

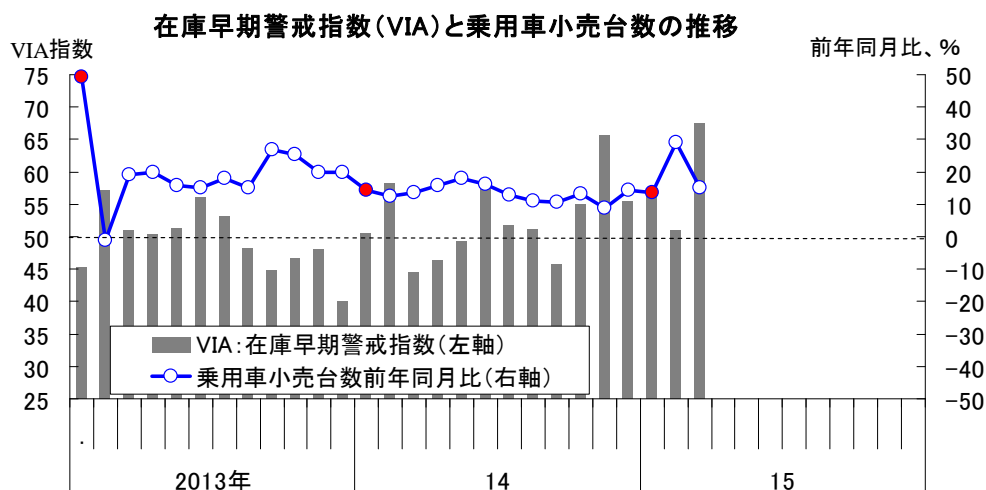
中国自動車市場の現況

3月は流通在庫が急増：4～6月期も在庫調整が続くリスクが高まる

中長期テーマでは、電気自動車市場と「中国版 ZEV 規制」導入への動きに注目

- 4月9日に中国汽流通協会(CADA)が公表した、3月の在庫早期警戒指数(VIA: Vehicle Inventory Alert)は67.5と、2013年1月の統計公表以来最悪の数字となった(図表1)。中国市場での流通在庫は、メーカーでの生産調整やディーラーでの積極販売により、2月には適正水準に近づいたが、3月は反転急増し、高水準に戻った。VIA指数は中国全土の新車ディーラーから集めた、流通在庫の過剰感を指数化したものであり、50を上回ると在庫は過剰であると判断する。なお、新車ディーラー経由での自動車販売は主に乗用車であることから、このVIA指数の動きは乗用車の流通在庫の動きを表していると言える。
- 今回の結果は、今月後半から決算発表シーズンが始まる、日系自動車関連企業にとっては厳しい内容であり、各社の新年度見通しに影を落とすものとなる。中国乗用車市場の成長が鈍化する中、メーカーが需要の伸び以上に車両生産を行ったため、2014年後半を中心に、ディーラーが過剰在庫を抱える状況に陥った。この過剰在庫を払拭するため、日系の大手完成車メーカーは2015年1～3月期いっぱい、生産調整を行うとしていた。しかし、3月の高水準な流通在庫を見る限り、在庫調整は4～6月期にも行われる公算が高くなった。自動車部品メーカー等、中国に進出した関連企業では、完成車メーカーの在庫調整が3月で収束するかどうかに関心事項であったが、このような期待に反する結果となった。
- 在庫が急増した背景には、乗用車新車販売の減速がある。全国乗用車市場情報連席会(CPCA)が発表した、3月の乗用車小売台数(日本の新車登録台数に相当)は前年同月比14.9%増と、2月(同29.0%増)から減速した(図表1)。乗用車需要は依然として浮揚感を欠いているのが現状である。
- 本レポートでは、人気が高まっているSUVセグメントで日系メーカーがシェアを上げづらい状況であること、4月20日開催の上海モーターショーで注目されると考える、電気自動車及び「中国版 ZEV 規制」導入への動きについてもコメントする。

