け、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。立案部署は国家発展・改革委員会の産業協調司であり、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。

「自動車産業調整振興計画」が定めたいくつかの重要政策措置(1.6L以下自動車の車輛购置税〔10%〕の半減、『汽車下郷』政策、新エネルギー車促進等)は、「10大産業振興計画」においては最も顕著な効果をあげたといわれている(その関連の内容と評価については、関連の節で行う)。

図表 2-8 「自動車産業調整振興計画」(2009～2011年)

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。

続、次頁  
(出所) 関連政策より作成

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 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。

政策 措置	乗用車の車両购置税(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购置税を軽減し、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発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、中古車取引の増徴税(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。

### 3) 第12次五カ年計画

#### 2010年9月の動向

今後の中国政府のマクロ経済政策および自動車管理政策について重要なのは、まだ策定段階ではあるが、2011年から始まる第12次五カ年計画（～2015年。以下「新五カ年計画」）がある。以下では、その進捗状況と主な方針・内容をまとめ、産業別の五カ年計画としての自動車産業の発展の方向性を検討してみたい。

新五カ年計画は、2010年9月28日に中国・福州で開かれた「第6回泛珠三角州合作・発展トップフォーラム」で、国家発展・改革委員会の楊偉民・秘書長が「計画の最大の目標は『経済成長モデルの転換である』」と語り、それを実現するためには、「経済構造・産業構造・都市と農村部の構造転換、国民生活の改善と改革開放の深化、更に地域間協力関係の強化は、最重要取組課題である」と明言し、所得の倍増・分配を通じた内需拡大に経済成長の重点が置かれる見通しである。

図表 2-9 中国の所得分配システム改革における「3段階の9大施策」

第1段階 (第一次分配)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業利益を下げ、労働者賃金を引き上げる</li> <li>・政府生産税を引き下げ、労働収入を引き上げる</li> <li>・国民財産性収入(家庭保有の動産と不動産から得る収入)を増やす</li> <li>・産業間の報酬格差を是正する</li> </ul>
第2段階 (第二次分配)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・政府と企業の役割を強化し、社会保障システムを充実させる</li> <li>・政府の支援対象を国有企業から国民へとシフトする</li> <li>・所得税や消費税、財産税等非生産税制を見直し、所得分配を調整する</li> <li>・国民への現金支給福利厚生制度を充実させる</li> </ul>
第3段階 (政府支出分配)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現物投資から公共サービスの投資へとシフトする</li> </ul>

(出所) 関連報道より作成

この他、環境負荷低減に向けた取り組みの強化として、「3大重点取組課題」が盛り込まれるようである。これは、主要汚染物の総排出量の低減、環境の質の向上、環境リスクマネジメントの強化、環境汚染から国民の生命と健康の維持を実現するため、省エネ低排出基準の策定、具体策の着実な実施、責任所在の明確化を三大重点取組課題とするものである。このため、2013年を目途に環境税を導入するとの見方もある。

なお、地域間格差の是正の一環としての農村地域の開発は、「2横3縦」発展モデルによる都市化の促進がある。「2横3縦」は、揚子江と隴海線を横軸とし、沿海地域、北京 - ハルピン、北京 - 広州、包頭 - 昆明を縦軸とする都市化モデルを構築し、東部から西部へ、南部から北部へといった都市化の道を歩むものである。

図表 2-10 中国の地域間格差の是正における「3大戦略」

西部大開発の推進	・特別支援策を講じ、少数民族地域や国境地域、 貧困地域等の開発を強化する
東部による海洋経済の発展	・陸から海へという海洋開発戦略を実現するため、 海洋経済の発展は東部地域の最大の役割とする
地域間連携の強化	・地域間の経済的利益を調整することにより、 地域間の隔たりを解消し、全土統一市場を形成する

(出所) 各種報道より作成

以上のようなマクロ経済政策の枠組みのなか、自動車産業にとっての五カ年計画には以下の方針が明言される見通しである。それは、中国機械工業連合会の張小虞・副会長が表した通り、「中国を『製造大国（世界の工場）』から『製造強国（国際競争力を有する国）』に導くため、新五カ年計画期間中に、自動車産業は率先して成長モデルと構造転換を図らなければならない」というものである。

この方針のもとで、今後5年間で取り組むべき重点課題として、「大規模な産業再編」、「省エネ・環境対策の強化」、「自主開発能力の向上」、「海外市場の獲得」が挙げられる。これは、2010年9月3日から天津で開かれた「2010年 中国自動車産業発展国際フォーラム」で新五カ年計画の策定・検証作業に携わる政府関係者と有識者が行ったスピーチの内容（以下）から明らかになったものである。

まず、「大規模な産業再編」は、吉林省工業・信息化庁の周永澤・副庁長が発言している通り、「大手企業グループの形成によって、省エネ・低排出水準の向上効果が期待できると同時に、地場系メーカーによる海外企業の M&A（買収・合併）を加速させることによって技術革新力の向上をもたらすことができる」とし、また、中国汽车工業協会の董揚・副会長兼秘書長は、「自動車産業の国際競争力を高めるためには『メガ再編』は必要」と強調したうえで、「いままでは海外企業の力を借りて中国市場の開拓に力を入れてきたが、今後は海外企業と協力して中国市場だけでなく、世界市場を切り拓く必要がある」と語った。そのためには、自動車部品企業の育成に重点を置くべきであり、「新五カ年計画期間中に、国際競争力を持つ大手部品企業を10社育成することが不可欠だ」と指摘した。

「省エネ・環境対策の強化」は、董揚・副会長兼秘書長がその目標と課題について、「2015年に自動車保有総数は現在の2倍になるが、燃料消費総量を現在の半分以上、とりわけ新車の燃費を現在の70%以下に抑える。また、生産・使用の全過程における業界全体のCO2排出量をいまの70%にまで削減することを目標としている。そのために、新五カ年計画期間中に全力で取り組むべき課題として、全ての乗用車を省エネ・低排出基準を満たすエコカーに代えることと、EVをはじめとする新エネルギー車の開発と普及が挙げられる」と指摘した。更に、中国科学技術部の万鋼・部長は新エネルギー車に言及し、新五カ年計画期間中にEVの研究・開発と普及を目指しており、「科学技術部が『EVの科学技術発展・第12次五カ年計画』を策定し、EV研究・開発奨励

金制度の創設や海外企業との共同開発、人材育成等を重点的に取り組む。また、国家品質監督検査検疫総局や国家標準化委員会等の部署とともに EV 標準化システムを構築する」と明言した。CO2 の排出（低減）については、環境保護部科学技術標準司の劉志全・副司長が、「自動車、オートバイ、低速貨物車の排出基準、とりわけ CO2 の排出基準を明確化する」とした。その目標値は、「2010 年を基準とする」（国家発展・改革委員会の解振華・副主任の見解）としている。新エネルギー車に対する財政政策にあっては、財政部経済建設司能源政策研究所の呉海軍・所長が、「新エネルギー車の開発と普及に向けて、新五カ年計画期間中に企業と消費者を対象とする新たな支援補助策を打ち出す」と表明している。

「自主開発能力の向上」について、商務部機電・科学技術産業司の張驥・司長は、「政府は海外企業との技術提携や合併、合併を通じて、海外から先進設備や重要部品等の導入を奨励する」と発言した。一方、「導入した先進技術、とりわけ重要部品のコア技術を確実に吸収・消化し、自主革新力アップにつなげて欲しい」と企業に期待を寄せている。

「海外市場の獲得」では、董揚・副会長兼秘書長が言及している通り、「2015 年の自動車生産台数は 3,000 万台に達する見込みで、そのうちの 500 万台を海外市場に向けて輸出する」という目標が具体的で、金額ベースでは 850 億元（完成車、部品）規模になる見通しである。このコメントに対し、『新華社』の張毅氏は次のように警鐘を鳴らす。「2009 年、中国からの自動車輸出台数は 37 万台にすぎなかった。これを 5 年間で 500 万台にまで拡大するのは、現実的とは言えない。つまり、3,000 万台の大半は国内で消化する必要がある。ただし、中国では、燃料供給、道路、駐車場、環境、消費者の考え方等、いずれも自動車の急速な普及に向けた準備はできていない。従って、中国自動車産業は急拡大を目指すのではなく、年間の成長率を 10% 以下に抑えて適度なペースで拡大を図っていかなければならない」。

#### 2010 年 10 月の動向

10 月 24 日、『中国新聞社』が CAAM から得た情報によると、近々公布予定の「中国自動車産業第 12 次五カ年計画」において「新エネルギー車の発展」が 2011 年～2015 年における中国自動車産業の最重要課題に位置付けられる見通しであることを明らかにした。また、同計画では「2015 年までに、中国における新エネルギー車の年間販売台数を 100 万台にまで引き上げる」との目標が掲げられる予定であることも明らかになった。ここで言う「新エネルギー車」のうち、中心となるのは EV と HV だという。上述の動きに対し、業界専門家は「中国が自動車技術の新たな変革の波に乗るためには、必ず達成しなければならない目標だ」と指摘する。

新エネルギー車は、9 月 8 日に国務院常務会議が採択した「戦略性新興産業の育成・発展の加速に関する決定」でも、重点支援対象とする 7 大戦略性新興産業の 1 つに指

定された。また、9月には「省エネルギー・新エネルギー車産業発展計画(2011～2020)」も近々公布される見込みであるとの報道が流れた。同報道では「2011年～2020年の10年間、中央政府は1,000億元以上の財政資金を投入して新エネルギー車の生産を支援する」とされた。同計画の対象には、HVをはじめとする「省エネルギー車」も含まれている。

更に10月20日、『上海証券報』も「独自に入手した情報」として「現在、科学技術部を中心に『EV 科学技術発展』第12次五カ年計画』専門プロジェクト計画』の作成も進められている」と報じた。同報道によると、科学技術部は同計画の一環として、2012年までに7億3,800万元の財政資金を投入し、74件のEV基幹プロジェクトを展開する計画という。

新五カ年計画は、2011年～2015年の5年間における中国自動車産業の発展基本方針を示す文書である。従って、新エネルギー車以外にも、業界再編や自主ブランド戦略といった内容が盛り込まれる予定である。中でも、中国における自動車販売台数を今後5年間でどこまで拡大する計画なのかに注目が集まっている。

#### 4) 自動車中長期政策

新五カ年計画とともに重要な新分野での政策としては、工業・信息化部が中心となって作成を進めており、業界関係者が関心を寄せている「省エネルギー・新エネルギー車産業発展計画(2011～2020)」がある。2010年7月に業界向けに意見募集稿(パブリック・コメント)を開始した模様であり、CAAMの情報によると、同計画は2010年第4四半期に公布される見込みであったが、2011年2月現在、政府部門間で意見調整等の原因により、公布に至っていない。

ここで注目すべきは、同計画の対象にHVを含む「省エネルギー車」が加えられたことである。業界代表として同計画の作成に参加しているCAAMは、今後10年間はHVも普及奨励対象に含めるよう提言してきた。その理由について、董揚・常務副会長兼秘書長は「EVの普及台数が飛躍的に伸びることは考えにくく、当面はHVが主力となることは間違いない」と話す。また、既に中国においてもHV車を市販化している广汽トヨタの馮興亜・執行副総経理は、次のようにHVのメリットを説明する。「『カムリ・ハイブリッド』の燃費は6L/100kmで、同クラスのガソリン車の燃費(約10L/100km)より約40%優れている。現在の93号ガソリン(レギュラー)の価格が約7元/Lであることから、10万km走行時には約2万8,000元を節約できる計算となる。中国では、買替えまでに30万km程度を走行するケースが多い。つまり、HVを購入することで約8万4,000元もの燃料費節約につながる」。更に、ホンダ中国の関係者は日本で行われたHVの試乗会で、「中国でEVが大々的に普及するまでには、まだ時間がかかる。ホンダとしては、引き続きHVを主力とする新エネルギー車戦略を採用する」と語った。両社の動きについて、中投顧問産業研究中心の李勝茂・高級研究員は「トヨタとホンダ

は、今後もかなりの期間はHVが最も現実的な選択肢と考えている」と指摘する。

その後、CAAMが明らかにしたところによると、「省エネルギー・新エネルギー車産業発展計画(2011～2020)」には、次のような内容が盛り込まれている。

位置付け：

2011年～2015年：育成期

2016年～2020年：発展期

目標：

2020年までに、省エネルギー・新エネルギー車全体の技術が世界最先端の水準に達するようにする。

2020年までに、省エネルギー・新エネルギー車の産業規模が世界トップクラスに達するようにする。

累計販売台数：

2015年までに、EVとPHEVの累計販売台数が50万台以上に達するようにする。

2020年までに、省エネルギー車と新エネルギー車の累計販売台数が500万台以上に達するようにする。

新車平均燃費(乗用車)：

2015年：5.9L/100km

2020年：4.5L/100km

同計画の内容でもう1つの注目すべき点は、PHEVとEVと並んで、「電駆動車」が「新エネルギー車」の中に含まれたことである。「電駆動車」とは、一般的に「低速EV」と呼ばれている簡易式EVのことを指す。既存の「電駆動車」は最高速度が50km/h程度、価格が5万元以下で、動力源には主に鉛酸電池を採用している。既存の「電駆動車」は自動車としての性能を満たさないため、工業・信息化部が公布する「車両生産企業・製品公告」には掲載されない。従って、ナンバープレートの交付を受けることができず、道路を走行することは許されない。本来であれば「電駆動車」の用途は、観光地、マンション、ゴルフ・コース等の敷地内での移動車両に限定されるはずだが、一部の地域(特に山東省)では「電駆動車」が道路を走行している。「電駆動車」の2大メーカーは時風集団と五征集団で、いずれも山東省を本拠地としている。まだ意見募集稿の段階のため、「電駆動車」が最終的に「新エネルギー車」として認められるかどうかは未定である。しかし、多くの専門家は「道路交通安全の確保といった観点から考えれば、既存のすべての『電駆動車』が普及奨励対象になることはない」と指摘する。普及奨励対象の「新エネルギー車」に認定されるためには「新エネルギー車生産企業及び製品参入管理規則」(2009年6月17日公布、7月1日施行)に規定された各種条件をクリアしなければならない。

「電駆動車」を普及奨励対象に含めることについて、専門家の意見は賛否両論に分

かされている。但し、「最高速度が遅く、環境に悪影響を及ぼす鉛酸電池を搭載し、一定の安全性能しか満たさない車を普及奨励対象に含めるべきではない」との点は全員が一致している。自動車業界専門家の王秉剛氏は、「現時点で明確な方針としては、EVは小型化の方向に向かうという点だけだ」という。また、清華大学の欧陽明高教授は、「普及奨励対象とすべきは『小型EV』であり、いわゆる『低速EV』ではない。『小型EV』とは、小型かつ軽量で、高速走行が可能なEVのことを指すものである」と指摘する。他方、中国人民政治協商会議の陳清泰常務委員は、「時風集団が生産する『低速EV』は、都市部及び農村部における多くの消費者のニーズを満たすことができるはずだ」と前向きなコメントを出している。

#### 5) 戦略的新興産業の指定

2010年9月8日、国務院常務会議は「戦略性新興産業の育成・発展の加速に関する決定」(以下「決定」)を審議・採択した。「決定」によると、省エネルギー・環境保護、新世代情報技術、バイオ、最先端機械設備製造、新エネルギー、新材料、新エネルギー車の7産業が重点支援対象として指定された。「決定」は全体方針にすぎず、具体策に関しては今後相次いで打ち出されるものと思われる。

2010年10月22日、「決定」の主要執筆機関の1つである国家発展・改革委員会の関係者は、記者インタビューに応じる形で、「決定」に関する公式解説を実施した。

図表 2-11 「『戦略性新興産業の育成・発展の加速に関する決定』の解説」(抜粋)

<p>「決定」策定の背景とプロセス</p> <p>国際金融危機は、われわれに戦略的新興産業促進の重要性をより一層認識させてくれたと同時に、中国における戦略的新興産業の育成・発展を加速させる緊急性を高めた。現在、主要経済先進国は経済の振興を図り、新たな発展優位を確立するために、相次いで新しい国家発展戦略を打ち出している。政府支援を拡大し、重要技術の研究成果の実用化を加速化させ、金融危機後の世界経済を牽引する新型エネルギー、新型素材、バイオテクノロジー、情報技術、省エネルギーによる環境保全等といった新興産業を育成し、科学技術を土台とした国際経済競争を勝ち抜こうとしている。そのため、戦略的新興産業の育成と発展の加速化は、世界で日々深刻化するエネルギー、資源、食糧、環境、気候、健康等といった問題を軽減させることができるだけでなく、経済のグローバル化における各国の役割と地位をも左右する重要な取り組みなのである。</p> <p>共産党中央委員会と国務院は、戦略的新興産業の育成と発展をきわめて重視している。胡錦濤総書記は2010年2月、省・部クラスの幹部らを対象とした「経済発展方式転換促進」セミナーに出席し、「戦略的新興産業の発展を産業構造転換の重要課題として位置付けるべきだ」と強調した。温家宝総理も2009年、戦略的新興産業の育</p>
---

成と発展の加速化を検討する専門家座談会を3回にわたって招集し、更に同年度の政府活動報告において「戦略的新興産業を促進し、経済と技術の要所を制することには、わが国の未来がかかっている。チャンスを捉え、優先順位を明確にし、しっかり努力のうえ成果を出さなければならない」と述べた。また、中央経済工作会議は、中国における戦略的新興産業促進に関する全体的な構想を早期に研究・提案のうえ、政策支援を強化し、財政投入を拡大し、新たな経済成長の牽引役を育成するよう求めた。

戦略的新興産業の育成・発展の加速化にあたっては、認識を一致させ、発展の構想と重点分野を定め、効果的な政策措置の導入によるバックアップを強化し、社会全体で取り組んでいくことが重要である。共産党中央委員会と国务院の指導者による「『戦略的新興産業育成の加速化に関する決定』及び関連の中長期計画と政策を早期に作成し、国务院に提出せよ」という指示に従い、2010年2月、国家発展改革委、科学技術部、工業・信息化部、財政部を含む20の関連機関が、「戦略的新興産業発展構想研究部兼調整チーム」を立ち上げ、全国の重点地域を対象に実地調査を行い、関連業界、企業、専門家及び社会一般から広範に意見を聴取したうえで、戦略的新興産業育成と発展の加速化の指導方針、目標、重点任務と主要政策措置を策定し、「戦略的新興産業の育成・発展の加速化に関する国务院の決定（案）」をまとめ提出した。国务院は9月8日に常務会議を開き、同「決定」を審議し、原則として採択した。

改革開放後の30数年間にわたる急速な成長により、中国の総合国力は大きく躍進した。技術水準が絶えず向上し、産業システムがほぼ完備し、とくにハイテク分野における成長が著しく、その規模は世界のトップレベルに達した。こうした環境が、戦略的新興産業推進のための良好な基盤となった。しかし一方では、新たな発展段階を迎えるなか、中国は企業の技術イノベーション能力が弱く、保有するコア技術が少なく、新技術と新製品の商品化を促進する法体制が十分に整っておらず、イノベーションとベンチャーを支援する投融資と財政・税制関連の政策と制度が完備していない等の問題も抱えている。これを受け、「決定」は主に現段階の戦略的新興産業の推進における七つの課題を解決するために制定された。

戦略的新興産業の概念と発展の重点分野を明確に定めること

体制・制度改革を前面に打ち出すこと

戦略的新興産業のコア技術を取得すること

市場の牽引役をフルに生かすこと

財政、税制、金融、投資関連政策を早急に完備させること

国際提携を戦略的新興産業推進の重要な手段に位置づけること

中長期計画による指導と調整を強化させること

戦略的新興産業の定義ならびに戦略的新興産業とハイテク産業の関係

戦略的新興産業は、技術イノベーションと産業発展の方向性を代表するもので、新

興技術と新興産業が緊密に融合した結果である。また、戦略的新興産業は、経済と社会の発展を牽引する効果があり、社会の生産方式と生活様式の重大な変革を促進する重要なパワーでもある。こうした認識をもとに、「決定」では、戦略的新興産業とは「重要技術分野での躍進と重要な発展分野のニーズをベースに、経済・社会全般及び長期的な発展を大きく牽引する効果があり、知識・技術が集積し、物的資源の消費が少なく、成長の潜在力が高く、総合的利益が高い産業である」と定義した。

「決定」が示した現段階の中国における戦略的新興産業の育成・発展加速化の重点分野と方向性。これらの分野と方向性を選んだ主な理由

中国の国情と技術基盤、産業基盤及び戦略的新興産業発展の段階と特徴に応じ、現段階では、まず経済・社会発展の重要なニーズを中心に据え、経済・社会の発展における資源・環境の制約を効果的に解消することを目標に、省エネ・環境と新エネルギー産業の促進に取り組んでいくこと。経済・社会の情報化、及び情報化と産業化の更なる融合に向けて、次世代情報産業の発展に取り組んでいくこと。国民の健康水準の向上と現代農業の発展に向けて、バイオ産業の発展に取り組んでいくこと。製造業のコア・コンピタンスの向上と産業構造のグレードアップに向けて、ハイエンド設備の製造、新型素材と新型エネルギー自動車産業の発展に取り組んでいくこと。

力をより一層集中させ、重点分野の急速かつ健全な発展を目指すべく、「決定」は上記の四分野七産業のなかから、更に現段階における戦略的新興産業の育成・発展加速化の切り込み口と突破口をいくつか定めた。

省エネルギー・環境産業では、地球気候の変動に対応し、世界におけるグリーン産業の発展動向に鑑み、中国が直面している深刻な資源・環境問題と結びつけて、先進的な実用技術のインテグレーションと応用を中心に、高効率・省エネで、先進的で環境対応の、資源のリサイクル利用を戒能にする技術と設備の開発に大きく取り組み、省エネ・環境サービス業とリサイクル産業等の環境産業の新しいビジネス・モデルを推進していく。

新型エネルギー産業では、グリーン・エネルギー技術の推進と産業化が、エネルギー危機の解消及びエネルギー構造の最適化をはかるための究極の活路である。ここ 10 年、中国は新エネルギー産業の複数の分野において既にグローバル競争力を確立しており、今後の発展においては、巨大な内需市場を後ろ盾に、イノベーション力を急速に高め、次世代原子力エネルギーの開発に積極的に取り組んでいくこと。太陽光エネルギー利用技術の普及利用を加速させ、多角的に太陽光発電市場を開拓していくこと。風力発電設備のレベルを向上させ、風力発電の規模拡大を段階的に推進していくこと。地域の特徴に応じて、バイオマス・エネルギーの開発利用を進めていくこと。

ハイエンド設備製造産業は、設備製造業のハイエンド分野として、技術密集型、高付加価値、高い成長性、高い牽引効果等の特徴を有しており、中国の工業の現代化を

促進し、「製造業強国」の戦略的目標を達成するうえで重要な意味を持っている。中国が発展の主導権を握るには、先進的な航空設備と高速鉄道交通を含む先端輸送設備、海洋エンジニアリング装備、高度知能化製造装備の推進に重点的に取り組むとともに、衛星応用を中心として国家の発展に貢献することを目標とする宇宙インフラの整備を強化することが欠かせない。

新型素材産業は、国民経済の各産業、とりわけ戦略的新興産業推進における重要な基盤であり、長年にわたって中国の製造業の発展と省エネ・排出削減の目標達成を制約してきたボトル・ネックでもある。その推進にあたっては、ナノ・テクノロジー、スーパー・コンダクター、レアアース等素材技術の研究開発における強みを生かして、国の重要プロジェクトの建設と産業構造のグレードアップにおけるニーズを満たすことを目標に、学科研究の優位性を確固たるものにし、新型素材の製造技術と製造設備の発展を促進し、新型素材の産業化を推進し、ハイエンド素材の量産化と広範な利用を進めていく。

新エネルギー自動車産業に関しては、新エネルギー自動車は世界の自動車産業が今後進むべき方向である。中国は今後、グローバル競争力をもつ自動車産業システムを形成するには、いち早く新エネルギー自動車の研究開発と産業化を推進しなければならない。現段階では、社会の各方面の積極性を喚起し、産業連盟の系列化を通じて、動力用電池、駆動用モーターと電子制御分野のコア技術の開発に注力し、早期に知的財産権を確立して、PHEV、EV の普及と産業化を推進していくことが当分の取り組むべきことである。

なお、ここで強調しておきたいのは、「戦略的新興産業」の定義が流動的であることだ。これは、現段階における中国の社会・経済及び科学技術の発展状況に応じて定められたもので、時代の変化にともなって、戦略的新興産業の重点分野は適時に見直しが行われるであろう。

「決定」は財政、税制、融資政策による支援と指導効果を強調。財政、税制、金融政策面の新措置

戦略的新興産業の発展には巨大の資金投入が必要である。しかし、現状では、同産業への投資が深刻に不足しており、民間投資の促進や企業のイノベーション意欲の喚起に対する財税政策のインセンティブが足りず、複層的な資本市場の整備も立ち遅れている。そのため、企業の資金投入意欲を高めるとともに、中央財政資金の「呼び水」効果、税制インセンティブの奨励効果と複層的な資本市場のサポート効果をフルに生かして、政策支援体制を整備し、創造的なイノベーション支援手段を整えていく必要がある。

財政支援の面では、政府資金が分散し、重点分野への投入が足りず、安定した支援体制がない等といった現状に鑑み、「決定」は財政投入を拡大し、社会投資の積極性

の喚起に対する中央財政の役割を生かし、なかでも、既存の政策資源と資金ルートを統合したうえで、安定した財政投入拡大体制を確立し、戦略的新興産業促進のための専用資金を設立して、中央財政による資金投入を大幅に増やし、重点産業イノベーション推進プロジェクト、重点応用デモンストレーション・プロジェクト、重点イノベーション成果の産業化、イノベーション能力の育成等を集中的に支援し、ベンチャー投資の推進を牽引していく。

税制インセンティブの面では、戦略的新興産業は人件費と研究開発費が割高で、商品化当初の市場参入のハードルが高いことから、税制面のインセンティブ政策を着実に完備させる必要があり、なかでも、技術開発投資、研究成果の実用化、ハイテク産業の推進を対象とした従来の各種支援税制を着実に実施した上で、税制改革の方向性と税目の特徴に応じ、自主イノベーションの奨励、消費の誘導、新しい業態の促進等の観点から、産業の具体的な特徴を踏まえて、流通税、法人所得税、消費税、営業税等に関する優遇策を策定し、社会的資源の総力をあげて戦略的新興産業を推進していくことを奨励するための包括的な政策づくりを進めていく。

金融政策の面では、戦略的新興産業発展の初期において数多くの中小イノベーション型企業がベンチャー・キャピタル、場外取引、債券発行等といった多様な直接融資と政策融資による支援を必要としている状況に対応して、金融サービスによる支援を強化し、なかでも金融機関の貸付拡大を奨励し、複層的な資本市場の融資機能を活用し、ベンチャー・キャピタルと株式投資ファンドの推進に大きく取り組んでいく。おもには、知的財産権担保融資、産業チェーン融資等の創造的な融資方式を積極的に推進し、戦略的新興産業への支援を強化していくこと。成長企業市場や場外取引を含む資本市場の整備を加速させ、中小企業の合同債権の発行規模を拡大し、高収益債券の商品開発に積極的に取り組むこと。政府系の新興産業ベンチャー・キャピタルの規模を拡大し、政府系のベンチャー投資支援ファンドを設立し、ベンチャー投資を更に支援・推進していくこと、等がある。

(出所) 国家発展・改革委員会ホームページより作成

上述のように、新エネルギー自動車産業に関しては、「新エネルギー自動車は世界の自動車産業が今後進むべき方向である。中国が今後、グローバル競争力をもつ自動車産業システムを形成するためには、いち早く新エネルギー自動車の研究開発と産業化を推進しなければならない。現段階では、社会の各方面の積極性を喚起し、産業連盟の系列化を通じて、動力用電池、駆動用モーターと電子制御分野のコア技術の開発に注力し、早期に知的財産権を確立して、PHEV、EVの普及と産業化を推進していくことが当分の取り組むべきことである」と強調されている。

このような動向とも関連して、2010年9月4日、科学技術部の万鋼・部長は天津市で開かれた「2010年中国自動車産業発展国際フォーラム」に出席し、「今後5年間は、

EVが開発段階から産業化段階に移行する上で重要な時期に当たる」と語った。そして、同氏は次のような取り組みが必要だと強調した。

- ・ コア技術の習得と自主開発力の育成
- ・ 基幹ユニットサプライヤー体系の構築
- ・ 電池性能の向上
- ・ 充電インフラの整備
- ・ 国家標準の整備
- ・ 電池やEV自体のリース等、新たなビジネス・モデルの模索
- ・ 財政補助体制の確立
- ・ モデル運行プロジェクトの拡大

また、国家発展・改革委員会産業協調司の陳斌・司長は同フォーラムにおいて、「現在作成を進めている『産業構造調整指導目録（2010年版）』に、電池制御システム、モーター制御システム、駆動モーター、集積回路、充電設備といったEVの基幹部品を奨励対象に加える予定だ」と話す。

更に、商務部 機電科技産業司の張驥・司長は「商務部としては、企業が新エネルギー車に関する先進設備・技術や基幹部品を海外から導入することを更に奨励していく」と語っている。

## （2）中国・自動車「生産」に係わる政策動向

### 1）主な外資規制

中国における完成車の生産に係わる基本政策として、2004年の「自動車産業発展政策」に定められた以下の外資規制については、変化はなく、依然として維持される見込みである。

完成車合弁事業の出資比率は外国／外資側は50%まで

同一グループは同一カテゴリー（乗用車、商用車、オートバイ類）で2社まで設立可能

2010年10月23日、国務院発展研究中心の劉世錦・副主任が上海市で開催された「第8回中国自動車産業リーダーズフォーラム」で「自由競争の促進を図るべく、完成車合弁の出資比率規制を緩和すべきだ」と発言した。この発言は、中国自動車業界に大きな波紋を投げかけている。

「自動車工業産業政策（1994年公布）とそれを引継いだ自動車産業発展政策（2004年公布）では、いずれも「完成車を生産する合弁企業は、外資の出資比率が50%を越えてはならない」との規定が設けられた。

5年前、国家発展・改革委員会は「第11次五カ年計画」を策定するに当たり、完成車合弁の出資比率規制緩和に関する調査を行った。同調査の結論は「出資比率規制が

あったとしても、合併企業における実際の支配権は外国メーカーが握っている。従って、規制自体の意義が失われている」というものだった。しかし当時、上海汽車や北京汽車といった国有大手自動車メーカーが「出資比率規制が緩和されれば、中国自動車産業は重傷を負う」と猛烈に反対した結果、同規制は継続されることとなった。その後、中国機械工業聯合会の張小虞・執行副会長が2008年に実施されたフォーラムで「改革開放政策の深化に伴い、完成車合併の出資比率を従来ほど厳しく規制しない可能性もある」と発言した。また、部品生産・販売・物流・販売金融といった完成車生産以外の分野では、これまでの間に外資への完全開放が実現されている。現行の「自動車産業発展政策」は、2010年前後までを対象期間と想定しているため、政府関連部門では同政策の修正作業が進められているという。

出資比率規制の緩和に対し、最も強く反対しているのは国有大手自動車メーカーである。なぜなら、彼らの利益の大半をグループ傘下の合併企業が稼ぎ出しているからである。中国・民族系メーカーのトップは「完成車合併に出資比率規制を課していないブラジルでは、街中で地元ブランド車を見かけることはほとんどない。中国は、ブラジルの二の舞を踏んではならない」と話す。また、別の民族系メーカー幹部は「完成車合併の出資比率規制は万里の長城のようなものであり、断固として守り通さなければならない」と語る。

一方、業界関係者の中には「完成車合併の出資比率規制が国有大手自動車メーカーの甘え体質を増長させ、結果的に発展を遅らせている」と指摘する声もある。実際、奇瑞汽車や吉利汽車といった新興の民族系メーカーが急成長を遂げる中、国有大手自動車メーカーは依然として合併企業から得る利益に依存する体質から脱却できていない。吉利汽車の李書福・董事長は「規制をすべて撤廃して初めて、中国自動車産業が真の発展を遂げることができる」と話す。

外国メーカーに関しては、当然のことながら規制緩和に賛成の立場を取っていると思われる。なぜなら、多くが「折半出資の合併企業は、戦略策定や意思決定に時間がかかる。その結果、多くのビジネスチャンスを逃している」と不満を抱いている。このため、外国メーカー同士が団結して「完成車合併に対する出資比率規制は、世界貿易機関(WTO)のルールに反する」として中国政府にプレッシャーをかけているようである。

このような動向について、業界アナリストの鐘師氏は、「出資比率規制が緩和・撤廃されれば、多くの外国メーカーが独資企業の設立、あるいは合併企業への出資比率引き上げに動くことは間違いない」と語る。国家信息中心情報資源開発部の徐長明・主任は、「完成車合併の出資比率規制を緩和すべきかどうかの議論は、中国自動車産業の自主革新力が一定水準に達してから行うべきである。現時点で規制を緩和すれば、国有大手自動車メーカーは生き残ることすら難しい」と語る。『蓋世汽車網』の陳文凱・最高経営責任者(CEO)は、「市場を完全に開放した産業の中で、家電に関しては中国

自主ブランドが成功を収めている。ただし、携帯電話については外国メーカーが市場を支配する状況となっている。自動車業界がどうなるか、現時点では予測は難しい」と語る。ベイン・アンド・カンパニーのレイモンド・ツァン (Raymond Tsang)・副総裁は、「出資比率規制の有無にかかわらず、製品、マネジメント、販売システムといった面で実力を付けなければ最終的には生き残ることはできない」と語る。また、業界アナリストの賈新光氏は、「完成車合併の出資比率規制は、最終的には撤廃されるだろう。そのタイミングは5年後かもしれないし、10年後かもしれない。ただし、15年後以降となることはないだろう」と語る。

## 2) 「完成車特徴を構成する輸入自動車部品の輸入管理弁法」廃止後の影響

「完成車特徴を構成する輸入自動車部品の輸入管理弁法」(2005年)政策の廃止により、「マイナー・ブランドの中国での生産が加速される」と搜狐汽車が2010年07月28日に報道した。

