

## 【中国】

# 2020年の自動車市場、急速に回復

蔣 垂東(文教大学文学部教授)

新型コロナウイルスが猛威を振るった2020年の中国の自動車市場について分析をします。

### 1. 2020年自動車市場の概観

2020年は、年初より新型コロナウイルスの感染拡大が下降傾向にあった中国経済に深刻なダメージを与えた。実質 GDP 成長率は、1～3月の第1四半期は前年同期対比(以下同じ)で6.8%の大幅なマイナスだった。しかしながら徹底した感染防止対策が功を奏し、経済活動と社会生活が比較的短期間で再開を果たし、回復の軌道に乗った。実質 GDP の成長率は、第2四半期でマイナス幅が-1.6%に縮小し、第3四半期で0.7%のプラスに転じ、通年で2.3%のプラス成長だった。2020年四半期別の実質 GDP 成長率は表1の通りである。

表1 2020年四半期別実質 GDP 成長率

四半期	前年同期対比
第1四半期	▲6.8%
第2四半期	3.2%
第3四半期	4.9%
第4四半期	6.5%

中国経済の持続的好転の波に乗って、自動車市場が需要と生産の両面で順調に推移し、自動車企業の経営状態も大幅に改善し予想を超える回復ぶりを見せた。自動車市場の回復を支えた要因として、(1)中央政府と地方政府による力強い支援、(2)企業の経営努力、(3)マーケット需要の回復、の三つを挙げることができる。

市場動向では、新車の販売台数は4月以降プラス成長で推移し、通年で2,531.1万台を数え、40%超だったマイナス幅は2%までに縮小した。前年に引き続き世界最大の販売台数を誇っている。車種別では、バス・トラック等の事業用自動車はいち早く回復し、通年の販売台数は20%に近い大幅な伸びを

記録した。乗用車は、通年での販売台数は前年割れしたものの、マイナス幅は6%にまで縮小した。需要が回復する中、9月以降の乗用車販売台数の伸び率は事業用車を上回り、復調を支える原動力となった。新エネルギー車は7月から大幅な伸びが続き、通年での販売台数は予想を上回った。輸出は、8月までは低調だったが、9月から回復の軌道に乗り、11月と12月は二か月連続で史上最高記録を更新した。

### 2. 新車販売台数マイナス幅が大幅に縮小

2020年1～12月の月別新車生産台数と販売台数の推移は表2の通りである。表2が示すように、1～3月は新型コロナウイルスの蔓延により新車の生産・販売台数は大幅に落ち込んだが、蔓延の制圧成功に伴う経済活動の再開に従って4月から回復し、9カ月連続でプラス成長が続いた。通年での生産台数は2%減の2,522.5万台、販売台数は1.9%減の2,531.1万台で、三年連続で前年を下回ったものの、マイナス幅は予想を超えてそれぞれ5.5ポイントと6.3ポイント縮小した。

表2 2020年1～12月新車生産・販売実績の推移

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	144.4	34.1	194.1	161.4	32.6
	▲33.5%	▲33.9%	▲31.4%	▲27.0%	▲27.1%	▲26.7%
	▲24.6%	▲27.6%	▲7.8%	▲18.0%	▲20.2%	▲5.7%
2	28.5	19.5	8.9	31.0	22.4	8.6
	▲83.9%	▲86.4%	▲73.0%	▲83.9%	▲86.1%	▲73.0%
	▲79.8%	▲82.9%	▲66.9%	▲79.1%	▲81.7%	▲67.1%
3	142.2	104.9	37.3	104.3	193.1	38.8
	399.2%	436.5%	▲26.4%	361.4%	365.8%	▲28.5%
	▲44.5%	▲49.9%	▲20.3%	▲43.3%	▲48.4%	▲22.6%

