

2020 年第一四半期の新車販売台数が激減

蔣 垂東 文教大学文学部教授

1. 2020 年第一四半期の自動車統計

1.1 第一四半期の経済成長率、6.8%減少へ

国家統計局 4 月 17 日に発表した統計速報によると、2020 年 1～3 月の中国の経済成長率はコロナウィルスの蔓延による影響で、前年同期対比 6.8%のマイナスとなった。産業別のマイナス幅は、第一産業が 3.2%、第二次産業が 9.6%、第三次産業が 5.2%ととなっている。内、自動車産業を含む製造業の下落幅 10.2%だった。自動車など消費財の小売り金額は 19.0%下落した。

1.2 新車生産・販売数、新型肺炎の影響で約 5 割減へ

2020 年 1～3 月第一四半期の中国の自動車市場は、コロナウィルスの蔓延による影響で、深刻な打撃を受け、自動車の生産台数と販売台数は前年の同じ時期に比べ(以下同じ)どちらも 40%を超える大幅な減少となった。

今年に入ってから、1 月は春節の大型連休と重なり、正味の生産日数は前年の同じ月に比べ 5 日短い 17 日間しかなかったのに加え、下旬からコロナウィルスの蔓延による影響が本格化したため、生産台数は 27%、販売台数は 18%減少した。2 月はコロナウィルスの感染拡大に伴う全国規模の生産・消費活動の停止により生産台数と販売台数は急激に落ち込み、どちらも 80%に近いというかつてないほどのマイナス幅を記録した。

3 月は、コロナウィルスの沈静化に伴い、下旬から生産活動が本格的に再開され、生産台数・販売台数は 2 月に比べてもに約 400%増の回復ぶりを見せたものの、自動車メーカー主要 23 社の月末現在の従業員復帰率が 86%、稼働状況は去年の同じの 75%の回復に止まっているため、生産台数と販売台数はともに 40%を超える大幅な減少となっている。表 1 は第一四半期の新車生産・販売台数の推移を示している。

乗用車、事業用車別では、第一四半期の乗用車の落ち込みが特に激しく、マイナス幅は 50%に迫り、全体のマイナス幅を上回っている。

表 1 2020 年 1-3 月新車生産・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	178.3 ▲33.5% ▲24.6%	144.4 ▲33.9% ▲27.6%	34.1 ▲31.4% ▲7.8%	194.1 ▲27.0% ▲18.0%	161.4 ▲27.1% ▲20.2%	32.6 ▲26.7% ▲5.7%
2	28.5 ▲83.9% ▲79.8%	19.5 ▲86.4% ▲82.9%	8.9 ▲73.0% ▲66.9%	31.0 ▲83.9% ▲79.1%	22.4 ▲86.1% ▲81.7%	8.6 ▲73.0% ▲67.1%
3	142.2 399.2% ▲44.5%	104.9 436.5% ▲49.9%	37.3 ▲26.4% ▲20.3%	104.3 361.4% ▲43.3%	193.1 365.8% ▲48.4%	38.8 ▲28.5% ▲22.6%
計	347.4 ▲45.2%	268.4 ▲48.7%	79.0 ▲28.7	367.2 ▲42.4%	287.8 ▲45.4%	79.4 ▲28.4%

*比率の上段は前月対比、下段は前年同期対比の増減率

表 2 2020 年 1-3 月乗用車区分別生産・販売台数増減率

	総数	セダン	SUV	MPV	バン
生産台数	▲48.7%	▲50.4%	▲43.1%	▲70.4%	▲50.1%
販売台数	▲45.4%	▲47.6%	▲39.6%	▲63.3%	▲54.1%

