

2019 年上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 1~6 月の自動車統計

1.1 2019 年 1~6 月自動車市場、低迷が続く

今年の新車販売台数は、3 月の前年同期に対するマイナス幅が一時的に 5% 台までに縮小し、急回復の様相を見せたが、4 月以降マイナス幅が再び拡大したため、6 月まで上半期の実績は二桁の減少となった。新車販売台数の前年割れはこれで昨年 7 月より今年 6 月まで 12 カ月続いたことになる。

表 1 2019 年 1-6 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%	37.0 3.2%	236.7 ▲15.8%	202.1 ▲17.7%	34.6 ▲2.2%
2	141 ▲17.4%	114 ▲20.8%	27.0 1%	148.2 ▲13.8%	121.9 ▲17.4%	26.2 8%
3	255.8 ▲2.7%	209.0 ▲5.0%	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%
5	184.8 ▲21.2%	149.1 ▲23.7%	35.7 ▲8.5%	191.3 ▲16.4%	156.1 ▲17.4%	35.1 ▲11.8%
6	189.5 ▲17.3%	159.8 ▲17.2%	29.6 ▲17.5%	205.6 ▲9.6%	172.8 ▲7.8%	32.9 ▲17.8%
計	1,213.2 ▲13.7%	997.8 ▲15.8%	215.4 ▲2.3%	1,232.3 ▲12.4%	1,012.7 ▲14.0%	219.6 ▲4.1%

*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、以下同じ。

表 1 が示すように、上半期の自動車生産台数と販売台数は低調に推移し、消費マインドの改善が見られず、企業による

販売促進の効果も見られなかった。そうした中、新エネルギー自動車に対する助成金制度移行期の 6 月 25 日の終了および 7 月 1 日より一部の地域における排ガス基準のカテゴリー 6 への引き上げに伴う需要増加により、6 月新車販売台数のマイナス幅は 5 月より 10 ポイントも改善した。また、新車の生産・販売台数比率は 108.5% で、在庫は 2014 年 7 月以来の最低水準となった。一方、業務用自動車では、大型トラックを費用水準の安い小型トラックとして登録する不正に対する取締まり強化の影響により、軽トラックの生産・販売台数はともに二桁以上の減少となったため、第一四半期プラス成長だった業務用自動車の生産・販売台数もマイナスに転じた。

表 2 2019 年 1-6 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%
5	156.1 ▲17.4%	78.43 ▲16.6%	64.26 ▲15.6%	10.79 ▲22.4%	2.64 ▲46.0%
6	172.8 ▲7.8%	—	—	—	—
計	1,012.7 ▲14.0%	—	—	—	—

表 2 が示すように、区分別では、乗用車のセダン、SUV、MPV、バンの四区分は、全て二桁の大幅減だったのに対し、表 3 のように、事業用車はトラックを中心に、前年同期を上

回った月もあったため、マイナス幅は一桁の前半に止まっている。

表3 2019年1-6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%
5	35.7 ▲8.5%	—	11.4 4.7%	35.1 ▲11.8%	—	10.8 ▲4.7%
6	29.6 5.517.5%	—	8.7 ▲11.3%	32.9 ▲17.8%	—	10.4 ▲7.5%
計	215.4 ▲2.3%	20.5 ▲10.9%	194.9 ▲1.3%	219.6 ▲4.1%	21.1 ▲6.9%	198.6 ▲3.8%

*3~6月のトラックは大型トラックを指す

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販売台数を大幅に減らしただけでなく、シェアも低下した。一方、表5が示すように、1~5月の統計では、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、占有率では独系、日系、韓国系がシェアを伸ばしている。

表5 2019年1-5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
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
5	38.3	24.5	37.2	23.8	15.6	10	6.0	3.8	1.0	0.6
計	195.5 ▲5.6	23.3 2.3p	178.6 4.0%	21.3 3.9p	80.5 ▲25.3	9.6 ▲1.3p	38.6 ▲11.8	4.7 0.3p	6.1 ▲64.0	0.7 ▲1.0p

1.2 民族ブランド乗用車、全区分でシェア低下へ

表4 1-6月民族ブランド車の販売台数(万台)とシェア(%)