同報道によると、スバル、ジャガー、ランド・ローバーといったブランドの中国での現地生産化計画や、北京ベント、華晨 BMW 等の大掛かりな生産能力増強計画に関する情報を関連させてみると、「完成車特徴を構成する輸入自動車部品の輸入管理弁法」の廃止が、こういった自動車メーカーに中国での現地生産の便宜をはかる結果となったことがわかる。まさに中国の政府主管部門が避けたかった事態である。

「完成車特徴を構成する輸入自動車部品の輸入管理弁法」の廃止から、こういった自動車メーカーは、スピーディーで低コストでの現地生産の可能性を見た。この政策の廃止で、ノックダウン (KD) パーツの輸入関税は従来の25%から10%に下がる。完成車のKD生産が可能になり、しかも直接に完成車を輸入するよりもコストが安い。

最も理想的な現地生産方式は、製造の品質が信頼できる中国の中堅自動車メーカーを見つけ、生産ラインを設け、KD パーツを輸入して完成車を組み立て、輸入車より若干安い価格で販売することである。短期間で現地生産を果たせるだけでなく、輸入車よりも高い収益性が期待できる (KD パーツの輸出も重要な収益源である)。

このほかにも、「完成車特徴を構成する輸入自動車部品の輸入管理弁法」政策の廃止は、北京ベントや華晨 BMW 等、既に中国での現地生産を果たしている高級車ブランドの大幅な生産能力増強を可能にした。

この事情に詳しい業界関係者によれば、「北京ベントにしても、華晨 BMW にしても、中国政府が求める国産化率40%の目標を対外的には達成したと宣言していても、あるいは中国での現地調達金額がいくら増加したと発表していても、これまで本当に達成していたわけではない。『完成車特徴を構成する輸入自動車部品の輸入管理弁法』政策の廃止で、北京ベントと華晨 BMW は今後、より多くの新型車を中国で現地生産しようとする場合、輸入部品の組み立てが1つのオプションとなってくる」という。

これまで、一部の業界関係者は、「完成車特徴を構成する輸入自動車部品の輸入管理

弁法」政策の廃止でマイナスの影響が出ることはほとんどないと見てきた。現地化は多くの合弁メーカーが努力していることである。しかし、中国のポータル・サイトである搜狐汽車が調べたところでは、一部の政府主管部門が「完成車特徴を構成する輸入自動車部品の輸入管理弁法」政策廃止による影響を常に注視し、評価を続けてきており、それに代わる対策を探し求めているが、代替策はそう簡単には見つかっていない。

スバルが最終的にどういった合弁先あるいは提携先を選ぶか、どんな形で中国での現地生産を果たすかが、「完成車特徴を構成する輸入自動車部品の輸入管理弁法」廃止の影響を検証することになるだろう。

### 3) 業界再編の促進

既に世界の主要な自動車メーカーの多くが中国での生産拠点を設けており、国全体としては「生産過剰」ではないかとの懸念が出ている。その背景には、現在の各生産拠点の標準生産能力を足し上げると、主要な外資系合弁乗用車メーカーで412万台/年、地場系で397万台/年で、合計では809万台/年となる。また、各社の生産能力拡大による2012年の能力形成は、同909・同949万台/年となり、計1,858万台/年にまで拡大することが見込まれる(いずれも当社の試算による)。これに商用車を加えると、2015年には外資/地場系主要30社で計3,124万台/年に達し、現在のほぼ2倍の増加を示すことが懸念される(国家発展・改革委員会の試算による)。また、搜狐汽車の「2009～10年中国自動車業界生産能力調査報告(2009年12月発表)によると、主要メーカー36社の乗用車生産能力は、2012年に2,300万台を突破する見込みである。内訳は、合弁メーカー18社で約880万台、民族系メーカー18社で約910万台、微型バス約550万台である。2009年の国産乗用車販売台数はおよそ1,000万台で、2012年まで年率20%のペースで増え続けると仮定した場合、2012年の国産乗用車販売台数は1,728万台に達し、同年には約30%の余剰生産能力が生じるものと予想される。

国家発展・改革委員会産業協調司の陳斌・司長は、「無謀な事業拡大は中国自動車産業の健全な発展を妨げるだけでなく、経済全体にも悪影響を及ぼす」と主張し、地方政府に対し自動車メーカーに非現実的な生産台数を強要するのを止め、用地提供や税制優遇等も廃止すべきだと呼び掛けている。一方、政府系の自動車研究機関であるCATARC(CATRC)の趙航・所長は、「新車市場の成長率と販売規模から判断すると、中国の生産能力は過剰とはいえない。多くの自動車工場では長時間労働と休日出勤、シフト数の追加が行われている」と指摘している。このような議論があるなかで、中央政府は国際競争力の向上を目指した産業再編に着手する模様である。

2009年3月20日、國務院弁公庁が公布した「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」及び「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 社以下に削減する」との目標が掲げられた。

2010 年 9 月 6 日、国務院弁公庁はホームページ上にて「企業再編の促進に関する意見」を公表した。同意見では、特に再編の必要性が高い重点業界として、自動車、鉄鋼、セメント、機械製造、電解アルミニウム、レアアースの 6 産業が掲げられた。9 月 7 日、工業・信息化部装備工業司の張相木・司長は搜狐汽車とのインタビューで『『企業再編の促進に関する意見』の公布を受け、自動車業界の再編を進める具体的な政策案の作成を行う専門チームを結成した。本政策案は、2010 年末までには公布できる見込みだ』と語った（2011 年 2 月現在、まだ公布に至っていない）。また、「自動車産業調整振興計画」では「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、中国重型汽車等のメーカーによる近隣地域での M&A を奨励する」との方針が掲げられていた。しかし、今回公布された「企業再編の促進に関する意見」では「地域をまたぐ業界再編を制限する規定の見直しを行う」との指示が盛り込まれた。つまり、工業・信息化部のある関係者が語るように「工業・信息化部が作成を進めている具体的な政策案では、必ずしも『自動車産業調整振興計画』に掲げられた数値目標が踏襲されるとは限らない』と思われる。

現在に至っては、中国政府の指導下で行った大規模な企業間再編が少なく、広州汽車による湖南長豊汽車の買収等の 3 件程度に留まっている。『搜狐汽車』によると、複数の業界専門家は、「市場が年率 20～30%のペースで急成長する中、他社の傘下に組み込まれたいと考える企業は少ない。今は自動車業界の再編を行うベストのタイミングではない」との見解を示した。業界アナリストの張豫氏は「地方政府の利害が、依然として業界再編を妨げる大きな障害だ。しかし地方政府の中には、むやみに地元の国有企業を支援するのではなく、大手メーカーの地方工場を誘致しようといった現実的な選択肢を探る動きも出ている」と指摘する。CAAM や中国汽车工程学会(SAEC)等、国内業界団体はある程度の余剰生産能力を許容しており、むしろ中央政府による生産計画の統制に否定的である。また『蓋世汽車網』は、余剰生産能力は長期的には需要が吸収すると見込まれ、むしろ問題は、メーカーの無謀な投資プロジェクトを抑制することにあると指摘する。「政府の狙いはそこにある」と分析している。CAAM の董揚・常務副会長兼秘書長は、「急成長を続ける中国自動車市場にとって、30%程度の余剰生産能力が存在しても、それは正常なこと」と語る。SAEC の張小虞・理事長は、「生産能力は各メーカーが決定するもので、政府の計画で決めるべきものではない」と語る。『蓋世汽車網』の陳文凱・最高経営責任者(CEO)は、「現時点で注意すべきことは、地方政府の優遇政策や資金援助に乗じて、技術力や資金力が不十分だが、それを度外視して投資を行っているプロジェクトを抑制することだ。今回の工業・信息化部の狙いも、将来性のないプロジェクトを早期に発見し、抑制することにあるのではないか」

と語る。

#### 4) 投資管理の強化

工業・信息化部は2009年3月12日に「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」を公布し、完成車メーカーの地方進出に関する規制を盛り込んだ。具体的には、「完成車メーカーが別の地方に工場を建設する場合、進出先にある既存企業の工場を活用する形を取らなければならない」と規定したが、その主旨は大規模メーカーによる小企業の買収を促進して、中国の自動車産業の統廃合を進めることにある。更に2009年末、工業・信息化部は中国で事業展開する自動車メーカーに対して、「自動車生産企業投資プロジェクトの関連状況に関する通達」を発布した。各社は同通達に基づき、2009年4月1日以降に具体化した投資プロジェクトの詳細を、2010年1月末日までに工業・信息化部装備工業司に提出する必要がある。同通達の狙いは、「自動車業界の管理をより良く行う」ことにあるという。

中国地場自動車メーカーの関係者は、「工業・信息化部は新工場建設を厳格に管理している。しかし、どの地場メーカーも同規定が公布される前に地方進出に向けた基盤を整えた。制約を受けているのは、これから地方進出を図ろうという外資系メーカーぐらいだろう」と指摘する。同規定が公布・施行されて以来、外資系メーカーで既存企業の工場を買収して新工場を建設するのは、広東省に進出する一汽 VW が初めてのケースとなる。中国現地メディアによれば、最近、一汽 VW の広東プロジェクトで湛江三星汽車というマイナーメーカーの存在が浮き上がってきた。なぜなら、一汽 VW は湛江三星汽車の工場をベースに新工場を建設するとの見方が主流となってきたからである。実際、佛山市政府の幹部も「湛江三星汽車は一汽 VW に対して必要な資源を提供する」という。

国家発展・改革委員会は2006年1月に124社の完成車生産資格を取り消した。それでも、年間販売台数が1万台に満たないメーカーはまだ10社余りあるのが現状である。一部のマイナーメーカーからは、大手メーカーによる買収を期待する声も上がっている。例えば、広東省のメーカー関係者は「工業・信息化部が打ち出した地方進出規制には、特に期限が定められていない。長期的に見れば、これから地方進出を検討するメーカーは必ず現れる。例え1台も販売することができなくとも、その時まで何とか持ちこたえたい」という。自動車産業が集積する広東省には、湛江三星汽車の他にも福迪汽車や宝龍汽車といったマイナーメーカーがある。但し、業界関係者は「買収のターゲットとなるのは、轎車（普通乗用車）の生産資格を持つメーカーである。つまり、SUV、ピックアップ、バス、トラック等の生産資格だけでは、買い手を引き付けることは難しい」と指摘する。

CAAM の専門家は、「工業・信息化部が地方進出規制を打ち出した狙いは、過度な生産能力拡張競争の抑制と業界再編の促進にある。但し、実際の現状をみると、多くの

マイナーメーカーが大手による買収を待つために必死で経営を続けている。そのため、客観的には当初の期待と反する効果が表れてしまっている」と指摘している。

#### 5) 新エネ車の促進

2009年1月に国務院が発表した「自動車産業調整振興計画」では特に新エネ/省エネ車の生産目標が掲げられている点が注目される。それは、2011年までに新エネ/省エネ車の生産能力を国全体で50万台/年とし、乗用車の販売台数のうち5%を新エネ車にするというものである。

中国地場自動車メーカーはこのような政策的バックアップを受け、企業連合を形成する動きが出てきている(新エネ車開発/生産を柱とした企業連合及び今後の再編可能性)。国有資産監督管理委員会は2010年8月に、中央国有企業16社によるEV普及のための連携組織として「EV産業連盟」を発足させた。同連盟には第一汽車や東風汽車、長安汽車といった自動車メーカーの他、中国石油化工集団や中国海洋石油、国家电网等のインフラ関連企業も参画している。同連盟は国有資産監督管理委員会の所管とされており、加盟各社による研究・開発(R&D)の重複を回避して効率化を図るほか、EV関連事業の上流から下流に至るサプライチェーンの調整機関としての役割が期待されている。既に自動車の業界団体であるCAAMが主導し、自動車メーカー10社で組織する類似の団体(「T10EVワーキング・グループ」他)もあるが、電力会社や石油元売り等も加入した組織は今回が初めてであり、政府色が濃いものとなった。その狙いは、充電方式等の技術標準を統一することとも想定されており、国レベルでの企業間の調整が進むことになる。更に、国有資産監督管理委員会の李・委員長は、国有企業がEV開発で有利な立場にあると述べ、EV産業連盟を支援する考えを示し、同連盟に13億元(約163億円)の予算が割り当てられていることを示唆した。しかしながら、中国の大手証券会社である招商証券のアナリストは、同連盟がEVの利用促進や業界標準の設定を助けるとしたうえで、中国自動車メーカー最大手の上海汽車や、2次電池技術を保有するBYDが参加していないことにより、自動車産業全体に与える影響が制限されるとも指摘される。

また、このような中国政府・企業の主導する新エネ車の開発・生産動向を受け、米国の電気・電子部品大手のイートンは、米中企業6社による「持続可能な新エネルギー交通国際連盟(NESTIA)」を設立したと発表した。米国側はイートンの他、IBMやエンジニアリング大手のAECOM、中国側は商用車メーカーの北汽福田汽車とリチウムイオン電池メーカーの中信国安盟固利公司、モーター製造の大洋電機有限公司が加盟している。6社はまず、中国でEVバスやタクシー等を運行させる計画にある。中国では新エネルギー車関連の企業連合が既に複数設立されているが、米中3社ずつの組み合わせは異例であった。同連盟は中国国内のモデル都市でEVの生産やスマート・グリッド

の実現に向けた充電インフラの整備、充電器の統一、電池交換プロセスの構築等に取り組む方針である。中国での「モデル都市(スマートシティ)」構想は既に天津、瀋陽、蘇州、海南、万庄、長興、東灘等の約 200 カ所(中心は数十~数百万人規模の新興開発都市/地域)で各種プロジェクトが開始されている。なお、天津では 8 月に中国初の EV 産業サミットとなる「第 1 回中国 EV 産業サミット」が開催されている。

2010 年 11 月 3 日付の『第一財經日報』は、「国有資本、EV の研究開発に意欲：半数の中央企業に恩恵」を題とした興味深い記事を掲載した。この記事によると、EV に対する政策支援は、コア部品の研究開発分野を傾き始めた。国有資産監督管理委員会発展計画局の王晓齐・局長は、エネルギー・フォーラムにおいて、同委が現在、財政部と間で国有資本経営予算資金の一部を EV コア部品の開発支援に投入することを検討していることを明らかにした。「これから予算を編成していく予定だ。われわれはコア技術を重点的に支援していきたい」と王晓齐氏は語った。この発言から、2010 年 8 月に国有資産監督管理委員会が発表した国有資本経営予算による EV の推進計画が着実に進められていることがうかがわれる。なお、情報筋によれば、今回の国有資本経営予算の主な投入先となるコア部品は電池だという。

国有資産監督管理委員会に近い関係筋もまた『第一財經日報』のインタビューに対し、今後、国有資本経営予算の投入は更に拡大される見通しで、この点について国有資産監督管理委員会、財政部、工業・信息化部及び科学技術部の間で既に合意済みだと答えている。

中央企業電機自動車産業連盟設立の発起人は計 16 社あり、電池部門は中海油総公司(CNOOC)、中国航天科技集团公司、中国航天科工集团公司と中国航空工業集团公司の 5 社が入っている。この 5 社は関連業務において国有資本経営予算から重点的な支援を受ける公算が大きい。

国家電力網副総經理の舒印彪氏は『第一財經日報』のインタビューに対し、発展中の EV にとって、そのカギを握っているのは、電池に関わるコア技術の取得と自動車性能の向上であると指摘し、「先日、IEC(国際電機標準会議)の会合で、日本からの参加者による講演を聞いた。私は電池の将来性についてずいぶん保守的な見方をしてきたが、この分野における日本の躍進は実に大きい」と語った。

この問題について、王晓齐氏も、EV には 3 大コア技術があり、すなわち完成車技術、電池技術、充電とアフターサービス技術であるが、なかでも最大の要は電池技術であるとの見解を示している。王氏は以前、ある調査を行なったことがある。調査の対象は、当時、電池の製造にかけて国内ナンバーワンの企業で、その製品が数多くの政府責任者や専門家から賞讃され、先進的な製造ラインが同社の自慢であった。ところが、「電池製造の製法や設備は自前のものか」と聞くと、いずれも海外メーカーのもので、設備は韓国から来ているという。「韓国の設備はどうか」と更に聞いてみると、「5 年

前は品質が良くなかったが、今はなかなかいい」と。「一台の設備を輸入するのに 80 万ドルから 100 万ドルもかかる。われわれが苦勞して産業を育てても、結局その市場はだれのためのものなのか」と王氏は聞き返した。「中国はだいぶ出遅れた。他の国は 5 年前、早いところは 15 年も前から計画を進めていた。これら重要分野のコア技術に関して、ひと言でいうと、われわれは応用技術の基礎的研究が深刻に不足している」と王氏は指摘した。

このほど、科学技術部の主導による「電機自動車に関する科学技術の発展に関わる第 12 次五カ年計画」の制定が完了した。中国は EV 産業チェーンを推進する計画であり、なかでも動力用電池、電気モーター、電子制御が取り組みの中心的な分野となる見通しだ。

中国投資顧問会社が発表したレポートによれば、中央企業 EV 連盟が 2010 年 8 月に一部の基盤技術の開発に成功し、これをメンバー企業にきわめて割安な価格で提供しているに対し、非メンバーの企業は市場価格で購入するしかないというが、中央企業が電池開発にどれくらいの資金を投入したかは謎のままだ。

前出の国有資産監督管理委員会に近い関係筋も、国有資本経営予算ははたしてすべて研究開発に使用されているかどうか、その使用状況をどう監視するか、まだ完備した制度がなく、またいわゆる EV 企業連盟自体も組織が緩やかで、協調連携のための体制も政策もない状態だと語っている。

「863 計画」新エネルギー自動車重点プロジェクト監督専門家チームのリーダー・王秉剛氏は公の場で、「企業は目先のこと、せいぜい今後 5 年間、10 年間のことしか考えていない」と発言しており、「10 年後どうなるか、まったく考えていない。政府系の研究機関はまたこの辺の能力が非常に乏しく、それに投入も少ない」と懸念を示している。

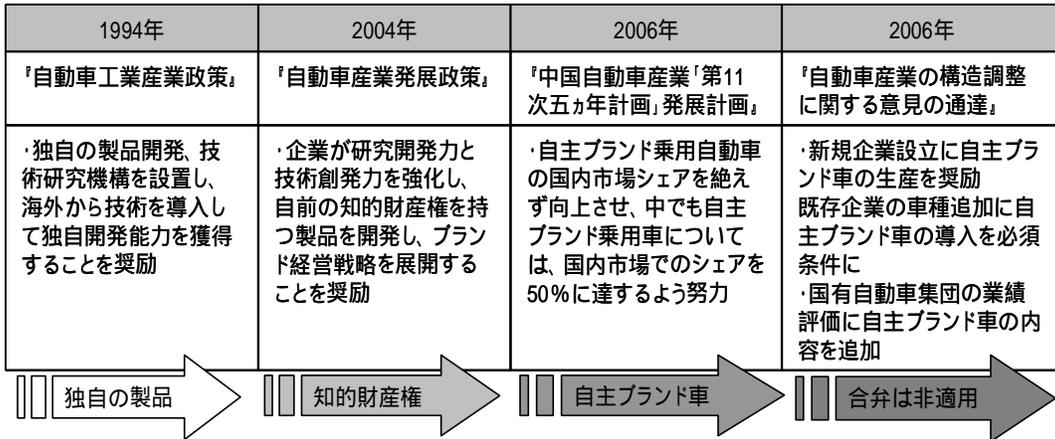
実際、中央企業はリチウム電池の分野においてそれほどの強みを持っているわけではない。中航リチウム電池会社がこのほど購入したのも民营企业である深圳雷天会社の技術である。また、同じ民营企业である BYD の電池技術は、業界最先端であるとの評判がある。

「中央企業はもとより資金が潤沢で、それに国有資本経営予算の支援がある。きちんと監督管理が行わなければならない、民营企业の買収に走りかねない。中央企業の技術開発がうまく行かないなか、民营企业は資金力がなく、後続の研究開発の展開が難しい。そうなれば、悪循環に陥りかねない」と前出の関係筋は懸念を示した。王秉剛氏も、「現在使っているリン酸鉄リチウム電池は実はわれわれが発明したものではなく、アメリカ人の技術だ。そのため、われわれはいまだに特許の問題に悩まされている。現世代の電池のコア技術を持っていないわれわれが、もし次世代の技術も取得できなければ、事態はきわめて深刻だ」と語っている。

6) 自主ブランド車の奨励

中国政府は「自動車産業発展政策」等の複数の基本政策を持って、自主ブランド車の生産促進を図ろうとしている。

図表 2-12 中国「自主ブランド」の創出



(出所) 各種資料より作成

地場系メーカーの自主ブランドについてみると、生産規模は2010年以降に10~100万台と各社で開きがあるものの、各社のブランド/サブ・ブランド化により自主ブランド車を生産・販売する方向にある。但し、その手法をみてみると、背景には傘下の完成車合併メーカーのパートナーである外国メーカーの技術が採用されており、中国側が行う改良は自動車のコア部品/技術にまで至っていないことが確認できる。即ち、外国メーカーの協力なくして地場の自主ブランド車生産は実現できていないといえる。

他方、完成車合併メーカーについては「自主ブランド」創出は非適用となっているが、中国政府の方針に従った合併メーカーの自主的な対応、かつ2・3級といった新興市場を開拓するための戦略として今日の「自主ブランドの活用」につながっている(詳細は後述)。

図表 2-13 中国・地場系メーカーの「自主ブランド」創出

社名	発表時期	発表内容	ブランド	手法
第一汽車	2006年11月	2010年に自主ブランド車100万台 (2005年実績55万台)	紅旗、威志、奔騰、解放	技術供与:トヨタマジェスタ 紅旗HQ3、マツタM6 奔騰、トヨタNBC 威志
上海汽車	2006年4月	2010年に自主ブランド車30万台	荣威	買収:MGローバー
東風汽車	2007年6月	2008年に自主ブランド乗用車L/O 2010年に自主ブランド車72万台	東風	技術供与:神龍汽車エリーゼ 自主ブランド乗用車
広州汽車	2006年9月	自主ブランド乗用車の生産	-	-
	2008年7月	2010年に自主ブランド乗用車10万台	-	技術供与:フィアット/アルファロメオ 自主ブランド乗用車

(出所) 各種資料より作成

## 7) 商用車等の生産参入管理

2010年10月18日、工業・信息化部産業政策司は商用車の管理強化のために、「商用車生産企業・製品参入管理規則」の意見募集稿(以下)を公表した。同規則は10月31日に意見募集を締め切り、2011年1月1日に施行される予定である。概要は以下の通り。

### 目的：

- ・ 商用車市場の競争秩序維持。
- ・ 自動車産業構造の調整・最適化。
- ・ 技術進化の促進。

### 対象：

- ・ トラック(軽型、中型、重型)
- ・ バス(軽型、中型、大型)
- ・ セミトレーラトラクター

### 投資規模：

- ・ 新規に商用車生産企業を設立する場合、投資総額が20億元以上(うち、自己資金が8億元以上で、かつ生産施設・設備投資が8億元以上)で、かつ製品R&D(研究・開発)機構を設立しなければならない。
- ・ R&D機構については、投資額が5億元以上(うち、関連機器・設備の投資額が1億元以上)でなければならない。

### 生産能力：

- ・ 重型トラック(GVM14トン超): 1万台/年以上
- ・ 中型トラック(GVM6トン超14トン以下): 5万台/年以上
- ・ 軽型トラック(GVM1.8トン超6トン以下): 10万台/年以上
- ・ 大型バス(乗車定員20人以上): 5,000台/年以上
- ・ 中型バス(乗車定員9人超20人未満): 5,000台/年以上
- ・ 軽型バス(乗車定員9人以下、全長3.5m超6.0m以下): 5万台/年以上

### その他の認可条件：

- ・ 重型トラック生産企業については、エンジン生産工場を備えていなければならない。
- ・ トラック生産企業については、完成車・キャビン・シャシー・荷台を生産する能力と3大ユニット(エンジン・トランスミッション・アクスル)のうち2つを生

産する能力を備えていなければならない。

- ・ バス生産企業については、完成車・ボディー・シャシーを生産する能力を備えていなければならない。

同日、工業・信息化部は農用車の管理強化のために、「低速自動車（オート三輪及び低速トラック）生産企業・製品参入管理規則」の意見募集稿も同時に公布した。同規定では「低速トラックの生産企業は、2020年未までに軽型トラック生産企業の認可条件を満たさなければならない」とされた。

商用車に関連する外資系自動車メーカーの動向として、2010年10月21日、現代自と南駿汽車が成都市にて、折半出資の合弁会社設立に関する協議書の調印式を実施した。南駿汽車は1998年に設立された四川省最大の商用車メーカーで、商用車の生産規模（年間12万台）は全国第11位に位置する。同社は成都市と資陽市に工場を持ち、トラックからバスに至るまであらゆる商用車を生産する能力を持っている。今回の協議書調印は、現代自が中国商用車市場進出に向けた動きを正式にスタートしたことを意味している。

同協議書によると、生産拠点は資陽市にある南駿汽車の既存工場を活用し、バス・トラック・エンジン等を生産する予定という。また、投資予定額は5,000億ウォン（約30億元）で、両社が折半出資する形を取る。合弁会社を設立した後、現代自は2011年に中国で9万台の商用車を販売する計画である。そして2015年には、年間販売台数を30万台にまで引き上げ、中国商用車市場で約5%のシェアを獲得したいと考えている。

調印式に出席する四川省共産党委員会の劉奇葆・書記は、「現代自と南駿汽車の合弁プロジェクトは、四川省の経済発展に大きく貢献することが期待される。また本プロジェクトは、中央政府が推し進める新興産業振興戦略の方針にも合致している」とコメントした。また、現代自の薛栄興・副会長は、「現代自の最新技術と南駿汽車のポテンシャルを組み合わせることで、中国で一目を置かれる商用車メーカーを作り上げることができるだろう」と述べ、現代自の崔漢英・副会長（商用車担当）は、「現代自が中国で真の自動車総合メーカーとなるためには、商用車市場への参入は不可欠である」と述べた。

本プロジェクトの重要な意義の1つとして、中央政府が西部大開発戦略を展開している地域で商用車生産拠点を設立する点が挙げられる。他社が北京・上海・広州といった大都市圏に商用車生産拠点を設立する中、現代自が西部大開発の重点地域である四川省を選んだことは注目に値する。2010年、中国における商用車の年間販売台数は、約450万台に達する見込みである。今や中国は、世界最大規模の商用車市場を持つ国となった。今後、中央政府が内陸地域の開発を更に進める中、商用車市場も引き続き

拡大することが期待される。具体的には、2015年には商用車の年間販売台数が550万台に達すると言われている。

#### 8) 排ガス規制

中国環境保護部・科学技術標準局の劉志全副局長は、2010年9月に開催された「2010年中国自動車産業発展国際フォーラム」で、2012年から始まる「第12次五カ年計画」期間中に自動車からオートバイ、農作業車等の低速車まで全ての自動車に対する排ガス規制を見直す方針を示した。同計画中には、排ガス規制を車両の生産段階、使用段階、ガソリン・軽油の供給段階の3分野で検討するというものである。まず、生産段階では、より厳格な排ガス基準を制定すると同時に、メーカーによる基準達成車両の登録制度を整備していく。使用段階では、基準未達成の車両の更新や回収を進めるとともに、大排気量車の淘汰を進め、ガソリン・軽油分野では有害物質の含有を抑えるよう指導していくものとなる。劉志全副局長によれば、現在、北京や上海、広州等の大都市では自動車から排出される一酸化炭素等の有害物質が大気汚染の75%以上を占めており、排ガス汚染の解決が急務になっている。このため、2011年に小型車の排ガス規制を現行の「国3」(ユーロに相当)から「国4」に引き上げる計画で、各地方では中央政府の規制レベルを前倒して実施するよう促す模様である。

#### 「黄標車」問題

中国では、窒素酸化物(NOx)や炭化水素(HC)といった環境汚染物質による大気汚染が深刻化している。中でも北京市のような大都市では、その約50%が自動車から排出されていると言われている。間もなく始まる「第12次五カ年計画」(2011年~2015年)の期間において、中央政府はNOxの排出総量に対して拘束力のある目標数値を定める計画である。

統計によると、自動車から排出されるNOx総量のうち、74.5%が「黄標車」から出されているという。つまり、中央政府が「第12次五カ年計画」のNOx排出量削減目標を実現するためには、いかにして「黄標車」の淘汰を進めるかが重要な課題となってくる。ここで言う「黄標車」とは、ユーロ排ガス規制に適合していないガソリン車とユーロ排ガス規制に適合していないディーゼル車のことを指す。これらは、車検時に黄色い環境ラベルが張り付けられることから「黄標車」と呼ばれる。

環境保護部が発表した「中国自動車汚染防止・対策年報(2010年版)」によると、2009年末時点で全国に1,700万台余りの「黄標車」があることが明らかとなった。2009年、北京市は約10万6,000台の「黄標車」を廃棄した。しかし、その他の都市では特に目立った成果が見られなかった。その最大の理由は、「黄標車」の淘汰を強制的に行う法的根拠がないことにある。自動車の廃棄に関して、使用年数による基準はあるが、環境汚染物質の排出量による基準はない。従って、各地方政府は「走行規制」や「補

助金の給付」といった手段で「黄標車」の廃棄を促すしかない。

2009年7月、中央政府は「自動車買替え実施弁法」を公布した。同弁法では、老朽化した車両を使用年限前に廃棄して新車を購入した消費者に対し、補助金を支払うこととされた。そして、同弁法の対象には「黄標車」も含まれている。

中央政府に続き、北京市や上海市といった大都市では独自の補助金政策を打ち出す動きも出た。これらの動きに対し、多くの消費者が「地方政府の補助金政策の方が、申請手続きが柔軟かつ簡単で利用しやすい」と評価している。一方、中央政府の補助金政策に対しては「制約条件が多く、申請手続きも煩雑」と批判する声が多数聞かれた。

北京市環境保護局の杜少中・副局長は「北京市では、2009年から2010年にかけて約15万台の『黄標車』の廃棄に成功した。補助金政策については、12月31日で一旦打ち切られる。残る約3万台の『黄標車』については、六環路内への進入を禁止することで引き続き廃棄を促していきたい」と話す。

また、排ガス規制政策が全国レベルで徹底されていないことも問題点の1つと言える。2000年7月1日以降、中国ではユーロ 排ガス規制に適合していない車両総重量（GVW）3.5トン以下のガソリン車は販売が禁止された。しかし、各地で「自動車買替え実施弁法」に基づく補助金給付手続きを進める中で、2002年や2003年に販売された「黄標車」が少なからず見つかった。北京市や上海市では、全国に先駆けてユーロ 排ガス規制を実施する等、環境汚染物質の排出抑制に対して積極的な姿勢を見せている。ただしその周辺には、ユーロ 排ガス規制すら実施していない地域もある。

北京市交通管理部門の統計によると、地方から北京市を訪れる車両は1日平均延べ20万台以上で、その多くが「高汚染車」だという。

以上のような状況に対し、ある専門家は「補助金と走行規制だけでは、政策効果に限界がある。中央政府は、強制的に『黄標車』の淘汰を行う政策を導入すべきである。また、燃料も含めて全国レベルで排ガス規制の足並みをそろえる必要もある」と指摘する。

#### 北京市のユーロ 導入に向けた動き

北京市は2008年3月1日、全国に先駆けて、車両総重量（GVW）3.5トン以下の小型車を対象にユーロ 排ガス規制の適用を開始した。国家標準「轻型汽車污染物排放限值（小型自動車排ガス基準値）・測量方法、中国3、4階段（段階）」に基づく。ユーロ 導入後、北京市内における二酸化硫黄（SO<sub>2</sub>）年間排出量は、約1,840トン減少したという。そして2009年9月18日、北京市環境保護局 機動車排放（自動車排ガス）管理処は、自動車排ガスによる環境汚染対策として、12年をめどにユーロ を導入する方向で関連の準備作業に着手したことを明らかにした。

ユーロ の対象について、環境保護部 機動車排污監控（自動車環境汚染物質排出モニタリング）中心の湯大綱・主任は「主に小型ガソリン車と中型ディーゼル車の2種

類を考えている」と明らかにした。

北京市が 2012 年にユーロ を実施した場合、ユーロ (1999 年実施) からユーロ までに約 13 年かかった計算になる。これは、欧州の 16 年間 (1993 年ユーロ 導入 ~ 2009 年ユーロ 導入) を上回るペースで排ガス規制の強化を進めていることとなる。

また 2009 年 12 月 14 日、環境保護部の李幹傑・副部長は、COP15 (気候変動枠組条約第 15 回締約国会議、於コペンハーゲン) で、「SO2 排出量を減らすことで、CO2 排出量も減らすことができる」と語った。

北京市環境保護局は全国に先駆けたユーロ 導入を実現するための準備として、「2012 年までに、自動車用ガソリン・軽油に関する地方標準を改正・公布する。目標は、硫黄含有量を 10ppm 以下にすること」と説明している。ちなみに、現在北京市が採用している地方標準での硫黄含有量は 50ppm 以下である。

燃料規格がより厳しくなることについて、北京市にガソリン・軽油を供給している中国石油化工股フェン有限公司 北京燕山分公司 (燕山石化) の宋以常・科技部高級主管は、「政府の号令があり次第、すぐに生産対応は可能」と語る。一方、中国石油規劃総院 煉油化工規劃研究所の宋愛萍・高級エンジニアは「燃料規格の厳格化に対し、技術的には対応可能」とするが、「石油精製業界にとって最大の懸念は、コスト増だ。政府は業界負担を軽減するような、優遇税制の導入や低金利融資の提供等の支援策を打ち出すべきだ」と提言する。更に、「燃料規格の厳格化は、石油精製段階におけるエネルギー消費を増やす。ユーロ 段階では、精製段階のエネルギー消費及び環境汚染物質排出量の増加は無視できる水準だった。しかしユーロ の場合、生産から消費までのトータルで見たエネルギー消費及び環境汚染物質排出量は、むしろ増加する恐れがある」とも指摘する。

