

中国小型車減税の効果と先行き 他産業への波及効果は大きく減税延長の可能性も

アジア調査部中国室主任エコノミスト

玉井芳野

03-3591-1367

yoshino.tamai@mizuho-ri.co.jp

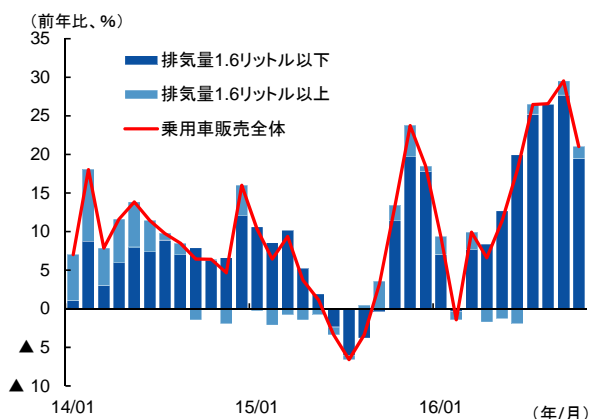
- 中国の乗用車販売は2015年10月に導入された小型車減税をきっかけに加速している。当初は2016年末までの政策であったが、足元で延長も検討されており、その行方に注目が集まっている
- 乗用車販売の影響のみを考えた場合、2016年末に減税が終了し2017年に反動が全て出るとすると、2017年の実質GDP成長率への影響は▲0.03%PT程度にとどまる
- ただし、他産業への生産波及効果も考慮した場合、自動車産業の影響力は相対的に大きい。圧延鋼材、非鉄金属産業などへのマイナスの影響を弱めるため減税延長が検討されている可能性あり

1. はじめに

中国の乗用車販売は、2015年10月に導入された排気量1.6リットル以下の小型車を対象とした減税をきっかけに加速している（図表1）。自動車類の小売総額に対する寄与度も徐々に拡大し、小売の底堅い伸びに寄与している（図表2）。

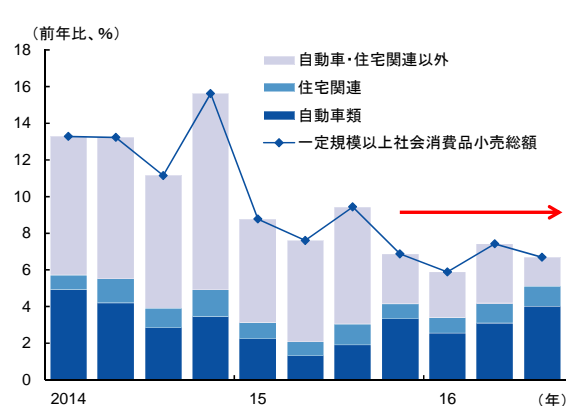
小型車減税が導入された当初は、2016年末で減税が終了する予定であった。しかし、2016年10月に中国自動車工業協会が発展改革委員会など関係部門に減税延長を訴え、11月1日には関係部門が合同会議を開催し減税延長を検討した模様だ¹。減税延長への反対を示している部門も存在するため、減税延長の有無は現時点では不透明だが、本稿では足元までの減税の効果と政策終了後の影響を検討したい。

図表1 乗用車販売台数



（資料）中国自動車工業協会より、みずほ総合研究所作成

図表2 実質社会消費品小売総額



（注）商品小売価格指数で実質化。「住宅関連」は、家電・家具・建材の合計。

（資料）中国国家統計局より、みずほ総合研究所作成

2. 小型車減税策の概要

小型車減税の効果を計る前に、まず今回の小型車減税の内容を確認しよう。

2015年9月29日の国务院常务会议で、「新エネルギー車・小型車の発展を促進し、排ガス基準を満たさない自動車を淘汰することは、エネルギー・環境負荷を和らげ、自動車の産業構造の高度化・消費の高度化を推し進め、新たな経済の成長点を育成することに有利だ」として、①新エネルギー車支援政策、②小型車減税（2015年10月1日から2016年12月31日までの間、排気量1.6リットル以下の乗用車の車両購入税を10%から5%に半減）、③環境規制を満たさない「黄標車」（イエローラベル車）の淘汰、を実施することが発表された²。小型車減税も、単なる景気刺激策ではなく、環境への配慮や産業の高度化など中期的な目標が意識された政策であることが分かる。

