

中国新車販売の現状

【ポイント】

1. 中国の新車販売台数は乗用車市場の爆発的な拡大に伴ない、ここ 10 年で 3 倍と大きく拡大してきた。
2. 03 年は乗用車販売台数が前年比約倍増し、モータリゼーションが本格化したかに見えるが、足元は自動車ローン利用率の低下に伴ない、伸び率が鈍化している。
3. 今後、インフラ整備が必要と思われるが、中長期的には保有台数の拡大に伴なう市場拡大が期待できる。

1. 重要度の増す中国市場

2003 年から 2004 年にかけて、自動車業界で最も注目されていたのは間違いなく中国市場であった。それもそのはず、2002 年から 2003 年にかけて、世界の自動車販売台数は 130 万台の伸び(+2%の伸び)を見せたが、この伸びを支えたのはアジアであり、中でも中国であった。具体的には、130 万台の世界自動車販売台数増加のうち、実にアジアだけで 126 万台増加しており、更にその中、中国が 105 万台の伸びを見せた。逆に北米、西欧といったボリュームの大きい地域が減少しただけに、その重要性がより注目されることとなった(図表 1)。

中国の新車市場そのものは 90 年代にかけても成長していたが、2001 年から 2003 年にかけて成長のスピードを速めた(図表 2、3)。

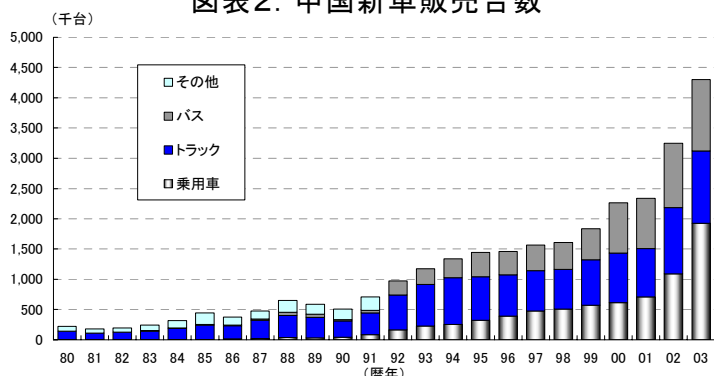
2002 年から 2003 年までの期間で最も大きい伸びを見せているのは乗用車市場であり、中国のモータリゼーションが徐々に始まっていると考えられる。

図表 1. 世界新車販売台数

	2000	2001	2002	2003	02vs03	00vs03
合計	57,549	57,233	57,790	59,085	1,295	1,536
アフリカ	843	882	886	932	47	90
アジア	12,952	13,162	14,160	15,425	1,264	2,473
オーストラリア	787	773	824	893	69	107
ビルマ(ミャンマーの旧称)	25	27	29	31	2	6
香港	37	44	35	33	▲ 2	▲ 4
インド	859	818	867	987	121	128
インドネシア	298	300	331	363	32	65
日本	5,964	5,907	5,814	5,877	63	▲ 87
韓国	1,435	1,459	1,633	1,425	▲ 208	▲ 10
マレーシア	343	397	435	397	▲ 37	54
ニュージーランド	74	75	84	88	4	14
中国	2,089	2,353	2,917	3,974	1,057	1,885
フィリピン	86	77	86	96	10	10
シンガポール	78	77	69	85	16	7
台湾	422	364	419	449	29	27
タイ	262	297	413	509	96	247
ベトナム	15	19	19	21	2	6
その他	179	178	187	197	10	18
中南米	2,554	2,582	2,345	2,311	▲ 33	▲ 243
東欧	2,635	2,617	2,739	3,091	352	456
中近東	1,707	1,379	1,519	1,740	221	33
北米	19,806	19,667	19,533	19,249	▲ 284	▲ 556
西欧	17,053	16,944	16,608	16,337	▲ 271	▲ 716