一方、バス・トラック等の事業用自動車の販売台数も大きく減少したものの、マイナス幅は乗用車より約 20 ポイント低い。なお、トラックとは別統計となっているピックアップトラックは、生産台数で 38.3%減の 6.8 万台、販売台数で 38.7%減の 7.0 万台に落ち込み、マイナス幅はトラックを大きく上回った。第一四半期の乗用車のセダン、SUV、MPV、バン区分別の前年同期対比減少状況は表 2、バス・トラック別事業用車の生産・販売台数は表 3 の通りである。

表3 2020年1-3月事業用車の車種別生産・販売台数(万台)

総数	生産台数		販売台数		
	内訳		総数	内訳	
	バス	トラック		バス	トラック
79.0 ▲28.7%	6.9 ▲22.9%	72.1 ▲29.3%	79.4 ▲28.4%	6.6 ▲30.7%	72.8 ▲28.2%

*下段は前年同期対比増減率

1.3 民族ブランド乗用車のシェア、減少へ

第一四半期の乗用車販売台数の内、民族ブランド車のシェアは2月に一時的に約10ポイントも急上昇したが、3月に外資系各社の猛烈な巻き返しに合い、セダン、SUV、MPVのいずれも前年同期を下回り、四半期では1.5pの下落という結果となった。外資系各社の販売台数は3月に大きく回復し、中でも韓国系の伸び率が際立っている。

表4 2020年1-3月民族ブランド車の販売台数(万台)とシェア(%)

月	総数		車種別シェア		
	台数	シェア	セダン	SUV	MPV
1	60.3 ▲27.5%	—	—	—	—
2	11.8 ▲77.6%	52.6 9.7p	31.4% 10.9p	65.4 7.0p	80.4 ▲3.3p
3	43.3 ▲48.2	41.5% 0.2p	19.5% ↓	57.6% ↓	79.4% ↓
計	115.5 ▲47.3%	40.1% ▲1.5p	—	—	—

*下段は前年同期対比増減率 **ーは未発表、***↓は低下を示す

1.4 新エネルギー車も大きく減少へ

自動車市場が大きく萎縮する中、成長を支えてきた新エネルギー車も大幅なマイナスとなり、落ち込みは全体のマイナス幅をも上回った。第一四半期の純電気自動車とプラグイン式ハイブリット車の生産・販売台数は表5の通りである。

なお、新エネルギー自動車の新しい存在として台頭している燃料電池自動車は生産台数が19.7%減の183台、販売台数が7.2%減の207台で、減少幅は比較的に小さい。

表5 2020年1-3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	4.0 ▲55.4%	3.1 ▲53.7%	1.3 ▲45.8%	4.4 ▲54.4%	3.4 ▲54.7%	1.3 38.1%
2	1.0 ▲82.9%	0.8 ▲80.5%	1.4 ▲89.5%	1.3 ▲75.2%	1.1 ▲72.6%	1.6 ▲82.9%
3	5.0 ▲56.9%	3.8 ▲58.5%	1.1 ▲50.2%	5.3 ▲53.2%	4.0 ▲55.6%	1.3 ▲44.1%
計	10.5 ▲60.2%	7.7 ▲61.8%	2.8 ▲55.0%	11.4 ▲55.4%	8.5 ▲58.6%	2.9 ▲48.5%

*純電気自動車 **プラグイン式ハイブリット車

1.5 乗用車の輸出が健闘

第一四半期の自動車市場が散々たる結果となる中、乗用車の輸出の健闘が数少ない明るい材料となっている。3月は、乗用車輸出台数の20%増が貢献して、輸出総数は単月でプラスに転じ、四半期合計でも乗用車はプラス成長となっている。しかしながら、事業用車の大幅なマイナスに引っ張られ、第一四半期の全体の輸出は二桁の減少となった。表6は第一四半期の自動車の輸出実績を示している。

表6 2020年1-3月自動車の輸出台数(万台)

月	総数		内訳			
	台数	前年同期対比	乗用車		事業用車	
			台数	対比	台数	対比
1	6.8	▲18.1%	5.1	▲5.6%	1.7	▲41.4%
2	4.5	▲22.0%	3.5	▲4.3%	1.0	▲52.4%
3	9.1	0.8%	6.8	21.9%	2.3	▲33.8%
計	20.4	▲11.5%	15.4	5.3%	5.0	▲40.7%