### (3) 中国・自動車「販売」に係わる政策動向

#### 1) 省エネ・新エネ車の促進

新エネ・省エネ車の普及支援として、国家級の各種科学技術プロジェクトと地方級の公共事業を通じて生産メーカーに補助金を給付している。

公共交通・機関 (公共バス、タクシー、公務用車、環境衛生車、郵便車、電力会社用車) については、科学技術部と財政部が「十城千輛」プロジェクトを実施し、「省エネ・新エネ車モデル運行プロジェクト」及び「省エネ・新エネ車モデル普及財政補助資金管理暫定弁法」を 2009 年 1~2 月に相次いで公布した。「十城千輛」プロジェクトとは、2011 年までの約 3 年間に、毎年 10 都市以上で 1,000 台規模の新エネ車モデル運行プロジェクトを立ち上げる構想である。最初に始動したのは重慶市 (2008 年 11 月 27 日) で、重慶市と武漢市に並んで選定されたのが、大連市、上海市、深圳市、長沙市、北京市、長春市、杭州市、済南市、合肥市、昆明市、南昌市であった。次いで、

天津市、唐山市、鄭州市、蘇州市、アモイ市、広州市、海口市の計 20 都市（2010 年 5 月末時点「公共サービス分野における省エネ／新エネ車モデル普及プロジェクトの拡大業務に関する通達」）にまで拡大している。この 20 の実証試験指定都市の公共交通・機関による新エネ車購入に対し、中央財政から 1 回限りの定額補助金を交付するのが暫定弁法である。なお、地方財政も一定の予算を拠出し、省エネと新エネ車の購入、関連インフラの建設とメンテナンス等に対する支援を実施している。

続いて、2010 年 6 月からは、新エネ・省エネ車普及のための個人向けの補助金規定が公布・施行された。財政部、科学技術部、工業・信息化部、国家発展・改革委員会の連名で 2010 年 5 月末に「個人購入の新エネ車補助金モデルプロジェクトの展開」、「『省エネ製品の国民支援プロジェクト』省エネ車普及実施細則」を公布し、前者は主に PHEV、EV が対象に、後者は HV やアイドリング・ストップ機構を持つ自動車を対象となっている。但し、先の「十城千輛」プロジェクトと同様に、前者は地域が限定されており、今後、第 2 の実施都市が増えるかは未定である。更に、支給方法が消費者に直接でなく生産企業経由で間接的であるため、個人ユーザーの拡大を目指すのであれば、消費者に直接メリットを与えるべきではないかとの疑問も残る。

このような政府の財政支援を受け、中国の消費者は引き続き新エネ・省エネ車の普及を減税で対応して欲しいとの意見が出ている。2010 年 7 月に、広東省東莞市で開催された自動車フォーラムに出席した自動車ユーザーに対し、「低燃費小型車への購入補助 3,000 元を、納付すべき車両購置税(取得税)から控除することを望むか」と質問したところ、「賛成」と答えた人が 7 割に達した。他方で、「省エネ車補助」はメーカーが立替える形で価格をその分安くして販売することになるが、出荷価格から本当に 3,000 元を差し引いているかを消費者が判断する方法はなく、メーカー側による補助金の横取りを警戒している消費者も多いという結果が出ている。

公共セクターについては中央政府のみならず、地方政府でも個別の政策・条例を公布して新エネ車の普及を促している。例えば、山東省は 8 月に開催した新エネ・バスの普及に関する会議で、新エネを動力源とするバス車両に関し最低 40 万元（約 511 万円）を補助金として給付する方針を示した。政府が打ち出した新エネ車購入支援策から出る補助金に、省政府が 1 台につき最低 10 万元（約 128 万円）を上乗せすることで 40 万元を確保するというものである。

図表 2-14 個人購入の新エネ車補助金規定

【補助金給付規定の概要】	
実施期間	2010年6月1日～2012年12月31日
実施都市	上海市、長春市、深セン市、杭州市、合肥市
補助金支給対象	「節能与新能源汽车示范推广应用工程(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)推薦車型目録」に記載されているプラグインハイブリッド乗用車または電気乗用車を購入し、かつ登録して使用する個人消費者およびリース会社(バッテリーリース会社を含む)
性能要求	プラグインハイブリッド乗用車がバッテリー容量10kWh以上かつ電気自動車(EV)モードでの航続走行距離50km以上。電気乗用車がバッテリー容量15kWh以上
補助金額	バッテリー容量1kWh当たり、3000元/台の補助金を支給する。ただし、プラグインハイブリッド乗用車は5万元/台、電気乗用車は6万元/台をそれぞれ上限とする
補助金支給方法	中央財政から新エネルギー車を生産する企業に支給する。生産企業は、補助金額分を割り引いた価格で個人消費者またはリース会社に販売する。バッテリーリース会社は、補助金額分を割り引いた形でリース料金を設定する
生産企業の義務	完成車および動力用バッテリー等の基幹部品を生産する企業は、動力用バッテリー等の基幹部品に対して最低「5年または10万km」の品質保証期間を設けなければならない
地方政府の役割	充電スタンド等のインフラ建設、使用済みバッテリーの回収、補助金額の上乗せ等、地方財政からも本プロジェクトの実施を支援するための資金を投入する
その他	補助金の支給を受けて販売したプラグインハイブリッド車と電気乗用車の累計販売台数(企業ベース)がそれぞれ5万台に達した場合、それ以降の補助金額は徐々に減らす形を取る

(出所) 各種資料より作成

図表 2-15 個人購入の省エネ車補助金規定

【補助金給付規定の概要】	
実施都市	全国
補助金支給対象	排気量1.6L以下の乗用車
性能要求	総合燃費が現行基準より20%程度改善されたガソリン車、ディーゼル車、ハイブリッド車、バイフューエル車
補助金額	一律3,000元/台を中央政府が補助
補助金支給方法	中央財政から省エネルギー車を生産する企業に支給(生産企業は補助金額を割り引いた価格で消費者に販売)

(出所) 各種資料より作成

他方、上海市は最高で5万元(約63万円)を支給する政策を公布する見通しである。上海市政府新エネ車推進室の劉建華主任は、個人が新エネ車を購入した場合に補助金を支給する補助策を中央政府の担当部門に提出したことを8月に明らかにした。これは、中央政府の補助金に加えて、PHEVに2万元(約25万円)、EVに4万～5万元(約50万～63万円)を購入した個人に支給するというもので、年内にも施行される見通しである。上海市は2012年までにEV2万台の普及と、充電スポット2万5,000カ所、充電・電池交換ステーション50カ所の設置を目指している。充電・電池交換ステーション等を建設した場合、必要資金の20%以上または300万元(約3,800万円)以下の範囲で補助金を支給する方針にある。

更に、浙江省杭州市は8月にEV等の新エネ車の購入に補助金を給付する市独自の制

度を発表した。購入時に最大 12 万 3,000 元（約 153 万円）の補助金を給付し、購入後 3 年間の充電を無料にする。しかし、消費者の間では、新エネ車の種類の少なさや、価格の高さ、充電インフラ整備の遅れ等に不満の声が上がっており、購入補助の効果には疑問が残る。市内の自動車販売店関係者によると、奇瑞汽車が年初にラインオフを発表した「QQ」EV モデルや、同社が 2009 年 2 月にラインオフした EV「S18」については発売時期がまだ明確でないという。また、中国初の量産 EV として衆泰汽車が発売したモデルはほとんどがリースとして出されており、杭州市で販売されているのは 4 台のみである。台湾メーカーの裕隆汽車が杭州市に設けた合弁会社「東風裕隆汽車」が 2011 年後半以降に発売を予定している EV についても、「生産能力は未知数」という。加えて、充電設備にも課題が残る。BYD が 2010 年 3 月に発売した家庭用電源で充電できる PHEV「F3DM」は高速充電なら 10 分で 50% を充電できるが、同市では充電施設が一般向けに開放されていない。また、市内のマンションの地下駐車場にはほとんどコンセントが設置されていない。専門家によれば、2011 年は複数モデルの新エネ車の発売が予定されている上、市内の充電施設もある程度整うため、補助効果が表れるのは 2011 年以降になるとみられている。

中国地場メーカーが主な対象となっている新エネ車の購入補助政策について、GM 中国の陳実・副総裁は「輸入した EV の購入にも補助金を適用するよう政府に求めたい」と述べている。現在、中国で EV や PHEV を生産する外国の自動車メーカーはないが、今後の各社の戦略動向を整理していくと、中期的には中国の合弁拠点でも新エネ車を投入してくるものと思われ、政府の差別的な待遇に批判が寄せられつつある。

なお、前述の「『省エネ製品の国民支援プロジェクト』省エネ車普及実施細則」については、この省エネ車を対象とする補助金制度の実施のために、中国政府は 2011 年 2 月現在、合計 5 回にわたり、「『省エネルギー製品国民支援プロジェクト』省エネルギー車普及目録」を公布した。

例えば、2010 年 8 月 17 日、国家発展・改革委員会、工業・信息化部、財政部は「第 2 期『省エネルギー製品国民支援プロジェクト』省エネルギー車普及目録」を公布した。同目録は上記通達に基づき、中央政府から「省エネルギー車」と認定されたモデルを掲載したものである。今回目録に掲載されたモデルは、天津一汽トヨタの「カロラ」、東風日産の「ティーダ」、長安フォードマツダの「マツダ 3」、一汽 VW の「ゴルフ」、上海 GM の「ビュイック・エクセル」、北京現代の「エラントラ・悦動」、長安汽車の「奔奔 Mini」、奇瑞汽車の「A3」等、計 12 社 61 モデルである。

また、2010 年 9 月 27 日、国家発展・改革委員会、工業・信息化部、財政部は「第 3 期『省エネルギー製品国民支援プロジェクト』省エネルギー車普及目録」を公布した。今回は計 74 型式が新たに「省エネルギー車」に指定された。そのうち、63.5%（47 型式）が中国自主ブランド車であった。中でも、長城汽車が 13 型式、奇瑞汽車が 9 型式、BYD が 8 型式と目立った。中国自主ブランド車が多く選ばれた背景について、CATARC

の趙航・主任は「中央政府は、より多くの中国民族系メーカーが『省エネルギー車』の開発に力を入れることを期待している」と指摘する。また、奇瑞汽車の「瑞麒 X1」と長城汽車の「哈弗 M2」といった小型 SUV や、第一汽車の「佳宝 V70」と昌河汽車の「福瑞達」といった微型バスが初めて掲載された点も注目に値する。

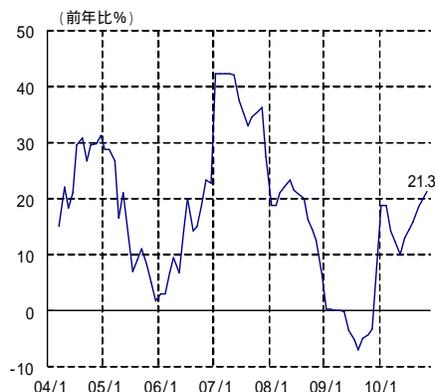
本目録の発表に対し、自動車販売の最前線からは「3,000 元/台という補助金額は大きなインパクトがあるわけではないが、消費者にとっては決して小額でもない。前年のような自動車需要の飛躍的な伸びが期待できない中、少しでも消費を刺激するきっかけとなってほしい」という期待の声も出ている。

## 2) 自動車買換え促進と廃車・リサイクル制度

まず、直近の中国の各メーカーにおける完成車の在庫状況を確認しておこう。

乗用車は2010年6月の55日間から7月には58日間に増加し、商用車も49日間から50日間に増加している(CATARC 資料)。両セグメントで在庫周期が増加したことで、自動車メーカーと販売店の運転資金にも影響が出るか懸念されるが、CATARC の趙航主任は「60 日程度なら国際的にも正常範囲だ」との見方を示し、メーカー側も生産台数をコントロールしているとコメントしている。

図表 2-16 中国・完成車の在庫状況（対前年伸び率。単位：％）



（注）完成車のみを対象とする。人民元ベースで算出。

（出所）CAAM データより作成

新車販売が増えている背景には、「中国版スクラップインセンティブ」の期間延長がある。「自動車産業調整振興計画」は、2009年3月1日から12月31日までの期間、農用車（オート三輪、低速トラック）を廃棄し、小型トラックまたは排気量 1.3L 未満の微型バスを購入した農村住民に対して補助金を給付する（総額 50 億元）。中国政府はこのような「買換え補助」のための税制優遇・財政支援を実施し、自動車消費の育成に努めた。なお、以上の政策を公布・施行した後の自動車市場は消費が拡大しており、2010

年 12 月 31 日まで（後者の二輪車は 2013 年 1 月まで）と期間が延長されていた。

図表 2-17 中国「汽車下郷」政策

項目	補助金額
オート三輪または低速トラックを廃棄し、小型トラックを購入した場合	販売価格の 10% (上限 5000 元)
オート三輪を廃棄した場合	一律 2000 元
低速トラックを廃棄した場合	一律 3000 元
微型バスを購入した場合	販売価格の 10% (上限 5000 元)
オートバイを購入した場合	販売価格の 13% (上限 650 元)

(出所) 各種資料より作成

自動車買替え促進政策の効果をみると、商務部が 2010 年 5 月に発表した自動車買替え促進政策の効果に関する分析報告書がある（以下は 5 月末時点）。

図表 2-18 自動車買替え促進政策の効果

累計申請台数	12 万 7,000 台
補助金給付総額	17 億元
新車売上促進効果額	150 億元

(出所) 商務部ホームページより作成

その推移は、2010 年 1 月 1 日～5 月 24 日までの期間の申請台数が 9 万台で、全体の約 85% を占めていた。特に 3 月は 1 万 5,000 台、4 月は 2 万 9,000 台と徐々に増える傾向にあった。5 月に至っては、日当たりの申請台数が 2,758 台にのぼった。また、1 月 1 日～5 月 24 日の期間に補助金申請した人のうち、約 3 分の 1 (3 万 4,000 台) が轎車（乗用車から SUV、MPV、微型バスを除いたカテゴリー）を購入した消費者であった。これは、1 月 1 日以降、排気量 1.0L 以上の轎車に対する補助金額が大幅に引き上げられたことと大きく関係している。また、轎車の次に多かったのが中・大型バスで、全体の約 30% を占めた。次いで微・小型トラックが全体の約 19% を占めた。申請台数が多かった地域を見ると、江蘇省を筆頭に、浙江省、山東省、河南省、安徽省、河北省、四川省、江西省、遼寧省、湖南省の 10 省で、全体の約 72% を占めた。

同政策は、新車需要を刺激しただけでなく、環境・安全性能の劣る古い年式の車の淘汰を促進した。環境保護や交通事故防止等の観点からも、大きな効果をあげたといえるだろう。中国汽車流通協会の羅磊・副秘書長は、「今後、年末にかけて補助金申請者は引き続き順調に増えていくだろう。中央政府は、同政策を実施するために 50 億元の予算を用意した。5 月末現在の補助金給付総額は 17 億元で、まだ 33 億元の予算が未消化のまま残されている。期限を年末まで延長したことで、補助金の累計申請台数

が20万台を突破する可能性が高くなった」という。全国乗用車市場情報協会（乗協会）の崔東樹・副秘書長も、「同政策の効果を更に高めるためには、補助金の申請手続きを簡素化する必要がある。例えば、販売店に専用窓口を設置すれば、消費者が政府の申請窓口に出向く必要がなくなり、消費者の自動車買替え意欲も一層高まるのではないか。また、補助金額を更に引き上げる努力を期待したい。特に、使用済み自動車（ELV）を回収業者に引き渡す際の補助金額を引き上げれば、環境基準を満たさない古い年式の車が農村市場に流入する事態を防ぐことができるのではないかと指摘する。更に、中国物資再生協会の高延莉・秘書長は、「省エネルギー、環境保護、経済成長、資源再利用、産業発展といった様々な観点から、同政策の実施はメリットがある。今後、古い年式の車による環境汚染を防ぐためには、強制廃棄に関する法規を整備していく必要がある」とコメントしている。

買替え促進政策実施の一方、廃車制度そのものの管理強化等も図っている。

商務部の紹介によると、廃車担当の商務部は「廃棄自動車回収解体企業のレベルアップに向けた改善事業に成果を獲得した」。廃棄自動車回収解体業界における環境対応と資源資料水準を高め、自動車産業の持続可能な発展を促進すべく、2009年、商務部と財政部は、廃棄自動車回収解体企業のレベルアップを図るための改善対策の実施を決定した。2009年度の中央財政予算は6,000万元、14の省・直轄市・自治区における60社の廃棄自動車回収解体企業を対象に、環境の清潔化、安全生産の強化、資源の節約、技術の進歩と管理の近代化を中心とする内容の改善対策の実施を支援した。これまで、14の省・直轄市・自治区における60社の先行デモンストレーション企業のうち、51社が改善を完了した。なかでも、河北省、黒龍江省、安徽省、河南省、湖南省、広東省、雲南省、陝西省等の企業は全数、完了した。先行デモンストレーション企業でない企業も、先行デモンストレーション企業の垂範で、「廃棄自動車回収解体企業技術規範」の規定に従って、同「規範」への適合を目標とする改善対策を進める企業が出てきている。廃棄自動車回収解体企業のレベルアップに向けた改善デモンストレーション事業の波及効果は着々と現れだしている。具体的には、

回収解体水準が向上し、長期的な発展に向けたベースが作られた

自動車の買替えが進み、廃棄自動車の台数が増えてくるにつれ、従来の恣意的で粗放な回収解体作業方式は時代にそぐわなくなってくる。「技術規範」に従って、クローズドもしくはセミ・クローズド解体工場を整備し、フレーム及び車体のせん断機またはプレス機や、ASSY解体または精密解体プラットフォーム等の設備を導入するとともに、廃棄車輛の検査、登録、一次処理、保管、解体等の作業手順をマニュアル化することで、解体手段の機械化が進み、遅れた解体手段が淘汰され、作業環境が改善し、作業効率が向上した。こうしたことは、企業の長期的な発展を図るうえで、物的及び

技術的な基盤となってくる。

資源利用のレベルが向上し、持続可能な発展能力が強化された

施設のレベルアップで、保管場、作業場、及び種類別の保管ラックといった専用設備が完備し、リサイクル可能な廃油や部品の保管と処理能力が強化され、多くの部品を長期にわたって露天に放置し、原材料としてしか再利用ができないようなこれまでのやり方を一変させ、ゴム、プラスチック、ガラス等といった非金属素材の回収利用水準が向上した。資源の節約と再利用を可能にただけでなく、企業にとっても収益性がよくなり、一層の発展を図る可能性を高め、経済的にも社会的にもメリットの大きい体制となった。

汚染防止対策が強化され、自然環境の保護にも寄与する

環境汚染の防止は、廃棄自動車回収解体企業が、社会、自然と調和する発展を図る上で前提となる条件であり、商務部もこれを重要視している。今回の改善事業の実施にあたり、環境保全に関して多くの具体的な要求を出していた。企業は、地面のセメント化と防浸処理や、油水分離、専用廃液の収集と密閉保存、空調機冷媒の収集、廃棄電池の保存、及びエアバッグの誘爆装置といった設備の導入により、廃棄自動車の回収解体における2次汚染を効果的な軽減させることに成功した。また、作業環境の改善で、消防設備が完備し、作業の安全性も高まった。

情報化レベルが向上し、規則正しい業界管理を可能にした

情報化管理は、今回の廃棄自動車回収解体企業改善事業の重要な一環であり、商務主管部門が業界管理を強化するための重要な手段でもある。今回の改善事業を通じて、企業は廃棄自動車回収解体管理情報システムを積極的に導入して、廃棄自動車の各種情報を速やかに入力し、廃棄自動車の回収証明書を発行するようになった。自動車所有者にとって車輛の引渡しが便利になっただけでなく、企業にとっても会社の管理にルールができた。それと同時に、商務主管部門は、情報システムを通じて、自動車買替えや廃棄自動車更新等補助金の申請を受理したり、補助金の申請状況を集計したり、廃棄自動車の回収解体状況等を照会したりして、業界の状況を把握することができるようになった。情報化レベルの向上は、業界管理の強化を強力にサポートする役割を果たすようになったのである。

今回の改善事業の実施で、業界全体のレベルがアップし、山西正通鋼鐵資源公司、鉄嶺物資再生利用公司、青島聯合廃棄自動車回収公司、山東省華嘉資源综合利用公司等といった、高い投資を行ない、高い水準でスタートする廃棄自動車回収解体企業が現れた。技術進歩の促進、発展の持続力の強化、及び廃棄自動車回収解体企業の近代

化の推進に積極的な役割を果たしているという。

以上のような成果が得られたことは、次に述べる取り組みが大きく寄与しているようである。

各レベルの商務主管部門が重視、協会と企業が積極的に対応

商務部は今回の廃棄自動車回収解体企業の改善事業を重視し、財政予算の獲得に積極的に動き、予算投入のスケジュールに合わせて必要な文書を通達し、取り組みの進め方を一元的に統括した。先行デモンストレーション地区の商務主管部門は、文書の要求に従い、関連部門とともに事業の実施に真剣に取り組み、多くの先行デモンストレーション地区では、改善事業推進指導チームが設置され、地区レベルの市の商務主管部門と企業の責任者らが参加するワーク・ミーティングが開催され、事業実施の通達が出された。中国物資再生協会と各省レベルの協会は、行政や企業に協力し、改善事業実施のために、各種調査や研修を行なった。一部の先行デモンストレーション企業では、董事長または総経理をトップとする改善事業推進指導チームが設置され、改善事業の実施がスムーズに行われるようバックアップした。

改善の目標を定め、そのための具体的な実施計画を策定

先行デモンストレーション地区の商務主管部門は、現地の実用に応じて入念に検討し、改善事業の実実施計画を策定するほか、目標と重点的な取り組み事項及びそのための措置と対策を定め、公平・公正・透明という原則にのっとり先行デモンストレーション企業を選定のうえ、実施計画を速やかに提出し、プロジェクトの届け出と資金の給付が確実に行われるよう努めた。こうした努力が、改善事業のスムーズな実施に効果的につながった。各先行デモンストレーション企業は、行政の要求に従い、現実的で実際に実行可能な改善実施計画を策定した。例えば、高山地区で寒冷地帯の黒龍江省は、冬が長く、工事ができる期間が短いため、先行デモンストレーション企業は現地の気候状況を踏まえた合理的な実施計画を立て、逆算法で工期を定め、わずか2カ月あまりでコンクリートの地面、解体向上と走行の建設を完了させ、冬が到来するまでにインフラの建設を終え、プロジェクトを予定通りの完成につなげた。

意思疎通を重視し、事業の実施に積極的に取り組み

廃棄自動車回収解体企業の改善事業は、商務、財政等複数の部門が関わる仕事であり、事業の実施にあたっては、資金の調達、土地の確保、建設工事の施工、原料や設備の調達等、仕事の内容は多岐にわたる。先行デモンストレーション地区の商務主管部門は関係部門と積極的に意思疎通をはかり、事業の実施に真剣に取り組み、地方分担分の予算確保に努力し、関連政策によるバックアップの獲得に努めた。一部の先行デモンストレーション地区の商務主管部門は、担当責任者を指定し、廃棄自動車回収

解体企業改善事業の推進と調整、及び改善事業に関わる建設案件に必要な土地の収用、融資等の問題の処理に当たらせ、改善事業の実施を大きくプッシュした。

交流と研修を重視し、先進地区の経験を参考に。

河北省、湖北省等の商務主管部門は、内部の関連責任者や、廃棄自動車回収解体企業の責任者、スタッフ等からなる視察団を先進地区に送り、先進地区の経験を学んだ。湖北省は、安徽省の回収解体企業を調査した状況を報告書にまでまとめた真剣ぶりだ。遼寧省、雲南省等は、業界の専門家を招き、国内外における廃棄自動車回収解体業界の発展状況や回収解体設備、施設の状況を説明してもらい、企業の改善実施現場での指導に当たらせた。湖南省、雲南省等は、地区レベルの市の商務主管部門や企業の関連責任者らを対象に、業務研修を実施した。遼寧省サービス業委員会は、廃棄自動車回収解体企業が参加する座談会等を開き、改善事業の実施において遭遇した問題等について解決方法を議論し、優れた効果をあげた。こうした交流を通じて、視野を開き、他の長所を採入れて自らの短所を補い、ともに進歩し、ともに発展する効果をもたらした。

監督と検査を強化し、事業実施の質とスケジュールを保証

湖南省、山西省等の先行デモンストレーション地区の商務主管部門は、関連部門とともに、廃棄自動車回収解体企業の改善実施計画の進捗状況の追跡、指導と監督・管理に力を入れ、先行デモンストレーション企業の完成状況を段階ごとに評価し、改善事業の進展状況を定期的に報告した。多くの地区の商務主管部門の責任者は、建設の現場まで出向いて状況の把握に努め、問題が見つければ、ただちに先行デモンストレーション企業の責任者と協議し、解決に当たった。改善事業の完成検査に合格できなかった企業に対しては、期限付きで対策の実施と完成基準の適合を求め、先行デモンストレーション企業の改善事業が質・量ともに順調に完了することと、資金使用の安全性を確かなものにした。

中国が直面する廃車の情勢と問題点については、商務部関係者は以下のように認識している。

中国では、自動車消費の急速な拡大にともない、廃棄自動車の急増が予想され、資源の節約と環境の保全に大きなプレッシャーをもたらしてくるであろう。回収解体業界に参入するハードルを高め、関連の法規や基準を厳しくし、競争メカニズムを適度に取り入れることはもう避けて通れない。そのため、廃棄自動車回収解体企業は、自らのレベルを高め、資源利用と環境保全に貢献する能力を絶えず強化しなければ、激化する市場競争のなかで勝ち残ることは難しく、持続可能な自動車消費と循環型経済の発展に適應することもできない。

一方、省エネと排出削減の促進、老朽自動車と「黄標車」の更新は、商務部業務における長期的な取り組みである。2009年に国务院が自動車の買替え促進政策を導入して以来、全国に置いて34万台の自動車に買替え補助金が交付され、交付金額は延47億元にのぼり、381億元の新車消費につながった。今後も、省エネと排出削減及び老朽自動車と「黄標車」の更新は、依然として厳しい課題である。商務部は財政部等の部署とともに、省エネと排出削減を目標とする後続の長期政策を導入することを考えている。廃棄自動車回収解体企業は、早期に回収サービス網を完備させ、技術水準と管理水準を高めればこそ、老朽自動車と「黄標車」の更新及び省エネと排出削減の促進に寄与できる。

中国の廃車業界では現在、克服しなければならない困難と解決しなければならない問題がある。商務部が推進中の改善事業の現状そのものにも、直すべき欠点と不足があるという。

#### 業界のレベルが依然として低く、改善の道のりは遠い

先進国に比べ、中国の廃棄自動車回収解体業界はまだレベルが低く、回収解体作業において、恣意的で、環境意識と節約意識が薄いという状況が依然として存在している。業界の企業も、全般的に規模が小さく、レベルが低く、収益性が悪く、資金が不足がちで、発展の持続力が足りず、自動車消費市場の急速な発展に適応しきれなくなっている面がある。そのため、企業の技術水準と管理水準を高め、業界の発展を新たなステージに載せるためには、各レベルの商務主管部門や企業は、まだまだ並々ならぬ努力が必要である。

#### 回収解体業界の秩序が悪く、市場の外部環境が良くない

自動車の強制廃車に対する効果的な監視手段と規制手段がなく、また、自動車を違法に回収、解体して新たに組み立てる等の行為が存在するため、中国の廃棄自動車の回収率は非常に低い水準にとどまっている。統計によれば、2007年から2009年にかけて、中国における廃棄自動車の回収解体台数は、自動車保有台数のわずか1%に過ぎなかった。一方、先進国では、この数字は5-8%である。こうした現象も、企業の正常な運営に影響をもたらしており、企業は規模の効果をあげることができず、そのため、レベルアップのための改善にも腰が重い。

一部の地区において取り組みの努力が足りず、現在の改善事業に対する意欲を高める余地がある

現状では、まだ一部の地区で先行デモンストレーション企業が改善を終えていない。一部の地区の商務主管部門は、プロジェクトの申請は重視しても、その実施に対する

監督を怠る傾向がある。先行デモンストレーション企業の改善事業の実施に対する監督、検査が足りず、プロジェクトの進捗状況を速やかに報告することをおこたり、企業の改善に対する指導とプッシュも少ない。また、一部の廃棄自動車回収解体企業は現場に甘んじていて、改善への意欲が足りない。

政策と法規に完備させる余地があり、資金の投入も一層強化する必要がある

商務部は「技術規範」の制定を主導し、回収解体の場所、設備、作業手順等について明確な規定を設けるとともに、政策、法規の完備に担当してきた。しかし、廃棄自動車回収解体管理条例がまだ打ち出されておらず、回収解体企業の資格認定に関しても認知方法を一層明確に必要がある。廃棄自動車のエンジン、トランスミッション等の ASSY の再製品化にもまだ法的な障害が取り除かれていない。回収企業の収入に関しても、仕入れ時のインボイス等税制上の問題が未解決のままである。また、先行デモンストレーション企業の改善事業への資金投入が全体的に少なく、これまで改善事業を完了させた 51 社の先行デモンストレーション企業において投入された資金は延べ 2.5 億元しかない。

今後の計画等については、商務部が以下のように考えている。

2010 年、商務部と財政部は引き続き、改善事業を実施する計画である。1 億元の中央財政予算を組み、26 の省、直轄市、自治区における 37 社の廃棄自動車回収解体企業を対象に、レベルアップのための改善事業を実施する考えだ。今後も、商務部は引き続き、財政予算の獲得に努め、廃棄自動車回収解体企業の改善事業を支援していきたいという。具体的には、

指導力を発揮し、事業実施の徹底をはかること

各レベルの地方商務主管部門は指導力を発揮し、企業のやる気を引き出しながら、各レベルの行政機関や協会の役割を活かし、各自の役割分担と責任を明確に定めた上で、意思疎通と業務の調整を強化し、力をひとつにまとめるよう努力しなければならない。現在、2009 年の改善事業は仕上げの段階に入っている。まだ完了していない企業はペースを速め、早期に工事を完成さなければならない。商務主管部門は関係部門とともに、速やかに完成検査を実施し、プロジェクトの質の評価をしっかりと行ない、事業実施状況を総括すること。2010 年中に改善事業実施予定のある地区は十分に実施の準備を整えること。改善事業の支援対象に選ばれなかった企業に対して、各地方は「技術規範」の要求に従い、現実で確実に実行可能な対策を講じ、企業が「技術規範」の要求に適合できるよう全面的にプッシュすること。

統一的に計画し、構造調整を推進すること

各地方の政府主管部門は、国内外における廃棄自動車解体業界の動向と特徴をキャッチし、業界の発展する方向を研究、把握しながら、業界の構造の最適化と合理的な配置を図っていく必要がある。労働集約型である回収解体業界の特徴に焦点を当て、政策、法規による誘導と財政資金による支援を通じて、数多くある中小企業の技術進歩を推進しながら、一定の規模を備えるようになった中核企業をとくに力を入れて支援するとともに、廃棄自動車の回収台数が多く、交通の便が良く、ベースが比較的よく出来ている地区（例えば北京・天津・河北地区、長江デルタ地区、珠江デルタ地区等）において、地域的な廃棄自動車破碎デモンストレーション・センターを設立し、中核企業を先頭に、中小企業が土台をなすという業界構造を形成させながら、現代の自動車回収解体体制を作り上げていかなければならない。新規設立の廃棄自動車回収解体企業に関しては、省レベルの商務主管部門が関係部門と共同で策定した廃棄自動車回収解体業界発展計画との整合性をとり、かつ「技術規範」の所定要求を満たさなければならぬ。

#### 発想を広げ、最適化をとまなう吸収合併を奨励すること

廃棄自動車回収解体企業全般を通じて規模が小さく、負担が重く、収益性が悪い現状に鑑み、各レベルの商務主管部門は仕事の発想を新たにし、適度な競争メカニズムを導入して優勝劣敗をはかり、長期にわたって所定の要求をクリアできない企業を整理すること。廃棄自動車回収解体企業の改善対策に民間資本を参加させ、既存の回収解体企業の統合再編を通じて規模の効果をあげるようリードすること。資金力、技術力と人材力のある企業が資本参加、支配的な株式保有、吸収合併等を通じて回収解体企業との提携を強めることを支援すること。また、回収解体企業による自動車メーカー、部品最製品化企業との長期的な提携関係の構築を奨励し、業界の構造の最適化とレベルアップを促進していくこと。

#### 政策を完備させ、良好な投資関係を創出すること

商務部は関係部門とともに、中央財政の支援獲得に一層努め、改善事業への資金支援を強化していくとともに、老朽自動車更新補助金制度や回収解体業関連税制を研究し完備させ、廃棄自動車回収解体管理条例の早期導入を目指す考えだ。各地方の商務主管部門は、関係部門と連携し、地方として改善事業を支援するための政策を研究、実施し、地方分担分の支援資金と融資による支援の獲得に努める必要がある。また、廃棄自動車の強制廃車、抹消登録、回収解体、公道走行等複数の段階において、廃棄自動車に対する監督と管理を強化し、廃棄自動車や違法組み立て車輛が流通しないよう防止対策を講じる必要がある。更に、企業の改善対策の実施、規模の効果の達成とルールに則った経営の実現のために、良好な政策環境と市場環境を創出する必要がある。

デモンストレーション企業をしっかりと選び、プロジェクト実施の質と資金の安全を保証すること

各地方の商務主管部門は、プロジェクトの主導機関と実施機関として、デモンストレーション企業をしっかりと選び、プロジェクトの質を重視し、関連の通達や標準の要求に厳格に従って改善プロジェクトを実施し、改善実施企業が所定要求を満たした場所、施設、設備等ハード面の条件を整えるだけでなく、回収解体の作業手順や日常の管理等ソフト面でも所定の基準をきちんとクリアできるよう確実に保証しなければならない。また、規定に従って専用の資金を活用し、資金の用途を無断で変更したり、資金を横取りしたり流用したりしてはならない。デモンストレーション企業は、会計規則に従い各種オリジナル証票を保管し、検査に備えるとともに、必要資料をおこたることなく提供等、商務主管部門と財政部門の検査に積極的に対応しなければならない。

データの入力を速やかに行ない、科学的な管理を強化すること

廃棄自動車回収解体情報管理システムが導入されて以来、大半の企業は積極的に対応し、回収した車輛のデータを速やかに入力するようにしている。しかし、明らかにそれでも要求通りにデータを入力、申告していない企業があり、一部の企業が「廃棄自動車回収証明」の発行や抹消登録を必要としない未登録車輛のデータを入力していないことも明らかになっている。また、一部の企業は、データを入力した回収車輛の台数がわずか数台だったり、ゼロだったりする。データの入力が不完全なため、システムで集計されたデータが企業と業界の実情を現しておらず、商務主管部門の政策制定や業界管理に支障をきたしている。各地方の商務主管部門は、企業が如実に、正確に、速やかに回収解体情報を申告するよう、督促する必要がある。

