

## 【中国】

### 第一四半期自動車市場の動向

蔣 垂東 文教大学文学部教授

#### 1. 2019 年 1～4 月の自動車統計

##### 1.1. 2019 年 1～4 月自動車市場、回復が見られず

2018 年の中国自動車市場は、6 月まで二桁近い伸びが続いていたが、1600CC 以下小型乗用車を対象とした優遇措置の期限切れおよび中米貿易摩擦による消費マインドの低迷などにより、7 月より前年同期を下回る状態に突入、9 月からはマイナス幅が二桁に拡大、年末まで前年同期を上回ることなく、通年で 29 年ぶりにマイナス成長となった。

2019 年に入ってから、表 1 が示すように、新車の生産販売台数の減少は下げ止まらず、1 月と 2 月は 2 カ月連続で二桁の大幅なマイナスが続いた。

表 1 2019 年 1-4 月の新車生産・販売台数

月	生産台数(万台)			販売台数(万台)		
	総数	内訳		総数	内訳	
		乗用車	事業用		乗用車	事業用
1	236.5 ▲12.1%	199.5 ▲14.4%	37 3.2%	236.7 ▲15.8%	202.1 ▲17.7%	34.6 ▲2.2%
2	141 ▲17.4%	114 ▲20.8%	27 1%	148.2 ▲13.8%	121.9 ▲17.4%	26.2 8%
3	255.8 ▲2.7%	209.0 ▲5%	46.8 8.7%	252.0 ▲5.2%	201.9 ▲6.9%	50.1 2.4%
4	205.2 ▲14.5%	166.0 ▲17.0%	39.2 ▲1.8%	198.0 ▲14.6%	157.5 ▲17.7%	40.6 0.1%
計	838.9 ▲11%	688.8 ▲13.6%	150.1 3.1%	835.3 ▲12.1%	683.8 ▲14.7%	151.6 1.5%

\*事業用車＝バス、トラックなどの事業用車両

\*\*下段は前年同期対比増減率。

3 月は、3 月 5 日に全国人民代表大会(国会)で製造業に対する消費税率が 16%から 13%への引き下げが発表され、中米貿易摩擦も妥結の方向へ向かったとの観測が強まったなどプラス材料が好感され、新車の販売台数は 2 月に比べ 70%拡大し、前年同期に対するマイナス幅が 5%台までに縮小し、急回復の様相を見せたが、4 月に入ってから、米国政府の華為に対する締め付けが強まるなど貿易摩擦の終息が遠ざかったことによる影響で、消費マインドが冷え込み、新車販売台数は再び二桁の大幅減となった。前年同期に対する 3-4 月新車販売台数のマイナス幅は 1-2 月に比べて僅かに 2 ポイントしか縮小しておらず、自動車市場の回復はほど遠いものであると言わざるを得ない。

乗用車とトラック・バスなどの事業車とでは、乗用車の衰退が深刻で、表 2 が示すように、セダン、SUV、MPV、バンの四区分では、バン以外、二桁の大幅減という悲惨な状況となっている。一方、表 3 のように、事業用車は好調なトラック需要に支えられ、プラス成長を維持し、中でも 3 月は生産台数、販売台数が揃って月間最高水準を記録した。

表 2 2019 年 1-4 月乗用車の区分別販売台数(万台)

月	総数	セダン	SUV	MPV	バン
1	202.11 ▲17.71%	98.62 ▲14.89%	87.89 ▲18.86%	12.96 ▲27.44%	2.64 ▲25.99%
2	121.95 ▲17.35%	57.95 ▲14.40%	53.02 ▲18.60%	8.84 ▲27.23%	2.14 ▲16.70%
3	201.94 ▲6.88%	94.43 ▲7.52%	86.78 ▲5.80%	15.16 ▲14.06%	5.07 14.07%
4	157.49 ▲17.73%	79.12 ▲14.77%	64.78 ▲20.02%	9.51 ▲30.67%	4.08 4.76%
計	683.76 ▲14.65%	331.46 ▲12.56%	291.88 ▲15.77%	46.49 ▲24.24%	13.94 ▲1.75%

\*下段は前年同期対比増減率、以下同じ

表3 2019年1-4月事業用車の車種別生産・販売台数(万台)

月	生産台数			販売台数		
	総数	内訳		総数	内訳	
		バス	トラック		バス	トラック
1	37.01 3.18%	3.3 ▲9.8%	33.7 4.7%	34.62 ▲2.18%	3.3 ▲6.7	31.3 ▲1.7%
2	26.95 0.95%	1.6 ▲25.8%	25.4 3.3%	26.21 8.02%	1.9 0.1%	24.3 8.7%
3	46.82 8.72%	4.1 —	13.5 5.9%	50.06 2.36%	4.4 —	14.9 7.1%
4	39.16 ▲1.8%	3.7 —	11.8 0.2%	40.56 ▲0.13%	3.7 —	11.9 ▲3.3%
計	150.06 3.13%	12.7 ▲9.6%	137.4 4.5%	151.58 1.49%	13.3 ▲3%	138.3 1.9%

