

## 【香港駐在報告】

### 中国自動車業界の今

～重要性を増す日系完成車メーカーの中国事業

黒川 徹 (TORU KUROKAWA)  
STRATEGIC RESEARCH DIVISION  
(HONG KONG)

2018年2月1日

Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ  
A member of MUFG, a global financial group

#### 【要約】

- 2017年の中国の自動車工場出荷台数（乗用車＋商用車）は2,887万台と9年連続で世界一となったが、その伸び率は前年比3.0%増と2011年以来6年ぶりの低水準に留まった。
- 2017年12月末に車両購置税の減税が終了した他、2019年からのNEV規制導入が決定されるなど、注目される動きが目立つ中国自動車業界について、以下の3つの切り口にて簡単に整理した。

#### 2018年の自動車需要をどう見通すか

- 主力の乗用車をみると、2017年は2016年の減税に伴う需要先食いの影響、及び減税幅の縮小を背景に前年比1.4%増と伸びが大幅に鈍化
- 2018年も、反動減の影響から脱せず1～2%増と低い伸び率が続こう

#### 好調と言われる日系完成車メーカーの中国事業をどう捉えるべきか

- 大手3社（ホンダ、トヨタ、日産）の2017年販売実績は、乗用車全体が低成長に留まる中、それを大きく上回ったため、好調と言える
- しかし、日系完成車メーカーの市場シェアは、2012年の島問題前の水準まで回復しておらず伸長余地が残る状況。こうした中、米国で今後2～3年に亘り需要減退が見込まれるため、中国事業への一段の注力が必要

#### 日系完成車メーカーはEV生産の鍵を握る電池の調達をどう進めるべきか

- 完成車メーカーの間では、ホワイトリストに認定されたメーカーの電池の取り合いになる可能性が高いとの懸念が浮上
- 日系完成車メーカーは、中国ではこれまで通りの日系大手からの調達に固執せず、中資系大手電池メーカーからの調達に乗り遅れないことが肝要

## 1. 2018年の自動車需要をどう見通すか

◇ 2017年の自動車工場出荷台数は2,887万台と9年連続で世界一となったが、その伸び率は前年比3.0%増と2011年(2.5%増)以来6年ぶりの低水準に留まった。2018年については、2017年12月末に車両購置税の減税が終了したため、一段と厳しさを増すとの見方が多い。2018年の自動車需要をどう見通すか。

## (1) 2017年の実績

## ◇ 主力の乗用車の工場出荷台数は前年比1.4%増と伸びが大幅に鈍化

- 2017年の自動車全体(乗用車+商用車)の工場出荷台数は2,887万台と過去最高を更新し、9年連続で世界一となったが、その伸び率は前年比3.0%増と2016年の伸び率(13.7%増)から大きく減速し、2011年以来6年ぶりの低水準に留まった(図表1)。
- 特に、主力の乗用車の伸び率鈍化が鮮明になった格好。乗用車の工場出荷台数は、2015年10月以降、車両購置税<sup>(注)</sup>の減税に支えられ好調を持続してきた。しかしながら、2017年は、2016年の減税に伴う需要先食いの影響、及び減税幅の縮小を背景に1.4%増とWTO加盟の2001年以降初めて5.0%増を下回るなど、伸びが大幅に鈍化。
- ✓ 2017年後半は、年末に掛けて「減税終了前の駆け込み需要が見込まれる」(完成車メーカー、以下OEM)との見方もあったが、前年の発射台が非常に高い中、駆け込み需要の押し上げ効果は限定的なものに留まり、4Q(10~12月)に若干ながらマイナス成長となった。

(注) 車両購置税(自動車取得税)は、中国国内で車両を購入した機関・個人が徴収される税。2015年10月より排気量1.6L以下の車両(小型車)の税率が通常の10%から5%に減税され、当初は2016年末で終了する予定であったが、中国財務省は、2016年12月15日に小型車の減税措置を1年延長すると発表。2017年1月から12月末の間は税率を5%から7.5%に引き上げ、2018年1月から通常の10%に戻された。

図表1：自動車工場出荷台数の動向

(単位:万台)

	2014	2015	2016				2017					
	通年	通年	1Q	2Q	3Q	4Q	通年	1Q	2Q	3Q	4Q	通年
自動車全体	2,349	2,460	652	628	649	865	2,803	700	635	687	872	2,887
前年比(%)	6.9	4.7	6.0	10.2	24.9	15.0	13.7	7.4	1.1	5.8	0.9	3.0
乗用車	1,970	2,115	566	536	567	761	2,438	595	531	590	760	2,471
前年比(%)	9.9	7.3	6.7	11.8	27.7	15.7	14.9	5.1	▲0.9	4.0	▲0.1	1.4
商用車	379	345	86	93	82	104	365	105	105	97	113	416
前年比(%)	▲6.5	▲9.0	1.4	1.8	8.6	10.6	5.8	22.6	12.7	18.5	8.4	14.0