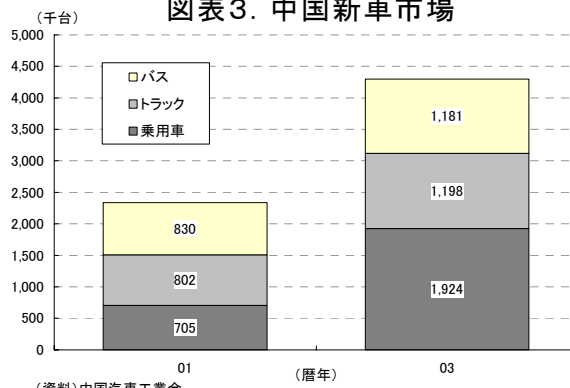
(資料)オートモーティブニュース

図表2. 中国新車販売台数



(資料) 中国汽車工業会、WARD'S
(備考) 91年までは生産台数を便宜的に使用、92年からは販売台数

図表3. 中国新車市場



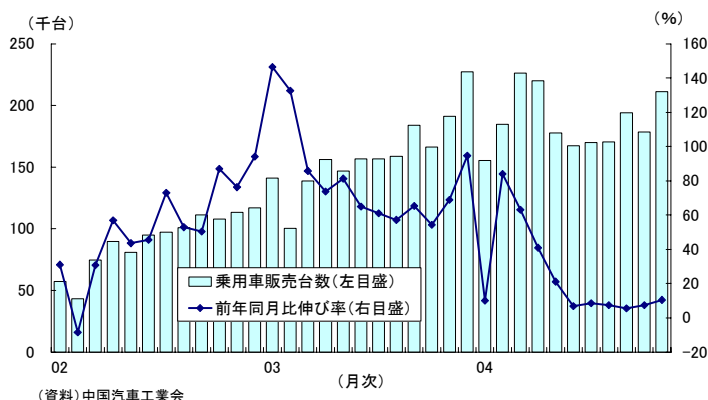
(資料) 中国汽車工業会

2. 2004年の市場鈍化と中国ローン市場

高い成長を見せていた中国市場も 2004 年に入って伸び率が鈍化している。特にその傾向は乗用車市場で顕著に出ている (図表 4)。

この背景として、自動車ローン市場の縮小があるとされている。主要メーカー、現地新聞によると、中国での自動車ローン利用率は 2003 年に 35%程度と、欧米の先進諸国の 70%と比較するとその割合は小さいものの、一定の割合を占めていた。それが、2003 年末に中国政府が GDP 成長率を落ち着かせるために行った金融引締め

図表4. 中国乗用車市場動向

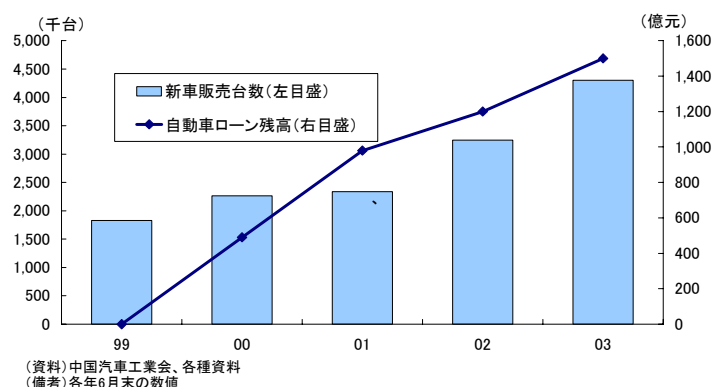


(資料) 中国汽車工業会

に伴ない、2004 年初に 20%、2004 年中に 10%まで低下した。そのため、実態として 30%程度の伸び率を持っていたところ、自動車ローンの使用率低下 15% - 25%のありを受けて伸び率が鈍化しているということである。

この利用率低下に伴う販売鈍化は、つまるところ中国政府の金融引締めによるものと考えられがちだが、ことはそう単純では無い。中国における自動車ローンの問題点が浮き彫りになったことでの利用率低下も背景にある。そもそも中国の自動車販売ローンは 1998 年に中国人民銀行が「汽車消費貸款管理弁法」を発表し、国有商業銀行による自動車ローン業務を認可したことを機に

図表5. 中国自動車ローン



(資料) 中国汽車工業会、各種資料
(備考) 各年6月末の数値

急成長(図表5)。2004年6月末時点で貸出残高は1,800億元まで拡大している。ただ、実態として与信査定システムの整備が遅れていることから、貸し出し残高のうち、900億元超が回収不能債権になっている。

不良債権増加に対し、自動車ローン事業を行っている銀行各社(自動車ローンの80%程度が国有商業銀行によるもの)は2004年半ばから信用審査機能を強化、中国政府も2004年10月に「汽車消費貸款管理弁法」の改定法「汽車貸款管理弁法」を発効した。政府の改定法は業務を行える事業体の拡大、対象車の拡大、貸付上限の細分化など変更点が多いが、前回まで無かった与信管理について言及。貸付機関に貸付け相手の与信評価システムを早期に構築することを求めている。

3. インフラ面での課題はあるが、中長期的な市場拡大は期待できる

前述の自動車ローンの与信の問題が現在は中国新車市場拡大の阻害要因の一つになっているが、他にもインフラ面の問題として、道路整備の問題、環境対応の問題、知的財産権の問題、などがあり、解決すべき課題が多い。とはいえ、重要度を増している中国は今後も中長期的な市場拡大が期待できると考えられる。

その最大の根拠は一人当たりGDPと自動車保有台数にある。

図表6. 各国の主要指標(2003年)

	中国	インド	タイ	日本	米国	世界
① GDP(US\$:mil)	1,409,852	598,966	143,163	4,326,444	10,881,610	36,356,240
② GDP成長率	9.1%	8.0%	6.7%	2.7%	2.9%	2.5%
③ 人口(百万人)	1,288	1,064	62	127	291	6,272
④ 一人当たりGDP(\$/人:①/③)	1,094	563	2,309	34,066	37,394	5,797
⑤ 自動車保有台数(千台:2002年末)	20,532	11,880	6,716	73,989	225,452	814,887
⑥ 自動車普及率(台/人:⑤/③)	1.6%	1.1%	10.8%	58.3%	77.5%	13.0%

(資料)世界銀行、日本自動車工業会

(備考)自動車保有台数は乗用車、商用車合計

そもそもモータリゼーションは一人当たりGDPが2,000ドルを超えた後に急速に進むとされている。そのため、中国は未だ本格的なモータリゼーションが起こっているわけではなく、一部の経済発展が進んでいる地域でその兆しが出ているに過ぎない状況と割り切った方が良い。もちろん様々な環境変化に伴ない新車市場は波を打つとは思われるが、中長期的には新車市場の拡大が期待できる。

(富国生命投資顧問(株) アナリスト 能村 研二)