商務部は廃棄自動車回収解体企業のレベルアップに向けた改善事業を実施する同時に、廃車制度の見直しと法制化にも図っている。

2010年7月19日、國務院法制弁公室は『中国政府法制信息网』にて「使用済み自動車回収解体管理条例（意見募集稿）」を公表した。

中央政府は循環型経済の発展を促進する重要政策の1つとして、使用済み自動車（ELV）からリビルトパーツを生産するモデルプロジェクトを展開している。しかし、國務院法制弁公室の担当者は、「現行の『報廢汽車（使用済み自動車）回収管理弁法』（2001年6月16日公布）では、解体した5大ユニット（エンジン、トランスミッション、フロント&リアアクスル、フレーム、ステアリング）は、くず鉄として製鉄会社に売却しなければならない、と規定している。この規定が、リビルトパーツの普及を抑制する結果につながっている」と指摘。

また同氏によると、新たな管理条例では ELV の回収・解体を行う企業の資格認可制度を再構築するという。今回発表された意見募集稿によると、ELV 回収・解体企業は以下の条件を備えていなければならない。

- ・ 登録資本金が 200 万元以上であること。
- ・ ELV 回収・解体企業技術規範及び ELV 解体環境保護技術規範の要求を満たす保管場所・解体場所・解体設備を有すること。
- ・ 国家の規定を満たす消防設備を有すること。
- ・ ELV 解体に従事する専門の技術スタッフを有すること。
- ・ 国家環境保護標準に適合する廃棄物保管設備・処理方法を有すること。

更に、ELV 解体・回収資格を申請する企業は、省・自治区・直轄市政府の商務部門に申請書を提出しなければならない。

中国自動車流通協会（CADA）の統計によれば、中国では毎年約 200 万台の自動車在使用年限を迎えているが、実際に回収・解体されているのは 50 万台程度にすぎない。

そうした状況について、北京卓傑行旧機動車經紀公司（北京市の中古車仲介業者）の鄒強・総裁は、「回収・解体業者に引き渡すよりも、中古車仲介業者に売り渡した方が得られる利益が大きい」と分析する。更に、CADA 関係者は、「現在、政府が指定した業者しか ELV の回収・解体に従事することはできない。つまり、業界内に十分な競争環境が確立されておらず、消費者に魅力的な ELV 引き取り価格を提供できる仕組みになっていない」と指摘する。CADA の資料によると、中国の ELV 回収・解体業者は約 400 社、米国の約 1 / 30 にとどまる。回収・解体業者が少なければ、ELV 回収率が低くなるのも当然の結果と言える。また、現行の「ELV 回収管理弁法」ではエンジンやトランスミッション等の「5 大ユニット」の再利用を禁じているが、ある解体業者は「アクスルも含め、買い手さえいれば解体して販売している。他の業者も、似たような状況だ」と明かす。一方で中国物資再生協会の龍少海・会長は、「消費者に安全・法律・環境保護意識が欠けていること、違法行為に対する政府取締まりが緩いことが主な原因だ」と指摘する。

北京市交通管理局車両管理所で調べたところ、2010 年に入ってから ELV の廃棄申請件数が増加傾向にあることが分かった。その要因について同管理所の関係者は、「2009 年 12 月、『自動車買替え補助金基準関連事項の調整に関する通達』が公布され、ELV を廃棄して新車を購入した際に受給できる補助金額が 5,000 ~ 1 万 8,000 元 / 台にまで引き上げられたため」と話す。このことは、中古車仲介業者よりも高い価格を支払う回収業者が現れれば、消費者は現保有車を ELV として回収業者に引き渡す道を選ぶ可能性が高いことを物語っている。新たな「ELV 回収解体管理条例(意見募集稿)」には、ELV 回収・解体企業の資格認可制度再構築に関する内容が盛り込まれた。同制度が導入されれば、公正な競争環境が整い、消費者にとって魅力的な ELV 引き取り価格を提

供する業者が増えることが期待される。

また、解体業者による不正な部品転売を防ぐため、今回の意見募集稿では「回収・解体企業は ELV 回収・解体に関するデータベースを構築し、解体後の部品・材料・廃棄物の処理状況を商務部門及び公安機関に報告しなければならない」としている。また、自動車メーカーや輸入総代理店の責任として「解体指導マニュアルの提供、あるいは公式ホームページ上での解体技術情報の公開を通じて、回収・解体企業に対して必要な技術サポートを提供しなければならない」との条文も盛り込まれた。

図表 2-19 廃車制度に関するパブリックコメント

<p style="text-align: center;">国務院法制弁公室 《廃棄自動車回収解体管理条例（意見募集案）》 のパブリックコメント募集に関する通知</p> <p>立法作業の透明性を高め、立法への市民参加を広げ、各方面の意見を広く聴取し、立法の質を高めるべく、ここに『廃棄自動車回収解体管理条例（意見募集案）』（以下、「意見募集案」と略称する）の全文を公開し、社会各界の意見を募集する。ここに関連事項を下記のとおり通知する。</p> <p>1. 改訂の必要性とおもな改訂内容</p> <p>『廃棄自動車回収管理法』（以下、「管理法」と略称する）は、2001年6月16日の公布、施行以来、廃棄自動車の回収活動の適正化、廃棄自動車と不正組み立て車輛の公道走行の防止、道路交通秩序の擁護、人民の生命と財産の安全保障、環境保全の促進等において、積極的な役割を果たしてきた。近年、国は循環型形成の発展促進に積極的に取り組んできた。なかでも、全国範囲での廃棄自動車の再製造実証プロジェクトの展開が重要な一環となっている。現行の『管理法』では、廃棄自動車回収企業が解体した廃棄自動車の「5大 ASSY」について、廃金属として製鉄会社に製鉄原料として売り渡すよう求めているが、この規定は自動車再製造を進める上で障害となってきた。また、2002年に行政許認可事項を整理する際、現行の『管理法』で定められた廃棄自動車回収企業資格認定という行政許認可事項は廃止とされた。これに対し、国務院の関係部門、地方政府及び廃棄自動車回収企業は、廃棄自動車の回収解体活動は公共安全、環境保全及び循環型経済の発展に関わるものであるとして、それを根源から管理するために、廃棄自動車回収解体企業について資格認定制度を実施することは現実的に必要なことであり、『管理法』を改定する形で廃棄自動車回収解体企業資格認定制度を確立するよう、何度も提案してきた。</p> <p>自動車再製造の制度上の障害を取り除き、循環型経済の発展を促進するとともに、</p>
---

廃棄自動車の回収解体管理を一層強化するために、商務部は、綿密な調査と広範な意見聴取のうえで、『廃棄自動車回収管理条例(審査用改訂草案)』(以下、「審査用草案」と略称する)を起草し、国務院に提出した。国務院法制弁公室は審査用草案を受け取ったあと、国務院関係部門、地方政府、関連業界団体、及び一部の廃棄自動車回収企業、再製造デモンストレーション企業、自動車メーカー等を対象に広く意見を聴取し、各方面の意見をまとめたうえで、商務部とともに審査用草案の修正を行ない、現在の意見募集案をまとめあげた。意見募集案は、現行の『管理弁法』に対して、主として次の4つの部分において修正を行なった。

資源の総合利用と循環型経済の発展の促進に関する内容を追加した。

主に次の内容である：「資源の総合利用と循環型経済の発展の促進」を立法の目的の1つとして明確に定めた(第一条)。回収解体段階と再製造段階を効果的に連携させるために、自動車再製造企業と回収解体企業が長期的な提携関係を結ぶことを奨励するとした(第七条第二項)。廃棄自動車の回収・利用率を高めるべく、回収解体企業は資源の回収利用と再製造に有利な方法で廃棄自動車を解体すべきだとした(第十七条第二項)。解体された自動車 ASSY とその他の部品を再製造企業に売り渡すことを認めるとした(第十八条)。

廃棄自動車回収解体資格認定制度を改めて確立した。

2002年に行政許可事項を整理する際、廃棄自動車回収企業資格認定という行政許可事項が廃止とされたが、『管理弁法』の改訂は行われなかった。関係の各方面の意見にもとづき、意見募集案では、資格認定に関する『管理弁法』の関連規定を保留としたうえ、さら資格認定業務の指向性と作業性を高めるべく、実情に応じて、廃棄自動車回収解体資格の認定要件を見直した(第十条)。事実上、廃棄自動車回収解体資格認定制度を再度確立した。

廃棄自動車の解体業務における自動車生産企業、輸入企業の責任を新たに定めた。

廃棄自動車回収解体企業の技術水準を高めるべく、意見募集案では、自動車生産企業、輸入企業は、解体指導マニュアルの提供または自社ウェブサイトでの解体技術情報等の開示等を通じて、回収解体企業に必要な技術支援を行なうべきだとした(第二十条)。

監督管理の強化に関する内容を補強した。

主に次の二つの内容である：a.回収解体企業は、廃棄自動車回収解体記録とデータベースを整備し、廃棄自動車の回収、解体、廃棄物処理状況及び解体後の部品、材料、廃棄物の行き先等を如実に記録し、かつ商務主管部門と公安機関に関連データと情報を届けるべきだとした(第二十五条)。b.商務、公安、工商行政、環境保全等の管轄

機関は、廃棄自動車回収解体業務の監督管理において、緊密に連携し、意思疎通を強化し、情報通告制度を確立し、情報の共有を実現すべきだとした（第二十六条）。

## 2. 意見募集の関連事項

関係団体または各界の方々には、『廃棄自動車回収解体管理条例（意見募集案）』について修正意見がある場合、2010年8月19日までに下記の方法で意見を提出してください。

「中国政府法制信息网」のホームページ（<http://www.chinalaw.gov.cn>）にアクセスし、トップページの左側に『法規・規定草案試験募集システム』のボタンをクリックし、意見募集案に対する意見を記入してください。

郵便にて北京市1750私書箱（郵便番号：100017）宛に意見書を郵送し、封筒には「廃棄自動車回収解体管理条例意見募集」と明記してください。

次のメールアドレス宛に電子メールを送ってください：bfjdc@chinalaw.gov.cn。

2010年7月19日

（出所）「中国政府法制信息网」ホームページより作成

他方、自動車リサイクル関連の法規や標準等の整備も進められている。

2010年10月18日から21日にかけて、「自動車使用禁止物質検査及び部品再製造（リビルト）標準（審議案）」セミナーが江蘇省常熟市で開催された。同標準の制定に関わったメンバー60余名が参加し、CATARC標準所副シーフ・エンジニアの劉彦戎氏と副所長の侯華亮氏がセミナーの進行役を務めた。

セミナーでは、まず、18日に部品再製造ワーキングチームのグループ・ディスカッションが行われ、進行役は劉彦戎氏が務めた。劉氏は回収利用ワーキングチーム設立の経緯、担当の分野、標準化の推進等について明かにしたうえで、11項目に及ぶ標準の事前研究と制定の過程を振り返り、2010年7月に青島で開かれた第4回会議で出された修正意見に基づき、各項目の標準案に対する修正と改善が進められ、その結果として、審議案が出来上がったと述べた。そのため、今回のセミナーで標準案に関する議論の中心は、まだ一部に疑問が残る技術指標と文書表現の推敲にあり、議論の結果をまとめたものを新しい審議案として、このあと行われる「道路車両回収利用ワーキングチーム業務会議」に提出し、審議する予定だという。

続いて、19日から21日にかけては、回収利用ワーキングチームで標準の審議が行われ、劉彦戎氏と侯華亮氏がそれぞれ進行役を務めた。セッションでは、自動車協会の晏一平・副主任が、自動車再製造標識、再製造製品目録、自動車協会再製造分会の企業調査等について説明し、柏科（常熟）電機有限公司（Picopulse (ChangShu) Auto Motor Co., Ltd.）の滕国平・会長が同社の発展や企業にとっての標準制定のメリット

について話した。その後、自動車部品再製造に関する 11 項目の国家標準と自動車使用禁止物質検査測定方法に関する 4 項目の業界標準の審議案をめぐり、項目ごとに審議が行なわれた。それと同時に、「自動車使用禁止物質要求」の強制的国家標準の導入時期の変更について議論が行なわれた。侯華亮・副所長は、自動車標準委員会事務局を代表して、2010 年度第 4 四半期の活動と 2011 年度の計画に報告を行なった。また、長城自動車会社の趙津爽氏が、自動車解体指導マニュアルに関する作業の進捗について報告した。会議では、関連基準の制定計画について意見と建言が行なわれた。最後に、会議では今後の業務の進め方が決められた：各標準の制定担当機関は、標準とその説明を再度修正・改善のうえ、各段階においてフィードバックされた意見を集計し適切に処理すること。11 月中旬までに、各標準の制定機関は修正後の審議案とその説明、意見処理集計表等を含む関連書類をワーキングチームの事務局に提出すること。事務局は活動計画にもとづき、12 月に完成車分会の業務会議を開き、再製造に関する 11 項目の国家標準と使用禁止物質検査測定方法に関する 4 項目の標準の審議案について正式に審議し、年末までに関連標準案の認可申請を完了させること。

また、自動車部品のリビルト事業の実験拡大も積極的に実施されている。第 11 期全国人民代表大会（全人代）第 3 回会議のプレスセンターは、2010 年 3 月に「企業代表が語るリビルトパーツと自動車産業の持続可能な発展」と題する記者発表会を開いた。同会議には、全人代の代表を務める 3 人、中国重型汽車の馬純濟・董事長、広西玉柴機器の晏平・董事長、陝西法士特汽車伝動集団の李大開・董事長が、自動車部品リビルト実験企業の代表として参加した。また、同プロジェクトを推進する国家発展・改革委員会からは資源節約・環境保護司の何炳光・巡視員が出席した。同発表会での配布資料によると、2010 年末時点のリビルトパーツ生産能力は、エンジンが 10 万 5,000 基/年、トランスミッションが 6 万基/年、オルタネーターとスターターが 51 万個/年で、生産高は約 20 億元に達する見込みだという。国家発展・改革委員会は、2008 年 3 月に「汽车零部件再製造試点（自動車部品リビルト実験企業）管理弁法」と第 1 期実験企業（14 社）を公表した。

図表 2-20 自動車部品リビルト実験企業（第 1 期）

完成車メーカー	第一汽車、江淮汽車、奇瑞汽車
部品メーカー	上海大衆聯合發展有限公司（上海 VW の子会社）
	濰柴動力（濰坊）再製造有限公司（濰柴動力の子会社）
	武漢東風鴻泰控股集团有限公司（東風汽車の子会社）
	広州市花都全球 自動変速箱有限公司
	濟南複強動力有限公司（中国重型汽車の子会社）
	広西玉柴機器股フエン有限公司
	東風康明斯発動機有限公司（東風汽車とカミンズの合弁会社）
	柏科（常熟）電機有限公司
	陝西法士特汽車伝動 集団有限責任公司
	浙江万里揚変速器有限公司
	中国人民解放軍第 6456 工場

（出所）国家發展・改革委員会ホームページより作成

そして、半年後の同年 8 月に、第 11 期全人代常務委員会第 4 回会議で「循環經濟促進法」が公布され、再生資源の利用を促進する方針を明らかにした。更に、2010 年 2 月 20 日に、国家發展・改革委員会と国家工商行政管理総局は「自動車部品リビルト製品ラベル管理・保護の始動及び強化に関する通達」を公布し、リビルトパーツへの専用ラベル掲示を義務付けた。

国家發展・改革委員会資源節約・環境保護司の何炳光氏は、「リビルトパーツ事業の發展は、循環型經濟システム構築の促進につながる。中国では、リビルトパーツという概念はまだ社会に浸透していないかもしれない。しかし、英国や米国等では、既に数十年もの歴史がある。中国のリビルトパーツ事業はまだスタートしたばかりで、モデルプロジェクトを展開している段階にある。米国では、オリジナル製品を生産する企業の認定を受けなくとも、リビルトパーツを生産することが許されている。しかし、發展の初期段階にある中国では、市場の規範化を最優先する必要がある。今後、リビルトパーツに関する政策を整備する中で、オリジナル製品とリビルト製品の知的財産権保護問題は、重点検討課題の 1 つとなってくるだろう」という。

しかしながら、「自動車部品リビルト実験企業管理弁法」で規制された制約条件もある。リビルトパーツ事業がいまだ發展の初期段階にある中国では、消費者の權益と安全を守る観点から、「自動車部品リビルト実験企業管理弁法」で次のような制約条件を規定した。

- ・ エンジン、トランスミッション、オルタネーター、スターター、ステアリングに関しては、廃車解体企業からの中古部品購入を禁止する。
- ・ その他の部品に関しては、「報廢汽車（廢車）回收管理弁法」（2001 年 6 月 16 日公布）の規定に従う。

- ・ リビルトパーツの品質保証期間は、原則として同類製品の新品と同等以上でなければならない。
- ・ 中古部品を回収・リビルトするためには、当該部品を生産する企業から必ず認定を受けなければならない。
- ・ リビルトパーツの販売先は、自動車メーカーの認定を受けたアフターサービス拠点に限定する（アフターマーケットへの直接販売を禁止する）。リビルトする部品に関しては、自動車メーカーから商標使用权を取得しておかなければならない。

### 3) 自動車リコール等の管理強化

最近頻発しているメーカーによるリコール事件に対して、制度化（隠蔽への罰則も含む）を強化する動きが出てきた。品質担当当局の国家品質監督検査検疫総局は、「欠陥自動車製品リコール監督管理規定」(2004年3月12日公布、10月1日施行)の改正作業を進めており、同「管理規定」(=政府部門の政策)から「条例」という国家法律化まで引き上げる動向も見られる。各方面で注目される中、国家品質監督検査検疫総局は2010年7月2日、次の通達を発表した。「自動車製品のリコールに対する監督管理の規範化と強化、自動車製品の欠陥による人体及び財産に対する損害の予防と排除、公共安全・大衆利益及び社会の経済秩序の維持のために、国家品質監督検査検疫総局が2004年に国家発展・改革委員会、商務部、税関総署と共同で発表した『欠陥自動車製品リコール監督管理規定』に基づき、『自動車製品リコール監督管理条例(意見募集稿)』を起草したため、関連機構及び専門家に書面意見を募集することにした」。

その背景として、「欠陥自動車製品リコール管理規定」の公布・施行により、中国で初めて「生産者は欠陥自動車を回収し、必要に応じて修理・交換しなければならない」との義務が明文化された。しかし、違反した生産者に対する罰金の低さや罰則の実行力の弱さ等、同規定に関してはいくつかの問題点も指摘されている。例えば、同規定では違反行為として、「生産者が故意に製品の欠陥を隠すこと」や「生産者がリコールを実施したものの、生産者の過失が原因で再度消費者に損害を与えること」といった事例が掲げられている。上述の違反行為があった場合、同規定では「国家質量監督検査検疫総局(国家品質監督検査検疫総局)は、生産者に対してリコールの実施を命じるとともに、1万元以上3万元以下の罰金を課することができる」とされている。

2010年に入り、中国ではこれまでに34件(うち6月単月では7件)のリコールが実施された。対象車両は、58万5,000台余りに達した。注目すべきは、6月に実施された7件のリコールのうち、6件は外資系メーカーの製品が対象となっていたことである。なお、1~6月に実施されたリコールのうち、対象台数が最も多かったのは广汽トヨタで、件数が最も多かったのはメルセデス・ベンツだった。リコール事件の頻発は、現行の「欠陥自動車製品リコール管理規定」の不備を浮き彫りにした。また、トヨタが米国と中国で取った「差別的対応」(地元紙論調)は、多くの中国人に「外資系

メーカーは欧米の消費者ばかりを重視し、中国の消費者を軽視している」との印象を与えた。更に、業界関係者の間でも、外資系メーカーが中国人消費者を軽視する理由の1つとして「欠陥製品に関する罰則の甘さ」を挙げる声が次々と出されている。このため、ある業界専門家は、「中央政府はリコール制度の整備を急ぐ必要がある。特に、違法行為に対する罰則を強化しなければならない」と提言している。

改正後は国家品質監督検査検疫総局が管轄する「管理規定」から、国家の「法律」へと格上げされる可能性が高いとみられる。このことは、違反した企業が民事あるいは刑事責任を問われる可能性があることを意味している。また、意見募集稿には「規定に違反した企業に対して20万元以上50万元以下の罰金を課す」、「製品の欠陥が深刻な事故をもたらした場合、生産許可証の取り消しを行う」、「違反行為が犯罪に該当する場合、法に基づき刑事責任を問う」といった条文が盛り込まれている。

国家品質監督検査検疫総局のパブリックコメント募集開始以来、幅広い関心と大きな反響を呼んだ。自動車業界の声を反映させ、その意見と提言を聴取するために、2010年7月、中国汽车工业协会の主催により、第一汽車、上海汽車、東風汽車等18社の主要自動車メーカーが参加する「自動車製品リコール監督管理条例(意見募集稿)」討論会が北京で開かれた。討論会では、参加各社が「自動車製品リコール監督管理条例(意見募集稿)」の具体的な内容、条項、実行の可能性等について幅広く議論し、多くの建設的な意見を行なった。業界各社は、「自動車製品リコール監督管理条例(意見募集稿)」の導入は非常に重要な意味を持つものであり、国家法令の厳正さ、公正さと科学性、合理性を保証するためにも、必要に応じて立法公聴会等の形で幅広い意見聴取を実施すべきであるという考えで一致したほか、法令のオペラビリティを高めるために、「自動車製品リコール監督管理条例(意見募集稿)」とともに「実施細則」も同時に制定する必要があると提言した。また、自動車メーカー各社は、法令の草案には改善すべき箇所が多くあるとして、次のようなものを指摘した。

図表 2-21 「自動車製品リコール監督管理条例(意見募集稿)」に関する中国自動車業界の意見

名詞の定義、範囲等について説明が必要。例えば、「交通運輸賠償費」と賠償の基準について明確に定める必要がある。意見募集稿に「必要時」とある部分について、どういった状況が「必要時」なのか、明確に説明し、誤解を避ける必要がある。

自動車製品は区分が多く、意見募集稿は標準区分に基づいて商用車と乗用車のリコール要求を別々に定める必要がある。

意見募集稿では、メーカーの義務を定めるほかにも、ユーザーと管理監督部門の義務も定める必要がある。

「リコース措置はリスク評価の結果に応じたものでなければならない」という趣旨をよりよく徹底させるためにも、「リスク評価」の細則を定め、リスク評価の調査機関と確認機関を明確に定める必要がある。

「専門家」回避制度を導入し、「専門家が評価に参加」した場合に起こりうる利害関係を避ける必要がある。

「調査措置」のなかで、「差し押さえ、押収」の期間を明確に定め、罰金の金額と処罰の対象についてその合理性と科学性を一層議論する必要がある。

意見募集稿で定められたリコール実施報告の提出期限を 20 業務日に、「経営台帳保存期間」を 5 年間に改めること。

リコール情報公開制度を確立し、情報の共有を果たすこと。情報漏洩対策としての救済措置と秘密保持措置を定めること。ユーザーが品質問題を提起するための正規ルートと手順を定めること。

背任行為の責任を負うものの範囲として、「主管部門、国务院関係部門及び地方管理機関のスタッフ」のほかに、「技術機関、検査機関のスタッフと専門家」を追加すること。

工業・信息化部の既存の車輛生産企業及び製品『公告』管理制度を生かして、部門間の連携体制を確立し、自動車基本情報データベースの共有を果たすこと。

(出所) 工業・信息化部ホームページより作成

なお、「自動車製品リコール監督管理条例」の公表時期については、『上海証券報』等のメディアは、「特に大きな問題がなければ、2010 年内に承認・公布される見通しだ」と報道したが、中国政府部門間の意見調整等により、2011 年 2 月現在、「自動車製品リコール監督管理条例」の公表に至っていない。

また、国家品質監督検査検疫総局のリコール管理制度強化動向に先立ち、工業・信息化部は 3 月 15 日という恒例になる「中国消費者權益日(消費者の日)」を見据えて、自動車の品質管理強化の一環として、2010 年 3 月 14 日に「自動車製品の品質向上及

び自動車産業の健全な発展の促進に関する指導意見」を公表した。また、2010年3月15日、工業・信息化部、国家発展・改革委員会、商務部、税関総署、国家工商行政管理総局、国家品質管理監督検査権益総局が共同で「工業製品の品質に関わる信用向上に関する指導意見（工業・信息化部聯科[2010]112号）」を通達した。

図表 2-22 「自動車製品の品質向上及び自動車産業の健全な発展の促進に関する指導意見」

<p style="text-align: center;">「自動車製品の品質向上及び自動車産業の健全な発展の促進に関する指導意見」 工業・信息化部装[2010]100号</p> <p>各省、自治区、直轄市、計画単列市及び新疆生産建設兵団の工業信息化主管部門、関係の中央管理企業、自動車業界団体：</p> <p>自動車製品の品質向上に向けた取り組みを強化し、自動車製品の品質に関わる信用を高め、中国の自動車産業の健全な発展を促進すべく、本「指導意見」を制定する。</p> <p>1．自動車製品の品質向上が持つ重要な意義</p> <p>自動車産業は中国の国民経済において重要な基幹産業であり、国民経済と社会の発展において重要な役割を果たしている。21世紀に入って以来、中国の自動車産業は急速に発展し、多品種で全ラインアップをカバーした各種完成車と部品の製造、供給能力を備えるまでになった。2009年においても、中国の自動車産業は世界的な金融危機のなかで、安定を保ちながら比較的速い成長を果たした。2009年の自動車販売台数は1364万台にのぼり、前年に比べ46%も増加した。中国は世界的な自動車生産・消費大国となった。しかしながら、中国の自動車産業には、コア技術の不在、自主イノベーション能力の弱さ、管理水準の低さ等、見過ごしてはならない問題も多数、残っている。また、一部の企業においては、生産能力拡大重視で技術開発軽視、コスト重視で品質軽視等の現象が見受けられ、更に一部では消費者や社会の安全に危険をもたらすような行為も確認されている。自動車産業が急速な発展を遂げる中、製品品質保障体制の整備と関連人材の育成が重要な課題となってきている。</p> <p>現在、中国の自動車産業は、国の政策の支援のもと、急速な発展を遂げる重要な時期に突入している。科学的発展観に忠実に従い、中国の特色を持つ工業化の道を進み、経済発展方式の転換と構造調整のテンポを速め、世界の自動車産業の発展における経験と教訓を速やかに学び、効果的な措置を講じて、自動車製品の品質向上に取り組み、自動車製品の品質に関わる信用を全面的に高め、自動車産業の規模の大きさから体質の強さに着眼点をシフトし、自動車産業の健全な発展を図らなければならない。</p>
---

## 2. 品質向上における責任主体としての企業の責任を一層強化すること

自動車生産企業は、確固たる「品質至上主義」を確立し、自動車製品品質責任制度を設け、それを業績評価制度に取り入れるべきである。自動車製品の品質管理と品質保証能力を着実に高め、製品の品質向上を企業の発展計画における重要な一環に位置づけ、自動車製品の品質管理における責任主体としての自己認識を企業文化の中に融合させるとともに、経営活動においてそれを着実に履行し、これまで以上に「ブランド」意識を高め、企業の品質信用制度を早期に確立しなければならない。

自動車生産企業は、世界の先進的な品質管理システム構築の経験を学び、自らの品質管理システムを絶えず改善するよう努めなければならない。自動車業界において、GB/T19000 品質管理システムを全面的に浸透させ、完成車生産企業は 2010 年末までに GB/T19000 基準適合を達成し、更には部品サプライヤーにも基準適合を求め、製品の合格率と出荷製品の信頼性の向上に絶えず努力しなければならない。また、サプライ・チェーン・マネジメントを強化し、自動車部品品質認証制度等の管理制度を設け、部品サプライヤーの品質保証能力に対する評価と審査を強化しなければならない。

自動車生産企業は、社内における全面的な品質管理を強化しなければならない。製品の品質に関して、全員教育、全員参加の制度を設け、品質管理に関する合理化提案活動を実施すること。製造段階とアフターサービスにおいて見つかった製品の品質問題に関しては、ただちに研究、分析のうえ、十分なコミュニケーションをはかり、自動車製品の設計、製造、販売、サービスの全過程における品質管理水準を絶えず向上させるよう努めること。

自動車生産企業は、技術のグレードアップと新しい技術の研究開発への注力を強化し、情報化を進め、情報化手段を駆使して製品の品質向上に努めること。新しい技術、新しいプロセス、新しい設備、新しい素材を積極的に取り入れ、製品のラインアップと品質を絶えず改善するとともに、盲目的な生産能力拡張を防ぐこと。自動車製品と重要部品の検査能力を高め、製造ラインのリフォームに合わせてオンライン検査設備を導入すること。

自動車生産企業は、自動車製品のアフターサービスを強化しなければならない。消費者が自動車製品を正確に使用できるよう教育と指導を強化し、自動車の品質に対する消費者の安全意識を高めること。修理、整備等多様なサービスを完備させ、サービスの内容を充実にし、サービスの質を向上させること。

自動車生産企業は、品質リスクの早期警戒と予防システムを整備しなければならない。製品の追跡、リコール、苦情処理と安全事故責任追及制度を設けること。「欠陥自動車製品リコール管理規定」に忠実に従い、欠陥自動車製品を速やかにリコールし、処置すること。消費者に対して高い責任感を持った危機処理体制を確立し、緊急事態が発生した場合に速やかに反応し処理する能力を高め、メディアとも十分な意思疎通ができる体制を整えること。

自動車生産企業は、輸出製品の適応性試験とアフターサービスシステムの整備を強化しなければならない。輸出先国の標準、法規、文化、習慣等を十分理解し、現地社会との意思疎通を強化し、持続可能な発展環境の創出に努める必要がある。

自動車生産企業は、品質管理のための人材育成計画を策定し、品質管理部隊の整備を強化し、企業の製品品質管理システムに必要な人材面の保障基盤を作り上げなければならない。

### 3. 自動車製品品質監督管理体制の完備

標準と法規体系を完備させること。自動車業界の安全と省エネ・環境基準及び関連技術規範の研究と制定・改訂を強化する。先進的で科学的な標準と技術法規の完備を通じて、自動車製品の品質と技術水準の向上を促進する。新しい標準の宣伝、徹底をはかり、国内外の自動車業界標準法規情報プラットフォームを構築し、企業に必要なサービスを提供する。

自動車生産企業と製品の参入規制を強め、『車輛生産企業と製品公告』制度による管理を強化させること。参入管理制度の規定と関連の法規、技術規範の強制的要件を満たした自動車製品のみ、『車輛生産企業と製品公告』への登録を許可する。自動車製品参入管理制度の一層の完備をはかり、生産一致性に関する監督と管理を行うための環境を整えていく。

公共検査機関の検査能力の強化をはかること。第三者品質検査機関の自動車製品強制標準検査能力と品質事故鑑定能力の強化を促進し、製品品質の評価手段と評価システムを引き続き完備させていく。公共検査機関のサービス意識を高め、信用性の向上をはかる。自動車製品検査機関に対する監督と管理を強化する。

自動車業界品質情報公示制度を導入すること。自動車業界主管部門は、自動車製

品の品質情報を発信するプラットフォームの構築を前向きに検討し、自動車製品の品質情報に対する動的管理をはかること。品質に関わる企業の信用管理体制を整備し、誠実で信用のある企業を守り、不正のある企業とその不正行為に対して制約をかけ、懲戒すること。

各レベルの自動車業界管理部門は、自動車製品の品質向上を高度に重視し、自動車製品の品質向上を、自動車産業の持続可能な発展を促進する上での重要な一環として位置づけなければならない。現地の実情に応じて、一元的な指揮のもとに、責任を明確にし、役割分担しながら互いに連携し、力をひとつにして業務を推進する体制を整えること。品質検査、工商行政等の法規執行部門に積極的に協力し、公正競争の市場環境の創出に努めること。品質をめぐる自らの責任を果たすよう企業を督促し、消費者の合法的な権益を守ること。

#### 4. 業界の自主規制と社会的世論による監視の強化

自動車業界団体は、業界の自主規制に努める必要がある。国内外における自動車業界の品質管理に関する先進的な取り組みのノウハウを研究し、広く取り入れること。品質に関する自動車ユーザーの苦情情報及び自動車製品の品質検査情報、品質が原因の事故処理情報を受理、収集のうえ、速やかに自動車業界管理部門と関連企業に意見や提言を行うこと。

世論による監視効果を活かし、自動車製品の品質に関する宣伝報道を強化し、「品質重視、ブランド重視、サービス重視の自動車メーカー」という社会的雰囲気を作り出すこと。

各省、自治区、直轄市、計画単列市、及び新疆生産建設兵団の工業と情報化主管部門は、本「指導意見」をただちに管内の自動車生産企業に伝達し、管内の自動車生産企業が確実に自動車製品の品質向上に取り組み、自動車製品の品質管理水準を絶えず高めるよう督促しなければならない。

工業・信息化部

2010年3月14日

(出所) 工業・信息化部ホームページより作成

#### 4) 自動車流通管理の強化

公正取引を担当する国家工商行政管理総局は2010年7月、交通運輸部、国家質量監督検査検疫総局と共同で、自動車販売・流通を規範化させることを目的とする通達・「自動車販売行為と自動車部品の品質に対する監督管理の一層強化に関する通知」を公表

した。この通達によると、以下のような問題行為を厳しく処罰することになる。

- ・ 自動車販売店が、購入者の意思に反してプレミアム価格での販売や抱き合わせ販売、または不合理な条件の付加を行うこと。
- ・ 自動車販売店が、偽の部品・用品を生産・販売・使用すること。
- ・ 自動車販売店が、消費者に代わってオートローンや保険の手続きを行う際にバックマージンやリベート等を受け取ること。

この通達を公布した背景として、中国質量協会ユーザー（ユーザー）委員会が清華大学汽車工程研究院等と共同で発表した「2010年上半期中国自動車製品・サービス品質クレーム分析報告書」がある。これによると、2010年上半期の自動車関連クレーム件数は、前年同期比56%増の約7,000件に達した。このように、多くの消費者が自動車の製品・サービス品質に関心を持ち始めている。それに加え、最近では外国メーカーが相次いで大規模リコールを実施していることも、中国人消費者の権益保護意識向上を促進している。この結果、中央政府としても自動車流通市場の規範化に乗り出さざるを得なくなったものと思われる。