(注) 通年の数値については、資料の制約から1Q~4Qの合計と一致せず。

(資料) 中国汽車工業協会(CAAM)資料を基に三菱東京UFJ銀行戦略調査部(香港)作成

- 乗用車の販売台数<sup>(注)</sup>をみても、2017年に入ってから冴えない展開が継続(図表2)。1Q(1~3月)の大幅な落ち込みに加え、4Q(10~12月)の低調な推移により、2017年は前年比0.4%減と僅かながらマイナス成長を記録。
- ✓ 減税対象であった排気量1.6L以下に限ると、2017年は、前年の高成長(23.2%増)から一転して2.7%減となり、減税効果の薄れる中で需要先食いの反動減が顕在化。

(注) 販売台数には、日本の自賠責保険にあたる自動車交通事故責任強制保険加入台数を採用(本資料では新車のみカウント)。中国では、車両を購入した機関・個人は新車登録(ナンバープレートや走行許可証等の登録)を行う際に強制保険に加入した証書の提出が必要。

図表2：乗用車販売台数の動向

(単位:万台)

	2014	2015	2016				2017					
	通年	通年	1Q	2Q	3Q	4Q	通年	1Q	2Q	3Q	4Q	通年
乗用車全体	1,829	2,019	539	480	568	761	2,349	469	502	596	772	2,339
前年比(%)	n.a.	10.4	5.5	13.7	23.1	22.0	16.3	▲13.0	4.5	4.9	1.4	▲0.4
1.6L以下	1,254	1,397	385	341	418	577	1,721	319	347	422	586	1,674
前年比(%)	n.a.	11.4	6.7	20.3	36.6	29.0	23.2	▲17.1	1.7	1.0	1.6	▲2.7
1.6L超	575	622	155	139	151	184	628	150	155	174	186	665
前年比(%)	n.a.	8.1	2.4	0.2	▲3.3	4.2	1.0	▲2.6	11.5	15.5	1.1	5.9

(資料) 中国自動車技術研究センター(CATARC)資料を基に三菱東京UFJ銀行戦略調査部(香港)作成

## (2) 2018年の展望

### ◇ 需要先食いの反動減の影響から脱せず、前年比1~2%増と低い伸び率が続こう

- 2018年の乗用車の工場出荷台数は、前年比1~2%増と低い伸び率が続く見通し。
  - ✓ そもそも中国の乗用車需要は、先進諸国に比して低水準に留まる保有率、経済発展に伴う購入層の拡がりを背景に、中長期的な視点に立てば、一桁台半ば程度で成長するという市場コンセンサスに変化はみられない。
  - ✓ 但し、業界関係者の間では、二桁成長を記録した2016年に相当量の需要が先食いされたため、その反動減が顕在化した2017年に続き、2018年についても、販売を押し上げるプラス材料が見当たらず、低い伸び率が続くとする向きが多い。
- 当面のリスク要因として在庫動向が挙げられ、足元で適正水準にある在庫が例年大きく上下する旧正月期間を経た3月にどの程度の水準となるかが一つの注目点<sup>(注)</sup>。
  - ✓ 在庫早期警戒指数をみると、2017年8月以降、5ヵ月連続で警戒ラインを下回っており、足元で自動車ディーラーの在庫増への警戒感はやや和らいでいる。しかしながら、2017年通年では、統計データの対象範囲が異なるとはいえ、工場出荷台数(輸出分を含む)はプラス成長を維持しているのに対し、販売台数が僅かながらマイナス成長を記録するなど、在庫増への懸念材料が認められる。

(注) 2017年12月末に車両購置税の減税が終了したため、「2018年1Q(1~3月)は各OEMが販売奨励金を増額して対応している」(調査会社)との話も聞かれており、本来の実力の見極めには、4~5月の販売・在庫動向のフォローが欠かせなくなる可能性もありそうだ。

## 2. 好調と言われる日系完成車メーカーの中国事業をどう捉えるべきか

◇ 2015年以降の大手3社（ホンダ、トヨタ、日産）の販売台数は、いずれも目標未達に終わった2014年から一転、3年連続で目標を達成。とりわけ、2017年は乗用車全体が前年比1.4%増の低成長に留まる中、それを大きく上回ったため、「中国では日系OEMの好調が際立った」との報道が目立つ。好調と言われる日系OEMの中国事業をどう捉えるべきか。