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=10737>
- (2) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10739>
- (3) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10727>
- (4) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10717>

2. 自動車消費刺激策

2.1 中央政府の施策

コロナウィルスの蔓延によって深刻な打撃を被った経済を回復させるには、基幹産業の復興と消費活動の拡大が喫緊の課題となっている。そうした中、商務省は2月に自動車など大口消費財の安定成長を維持すべく、全国へ向けて地域の特性を生かした新エネルギー自動車の消費促進、自動車購入制限の緩和、新車買い替え奨励など措置の導入を呼びかけ、政府ベースの刺激策も検討中にあると発表した。

3月13日、中央政府関連23省庁が合同で「消費拡大による国内市場の強化に関する意見」を全国に通達し、自動車をエコ・AI型製品として位置づけ重点的に支援する方針を打ち出した。

2.2 地方政府の動き

地方自治体の中で、いち早く自動車消費刺激策を打ち出したのは広東省の佛山市である。1月末に発表された同市独自の刺激策では、新車買い替えに3,000元(1元=約17円、以下同じ)、排ガス基準カテゴリ6適応車の購入に2,000元の給付金を支給する他、自動車企業のプロモーション費用を一部肩代わりすることとなっている。

湖南省では、省都の長沙市は、3月11日から年内6月30日まで期限付きの自動車消費奨励策を発表した。同奨励策では、上海VW長沙工場、長沙BYD、GAC三菱、GAC-FCA、湖南Leopaardなど長沙市の工場で製造された車を購入し、長沙市で車両登録をした場合、一台あたり最大3,000元の給付金を支給することになっている。

湘潭市政府は、市内にある吉利自動車への支援策として、長沙、株洲、湘潭三市在住の住民が吉林自動車の直営店および指定代理店で同社の自動車を購入し、上記3市で車両登録をした場合、一台3,000元の給付金を支給する条例を制定した。上記の他、広州市など自動車消費支援策を検討、導入している地方自治体は少なくない。

出典：(経済日報)中国経済網 <http://www.ce.cn/>

http://auto.ce.cn/auto/gundong/202003/16/t20200316_34494738.shtml

3. 2019年の自動車統計

3.1 販売台数二年連続前年割れも、世界一の規模を維持

表7が示すように、2019年の中国の自動車の生産台数は2,572.1万台、販売台数は2,576.9万台を数え、前年に続き

世界一の規模を維持しているものの、前年対比では(以下同じ)それぞれ7.5%と8.2%減少し、マイナス幅は前年よりそれぞれ3.3ポイントと5.4ポイント拡大した。

表7 2019年1-12月新車生産・販売台数と増減率

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
2,572.1	2,136.0	436.0	2,576.9	2,144.4	432.4
▲7.5%	▲9.2%	1.9%	▲8.2%	▲9.6%	▲1.1%

2019年は、自動車産業のモデルチェンジ、米中貿易摩擦、排ガス基準の厳格化、新エネルギー自動車に対する補助金の縮小などの要因により、自動車産業を取り巻く環境が悪化したため、需要が後退した。月間ベースで見た場合、一度も前年同期を上回ることがなかった。全体的には、上半期の落ち込みが大きく、下半期はマイナス幅が縮小する傾向が見られ、12月の月間販売台数のマイナス幅は0.1%にまで縮小し、前年の同じ時期とほぼ同じ水準まで回復していた。

乗用車と事業用車別では、表8が示すように、個人消費の低迷を反映して、乗用車の減少幅は全体のマイナス幅を上回り、セダン、SUV、MPV、バンの全区分で前年同期を下回っている。