図表1 新車販売の減速により乗用車の流通在庫は3月に急増



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: 乗用車小売台数は微型バン(軽自動車バン)を除く。

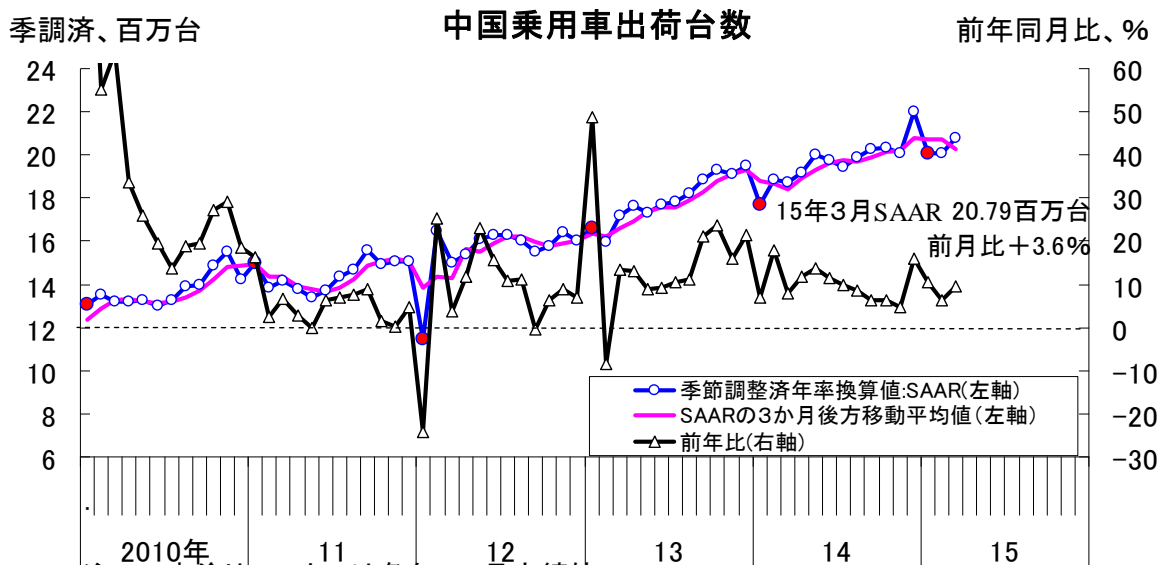
注3: VIAは50を下回る場合がディーラーでの在庫水準が適正、50を上回る場合が在庫過多。

出所: 中国汽流通協会(CADA)、全国乗用車市場情報連席会(CPCA)データより浜銀総合研究所作成

乗用車出荷台数は頭打ちの状況

- ・ 図表2は中国汽車工業協会(CAAM)が発表した、乗用車の出荷台数の推移を示している。メディア等で「新車販売台数」として取り上げている数字がこのCAAMの出荷台数となるが、同統計は工場出荷台数となっており、より生産に近い数字となっている。
- ・ 3月の乗用車出荷台数の季節調整済年率換算値(SAAR)は2,079万台と、春節の影響があった2月との比較で3.6%増加したが、春節の影響をならした3か月後方移動平均値は前月比で減少した。
- ・ 乗用車の出荷台数は昨年12月に大きく増加したが、これは一部の完成車メーカーが年間販売目標の達成を意識して、大量に在庫をディーラーに押し込んだことによる。しかし、前述のように、ディーラーでは過剰在庫が積み上がったため、年明けには生産調整を行って出荷を抑えたのである。2月の流通在庫の減少をみて、メーカーは3月に出荷を増やしたが、末端需要が弱いことにより、流通在庫が再度積み上がってしまったとみられる。
- ・ 流通在庫を削減するため、今後は、完成車メーカーが生産・出荷に再度ブレーキをかけるか、ディーラーが積極的な値下げ販売を継続することが必要である。なお、需要減速による販売競争の激化で、値下げ販売を余儀なくされている新車ディーラーの多くは赤字経営に陥っている。4月9日付の、現地メディア「毎日経済新聞」ウェブ版に業界関係者のコメントがでていますが、新車ディーラーの多くは価格競争に陥り低収益な新車販売を続ける一方で、利幅がより厚い中古車を販売することで、赤字拡大を食い止める動きがあるとのことである。メーカーの減産か、ディーラーの値下げ販売か、各社で在庫削減への対応は違うだろうが、どちらにしても自動車市場の収益環境は今後悪化していく可能性が高い。