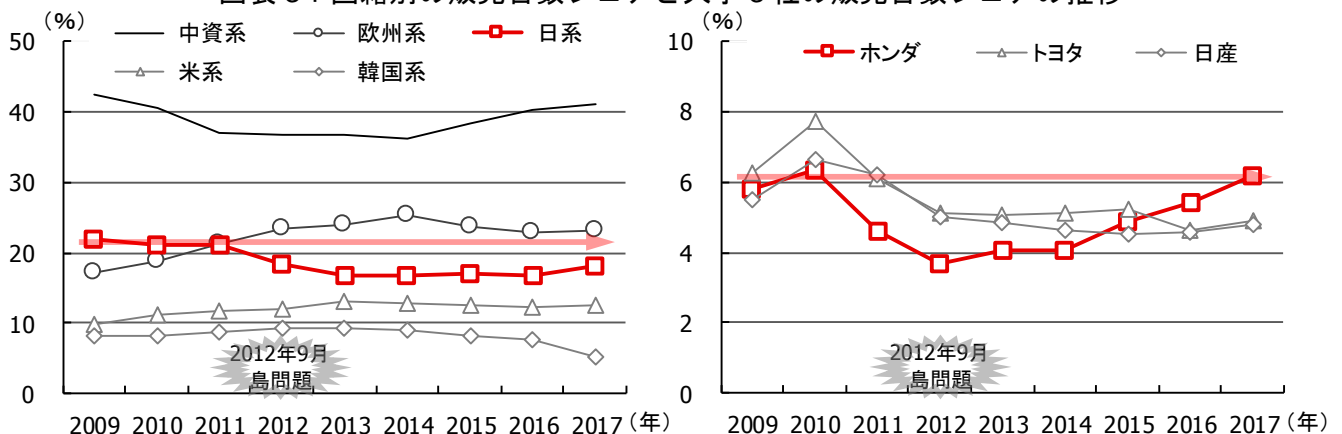
### ◇ 大手3社の2017年販売実績は乗用車全体の伸びを大きく上回ったため、好調と言える

- 大手3社（日系OEM全体の9割弱）が発表した2017年の販売実績は乗用車全体の伸びを大きく上回ったことに加え（Appendix 付表）、大手3社が、最大手VW、2番手GMに続く3~5番手を独占するなど、「中国では日系OEMの好調が際立った」との報道が目立つ。
- 日系OEMの販売実績を振り返ってみると、大手3社揃って目標未達となった2014年には「中国では日系OEMが苦戦」との報道が相次いだが、2015年以降、大手3社の販売台数は3年連続で目標を達成。とりわけ、2017年は乗用車全体が前年比1.4%増の低成長に留まる中、それを大きく上回ったため、好調と捉えて差し支えなからう。
- ✓ 2017年に日系OEMが好調だった要因として、「韓国勢の不振に加え、積極的な新型車投入によるSUVの好調が大きい」（調査会社）とみる向きが多く、かつては保守的と言われた日系OEMの中国事業に対する取り組み姿勢に変化が窺える。

### ◇ 米国で今後2~3年に亘り需要減退が見込まれる中、中国事業への一段の注力が求められよう

- しかし、OEMの国籍別市場シェアをみると、2017年は日系OEMの市場シェアが拡大したものの、過去を振り返ると、日系OEMのシェアは依然として2012年の島問題前の水準まで回復しておらず、その伸長余地が残っている状況と言える（図表3）。
- ✓ 大手3社のうち、島問題前の水準に回復しているのはホンダ1社に限られる。
- こうした中、日本車の海外における最大販売国である米国では、引き続き買い替え需要が縮小することに加え、金利上昇も相俟って今後2~3年に亘りマイナス成長が続くとみられるため、日系OEMには、中国事業への一段の注力が求められよう。

図表3：国籍別の販売台数シェアと大手3社の販売台数シェアの推移



（資料）中国自動車技術研究センター（CATARC）資料を基に三菱東京UFJ銀行戦略調査部（香港）作成



### 3. 日系完成車メーカーはEV生産の鍵を握る電池の調達をどう進めるべきか

◇ 中国では、政府が2025年に販売台数の20%を新エネ車にするという推進目標を掲げている上、NEV規制導入の決定や内燃機関車の生産・販売禁止の検討を始めたとの報道もあるなど、EV化は一層加速する兆しがある。こうした中、日系OEMはEV生産の鍵を握る電池の調達をどう進めるべきか。