表8 2019年1-12月乗用車区分別生産・販売台数増減率

	総数	セダン	SUV	MPV	バン
生産台数	▲7.5%	▲10.9%	▲6.0%	▲18.1%	▲4.3%
販売台数	▲9.6%	▲10.7%	▲6.3%	▲20.2%	▲11.7%

表9は乗用車とセダンの販売台数上位10社である。乗用車販売台数上位10社の内、前年を上回ったのは東風ホンダ、広州自動車・ホンダ、第一自動車・VWの3社で、他の7社は前年を下回った。伸び幅が最も大きかったのは東風・ホンダで、マイナス幅が最も大きかったのは上海・GM・五菱と上海自動車・GMである。セダン販売台数上位10社の内、VWラヴィータ、カローラ、VWSagita、サンタナの4車種が微減し、他は伸び、伸び幅が最も大きかったのはVWポラーとアコードであった。

表9 2019年乗用車・セダン販売台数上位10社

乗用車販売台数上位10社			セダン販売台数上位10社		
	メーカー	万台		車種	万台
1	一汽・VW	204.6	1	VW ヲグィダ	53.3
2	上汽・VW	200.2	2	日産シルフィ	47.1
3	上汽・GM	160.0	3	カローラ	35.8
4	吉利HD	136.2	4	VW ボーラ	33.4
5	東風(本社)	127.7	5	VwSagita	30.7
6	上汽・GM・三菱	124.2	6	GM 英朗	27.9
7	長城汽車	91.1	7	サンタナ	25.6
8	長安汽車	81.5	8	ホンダシビック	24.4
9	東風・ホンダ	80.0	9	アコード	22.4
10	広汽・ホンダ	77.1	10	ホンダレブソン	22.2
	計	1,282.5		計	322.7
		59.8%			31.3%

*一汽=第一自動車、上汽=上海自動車、広汽=広州自動車

**下段は全体に占める割合

一方、表10が示すように、事業用車は比較的好調なトラックに支えられ、生産台数ではプラス成長を維持し、販売台数では1.1%の小幅な減少に止まっている。表11は事業用車販売台数と大型トラック販売台数の上位10社である。事業用車販売台数上位10社の内、江鈴、中国重汽、長安汽車、江淮の4社が減少し、他の6社は小幅上昇した。大型トラック販売台数上位10社の内、北京自動車・福田、江淮、安徽華菱が前年を下回った。

なお、トラックとは別統計となっているピックアップトラックは生産台数が4.03%減の45.6万台、販売台数が4.7%減の45.2万台に落ち込み、マイナス幅はトラックを上回った。

表10 2019年1-12月事業用車の車種別生産・販売台数(万台)

総数	生産台数		総数	販売台数	
	内訳			内訳	
	バス	トラック		バス	トラック
436.0	47.2	388.8	432.4	47.4	385.0
1.9%	▲3.5%	2.6%	▲1.1%	▲2.2%	▲0.9%

表11 事業用自動車・大型トラック販売台数上位10社

事業用車販売台数上位10社			大型トラック販売台数上位10社		
	メーカー	万台		メーカー	万台
1	東風	57.1	1	中国一汽	27.5
2	北京汽車・福田	52.7	2	東風	24.1
3	上汽・GM・三菱	41.8	3	中国重汽	19.1
4	中国一汽	35.1	4	陝西汽車集団	17.7
5	中国重汽	29.6	5	北京汽車・福田	8.6
6	江淮	25.3	6	上汽紅岩	5.8
7	江鈴	23.7	7	江淮	3.8
8	長安汽車	22.3	8	成都大運	3.2
9	陝西汽車集団	28.7	9	徐州徐工	2.1
10	長城汽車	14.9	10	安徽華菱	2.0
	計	321.2		計	113.9
		74.3%			97.0%

