

中国自動車市場の動向

LEAD THE VALUE



SUMITOMO MITSUI
BANKING CORPORATION
(CHINA) LIMITED

2019年3月

三井住友銀行（中国）有限公司
企業調査部

- 本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。
- 本資料は、作成日時時点で弊行が一般に信頼できると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行で保証する性格のものではありません。また、本資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。
- ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願い致します。本資料の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等することを禁じております。

本レポートのサマリー

- ✓ 2018年の中国自動車出荷台数は前年比 2.8%の2,808万台と28年振りにマイナス成長に転じました。
- ✓ 主たる減速要因は、
小型車向け購入税減税による「需要先食い」の反動減、
米中貿易摩擦やシャドーバンキング削減に端を発した
消費者マインドの低下。
- ✓ 2019年からは小型車減税の反動影響が薄れる見込みですが、ディーラー在庫の調整や消費者マインドの回復には時間を要するとみられることから、当面の間は市場が軟調に推移する見通しです。
- ✓ もっとも、在庫調整の一巡後は、中間所得者層の拡大や低い自動車普及率を背景に緩やかな成長基調に戻る可能性が高いことから、市場回復までの戦略の巧拙が各社の今後の中長期的な中国事業を左右するとみられます。

		市場減速要因と今後の見通し	
		2018年	2019年
需要面	ベース需要	低い自動車普及率や中間所得者層の拡大を背景とした根強い需要	
	消費者マインド	貿易摩擦・過剰債務削減等により悪化	マインド悪化が当面継続
	ガソリン車需要促進策	小型車減税による需要先食いの反動減	反動減影響は僅少
	EV需要促進策	-	個人所得税減税、補助金導入
供給面	前年末のディーラー在庫状況	適正水準以下 (0.9ヶ月分)	適正水準超 (適正水準比+60万台、例年比+200万台)
			補助金継続・NEV規制新規導入

(出所) 中国自動車工業協会、中国自動車流通協会

1

足元の市場動向(概要、減速要因、輸出・輸入)

2

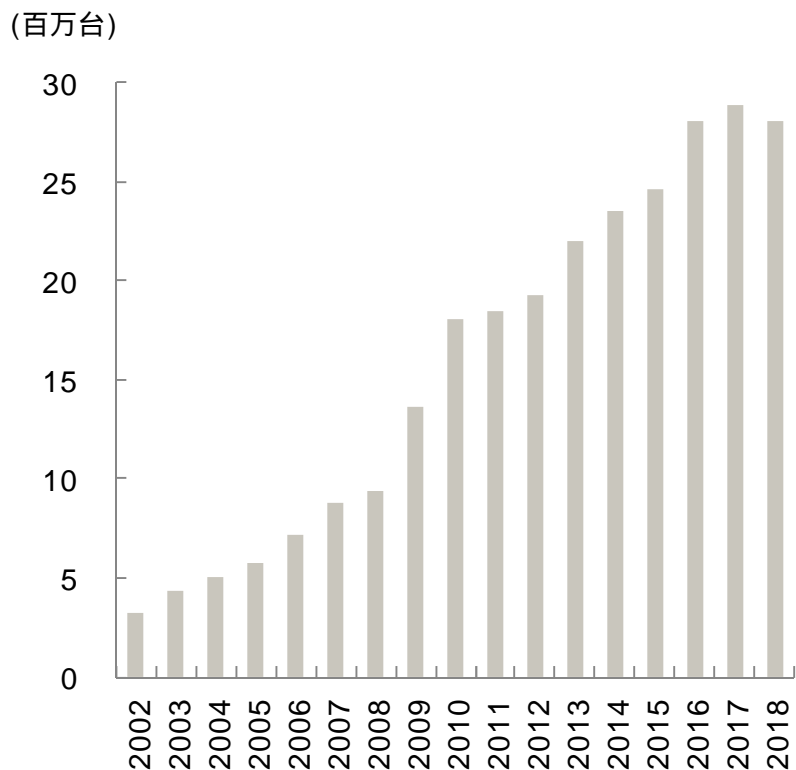
今後の展望(需要面、供給面、政策面)

1. 足元の市場動向～概要

世界自動車市場における中国のシェアは、2002年時点の5.2%から2017年には29.7%まで拡大し、2009年以降、一貫して世界最大の新車マーケットの位置づけを維持しています。

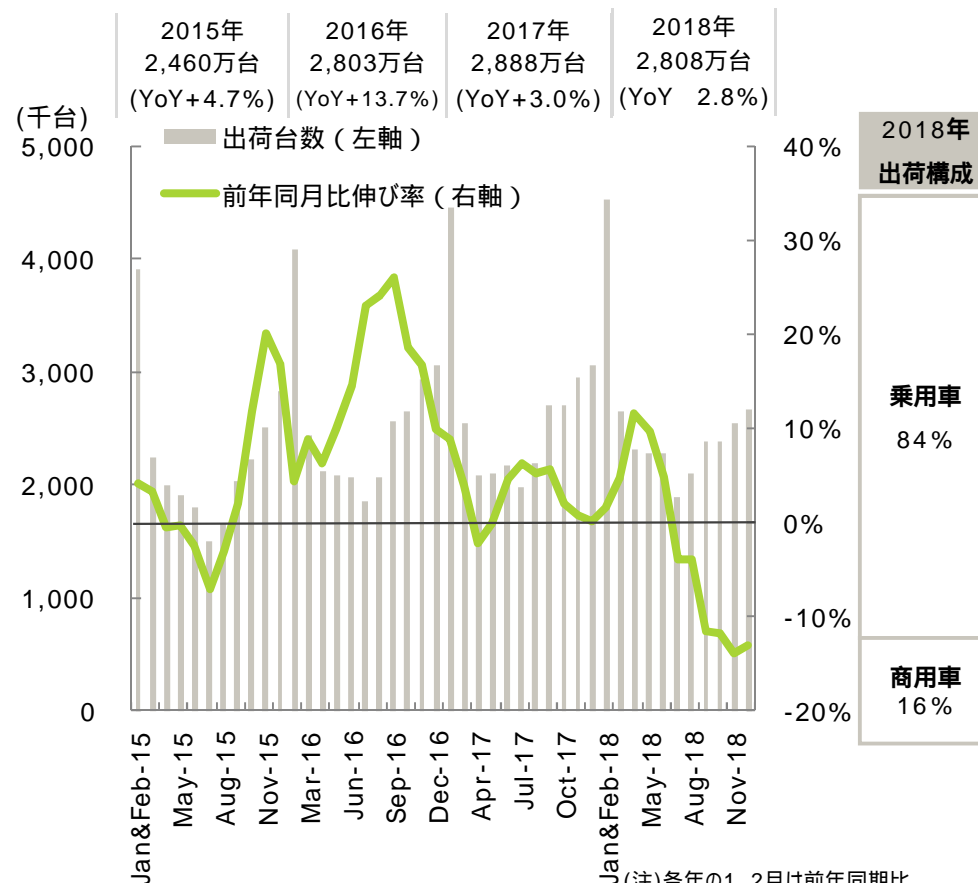
2018年の中国自動車出荷は、前年比 2.8% (2017年は前年比+3.0%)と28年振りにマイナス成長に転じました。

中国自動車出荷台数の暦年推移(乗用車+商用車)



(出所)中国汽車工業協会

中国自動車出荷台数の月次推移(乗用車+商用車)