#### ◇ ホワイトリストに認定されたメーカーの電池の取り合いになる可能性が高いとの懸念も

- 中国では、政府が「EV普及を切り口に、中資系OEMの国際競争力を引き上げるシナリオを模索している」（中国政府系シンクタンク）中、新エネ車の高い目標、NEV規制導入、内燃機関車の生産・販売禁止の検討などを背景に、EV化は一層加速する兆しがある。
- こうした中、多くの日系OEMから「EV生産に向けて電池の安定調達が鍵」との声が聞かれており、足元で日系OEMの関心が電池の調達に集まっている様子。
- そもそもEVは、現段階で補助金等の政策支援が欠かせない。中国で新エネ車の補助金対象車に登録されるには、ホワイトリスト<sup>(注)</sup>に認定されたメーカーの電池を採用しなければならない模様であり、各OEMはホワイトリスト入りできていない日韓大手（パナソニック、LG化学、サムスンSDI）から調達するケースでは価格競争力が損なわれる公算大。
- 各OEMとしては、補助金支給対象となる電池の調達を進めたいという意向がある中、「ホワイトリストに認定されたメーカーの電池の取り合いになる可能性が高い」（OEM）との懸念が浮上している。

(注) 中国では、車載用電池の品質向上と国内産業の後押しを目的に、2015年に自動車駆動用電池業界規範条件を制定。その条件を満たす企業はホワイトリスト（中国電池製品目録）に掲載される。規範条件は任意規制であり、補助金支給の必須条件ではないが、新エネ車への補助金支給と密接に結びついていると捉えられており、実質的には強制的な規制の位置付け。

#### ◇ 日系OEMは中資系大手電池メーカーからの調達に乗り遅れないことが肝要

- 外資系OEM（VW、BMW、現代自等）は、従来は安全性や品質管理を重視してきたが、最近では補助金支給や調達コストの引き下げを目的として、従来調達先の日韓大手から中資系大手電池メーカーにシフトする動きがみられる。
- ✓ 一部の日系大手OEMでも、2018年投入予定の中国専用EVに中資系大手電池メーカーから調達を検討しているとの報道あり。
- 中資系電池メーカーを巡っては、中下位メーカーについてはその信頼性に疑問を呈する声があるのは事実だが、「日韓大手に全く引けの取らない高い品質・性能を有している」と数多くの日系自動車関連企業から高く評価される中資系大手電池メーカーも存在する。
- 日系OEMは、EV生産で電池の調達戦略が鍵を握る中、中国ではこれまで通りの日系大手からの調達に固執せず、中資系大手電池メーカーからの調達に乗り遅れないことが肝要。

以上

## Appendix. 日系 OEM7 社の 2017 年の販売実績について

- 日系 OEM7 社が発表した 2017 年の販売実績をみると、上位 4 社（大手 3 社+マツダ）は主力のセダン（ホンダの Civic、トヨタの Corolla、日産の Sylphy）や SUV の販売好調により引き続き前年実績を上回り、過去最高を更新（付表）。
- その他 3 社については、三菱自こそ現地生産に切り替えた主力 SUV が牽引役となり前年実績を大きく上回ったが、スズキ、SUBARU はマイナス成長が継続するなど、まだら模様の展開となった。

付表：日系 OEM7 社の中国販売台数の動向 （単位：万台、%）

中国販売台数		2016	2017		
		実績	計画	実績	前年比
ホンダ	小売販売台数	124.8	135.0	144.1	15.5
トヨタ	輸入車を含む小売販売台数	121.4	121.4	129.0	6.3
日産(注)	輸入車を含む小売販売台数	113.2	n.a.	126.5	11.8
マツダ	輸入車を含む小売販売台数	28.6	29.0	30.9	8.3
スズキ	小売販売台数	16.8	n.a.	11.4	▲ 31.9
三菱自動車	輸入車を含む小売販売台数	8.3	n.a.	12.9	56.1
SUBARU	小売販売台数	4.6	n.a.	3.0	▲ 34.0

(注) 東風日産、東風ヴェヌーシアの数値で商用車を含まない。

(資料) 各社資料を基に三菱東京 UFJ 銀行戦略調査部(香港)作成

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当部はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

Copyright © 2018 The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd. All rights reserved.

発行：株式会社 三菱東京UFJ 銀行 戦略調査部

〒100-8388 東京都千代田区丸の内2-7-1

本件照会先：山本 志乃

(TEL : 03-3240-7935、e-mail : shino\_2\_yamamoto@mufg.jp)