\*下段は前年同期対比増減率、以下同じ

\*\*3月と4月のトラックは大型トラックを指す

## 1.2 民族ブランド乗用車、全区分シェア低下へ

乗用車販売台数における民族ブランド車と外資系ブランド車の内訳では、表4が示すように、民族ブランド車はセダン、SUV、MPV 三区分の全てにおいて生産台数を大幅に減らしただけでなく、シェアも低下した。

表4 1-4月民族ブランド車の販売台数(万台)とシェア(%)

月	総数		内訳					
			セダン		SUV		MPV	
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
1	83.2 ▲22.2	41.2 ▲2.4p	19.1 ▲7	19.4 1.7p	51 25.7	58 ▲5.3p	10.4 ▲26.3	80.2 1.2p
2	52.3 ▲25	42.9 ▲4.4p	11.7 ▲23.2	20.1 ▲2.3p	31.1 ▲25.6	58.6 ▲5.5p	7.4 ▲27.2	83.7 ▲0.1p
3	83.3 ▲16.4	41.4 ▲4.7p	19.7 ▲16.7	20.7 ▲2.3p	47.0 18.2	54.1 ▲8.2p	11.6 ▲17.9	76.5 ▲3.6p
4	58.5 ▲27.9	37.1 ▲5.2p	15 ▲27.1	18.9 ▲3.2p	32.4 30.3	50.1 ▲7.4p	7 ▲30.7	73.6 ▲0.1p
計	277 ▲22.3	40.5 ▲4p	66.2 ▲17.2	20 ▲1.1p	160.4 ▲25	55 ▲6.7p	36.4 ▲25	78.3 ▲0.8p

\*下段は前年同期対比増減率。

自動車市場の低迷が続く中、表5が示すように、外資系の多くも販売台数を減らしたが、日系だけは販売台数を伸ばし、独り勝ちした。占有率では独系、日系、韓国系がシェアを

伸ばし、民族系を圧倒している。

表5 2019年1-4月外資系の販売台数(万台)とシェア(%)

月	独系		日系		米系		韓国系		仏系	
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
1	46.1	22.8	43	21.3	20.5	10.1	6.2	3.1	1.6	0.8
2	29.3	24	21.8	17.9	10.9	8.9	6.1	5	0.8	0.7
3	43.3	21.4	41.2	20.4	17.9	8.9	12.9	6.4	1.7	0.9
4	38.7	24.6	35.5	22.5	15.1	9.6	7.5	4.7	1.0	0.7
計	157.3 ▲5.5	23 2.5p	141.4 4.5%	20.7 3.8p	64.9 ▲26.4	9.5 ▲1.5p	32.7 ▲6.3	4.8 4.4p	5.1 ▲9.6	0.8 ▲9.7p

\*下段は前年同期対比増減率

## 1.3 新エネルギー車、急拡大続く

自動車の消費不振の中、一人気を吐いているのは新エネルギー車である。表6が示すように、純電気自動車とプラグイン式ハイブリット車の生産・販売台数はともに好調に推移している。4月の伸び率は大幅に鈍化したものの、1-4月では50%台の大幅な伸びを維持している。純電気自動車とプラグイン式ハイブリット車の他、燃料電池自動車の存在が目立ち、1~4月の生産台数は237台、販売台数は230台を数え、前年同期に比べ、154.8%と289.8%という驚異的な伸び率を見せた。

表6 2019年1-4月新エネルギー車の生産・販売台数(万台)

月	生産台数			販売台数		
	総数	内訳		総数	内訳	
		電気*	HBD**		電気	HBD
1	9.1 113%	6.7 141.1%	2.4 59.9%	9.6 138%	7.5 179.7%	2.1 54.6%
2	5.9 83.5%	4.4 51.3%	1.5 48.2%	5.3 98.9%	4.0 69.4%	1.3 18.6%
3	12.8 88.6%	10.0 96.2%	2.8 65.5%	12.6 85.4%	9.6 83.4%	3.0 91.5%
4	10.2 25.0%	8.2 28.2%	2.0 13.6%	9.7 18.1%	7.1 9.6%	2.6 50.9%
計	36.8 58.5%	28.6 66.1%	8.1 36.3%	36.0 59.8%	27.8 65.2%	8.2 43.7%

\*純電気自動車 \*\*プラグイン式ハイブリット車

\*\*\*下段は前年同期対比増減率。

#### 1.4 1-4月の事業用自動車輸出、好調に推移

表7が示すように、1～4月の自動車輸出は、総数では前年同期を小幅ながら下回ったものの、車種別ではバス・トラックなどの事業用車の輸出が30%に迫る勢いで好調に推移している。

表7 2019年1-4月自動車の輸出台数(万台)

月	総数		内訳			
	台数	対比	乗用車		事業用車	
			台数	対比	台数	対比
1	8.3	4.4%	5.4	▲9.8%	2.9	47.6%
2	5.7	2.3%	3.6	▲10.8%	2.1	36.9%
3	9.0	57.7%	5.6	▲16.6%	3.4	50.7%
4	8.3	▲11.8%	5.7	▲14.0%	2.8	▲6.7%
計	31.4	▲1.6%	20.4	▲12.7%	11.0	28.9%