4	210.2	158.7	51.4	207.0	153.6	53.4
	46.6%	49.7%	37.8%	43.5%	45.6%	37.7%
	2.3%	▲4.6%	31.3%	4.4%	▲2.6%	31.6%
5	218.7	166.0	52.7	219.4	167.4	52.0
	4.0%	4.5%	2.5%	5.9%	8.9%	▲2.6%
	18.2%	11.2%	47.7%	14.5%	7.0%	48.0%
6	232.5	179.8	52.7	230.0	176.4	53.6
	6.3%	8.3%	▲0.1%	4.8%	5.4%	3.1%
	22.5%	12.2%	77.9%	11.6%	1.8%	63.1%
7	220.1	172.9	47.2	211.2	166.5	44.7
	▲5.3%	▲3.9%	▲10.4%	▲8.2%	▲5.6%	▲16.6%
	21.9%	13.2%	70.3%	16.4%	8.5%	59.4%
8	211.9	169.4	42.5	218.6	175.5	43.1
	▲3.7%	—	▲10.0%	3.5%	—	▲3.5%
	6.3%	▲0.1%	42.8%	11.6%	6.0%	41.6%
9	252.4	204.5	47.9	256.5	208.8	47.7
	19.1%	20.8%	12.7%	17.4%	19.0%	10.6%
	14.1%	9.5%	39.0%	12.8%	8.0%	40.3%
10	255.2	208.4	46.8	257.3	211.0	46.4
	0.9%	11.8%	▲2.2%	0.1%	0.8%	▲2.8%
	11.0%	7.3%	30.9%	12.5%	9.3%	30.1%
11	284.7	232.9	51.8	277.0	229.7	47.2
	11.5%	11.8%	10.6%	7.6%	8.9%	1.9%
	9.6%	7.5%	20.3%	12.6%	11.6%	18.0%
12	284.0	233.1	50.9	283.1	237.5	45.6
	▲0.3%	±0	▲1.8%	2.1%	3.3%	▲3.6%
	5.7%	6.5%	2.3%	2.3%	7.2%	2.4%
合計	2,522.5	1,999.4	523.2	2,531.1	2,017.8	513.3
	▲2.0%	▲6.5%	20.0%	▲1.9%	▲6.0%	18.7%

\*比率が二段になっている部分は、上段が前月対比、下段が前年同期対比の増減率。\*\*-は未発表

乗用車とバス・トラック等の事業用車別では、乗用車は、通年での販売台数が6.5%減の1,999.4万台、販売台数が6%減の2,017.8万台に止まったが、マイナス幅はそれぞれ2.7ポイントと3.6ポイント縮小した。4月までは前年割れが続いたが、5月からプラスに転じ、市場回復への貢献度を次第に拡大していった。9月から伸び幅が事業用車を上回るようになった。総生産台数と総販売台数に占める比率は79.3%と79.7%でそれぞれ3.7ポイントと3.5ポイント低下したものの、総販売台数に占める比率が約五分の四に達し、自動車市場を支える大黒柱である。一方、事業用車は、国Ⅲ(国家排ガ

ス基準カテゴリⅢ)車の廃車強化、インフラ整備の拡大による需要増加で生産台数と販売台数は両方とも500万台の大きに乗り、史上最高水準となった。前年対比で、生産台数の伸び幅は18.1ポイント上昇し、販売台数はマイナスからプラスに転じた。

### 3. 車種に見える変動

表3は、2020年乗用車の統計区分の車種別生産台数と販売台数の四半期ごとの推移を示している。セダン、SUV、MPV、バン、4車種の内、SUVはプラスだったのに対し、セダン、MPV、バンはマイナスだった。また、SUVの販売台数は初めてセダンを超え、乗用車の最大車種となった。

表3 2020年乗用車区分別生産・販売台数増減率

区分	月	全体	内訳			
			セダン	SUV	MPV	バン
生産台数	1-12	▲6.5%	▲10.0%	0.1%	▲26.8%	▲1.7%
	1-9	▲12.4%	▲16.8%	▲4.4%	▲34.1	▲8.0%
	1-6	▲16.8%	▲25.9%	▲14.6%	▲48.1%	▲20.4%
	1-3	▲48.7%	▲50.4%	▲43.1%	▲70.4%	▲50.1%
販売台数	1-12	▲6.0%	▲9.9%	0.7%	▲23.8%	▲2.9%
	1-9	▲12.4%	▲16.0%	▲5.5	▲32.7%	▲7.9%
	1-6	▲16.9%	▲26.0%	▲14.9%	▲45.7%	▲19.8%
	1-3	▲45.4%	▲47.6%	▲39.6%	▲63.3%	▲54.1%

\*比率は前年同期対比、以下同じ

表4は、2020年事業用車の統計区分車種別生産台数と販売台数の四半期ごとの増減率を示している。事業用車の大幅な伸びを支えたのはトラックで、その生産台数は477万台、販売台数は468.5万台で、それぞれ22.9%と21.7%伸び、中でも大型トラックと軽トラックが好調だった。一方、バスは前年同期を上回ったのは3月だけで、それ以外の月は全てマイナスだった。その結果、通年での生産台数は4.2%減の45.3万台、販売台数は5.6%減の44.8万台に止まった。

表4 2020年事業用車車種別生産・販売台数増減率

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
1-12	20.0%	▲4.2%	22.9%	18.7%	▲5.6%	21.7%
1-9	21.5%	▲7.8%	24.9%	19.8%	▲9.5%	23.2%

1-6	9.5%	▲9.6%	11.5%	8.6%	▲12.4%	10.8%
1-3	▲28.7%	▲22.9%	▲29.3%	▲28.4%	▲30.7%	▲28.2%