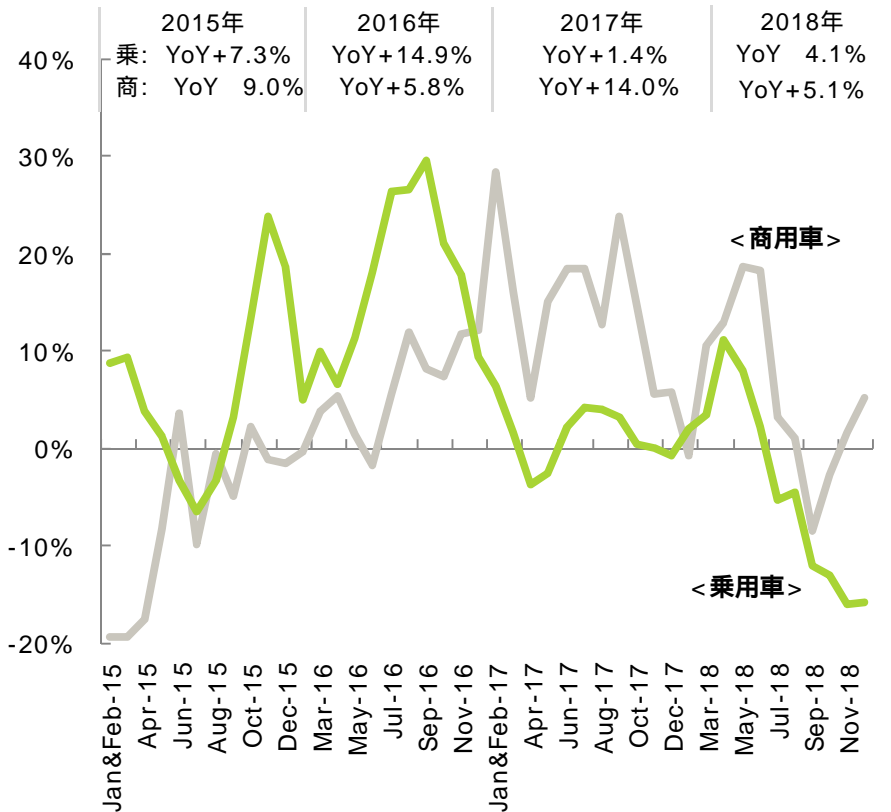
(注)各年の1、2月は前年同期比
(出所)中国汽車工業協会

1. 足元の市場動向～概要

車種別で見れば乗用車出荷は前年比 4.1%とマイナス成長に転じた一方で、商用車は同+5.1%と堅調に伸ばしました。

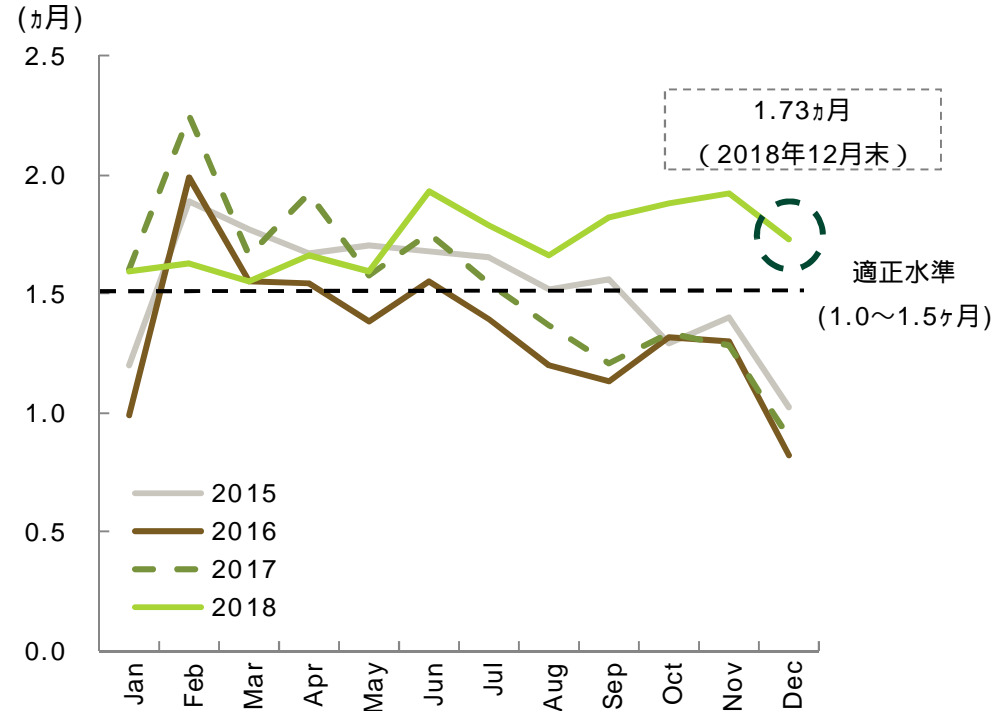
18年12月末のディーラー在庫は1.73ヶ月分と、適正水準とされる1.5ヶ月対比+60万台強(例年対比では+約200万台)多い状況です。

車種別の出荷台数伸び率推移(前年同月比)



(注)各年の1、2月は前年同期比
(出所)中国汽車工業協会

乗用車在庫の推移

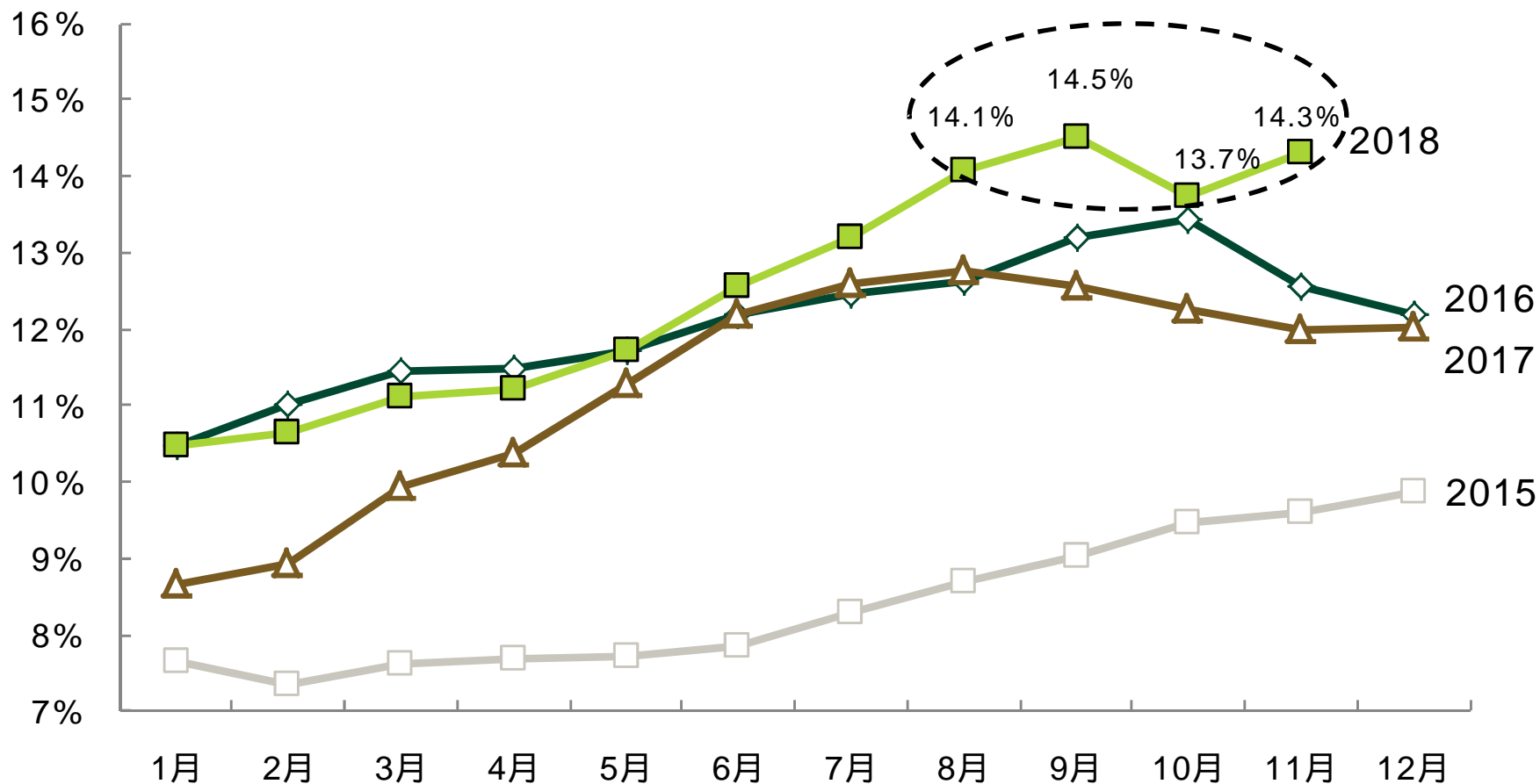


(注)各月の在庫水準は月末在庫台数÷当月販売台数にて算出されるため、2月は春節影響で当月販売台数が少なく(毎年上昇する(出所)中国汽車流通協会)

1. 足元の市場動向～概要

18年下期からは値下げ競争が一段と激化しており、各社の採算に与える影響が懸念されます。

乗用車販売価格割引率の推移(注)



(注)割引率 = 割引金額/メーカー指導小売価格で弊行試算
(出所)Wind

1. 足元の市場動向～減速要因

2018年の中国自動車市場の減速は、2015年10月から2017年末まで継続した小型車向け購入税減税による「需要先食い」の反動減や、消費者マインドの悪化が主な要因とみられます。

小型車向け自動車購入税減税の概要

減税対象	自動車購入税(車両価格の10%)	
対象車種	エンジン排気量1.6ℓ以下の乗用車 (2017年の乗用車出荷の約7割)	
対象期間	2015年10月～2017年12月末 (*)当初、2016年12月末に終了予定であったが、2016年12月15日に1年間の延長(減税幅は縮小)を発表	
減税幅	2015年10月～ 2016年12月末	5%減税
	2017年	2.5%減税