図表2 中国の乗用車出荷台数は頭打ちの状況



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: 工場出荷ベース。

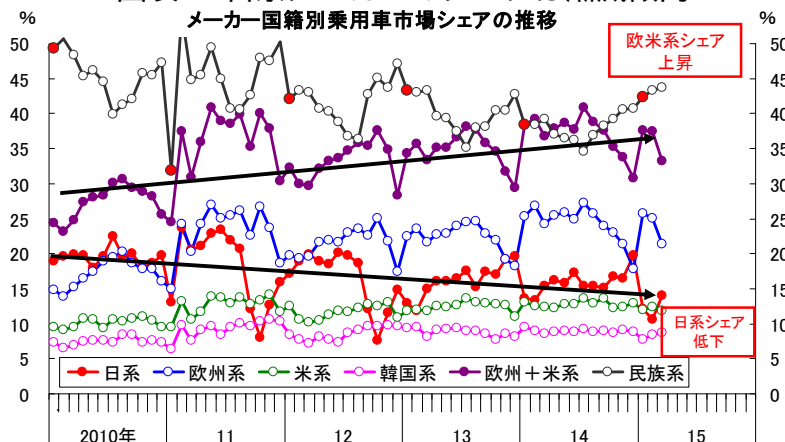
注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: 中国汽車工業協会(CAAM)のデータより作成