自動車流通業界では、プレミアム価格での販売と抱き合わせ販売、偽の部品・用品の販売、バックマージンとリベートの横行が、現在よく見られる3大問題と言われている。

プレミアム価格での販売と抱き合わせ販売：

『経済参考報』の記者が北京市内のあるメーカー認定販売店を訪れたところ、セールススタッフから「在庫の少ない人気車種に関しては、スモークフィルムやカーナビ等を追加で購入すれば1週間以内で納車可能だが、そうでない場合は納車まで数カ月かかる」と言われた。このように、人気車種に関しては単純なプレミアム価格での販売だけでなく、用品を抱き合わせ販売するという手法が横行している。また、プレミアム価格による販売の裏には、メーカーが人気車種の供給を故意に抑える「飢餓マーケティング」と呼ばれる手法を使っているという実態もある。

偽の部品・用品の販売：

メーカー認定販売店で点検・修理を行う消費者の多くは「費用は割高かもしれないが、信頼性は高いだろう」と考えている。しかし実際は、メーカー認定販売店でも目の利益にとらわれ、偽の部品・用品を販売するケースが急増している。その背景には、市場競争の激化に伴い、販売店の利益率が悪化している状況がある。

バックマージンとリベートの横行：

消費者にワンストップサービスを提供すべく、自動車保険の加入手続きを代行する

自動車販売店は多い。しかし、その裏には保険会社から自動車販売店に流れるバックマージンがある。悪質な自動車販売店は、強引な勧誘や保険料の不当な引き上げといった行為で消費者とトラブルを起こしている。

これまで、中央政府が自動車流通市場の規範化に関する通達を出したことはあまりなかった。その点において、本通達が出された意義は大きい。しかし、業界アナリストの鐘師氏は「重要な点は、本通達がどこまで強制力を持つかだ。本通達の執行を義務付ける具体的な実施細則を制定しなければ、掛け声だけで終わってしまう可能性もある」と指摘する。また、業界アナリストの賈新光氏は「バックマージンやリベート行為に関しては、保険会社に対する取り締まりを行わなければ阻止することはできない」と話している。

図表 2-23 「自動車販売行為と自動車部品の品質に対する監督管理の一層強化に関する通知」

「自動車販売行為と自動車部品の品質に対する監督管理の一層強化に関する通知」

工商消字〔2010〕148号

各省、自治区、直轄市の工商行政管理局、交通運輸庁（局、委員会）、品質技術監督局：

最近、一部の地方で、自動車販売や自動車部品の製造、販売活動において、模造品や劣悪商品を製造、販売、使用する行為や、虚偽の宣伝、消費者に対する詐欺等といった現象が見受けられている。こうした行為は、自動車市場の秩序をかく乱し、消費者の合法的な權益を損害するものである。自動車市場の秩序と消費者の合法的權益を守り、ひいては自動車産業と経済の安定的かつ比較的速い成長を促進すべく、自動車販売行為と自動車部品の品質に対する監督管理を一層強化する必要がある、ここにて下記のとおり関連事項を通知する。

1. 自動車販売行為と自動車部品の品質に対する監督管理強化の意義を十分に理解し、責任感と使命感を高めること

自動車産業は国民経済における基幹産業であり、国民経済と社会の発展において重要な役割を果たしている。国際金融危機による影響に対処し、「経済成長維持・内需拡大・構造調整」の方針を履行するため、国は「自動車産業調整と振興計画」や、「汽車下郷（農村部への自動車の普及促進）」、自動車の「以旧換新（下取りを伴う買替え）」等といった政策を打ち出し、自動車消費の安定化と構造調整の加速化を図り、自動車産業の持続的かつ健全で安定した成長と、経済の安定的でかつ比較的速い成長を促進するうえで、重要で積極的な役割を果たした。各レベルの工商行政管理部门、

交通運輸管理部門と品質技術監督部門は、自動車産業調整と振興に関わる政策措置の徹底、道路運輸の保証、消費者の合法的権益の保護にとって、自動車販売行為と自動車部品の品質に関する監督管理の強化がどんなに重要な意義を持っているかをじゅうぶんに理解する必要がある、そのうえで、科学的発展観を実行し、第十七次党大会ならびにその第3回・第4回中央全会と中央経済工作会議の主旨を貫き、責任感、使命感と大局意識、サービス意識を高め、各自の役割を果たし、法定の職責を履行し、自動車市場秩序の維持と自動車産業の健全的な発展の促進に努めるべきである。

## 2. 自動車販売行為に対する監督管理を強化し、自動車市場の売買行為と競争行為の秩序化を図ること

各地の工商行政管理部門は、日ごろの巡回検査に一層の力を入れ、自動車販売行為に対する監督と検査を強化し、不正競争や虚偽宣伝等消費者の合法的権益を侵害する行為については法にのっとり厳しく取締りを行ない、自動車市場の売買行為の適正化を確実に進めていくこと。日ごろの検査や苦情申立、告発等において手に入れた不正競争の疑いのある事件の手がかりを念入りに精査し、虚偽表示や虚偽宣伝等さまざまな手法で消費者に対してミスリードまたは詐欺行為等の不正競争行為をはたらく自動車ブランド販売サービス店や自動車集中交易市场を法にのっとり取り締まること。商業賄賂取締り行動の一環として、自動車ブランド販売サービス店が消費者への自動車ローン、自動車保険等のサービス提供に乗じて金融サービス企業、担保会社、保険会社等から「リベート」や「コミッション」を収受する商業賄賂行為を厳しく取り締まること。自動車関連広告に対するモニタリングと検査を強化し、広告における各種違法行為を法にのっとり迅速に調査し処分すること。自動車販売契約の標準化を一層進め、自動車販売契約の標準バージョンの普及を積極的に推進し、一方的で不当な条項については法にのっとり処理すること。行政戒告、行政指導等といった行政的な指導措置を効果的に活用し、消費者の意向に反した抱き合わせ販売やその他不当条件の付随等といった業者側の行為を制止すること。

各地の工商行政管理部門、交通運輸管理部門と品質技術監督部門は、関係の業界団体と連携し、自動車の製造・販売企業、自動車部品の製造・販売企業及び自動車整備業者に対する宣伝と教育を強化し、自動車製造企業に対しては、製品の品質管理の強化、『欠陥自動車製品リコール管理規定』の徹底した遵守、新型車のメンテナンス用技術データの公開等を促すこと。自動車ブランド販売サービス店に対しては、自動車部品購買システムの公示、自動車部品の製造企業、部品価格、サービス価格等の情報の明記、品質管理制度の整備、製品の「三包」や広告宣伝、販売契約、自動車ローン、自動車保険等に関わる販売・サービス関連規則の遵守を促すこと。業界の自主規制を促進し、自動車販売と自動車整備に関わる経営行為の一層の適正化を進めていくこ

と。

### 3. 自動車部品の品質に対する監督管理を一層強化し、模造品や劣悪商品の製造・販売行為を厳しく摘発すること

各地の工商行政管理部門、交通運輸管理部門と品質技術監督部門は、各自の職責にのっとり、互いに協調・連携し、自動車部品の製造、流通、使用の各段階をカバーする追跡システムの構築と完備を通じて、自動車部品の製造、流通、使用等の段階における監督管理を強化すること。自動車部品事業が集約化、専門化、ブランド化、チェーンストア化の道を進むよう積極的に支援、誘導し、自動車部品産業の健全な発展を促進していくこと。

製造分野における自動車部品品質の監督管理を強化し、自動車部品の品質レベルを高めていくこと。

各地の品質技術監督部門は、管内の自動車部品製造企業の現状をすべて把握のうえ、監督の観点から自動車部品の抜き打ち検査を強化するとともに、模造品・劣悪品の製造に関わる情報の収集を強化し、定期検査と抜き打ち検査、日常的な巡回検査と重点的な抜き取り検査をうまく使い分けて、模造品・劣悪品の製造・販売行為を厳しく取り締まること。なかでも、3C 認証を必要とする自動車用照明器具（ヘッド・ランプ、ウィンカー・ランプ、フロント・ポジション・ランプ、バックアップ・ランプ等 11 種類の製品）や、自動車用反射送信機、バック・ミラー、内装品、ブレーキ用チューブ等の製品の無認証出荷行為を中心に検査を行ない、無認証出荷行為を断固として摘発していく。自動車部品の製造が集積する地区においては、地区ぐるみの是正行動を起こし、企業に対して、品質の責任主体としての自覚を高め、自動車部品の品質向上を通じて市場競争力を強化していくよう促し、自動車部品産業の健全で協調の取れた発展を促進していく。

流通分野における自動車部品品質の監督管理を強化し、自動車部品市場の秩序を守ること。

各地の工商行政管理部門は、自動車部品市場、自動車ブランド販売サービス店等の場所、及び自動車用照明器具、ブレーキ・パッド、ブレーキ用チューブ等といった品目を中心に、流通分野における自動車部品のパッケージ、ラベル及び商品の品質に対する監督検査を強化すること。販売業者に対し、入荷検査検収制度を設置かつ確実に実行し、自動車部品のパッケージ、ラベルを厳しくチェックするよう、法に基づき督促すること。自動車部品市場に対する日常の巡回検査を強化し、生産地、製品名称、代理業者名（販売業者名）及び製品合格証等の標識がなく、『製品品質法』の規定に

適合しない自動車部品が見つかった場合は、直ちに是正するよう業者に命令し、深刻な品質問題の疑いがある場合は、法に基づき調査し処理すること。流通分野における自動車部品品質のモニタリング及び不合格商品の市場退出を強化し、模造品・劣悪品や不合格自動車部品を販売する違法行為を法にのっとり摘発する。自動車部品等重要商品を中心に、流通分野における商品の市場参入規制と退出制度の改革を加速させ、日ごろにおけるルールに基づき監督管理を強化し、流通分野における商品品質の長期的監督管理体制を一層完備させ、監督管理の効率と効果を高めていく。

メンテナンス、装飾、改造等のマーケットにおける部品流通チャンネルに対する監督管理を強化し、模造品・劣悪品を使った自動車メンテナンス等の違法行為を厳しく摘発する。

各地の交通運輸管理部門は、業界管理の立場にある強みを生かして、情報化の推進を足がかりに、「大物流」の整備と結びつけて、自動車のメンテナンス、装飾、改造等のマーケットにおける自動車部品の流通チャンネルに対する監督管理を強化すること。品質保証と品質追跡制度を導入すること。関係部門と連携し、自動車部品販売業者と自動車整備業者の資格認定制度、品質に関わる信用の評価制度、サービス規範等を整備し完備させること。業者が購買、品質検査、販売、保管等における品質管理制度を整備し、従業員の研修と管理を強化するよう、指導し監督すること。自動車整備業者が合格証、メーカー名、メーカー所在地のない部品や模造・劣悪部品を使って自動車メンテナンスを行なう行為を厳しく取り締まること。自動車整備業者が部品登録制度を整備し、部品の検査、入庫、保管、出庫登録をしっかりと実施するよう監督すること（具体的には、購買の年月日、購買先の商号と所在地、製品の名称と規格、型番等を記録することや、製品の合格証及び国家強制認証証書とのマークをチェックすること、入荷ルートを証明できるオリジナル証書を保存すること、部品の種類ごとに表示し、価格を明記のうえ、ユーザーの選択に備えること等を指す）。整備依頼者の提供する部品を使用する場合、自動車整備業者は部品の品質合格証を確認のうえ、自動車メンテナンス契約においてその旨明記すること。業界の情報基盤を整備し、自動車のメンテナンスや部品等の情報を一般向けに提供する。インターネットを使った自動車部品の売買とそれにとりまなう物流サービスを推奨し、流通ルートの短縮によって、流通コストの削減と消費の透明化をはかり、業者と消費者の Win-Win 効果を実現するとともに、監督管理業務の遂行を果たす。

4. 消費に関わる権利の主張を強化し、消費者の合法的權益を擁護すること。

各地方の工商行政管理部門と品質技術監督部門は、12315 と 12365 のネットワークを活用し、情報化ネットワークを一層完備させ、「一会両站（消費者協会の分会 + 消

費者苦情申立所、12315 連絡所）」等の整備を大いに推進し、ショッピングモール、スーパーマーケット、市場、企業、学校への 12315 と 12365 の浸透を拡大することによって、消費者の苦情申立のチャンネルをスムーズにするとともに、自動車部品の品質と自動車販売行為に関わる消費者の相談、苦情と告発を真摯に受け付け、法にのっとり処理すること。消費トラブルの和解を促進すること。模造・劣悪部品を販売する行為や、消費者に対する詐欺行為等の違法行為を法にのっとり摘発し、消費者の合法的權益を確実に擁護すること。自動車部品と自動車販売行為に関わる苦情、告発と相談情報の集計と分析を強化し、市場の動きをリアルタイムにキャッチしたうえで、特定事項にターゲットを絞って消費注意情報を発信するとともに、関係部門の監督管理の強化や政府の政策改善に参考となる資料を提供すること。品質監督、市場の監督管理、消費注意情報の発信、経済構造調整の促進、サービス経済の推進等における 12315 と 12365 の役割を確実に発揮していくこと。

各地の交通運輸管理部門、品質技術監督部門は、消費者の苦情申立ルートを広げ、自動車売買、自動車メンテナンス及び部品品質をめぐるトラブルの鑑定制度を導入し完備させ、関連の消費トラブルを公正かつ迅速に解決するよう努めること。

5．指導體制を強化し、本「通知」の実行徹底状況に対する監査を強化すること。

各地の工商行政管理部門、交通運輸管理部門と品質技術監督部門は、現地の党委員会ならびに現地政府の指揮のもと、指導體制を強化し、責任制度と責任追及制度を厳しく定め、自動車部品品質監督管理と自動車販売行為監督管理業務を入念な準備のうえ真剣に実施に取り組むこと。スムーズな情報交換を行ない、査察の実施状況をリアルタイムに通告し、ターゲットを絞って合同査察を実施する等、部門間の連携を強化し、監督管理のシナジー効果を図ること。業界団体の役割を積極的に生かして、業界の自主規制を促進するとともに、コンプライアンスがよく、社会的責任意識が高く、信用が良好な企業を表彰し、その垂範効果を生かし、業界全体のレベルを高めていくこと。本「通知」の要求する事項が確実に遂行され、かつ効果を挙げるよう、監査と指導を強化すること。

工商行政管理総局、交通運輸部、品質監督検査檢疫総局

2010 年 7 月 26 日

( 出所 ) 国家工商行政管理総局ホームページより作成

#### (4) 中国・自動車「税制・消費」に係わる政策動向

##### 1) 車輛購置税(取得税)

自動車消費に対する税制優遇措置は、2009年1月に公布された「自動車産業調整振興計画」に盛り込まれている。

2009年1月20日から12月31日までの期間、排気量1.6L以下の乗用車の車両購置税率を通常の10%から5%に引き下げた(2010年から7.5%)。中国政府はこのような「小型車普及」のための税制優遇・財政支援を実施し、自動車消費の育成に努めた。なお、以上の政策を公布・施行した後の自動車市場は消費が拡大しており、2010年末までと期間が延長されていた。

図表 2-24 中国の自動車税制

出荷段階	消費税 - メーカーに対して工場出荷時点の卸値の3~40%(排気量別)を徴収する
流通段階	増値税(付加価値税) - メーカーに対して販売価格の17%を徴収する 車輛購置税(自動車取得税) - 購入者に対して小売価格の10%を徴収する 半減措置 7.5% 元の10%へ 関税(輸入車の場合)
保有段階	車船使用税 - 保有者に対して毎年定額(車種・地方毎に異なる)を徴収する
走行段階	燃料消費税(養路费[道路維持費]に替わる税目) - メーカーに対してリットル毎の定額(ガソリンとディーゼルに異なる)を徴収する

(出所) 各種資料より作成

##### 2) 環境税の検討

2010年2月の動向

北京市発展改革委員会の張燕友・副主任は2010年2月、メディアとのインタビューで「中央政府は自動車の排ガスに環境税を課す方向で検討を始めた」と発言した。この発言を受けて最近、インターネット上では「自動車への環境税課税」の是非をめぐる議論が活発化している。

中国政府は、「第10次五カ年計画、科学技術重要課題取組計画」(2001~2005年)において、「中国環境税政策とその実施に関する研究」と明記し、初めて環境税導入の検討開始を宣言した。しかし、環境保護部の王金南・副院長によると、「同税について関係部署間での合意が形成されなかった」ため、「第11次五カ年計画綱要」(2006年3月公布)には、「環境税」という言葉が全く含まれていない。

しかし、環境税導入に熱心な環境保護部、財政部、国家税務総局により、引き続き水面下での議論は進められた。そうしたなか、2008年2月に環境保護部 環境規劃院主体で作成した「独立型環境税の徴収計画」は、比較的理想に近いものと考えられている。同計画は以下の3ステップに分けて進めることを提案している。

- ・ 環境保護にマイナスとなる補助金・優遇税制の廃止
- ・ 環境汚染物質排出者からの費用徴収制度を整備すると同時に、独立した環境税制度の構築を進めることで段階的に税制のグリーン化を進める。
- ・ 更に突っ込んだ税制改革を展開する。

業界アナリストの賈新光氏は自身のブログで、この環境税導入に関する見解を述べている。

「環境税」ということであるならば、その徴収目的は環境保護でなければならない。従って、「環境汚染物質を多く排出する事業者・製品には、高額な税金を課すべき」というロジックが成り立つ。しかしその際にいくつか考慮すべき点があるだろう。

1つには、「現実には、企業の負担能力を考慮しなければならない」(環境保護部の王金南・副院長)。また、「税収増が目的であれば、税制はシンプルな方が望ましいが、環境税については、環境汚染物質の排出量に応じて税率を決める必要がある。導入には、汚染物質別に詳細な基準を設けなければならない」(中国人民大学環境学院の鄒冀・副院長)。

そして多くの人は、「環境汚染物質を排出するのは自動車だけではないが、何故、最初に課税対象に選ばれようとしているのか」との疑問を抱くかもしれない。この点については、国家税務総局の関係者は個人的見解として、次のように語っている。

「環境税の課税対象を考える場合、環境保護という要素以外に、中国経済全体への影響と低所得者層の生活といった要素も重視する必要がある。特に低所得者層の生活を考慮すると、課税対象に生活必需品を加えるべきではない。一方、マイカーの増加は、環境だけでなく都市交通へも大きな負担となる。そのため、まずは公共交通の発展を優先し、自動車の消費は適度に抑制すべき。従って、車が購入できる消費者には、多少の税負担増をお願いしてもよいのではないか」。

今後の進め方としては、「税率に関しては、自動車メーカーの負担能力を考慮する必要がある」(王金南・副院長)とすれば、導入初期は税率を低めに設定し、技術革新に伴い徐々に引き上げていく方法が考えられる。その反面、税率があまりに低いと、自動車メーカーの環境技術向上の動機付けが弱くなる、といった懸念も生じる。従って政府は、事前に情報を流すことで自動車メーカーにある程度の準備期間を与え、数年後に正式に実施するというやり方を取る可能性もある。もしかしたら、北京市発展改革委員会の官僚の発言は、その第一報なのかもしれない。

しかしいずれにせよ、「環境汚染物質を排出するのは車だけではない」のも事実。中国政府が環境保護に真剣に取り組むつもりならば、自動車への環境税の議論の前に、環境税についての全体構想を明確にすべきではなからうか。

(出所) 搜狐汽車ホームページ

## 2010年7月の動向

省エネ・新エネ車の市場投入が進むなか、中国政府は2013年を目処に環境税を設置する考えも浮上している。国家発展・改革委員会、工業・信息化部等は、自動車等汚染源に課す税金としての環境税を数年前から検討しており、2010年7月時点で既に徴収法案を固めたと『毎日経済日報』（2010年7月22日付）が報道した。その方式は、まずはモデル都市を選び、試験的に導入する予定で、江西、湖南、湖北の各省が有力候補として挙がっている。徴収方法をめぐっては、現行の汚染排出費を環境税に置き換える案があったものの、この方法では企業の負担が大幅に増えるため、最終的には環境消費（汚染）のコストを市場価格から徴収する方法が採られる案が有力視されている。他方で、財政部材生化学研究所は、徴収対象について「汚染物質を排出している企業」とし、個人からは徴収しない方針を示している。同研究所の孫剛研究員によれば、環境税の対象となるのは排気や汚水を含めた産業廃棄物中の汚染物質で、当初は主要な汚染物質のみを課税対象にするという。また、試験導入は複数の都市で実施される見通しであるが、その背景には地域ごとに徴収対象の業種を決める方針があるためという。こうして、様々な業種と企業に課税することで、課税効果と効率的な徴収方法を検討していくものと思われる。本格的な課税開始時期については、「早くても第12次五カ年計画期間中になる見通し」（孫研究員）と述べ、年内の実施はないとの見方を示した。

## （5）中国・自動車産業・市場に係わるその他政策動向

### 1）自動車走行規制

2008年の北京五輪で北京市政府がナンバープレートの末尾番号による自動車の走行規制を実施して以来、マイカーを2台所有する市民が増えている。2010年4月、有識者らよる、渋滞緩和に向けた検討会で、北京工業大学の関宏志・教授は同問題について次のような提言を行った。「北京市政府が行ったナンバープレートの末尾番号による自動車の走行規制は、市政府が期待したほど渋滞緩和につながっていない。この状況を鑑み、市政府は2台目のマイカー購入を制限する措置の導入を検討すべきである。」

2010年4月2日、北京市政府は記者会見を開き、渋滞緩和を図るための10の施策を発表した。

ナンバープレートの末尾番号による走行規制の継続実施：

同措置は4月10日が終了期限だが、2年延長して12年4月10日まで継続実施

市政府関係機関の勤務時間変更：

4月12日以降、市政府関係機関の勤務時間を9時～18時に変更（従来は8時30分～17時30分）

駐車場料金の引き上げ：

4月1日以降、重点13地域の駐車場料金を6～10元/時間に引き上げ(従来5元/時間)

空走タクシーの削減:

繁華街や地下鉄駅周辺のタクシー乗り場整備や、タクシー呼び出しサービスを充実させる

スクールバスの普及:

登下校時の、送迎用マイカーによる学校周辺道路の混雑を緩和するために、重点区域へのスクールバス導入の検討

駐車場管理・案内システムの整備:

病院周辺等、慢性的に渋滞が激しい地域を中心に、立体駐車場の建設や総合的な管理システムの導入を図る

自転車利用の促進:

地下鉄駅周辺にレンタル自転車を配備する等、市中心部における自転車利用の利便性を図る

パーク&ライドの推進:

郊外ターミナル駅への駐車場設置の推進と低価格(2元/回)でのパーク&ライド駐車場利用ができる環境の整備

道路工事計画の強化:

道路工事に伴う渋滞を減らすべく、道路工事計画に対する管理・監督を強化する。

自動料金収受システム(ETC)の普及:

ETCレーンの増加と、ETC利用者の通行料割引サービス(5%割引)継続実施

北京市政府の委託を受けた北京零点調査会社が実施した調査では、ナンバープレートの末尾番号による走行規制の継続実施に対して、90.4%の市民が「賛成」と答えたという。一方、『新浪汽車』が実施したアンケートでは、「賛成」が17.8%、「反対」が79.3%という全く逆の結果となった。同結果に関しては、多くの北京市民が「市政府の調査結果は人為的に操作されたものではないか」との疑問を投げかけている。

2010年12月7日、北京市共産党委員会の劉淇・書記は「第10期北京市共産党委員会第8回全体会議」にて「北京市が作成した渋滞対策案に対し、国務院は原則同意した」と語った。『経済観察網』等のメディアの報道によると、同渋滞対策案には「自動車の購入台数規制」のほか、「公用車保有台数を現状レベルに維持する」、「市中心部を走行する自動車から渋滞費を徴収する」、「ガソリン・軽油の料金に環境汚染対策費(2元/L)を上乗せする」、「駐車場料金を引き上げる」、「公共自転車サービスの構築」といった内容が含まれているという。実施の見通しについては、中国汽车流通協会(CADA)のある専門家は「同渋滞対策案は間もなく意見募集稿が公表される見込みで、早けれ

ば 2011 年第 1 四半期には正式に公布される可能性もある」と話す(意見募集稿は 2010 年 12 月 13 日公表、23 日同規制案を発表)

ただし、別の専門家は「同渋滞対策案のうち、渋滞費の徴収に関しては自動料金收受システム(ETC)の整備が必要なため、本格的な実施は 2012 年にまでずれ込むだろう」と指摘する。

北京市の統計によると、市中心部における自動車の平均走行速度は約 15km/h にとどまっている。

また、中国社会科学院は「北京市の渋滞がもたらす経済的損失額は、1 日当たり 4,000 万元にも達する」との推計を公表している。

北京市が検討している購入台数規制は、毎月のナンバープレート発行枚数を制限することで総量を規制する方式とは異なる。北京市は公共交通が必ずしも充実していない地域がある現状を考慮し、基本的に 1 人 1 台は自動車を保有することを認める方針である。つまり、北京市の戸籍を持つ消費者は、車庫証明書を提出すれば 1 台に限り自動車を保有することが認められる。一方、北京市の戸籍を持たない消費者に関しては、車庫証明書のほかに不動産登記証明書、北京市で 5 年以上連続して勤務していることを証明する労働契約書、社会保険料の納付証明書、納税証明書等を提出しなければならない。

北京市では、上述の噂が流れてから新車の購入を急ぐ消費者が増えた。市民の間では「上海市のように、ナンバープレートの登録が有料化されるのではないか」との懸念も広がっている。一連の渋滞対策案については、一部の市民から「このまま放置すれば、2~3 年後には市内の道路がすべて駐車場と化してしまう」と一定の理解を示す声も聞かれる。ただし、全体的には「反対」の立場を表明する意見が多い。その理由を聞くと、多くの市民が「渋滞を引き起こす根本的な原因は、不合理な都市計画にある。マイカーの購入台数規制や使用コストの引き上げを実施したところで、実質的な効果は限られている」と話す。また、北京市内のある交通整理員は「赤信号でも平気で道路を横断する歩行者、強引な割り込み・車線変更を行うマイカー及びタクシー、全車線を遮る公共バス等、渋滞を引き起こす人為的な要因の解決も必要だ」と指摘する。『経済参考報』の取材に対し、多くのマイカー所有者が「自宅の近くに地下鉄の駅があれば、通勤にマイカーを使用することはない」と答えた点は、特に注目に値するだろう。

渋滞対策に取り組んでいるのは、北京市だけではない。

交通運輸部の李盛霖・部長も「2011 年から 2015 年の 5 年間、公共交通優先の発展戦略を更に推し進めることで渋滞問題の解決を図る」という中央政府の方針を打ち出している。

2010年3月26日、成都市交通委員会は「市中心部における自動車増加量抑制政策に関する公聴会を4月28日に開催する」と発表した。政策案の中身は明らかになっていないが、関係者によると、「北京市のような走行規制や、上海市のようなナンバープレート登録台数規制といった案が議論されている」という。また、成都市では「上海市のような総量規制を実施した場合、自動車の購入を控えるのは相対的に所得が低い小排気量車ユーザーであり、『小型車主体』という成都市独特の消費構造が崩れることになる」との懸念が出ている。

2010年10月27日、江蘇省政府が開いた「全省交通管理業務会議」では、渋滞緩和策の一環として「マイカー急増制限策」や「マイカー使用抑制策」の導入に関する議論が行われた。

また、浙江省寧波市では「車庫証明書の提出がない場合、ナンバープレートの登録を受け付けない」と規定する法案の審議が行われている。

更に、広州市では「第16回アジア競技大会」の開催期間中に行った「ナンバープレート末尾番号による走行規制」を今後も実施するかどうかについて、議論が交わされている。

2011年1月8日、国内外の専門家30人が広州市に集まり、「アジア大会後の広州市街地における交通渋滞緩和プラン」に関して議論した。同プランの中には、北京市のような総量規制は含まれていない。その概要は以下の通り。

#### 駐車場料金の引き上げ：

2011年中に、市内全域における駐車場料金の引き上げを行う。ここでいう駐車場とは、立体駐車場や屋外駐車場のことを指し、パーク＆ライド用の駐車場や住居の駐車場等は含まない。引き上げ後の料金設定については、時間帯やエリアによって差を設ける。

#### 駐車場空き情報の共有化と予約システムの導入：

駐車待ちや駐車場探しによる渋滞の発生を防ぐために、2013年までに市内にある50%以上の駐車場の空き情報共有化を実現し、同30%以上の駐車場に予約システムを導入する。

#### 地方ナンバー車に対する走行規制措置の検討：

市街地の主要幹線道路や重点エリアにおいて、広州市のナンバープレートを持たない車両に対する走行規制を行う方向で検討を進める。規制を実施するエリア・時間帯等について、具体的な検討を行う。

#### 交通渋滞費の徴収方法の検討：

シンガポールやロンドンの経験を参考に、科学的な研究を行った上で適切な時期に交通渋滞費の徴収を開始する。今後の研究を通じ、広州市の実状に適した時間帯・エリア・金額等の提案を作成する。

#### 貨物ターミナルと卸売市場の郊外移転：

市街地にある貨物ターミナルと卸売市場を再整備し、必要に応じて郊外への移転を実施する。

渋滞多発道路の拡張・改良：

渋滞が多発する橋梁や交差点等の拡張・改良工事や、渋滞多発路線のバイパス新設工事等を行う。

公共交通機関とパーク＆ライドシステムの整備：

今後5年間で、新たに9路線の地下鉄を建設する。地下鉄主要ターミナル駅の周辺においては、パーク＆ライド用駐車場の建設を積極的に進める。

また2013年までに、公共バス専用道の総延長距離が300km以上となるようにする。

目標：

2015年までに、公共交通利用率を70%にまで高め、市街地主要幹線道路を走行する自動車の平均時速が25km/h以上となるようにする。

現在、広州市の自動車保有台数は161万台に達している。また2010年の新車登録台数は、30万台余りであった。市政府の予測によると、このまま放置すれば市内主要道路の60%で、走行する自動車の平均時速が20km/hを下回る見通しだという。

2011年1月8日、専門家の1人として議論に参加した北京郵電大学の方濱興・学長は「広州市のプランは、将来を見通したもので実効性もある」と評価した。また、上海金融学院政法学院の薄海豹・院長は、『東方早報』とのインタビューで次のように述べた。「自動車産業は国家の支柱産業であり、多くの雇用を生み出すことができる。また市民の立場に立てば、マイカーの所有は1つの夢でもある。しかし都市全体の将来を考えた場合、何らかの対策を取らなければ渋滞問題は悪化の一途をたどることは間違いない。従って、マイカーの所有を制限するのではなく、いかにして使用機会を減らすかを考えるべきである。具体的には、公共交通機関の利用料金を引き下げることでも効果的だろう」。

## 2) 新エネ車の標準化とインフラ関連

2010年1月の動向

国家电网公司是2010年1月28日、「2010年、当社の営業区域内にある27省・自治区・直轄市において、EV用充電スタンドの建設を全面的に推進する」と発表した。その内容は、中央政府が実施する「省エネルギー・新エネルギー車モデル普及試験プロジェクト」を支援すべく、2010年末までに充電スタンドを75カ所、充電柱を6,209本建設し、更に同時並行で電池交換所の整備も進めるというものである。同社は、2006年から業務用車へのEV活用や充電スタンドの試験的な建設に取り組んできた。現在までに保有するEVは全国に101台、建設した充電スタンドは30カ所となった。

同社の発表では、今後、北京市政府とも協力関係を強化し、公共バスへのEV活用も積極的に推し進める予定である（現在までに7路線で計58台のEVバスが運行されて

いる)。

他方、既に2009年10月には同社傘下の上海電力会社が上海市徐匯区に商業運営機能を目指したEV用充電スタンド(総投資額508万元)を建設している。現在は供給対象を公共バスや電力会社の業務用車等に限定しているが、将来的には個人ユーザーにも使用を認める方向で検討している。上海電力公司の関係者によると、上海市の路線バスに導入されているスーパーコンデンサー式ハイブリッドバスの場合、消費電力は1.2kWh/kmで、走行距離が200km/日としても、1日当たりの燃料コストは100元に満たないという(夜間電力使用の場合)。更に、これはディーゼルバスの燃料コストをはるかに下回る水準だという。

一方、南方電網公司是2009年12月に深圳市でEV用充電スタンド2カ所と充電柱134本の運営をスタートした。これらは、市内でタクシーとして使用されているBYD製EV「e6」の充電に使用される。南方電網公司がまとめた報告書によると、「e6」の充電1回当たりの航続距離は300kmで、その際にかかる電気料金は、ピーク時の料金(1kWh=1.0064元)で計算した場合は57.3648元、オフピーク時(1kWh=0.2495元)が同14.2215元になるという。これに対し、燃費が8.0L/100kmのガソリン車の場合、ガソリン価格が6.54元/Lと仮定すると、300km走行した際の燃料コストは156.96元となる。つまり、ピーク時の電力を使用したとしても、「e6」の燃料コストは同クラスのガソリン車の約1/3で済む計算となる。南方電網公司の袁懋振・董事長は、2010年1月27日に行われた同社の年度会議で「EVの発展動向に注目しながら、今後の充電スタンドの運営方式について検討を進めていく」との方針を語っている。

中国版スマート・グリッド構想(「中国智能電網」)では、国家電網公司是送電会社の役割として以下3つの発展段階を考えている。

- ・ 2009～2010年：テスト・ケースの段階と位置付け、主に運用面での規範化や技術の標準化等に取り組む。また、同時に、各種設備の研究開発を推進し、各地での実験を開始する。
- ・ 2011～2015年：高圧電力系統を全面的に推し進め、中小都市を含めた高圧電力の供給に努める。初歩的なスマート・グリッドを確立し、サービス体系を構築していく。
- ・ 2016～2020年：上記の実用化を目指し、国家基準の統一したスマート・グリッドの運用をはかる。

このように、国家電網公司是高圧電力の送電に努めるとともに、設備等のインフラ面でも技術的、制度的な基準を設け、中国版スマート・グリッド構想をリードしたい考えである。従い、先の同社の発表は、同社の発展段階に沿うもので、充電スタンドのテストを実施しているに過ぎない。とはいえ、同社は政府からの直接的な経済的バ