\*下段は前年同期対比増減率。

#### 1.5 1-4月のオートバイ市場も、マイナス成長に

1～4月のオートバイ市場は二輪車の不調で、表8が示すように、生産台数と販売台数はともに前年同期を下回る水準で推移し、マイナス幅は6%台に達している。また、表9から分かるように、オートバイの輸出も不振で、前年同期に比べ、マイナス幅は二桁に迫った。

表8 2019年1-4月オートバイの生産・販売台数(万台)

月	生産台数			販売台数		
	総数	内訳		総数	内訳	
		二輪車	三輪車		二輪車	三輪車
1	115.5 ▲22.7%	103.9 ▲23.1%	11.6 ▲19.4%	117.2 ▲20.9%	105.6 ▲20.9%	11.6 ▲19.5%
2	82.3 ▲10.6%	72.2 ▲12.9%	10.1 10.1%	83.1 13.6%	72.8 ▲16.7%	10.3 16.7%
3	142.7 ▲0.3%	125.3 ▲0.8%	17.4 3.8%	142.8 ▲0.9%	125.7 ▲1.0%	17.1 0.4%
4	139.9 1.1%	121.6 ▲1.4%	18.4 21.5%	135.2 ▲0.3%	116.5 ▲4.4%	18.7 35.4%
計	489.7 ▲6.4%	—	—	488.5 ▲6.7%	—	—

\*下段は前年同期対比増減率。

表9 2019年1-4月オートバイの輸出台数(万台)

月	総数		内訳			
	台数	対比	二輪車		三輪車	
			台数	対比	台数	対比
1	64.4	▲11.4%	61.0	▲11.2%	3.4	▲15.4%
2	39.4	▲19.0%	36.6	▲20.3%	2.8	4.4%
3	62.3	▲2.0%	59.5	▲1.1%	2.7	▲17.7%
4	56.8	▲9.9%	154.1	▲9.9%	2.7	▲11.2%
計	223.7	▲9.7%	—	—	—	—

出典 2019/05/13 中国自動車工業協会統計サイト

<http://www.autostats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10516>

## 2 中国自動車市場の現状

### 2.1 自動車普及率

2018年末現在の中国の自動車保有台数は2.3億台(内、マイカーは約2.1億台)で、人口換算の平均保有台数は5人に1台ということになる。一方、アメリカの保有台数は2.5億台、人口3.27億人に対する平均保有台数は1.3人に1台という計算になる。また、韓国の保有台数は0.23億台で、人口約5千万人に対する平均保有台数は2.4人に1台となっている。千人あたりの保有台数でも中国は172台で、米国の800台余り、日本の約600台、韓国の370台を大きく下回っており、発展の空間がまだ大きいことが明らかである。

資料:国家統計局 HP

<http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01>

### 2.2 自動車市場不振の内的要因

中米貿易摩擦の激化に伴う消費意欲の低下が自動車市場不振の外部要因として知られているが、国内的の要因としては以下の二つも無視できない。

まずは、交通渋滞を解消するための施策として各地で導入されたナンバープレート取得制限である。2010年に北京で始められたこの制限はその後、上海、広州、深圳、天津、杭州、貴陽などの大都市に広まり、昨年は海南省でも導入された。こうした制限措置は、交通渋滞の緩和に一定の効果があつたものの、自動車販売台数への影響の方がより大きいものである。深圳市は今年のナンバープレート発給数を8万台分増やす方針を決めたなど、一部に制限緩和の動きが見られるが、根本的な改善がまだなされていない。

次は税制面の優遇措置である。政府はこれまで2009年、2015年、2016年の3度にわたって、自動車取得税率を10%

から 5%に引き下げたことがある。

2008 年のリーマンショックによる影響を乗り切るため、2009 年より自動車取得税が 10%から 5%に引き下げられた。結果、この年の自動車販売台数は 50%近く伸びた。その後、2011 年から 2015 年第三四半期まで税率が 10%に戻されたが、その間の自動車販売台数の伸び率が顕著に緩やかになった。2015 年第四四半期から 2016 年末まで税率が三度 5%に引き下げられ、効果観面で 2016 年の自動車販売台数は約 15%伸びた。このように、税制面の優遇措置は自動車市場にとって有効な刺激措置であることは明らかである。しかしながら、その後、税率は 2017 年の 7.5%を経て、2018 年には再び 10%に戻された。

29 年ぶりにマイナス成長になったにも拘わらず、2019 年に入ってもいまのところ税制面の優遇措置をとる気配がない。

明るい話題は、5 月 23 日に財政部が「車両購置税に関する具体的政策の公告」を發布したことである。新しい政策では、取得税の算定基準がそれまでの出荷価格から、実際の販売価格に改められたため、消費者の税金負担が一定程度軽減されるが、効果は限定的である。

資料:2019 年 5 月 23 日財政部 HP

[http://szs.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefabu/201905/t20190524\\_3264861.html](http://szs.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefabu/201905/t20190524_3264861.html)