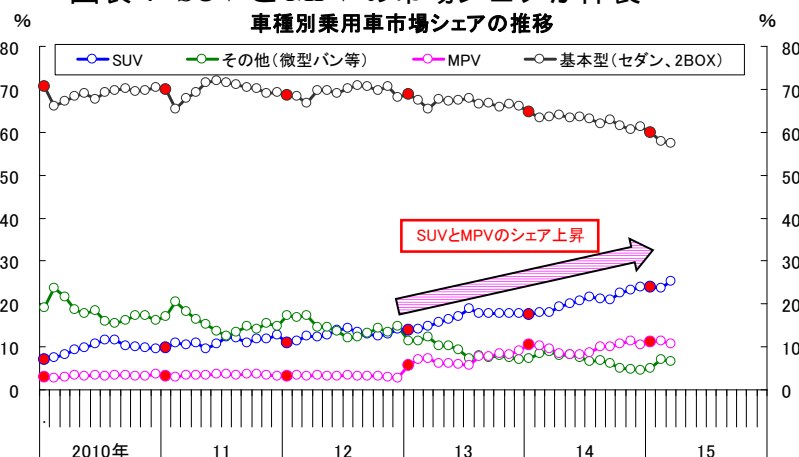
日本車のシェアは漸減傾向：SUV 市場での苦戦が一要因

- ・ 図表 3 は、CAAM が公表するメーカー国籍別の乗用車出荷台数シェアの推移を示している。2010 年 1 月からの推移をみると、欧米系メーカーの市場シェアが上昇する一方で、日系シェアは漸減傾向にあることがわかる。中国自動車市場の拡大が鈍化している一方、日系メーカーがシェアを上げられない状況にあることにも要注意である。
- ・ 日系メーカーは 2012 年 9 月以降、尖閣諸島問題に端を発した反日運動という逆風が吹く中でシェアを落としていった。現在も日系メーカーがシェアを上げづらい状況にあり、この背景として「反日」の影響が続いていることを理由にする業界関係者は多い。しかし、足元でのシェア低下は政治的要因だけではないと考える。すなわち、中国市場で人気が高まっている SUV や MPV(ミニバン)においてシェアを上げられていないということである。
- ・ 図表 4 は、2010 年 1 月以降の車種別乗用車市場シェアの推移を示している。注目したいのは、SUV の販売シェアが大きく伸長したことである。2010 年には 7%程度であった SUV の市場シェアは、足元では 25%にまで上昇している。SUV のシェア上昇の背景には、消費者が余暇やレジャーを楽しむというライフスタイルの変化と、2014 年初からの「一人っ子政策」の緩和、が挙げられる。MPV のシェアも上昇しているが、SUV 同様の理由で消費者が自動車購入で選好していると考えられる。
- ・ このような消費者の嗜好が急速に変化する中、自動車メーカー各社は、とりわけ SUV の新モデル投入を積極的に行っている。しかし、後述のように、日系メーカーはお家芸とも言える高い安全性能で顧客にアピールすることが難しい状況にあり、これが市場シェアのアップに苦戦している要因のひとつとなっていると考える。

図表 3 日系メーカーのシェアは漸減傾向



図表 4 SUV と MPV の市場シェアが伸長



多くのライバル車がひしめく SUV 市場では、日本車の高い安全性能が「評価されない」

- ・「安くて安全」なクルマとして世界的に人気が高い日本車は、中国では「安全」な車として評価されない。図表 5 は、中国政府機関の中国自動車技術研究中心（CATARC）による、SUV 主要モデルの安全性能試験の結果（いわゆる、「C-NCAP(China New Car Assessment Programme)」）で、6 段階評価で最高評価は 5 つ星プラスである。なお、中国では自動車の購入決定要因のひとつとして、安全性能の高さが重視されており、とりわけ、SUV ではこの C-NCAP 評価は多くの自動車ユーザーが注目している。
- ・SUV セグメントの C-NCAP 評価では、最高ランクの 5 つ星プラスを付与されているモデルは 2 車種となる。ホンダの「CR-V」が付与されているが、ライバルには民族系メーカーの成都新大地「全球鷹 GX7」が控えている。また、5 つ星ではトヨタ、マツダ、日産、富士重工業、三菱自動車、スズキの代表車種が評価されているが、同ランクでも多くのライバル車種が欧米系や民族系メーカーから出されている。C-NCAP での安全性能評価において、日系メーカー車種が海外メーカーに対し優位な位置にいるとは言えない状況である。SUV 市場では熾烈な価格競争が起きているが、安全性能評価で他社を凌駕できないことから、日系メーカーもこの価格競争に飲み込まれている。
- ・なぜ、日本車が高い評価を受けられないのか。それは、中国の安全性能評価には、予防安全にかかる評価項目がないからである（図表 6）。すなわち、自動ブレーキや車線逸脱警報・防止装置といった、日系メーカーが得意とする高度な安全技術が評価されないのである。従って、日系メーカーは SUV で高い安全性能技術の装備で顧客にアピールすることは難しい。これが、日系メーカーが中国でシェアを上げられない要因のひとつとなっていると考える。