消費者マインド悪化の要因



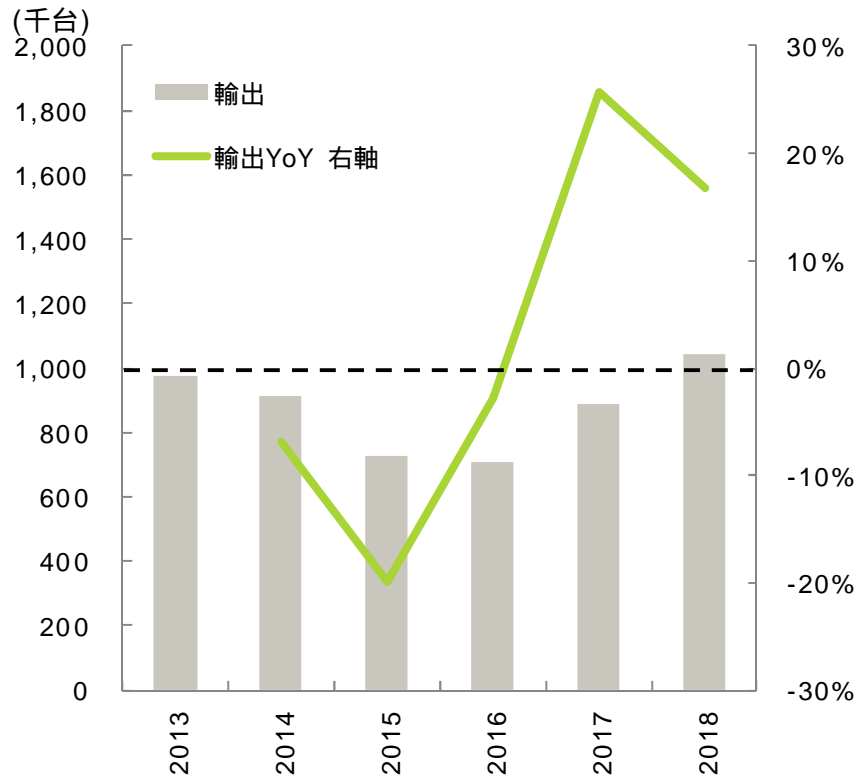
(出所)中国財政部

1. 足元の市場動向～輸出・輸入

自動車輸出は、2016年以降新興国向けの低価格SUVを中心に回復しているほか、国内市場の回復がみられたイラン向け販売が増加したこと等から、プラス成長に転じています。

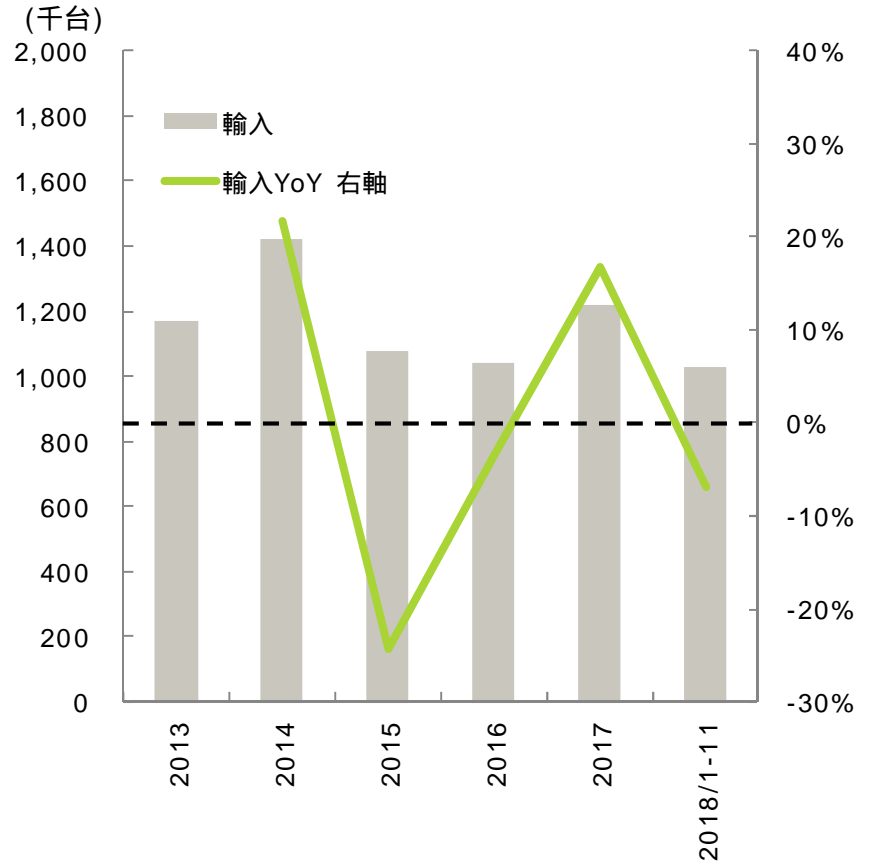
2018年7月より、輸入車関税が引き下げられた(25% → 15%)ものの、中国現地生産の高級車メーカーが積極的に値下げを実施したことから、2018年11月迄の自動車輸入車台数はマイナス成長に転じています。

中国自動車輸出台数の推移



(出所)Wind

中国自動車輸入台数の推移



(出所)中国汽车流通協会

2. 今後の展望～2019年の市場に対する見方

		2018年の動向	2019年の展望
需要面	ベース需要	中間所得者層の拡大や中国の低い自動車普及率を背景とした根強い需要	
	消費者マインド	米中貿易摩擦・シャドーバンキング削減等により悪化	消費者マインドの悪化は当面継続する見込み
	ガソリン車需要促進策	小型車減税による需要先食いの反動減 -	反動減影響は僅少 個人所得税減税、自動車向け補助金の導入
	EV需要促進策	補助金継続 (17年78万台 18年128万台)	補助金継続・NEV規制新規導入 (19年計画160万台)
供給面	前年末のディーラー在庫状況	適正水準以下 (0.9ヶ月分)	適正水準超 (適正水準比+60万台、 例年比+200万台程度)

2019年からは小型車減税の反動影響が薄れる見込みながら、ディーラー在庫の調整や消費者マインドの回復には時間を要するとみられることから、当面の間は市場が軟調に推移する可能性がある。

加えて、足元では過剰在庫を背景とした値下げ競争が激化しており、各社の採算への影響にも留意が必要。

(参考資料)個人所得税減税

中国政府は個人所得税の改正を実施し、所得税の「基礎控除額」、「追加控除額」、「税率」の調整を通じて国民の税負担低減を図っています。

(ご参考) 個人所得税 = (社会保険料控除後の税前収入 - 基礎控除額 - 追加控除額) × 各段階の税率

個人所得税調整の概要

基礎控除額 3,500 5,000元へ引き上げ(18/10月実施)

税率 累進課税制度のもと、低税率が適用される所得額を引き上げる(同上)

税率	該当課税所得額(注1)	
	改正前	改正後
3%	~1,500元	~3,000元
10%	1,500~4500元	3,000元~12,000元
20%	4500~9,000元	12,000~25,000元
25%	9,000~35,000元	25,000~35,000元
30%	35,000~55,000元	
35%	55,000~80,000元	
45%	80,000元~	

追加控除額 (19/1月より実施)

住宅ローン利息	世帯合計で1,000元/月
老人扶養	2,000元/月(納税者が一人っ子的場合)
子女教育費	夫婦合計で1,000元/月(通学子女1人当たり)
その他	賃料、高額医療費、継続教育費

注1：課税所得額 = 社会保険料控除後の税前収入 - 基礎控除額 - 追加控除項目

注2：月収は社会保険料控除後の税前収入を指す(税前収入に占める社会保険料の料率は約20%)

注3：仮に 1人の通学中子供、60歳以上の両親があり、且つ 住宅ローンまたは賃料負担があり、毎月3,000元追加控除することを条件で試算したもの (出所) Wind

所得層別の減税効果の試算

(単位：元)

月収(注2)	追加控除を 考慮しない場合		追加控除を 考慮した場合(注3)	
	月間節税額	増収効果	月間節税額	増収効果
5,000	45	+0.9%	45	+0.9%
6,000	115	+1.9%	145	+2.4%
8,000	255	+3.2%	345	+4.3%
10,000	455	+4.6%	685	+6.9%
12,000	655	+5.5%	955	+8.0%
14,000	930	+6.6%	1,230	+8.8%
16,000	1,230	+7.7%	1,530	+9.6%
18,000	1,430	+7.9%	1,830	+10.2%
20,000	1,530	+7.7%	2,130	+10.7%
22,000	1,630	+7.4%	2,230	+10.1%
24,000	1,730	+7.2%	2,330	+9.7%
30,000	2,030	+6.8%	2,630	+8.8%
50,000	2,105	+4.2%	3,005	+6.0%
100,000	2,330	+2.3%	3,680	+3.7%

(参考資料)自動車向け補助金の概要

2019年1月、政府は自動車関連の需要促進策を公表しましたが、施策の導入時期や補助金額等は全て地方政府に委ねられています。このため、今後発表される各地方政府での具体策とその実効性に注視しておくことが重要です。

自動車関連の需要促進策(2019年1月29日公表)

自動車関連の需要促進施策	対象車種の市場規模
排ガス規制「国3」以下の車種買換え に対する補助金	2016年の「国3」以下車種の保有台数 <u>6,832万台</u> (全体の4割弱)
農村部の三輪自動車から 排気量1.6ℓ以下乗用車にする補助金	三輪自動車保有台数 約 <u>1,500万台</u>
ナンバープレート発給制限都市 での規制緩和	ナンバープレート発給制限都市での 年間発給枚数約 <u>60万台分</u>
新エネ車の普及推進、 新エネトラックに対する都市部での 乗り入れ規制廃止	2018年新エネ車販売台数 <u>126万台</u>