月	総数		内訳					
	台数		セダン		SUV		MPV	
			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 ▲7.0	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
5	56.5 ▲28.1	36.2 ▲5.4p	14.7 ▲27.2	18.8 ▲2.8p	31.5 ▲27.0	49 ▲7.7p	7.6 ▲26	70.7 ▲3.4p
6	66.4 ▲12.2	38.4 ▲1.9p	19.1 ▲0.6	22.2 2.2p	37.6 ▲10.8	50.8 ▲6.3p	6.9 ▲30.5	70.3 ▲2p
計	399.8 ▲21.7	39.5 ▲3.9p	100.1 ▲16.2	20.2 ▲0.8p	229.5 ▲23.3	53.4 ▲6.9p	50.9 ▲25.9	75.9 ▲2.0p

1.3 新エネルギー車、拡大続く

自動車市場の不振が続く中、新エネルギー車は1~6月期で拡大を続けている。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・販売台数はともにプラス成長を維持し、特に電気自動車の伸び率は50%台と突出している。また、新しく統計対象となった燃料電池自動車は、6月の生産台数は508台、販売台数は484台を記録、前年同期対比で9.8倍増、14.6倍増という驚異的な伸びを見せた。1~6月の半期統計では、販売台数は7.2倍増の1,170台、販売台数は7.8倍増の1,102台と、四桁の大台に乗った。

表6 2019年1-6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%
5	11.2 16.9	9.4 21.7%	1.8 ▲4.2%	10.4 1.8	8.3 1.4%	12.1 2.2%
6	13.4 56.3%	11.3 78.0%	2.0 ▲8.9%	15.2 80.0%	12.9 106.7%	2.2 2.2%
計	61.4 48.5%	49.3 57.3%	11.9 19.7%	61.7 49.6%	49.0 56.6%	12.6 26.4%

*純電気自動車

**プラグイン式ハイブリット車

1.4 1-6月の事業用自動車輸出、好調に推移

表7が示すように、1~6月の輸出では、事業用自動車は第二四半期が前年割れしたものの、第一四半期の伸びが大きかったため、半期で15.5%のプラス成長となったのに対し、大宗を占める乗用車が6カ月連続して前年割れしたため、総数では前年同期を小幅ながら下回った。

表7 2019年1-6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%
5	7.8	▲16.4%	5.5	▲3.5%	2.3	▲4.5%
6	9.6	▲3.3%	6.9	▲1.6%	2.7	▲7.4%
計	48.8	▲4.7%	32.8	▲12.2%	16.0	15.5%

1.5 1-6月のオートバイ市場も、低調に推移

上半期のオートバイ市場は、6月の生産・販売台数は揃っ

てプラス成長となったものの、表8が示すように、年初来主力の二輪車のマイナス幅が大きかったため、半期統計では、生産・販売台数がともに小幅ながら前年同期を下回った。また、表9から分かるように、第二四半期のオートバイの輸出もマイナスだったため、半期統計では、前年同期に比べ、二桁に近い減少となった。

表8 2019年1-6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%
5	143.6 ▲0.6%	125.6 ▲3.3%	18.0 23.5%	141.1 ▲1.3%	122.9 ▲4.1%	18.2 22.2%
6	147.7 8.1%	129.6 4.3%	18.1 46.8%	147.2 6.7%	129.3 3.1%	17.9 43.3%
計	781.0 ▲2.9%	687.3 ▲4.8%	93.7 14.0%	777.0 ▲3.5%	682.7 ▲5.6%	94.2 15.6%

表9 2019年1-6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%	54.1	▲9.9%	2.7	▲11.2%
5	60.8	▲10.3%	57.9	▲10.8%	2.9	1.5%
6	60.4	▲10.4%	57.5	▲10.8%	2.9	▲1.0%
計	345.0	▲9.9%	—	—	—	—

以上のように、上半期の自動車市場は不振であった。下半期は、7月1日より新エネルギー自動車取得補助金制度の施行および排ガス基準カテゴリ-6への本格的引上げ地域の拡大などがプラスに働き、需要の回復が見込まれている。

出典：中国自動車工業協会統計サイト

- (1) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10581>
- (2) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10551>
- (3) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10516>
- (4) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10572>
- (5) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10550>
- (6) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10515>
- (7) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10580>

2 上半期の自動車普及率

7月3日、公安部交通管理局は、2019年上半期の自動車普及状況を発表した。それによると、6月現在の中国の自動車保有台数、運転免許保有者などは以下のようにになっている。

2.1 自動車保有状況

2019年6月現在の全国エンジン付車両の保有台数は3.4億台に達し、内、自動車の保有台数は2.5億台で、全体の74.5%を占めている。個人名義で登録した小型乗用車とマイクロ乗用車を含むマイカーの数は1.98億台。2019年上半期の自動車新規登録台数は1,242万台で、前年同期に比べ139万台少ない。