図表 5 SUV の安全性能評価では日本車のライバルが数多く存在する

C-NCAP評価モデル：SUVセグメント

★★★★★+		★★★★★		★★★★		★★★	
メーカー	モデル	メーカー	モデル	メーカー	モデル	メーカー	モデル
東風ホンダ	CR-V	北京現代	ix35	湖南長豊汽車	猎豹CS6	長城汽車	哈弗CUV
成都新大地	全球鷹GX7	北京現代	胜达(SantaFe)自動智能型	北汽長豊汽車	新猎豹CS6	湖南長豊汽車	猎豹
		北京現代	ix25 1.6L自動尊貴型	湖南江南汽車	T600 1.5T手动豪华型	黄海汽車	新旗胜
		四川一汽トヨタ	RAV4 2.3L精英版	江南江鈴控股	陆风X5两驱MT领创版	浙江飛碟汽車	永源A380
		中国第一汽車集團	奔騰X80 2.3AT豪華型	重慶力帆汽車	力帆X60	東風柳州	景逸SUV豪華型
		長安フォード	翼虎(Kuga)2.0L GTDi精英型	重慶長安汽車	CS35 1.6MT豪華型	成都新大地	众泰2008
		長安フォード	翼搏(EcoSport)1.5AT尊貴型	奇瑞汽車	威麟X5	榮成华泰汽車	华泰圣达菲
		長安マツダ	CX-5 2.0L自動舒適型	東風悦达起亚	獅跑	鄭州日産	奧丁(Paradin)
		長安汽車	哈弗H6				
		上海汽車	荣威W5				
		神龍汽車(ブジョー)	2008 1.6L手動卓越版				
		神龍汽車(ブジョー)	3008 2.0L手動潮流版				
		東風日産	奇駿(X-Trail)				
		東風汽車	新奇駿2.0L XL CVT 2WD舒適版				
		東風日産	逍客(Qashqai)				
		東風ホンダ	CR-V 2.4L VTIS自動档				
		東風裕隆	納智捷大7				
		広州汽車	传祺GS5				
		広州三菱	ASX劲炫2.0L手動舒適版				
		安徽江淮汽車	瑞風S5尊享精英版				
		海馬轿车	海馬S5智尊版				
		起亚自動車	索兰托MPI汽油5座豪华版				
		BYD	S6				
		現代自動車	新胜达(New SantaFe)				
		重慶長安汽車	CS75 手动领先型				
		重慶長安スズキ	锋驭(S-Cross)1.6L自動精英型				
		上海GM(シボレー)	创酷(TRAX) 1.4T自動豪華型				
		上海GM(ビュイック)	昂科拉(Encore) 1.4T GL AT				
		富士重工業	森林人(Forester)				
		上海VW	途观(Tiguan)				
		天津一汽トヨタ	RAV4				
		ルノー	科雷傲(Koleos)2014款2.5L				
		東風悦达起亚	智跑				

注：赤字は日系メーカー製車種。

出所：中国自動車技術研究中心（CATARC）ホームページより浜銀総合研究所作成

図表6 中国では日本車が得意とする予防安全性能が評価されない

日米欧中の自動車安全性能評価項目			日本	米国		欧州	中国
			JNCAP	NCAP	IIHS	EuroNCAP	C-NCAP
衝突安全	乗員保護性能	フルフラップ前面衝突試験	●	●			●
		オフセット前面衝突試験	●		●	●	●
		スマールオーバーラップ前面衝突試験			●		●
		側面衝突試験	●	●	●		●
		ポール側突試験				●	●
		ルーフ強度試験			●		
		ロールオーバー試験		●			
		後面衝突頸部保護性能試験(後面衝突試験)	●		●	●	●
		座席ベルトの非着用時警報装置評価試験	●			●	●
		後席シートベルト使用性評価試験	●				
		サイドエアバッグ装着状況		●			●
		チャイルドシートアセスメント	●	●			
		歩行者保護性能	頭部保護性能試験	●			●
脚部保護性能試験	●				●	●	
予防安全	ブレーキ性能試験	●					
	横滑り防止装置(ESC)装着状況	●	●		●		
	衝突軽減ブレーキ(AEB)装着状況	●		●	●		
	後方視界カメラ装着状況		●				
	スピードリミッター装着状況				●		