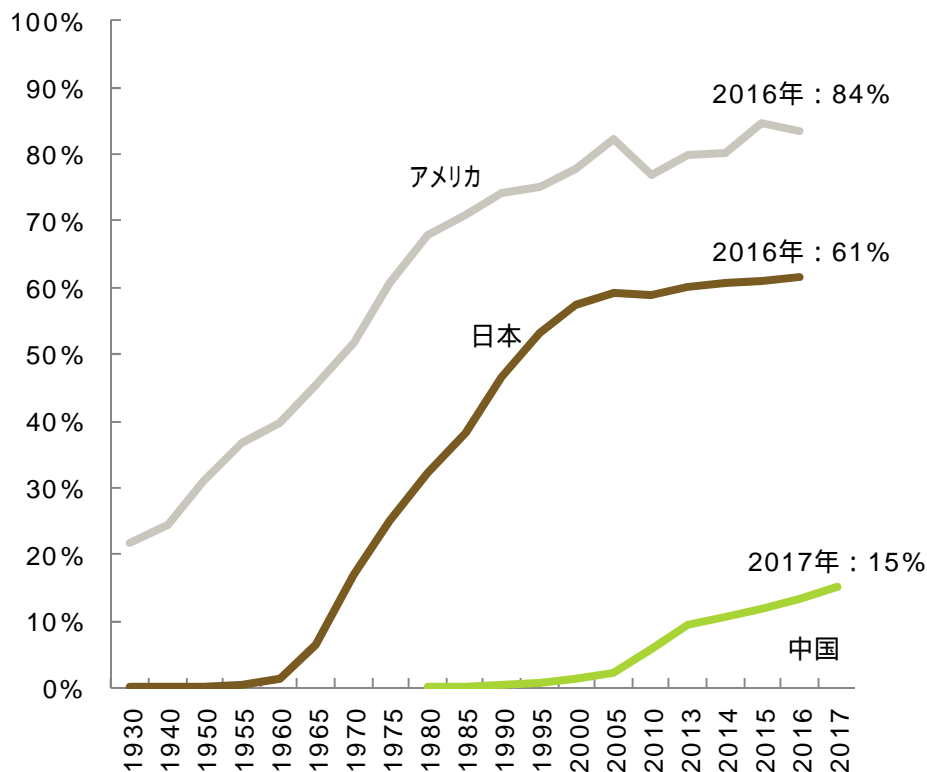
(出所)中国国家発展と改革委員会、環境保護部、中国汽車工業協会、Wind

2. 今後の展望～需要面

中国は世界一の自動車市場でありながら、自動車保有率は未だ2割弱に過ぎず、高い市場拡大ポテンシャルを有しています。

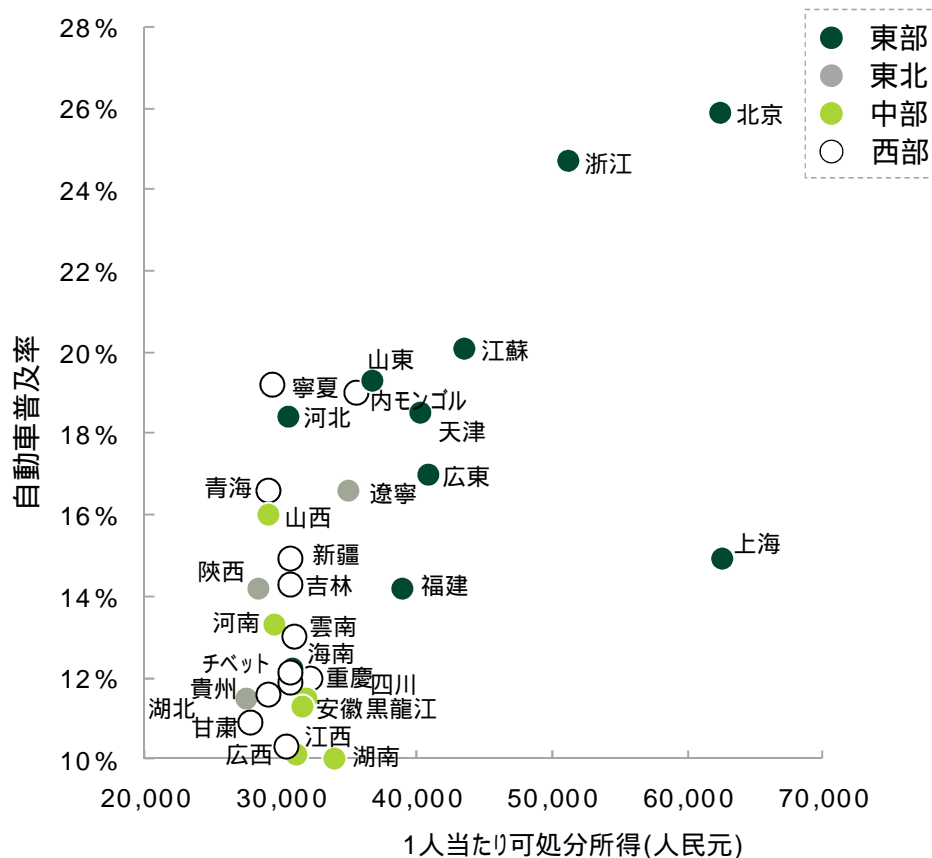
一人当たり可処分所得の高い沿岸部を中心に自動車の普及が進みましたが、最も車が普及している北京でも普及率は25%に止まっています。

日中米の自動車保有率過去推移



(出所)日本自動車工業会、中国国家统计局、Wind

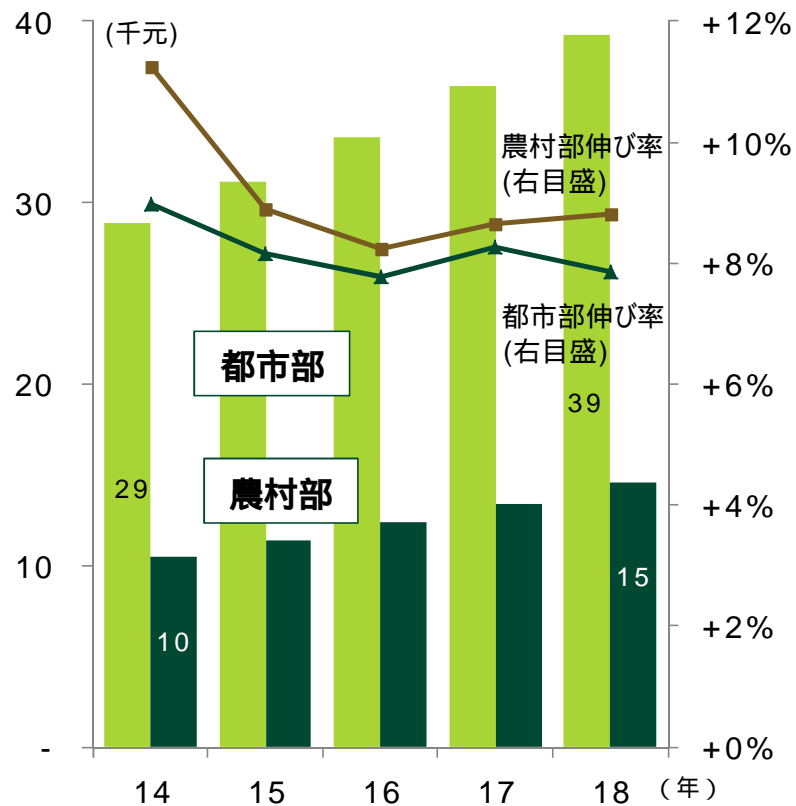
省別自動車普及率と一人当たり可処分所得(2017年)