もともと、期限付きの政策であることから、小型車減税の主眼は乗用車販売の促進であったとみられる。2015年は、乗用車の在庫の高まりと、それに起因する値下げ競争の激化により、人々の間に値下がり期待が広まり、結果として販売が落ち込んでいたからだ（前頁、図表1）。このような状況を改善するべく、小型車減税が導入されたと考えられる。

今回の減税によって、具体的にどの程度の値下げ効果が生まれていたのだろうか。2016年1～10月累計で販売台数トップ10にランクインしている乗用車（セダン）の新車販売価格をもとに試算すると、1台あたり2,983～7,940 元（47,728～127,040円、1元＝16円で計算）程度の値下げ幅となる（図表3）。これは中所得者層の年間可処分所得対比で1～3割程度に相当し、購入意欲を十分刺激するとみられる。

3. 小型車減税の乗用車販売押し上げ効果と政策終了後の影響

（1）今回の小型車減税の効果

それでは、今回の小型車減税によってどれほど乗用車販売が押し上げられ、2016年末に減税が打ち

図表3 2016年1～10月の乗用車（セダン）販売ランキングと販売価格・値下げ幅

順位	メーカー	車種	新車販売価格 (万元)	減税による 値下げ幅(元)
1	上海大衆(VW)	朗逸(ラヴィーダ)	10.99 ~ 15.99	4,697 ~ 6,833
2	上海通用(GM)	英朗(ビュイック・エクセル)	10.99 ~ 15.99	4,697 ~ 6,833
3	一汽大衆(VW)	捷達(ジェッタ)	7.99 ~ 12.08	3,415 ~ 5,162
4	一汽大衆(VW)	速騰(サジター)	13.18 ~ 18.58	5,632 ~ 7,940
5	東風日産	軒逸(シルフィ)	9.98 ~ 14.68	4,265 ~ 6,274
6	上海大衆(VW)	桑塔納(サンタナ)	8.49 ~ 13.89	3,628 ~ 5,936
7	一汽豊田	卡羅拉(カローラ)	10.78 ~ 14.78	4,607 ~ 6,316
8	長安福特(フォード)	福睿斯(エスコート)	9.68 ~ 11.98	4,137 ~ 5,120
9	北京現代	朗動(エラントラ)	10.58 ~ 12.78	4,521 ~ 5,462
10	吉利汽車	帝豪(エムグランド)	6.98 ~ 10.08	2,983 ~ 4,308

(注) 小型車減税対象の車種の価格のみ表示。減税による値下げ幅は、販売価格から増値税17%分を引いた税抜価格に減税幅5%を掛けて算出。

(資料) 中国汽車工業協会、汽車之家、北京晩報「車輛购置税延期风声再起」（2016年11月3日）より、みずほ総合研究所作成

切られた場合、2017年の販売への影響はどの程度となるのだろうか。

小型車減税策が導入された2015年10月以降の乗用車販売のうち、それ以前のトレンド線（2011年1～3月期から2015年7～9月期まで）からのかい離をすべて減税による押し上げ分と仮定すると、2015年10～12月期から2016年7～9月期までの押し上げ分は128万台となり、2015年10～12月期から2016年末までは160万台（＝128万台÷4四半期×5四半期）、うち2016年分は94万台と推計される（図表4）。

一方、2015年4～6月期と7～9月期はトレンド線を下回っており、そのトレンドからのかい離幅は49万台となっている。これは、2で述べた値下がり期待の広まりによる買い控え分と考えられる。買い控えにより抑制されていた需要が今回の減税実施によって顕在化したとすると、減税終了後の反動として111万台（＝160万－49万）程度がトレンドから下振れると考えられ、2017年の乗用車販売台数は2,283万台（前年比▲2.0%）程度になると推計される。なお、中国汽车工业协会の師建华副秘书长も、「もし減税が2017年も継続されれば、自動車市場の伸びは6～7%、もし減税が継続されなければ2%以下の伸びとなり、マイナス成長もありうるだろう」³と述べており、上述の推計と整合的だ。