出所:国土交通省、米国国土交通省、欧州委員会、中国汽车技術研究中心の資料より浜銀総合研究所が作成

「中国電動車百人会 (China EV 100)」と「中国版 ZEV 規制」導入への動きに注目

- 中国自動車市場においては、中国政府が電気自動車戦略を見直して再構築する動きがでてきていることに要注意である。中国政府は第10次5か年計画(2001~2005年)以降、電気自動車の普及を重要課題に挙げ、北京五輪や上海万博を通じて、EVなどをアピールした。2009年からは、中国全土でEVやプラグインハイブリッド(PHEV)の普及を目指し、「十城千両」という名の実証実験プロジェクトを主要都市にて行った。しかし、「十城千両」でEVの普及が上手く進まなかったこともあり、2012年に同プロジェクトは中止され、EV戦略は一旦、下火となってしまった。
- ただ、ここにきて、EV戦略は再度加熱してきている。再燃の背景にあるのは、大都市を中心とした深刻な大気汚染問題である。中国政府はEVやPHEVといった電気自動車の普及を、大気汚染問題の解決策の一つとして考え、2013年9月に新エネルギー車購入支援制度の復活を決定した。同制度はEVとPHEVの購入に対して補助金を支給するというものである。また2014年12月には、当初15年末までとした同制度を2020年まで延期すると発表した。なお、同制度ではハイブリッド車(HEV)は補助金支給の対象外としている。
- 中国政府の電気自動車戦略に対する強い意気込みは、2014年5月に設立された「中国電動車百人会(China EV 100)」にも表れている。同会は中国の大臣級の政府高官が顧問を務め、メンバーにはBMW、フォルクスワーゲン、ダイムラーや日系大手完成車メーカー、米テスラ社の現役員に加え、米環境省の重職経験者などが名を連ねている(図表7)。同会は2020年までに500万台のEVの普及を目指すことを提言しているが、中国政府高官をまとめ役として産官連携で、しかも日米欧の業界幹部を集めていることは、今までとは違ったかなり力が入った動きと言えよう。
- 中国政府の電気自動車戦略の動きでもうひとつ注目したいのは、「中国ZEV規制」導入に向けての動きである。2014年9月8日に中国汽车技術研究中心(CATARC)と、米カリフォルニア大学Davis校(UC-Davis)は、ZEV(Zero Emission Vehicle)規制に関する共同研究を開始した。UC-Davisはカリフォルニア州環境局大気保全委員会(CARB)とZEV規制に関して共同研究を行っている。従って、中国政府は将来的にカリフォルニア州のZEV規制を模範にした、自動車環境規制を導入する可能性があると考えられる。なお、世界で最も厳しい排ガス規制であるカリフォルニア州ZEV規制は、EVやHEV、PHEVなどのエコカー

を一定比率以上販売することを求めている。基準未達のメーカーは罰金を払うか、超過達成するメーカーから「ZEV Credit (二酸化炭素排出枠)」を購入しなければならない。同規制は2018年モデル車(2017年後半に発売されるモデル)から一段と厳しくなる予定で、HEVがZEVの対象車種から外されることが重要なポイントである。

- もし、中国がカリフォルニア州と同様のZEV規制を導入した場合、中国と米国西海岸の狭み撃ちを受ける形で、HEVの販売環境は厳しくなる可能性がある。中国政府内で「中国版ZEV規制」導入に向けての機運が高まるかが注目される。
- そして、最後に、EV開発において興味深いニュースが先月、中国電動車百人会のメンバーでもある独フォルクスワーゲン傘下のアウディ社から飛び込んできた。同社の技術担当役員は、ドイツ本社で現地時間3月11日に開催されたメディア向けプレスカンファレンスにて、新型クロスオーバーSUVのEV(モデル名は明かされていないが、業界関係者の間では「Q6 e-tron」となると予想されている)を2018年に市場投入する計画を明らかにした。同モデルは2015年中に市場投入される、EV専門米テスラ社のSUV第1号「Model X」の対抗馬になるとみられており、とりわけ欧州では大きな話題となっている。これまでPHEVを発表してきたアウディにとって初めてのフルEVとなる同モデルは、航続距離が1回充電当たり500km超という長距離を達成するもようで、EV普及のボトルネックのひとつとなっていた航続距離問題を十分に解決するだけのスペックを有することがポイントである。現在市場投入されているEVの航続距離は1回充電当たり200~250km程度が限界となっており、日常的に長距離走行を行う米国などでは、自動車ユーザーがEV購入を控える要因のひとつとなっている。アウディが航続距離を延ばすことができる背景には、同社独自の「MLB」という新型の軽量モジュール方式を採用することが大きく貢献するようだが、バッテリー性能が飛躍的に向上することも航続距離の延長に寄与するであろうと考えられる。どちらにしても、EVにおける製品技術での急速な技術革新は、EVの世界市場の拡大を後押しするものとなる。実際、中国でも正・負極材、電解質・液、セラミック製セパレーターなどのリチウムイオン電池の主要材料メーカーの技術開発が着々と進んでいるもようであり、これら部材メーカーの事業拡大のメドが見え始めたことも、中国におけるEV戦略再燃の背景にあるものと考えられる。