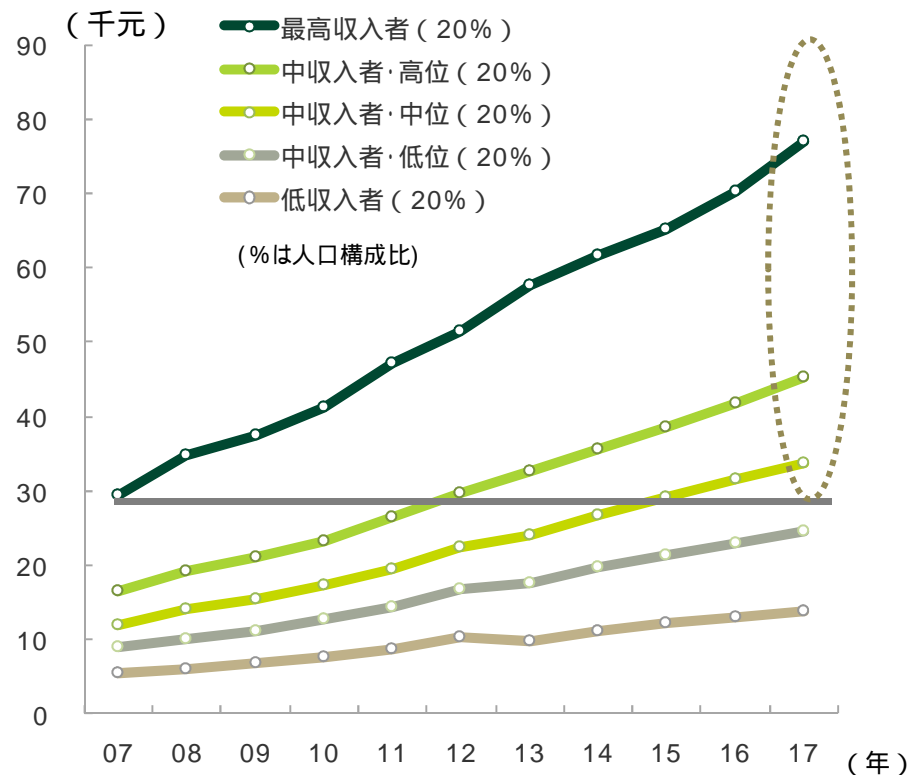
(出所)Wind

(参考資料)可処分所得の推移

可処分所得推移



都市部住民1人当たり可処分所得内訳



(出所)Wind

2. 今後の展望～需要面

自動車需要にマイナス影響を与えるナンバープレート発給規制を導入している地域は計8都市。

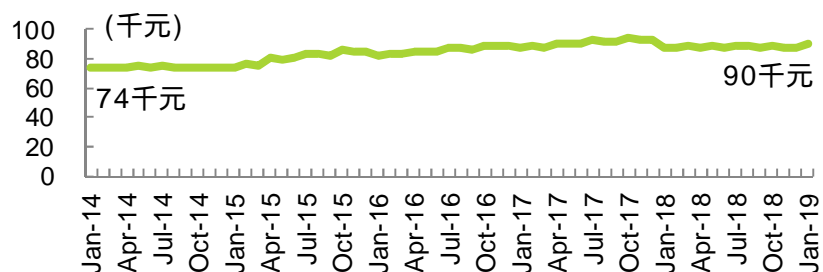
中長期的には、面積当たりの自動車保有台数の多い沿海都市部を中心に新たな発給規制が導入される見込みですが、足元の自動車販売の減速を受け、一部の地域ではナンバープレート発給制限を一時的に緩和する可能性も指摘されています。

ナンバープレート発給規制の導入都市

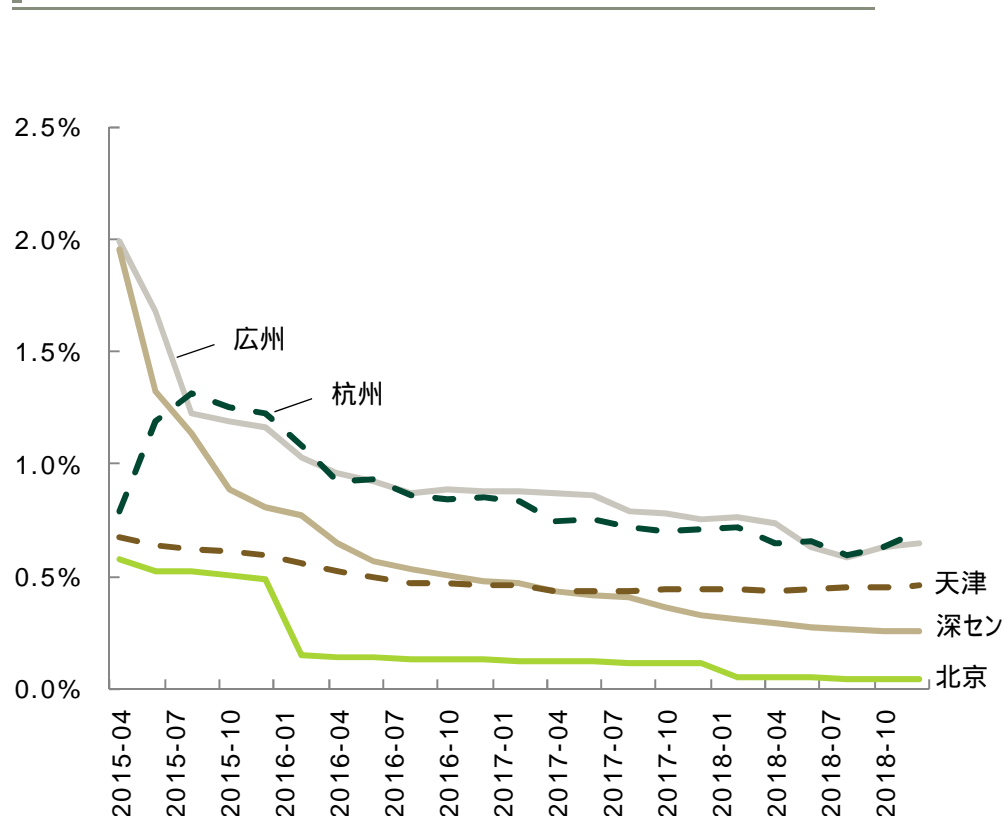
(単位：万)

地域	導入年月	発行方法	ナンバープレート年間新規発行枚数		人口	免許保有数	自動車保有台数
			ガソリン車	新エネ車			
			2017年時点				
上海	94/7月	競売	10	無制限	2,418	702	361
北京	11/1月	抽選	4	6	2,171	1,080	563
貴陽 (貴州省)	11/7月	抽選	0.2		480	n.a.	92
広州 (広東省)	12/7月	競売 抽選	11	1	1,450	n.a.	240
天津	13/12月	競売 抽選	10	1	1,557	433	288
杭州 (浙江省)	14/5月	競売 抽選	8	無制限	947	n.a.	264
深セン (広東省)	14/12月	競売 抽選	8	2	1,253	n.a.	321
海南省	18/8月	競売 抽選	8	無制限	926	114	113

上海市のナンバープレート価格の推移



ナンバープレート発給規制都市におけるナンバープレート当選率

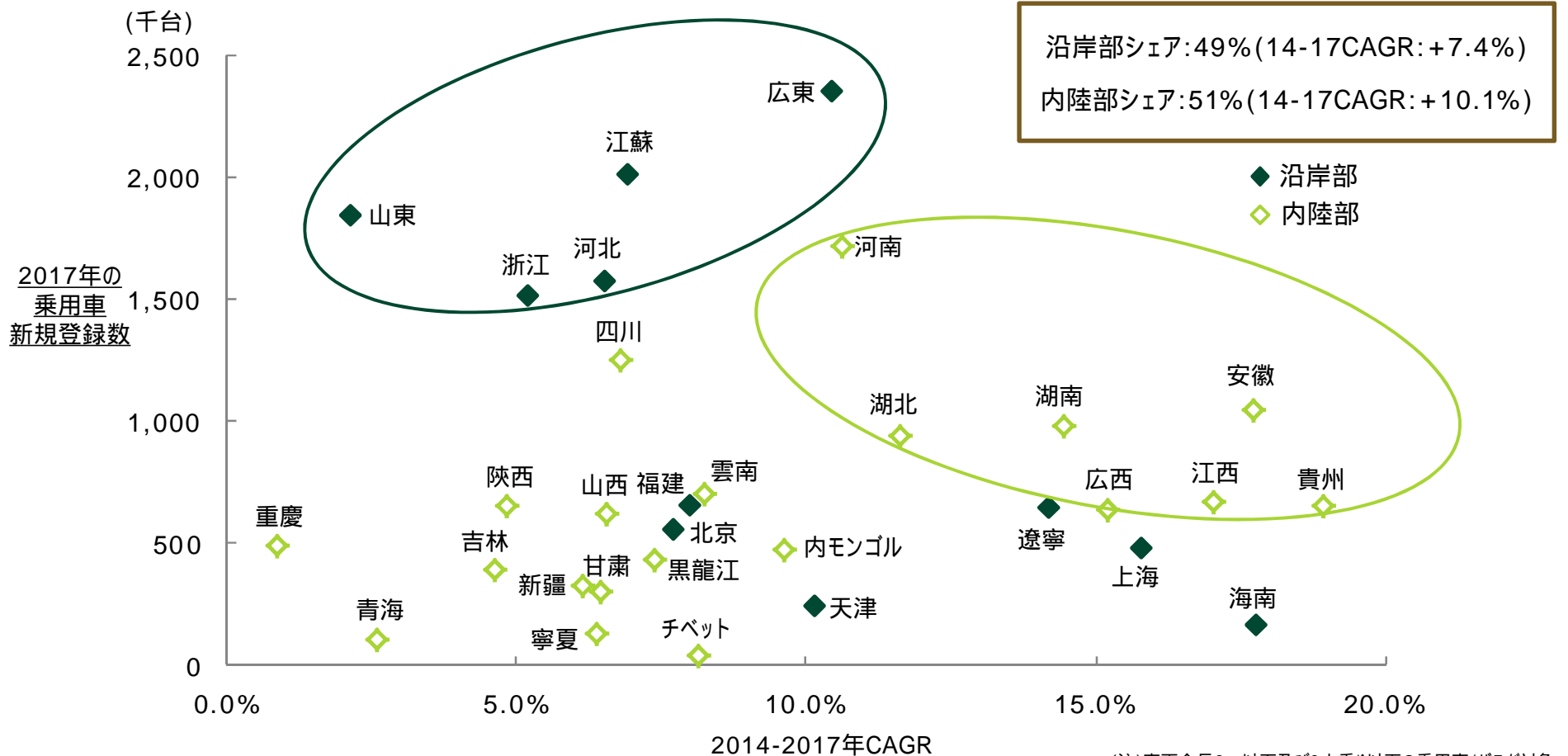


(出所)上海市、北京市、貴陽市、広州市、天津市、杭州市、深セン市の公開情報、Wind

(参考資料)省別の乗用車新規登録数

地域別で見れば、沿岸部は多くの地域でナンバープレート発給規制が導入されていることから、乗用車新規登録数は1桁成長に止まっている一方で、内陸部は所得水準の向上を背景に、高い成長率となっています。