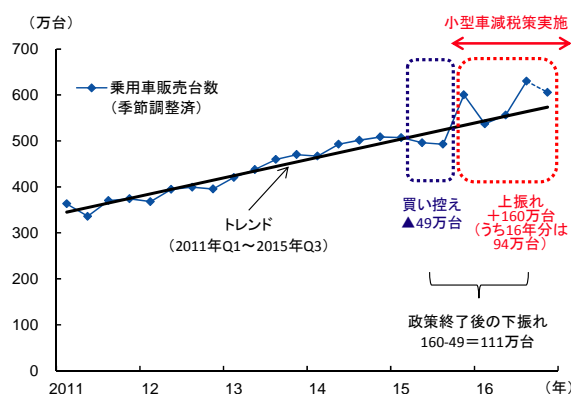
以上の推計に基づく簡潔な計算によると、減税終了後の乗用車販売の減少による2017年の実質GDP成長率への影響は、▲0.03PT程度にとどまる見通しだ（図表5）。

（2）前回の小型車減税との比較

小型車減税は今回初めて導入されたわけではない。2008年秋の世界金融危機を受けて、中国で大規模な景気刺激策が実施された際、その一環として、2009年1月20日から12月31日までの間、排気量1.6リットル以下の小型車の車両購入税が10%から5%に引き下げられた。2010年に車両購入税が5%から7.5%に引き上げられ優遇率は縮小したものの、2010年末まで減税は継続された。

では、前回小型車減税が導入された際にはどのような効果がみられたのだろうか。（1）と同様に、小型車減税が導入された2009年1月以降、それまでのトレンド線（2005年1～3月期から2008年4～6月期）

図表4 乗用車販売台数の推移（2011年～）



- (注) 1. トレンドは、前回の小型車減税策（2009年1月～2010年末）終了後の2011年1～3月期から、今回の小型車減税策が導入される前の2015年7～9月期まで。
2. 2016年10～12月期の販売台数は推計値。
3. みずほ総合研究所による季節調整値。

(資料) 中国汽车工业协会より、みずほ総合研究所作成

図表5 2016年末で減税終了の場合の影響

	2016年	2017年
乗用車販売台数	2,329万台	2,283万台
	(前年比+11.1%)	(前年比▲2.0%)
乗用車販売台数トレンド	2,235万台	2,394万台
減税効果(トレンド比、台数)	+94万台	▲111万台
(トレンド比、%)	+4.2%Pt	▲4.6%Pt
実質GDPへの影響(前年比)	—	▲0.03%Pt

- (注) 1. 2016年10～12月期の乗用車販売台数は推計。
2. 実質GDPへの影響は「2017年の乗用車販売台数前年比（▲2.0%）」×「2015年の社会消費品小売総額（一定規模以上）に占める自動車類販売の割合（4.1%）」×「2015年の名目GDPに占める個人消費の割合（38.6%）」により推計。

(資料) 中国汽车工业协会、中国国家统计局より、みずほ総合研究所作成

からかい離した分をすべて減税による押し上げ分と仮定すると、2009年1～3月期から2010年末の減税による押し上げ分は586万台となる（図表6）。一方、2008年4～6月期から10～12月期まではトレンド線を下回っており、そのかい離幅は68万台となっている。2008年の世界金融危機の発生を受けて、一時的に中国国内でも乗用車販売が落ち込んだものとみられる。この抑制されていた需要分が減税導入後に顕在化したとすると、減税終了後の反動として518万台（＝586万－68万）程度がトレンドから下振れるとの結果が得られた。