ックアップは得られていない模様で、これらテストのための費用は積極的な社債発行で運用している（2010年に入り、月1回以上のペースで社債を発行）。なお、同社は2020年までに、地域的には華北、華東、華中へ高圧電力の送電網を整備、東北、西北にはそれらからの送電で補う予定にある。

このような現状を鑑みると、一体EVの実用化はいつになるだろうか。直近で示される中国国内での論調を整理しよう。

湘財証券は2010年1月26日にEV関連の報告書を発表した。その内容は、「2011年の自動車保有台数が1億台、新エネルギー車の保有台数が50万台（全体の0.5%）と仮定した場合、現在全国にガソリンスタンドが約10万カ所あることから、計算して500カ所（10万カ所×0.005）の充電スタンドが必要」と指摘した。

また、深圳市政府が2009年9月に発表した「深圳市新エネルギー車産業計画」には、「12年までに2万4,000台の新エネルギー車を普及させ、充電スタンドを250カ所（うち、公共バス用が50カ所、一般車用が200カ所）、充電柱を1万2,500本（うち、公用車用が2,500本、一般車用が1万本）、それぞれ建設する」との目標が掲げられている。

更に、『上海証券報』（2010年1月29日付）が国家標準化管理委員会の関係者から独自に入手した情報として、「先ごろ、EV用充電ポートに関する国家標準の草案が完成し、早ければ6月にも公布される見通しとなった」と報じた。これによると、同国家標準は全国汽車標準化技術委員会が取りまとめ役となり、天津清源電動車輛有限公司、国家电网公司、BYD、奇瑞汽車等が作成に参加しているという。同国家標準が完成すれば、EV用充電スタンドの整備を大きく後押しすることが期待されよう。

上海市科学技術委員会が開催した内部会議において、出席した専門家から「上海市徐匯区の充電スタンドでは、充電を数回繰り返しただけで電池が故障するケースが頻発している。充電スタンドの普及を図るためには、電池技術の改善が急務」との問題が提起された。また、国家电网公司の関係者からは「充電スタンドは公共車両の充電ニーズを満たすには適しているが、個人ユーザーにとっては充電柱の方が便利ではないか」や、「中央政府は、誰がEV用充電設備の普及に責任を持つのか、明確にしていない。今後、参入ルールを制定する必要があるのではないか」といった声が上がっている。

#### 2010年4月の動向

全国汽車標準化技術委員会は、2010年4月28日に開催した標準審査会議にてEVに関する4つの国家標準の審査を終えたことを明らかにした。今回、審査が終了した国家標準の名称は、「EV用コンダクティブ式充電ポート」、「EV用充電スタンド汎用要求」、「EV用電池制御システムと非車載用充電器との間の通信プロトコル」、「小型HVのエ

エネルギー消費量試験方法」である。全国自動車標準化技術委員会は、2009年3月27日に上記4標準の起草に着手し、2010年3月10日に意見募集稿を完成した。この過程では、送電会社や自動車メーカーへのヒアリングや、米国や日本等海外の専門家との交流も行われた。同委員会によると、これらの国家標準は政府関連部門による審査・認可を受けた後、近日中に公布される見通しという。

なかでも注目を集めているのが、「EV用コンダクティブ式充電ポート」の内容である。同標準は、交流定格電圧が380V以下、直流定格電圧が600V以下のEVに使用されるコンダクティブ式充電ポートに適用される。また、関心の高い充電ポートの端子数については、現在のドラフト段階で交流用が7個、直流用が8個と規定されている。先日の「第11回北京モーターショー」では35台のEVが出展されたが、充電ポートに関する統一規格が存在しないため、各社とも独自の方式を採用せざるを得ないようだった。

また、BYDが2010年3月に追加発売した個人ユーザー向けのPHEV「F3DM・低炭版」には、家庭用電源向けの充電ポートしか設置されていない。つまり、充電スタンドで充電するケースは想定されていない。

以上のような状況に対し、業界アナリストの蘇暉氏は「充電施設に関する国家標準が整っていなければ、EVに対する補助金額をいくら議論しても意味がない」と指摘する。

その中で、日本の動きは注目に値する。東京電力は2009年8月にEVに関する規格作りで世界をリードすべく、日本の自動車メーカーに協力を呼びかけた。その狙いは、日本の規格を国際規格にすることにある。東京電力が天津市にて中国のEV国家標準起草チームと技術交流を実施したのは、その1カ月後のことであった。そして、10年3月に日本の自動車メーカーと東京電力を幹事会員とする「CHAdemo協議会」が設立され、充電規格の国際化に向けた取り組みが本格的にスタートしている。

今回審査が終了した「EV用充電スタンド汎用要求」には、充電方式を限定する規定は盛り込まれていない。なぜなら、国家信息中心 情報資源開発部の徐長明・主任のように、「充電スタンドでの充電では、他の車は30分も待たなければならない。長い目で見れば、電池交換スタンドの方が主流になるのではないか」との意見もあるからだ。いずれにせよ、中国がこのタイミングでEVの充電に関する国家標準の整備を進める背景には、この分野で日本に主導権を握られたくないとの思いがあるのかもしれない。また、米国が中国に協力する関係も強くなっている。

#### 2010年11月の動向

工業・信息化部装備工業司はホームページ上にて国家標準「EVコンダクティブ充電用連結装置」の意見募集稿を公開した。同意見募集稿は「汎用要求」、「交流充電インターフェース」、「直流充電インターフェース」という3部分から構成されている。同

意見募集稿の作成は、CATARC、中国電力企業联合会、中国電器科学研究院が主体となり、関連企業や専門家の協力を得ながら進められた。意見募集の締め切りは、2010年11月26日となっている。

今回公開された国家標準の位置付けについて、工業・信息化部装備工業司の関係者は「EVの充電に使用する連結装置の規格を統一するためのもの」と説明する。現在、中国では北京市や深圳市等が個別にEV用充電スタンドに関する規格を定めている。その結果、さまざまな種類のEV用充電インターフェースが混在する状況が発生した。工業・信息化部が公表した意見募集稿の内容は、地方政府が作成している規格とは必ずしもすべて一致しているわけではない。また、同意見募集稿には「強制性国家標準」ではなく、「推奨性国家標準」と記されている。つまり、どこまで効力を発揮するかは不透明な部分もある。ただし、あるアナリストは「EV用充電インターフェースの統一化に向け、一步前進したことは事実だ」と評価する。

EV用充電インターフェースに関する国家標準が存在しない中、各地方では充電スタンドの建設が進んでいる。特に、BYDが拠点を構える深圳市では、南方電網会社がEV用充電スタンドの整備に力を入れている。BYDの関係者によると、深圳市内を走行する分には、EVの充電に困ることはないという。深圳市では、BYDのEV「e6」がタクシーとして使用されている。しかし、他の都市では充電インターフェースが異なるため、地方間を移動する個人ユーザーへの販売は滞った状態が続いている。一方、杭州市に拠点を置く衆泰汽車は、2010年7月にEV「衆泰5008EV」の個人向け販売を開始した。同社の関係者は「市内の充電スタンドは、バスとタクシーが主に使用している。個人ユーザーは自宅で充電するか、最近では企業ユーザーを中心に交換式電池をリースするケースも多い」と話す。

現在、中国でEV用充電スタンドの建設を進めているのは、国家电网公司与南方電網公司という2大送電会社、及び中国石油化工股フエン有限公司(SINOPEC)と中国石油天然気集团公司(CNPC)という2大石油会社である。統一の国家規格がない中でEV用充電スタンドの建設が進む理由について、全国乗用車市場情報聯席会(乗聯会)の崔東樹・副秘書長は「全国的に、利用可能な土地資源が減りつつある。各社は将来を見据え、まずは土地の確保を最優先している」と指摘する。それに対し、業界関係者からは「統一規格が公布されてから充電スタンドの建設に着手しては、EVの普及で世界に大きく後れを取る」と評価する声も上がっている。

それと同時に、清華大学 汽車工程系(自動車工学部)の陳全世・教授のように「土地の確保を目的とした無秩序な充電スタンドの建設は、資源の浪費をもたらすことは必至だ」と警鐘を鳴らす専門家もいる。

#### 2011年1月の動向

工業・信息化部は2011年1月14日、「EVの導電性充電用接続装置」等といった3

シリーズの推薦型国家標準の審査通過を発表した。

工業・信息化部が国家能源局と共同で組織し、CATARC、中国電力企業連合会及び中国電力科学研究院が主な立案機関となり、自動車、電力、電気技術の関連企業と専門家が共同で起草した「EVの導電性充電用接続装置」等といった3シリーズの推薦型国家標準は、2011年1月11～13日に広東省広州市で開催された全国自動車標準化技術委員会EVサブ技術委員会の2010年次会議及び標準審査会において、審査を通過した。これらの標準は、中国新エネ車標準体系の健全化、中国新エネ車の協調的な発展、新エネ車パイロット実験の円滑な実施に重要な意義を持っており、EVの普及及び充電インフラの建設に重大な影響を持っている。工業・信息化部及び全国自動車標準化技術委員会の関係者、EVサブ技術委員会の関係者、及び自動車、電力、電気技術の関連企業専門家が会議に出席した。会議はEVサブ技術委員会の2010年の業務を振り返りながら、2011年の標準制定計画等の業務を研究と討論し、EVのその他関連標準についても、審査を実施した。

### 3) レアアース等業界の管理強化

中国政府はレアアース等業界の管理強化のために、多数の措置を実施している。

江西省、特にその贛州地区は、レアアース等のレアメタル（希少金属）の重要埋蔵地と生産地とされている。工業・信息化部の紹介によると、2010年7月27日～28日、「レアアースとタングステン産業連携推進会議」が贛州地区で開かれた。江西省人民政府、工業・信息化部、科学技術部、国土資源部、商務部、国有資産監督管理委員会、中国工程院、中国共産党贛州市委員会、贛州市政府の責任者ら及び中国国内のレアアース、タングステン関連研究所、企業の代表ら700人強が会議に出席し、レアメタル業界管理の担当部署である工業・信息化部からは原材料工業司の王彩鳳・副巡視員が会議に参加した。

レアアースとタングステンは、ハイテク産業の推進において重要な戦略的資源とされる。贛州地区は中国でも屈指のレアアースとタングステン埋蔵量を有しており、これまで、地質探査、エンジニアリング、採掘と選鉱、製錬、加工、研究開発、教育からなる比較完備した産業システムを形成し、産業の規模も拡大を続けてきた。会議では、江西省が持つレアアースとタングステン資源の強みの発揮、関連産業の構造調整の加速化、産業チェーンの拡充、付加価値の向上、新興戦略産業の優位性の確立等について、幅広い意見交換が行われたという。

また、工業・信息化部の紹介によると、2010年8月10日、国土資源部は広東省河源市で、広東省、福建省、江西省、湖南省、広西自治区を含む南方5省（区）15市の「レアアース開発監督管理合同行動スターティング・セレモニー並びに第1回合同会議」を開いた。広東省副省長の林木声氏、国土資源部チーフエンジニアの張洪涛氏が

スターティング・セレモニーに出席し、スピーチを行なった。5省区15市の担当市長と国土資源局長、5省（区）の国土資源庁長と担当処長らが会議に参加した。国土資源部鉱物資源開発司、執法局、埋蔵量司と工業・信息化部原材料司の関係責任者も会議に出席した。

会議では、主として、「全国におけるレアアース等鉱物資源開発秩序特別整理行動の実施に関する国土資源部の通知」（国土資発[2010]68号）の配布と全国レアアース等開発秩序特別整理行動の展開に関するテレビ会議の開催以来の、各地におけるレアアース開発監督管理合同行動実施計画の実施状況、レアアース等鉱物資源開発秩序特別整理行動の進め方と効果に関する総括と意見交換が行われた。

これまでに、特別整理行動の第1段階は既に完了。15市は管内のレアアース等鉱物資源の探査、採掘活動に対して、虱潰しに整理・調査し、管内におけるレアアース等鉱物資源の採掘企業と採掘枠の割り当て状況を公開、第2段階の特別整理行動実施の土台を整えたという。

最新の動向としては、国務院は2011年2月16日、レアアース業界管理強化に関する重要政策となる「レアアース業界の持続的健康発展のための政策措置を指示した国務院常務会議」を発表した。この政策では、レアアースを「再生不可能な重要戦略資源」と指定し、「今後5年間をかけて、合理的な採掘、秩序ある生産、高い効率の利用、先進的な技術、集約的な発展といったレアアース業界の持続的かつ健康な発展局面を形成させる」と定めた。そのために、次のような4種類の政策措置の導入を明言している。「業界監督管理体制の強化及び業界管理の強化と改善。法律に基づくレアアース業界に対する専門的な取り締まりの実施。業界統廃合及び産業構造合理化の加速。レアアース重要応用技術の研究開発及び産業化の加速」。

#### 4) タイヤ産業の管理強化

タイヤは自動車等の重要安全部品とされている。

2010年10月11日、業界管理を担当する工業・信息化部は、ホームページ上で「タイヤ産業政策」（公布・施行日は9月15日）の全文を公表した。

図表 2-25 「タイヤ産業政策」の概要

##### 目的

- ・ 比較優位性を持つ中核企業による弱小企業の吸収合併、ならびに中核企業同士の提携を奨励することで、産業構造の最適化を図る。
- ・ それと同時に、タイヤ業界における自主開発力の強化、リコール制度の確立、リサイクル体系の整備等を推進する。

#### 製品構造の調整

- ・ 2015年までに、乗用車のラジアル比率を100%（小型トラックは同85%、大型トラックは同90%）にまで引き上げる。
- ・ 航空機用タイヤを除き、バイアスタイヤ及びチューブ付ラジアルタイヤの普及を厳格に制限する。

#### 新規参入規制

- ・ 大型トラック用ラジアルタイヤ工場の新設またはリニューアルを行う場合、立ち上げ当初の生産能力が120万本/年以上でなければならない。また、小型トラック用または乗用車用ラジアルタイヤの場合、同600万本/年以上でなければならない。
- ・ 外資によるタイヤ工場の新設またはリニューアルプロジェクトに関しては、総投資額3億米ドル未満の場合は省政府が、同3億米ドル以上の場合は中央政府がそれぞれ認可を行う。

#### リコール制度の確立

- ・ M1類車両（乗車定員9人以下の乗用車・バス）用タイヤを皮切りに、リコール制度の確立を行う。

#### リサイクル体系の整備：

- ・ 廃タイヤのリサイクル制度を整備し、タイヤメーカーによる循環型経済の発展を誘導・奨励する。

（出所）工業・信息化部ホームページより作成

中国タイヤ業界の現状は、次の3つの課題に直面しているという。

#### 競争激化

外資系メーカーでは、ブリヂストンが9,800万米ドルを増資して無錫工場を拡張する計画を進めている。そのほか、ミシュラン（仏）、横浜ゴム、東洋ゴム、ハンコック（韓）といったメーカーも中国での生産能力拡張を計画している。

一方、中国民族系メーカーのタイヤ工場が集積する山東省広饒県では、山東三角集団、玲瓏集団、黄海橡膠集団といったメーカーが生産能力の拡張を計画している。

#### 原材料価格の高騰

国金証券の劉波・研究員は「最近、ブタジエンゴム、SBR合成ゴム、カーボンブラック、コールタール等、タイヤの原材料価格が相次いで最高値を記録している」と話す。

実際、国信証券がまとめた 2010 年 10 月 11 日現在の最新データによると、過去 1 年間の値上がり率は天然ゴムが 51%、ブタジエンゴムが 55%、SBR 合成ゴムが 62%となっている。

#### 米国との通商摩擦

2009 年 9 月、米国のオバマ大統領は「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、米政府は同年 9 月 26 日から中国製タイヤに対し、上乘せ関税(1 年目 35%、2 年目 30%、3 年目 25%)を課している。

その影響について、中国橡膠(ゴム)工業協会の範仁徳・会長は「2010 年上半期の米国向けタイヤ輸出額は、前年同期比で 20.1%減となった」と話す。

新産業政策の影響については、あるアナリストは「中国のタイヤ業界は、中・低価格帯の製品は生産過剰の状況にあるが、高性能タイヤはむしろ供給が不足している」とした上で「新産業政策の公布は、業界構造の最適化を促進する」と評価する。また、佳通輪胎(中国)投資有限公司の潘偉家・執行董事は「新産業政策の公布を受け、有力メーカーの間に弱小メーカーを買収する動きが広がる可能性もある」と話す。

2010 年 12 月 13 日、世界貿易機関(WTO)の紛争解決小委員会(パネル)は「米国が中国製タイヤに対して発動しているセーフガード措置は、WTO のルールに違反してはいない」との裁定を行った。本案件は、バラク・オバマ(Barack Obama)氏が米国の大統領に就任して以来、初めて起きた米中間の通商摩擦問題として注目を集めている。

過去の経緯として、2009 年 9 月、オバマ大統領は「中国製タイヤの輸入急増に伴い、米国内の多くのタイヤ工場が閉鎖に追い込まれた」との全米鉄鋼労組(USW)からの申し立てを受けて「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、米国政府は同月 26 日から中国製タイヤに対して上乘せ関税を課している。税率に関しては、1 年目が 35%、2 年目が 30%、3 年目が 25%となっている。その後、中国政府は米国政府に対して上乘せ関税の徴収廃止を要請した。しかし 2 国間交渉は決裂したため、中国は WTO にパネルの設置を要請した。

WTO の裁定に対し、米通商代表部のロナルド・カーク(Ronald Kirk)代表は「米国の労働者と企業にとって重大な勝利であり、その意義は非常に大きい。中国製タイヤに上乘せ関税を課すことは、WTO ルールに完全に合致している」とコメントした。

一方、中国商務部の姚堅・報道官は「米国政府が中国製タイヤに対してセーフガードを発動した狙いは、政治に対する国民の批判をかわすことにある。このような措置を取ったところで、米国内の雇用改善にはつながらない」と批判した。

【参考文献】

- 現代文化研究所 [ 2010 ] 『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』(財)国際経済交流財団
- 中国汽車技術研究中心・中国汽車流通協会 [ 2010 ] 『2010 年版中国汽車工業年鑑』中国汽車工業年鑑期刊社
- 国家発展・改革委員会ホームページ ( [www.ndrc.gov.cn](http://www.ndrc.gov.cn) )
- 工業・信息化部ホームページ ( [www.miit.gov.cn](http://www.miit.gov.cn) )
- 科学技術部ホームページ ( [www.most.gov.cn](http://www.most.gov.cn) )
- 商務部ホームページ ( [www.mofcom.gov.cn](http://www.mofcom.gov.cn) )
- 国家工商行政管理総局ホームページ ( [www.saic.gov.cn](http://www.saic.gov.cn) )
- 財政部ホームページ ( [www.mof.gov.cn/caizhengbuzhuzhan](http://www.mof.gov.cn/caizhengbuzhuzhan) )
- 国家税務総局ホームページ ( [www.chinatax.gov.cn](http://www.chinatax.gov.cn) )
- 海関総署ホームページ ( [www.customs.gov.cn](http://www.customs.gov.cn) )
- 国家質量監督検験検疫総局ホームページ ( [www.aqsiq.gov.cn](http://www.aqsiq.gov.cn) )
- 中国政府法制信息网 ( [www.chinalaw.gov.cn](http://www.chinalaw.gov.cn) )
- この他、中国現地の各種情報媒体、各団体・企業ホームページ

### 第3章 中国・自動車メーカーの事業戦略変化

第1章でみてきたメーカー/セグメント別の近年の状況を踏まえ、主要メーカーの2010年の販売台数をグループ別に整理すると、欧米勢のGM、VWをトップに、韓国の現代・起亜、続いて日本勢の日産、トヨタ、ホンダとなり、地場メーカーでは奇瑞汽車（Chery）、比亞迪汽車（BYD Auto）、吉利汽車（Geely）がトップ10入りを果たしている（図表3-1）。規模のうえでは、GMが既に年間200万台以上の販売を実現し圧倒的で、続くVWが190万台超、現代・起亜は110万台超であった。日本勢は日産だけが100万台を超えているが、トヨタとホンダは60~70万台に留まり、ホンダにあっては地場メーカー・トップの奇瑞汽車に約1万台の差で抜かれるようになっている。

図表3-1 中国における主要グループの販売実績推移、販売目標

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	2010年(当初)		2011年	
						目標達成			前年比増減(%)
GM	88	103	111	233	235	208	達成	245	4.3
VW	71	91	101	143	192	166	達成	220	14.6
現代・起亜	40	34	44	81	110	99	達成	115	4.5
日産	22	29	36	52	102	69	達成	115	12.7
トヨタ	30	50	54	63	85	77	達成	90	5.9
ホンダ	32	46	47	58	65	69	(未達)	73	12.3
奇瑞(Chery)	31	38	36	50	68	70	(未達)	80	17.6
吉利(Geely)	16	18	20	33	42	41	達成	49	16.7
比亞迪(BYD Auto)	6	9	17	45	52	60	(未達)	60	15.4

(注) 販売目標 2010年(当初)とは、各グループが2010年の年頭(1~2月頃)に掲げた年間目標の数値(比亞迪のように年度内に大幅な変更があった場合のみ更新)。GMに上汽GM 五菱(GMが44%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。

(出所) 各社公表情報、関連報道、中国汽车工业协会(CAAM)データより作成

本章では、以上の状況(1章および2章での政策の影響)から、グループとしての中国事業がどのように変化してきたのか、また今後の事業戦略をどのように考えているかを中心にみていくことにする。まずは、主要グループの特徴的な事業戦略動向(特に2008年以降の事業変化と2010年までに実施してきた事業内容および2011年以降の計画)を整理する<sup>15</sup>。そのうえで、各社(グループ)の業績がどのようなものであるか、

<sup>15</sup> 各社の過去の発展形態については、紙面の都合上、割愛する。詳しくは八杉理[2010]、[2009]などを参照のこと。なお、本章の対象グループは欧米系2社(GM、VW)、韓国系1社(現代・起亜)日系2社(日産、ホンダ)、地場系2社(吉利、比亞迪)を対象とする。

各社経営の構造分析(生産、調達、開発、販売などの事業分野)を試みることにする。

## 1 節 中国・主要自動車メーカーの事業戦略動向

### 1) 欧米系グループの事業戦略動向

< GM >

図表 3-2 GM の中国 (現地生産) における事業概要

		(公表時期) (備考)	
設立(進出)年	1997年～	-	-
車輦生産開始年	1998年～	-	第1号車ラインオフ
従業員数	約3万人	09年	グループ全体
車輦	投入モデル数	20モデル	10年
	生産拠点数	7拠点	10年
	生産台数	2,186千台	10年
	販売(卸)台数	2,147千台	10年
	ディーラー数	370店舗	10年上半期
主な関連会社	上海GM東岳動力総成、汎亜汽車技術中心有限公司(PATAC)、他		

(出所) 各社公表情報、関連報道、中国汽車工業協会(CAAM)データより作成

GM の近年の特徴的な戦略動向としては、まず中国での開発を目指した研究・開発(R&D)拠点の整備が挙げられる。2010年7月には、上海に新たな研究・開発(R&D)拠点を建設すると発表している。新拠点の名称は「GM チャイナ・アドバンスト・テクニカル・センター」で、GM 中国の本社ビルに隣接する。同センターには生産システム、電池などの素材を研究する「チャイナ・サイエンス・ラボ」や GM 本体が開発した技術の中国市場への導入を検討し、中国のサプライヤーとの共同開発を推進する「ビークル・エンジニアリング・ラボ」、駆動系を担当する「アドバンスト・パワートレイン・エンジニアリング・ラボ」、中国市場向けの内外装デザインを研究する「アドバンスト・デザイン・センター」の4組織が入居する。工事は2011年末に完了する予定で、開設後は5年以内に300人以上に人員を配置する計画である。施設内には研究室を9区画、実験室を62区画ほど設ける。なお、GM は今回の新拠点の他に、上海にパン・アジア・テクニカル・オートモーティブ・センター(PATAC)、北京にチャイナ・オートモーティブ・エナジー・リサーチ・センター(CAERC)がある。

また、GM は、中国側パートナーの上海汽車との提携関係を強化する動きも積極化している。その領域は、パワートレインなどのコア技術の中国での開発・生産、中国国内での新ブランドの創設、中国からのアジア展開などである。

については、小型車向けの新型ガソリンエンジンと新型トランスミッションを共

同開発する予定にある。排気量 1.0~1.5L の直噴エンジンとターボチャージャー付きエンジンを開発する。当面は中国市場向けに GM と上海汽車の車両に搭載し、将来的には全世界での販売を目指す。新型エンジンは、GM のデトロイト本社のほか、PATAC でも開発する。新開発する前輪駆動方式のトランスミッションは、従来の 6 速オートマチックトランスミッションよりも燃費を 10% 向上させた。乾式デュアルクラッチを採用し、快適なシフト操作を実現する。これらの技術を導入することにより、中国で現在生産されているエンジンとオートマチックトランスミッションよりも二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の排出量を最大で 20% 削減する。

上海で行われた上記事業の合意文書の調印式には、GM のスティーブンス副社長と上海汽車の陳虹社長が出席した。スティーブンス副社長は「今後も燃費と性能に優れた先進技術を顧客に提供する」と強調した。他方、陳社長は「両社の提携関係の新たな扉を開いた」と述べている。

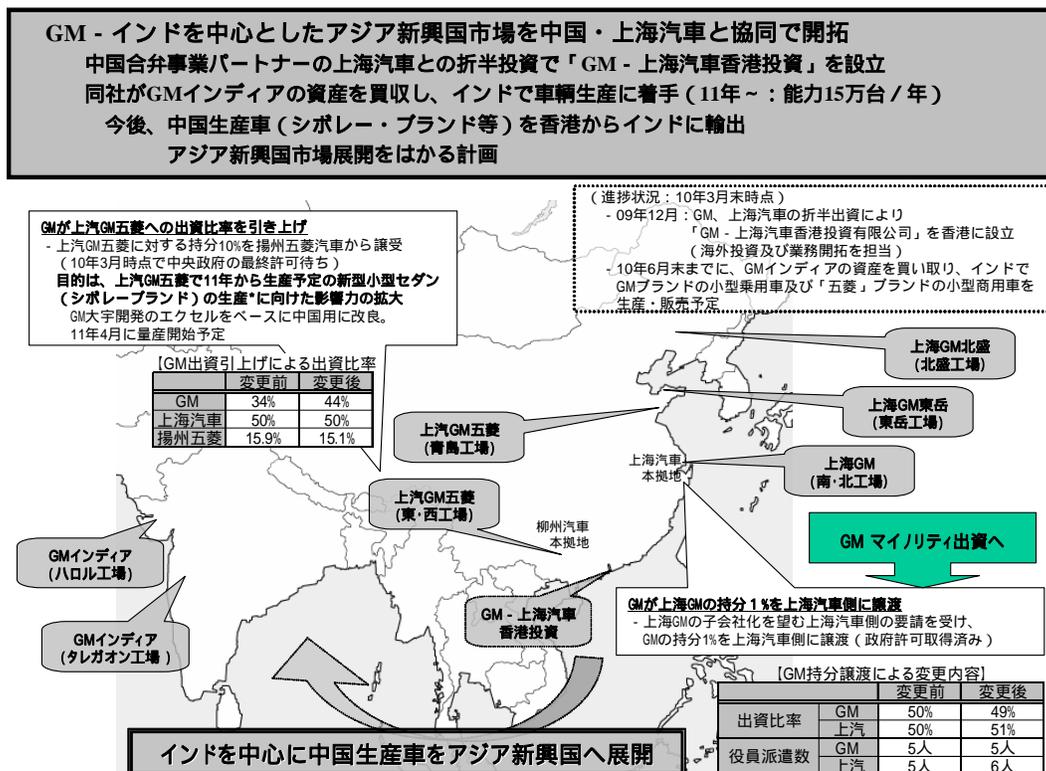
なお、GM は中国での販売モデルには最新の技術が必要であると判断している模様で、上海汽車との共同開発以外にも積極的な取り組みをみせている。例えば、米自動車部品大手のボルグワーナーからはターボチャージャーを受注する予定にある。1.6L の 4 気筒ガソリンエンジン向けに改良を加え、上海 GM が 2010 年 1 月に発売したビュイック・エクセル XT とシボレー・クルーズに搭載する。ボルグワーナーのウッド上級副社長は、「中国でも世界の小型車化の波に合わせ、燃費効率が高く、環境負荷の小さいターボチャージャーが搭載されたガソリンエンジンの需要が高まっている」と指摘した。ボルグワーナーの水冷 K03 ターボチャージャーは、マニホールドとタービンケースを一体化することにより、サーモダイナミクスの向上と小型化を実現した。最高出力 135kw、トルク 235Nm で、燃費は 30mpg (100 キロメートル走行当たり 7.8L)。ボルグワーナーは、2004 年に設立した中国東部の寧波の工場に 2010 年からターボチャージャーの生産を開始している。

は、GM が 2002 年 11 月に投資した上汽 GM 五菱での新ブランドの創設の動きである。GM が投資した当時は投資比率が 34% であったが、44% まで引き上げることとした。ここでは、「宝駿」という新ブランドを創設し、シボレー・ブランドの小型車を生産する予定にある。また、上汽 GM 五菱は四川省成都市に第 3 工場を建設し、「宝駿」の生産に特化するとみられる。上汽 GM 五菱の幹部は既に数回、成都市を訪れており、現地政府への打診や経済開発区の見学を済ませたようである。開発区側も同社との接触を認めており、現在も交渉を続けている。候補地には陝西省西安市も挙がっていたが、同社の長期戦略や立地などの理由から成都市に決まる可能性が高い。しかし、乗・貨兼用車を主体に生産している上汽 GM 五菱であるため、利益率が低く、GM は投資比率を引き上げることでより多くの利益を得ること、そしてより利益の高いモデルを投入することで収益の安定化を目指すものと考えられる。

のアジア展開では、GM と上海汽車が 2009 年 12 月に、インドでも合併会社を設立

すると発表していた。小型商用車と乗用車の生産に向け準備を進めており、提携関係を深化させる予定である(図表 3-3)。欧米市場での新車販売が伸び悩むなかで、グループ全体に占める中国、インドなどの新興国での重要性は高まっていると判断しているようである。

図表 3-3 GM の中国 (現地生産) における事業概要



(出所) 各社公表情報、関連報道より作成

GM はさらに、中国でも新エネルギー車の販売を開始すると発表している。プラグイン・ハイブリッド (PHEV) のシボレー・ボルトが 2011 年に中国で販売開始する予定である。米国以外での販売が決まったのは初めてで、GM はグループ傘下の車載テレマティクス子会社のオンスターと共同でボルト向けにスマートフォン用アプリケーションを開発する。スマートグリッドを目指し、自宅のパソコンや携帯電話などから遠隔操作でエアコンをつけ、広い駐車場で車の位置までナビゲートすることが可能になる模様である。中国で販売されるモデルにも搭載されるが、車両価格を含め詳細はまだ明らかになっていない。

< VW >

VW は 2009 年 2 月に新しい中期事業計画の「2018 戦略」を発表した。販売目標としては、2014 年に 200 万台を目指すもので、販売店を 2009 年より倍増させる計画であ

る。また、省エネルギー技術を導入したパワートレインの現地生産を開始し、順次、国産車に搭載する予定にある。

その戦略の一環として、中国の華南地域（南部）での生産・販売を強化する動きをみせている。南部での生産拠点の確保としては、一汽 VW が広東省仏山市の土地 1,500 ムー（約 100 ヘクタール）を 2.36 億元で落札している。加えて、50 億元超を投じて同敷地に新工場を建設する計画で、2011 年中にも試生産を開始するものとみられる。

図表 3-4 VW の中国（現地生産）における事業概要

		(公表時期)	(備考)	
設立(進出)年	1985年～	-	-	
車輛生産開始年	1983年～	-	上海市拖拉機汽車工業でCKD生産開始	
従業員数	約2.5万人	10年	車輛生産拠点のみ	
車 輛	投入モデル数	20モデル	10年	乗用車のみ
	生産拠点数	7拠点	10年	乗用車生産拠点
	生産台数	1,900千台	10年	乗用車のみ
	販売(卸)台数	1,871千台	10年	乗用車のみ
	ディーラー数	500店舗	10年上半期	VWブランドのみ
主な関連会社	大衆汽車変速器(上海)、上海VW動力総成(発動機)、VW-一汽集団発動機(大連)、VW-一汽平台、上汽集団VW汽車銷售、一汽集団VW銷售、他			

(出所) 各社公表情報、関連報道、中国汽车工業協会(CAAM)データより作成

国産車のみならず、輸入車についても南部シフトの動きをみせている。VW の中国での輸入車部門である VW 輸入車販売社は、広東省広州港新沙港に 2 カ所目の輸入配送センターを設立し、稼働させた。1 カ所目の輸入配送センターは天津に置いており、新センターの設立で南北での供給体制が整った。

このような南下政策の積極始動で、早くも効果がでてきているもようである。VW の 2010 年上半期の中国での新車販売は、華南市場でのシェア拡大が目立った。VW は 2009 年 11 月の広州モーターショーで、3 年以内に華南市場の販売台数を現在の 15 万台から 50 万台に増やすと発表していた。広東省が発表した 2010 年上半期の新規新車登録台数は、トヨタ、日産、ホンダの日系 3 社が 52% のシェアでトップを維持したが、前年同期の 58.7% からは縮小した。他方、主力市場である広州市や深センでは欧米ブランドのシェアの伸びが目立った。VW は、一汽 VW と上海 VW の 2 社の広東省でのシェア合計が 2010 年 1 月の 6.33% から 4 月には 9.33% に拡大した。5 月の登録台数は 3.1 万台に達し、シェアは 10.26% と初めて 10% 台を乗せた。VW は 3 年以内に華南地域での販売シェアを 2009 年末の 12% から 20% へと同社の全国平均水準にまで引き上げることを目標に掲げ、販売網の強化を進めている。

## 2) 韓国系

### < 現代・起亜 >

現代・起亜では、グローバル「2013年650万台」体制に向けて、中国での生産能力を拡大させる動きをみせている。

まず、北京現代では3カ所目の生産拠点を着工する動きがある。北京現代の新しい生産拠点の建設工事が北京市順義区で近く始まる模様で、建設期間は18カ月を要する。2012年上半期の生産開始を目指す。既存の生産拠点はフル稼働で対応しているが、間に合わない状況だという。中国市場の好調なセールスを受け、同社は引き続き複数の新車種を展開する計画である。また、新工場完成後は、ハイブリッド車(HV)などを生産する計画もある。