省別の乗用車新規登録数(2017年)(注)



(注)車両全長6m以下及び9人乗り以下の乗用車/バスが対象
(出所)中国国家统计局

2. 今後の展望～供給面

こうした中、政府は供給過剰の解消を図るべく、2018年12月に「自動車産業投資管理規則」を発表し、ガソリン車生産法人新設の原則禁止や、能力増強に必要な各種条件を打ち出しました。

「自動車産業投資管理規則」の概要

				「自動車産業投資管理規則」	
発表時期				2018年12月(2019年1月施行)	
許認可				各地方の発展和改革委員会への届出(これまでは国家発展和改革委員会の認可)	
禁止項目				a. ガソリン車メーカーの新設、 b. 乗・商用車を跨るガソリン車メーカー新設、 c. 既存完成車メーカーの他地域への移転 d. 政府公表の「ゾンビ企業」への投資	
条件付項目	ガソリン車	能力増強	メーカーに対する要件	直近2年の工場稼働率が業界平均以上 直近2年の新エネ車生産量の割合が業界平均以上 売上高に占める研究開発費が3%以上 製品が国際競争力を有する 企業別燃費規制達成 (他の省での投資の場合)前年生産台数30万台、新規プロジェクト15万台以上	
			省に対する要件	省全体の直近2年の工場稼働率が業界平均以上 政府公表のゾンビ企業の淘汰完了	
			例外項目	・プラグインハイブリッド車(PHEV)の場合は、 ・省全体、企業グループ全体の生産能力を増やさない前提での買収・再編は、	
	EV	新設	メーカーに対する要件	・EV乗用車10万台以上、EV商用車5千台以上(自社ブランドのみ生産)	
			省に対する要件	a. 省全体の直近2年の工場稼働率が業界平均以上 b. 進捗中のEV投資プロジェクトの建設が完了し、生産台数が当初計画以上	
		増強力	メーカーに対する要件	a. 直近2年のガソリン車工場の稼働率が業界平均以上 b. EVの前年生産台数が当初計画以上 c. 生産車種のEV航続距離が先進水準等	

(出所)中国国家発展和改革委員会

2. 今後の展望～供給面

2018年4月に政府は、1994年から導入されている外資系完成車メーカーに対する出資規制（合弁社数及び出資比率規制）撤廃を発表しました。

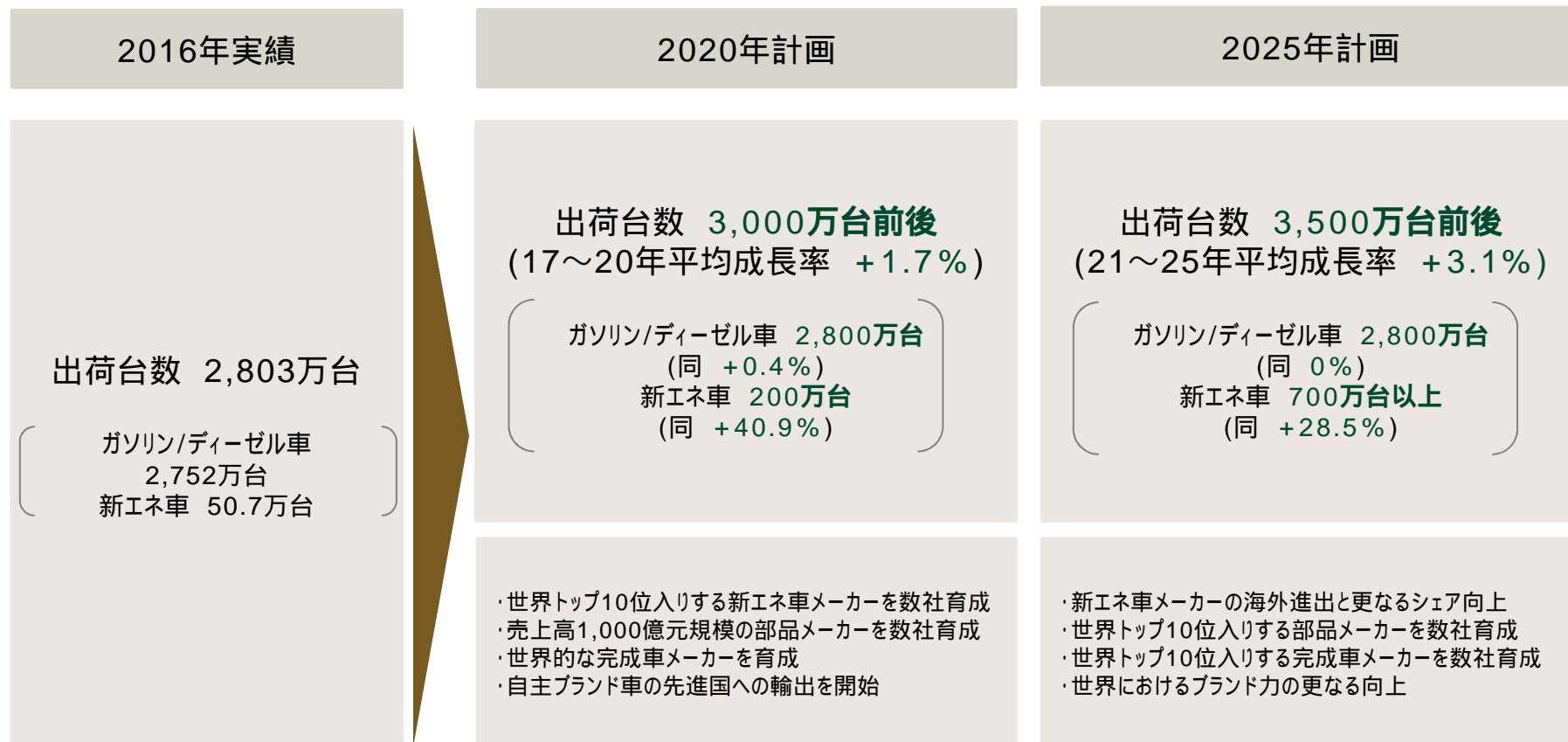
外資系完成車メーカーに対する出資規制緩和に関する動向

		自動車工業産業政策	今回発表の規制緩和	今後想定されるシナリオ
発表時期		1994年4月	2018年4月	
内容	合弁社数規制	外資系メーカーによる 自動車生産合弁会社 設立は2社迄 とすること (EV生産合弁会社は除く)	以下スケジュールで左記の 規制を撤廃することを発表 2018年：新エネ車・専用車 2020年：商用車 2022年：乗用車	外資系メーカーが合弁事業の連結 子会社化を視野に 出資比率の一部 引き上げ交渉 を進める可能性 左記の規制がボトルネックとなり、こ れまで中国での現地生産が実現 していなかった先が 中国現地生産を 再検討 する可能性 EVメーカーや外資系完成車 メーカーが EV会社の新設検討の 動きを加速 させる可能性
	出資比率規制	外資系完成車メーカー による自動車生産合弁会社 に対する出資は 50%を上限 とすること		

(出所) 中国国家発展和改革委員会

2. 今後の展望～政策面

自動車産業中長期発展計画(2017年4月)