トラックとは別区分となっているピックアップトラックは、2020年の生産台数が8.0%増の49.2万台、販売台数が8.6%増の49.1万台で、プラス成長を維持した。燃料種類別では、ガソリン車の生産台数は5%減の12.3万台、販売台数は3.4%減の12.3万台で、ディーゼル車の生産台数は36.8万台、販売台数は36.6万台で、どちらも13%伸びた。ピックアップトラックメーカー上位5社の販売台数は合計で28.2%増の40.0万台に達し、全体に占める割合が12.5ポイント上昇して81.4%となった。

#### 4. 新エネルギー車、史上最高水準を記録

表5は2020年新エネルギー車生産台数・販売台数の四半期ごとの推移を示している。新エネルギー自動車産業チェーンの育成と成熟に伴い、新エネルギー自動車商品の充実、使用環境の整備と改善が捗られ、消費者の認知度が大幅に向上した。こうしたことを反映して、表5が示すように、2020年の新エネルギー自動車の生産台数と販売台数はプラスに転じ、それぞれ7.5%と10.9%伸びた。月別では、7月からプラス成長に転じ、12月までその月の月間記録の更新が続き、12月の生産台数と販売台数はともに20万台を超え月間最高水準を記録した。

表5 2020年新エネルギー車の生産・販売実績

月	生産台数(万台)			販売台数(万台)		
	総数	内訳		総数	内訳	
		電気*	HBD**		電気	HBD
1-12	136.6 7.5%	110.5 5.4%	26.0 18.5%	136.7 10.9%	115.5 11.6%	25.1 8.4%
1~9	73.8 ▲18.7%	56.8 ▲22.9%	17.0 ▲0.4%	73.4 ▲17.7%	57.9 ▲18.6%	15.4 ▲13.9%
1~6	39.7 ▲36.5%	30.1 ▲40.3%	9.5 ▲20.0%	39.3 ▲37.4%	30.4 ▲39.2%	8.8 ▲29.8%
1~3	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

表6は2020年新エネルギー自動車の一つである燃料電池自動車(FCV)の生産台数と販売台数の四半期ごとの推移を示している。中国では、FCVの生産と販売が2017年より試験的

に始められ、生産台数は2017年が1,272台、2018年が1,527台、2019年が3,018台、販売台数は2017年が1,048台、2018年が857台、2019年が3,188台と推移し、2020年末現在の保有台数は約6,000台で、その規模はまだ小さい。2020年の販売台数は目標の5,000台を大きく下回った。

表6 2020年燃料電池自動車の生産・販売実績(台)

月	生産台数		販売台数	
	実績	対比	実績	対比
1-12	1,000	▲57.5%	1,000	▲56.8%
7-9	570	▲56.7%	579	▲53.7%
4-6	390	▲66.5%	403	▲63.4%
1-3	183	▲19.7%	7	▲7.2%

#### 5. 民族ブランド乗用車のシェア、低下へ

表7は2020年乗用車販売台数に占める民族ブランド車のシェアの四半期ごとの推移を示している。民族ブランド車の生産台数と比率は四半期ごとにマイナス幅を縮小し、比率をを向上させているが、通年では生産台数とシェアはともに前年を下回った結果となった。

表7 2020年民族ブランド車の販売実績とシェア

月	台数		シェア	
	台数(万台)	対比	シェア	対比
1-12	774.9	▲8.1%	38.4%	▲0.8p
1~9	487.4	▲17.7%	36.4%	▲2.3p
1~6	285.4	▲29.0%	36.3%	▲3.4p
1~3	115.5	▲47.3%	40.1%	▲1.5p

2020年民族ブランド車販売台数の上位10社は、上海自動車、長安自動車、吉利自動車、東風自動車、長城自動車、北京自動車、第一自動車、奇瑞自動車、重慶自動車、江淮自動車で、10社合計で2,077.96万台となり、民族ブランド車総販売台数に占める割合が84.88%だった。10社の内、重慶、第一、長安の3社が二桁伸び、江淮自動車と長城自動車の伸び率がやや低く、他の5社は小幅に減少した。

2020年1~10月の外資系の販売台数とシェアは表8の通りで、1~6月期と比べて、独系、日系、仏系のシェアが後退した。

**表 8 2020 年 1-10 月外資系国別の乗用車販売台数とシェア**

	独系	日系	米系	仏系	韓国系
台数	384.8	364.9	1456.0	55.3	4.0
(万台)	196.8	186.3	73.4	32.9	2.5
シェア	24.8	23.6	9.4	3.6	0.3
(%)	25.0	23.7	9.3	4.2	0.3

\*下段は2020年1~6月の実績

通年では、日系と米系が小幅に上昇し、独系がやや下がり、韓国系と仏系は低下傾向が続いた。独系がやや下がった要因の一つに自動車用半導体チップの不足があった。半導体チップの供給不足で、VWの主力工場で生産停止が発生し、販売にも大きなかげを落とした。