また、東風悦達起亜でも、2011年中に生産能力を28万台から43万台に拡大させる計画にある。この他、商用車メーカーとの技術提携を複数社と締結しており、乗用+商用車での中国での販売増を狙う戦略にある。

図表 3-5 現代・起亜の中国(現地生産)における事業概要

(公表時期) (備考)

設立(進出)年	2000年～	-	-	
車種生産開始年	2002年～	-	第1号車ラインオフ	
従業員数	約1万人	09年	車種生産拠点のみ	
車種	投入モデル数	19モデル	10年	乗用車のみ
	生産拠点数	4拠点	10年	乗用車生産拠点のみ
	生産台数	1,042千台	10年	乗用車のみ
	販売(卸)台数	1,036千台	10年	乗用車のみ
	ディーラー数	450店舗	10年上半期	現代ブランドのみ
主な関連会社	-			

(出所) 各社公表情報、関連報道、中国汽车工业协会(CAAM)データより作成

## 3) 日系

### < ホンダ/日産 >

日系メーカーの動きとして特徴的なのは、ホンダと日産が新たらしい自主ブランドを創設することである。

まず、先駆者としてのホンダは、既に広汽ホンダで自主ブランド車「理念」の量産モデルの試作に成功したことを明らかにした(2010年12月の広州モーターショーでも出展)。

図表 3-6 ホンダの中国（現地生産）における事業概要

		(公表時期)	(備考)
設立(進出)年	1998年～	-	-
車輦生産開始年	1999年～	-	第1号車ラインオフ
従業員数	約2.5万人	09年	グループ全体
車輦	投入モデル数	9モデル	10年 輸出用のホンダ汽車を含まない
	生産拠点数	3拠点	10年 輸出用のホンダ汽車を含まない
	生産台数	651千台	10年 輸出用のホンダ汽車を含まない
	販売(卸)台数	646千台	10年 輸出用のホンダ汽車を含まない
	ディーラー数	450店舗	10年上半期
主な関連会社	広汽本田汽車研究開発、東風本田発動機、本田汽車零部件製造、他		

(出所) 各社公表情報、関連報道、中国汽車工業協会(CAAM)データより作成

図表 3-7 日産の中国（現地生産）における事業概要

		(公表時期)	(備考)
設立(進出)年	1993年～	-	-
車輦生産開始年	1995年～	-	第1号車ラインオフ
従業員数	約7万人	10年8月	東風有限全体
車輦	投入モデル数	14モデル	10年 乗用車のみ(鄭州日産の東風ブランドを含む)
	生産拠点数	3拠点	10年 乗用車生産拠点のみ
	生産台数	719千台	10年 乗用車のみ
	販売(卸)台数	706千台	10年 乗用車のみ
	ディーラー数	250店舗	10年上半期
主な関連会社	東風汽車股フェン、東風電子科技股フェン、他		

(出所) 各社公表情報、関連報道、中国汽車工業協会(CAAM)データより作成

また、日産では、東風日産の自主ブランド「ヴェヌーシア(Venucia)」を発表した。同ブランドのモデルは東風日産で開発され、第1号となる量産車は2012年に販売が開始される予定である。同社は、設計、R&D、生産、マーケティング、販売ネットワーク構築などから構成される、新ブランドプロジェクトのための組織を設立し、成長著しい中国市場の幅広いニーズに迅速に対応している。東風日産の松元史明・総経理は、「われわれは将来、中国で年間100万台以上の販売を目指している。新ブランドは高品質で実用性の高いモデルの提供により、この目標達成に大きな役割を果たすことになる」と語った。

図表 3-8 外資系メーカーの「自主ブランド」創設

	<p><b>広汽ホンダ「理念 (Everus)」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2007年7月、広汽ホンダの傘下に合併R&amp;Dセンター(登録資本金1.8億元、総投資額20億元)を設立</li> <li>・2008年4月、北京モーターショー(MS)でコンセプトカー・理念2008(クロスオーバーSUV)を発表</li> <li>・2009年4月、上海MSで2番目のコンセプトカー・理念2009(2シーターコンバーチブル)を発表</li> <li>・2010年4月、北京MSで3番目のコンセプトカー・Everus(4ドアセダン、量産モデルの方向)を発表。詳細は不明だが、旧型シビックベースで1.6L以下のエンジン、ホンダ・ブランドより低価格設定とみられる</li> <li>・2010-11年を目処に「理念」モデルを発売の計画</li> </ul>
	<p><b>上汽GM五菱「宝骏 (Baojun)」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2010年7月、宝骏ブランドを発表</li> <li>・ニューCセグ・コンセプト(コード・ネーム:GP50)として09年からPATACと共同開発</li> <li>・上海GMで生産中のピュイック・エクセル(GM大宇ラセティ〔ヌビラ〕ベース)がベース車</li> <li>・11年4月に量産化を開始し、11年の販売目標を7-10万台とする(生産拠点は柳州西部工場)</li> <li>・10年11月18日の上汽GM五菱におけるシボレー・ブランド誕生8周年を記念して販売開始の様様</li> <li>・今後、同ブランドで毎年1モデル以上を投入の予定</li> </ul>
	<p><b>東風日産「啓辰 (Venucia)」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2010年9月、啓辰ブランドを発表</li> <li>・2010年12月の広州MSから啓辰ブランドのコンセプトカーや量産モデルの公開を開始する予定</li> <li>・2012年上半年に1番目のモデルの販売を計画</li> <li>・低価格な量産モデルで、日産ブランド・モデルと棲み分け</li> </ul>

(出所) 各社公表情報、関連報道より作成

#### 4) 地場系

< 吉利 >

図表 3-8 吉利汽車の事業概要

(公表時期) (備考)

設立(進出)年	1997年～	-	-	
車輛生産開始年	1998年～	-	-	
従業員数	約1万人	08年	グループ全体	
車 輛	投入モデル数	17モデル	10年	-
	生産拠点数	9拠点	10年	地方でのKD拠点を含む
	生産台数	416千台	10年	-
	販売(卸)台数	416千台	10年	-
	ディーラー数	450店舗	10年8月	吉利ブランドのみ
主な関連会社	浙江吉利変速器、浙江吉利汽車研究院、寧波吉利發動機研究所、浙江吉利控股集团汽車銷售、浙江吉利汽車銷售、上海華普汽車銷售、他			

(出所) 各社公表情報、関連報道、中国汽车工業協会(CAAM)データより作成

吉利汽車は2010年8月にボルボ・カーズの買収に成功している。ボルボ・カーズを買収した狙いとしては、より高いセグメント(中高級車)で先進技術を獲得し、グループの新ブランドとして中国、欧州で事業展開を実施することにある。今後の事業戦略の詳細は明らかにしていないが、2015年にはボルボ・ブランドで年間90万台(中国15万台、海外75万台)の販売を目指している模様である。また、従来の吉利、華普ブランドに加えて全球鷹、帝豪、英倫の新3ブランドを立ち上げており、ボルボを

加えて製品のフルライン化（全セグメントをカバー）とマルチ・ブランド化を推進している。

< 比亞迪汽車 >

図表 3-9 比亞迪集團（比亞迪汽車）事業概要

（公表時期）（備考）

設立(進出)年	2003年～	-	自動車事業(西安秦川汽車に資本参加)	
車輛生産開始年	2003年～	-	-	
従業員数	約14万人	09年	グループ全体	
車 輛	投入モデル数	9モデル	10年	-
	生産拠点数	2拠点	10年	乗用車のみ
	生産台数	521千台	10年	乗用車のみ
	販売(卸)台数	519千台	10年	乗用車のみ
	ディーラー数	330店舗	10年上半期	-
主な関連会社	比亞迪汽車銷售、上海比亞迪電動車、深セン比亞迪ダイムラー新技術、北京比亞迪汽車模具、他			

（出所）各社公表情報、関連報道、中国汽車工業協会（CAAM）データより作成

比亞迪汽車は 2010 年の年頭に掲げた年間の販売台数目標 80 万台から 60 万台へ引き下げた。比亞迪汽車の成長は、2007 年から 2008 年に前年比 200%増、2008 年から 2009 年に同 300%増の成長を実現しており、2010 年も好調を続けるものと期待された。しかし、2010 年上半期の業績は芳しくなく、夏を過ぎて下方修正することとなった。

しかしながら、もともと電池技術を有する同社にとっては、新エネルギー分野でのシェア拡大を目指し、PHEV の F3DM を 2008 年 12 月に、EV の e6 を 2010 年 5 月に販売開始した。そして、2009 年 5 月には VW と、2010 年 3 月にはダイムラーとの提携関係構築に向け合意している。そのなかで具体化しているのは、ダイムラーと 2010 年 7 月に EV と関連部品を開発する合弁会社を立ち上げている。比亞迪の関係者は、ダイムラーと共同で開発する EV を 2013 年に発売する見通しを明かした。メルセデス・ベンツの B セグメント車をベースに開発し、販売価格は 30～50 万元になる模様である。

また、販売方法にも特徴のある動向が出てきている。比亞迪汽車は、EV などの新エネルギー車を専門に扱う「エコカー販売ネットワーク」の構築に着手している。同社が販売開始している F3DM は一部の販売店でのみ扱っており、消費者が取扱店以外の店舗で購入する場合は取り寄せが必要になっている。F3DM をエコカー・ネットワークに組み入れることで販売強化を狙う模様である。なお、奇瑞汽車も同様の動きを見せており、既にエコカー専門店が 29 店になっている模様である。

図表 3-9 比亞迪集團（比亞迪汽車）事業概要

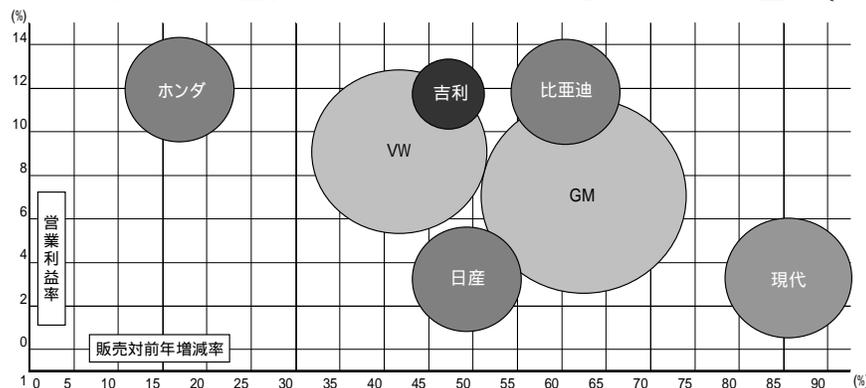
BYD - ダイムラー
・2010年5月、電気自動車(EV)および関連部品を開発する合弁会社(登録資本金6億元)を設立 (社名は深セン比亞迪ダイムラー新技術有限公司。 出資比率は深センBYD汽車50%、Daimler North East Asia Ltd50%、合弁期間は50年)
・2013年にEVを販売予定(ブランド名は不明) (比亞迪販売の夏総経理は30万元(450万円)超になるだろうと示唆)

(出所) 各社公表情報、関連報道より作成

## 2 節 中国・主要自動車メーカーの事業戦略分析

まずは、以上のグループの収益性をみてみよう。図表 3-10 の通りにまとめてみると、営業利益率の高いグループは比亞迪汽車、吉利汽車であった。ホンダも高い位置にあるが、販売台数の伸びは頭打ち感がある。特に 2009 年は地場系メーカーの販売台数が伸びたが、ホンダの現在のラインナップを考慮すると、今後も新モデルを次々と投入して、販売台数を伸ばしていけるかが課題となっている。欧米系の GM、VW は安定的な位置にあり、販売台数の多さだけでなく、収益性も相対的に高い位置にある。韓国の現代・起亜は販売台数こそ伸びたが、車両価格が低いために営業利益率も低い位置にある。日産も販売台数を伸ばしたが、現代・起亜と同じようにより高い収益の確保が課題となろう。しかしながら、先にも述べてきた通り、2010 年に入ると地場系の販売(伸び率)が不調であったり、各メーカーが今後の事業戦略を他社と差別化しながら具体化させるなかにあつて、各社間での競争がより一層激化することになるであろう。

図表 3-10 主要グループの中国での販売台数・営業利益率(2009年)



(注) 営業利益率の対象は自動車関連事業のみ、販売対前年増減率は中国現地生産車のみを対象とする。  
 (出所) 各社公表情報、関連公的資料、関連報道、中国汽車工業協会(CAAM)データより作成

以下では、外資系メーカーを含めた地場のグループ別の収益をみていこう。

2010 年上半期の地場グループ(計 20 グループ)の営業利益は、前年比 140% 増の約 1,800 億元に達した。上海汽車、江淮汽車、一汽夏利汽車、星馬汽車の 4 社は増益率

が 300%を超えた。なかでも上海汽車は 429.31%増の 127.3 億元に達し、国内業界トップを維持している。他 3 社の増益率は江淮汽車が 683.28%、一汽夏利が 424.2%、星馬汽車が 311.08%であった。自動車市場の好調を背景に多くの企業が黒字転換を達成した。バス生産の中通客車は営業利益が 1,900 万元の黒字転換で、亜星客車も最終損益が黒字に転じた。

図表 3-11 主要上場企業売上高 / 純利益 (2010 年上半期)

企業名	売上高 (億元)	前年同期比 伸び率	純利益 (億元)	前年同期比 伸び率
上海汽車	1,470.72	140%	58.71	306%
東風汽車	618.53	59%	65.29	155%
広州汽車	288.97	40%	23.08	261%
一汽轎車	179.11	54%	13.37	150%
比亞迪汽車	130.41	47%	20.59	61%
吉利汽車	92.36	55%	8.05	35%

(注) 対象は自動車関連事業のみ。

(出所) 各証券市場ディスクロージャー資料より作成

地場グループの主要上場企業の業績で見ると、前年同期の業績が全般的に低迷していたこともあって、各社とも今期は大幅な増収増益を記録している。

上海汽車が発表した 2010 年 6 月中間期決算は、純利益が前年同期比 306.03%増の 58.71 億元であった。売上高は同 139.7%増の 1,476.18 億元。新車販売台数が同 44.9%増の 177.56 万台に達し、上半期の過去最多を更新した。新車販売の内訳は乗用車が同 55.8%増の 105.20 万台、商用車が同 31.5%増の 72.40 万台である。子会社別にみると、上海 GM が 48 万台で、国内乗用車メーカーでトップ。上海 VW が 45 万台で 2 位だった。上汽 GM 五菱は 68 万台を売り上げ、商用車シェア 1 位を維持した。

上海汽車は、完成車の販売台数が前年比 45%増の 177.6 万台と好調で、売上高、純利益ともに大幅に増加した。特に、2 月に出資比率を 51%にまで高めた上海 GM が売上高の増加に大きく貢献した。ちなみに、上海 GM の売上高は全体の約 35%に相当する。また、純利益の伸び率が 3 倍以上となった要因として、前年同期に韓国・双龍自動車の売却に伴う長期投資減損引当金を計上したため、純利益が 14.5 億元にまで下がっていたことが挙げられる。通年の見通しについて、上海汽車の谷峰・財務総監は、「乗用車の販売台数が 205 万台超、商用車が同 115 万台超で、全体では 320 万台を突破する見込みだ」と話す。下半期からは、同社は第三者割当増資を行い、自主ブランド車および新エネルギー車の開発にさらに資金を投入していく計画である。

東風汽車は、完成車の販売台数が前年同期比 59%増の 97.20 万台と好調で、売上高、純利益ともに大幅な伸びを見せた。特に、粗利率が乗用車で前年同期比 6.2 ポイント増の 25.5%、商用車で同 3.8 ポイント増の 16.5%となった点が注目に値する。

広州汽車は 2010 年 8 月に香港証券取引所 H 株市場への全体上場を実現した。全体上場した資産の中には、広汽トヨタ、広汽ホンダ、広汽日野、広汽フィアット、広汽長

豊汽車といった完成車メーカーが含まれている。大幅な増益を果たした同社だが、実は純利益の約 85%を广汽トヨタと广汽ホンダに依存しているという実状がある。その点について、広州汽車の張房有・董事長は、「今後の重点課題は、製品構造の調整を図ることだ」と語った。また、業界関係者が注目する大陸 A 株市場への上場に関して、同氏は「まずは H 株市場での業務を安定させることが先決で、A 株市場への上場は状況を見て判断する。現時点では、資金が豊富にあるため急いで A 株市場に上場する必要はない」と話す。

比亞迪が発表した 2010 年上半期決算は売上高が前年同期比 96.5%増の 74.68 億元となり、純利益もほぼ倍増の 24.20 億元であった。2010 年の第 2 四半期(4~6 月)は純利益が前年同期比 2.6%増の 7.16 億元であった。前年同期比ではプラスを維持したが、第 1 四半期に計上した純利益 17 億元からは大幅に低下した格好だ。利益の 3 分の 2 を占める自動車部門の販売が低調であることに加え、2010 年 6 月に 5%以上の値下げを実施したことが響いた。第 2 四半期の販売台数は第 1 四半期との比較では 24.5%減の約 12.3 万台だった。ただし、1~6 月の累計は 28.6 万台で、前年との比較では 57.5%増となっており、2010 年第 2 四半期の減速ぶりが目立つ結果となった。

吉利汽車が発表した 2010 年中間期決算は、売上高が前年同期比 55%増の 92.40 億元、純利益が同 35%増の 8.05 億元の増収増益となった。同上半期の販売台数は同 42%増の 19.57 万台となったが、7 月は前年同月比 12%減の 2.16 万台となっており、先行きには不安材料が残っている。ただし、李書福会長は新型車を投入することで、2010 年通年の販売目標である 40 万台の達成は可能だとの見解を示した。同社は輸出先の拡大にも力を入れるとしたが、今年の輸出比率は 3.5%程度となり、昨年の 6%を大幅に下回る見通し。親会社の浙江吉利が買収したボルボ・カーズの生産技術についても、すぐには吉利車の生産に応用しない方針である。工場の改修などが必要になるため、かえって生産コストの上昇につながると判断した模様である。

図表 3-12 主要地場グループの第 12 次五カ年計画目標

上海汽車	電気自動車とハイブリッド分野を重視し、2015 年には、新エネルギー車シェアを 20%とする。また、業界 NO.1 の 500 万台の年間生産台数を目指すとともに、高級車、自社ブランドおよび海外市場を新たな収益源とする方針。
第一汽車	電気・電子分野を重視し、60 項目に及ぶコア技術を重点目標とし、研究開発に 190 億元を投入する予定。2015 年には、販売台数 400 万台を突破し、そのうち、自社ブランドは 50%強とする。
東風集団	自社ブランドと新エネルギー車分野を最重要視する。また、400 万台の年間生産台数を目標としている。
長安汽車	2015 年までに生産能力を 300 万台に引き上げる目標を定め、長期的には年間生産台数 500 万台を目指す。
北京汽車	2015 年には世界自動車業界の上位 15 位、世界大企業 500 社に入ることを目標としている。また、300 万台の年間生産台数を目標としている。
広州汽車	2015 年までに、上海汽車集団、一汽集団、東風汽車集団と並ぶ中国自動車産業の第一陣営に入る。近い未来には、20 万台の生産規模と 200 万台強の販売規模を達成する。
奇瑞汽車	2015 年には、300 万台の年間生産台数を目標としている。
吉利汽車	2015 年までに生産能力を 200 万台まで拡大し、海外に 15 の生産拠点を建設することを目標としている。
比亞迪汽車	2015 年には、300 万台の年間生産台数を目標としている。
華晨汽車	新エネルギー車の量産に向けた技術開発に力を入れる。また、「2 ステップ、2 倍へ」という目標を掲げ、第 1 ステップでは、販売台数をいまの 50 万台から 100 万台にする。第 2 ステップにおいては、2015 年までに、年間生産・販売台数を 200 万台、エンジン 150 万台に引き上げ、売上高 1,600 億元超の達成を目指す。
江淮汽車	商用車をコア商品としつつ、乗用車の研究開発にも力を入れる。2015 年には、年間生産・販売台数を 150 万台とし、売上高 1,000 億元を達成する。
長城汽車	2013 年までに年間生産・販売台数をそれぞれ 160 万台と 130 万台に、2015 年までには、200 万台と 180 万台に引き上げる、そのうち、輸出台数は全体の 30%にする。

(出所) 関連報道より整理、作成

この他、第 12 次五カ年計画中の各社の戦略動向を一覧で整理すると図表 3-12 の通りとなる。現時点で報道されている各社の計画目標を見る限り、いずれも新エネルギー車の開発・普及と生産能力の増強を推進するものである。しかしながら、近年の中国自動車業界では、生産能力の過剰が議論されているなかで、このような目標数字を疑問視し、「メガ再編で生き残る術は生産拡大しかないか」との声も少なくない。

国家発展・改革委員会産業協調司の陳斌・司長は「2010 年中国自動車産業発展国際フォーラム」で、2015 年の能力過剰を指摘したうえで、「新五カ年計画では生産能力の過剰を断固として抑制する」との方針を表明した。一方、陳・司長の発言に対し、中国機械工業連合会の張小虞・副会長は、「生産過剰は市場の需要開拓がまだ不十分である現実を反映したものであり、今後、国内農村地域での普及と海外市場への輸出を全力で推し進めば、能力過剰の問題は必ず解決する」と反論した。さらに、「海外市場を獲得するためには、海外部品供給をはじめとするグローバルアフターサービス網の構築が重要である」と、完成車製造以外の分野での取り組みを企業に呼びかけている。

#### 【参考文献】

- 現代文化研究所 [ 2010 ] 『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』(財)国際経済交流財団
- 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
- 根本敏則・橋本雅隆 [ 2010 ] 『自動車部品調達システムの中国・ASEAN 展開』中央経済社
- 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 - グローバル化のなかでの共生に向けて』西田書店
- 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 - 外資系と民族系の競合関係』日刊自動車新聞社
- 山崎修嗣編 [ 2010 ] 『中国・日本の自動車産業サプライヤー・システム』法律文化社
- 賈新光編 [ 2010 ] 『大洗牌: 中国汽車誰主沉浮』機械工業出版社
- 李江涛主編 [ 2010 ] 『中国広州汽車産業発展報告 ( 2010 )』社会科学文献出版社
- 梁琦・張公菟・張春葉 [ 2010 ] 『從農業走向工業文明 - 花都汽車産業集群發展研究』廣東人民出版社
- 顔光明 [ 2010 ] 『大国汽車』上海交通大学出版社
- 中国汽車工業協会・中汽華輪公司 [ 2010 ] 『中国汽車工業企事業單位信息大全』人民交通出版社
- 中国汽車技術研究中心・中国汽車流通協会 [ 2010 ] 『2010 年版中国汽車工業年鑑』中国汽車工業年鑑期刊社
- この他、中国現地の各種情報媒体、各企業ホームページ、データ類

## 第4章 その他の自動車関連政策の動向

### 1. 自動車関連政策

資料 4-1 中国自動車産業関連政策・法規一覧 - 国家級（過去3年）

公布年月日	公布主管部門	法規名称（法令・通知）
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	国家発展と改革委員会	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）排放限值的生產機動車型和發動機型的公告
2月15日	国家発展と改革委員会	車両製品検査作業監督管理規定
2月25日	国家発展と改革委員会	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	鉅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、国家発展と改革委員会、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	国家発展と改革委員会	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	国家発展と改革委員	自動車リビルトパーツモデルプロジェクトの展開手

	会	配に関する通知
3月3日	国家发展和改革委员会、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	国家发展和改革委员会、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稅検証方法
4月1日	國務院	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、国家質量監督檢驗檢疫総局	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年老朽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	国家发展和改革委员会	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	国家安全生産監督管理総局、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、国家發展和改革委員会、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	国家發展和改革委員会、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	「商務部、国家發展和改革委員会、海関総署、国家

	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	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	国家発展和改革委員 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、国家発展和改革委 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、国家発展 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	国家発展和改革委員 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	国务院関税税則委員会	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	国务院	中華人民共和國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、海関総署、国家税務総局	第15期国家認定企業(集団)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「国家發展奨励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	国务院弁公庁	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、海関総署、国家税務総局	国境貿易の發展促進に関連する財政・税務政策に関する通知
11月4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、	2008年ハイテク企業認定管理業務の真剣かつ着実な

	国家税務総局	遂行に関する通知
12月1日	国家税務総局	企業所得税の減税・免税管理問題に関する通知
12月3日	国家質量監督検閲検査総局	検査・検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	国家発展和改革委員会、財政部、交通運輸部、国家税務総局	石油製品価格・税費改革方案（意見募集稿）
12月5日	商務部	商務部、工業和信息化部、海関総署、国家質量監督検閲検査総局、国家認証認可監督管理委員会が公告を予定している「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、金融面から経済発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	強制的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	國務院弁公庁	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	國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	國務院弁公庁	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	國務院	石油製品価格・税費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	道路養路费など交通と車両に関する徴収費用項目廢

	革委員会、交通運輸部、監察部、審計署	止の公布に関する通知
12月23日	国家發展和改革委員会、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、国家稅務總局、交通運輸部	石油製品価格・稅費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、国家稅務總局	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、国家稅務總局	一部機電製品の輸出稅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・經濟成長促進政策の實行と資金管理・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費など交通と車両に関する徵收費用項目廃止の適切な實行に関する通知
1月16日	財政部、国家稅務總局	排氣量1.6L以下の乗用車の車両購置稅引き下げに関する通知
1月19日	工業和信息化部、商務部	車両購置稅減稅政策の實行に関する通知
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、國務院糾風弁公室、審計署	交通・車両関連料金徵收の全面的な整理に関する通知
1月23日	財政部、科學技術部	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	國務院	現在の經濟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	国家工商行政管理總局	「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	國務院弁公庁	廃棄電氣器具・電子製品回收處理管理條例
2月25日	国家稅務總局	増值稅簡易徵收政策に関連する管理問題に関する通知
2月25日	財政部、国家稅務總局	「廃止および失効した消費稅規範性文書目録」公布に関する通知
2月27日	国家稅務總局	企業所得稅の若干の稅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、国家質量監督検査検疫総局	「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	国家質量監督検査検疫総局	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	産業の集積化發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	国家發展和改革委員会、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	國務院弁公庁	自動車産業調整・振興計画
3月20日	國務院弁公庁	鉄鋼産業調整・振興計画
3月22日	國務院	「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	中国クリーン發展メカニズム基金とクリーン發展メ

		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	国家発展和改革委員会	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	安全生産「3つの行動」のさらなる推進に関する通知
3月30日	科學技術部	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、中国保險監督管理委員会	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産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	中国保險監督管理委員会	「自動車保險データ交換規範」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	小排気量自動車および農村部向け自動車・オートバイ製品の認證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	国家認証認可監督管理委員会	強制的製品認証指定実験室名称の規範化に関する公告
4月10日	国務院弁公庁	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、国家質量監督検閲検疫総局	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年老化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	国務院弁公庁	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	国家発展和改革委員会	「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	「中央単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	国家発展和改革委員会	強制的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恵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	企業所得税の優恵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 國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	國務院弁公庁	石油化学産業調整・振興計画
5月19日	國務院	国家發展和改革委員会が公布した「2009年經濟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競争執法局	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競争執法局	工商行政管理機関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産品管理中心	自動車メーカー基本情報の報告に関する通知
5月31日	国家稅務総局	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、中華全国總工会、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、国家稅務総局	一部商品の輸出還付稅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	「強制性製品認證實施規則中の 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實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實務細則」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條例實施細則」改正に関する決定
6月14日	国家質量監督檢驗檢疫總局	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、国家稅務總局	特定用途財政資金に関連する企業所得稅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會	「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	中国保險監督管理委員會	自動車交通事故責任強制保險業務狀況に関する公告
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會	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、国家稅務總局 中国銀行業監督管理委員會	對外貿易人民元決済試験實施管理方法
7月3日	国家質量監督檢驗檢疫總局	強制性製品認証管理規定
7月6日	国家稅務總局	對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會	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	科學技術部	「国家ハイテク技術産業開發区の役割を發揮し、安

		定かつ比較的急速な経済発展を促進する若干の意見」公布に関する通知
7月10日	国家发展和改革委员会	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	科学技术部、国务院国有资产监督管理委员会、中华全国总工会	「第2期革新型企業リスト」公表に関する通知
7月10日	科学技术部、国务院国有资产监督管理委员会、中华全国总工会	「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、中央宣传部、国家发展和改革委员会、工業和信息化部、公安部、環境保護部、交通運輸部、国家工商行政管理總局、国家質量監督檢驗檢疫總局	「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	国家稅務總局	企業所得稅查定徵收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	国家稅務總局	「中華人民共和國企業清算所得稅申告表」公布に関する通知
7月19日	国务院弁公庁	「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會	消費金融会社試験実施管理方法
7月22日	国家发展和改革委员会、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	国家发展和改革委员会	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	商務部市場体系建設司	「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	中華人民共和国税関の税込保全および強制措置暫定方法
8月20日	商務部市場体系建設司	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・装備輸入税収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	車両购置税の徴収・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発展を維持する件に関する意見
10月10日	財政部、海関総署、国家税務総局	研究開発機構の調達設備税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	国家質量監督検査検疫総局	自動車安全技術検査機構監督管理方法
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	国家工商行政管理総局、商務部、財政部、公安部、工業和信息化部、国家税務総局、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発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、海関総署、国家税務総局	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、海関総署、国家質量監督検査検疫総局	中国自動車製品輸出の持続的かつ健全な発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・倉庫保管経営資格の授与・抹消に関する公告
10月26日	海関総署、国家發展和改革委員会、財政部、商務部	海関総署、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	商務部機電和科技産業司	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	第16期優惠政策享受企業（集団）技術センターリス

	会、科学技術部、財政部、海関総署、国家税務総局	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発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、中国証券監督管理委員会、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( )」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	国家発展と改革委員会	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、国家発展と改革委員会、公安部、海関総署、中国保険監督管理委員会	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8日	財政部、国家発展と改	農村部への自動車普及政策の継続実施に関する通知

	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、国家質量監督検験検疫総局	
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13日	国家發展和改革委員会	石油製品価格引き上げに関する通知
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17日	国家税務総局	「研究開発機構による国産設備購入時の税還付管理方法」公布に関する通知
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20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、国家質量監督検験検疫総局、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
2月6日	国務院	落伍生産能力淘汰活動のさらなる強化に関する通知
2月20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
2月22日	国家税務総局	企業所得税法の徹底実施に際しての若干の税収問題に関する通知
2月25日	海関総署	「中華人民共和国政府 - ベルギー共和国政府自由貿易協定の原産地規則および原産地に関連する作業手順」公布について
2月26日	海関総署	「中国-ベルギー自由貿易協定」公布について
3月3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加入の「即時効力発生」に関連する問題に関する回答書簡
3月2日	国家税務総局	輸出企業による輸出外貨受領申告書の提出延長に関連する問題に関する通知
3月5日	商務部、工業和信息化部、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	「2010年度オートバイおよび全地形型車両輸出資質保有企業目録」公布
3月5日	環境保護部	国家環境保護標準「小型自動車環境影響指数（VEI）測定方法」（意見募集稿）に対する意見募集に関する書簡
3月5日	商務部	「廃車補助金給付通知書」受領に関する通知
3月9日	海関総署	「一部輸入固形廃棄物の分類規準申告に関連する規定」公表について
3月10日	商務部	2010年中央1号文書の徹底実施に関する意見
3月14日	工業和信息化部	「自動車製品の品質構築強化と自動車産業の健全発

		展促進に関する指導意見」公布
3月15日	工業和信息化部 国家 発展和改革委員会、商 務部、海関総署、国家 工商行政管理総局、国 家質量監督検査検疫 総局	工業製品の品質信頼性構築強化に関する指導意見
3月19日	工業和信息化部	省エネルギー・新エネルギー自動車モデル普及応用 プロジェクト推薦車型目録（第8期）
3月17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17日	海関総署	輸出入貨物徴税時における為替レート適用日の問題に ついて
3月22日	国家工商行政管理総 局	科学発展観のさらに突っ込んだ徹底実施と経済発展 方式転換の加速を積極促進する件に関する若干の意 見
3月22日	商務部、財政部、海関 総署、国家税務総局	外資 R&D センターの設備調達時における免税・税還 付資格審査方法に関する通知
3月22日	商務部	2010 年国境貿易工業品第 1 期輸出クォータの伝達に 関する通知
3月26日	国務院国有資産監督 管理委員会	中央企業省エネルギー・環境汚染物質排出削減監督 管理暫定方法
3月29日	工業和信息化部装備 工業司	「中国自動車工業年鑑」編集委員および連絡員スタ ッフの拡充と 2010 年版「中国自動車工業年鑑」に関 連する業務の着実な遂行に関する通知
3月31日	国家税務総局	増値税一般納税者が増値税偽造防止管理システムを 使用する際の新規認定に関連する問題に関する通知
4月2日	国務院弁公庁	国家発展和改革委員会等の部門が作成した「共同エ ネルギー管理の推進加速と省エネルギーサービス産 業発展の促進に関する意見」の転送通知
4月3日	国務院弁公庁	国務院業界不正気風是正弁公室が作成した「2010 年 不正気風是正活動実施意見に関する通知」の転送
4月6日	環境保護部	環境保護基準未達生産企業リスト定期公表制度のさ らなる規範化に関する通知
4月6日	国務院	外資をさらに効果的に活用する活動に関する若干の 意見
4月7日	商務部	企業の石油製品経営資格付与・取消に関する公告
4月7日	国家税務総局	「増値税一般納税者納税指導期間管理方法」公布に 関する通知
4月7日	国家税務総局	「増値税一般納税者資格認定管理方法」政策の一貫 性に関連する問題に関する通知
4月7日	国家税務総局	「増値税一般納税者資格認定管理方法」宣伝材料の 公布に関する通知
4月8日	国家認証認可監督管 理委員会	商用車製品に対する強制性認証実施に関連する問題 に関する公告
4月13日	商務部	生産財流通体系の整備に関する意見
4月13日	財政部、海関総署、国 家税務総局	重大技術装備輸入税収政策暫定規定関連明細の調整 に関する通知