図表7 中国電動車百人会には中国政府高官と日米独の業界幹部が名を連ねる

中国電動車百人会の主要メンバー			国際専門家委員会		
氏名	所属組織、肩書	所属組織の本籍国	氏名	所属組織、肩書	所属組織の本籍国
顧問委員会			国際専門家委員会		
方 綱	科学技術部部長(文部科学大臣に相当)	中国	Jochem Heizmann	Volkswagen Group China, President & CEO	ドイツ
苗 勳	工業和信息化部部長(経済産業大臣)	中国	Karsten Engel	BMW Group Region China, President & CEO	ドイツ
楊 偉	交通運輸部部長(国土交通大臣)	中国	Hubertus Troska	DaimlerGreater China Ltd., President & CEO	ドイツ
吳新雄	国家能源局局長(環境大臣)	中国	陳玉東	Bosch (China) Investment Ltd., President	ドイツ
劉 昆	財務部副部長(財務副大臣)	中国	徐 輝	Infinion Technologies China Co., Ltd., General manager, China Automotive	ドイツ
解振華	国家発展と改革委員会副主任	中国	Christian Hochfeld	GIZ-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, Senior Advisor	ドイツ
汪恩誠	全国人大財政經濟委員会副主任委員	中国	彭德圓	Germany Expert	ドイツ
張国宝	国家能源委員会専門家諮詢委員会主任	中国	David Sandalow	US Department of Environment, Columbia Univ., Former Assistant Director & Inaugural Fellow	米国
趙維陸	文化部原副部長	中国	Diarmuid O'Connell	Tesla Motors, Inc., Global Executive Vice President	米国
遠曉洪	商務部原副部長	中国	王金録	Argonne National Laboratory, Senior Scientist	米国
許善達	国家稅務總局原副局長	中国	Drew Kodjak	ICCT-The International Council of Clean Transportation, Executive Director	米国
龍永固	原国家外經貿部副部長	中国	Daniel Sperling	The Institute of Transportation Studies at the Uni. Of California, Davis(ITS-Davis), Director	米国
學術委員会			理事會・自動車部門		
徐冠華	中国科学院院士	中国	王雲石	China Center for Energy and Transportation, ITS-Davis, Director	米国
吳敬琏	國務院發展研究中心研究員	中国	西林隆	日産(中国)投資有限公司總經理	日本
付于武	中国汽车工程学会理事長	中国	大西弘致	トヨタ自動車(中国)投資有限公司取締役会長	日本
王秉剛	科技部電動汽車重大项目監理専門家組組長	中国	八郷隆弘	本田技研工業(中国)有限公司副總經理(本田技研工業次期代表取締役社長 社長執行役員)	日本
黃其勳	中国工程院院士	中国	理事會・自動車部門		
陳清泉	中国工程院院士	中国	徐健一	中国第一汽車集團董事長	中国
陳良泉	中国工程院院士	中国	陳 虹	上海汽車集團股份有限公司董事長	中国
楊裕生	中国工程院院士	中国	徐 平	東風汽車公司董事長	中国
郭孔輝	中国工程院院士	中国	徐留平	中国長安汽車集團股份有限公司董事長	中国
衣家康	中国工程院院士	中国	徐和李	北京汽車集團股份有限公司董事長	中国
鍾志華	中国工程院院士	中国	尹同躍	奇瑞汽車股份有限公司董事長	中国
李 駿	中国工程院院士	中国	李本福	浙江吉利控股集团有限公司董事長	中国
吳貴幹	中国工程院院士	中国	王伝福	比亞迪(BYD)股份有限公司董事長	中国
丁荣軍	中国工程院院士	中国	安 进	安徽江淮汽車集團有限公司董事長	中国
			湯玉祥	鄭州宇通客車股份有限公司董事長	中国
			劉成強	山東時風(集團)有限責任公司總經理	中国
			魯冠球	浙江万向集團董事局主席	中国
			張進華	中国汽车工程学会常務副理事兼事務總長	中国
			趙 航	中国汽车技術研究中心(CATARC)主任	中国
			任曉常	中国汽车工程研究院股份有限公司董事長	中国