## 6. 自動車の輸出、苦戦続く

表 9 は 2020 年自動車輸出実績の四半期ごとの推移を示している。世界経済を直撃した新型コロナウイルスは自動車の輸出にも大きな影響を与えた。輸出台数では100万台の万台を割り込み、2.9%のマイナスとなった。車種別では、乗用車が4.8%伸びたのに対し、バス・トラックなどは-21.4%と大きく減少した。月別では、11月と12月の輸出は急激に回復し、二か月連続で月間記録を更新した。中でも12月の輸出台数は14.5万台に達し、11月対比で18.3%、前年同期対比で35.5%伸び、月間の最高記録となった。

**表 9 2020 年自動車の輸出実績(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
1-12	99.5	▲2.9%	76.0	4.8%	23.5	▲21.4%
1~9	61.9	▲17.2%	46.2	▲11.2%	15.7	▲31.2%
1~6	38.6	▲20.9%	28.9	▲12.0%	9.7	▲39.2%
1~3	20.4	▲11.5%	15.4	5.3%	5.0	▲40.7%

表 10 は 2020 年自動車輸出台数上位 10 社の輸出実績を示している。10 社の合計は 89.5 万台で、輸出全体の 89.9% を占めた。増減率では、1~5 位は前年を上回り、6~10 位は前年を下回った。上位 5 社の内、伸び率が最も大きかったのは長安自動車と吉利自動車だった。

**表 10 2020 年自動車輸出台数上位 10 社の輸出実績**

順位	企業名	輸出実績(万台)	増減
1	上海自動車	32.3	+
2	奇瑞自動車	11.4	+
3	長安自動車	8.2	+
4	吉利自動車	7.3	+
5	長城自動車	7.0	+
6	東風自動車	6.9	—
7	北京自動車	5.4	—
8	大慶ボルボ	4.1	—
9	江淮自動車	3.7	—
10	重慶自動車	3.1	—
合計		89.5	

## 7. 上位 10 社の販売台数、小幅に減少

表 11 は 2020 年自動車販売台数上位 10 社の合計とそのシェアの四半期ごとの推移を示している。表 11 が示すように、2020 年上位 10 社を合わせた販売台数は合計で 2.3%減少し、全体に占める割合が 0.4 ポイント下落した。なお、2020 年の販売台数上位 10 社は、上海自動車、東風自動車、第一自動車、広州自動車、長安自動車、北京自動車、吉利自動車、長城自動車、奇瑞自動車、華晨自動車だった。

**表 11 2020 年販売台数上位 10 社の合計とシェア**

月	台数(万台)	対比	シェア	対比
1-12	2,264.4	▲2.3%	89.5%	▲0.4p
1-9	1,531.4	▲7.0%	89.5%	▲0.1p
1-6	913.9	▲16.5%	89.1%	0.4p
1-3	329.5	▲41.7%	89.7%	▲1.1p

## 8. 2021 年の展望

2021 年は第十四次 5 年計画(2021~2025)スタートの年にあたり、中国政府が引き続き新型コロナウイルス対策と経済発展の成果の維持拡大を最優先課題とし、六穩(就業、金融、対外貿易、海外投資、投資、マインドの安定)、六保(就業、民生、市場主体、食料・エネルギー、産業・サプライチェーン、末端組織の確保)を合言葉に経済の発展と暮らしの安全の確保に全力を入れることから、中国経済は引き続き比較的高い伸び率で推移するものと考えられる。但し、新型コロナウイルス感染拡大のリスクをはじめ、外部環境に多くの不確定

要素があり、経済成長を下向きにさせる要素は依然として存在している。

自動車市場では、中国経済の安定的成長に伴い、消費の回復が加速するものと考えられる。中国の自動車市場に巨大な潜在力があることから、2020年は自動車市場にとって底打ちの年になるとの見方が強い。2021年は再び成長軌道に乗り、年間の新車販売台数が4%伸びて2,600万台に達すると中国自動車工業協会が予測している。また、電気化、IT化、IOT化、デジタル化の加速が自動車産業の上の段階への発展を押し進め、新エネルギー自動車市場も政策主導から市場主導へ移行するものと見られる。特に2020年11月発布の「新エネルギー自動車産業発展計画(2021~2035)」により新エネルギー自動車は大きく伸びることが予想される。但し、自動車用半導体チップの供給不足が今後も続き中国自動車産業の安定的発展に影響する要素として注視すべきである。

出典：中国自動車工業協会統計サイト

- (1) <http://www.auto-tats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10927>
- (2) <http://www.auto-tats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10910>
- (3) <http://www.auto-tats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10892>
- (4) <http://www.auto-tats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10936>
- (5) <http://www.auto-tats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10937>
- (6) <http://www.auto-tats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10940>
- (7) <http://www.auto-tats.org.cn/ReadArticle.asp?NewsID=10928>