今年6月現在、自動車登録台数が100万台数を超えた都市は8つ増えて66となり、内、200万台を超えた都市は29、300万台を超えた都市は11(北京、成都、重慶、蘇州、上海、鄭州、深圳、西安、武漢、東莞、天津)となっている。中でも北京市と成都市の登録台数は500万台を超えている。

6月現在のトラックの保有台数は2,694万台で、自動車総保有台数に占める割合が10.71%となっている。今年上半期の新規登録台数は175万台で、前年同期に比べ3万台増えて、史上最高水準となった。

6月現在の新エネルギー自動車の保有台数は344万台で、自動車総保有台数に占める割合が1.37%となり、前年末に比べ台数で83万台、率にして31.87%伸びた。前年同期に比べ台数で145万台、率にして72.85%伸びた。内、純電気自動車の保有台数は281万台で、新エネルギー自動車総数に占める割合が81.74%となっている。

2.2 自動車免許保有者数の推移

6月現在のエンジン付車両運転免許の保有者総数は4.22億人で、前年同期対比で2,576万人増えた。内、自動車免許の保有者数は3.8億人となり、自動車保有台数の増加に伴って、

自動車免許の取得者数も順調に伸びていることを物語っている。上半期の自動車免許新規取得者数は1,408万人だった。

自動車免許取得者の年齢層別内訳は、26～35歳は1.44億人で全体の34.12%、36～50歳は1.64億人で、全体の38.88%、60歳以上は1,221人で、全体の2.9%となっている。

出典：2019年7月4日中国政府(国務院)HP

http://www.mot.gov.cn/guowuyuanxinxi/201907/t20190704_3221036.html

3 自動車市場をめぐる主な動き

3.1 ナンバープレート取得制限緩和の動き

大気汚染対策、都市交通の混雑緩和の措置として2011年に北京で始まったナンバープレートの定量発給という自動車取得制限措置はその後、上海、広州、天津、深圳、杭州、貴陽、石家荘など主要都市と海南島によって導入されている。

6月25日付『新京報』によると、北京市では、今年の新エネルギー乗用車の発給枠が54,000台であるのに対し、6月8日現在の有効応募数は43万台分(マイカー1分)を超えて、これら既存の応募を消化させるには2027年まで8年かかると試算されている。このように、主要都市における自動車取得制限措置は需要を大きく圧迫し、自動車市場の発展の障害となっている。

こうした中、国家発展改革委員会、交通運輸省などの関連省庁は消費拡大によって自動車市場の発展に支援するべく、自動車購入制限措置の見直しを見直すよう全国に通達した。政府のこうした呼びかけに呼応して、自動車取得制限措置の緩和、撤廃の動きが広がっている。

広東省政府は今年5月29日に、「広東省の消費促進に関する実施方案」を公布して、同省の広州、深圳両市における自動車取得制限を緩和し、同省内他の都市への自動車取得制限措置の新規導入をしないという方針を明らかにした。

広州市では2012年8月1日より年間小型乗用車の新規ナンバープレート発給数を年間12万台に制限している。深圳市でも2014年12月より乗用車の新規ナンバープレート発給数は年間8万台と制限されている。2017年現在両市の千人あたりの自動車保有台数は165台、257台となっている。

6月29日、海南省政府は今年7月1日より2020年12月31日までの期限付きで、新エネルギー乗用車に限って購入制限を完全撤廃すると発表した。

このような緩和措置により、下半期へ向けて自動車消費量が大きく伸びると見込まれている。

出典:

(1)2019年6月25日『新京報』

(2)2019年5月29日中銀国際証券

http://news.10jqka.com.cn/m19615175_sr/

(3)2019年6月29日人民日報

<http://hi.people.com.cn/n2/2019/0629/c228872-33091303.html>

3.2 新エネルギー自動車に対する取得補助金、継続へ

財政部は3月26日に、2019年版の国家財政による新エネルギー自動車に対する取得補助金制度を発表した。新エネルギー自動車に対する取得補助金制度は2018年より導入されたもので、2019年版は2018年版を大幅に改定している。

2019年版では、適用対象の技術的要件が引き上げられ、30分以内に最高時速が100km以上に達すること、連続走行距離が250km以上であること、電池密度が125Wh/kg以上であることが基本要件となる。また、登記日より2年間の走行距離が2万km以上に達することも受給条件となっている。補助金額は2018年版の半分に減額される。金額基準は、連続走行距離250~400kmの場合は1.8万元(1元=約17円)/台、400km以上の場合は2.5万元/台となる。