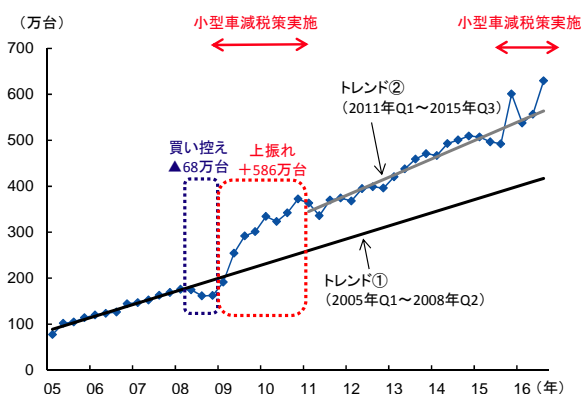
しかし実際には、減税終了後の販売台数の落ち込みは上記の推計ほど大きくなく、むしろトレンドが上方シフトするような形で販売台数が推移した。その理由の一つとして、減税終了の時期が、乗用車保有率が大きく高まる局面と重なっていたという可能性が考えられる。アジア諸国の経験則として、1人当たり名目GDPが3,000米ドルを超えると、モータリゼーション局面に入り、乗用車の普及率が高まるとされている⁴。中国でも、1人当たり名目GDPと1,000人当たりの自家用乗用車保有台数との関係において、1人当たり名目GDP3,000米ドル以下の段階と3,000米ドルを超えた2008年以降の段階とを比べると、後者の段階の方が傾きが急になっており、乗用車保有の普及が加速している（図表7）。

中国政府は、2016年から2020年までの中期政策大綱である第13次五カ年計画において「2020年までの1人当たりGDPを2010年対比で倍増させる」との目標を掲げており、所得向上に伴って今後も乗用車保有台数が増加する余地はあると考えられる。自家用車保有台数も人口の10%とまだ低水準である。これが、(1)で示したように減税策終了後の落ち込みが限定的と試算される理由の一つだ。とはいえ、モータリゼーションの初期段階であった前回の減税策打ち切り後と比べれば、足元の乗用車販売の伸び率は低下しているため、乗用車の普及による販売増加が減税打ち切り後のショックを大幅に上回るような前回同様の事態は考えにくい。