*一汽=第一自動車、上汽=上海自動車、北汽=北京自動車

**下段は全体に占める割合

3.2 民族ブランド乗用車のシェア、減少へ

表12が示すように、民族ブランド乗用車の販売台数は全体でも、セダン、SUV、MPVの車種別でもシェアを落としている。外資各社のシェア(セダン)は表13の通りで、順位が変わらず、販売台数では、日系が微増、独系が微減で、米系、仏系、韓国系は比較的大きく前年を割り込んだ。

車種別では、最大の販売数を占めるSUVの民族ブランド車のシェアの下落幅が最も大きい。外資系では、日系は販売台数でトップに立ち、伸び率では独系が40%を超す驚異的な伸び率を見せ、日系も小幅な伸びを維持、他は前年割れした。外資各社のSUVの販売台数とシェアは表14の通りである。

表12 2019年1-12月民族ブランド車の販売台数(万台)とシェア

総数	内訳						
	セダン		SUV		MPV		
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	
840.7	39.2	204.6	19.9	492.0	52.6	104.1	75.3
▲15.8%	▲2.9p	▲15.2%	▲1.1p	▲15.0%	▲5.4p	▲21.6%	▲1.3p

*下段は前年対比増減率

表 13 2020 年 1-12 月外資系セダン販売台数(万台)とシェア

	独系	日系	米系	仏系	韓国系
販売台数	350.5	279.7	119.3	62.2	6.1
シェア	34.0%	27.1%	11.6%	6.0%	0.6%

表 14 2020 年 1-12 月外資系 SUV 販売台数(万台)とシェア

	独系	日系	米系	仏系	韓国系
販売台数	168.2	164.3	51.5	39.0	7.2
シェア	18.0%	17.6%	5.5%	4.2%	0.8%

3.3 新エネルギー車 マイナスに転じる

表 15 が示すように、近年高い伸び率で急速に拡大してきた新エネルギー車は補助金の縮小等の影響を受けて、マイナスに転じた。独り光ったのは別統計となっている燃料電池自動車で生産台数が 2,833 台、販売台数が 2,737 台に膨らみ、それぞれ 85.5%、79.2%と高い伸び率を記録した。

表 15 2019 年 1-12 月新エネルギー車の生産・販売台数(万台)

生産台数			販売台数		
総数	内訳		総数	内訳	
	電気*	HBD**		電気	HBD
124.2	102.0	22.0	120.6	97.2	23.2
▲2.3%	3.4%	▲22.5%	▲4.2%	▲1.2%	▲14.5%

*純電気自動車 **プラグイン式ハイブリット車

3.4 乗用車の輸出が健闘

2019 年の自動車輸出台数は 100 万台水準を維持し、前年対比 1.6%と小幅な減少に踏み止まり、検討している。車種別では、乗用車が減少し、事業用車が伸びた。

表 16 2019 年 1-12 月自動車の輸出台数(万台)

総数		内訳			
台数	対比	乗用車		事業用車	
		台数	対比	台数	対比
102.4	▲1.6%	72.5	▲4.3%	29.9	5.7%

3.5 オートバイ市場、二桁拡大

表 17 が示すように、2019 年のオートバイ市場は、生産台数と販売台数はともに二桁伸びた。

輸出では、表 18 が示すように、小幅ながら減少した。三輪車が伸びたのに対し、主力の二輪車が減少した。

表 17 2019 年 1-2 月オートバイの生産・販売台数(万台)

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
1,736.7	1,543.0	193.6	1,713.3	1,519.4	193.9
11.5%	10.5%	20.2%	10.0%	8.9%	20.1%

表 18 2019 年 1-12 月オートバイの輸出台数(万台)

総数		内訳			
台数	対比	二輪車		三輪車	
		台数	対比	台数	対比
712.5	▲2.5%	675.5	▲2.9%	36.9	5.4%

出典：中国自動車工業協会統計サイト

- (1) <http://www.autostats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10704>
- (2) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10705>
- (3) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10708>
- (4) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10706>
- (5) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10713>
- (6) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10710>
- (7) <http://www.auto-stats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10711>