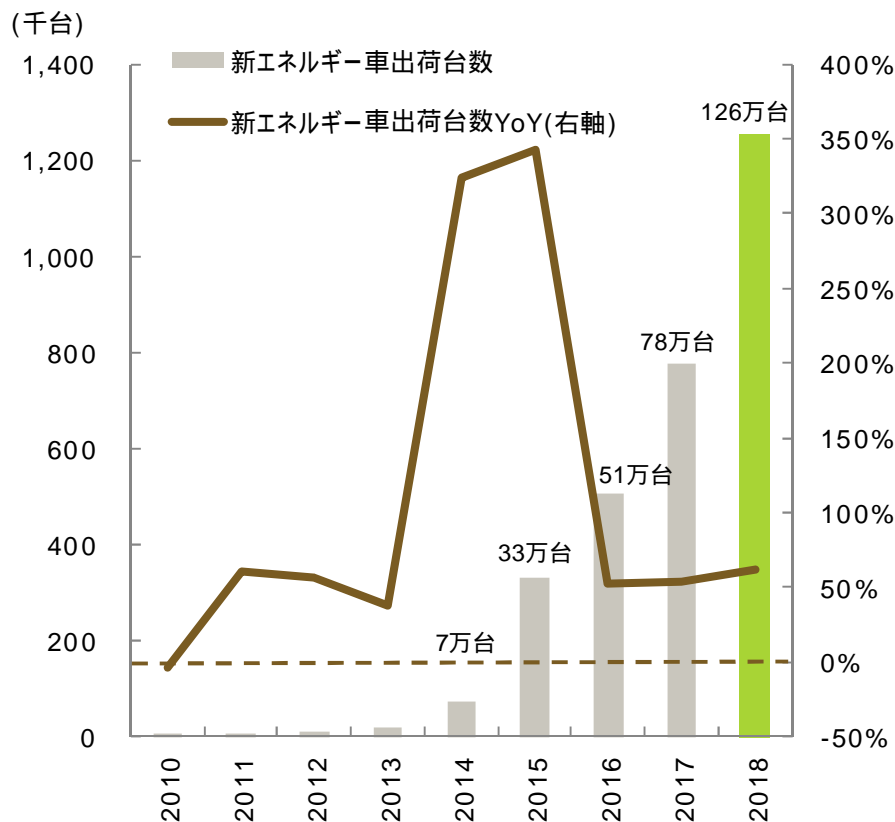
(出所)中国工業情報化部

2. 今後の展望～政策面

2018年の新エネルギー車の出荷台数は、各社による新車種投入等により、前年比+61.7%の125.6万台と昨年(同+53.3%)を上回る高い伸び率となりました。

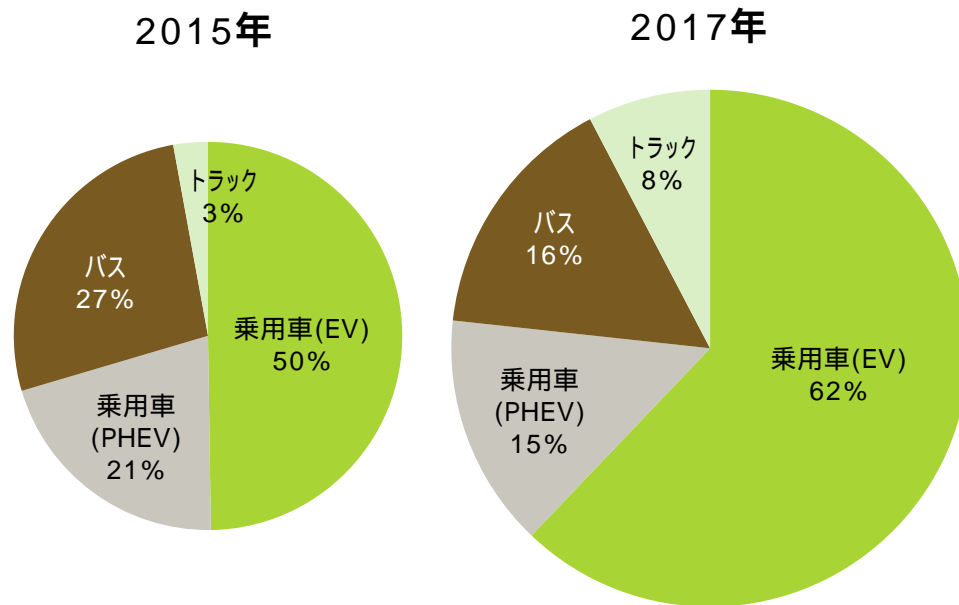
車種別にみれば、購入補助金の削減幅が大きかったバスの割合が低下しています。

新エネルギー車出荷台数の推移



(出所)中国汽車工業協会

中国新エネ車の車種別出荷構成



(出所)中国汽車工業協会

2. 今後の展望～政策面

新エネ車普及を目指す政府の方針の下、新エネ車向けには手厚い優遇策が打ち出されています。

また、一部の地域ではHEV向けにも優遇策を打ち出し、市場拡大を図っています。

乗用車向け補助金・減税の概要

		補助金	減税		ナンバープレート取得優遇
			自動車購入税 (車両価格の8%)	自動車使用税 (300～5,280元/年)	
新エネ車向け (EV、PHEV等)	適用期間	2016/1月～2020/12月	2014/9月～2020/12月	2015/5月～	上海、北京等ナンバープレート発給規制が導入されている地域において、 新エネ車は別枠扱い(上海では取得費用も免除)
	対象車種	1充電あたりの走行距離基準を満たすEV、PHEV、燃料電池車		1充電あたりの走行距離基準を満たすPHEV(EV・燃料電池車は使用税なし)	
	補助金減税額	1充電あたりの走行距離に応じて、EVは 最大5.5万元 、PHEVは 最大2.5万元 (*)	免税	免税	
	対象都市	全国	全国	全国	
省エネ車向け (HEV等)	適用期間	2013/10月～2015/12月	-	2015/5月～	広州及び天津ではHEV専用ナンバープレートを発給
	対象車種	車両重量に応じた燃費基準、排ガス基準(国5)を満たす 排気量1,600cc以下の現地生産車	-	車両重量に応じた燃費基準、排ガス基準(国5)を満たす 排気量1,600cc以下の車両(輸入車含む)	
	補助金減税額	3,000元/台	-	50%減税(150～210元/年減税)	
	対象都市	全国	-	全国	

(*) 2017年以降は補助金が段階的に減額(17、18年は16年水準の80%、19、20年は60%)

(出所)中国工業情報化部、中国国家発展和改革委員会

2. 今後の展望～政策面

2019年1月より、一定規模の完成車メーカーに対して新エネ車の生産を義務付けるNEV(New Energy Vehicle)規制が施行されました。今後は、クレジット販売価格次第で各社の新エネ車戦略が変わってくるとみられます。

NEV規制の概要

	NEV(New Energy Vehicle)規制		ZEV規制	
内容	一定規模の完成車メーカーに対して、台数の一定割合を環境対応車にするように義務付ける規制			
対象地域	中国全土		カリフォルニア州等10州(米国販売台数構成比3割程度)	
導入時期	2019年～		1990年～(カリフォルニアでの導入時期。規制内容は随時変更)	
対象企業	乗用車生産台数または輸入台数 3万台以上のメーカー		過去3年平均の乗用車販売台数 0.45万台以上のメーカー(注)	
	2019年	2020年	2015～17年	2018年～25年
必要なクレジット数	乗用車生産台数×10%	同×12%	乗用車販売台数×14%	同×4.5% 同×22% (毎年+2.5%)
対象車種	電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)、 燃料電池車(FCV)		EV・FCV:3% その他(HEV、PHEV):11%	EV・FCV:2% 16%(毎年+2%) PHEV:2.5% 6%(毎年+0.5%)
クレジット算出方法	電動航続距離や車両重量、電力消費量によって、 獲得クレジット数が決定(1台当たり上限6クレジット)		EV・FCV:(電動航続距離<50～350マイル>×0.01)+0.5 PHEV:(電動航続距離<10～80マイル>×0.01)+0.3	
罰則規定	未達の場合、他社よりクレジットと呼ばれる権利の購入、 または、燃費規制未達の新車種販売禁止		1クレジット未達につき、5,000USDの罰金 (前期繰越分利用、他社からのクレジット購入も可能<売買単価は非公表>)	

(注)但し、6万台未満の中規模メーカーは17年までは全量HEV、18年以降は全量PHEVで対応可能

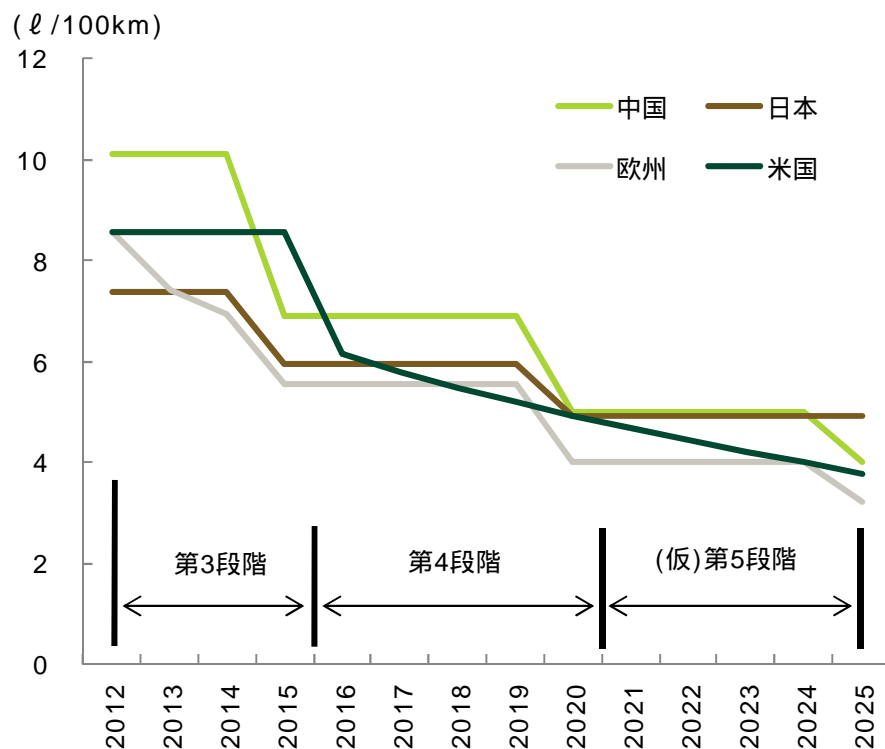
(出所)中国工業情報化部、California Air Resources Board