2019年版は3月26日から6月25日までを過渡期とし、6月25日以後、新エネルギーバスと燃料電池自動車以外の新エネルギー自動車に対する取得補助金を打ち切り、補助対象を電気自動車用の充電設備の整備などに振り向ける。打ち切り後、地方自治体による独自の取得補助金制度も禁止する。地方自治体が取得補助金を継続する場合、当該自治体に対する財政交付金を減額する。

過渡期に購入登記した新エネルギー自動車に対する補助金の算定式は、2018年基準適合車は2018年版の10%、2019年基準適合車は2018年版の60%、燃料電池自動車は2018年版の80%とする。

6月28日、財政部は、6月25日に打ち切る予定の新エネルギー自動車に対する取得補助金制度を2020年12月31日まで実施すると発表した。

二転三転する政策が市場の混乱を招いているが、取得補助金制度の継続が決まったことは、需要の拡大につながるものとプラス的效果が期待されている。

出典：財政部HP

(1)http://jjs.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefagui/201903/t20190326_3204190.html#

(2)http://szs.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefabu/201906/t20190627_3286550.html#

3.3 排ガス基準カテゴリー6への引き上げ、開始へ

7月1日、一部の地域で自動車排ガス基準のカテゴリー6への引き上げが正式に始まった。カテゴリー6は、小型車と大型ディーゼル車を対象とし、小型車には小型ガソリン車、小型ガス車、小型ディーゼル車、小型ハイブリッド車が含まれ、一般消費者との関係が最も密接である。

中国では、大気汚染対策の一環として1983年より自動車排ガスに対する取り組みが始まり、1994年に、欧州の70年代末の基準を参考にした中国独自の自動車排ガス基準が導入された。その後、大気汚染対策の強化に伴い、欧州の基準に合わせた排ガス基準が策定され、2001年に国家基準としてカテゴリー1の導入が正式に始まった。以後、レベルが漸次引き上げられ現在はカテゴリー5の段階となっている。カテゴリー1は欧州に比べ9年遅れたが、その後、基準の厳格化により、2017年施行のカテゴリー5は欧州と同水準となり、排ガス基準は十数年で世界先端基準に肩を並べた。

表10 中国排ガス基準と欧州基準との対応関係

実施開始時期	中国基準	欧州基準
2001年4月16日	GB18352.1-2001	欧州カテゴリーI相当
2004年7月1日	GB18352.2-2001	欧州カテゴリーII相当
2007年7月1日	GB18352.3-2005	一部欧州カテゴリーIII相当
2011年1月1日	GB18352.3-2005	一部欧州カテゴリーIV相当
2017年1月1日	GB18352.5-2013	一部欧州カテゴリーV相当
2020年7月1日 段階a	GB18352.6-2016	一部欧州カテゴリーVI相当
2023年7月1日 段階b		一部欧州カテゴリーVIを上回る

カテゴリー6はaとbの二段階からなり、a段階は欧州基準カテゴリーVIに相当するが、b段階は欧州基準カテゴリーVIを上回り、世界で最も厳しい排ガス基準の一つとなっている。中国自動車排ガス基準と欧州基準との対応関係は表10の通りである。

当初計画では、カテゴリー6は2020年7月より導入される予定だったが、国務院は2018年6月27日に「青空を守る三カ年計画」を発表して、北京などの重点地域、珠江デルタ地区、成都—重慶地区におけるカテゴリー6の1年前倒し実施、カテゴリー6適合車の普及加速について指示した。これを受けて、北京、上海、天津、広東、深圳、河北、河南、山東、山西、海南、重慶、陝西、四川、成都、杭州15の省、中央直轄市、主要都市で今年7月1日より全国に先駆けてカ

テコリー6を導入することとなった。上記15地域の内、北京、上海、天津、広東、深圳の5地域は最も厳しいb段階、それ以外の10地域はa段階を採用する。

カテコリー5適合車は、カテコリー6導入後も、引き続き使用可能だが、新車の販売は上記15の地域では打ち切られ、対象地域以外でのみは引き続き可能である。

また、カテコリー6への対応にあたっては、ドイツ系、日系などの主力外資系はほぼ全商品カテコリー6への対応を済ませている。排ガス関連主要部品メーカーも外資系企業が中心となっているため、民族ブランド車の対応に遅れが出ている。

出典:2019年7月1日新華社

http://www.xinhuanet.com/2019-07/01/c_1124691996.htm