4月13日	国家認証認可監督管理委員会	強制性製品認証を担当する一部の指定実験室名称等の情報変更に対する確認実施に関する公告
4月14日	工業和信息化部	省エネルギー・新エネルギー自動車モデル普及応用プロジェクト推薦車型目録(第9期)
4月16日	国家発展和改革委員会	現時点で国家が発展を奨励する環境保護産業設備(製品)目録(2010年版)
4月19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20日	国家認証認可監督管理委員会	自動車タイヤ類製品強制性認証の新標準実行に関連する事項に関する公告
4月20日	国家発展和改革委員会弁公庁	2010年國家工程研究中心革新能力構築プロジェクトの申告手配依頼に関する通知
4月21日	国家質量監督検査検疫総局	企業製品生産許可証ラベルに関する公告
4月22日	工業和信息化部節能司	「第12次五カ年計画」期間中に国家が発展を奨励する重大環境保護技術設備の申告手配に関する通知
4月23日	交通運輸部、公安部、 国家安全生産監督管理総局	道路旅客輸送安全活動のさらなる強化と改善に関する通知
4月29日	国家認証認可監督管理委員会	中小出力車輪トラクター強制性認証新バージョン実施規則および関連要求の公表に関する公告
4月30日	工業和信息化部	省エネルギー・新エネルギー自動車モデル普及応用プロジェクト推薦車型目録(第10期)
5月4日	国家発展和改革委員会	外商投資プロジェクト認可権限の下級機関への移譲活動の着実な遂行に関する通知
5月4日	國務院	「第11次五カ年計画」期間の省エネルギー・環境汚染物質排出低減目標の実現確保に向けた取り組みのさらなる強化に関する通知
5月5日	財政部 工業和信息化部	「第6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
5月6日	国家税務総局	財政部と環境保護部が作成した「環境ラベル製品政府調達リストの調整に関する通知」転送に関する通知
5月7日	工業和信息化部	2010年工業省エネルギー・エネルギー消費低減目標任務実行情況の報告送付に関する通知
5月7日	国家発展和改革委員会	2010年(第17期)国家認定企業技術センターの申告手配に関する通知
5月7日	国家発展和改革委員会	2010年企業技術センター革新能力構築専門プロジェクトの実施手配に関する通知
5月7日	財政部、商務部	2010年対外経済技術協力専門プロジェクト資金申告業務の着実な遂行に関する通知
5月13日	国家発展和改革委員会、科学技術部、工業和信息化部、公安部、財政部、環境保護部、商務部、海関総署、国家税務総局、国家工商行政管理総局、国家質	リビルト産業の発展推進に関する意見

	量監督検査検疫総局	
5月20日	工業和信息化部	省エネルギー・新エネルギー自動車モデル普及応用プロジェクト推薦車型目録（第11期）
5月25日	財政部、国家発展和改革委員会	経営性道路旅客・貨物輸送ドライバー就業資格試験料の徴収など関連問題への同意に関する通知
5月26日	財政部、国家発展和改革委員会、工業和信息化部	「省エネルギー製品国民支援プロジェクト」省エネルギー自動車（1.6L以下の乗用車）普及推進実施細則」公布に関する通知
5月27日	国務院	国家発展和改革委員会が作成した「2010年経済体制改革を深化させるための重点活動意見に関する通知」の承認・転送
5月28日	中国保険監督管理委員会、農業部	トラクター交通事故責任強制保険引き受け業務の適切かつ着実な遂行に関する緊急通知
5月28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28日	国家発展和改革委員会	実験モデル作用を発揮して「第11次五カ年計画」期間の省エネルギー・環境汚染物質排出低減目標実現に貢献する件に関する通知
5月31日	国家発展和改革委員会	国内石油製品価格引き下げに関する通知
5月31日	財政部、科学技術部、工業和信息化部、国家発展和改革委員会	公共サービス分野の省エネルギー・新エネルギー自動車モデル普及拡大に関連する活動に関する通知
5月31日	財政部、科学技術部、工業和信息化部、国家発展和改革委員会	個人向け新エネルギー自動車購入補助金実験の展開に関する通知
6月7日	国家発展和改革委員会	「長江デルタ地区区域計画」公布に関する通知
6月10日	国家税務総局	海外進出企業の税収サービス・管理業務のさらなる着実な遂行に関する意見
6月11日	商務部機電和科技産業司	「2010年度自動車・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
6月13日	中国保険監督管理委員会	交通事故責任強制保険引き受けサービス業務の着実な遂行に関する通知
6月14日	工業和信息化部	車両生産企業・製品生産一致性監督管理方法
6月17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	海外貿易人民元決済実験の拡大に関連する問題に関する通知
6月18日	国家発展和改革委員会、工業和信息化部、財政部	「省エネルギー製品国民支援プロジェクト」省エネルギー自動車普及推進目録（第1期）
6月18日	財政部、商務部、環境保護部	自動車買い替え促進政策の実施延長に関する通知
6月29日	工業和信息化部	「リビルト製品認定管理暫定方法」公布に関する通知
6月30日	工業和信息化部	省エネルギー・新エネルギー自動車モデル普及応用

		プロジェクト推薦車型目録（第12期）
7月1日	国家發展和改革委員会、科学技術部、工業和信息化部、国土資源部、住房城郷建設部、商務部	中国資源総合利用技術政策大綱
7月1日	科学技術部、国家發展和改革委員会、財政部、国家知識産権局	「国家科学技術重大専門プロジェクト知的財産権管理暫定規定」公布に関する通知
7月2日	交通運輸部	「第1期道路輸送車両燃料消費量基準達成モデル」公表に関する公告
7月2日	国家税務総局	「企業海外所得税控除マニュアル」公表に関する公告
7月5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」公表に関する通知
7月5日	商務部	経営者集中資産または業務の剥離実施に関する暫定規定
7月8日	商務部	2010年石油製品（燃料油）非国営貿易輸入許可量調整手配の公告
7月8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9日	環境保護部	北京市自動車排ガス管理センター新車排ガス汚染検査項目の承認に関する公告
7月19日	海関総署	石油製品輸入段階での消費税課税問題について
7月19日	國務院	企業安全生産活動のさらなる強化に関する通知
7月19日	国家發展和改革委員会	低炭素省区および低炭素都市実験活動の展開に関する通知
7月20日	工業和信息化部	「工業製品品質管理・技術評価実験室査定細則（暫定）」公布に関する通知
7月22日	国家發展和改革委員会、財政部	経営性道路旅客・貨物輸送ドライバー就業資格試験料の徴収基準および関連問題に関する通知
7月23日	商務部	中華人民共和國商務部公告2010年第46号
7月24日	財政部、科学技術部、国家發展和改革委員会、海関総署、国家税務総局	科学技術重大専門プロジェクト輸入税収政策に関する通知
7月26日	国家税務総局	「企業再編業務企業所得税管理方法」公表に関する公告
7月26日	国家工商行政管理総局、交通運輸部、国家質量監督検査検疫総局	自動車販売行為ならびに自動車パーツ品質管理監督業務のさらなる強化に関する通知
8月1日	工業和信息化部	省エネルギー・新エネルギー自動車モデル普及応用プロジェクト推薦車型目録（第13期）
8月11日	国家發展和改革委員会、工業和信息化部、財政部	「省エネルギー製品国民支援プロジェクト」省エネルギー自動車普及推進目録（第2期）

8月18日	國務院弁公庁	「國務院が作成した“外資をさらに効果的に活用する活動に関する若干の意見”部門別役割分担案の徹底実施」の公布通知
8月20日	中国保険監督管理委員会	2009年自動車交通事故責任強制保険業務状況に関する公告
8月20日	財政部、国家稅務總局	燃料消費稅政策の一部調整に関する通知
8月20日	工業和信息化部	成都新大地汽車有限公司の規則違反行為と處理決定に関する通達
8月20日	交通運輸部	「業務用バスのカテゴリー区分・等級評定」等8件の交通運輸業界標準の公表に関する公告
8月24日	科學技術部	第4期革新型モデル企業の確定に関する通知
8月25日	國家質量監督檢驗檢疫總局	オートバイヘルメット等11類製品の生産許可について省クラスの品質技術監督部門が認可・許可証発行を担当する件に関する公告
8月25日	國家質量監督檢驗檢疫總局	「生産許可証制度管理を実行する製品目録」公表に関する公告
8月28日	國務院弁公庁	企業合併再編の促進に関する意見
8月30日	國家稅務總局	「輸出貨物稅收書簡調查管理方法」公表に関する公告
9月2日	財政部	省エネルギー自動車普及促進補助金給付業務の着実な遂行に関する通知
9月2日	國家工商行政管理總局	「ブランド自動車販売企業リスト」変更に関する通知
9月2日	國家工商行政管理總局	「ブランド自動車販売企業リスト」変更に関する通知
9月4日	工業和信息化部、公安部	道路自動車生産一致性監督管理と登録登記業務のさらなる強化に関する通知
9月9日	環境保護部	「國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14日	交通運輸部道路運輸司	輸入車両に対して「道路輸送証」手続きを行う業務に関連する事項に関する通知
9月15日	工業和信息化部	「タイヤ産業政策」公布に関する公告
9月19日	國家發展和改革委員會、交通運輸部	高速道路車両救援サービス料金徴収の規範化に関連する問題に関する通知
9月17日	商務部	2011年原油非國營貿易輸入許可量總量、申請条件および申請手続きの公表
9月25日	國家發展和改革委員會、工業和信息化部、財政部	「省エネルギー製品國民支援プロジェクト」省エネルギー自動車普及推進目録（第3期）
9月30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
10月9日	國家工商行政管理總局	「ブランド自動車販売企業リスト」公表に関する通知
10月10日	國務院	戰略性新興産業育成・發展の加速に関する決定
10月11日	工業和信息化部	「機械基礎部品産業振興實施プラン」公布に関する通知
10月13日	國家發展和改革委員會	「地域産業革新基礎能力構築活動を強化する指導意見」公布に関する通知
10月14日	交通運輸部	「第4期道路輸送車両燃料消費量基準達成モデル」

		公表に関する公告
10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
10月18日	交通運輸部	「ドロップ&プル輸送実験活動実施プラン」公布に関する通知
10月19日	国家税務総局	農業用トラクター、刈り取り機および手押しトラクター専用タイヤの消費税免除問題に関する公告
10月20日	国務院	職業訓練強化と雇用促進に関する意見
10月25日	国家発展和改革委員会	石油製品価格引き上げに関する通知
11月1日	工業和信息化部	小型自動車燃料消費量告知管理のさらなる強化に関する通知
11月1日	国家税務総局	石油製品生産企業が生産する自社用石油製品に対する消費税免税に関する通知
11月5日	財政部	技術先進型サービス企業に関連する企業所得税政策問題に関する通知
11月9日	交通運輸部	「道路危険貨物輸送管理規定」修正に関する決定
11月11日	国家発展和改革委員会、科学技術部、財政部、海関総署、国家税務総局	第17期優遇政策享受企業（集団）技術センターリストの公告
11月12日	商務部	中古車取引市場アップグレード改造モデルプロジェクト実験の展開に関する通知
11月12日	工業和信息化部、国家発展和改革委員会、財政部	「“省エネルギー製品国民支援プロジェクト”省エネルギー自動車（1.6L以下の乗用車）普及促進専門プロジェクト検証方法」公布に関する通知
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18日	財政部	輸入燃料消費税政策の一部調整に関する通知
11月22日	工業和信息化部	「第12次五カ年計画」期間中に国家が発展を奨励する重大クリーン生産技術、工程および装備の申告手配に関する通知
11月23日	国家発展和改革委員会、工業和信息化部、財政部	「省エネルギー製品国民支援プロジェクト」省エネルギー自動車普及推進目録（第4期）
11月30日	商務部	中華人民共和國商務部公告2010年第89号
11月30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、国家質量監督検閲検疫総局、国家認証認可監督管理委員会が公告を予定している「2011年度自動車・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」
11月30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」公表に関する通知
11月30日	交通運輸部	「道路輸送業界運転事故統計報告表制度」公表に関する通知
12月2日	国務院関税税則委員会	2011年関税実施プランに関する通知
12月6日	環境保護部	2010年度自動車環境保護生産一致性検査活動の展開に関する通知

12月15日	工業和信息化部	「商用車生産企業・製品参入管理規則」の公布
12月16日	財政部、工業和信息化部	「第9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
12月20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21日	国家發展和改革委員会	石油製品価格引き上げに関する通知
12月22日	商務部	企業の石油製品経営資格付与に関する公告
12月27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政策期限終了に伴う実行停止に関する通知
12月29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、国家質量監督検験検疫総局	農村部への自動車普及促進政策期限終了後の実行停止など関連問題に関する通知
12月29日	国家發展和改革委員会	価格独占を防止する行政司法手続き規定
12月29日	国家發展和改革委員会	価格独占防止規定
12月30日	財政部、商務部、環境保護部	自動車買い替え促進政策期限終了後の実行停止など関連問題に関する通知
12月31日	国家工商行政管理総局	行政権力濫用による競争行為排除・制限の制止規定
12月31日	国家工商行政管理総局	市場における支配的地位乱用行為の禁止規定
12月31日	国家工商行政管理総局	独占談合行為の禁止規定
12月31日	工業和信息化部	「使用済みタイヤ総合利用指導意見」の公布
2011年1月7日	商務部弁公庁	「2011年サービス貿易活動要点」公布に関する通知
1月10日	国家税務総局	ハイテク企業資格再審査期間の企業所得税前納問題に関する公告
1月12日	工業和信息化部	リビルト生産技術・装備の推薦手配に関する通知
1月24日	交通運輸部	2010年以前の年度における車両購置税支出予算割当照会および残高資金繰越申告業務の着実な遂行に関する通知

(出所) 中国汽車技術研究中心 (CATARC) 資料より作成

資料 4-2 中国自動車産業関連政策・法規一覧 - 地方級（過去 3 年）

公布年月日	公布主管部門	法規名称（法令・通知）
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	自治区直属機関所属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	湖北省人民代表大会常務委員会	湖北省「中華人民共和国道路交通安全法」実施方法
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	広東省公安厅、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、浙江省公安厅、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	雲南省発展和改革委員会	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、雲南省公安厅	「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	「福建省自動車買い替え促進業務計画」と「福建省自動車買

	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	「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
2010年3月5日	国家税務総局	生産企業の外部購入品を自社製課税消費品とみなして輸出時に消費税還付を行う問題に関する回答
3月18日	新疆ウイグル自治区発展と改革委員会	「新疆ウイグル自治区発展と改革委員会主要職責内設機構・人員編制規定」公布に関する通知
4月13日	浙江省物価局	石油製品価格引き上げに関する通知
5月6日	河南省	省発展と改革委員会が作成した「本省における一部業界の生産能力過剰と重複建設を抑制し、産業の健全な発展への誘導を実施する件に関する意見」の承認・転送通知
5月25日	河南省	省工業和信息化庁が作成した「河南省における落伍生産能力の淘汰活動実施意見」の承認・転送に関する通知
6月1日	財政部、国家税務総局	「新疆原油・天然ガス資源税改革における若干の問題の規定」公布に関する通知
6月6日	中国保険監督管理委員会	深センにて商業自動車保険料金決定メカニズム改革実験を展開する件に関する通知
7月30日	遼寧省本溪市	本溪市旅客輸送タクシー管理方法

8月23日	中国保険監督 管理委員会	「浙江省が自動車交通事故責任強制保険の保険料率を重大な交通違法行為と関連付けて変動させる方法を実施する件」に関する回答
9月30日	河南省	電動自動車産業の発展支援に関する若干の意見
10月17日	国务院弁公庁	「甘肅省経済・社会の発展に対するさらなる支援に関する若干の意見と重点活動の役割分担案」の公布通知
10月22日	吉林省	「一汽集団による省内市場開拓加速を促進する件に関する政策措置」の公布通知
11月1日	河北省	2011年自動車・オートバイ輸出資質申告業務に関する通知
11月17日	福建省経済貿易委員会	省エネルギー・エネルギー消費低減活動のさらなる着実な実施に関する通知
11月18日	甘肅省	企業の研究開発投資拡大と自主革新能力向上を促進する件に関する実施意見
11月18日	河南省	「河南省電動自動車産業発展計画(暫定)」公布に関する通知
12月23日	北京市發展和改革委員会	本市非居住区駐車場の昼間料金基準調整に関する書簡
12月23日	北京市	首都交通科学發展のさらなる推進と交通渋滞緩和活動の強化に関する意見
12月23日	北京市	北京市小型乗用車数量調整暫定規定
12月23日	南京市	第4段階国家自動車排ガス基準の実施に関する通告
12月22日	成都市	「成都市国家革新型都市建設計画(2010-2015)」公布に関する通知

(出所) CATARC 資料より作成

## 2. 自動車産業の概要

資料 4-3 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
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
2010 *	17902.1	13897.1	447.2	3557.8	17707.3	13757.8	443.1	3506.5

（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）中国汽車工業協会（CAAM）統計より作成

資料 4-4 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				
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
上海汽車工業(集団)	1,268,338	1,561,167	1,721,623	2,764,220	3,620,653
東風汽車集団	935,898	1,154,867	1,320,455	1,901,315	2,769,883
第一汽車集団	1,176,814	1,464,908	1,503,994	1,942,705	2,572,260
長安汽車集団	713,395	877,749	1,189,833	1,900,817	2,378,052
北京汽車工業控股集团	682,407	706,396	771,804	1,271,392	1,504,083
広州汽車工業集団	354,140	514,012	531,101	607,211	722,565
奇瑞汽車	307,232	387,880	350,006	508,567	691,924
比亞迪汽車	60,135	100,376	192,971	427,732	521,232
華晨汽車	216,185	293,588	274,553	358,193	515,473
安徽江淮汽車集団	175,421	209,880	207,711	336,979	467,948
浙江吉利集団	207,149	216,774	220,955	330,275	416,776
長城汽車	85,459	122,605	129,651	226,560	398,692
中国重型汽車集団	59,610	100,202	106,377	120,930	214,890
湖南江南汽車制造有限公司	2,369	6,006	15,261	2,584	135,648
陝西汽車集団	43,308	68,160	75,220	79,026	130,818
東南(福建)汽車	50,337	59,069	39,780	88,604	120,692
郴州吉奥南燕駿峰汽車有限公司	19,451	20,044	24,495	51,008	92,490
四川南駿汽車	152	47,362	56,544	72,470	82,797
榮城華泰汽車	5,973	13,642	11,802	51,208	81,300
山東唐駿欧鈴汽車	28,603	30,966	37,169	61,769	68,776

（出所）CAAM 統計より作成

資料 4-5 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）				
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
上海汽車工業(集団)	1,242,091	1,554,039	1,720,650	2,705,457	3,558,440
東風汽車集団	932,344	1,137,255	1,320,606	1,897,728	2,724,815
第一汽車集団	1,165,702	1,435,982	1,532,923	1,944,576	2,558,166
長安汽車集団	708,737	857,693	1,196,682	1,869,802	2,378,798
北京汽車工業控股集团	685,062	694,074	771,639	1,242,980	1,489,865
広州汽車工業集団	351,739	513,495	525,979	606,621	724,221
奇瑞汽車	302,478	380,817	356,093	500,303	682,060
比亞迪汽車	60,116	100,126	170,882	448,397	519,806
華晨汽車	210,214	300,518	285,242	348,307	501,369
安徽江淮汽車集団	175,434	208,261	207,585	321,840	458,482
浙江吉利集団	204,431	219,512	221,823	329,104	416,168
長城汽車	86,042	118,917	127,310	225,940	397,362
中国重型汽車集団	60,617	100,619	112,017	125,018	218,800
湖南江南汽車制造有限公司	2,533	5,444	15,334	2,545	128,698
東南(福建)汽車	47,613	60,087	41,930	85,354	120,369
陝西汽車集団	42,772	68,089	75,228	80,547	120,189
郴州吉奥南燕駿峰汽車有限公司	20,599	20,238	24,742	50,586	91,986
四川南駿汽車	128	47,059	55,825	72,373	82,487
栄城華泰汽車	6,143	12,744	15,261	50,875	81,439
山東唐駿欧鈴汽車	28,316	30,878	36,957	61,677	68,554

(出所) CAAM 統計より作成

資料 4-6 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				
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
上海通用汽車(上海GM) *	275,688	327,453	281,412	412,341	1,661,067
上海大衆汽車(上海VW)	342,073	456,085	481,730	697,249	1,017,249
一汽大衆汽車(一汽VW)	343,621	489,176	480,800	670,767	882,827
重慶長安汽車(重慶長安汽車)	-	-	-	519,501	716,816
北京現代汽車有限公司(北京現代)	374,692	447,823	566,993	663,795	704,441
奇瑞汽車(奇瑞汽車)	60,135	100,376	192,971	427,732	684,589
東風有限東風日産乗用車(東風日産)	262,115	186,719	258,356	522,457	673,838
比亞迪汽車(BYD)	195,916	263,012	319,455	465,581	521,232
一汽豊田汽車銷售(一汽トヨタ)	219,839	284,375	385,452	396,120	505,230
浙江吉利控股集团(吉利汽車) *	206,958	216,774	220,955	330,275	416,776

(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 統計より作成

資料 4-7 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）

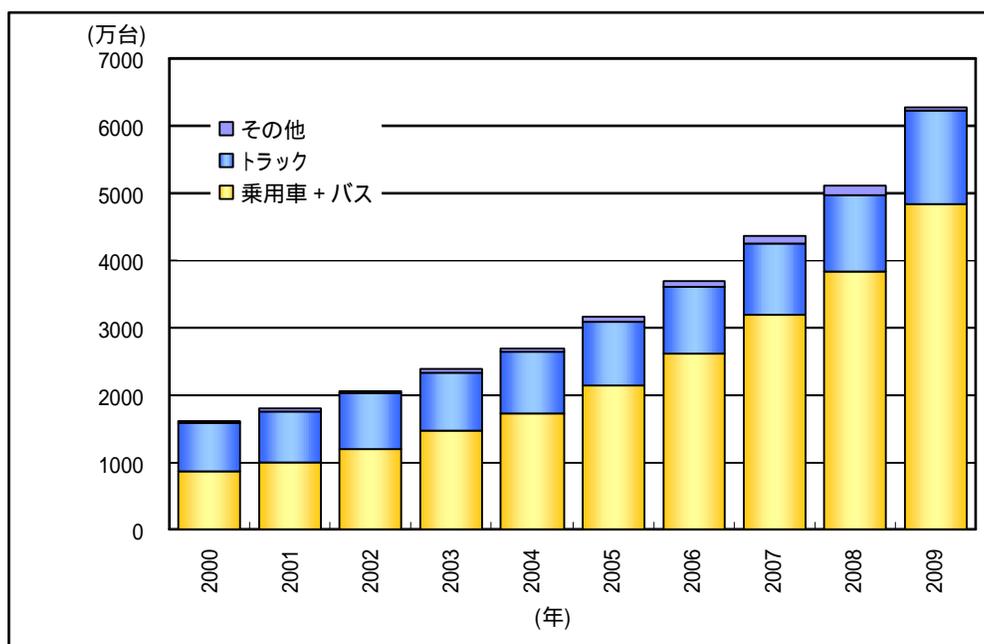
メーカー名(略称)	販売（卸）				
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
上海通用汽車(上海GM) *	368,114	452,889	408,470	668,253	1,012,057
上海大衆汽車(上海VW)	340,578	445,838	478,059	708,151	1,001,357
一汽大衆汽車(一汽VW)	341,218	458,293	498,908	669,180	869,979
重慶長安汽車(重慶長安汽車)	-	-	-	518,494	709,968
北京現代汽車有限公司(北京現代)	261,835	186,408	253,298	520,964	703,008
奇瑞汽車(奇瑞汽車)	272,432	321,460	286,569	409,269	674,774
東風有限東風日産乗用車(東風日産)	198,905	261,178	318,785	459,263	660,999
比亞迪汽車(BYD)	60,116	100,126	170,882	448,397	519,806
一汽豐田汽車銷售(一汽トヨタ)	210,387	269,078	347,663	334,657	505,931
浙江吉利控股集团(吉利汽車) *	204,331	219,512	221,823	329,104	416,168

（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 統計より作成

資料 4-8 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
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
2009	6,280.6	4,845.09	1,368.60	66.92



（出所）『中国統計年鑑』各年版より作成

資料 4-9 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	大型	中型	軽型	微型			
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年	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
2009	12,459,452	10,248,554	114,984	69,548	9,794,452	269,570	2,148,355	500,593	242,679	1,391,249	13,834	62,543
北京	674,873	624,532	4,210	2,725	611,361	6,236	44,921	12,874	7,459	24,588		5,420
天津	241,770	217,746	1,924	878	211,679	3,265	22,789	3,221	1,150	18,182	236	1,235
河北	813,186	640,076	4,232	1,826	582,714	51,304	168,807	49,806	10,081	108,126	794	4,303
山西	371,059	304,443	2,000	1,161	280,565	20,717	64,367	24,465	2,788	36,711	403	2,249
内モンゴル	297,461	243,774	2,542	716	234,252	6,264	51,839	15,914	2,000	33,858	67	1,848
遼寧	425,028	331,244	5,270	3,521	318,686	3,767	91,330	18,559	6,789	65,917	65	2,454
吉林	248,771	201,639	3,107	1,226	192,457	4,849	45,920	11,621	5,771	28,457	71	1,212
黒龍江	336,609	258,917	4,270	2,050	247,502	5,095	75,768	17,998	12,186	45,489	95	1,924
上海	224,996	209,940	5,666	3,065	199,658	1,551	15,056	4,812	3,999	6,245		
江蘇	863,865	781,324	9,040	3,565	758,106	10,613	80,866	25,444	13,094	42,111	217	1,675
浙江	880,923	770,577	6,231	3,917	748,926	11,503	107,043	14,916	5,278	83,849	3,000	3,303
安徽	349,652	256,887	3,537	2,151	246,362	4,837	90,491	28,079	4,813	57,455	144	2,274
福建	302,318	244,728	2,870	2,228	235,218	4,412	56,409	9,575	3,663	41,898	1,273	1,181
江西	260,884	210,180	1,387	6,497	187,527	14,769	50,568	13,793	4,746	31,895	134	136
山東	1,253,270	1,030,133	7,175	4,115	973,166	45,677	218,139	64,234	22,456	130,781	668	4,998
河南	673,935	540,865	5,166	2,978	517,562	15,159	130,714	40,438	10,931	78,936	409	2,356
湖北	345,798	261,863	4,501	2,264	252,620	2,478	81,983	11,636	11,444	58,802	101	1,952
湖南	349,968	278,687	3,745	3,259	267,866	3,817	69,403	8,648	12,650	47,924	181	1,878
広東	952,382	829,344	9,950	4,001	808,640	6,753	118,610	15,154	8,468	91,314	3,674	4,428
広西	260,073	199,566	3,534	1,515	188,880	5,637	59,057	13,786	9,552	34,611	1,108	1,450
海南	55,917	43,262	966	580	41,390	326	12,209	1,296	1,504	9,343	66	446
重慶	205,736	158,109	3,037	1,519	152,588	965	45,707	7,807	9,784	28,110	6	1,920
四川	687,146	558,145	7,455	2,844	528,213	19,633	125,890	24,938	22,505	78,082	365	3,111
貴州	197,483	147,697	1,648	2,630	140,718	2,701	48,915	5,316	9,080	34,507	12	871
雲南	366,952	288,149	2,075	1,916	280,495	3,663	76,782	9,641	14,111	53,019	11	2,021
チベット	15,339	10,161	141	212	9,612	196	5,153	582	484	4,054	33	25
陝西	353,656	285,286	3,511	2,801	270,152	8,822	65,335	20,688	11,694	32,754	199	3,035
甘肅	156,402	109,705	2,184	995	105,489	1,037	45,463	9,254	6,700	29,371	138	1,234
青海	51,244	36,857	632	500	35,265	460	13,782	1,991	1,295	10,439	57	605
寧夏	72,575	51,611	814	369	49,799	629	20,035	4,069	1,708	14,146	112	929
新疆	170,181	123,107	2,164	1,524	116,984	2,435	45,004	10,038	4,496	30,275	195	2,070

（出所）『中国統計年鑑』各年版より作成

資料 4-10 中国における完成車の輸出入状況（2010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)						
乗用車	小型車	ガソリン・エンジン	総排気量<1000mL	12,158	49,991,092	4,047	46,362,000			
			1000mL<総排気量<1500mL	116,210	831,701,193	7,063	152,663,779			
			1500mL<総排気量<2000mL	49,547	364,880,628	117,325	3,005,017,782			
			2000mL<総排気量<2500mL	427	9,761,614	59,061	1,552,526,950			
			2500mL<総排気量<3000mL	93	5,015,393	99,765	5,193,733,914			
			3000mL<総排気量<4000mL	18	1,205,235	42,274	2,548,771,077			
			総排気量>4000mL	0	0	14,085	1,646,846,685			
			計	179,940	1,276,317,225	343,653	14,147,734,762			
			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	4	92,967	2,936	35,892,444	
	1500mL<総排気量<2000mL	20,497			166,576,529	36,011	877,572,764			
	2000mL<総排気量<2500mL	994			11,959,471	87,644	1,924,691,702			
	2500mL<総排気量<3000mL	172			2,299,823	83,493	3,699,903,449			
	3000mL<総排気量<4000mL	4			302,517	98,095	3,495,009,983			
	総排気量>4000mL	4			243,880	26,508	1,843,338,672			
	計	22,502			193,619,944	351,408	12,711,408,243			
	小型バス (9座席およびそれ以下)	ガソリン・エンジン			総排気量<1000mL	4,303	17,128,053	6	93,452	
					1000mL<総排気量<1500mL	17,441	87,553,771	7	181,267	
			1500mL<総排気量<2000mL	4,904	41,587,921	19,323	248,491,301			
			2000mL<総排気量<2500mL	10,475	115,409,879	51,645	1,107,958,110			
2500mL<総排気量<3000mL			18	485,914	11,440	225,040,298				
3000mL<総排気量<4000mL			1	32,800	5,703	240,355,208				
総排気量>4000mL			1	102,375	12	5,533,705				
計			39,918	294,367,810	89,919	1,856,653,535				
その他			ガソリン・エンジン	総排気量<1000mL	285	1,498,758	10	41,857		
				1000mL<総排気量<1500mL	2	267,989	2,355	41,533,469		
	1500mL<総排気量<2000mL	1,385		13,077,603	3	220,486				
	2000mL<総排気量<2500mL	3		132,454	3,675	136,985,311				
	2500mL<総排気量<3000mL	0		0	21	958,576				
	3000mL<総排気量<4000mL	0		0	6	511,497				
	総排気量>4000mL	0		0	0	0				
	計	44		2,158,477	1	610,628				
	上記に属さない乗用車分類	合計		37,941	73,437,981	6,093	181,316,314			
		合計		282,368	1,860,987,647	791,126	28,899,090,352			
バス	ディーゼル・エンジン	座席>30	9,021	622,164,564	45	2,484,438				
		20<座席<30	4,872	111,652,732	13	607,813				
		10<座席<20	6,414	72,486,157	46	3,206,133				
	非ディーゼル・エンジン	座席>30	861	62,903,998	158	8,358,336				
		20<座席<30	581	17,269,410	338	18,103,827				
		10<座席<20	14,757	148,259,113	4,481	194,483,115				
空港内旅客輸送用	11	1,832,226	11	4,441,041						
合計	36,517	1,036,568,200	5,092	231,684,702						
トラック	ディーゼル・エンジン	車両総重量(GVW)≤5t	50,657	390,555,781	65	3,041,057				
		5t<GVW≤14t	36,919	419,552,833	146	12,342,933				
		14t<GVW≤20t	3,114	86,056,075	60	4,797,795				
		20t<GVW≤50t	24,053	969,539,303	11,454	911,444,301				
		GVW>50t	93,871	428,598,049	1,599	69,131,938				
	ガソリン・エンジン	5t<GVW≤8t	18	167,477	3	506,410				
		GVW>8t	311	2,677,010	14	647,788				
		重ダンプトラック(公道以外走行車)	814	4,745,868	60	151,870,279				
		セミトレーラ専用公道走行牽引車	3,942	179,104,257	12	38,425,743				
		その他	18,346	702,242,173	1,443	120,718,140				
上記に属さない貨物運搬用車両	37	581,918	4	2,910,741						
合計	232,081	3,183,820,746	14,977	1,315,836,929						
特殊車両	クレーン車	移動式クレーン車	最大起重量<50t	384	40,881,338	0	0			
			50t<最大起重量<100t	67	14,262,849	3	1,916,843			
			最大起重量>100t	7	7,144,017	35	110,776,401			
			ラフテラール・クレーン車	1,574	190,817,154	3	940,234			
	消防車	梯子車	最大起重量<50t	423	104,027,073	1	534,826			
			50t<最大起重量<100t	15	10,368,720	0	0			
			最大起重量>100t	0	0	3	2,888,970			
			その他	142	14,445,335	43	23,210,738			
	電源車	航空用電源車	その他	104	4,850,604	0	0			
			合計	32	6,300,681	0	0			
			穴蔵建機	コンクリートミキサー車	最大起重量<50t	113	13,174,585	7	12,742,108	
					50t<最大起重量<100t	1,884	105,065,310	0	0	
					最大起重量>100t	34	1,540,723	2	891,881	
					無線通信車	9	4,736,431	3	1,001,107	
					放射線作業車	4	727,469	1	78,167	
					測量測定車	194	23,371,904	16	1,571,073	
					除雪車	15	2,504,041	41	13,469,327	
					飛行機給油用タンクローリー、保温車、散水除雪車	1	385,350	22	5,938,857	
					道路除雪車	56	29,442,834	19	26,621,804	
					石油探照車、圧砕車、混合処理車	3,651	241,727,766	135	55,044,033	
その他					8,710	815,774,180	333	257,626,368		
合計					118	4,155,153	445	15,079,911		
自動車用シャーン					30歳以上バス用シャーン	総重量<14t	350	3,358,520	0	0
						14t<総重量<14t	1,578	46,202,360	963	54,504,501
	重ダンプトラック用シャーン	0				0	0	0		
	ラフテラール・クレーン車用シャーン	310				10,315,239	0	0		
	その他	4,613	22,951,454	407		11,698,488				
合計	6,977	86,982,717	1,817	81,282,900						
合計	284,285	5,123,145,843	22,219	1,886,430,899						
自動車合計	566,653	6,984,133,490	813,345	30,785,521,251						

(出所) CAAM 統計より作成