注: 4月16日時点のホームページ開示情報。敬称略。
出所: 中国电动汽车百人会(中国電動車百人会)ホームページ

上海モーターショーでの注目点：新型 SUV の相次ぐ発表と EV の販売動向

- ・中国自動車市場の販売環境が芳しくない中、4月20日にアジア最大級のモーターショーである、上海国際汽車工業展示会（上海モーターショー）が開幕する（プレスデーが20～21日、一般公開は22～29日）。本モーターショーでの注目点は、大きく2つあると考える。相次ぐSUV新型モデル及びコンセプトカーの発表、電気自動車に関する情報、である。
- ・前述のように、中国市場ではSUV人気は高まっているが、このトレンドに合わせるように、欧州メーカーを中心に新型SUVが世界初公開される。スウェーデン・ボルボは最上級SUVの新型「XC90 Excellence」、仏シトロエンはコンセプトSUV「Aircross」、ホンダも新型SUVコンセプトを発表する予定である。また、日産自動車の中国合弁・東風日産乗用車公司（東風日産）からは、中国専用ブランドVenucia（ヴェヌーシア）の小型SUVクーペのコンセプト車を、メルセデスベンツも小型SUVクーペ「Concept GLC Coupe」を公開するもようだ。そして、独BMWは新型SUV「X5」の量産型PHEV「xDrive40e」を、三菱自動車もPHEVのコンセプトSUV「Mitsubishi Concept XR-PHEV II」と「アウトランダーPHEV Concept-S」を公開する。BMWと三菱自動車は今後の環境規制強化を見据えたエコカーを人気セグメント車種で発表することになるため、注目度は高いと考えられる。
- ・プレスデーでは、大手自動車メーカー経営陣からのコメントも注目されるが、出展モデルに対するプレゼン以外で注目したいのは、電気自動車（EV、PHEV）の販売状況及び今後の市場見通しである。特に注目したいのが、東風日産がVenuciaブランドで発売したEV「e30」の販売動向である。日産自動車のEV「リーフ」をベースに開発され、14年9月に発売された同モデルは、新エネルギー車購入支援制度の購買税免除対象車両である。発売初年は北京や上海、広州、深センといった主要都市で発売されたが、2015年は中国全土で販売される予定である。米国で「リーフ」としての販売実績もある同モデルは、中国で発売されるEVの中では最先端の性能を誇るモデルと言っても過言ではない。中国EV市場では、日米同様に充電インフラの整備などの課題は依然残るが、同モデルに対する消費者の反応や、今後の販売見通しは、中国EV市場の今後を考える上で非常に重要であると考ええる。

担当：調査部 産業調査室 深尾三四郎

TEL 045-225-2375

E-mail: fukao@yokohama-ri.co.jp

本レポートの目的は情報の提供であり、売買の勧誘ではありません。本レポートに記載されている情報は、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報源に基づいたものですが、その正確性・完全性を保証するものではありません。