2. 今後の展望～政策面

中国の乗用車燃費規制は2005年7月に導入され、2015年に第3段階燃費規制が終了しました。2016年には第4段階燃費規制が導入され、最終年の2020年の基準は $5.0 \ell / 100\text{km} < 20.0\text{km} / \ell >$ と概ね先進国並みの水準になるとみられます。

車種別燃費基準、企業平均燃費目標値、業界燃費目標値に大別され、基準値や罰則規定の有無等が異なります。

各国の燃費規制の見通し



乗用車燃費規制の概要

	適用期間	(1)車種別燃費基準		(2)企業平均燃費目標値	(3)業界燃費目標値
		上限値	目標値		
第1段階	2005/7月～2008/12月	車両重量別に規定		無し	11.3 ℓ /100km (8.8km/ ℓ)
第2段階	2008/1月～2011/12月				10.1 ℓ /100km (9.9km/ ℓ)
第3段階	2012/1月～2015/12月	車両重量別に規定		全生産車両の車種別燃費基準の目標値を加重平均して企業毎に目標値を規定	6.9 ℓ /100km (14.5km/ ℓ)
第4段階	2016/1月～2020/12月				5.0 ℓ /100km (20km/ ℓ)
(仮)第5段階 (未確定)	2021/1月～2025/12月			未確定	4.0 ℓ /100km (25km/ ℓ)
(仮)第6段階 (未確定)	2026/1月～2030/12月			未確定	3.2 ℓ /100km (31.3km/ ℓ)

(出所)国土交通省、国家質量監督検験検疫総局、国家標準化管理委員会

(参考資料)燃費規制の概要

車種別燃費基準の上限値が未達となった場合は、罰則として当該車種の生産停止を余儀なくされます。

企業平均燃費目標値(全車種の生産台数に基づき、車種別燃費基準の目標値を加重平均し算出)が未達の場合は、メーカー名公表のほか、車種別燃費基準の目標値が未達の車種の生産停止や新車種投入禁止等の罰則が課されます。

車種別燃費基準

車両総重量 (CM) kg	第3段階		第4段階			
	上限値 ℓ /100km	目標値 ℓ /100km	上限値 ℓ /100km	第3段階対 比改善幅	目標値 ℓ /100km	第3段階対 比改善幅
CM 750	6.2	5.2	5.2	16%	3.9	25%
750<CM 865	6.5	5.5	5.5	15%	4.1	25%
865<CM 980	7.0	5.8	5.8	17%	4.3	26%
980<CM 1,090	7.5	6.1	6.1	19%	4.5	26%
1,090<CM 1,205	8.1	6.5	6.5	20%	4.7	28%
1,205<CM 1,320	8.6	6.9	6.9	20%	4.9	29%
1,320<CM 1,430	9.2	7.3	7.3	21%	5.1	30%
1,430<CM 1,540	9.7	7.7	7.7	21%	5.3	31%
1,540<CM 1,660	10.2	8.1	8.1	21%	5.5	32%
1,660<CM 1,770	10.7	8.5	8.5	21%	5.7	33%
1,770<CM 1,880	11.1	8.9	8.9	20%	5.9	34%
1,880<CM 2,000	11.5	9.3	9.3	19%	6.2	33%
2,000<CM 2,110	11.9	9.7	9.7	18%	6.4	34%
2,110<CM 2,280	12.3	10.1	10.1	18%	6.6	35%
2,280<CM 2,510	13.1	10.8	10.8	18%	7	35%
2,510<CM	13.9	11.5	11.5	17%	7.3	37%

乗用車燃費規制の罰則規定

		車種別燃費基準			
		上限値		目標値	
		達成	未達	達成	未達
企業平均 燃費目標値	達成	罰則なし		罰則なし	
	未達				

【罰則内容】

メーカー名公表
当該車種の減産・生産停止・生産能力増強禁止
当該車種の実生産中止

(出所)中国工業情報化部

(参考資料)燃費規制の概要

電気自動車の生産台数等に応じたボーナスが加算されることが第3段階・第4段階燃費規制の特徴です。ボーナスは、第3段階では業界燃費目標値のみに反映されるのに対して、第4段階では企業平均燃費目標値にも反映可能となります。

企業平均燃費目標値には一定の緩和措置が採られますが、段階的に厳格化の方向にあります。

第3、4段階乗用車燃費規制の比較

		第3段階<2012～2015年>			
車種別燃費目標値		-			
企業平均燃費目標値		2015年までは段階的に厳格化			
燃費目標値に右記掛け目を乗じる	2012年	2013年	2014年	2015年	
	109%	106%	103%	100%	
業界燃費目標値		6.9 l / 100km			

ボ ナ ス	適用期間	2013/5月～2015年/12月
	適用対象	業界燃費目標値
	電気自動車、燃料電池車、PHEV	燃費0 l / kmで計測し台数を5倍でカウント
	省エネ車 (2.8 l 以下/100km)	台数を3倍でカウント

第4段階<2016～2020年>				
-				
2020年までは段階的に厳格化				
2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
134%	128%	120%	110%	100%
5.0 l / 100km				
2016～17年		2018～19年		2020年
業界燃費目標値、企業平均燃費目標値				
台数を5倍でカウント		台数を3倍でカウント		台数を2倍でカウント
台数を3倍でカウント		台数を2.5倍でカウント		台数を1.5倍でカウント

(出所)国家質量監督検査検疫総局、国家標準化管理委員会、中国工業情報化部

2. 今後の展望～政策面

中国の自動車排ガス規制はEU等、先進諸国対比10年程度遅れている状況です。

もっとも、今後はPM2.5濃度の引き下げに向けて、排ガス規制の強化が進展する見通しです。

自動車排ガス規制の動向

			実績 計画																			
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18(予)	19(予)	20(予)
排ガス	中国	GVW3.5 t未満(注1)	ディーゼル	国1(注2)			国2		国3				国4		国5(注3)			国6(注4)				
		GVW3.5 t以上	ディーゼル	国1		国2		国3				国4		国5(注3)			国6(注4)					
EU		GVW3.5 t未満	ディーゼル	EURO3			EURO4		EURO5				EURO6									
		GVW3.5 t以上	ディーゼル	EURO3			EURO4		EURO5				EURO6									
燃料品質	中国	ディーゼル	規制なし						国3		国4		国5		国6(注4)							
	EU	ディーゼル	EURO3		EURO4		EURO5				EURO6											

(注1)GVW = 車両総重量

(注2)中国独自の排ガス基準。「国1」はEURO1に相当

(注3)2016/4月より東部11省において「国5」規制が前倒しで実施

(注4)政府による意見徴収案(ドラフト)ベース

【国5導入スケジュール】

- 2013年2月 北京・上海で導入
- 2016年4月 東部11省で導入(GVW3.5 t未満の車種及び、GVW3.5 t以上の一部車種)
- 2017年7月 GVW3.5 t以上の車種で全国導入
- 2018年1月 全車種で全国導入

【国6導入スケジュール】

- 2019年3月 広州で導入予定(GVW3.5 t未満の車種)
- 2019年7月 深セン、天津、杭州などで導入予定
- 2020年7月 全車種で全国導入予定

【国6の概要】

- ・「国5」対比NOx77%、PM67%削減
- ・測定基準を欧州基準から国際基準に切替
- ・排ガス抑制部品故障時はメーカー保証
2～3万元のコストアップの可能性

(出所)中国国務院

照会先

三井住友銀行（中国）有限公司 企業調査部

木村 拓雄
TEL: (86)(21)3860-9920
E-mail: takuo_kimura@cn.smbc.co.jp

房 磊
TEL: (86)(21)3860-9927
E-mail: lei_fang@cn.smbc.co.jp

崔 宜珊
TEL: (86)(21)3860-9928
E-mail: yishan_cui@cn.smbc.co.jp

企業調査部 体制

		氏名	担当業務
部長		土屋 尚史	総括
1係	係長	関 龍一	エレクトロニクス、鉄・非鉄、紙・パルプ、 マクロ経済（関）
		陸 蓓倩 (Lu Beiqian)	
2係	係長	鄧 曉丹 (Deng Xiaodan)	機械、造船、運輸、窯業、 マクロ経済（鄧）
		孔 辰侃 (Kong Chenkan)	
3係	係長	木村 拓雄	自動車、石油化学、エネルギー
		房 磊 (Fang Lei)	
		崔 宜珊 (Cui Yishan)	
4係	係長	柳 笛 (Liu Di)	小売・流通、繊維アパレル、食品・外食、雑貨
		周 健怡 (Zhou Jianyi)	
5係	係長	于 甦鳴 (Yu Suming)	建設・不動産、金融、メディカル・ヘルスケア
		胡 文庠 (Hu Wenxiang)	
-		王 言中 (Wang Yanzhong)	リサーチアシスタント、翻訳