4. 他産業への生産波及効果を考慮し、減税延長が検討されている可能性も

3では、小型車減税による乗用車販売そのものへの影響、そしてその販売の変化のみを考慮した

図表6 乗用車販売台数の推移（2005年～）

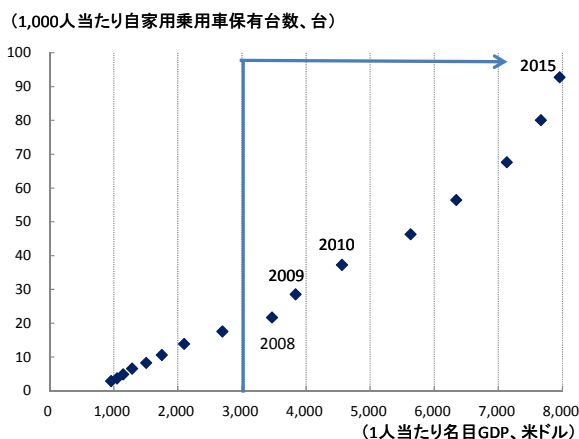


(注) 1. トレンド①は、2005年1～3月期から、世界金融危機発生前の2008年4～6月期まで。トレンド②については、図表4脚注を参照。

2. みずほ総合研究所による季節調整値。

(資料) 中国自動車工業協会より、みずほ総合研究所作成

図表7 1人当たりGDPと乗用車保有台数



(注) 2000年～2015年までの数値。

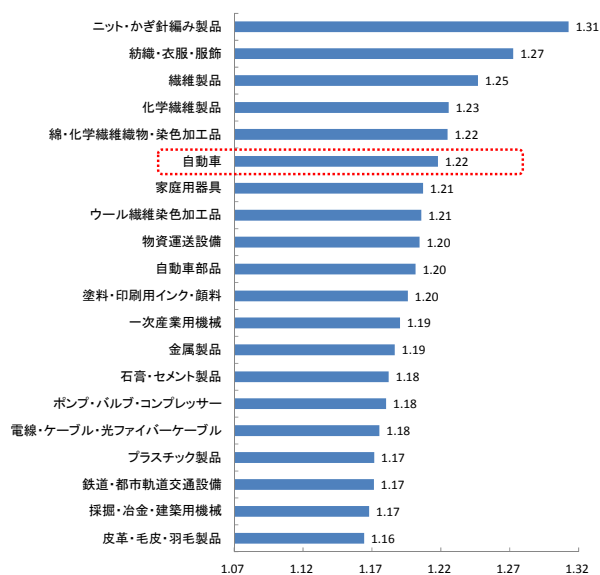
(資料) 中国国家統計局、中国交通運輸部より、みずほ総合研究所作成

場合の成長率への影響を検討した。しかし、より広い影響として、自動車産業から他産業への波及効果を考える必要がある。

中国の産業連関表を使って、影響力係数（ある産業への最終需要が増加したとき、全産業の生産額を増加させる強さを示す指標）を算出すると、自動車は全139業種のうち6番目に影響力係数が大きく、相対的に他産業への影響力が大きい産業であることが分かる（図表8）。なかでも、影響を受けやすいのは、自動車部品のほか、圧延鋼材、非鉄金属、金属製品、鉄鋼などの重工業である（図表9）。

冒頭で述べたように、小型車減税の延長が検討されている背景には、減税終了による他産業へのマイナスの波及を弱める狙いがあるとみられる。もっとも、単なる減税延長では、ショックの発生時期を後ずれさせるだけである。一方、減税を終了させるにしても、その時期を慎重に選ばなければ、他産業へのマイナスの波及効果を通じて景気が押し下げられるリスクもある。年内にも減税延長の有無や、新たに導入される政策（例えば新エネルギー車の普及促進策など）が発表されるとみられるが、それらから中国政府が経済の自律的な回復力の強さや自動車産業の今後の発展の方向性についてどう考えているかが見えてくるだろう。

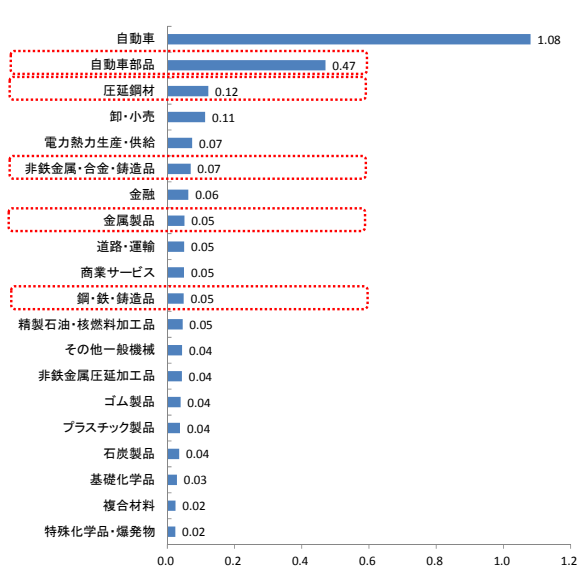
図表8 影響力係数



(注) 競争輸入型の逆行列係数 $[I - (I-M)A]^{-1}$ を算出し、各産業の列和Cをその平均値 \bar{C} で割った値。上位20業種を表示。

(資料) 中国国家统计局「2012年全国投入産出表」より、みずほ総合研究所作成

図表9 自動車産業の生産波及効果



(注) 競争輸入型の逆行列係数 $[I - (I-M)A]^{-1}$ を算出。上位20業種を表示。自動車産業への最終需要が1単位増加したとき、他産業の生産を直接・間接に何単位押し上げるかを示す。

(資料) 中国国家统计局「2012年全国投入産出表」より、みずほ総合研究所作成

- 「多部委今日緊急磋商 汽车购置税减半政策或再延一年」『財経網』（2016年11月1日）。
- 「李克强主持召开国务院常务会议（2015年9月29日）」『中国政府網』（2015年9月29日）。
- 「小排量车优惠将到期 明年汽车市场增速或低于2%」『長江商報』（2016年11月21日）。
- 大和総研「相手国の産業政策・制度構築の支援事業（新興国における主要物品の需要拡大予測を踏まえた国際展開モデルの構築に関する調査）」経済産業省平成26年度新興国市場開拓事業調査報告書（2015年2月）

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、商品の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。