

【 7 - 9月の GDP 成長率について、 最近の自動車販売について】

2004年10月27日 鈴木貴元 研究員

今週の中国経済 : 7 - 9月期の GDP 成長率 ~ 若干減速したが基調は依然強い

10月22日、国家統計局は、2004年1-9月期の実質GDP成長率を前年同期比9.5%（7-9月期では同9.1%）と発表した。内訳を見ると、まず、景気の牽引役である固定資本投資は同27.7%増と、伸び率は1-6月期（同28.6%増）に比べて若干鈍化したが、水準は依然として高かった。地方政府管轄関連、自己資金による投資、新規建設や設備機械関連の投資が強く、下級地方政府や民营企业には投資抑制策が依然として十分浸透していないことが明らかとなった。

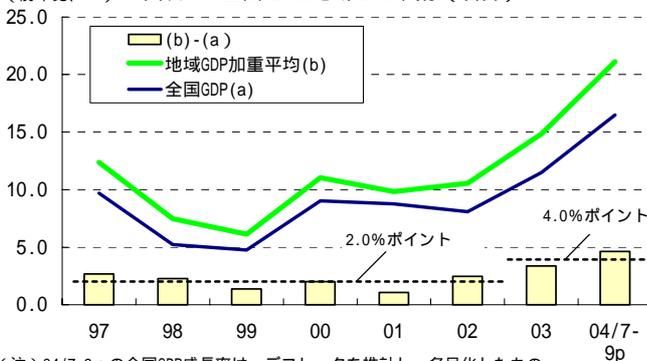
次に、景気のもう一つの牽引役である輸出は7-9月期は同33.0%増（通関ベース）と、世界景気の底堅い拡大を背景に高水準の伸びが続いた。ただし、主力輸出品である機械や雑製品、国内需給が逼迫している食糧、燃料の伸びが鈍化に転じており、輸出も減速しつつあることが確認された。

足下、在庫の増加や金融引き締めによる借り入れ難により、わが世の春を謳歌してきた鉄鋼や建材などでも利潤増加率が大きく鈍化している。今後は、輸出の減速もはっきりし、投資の抑制基調が強まるため、実質GDP成長率は鈍化してくると見込まれる。なお、消費は比較的堅調であるが、これも緩やかな鈍化が予想される（詳しくはUFJ総研発表の「アジア主要国の景気概況（10月号）」<http://www.ufji.co.jp/publication/report/index.html>をご参照）。ただし、それでも2004年通年の成長率は9%を若干超えるため、政府は投資の抑制姿勢を続けよう。

統計上の問題点として、全体の成長率と各地域の成長率の平均の数値の差が一段と開いていることが改めて注目される。1-9月期の主要地域の成長率は、北京13.0%、上海14.2%、広東14.8%、天津15.7%。久しく停滞が続いた吉林でも12.6%、黒龍江でも11.0%と高成長率を記録した。従来、全体の成長率と各地域の成長率の間には、「全体の成長率+1~3%ポイント 地域の成長率の加重平均」という関係が経験的に観察された。それが2003年以降、格差が+3~5%ポイントに拡大している（図表1）。実質GDP成長率と名目GDP成長率の差は全国では7.0%ポイント。地域で実質と名目が比較できる北京、上海、広東ではそれぞれ7.6%ポイント、6.1%ポイント、4.8%ポイントであるから、デフレーターが大きく異なっているとは言いにくい。

問題があるとすれば、地域別の成長率を求める際の付加価値額の計算方法にあると考えられる。全国の四半期の成長率は、単純に言う「産出額伸び率×付加価値率÷価格指数」で計算され、価格指数は、産出とそれに含まれる中間投入両方の価格が考慮される。また、発表はされないが、収入面からチェックされている。一方、各地域の成長率は、原則は全国と同じ計算方法が採用されて

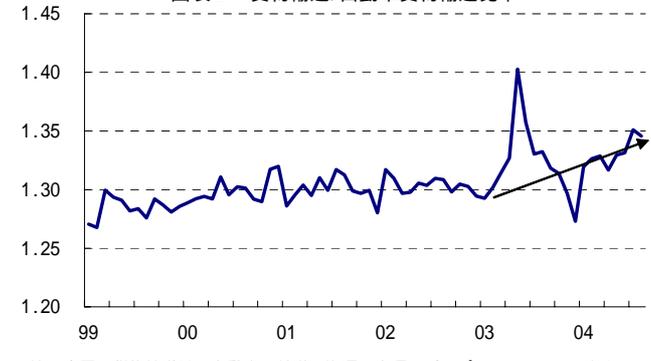
図表1 全国GDPと地域GDPの関係（名目）



（注）04/7-9pの全国GDP成長率は、デフレーターを推計し、名目化したもの。
04/7-9pの地域GDP成長率は、北京、天津、上海、広東等8地域の
実質GDP成長率を全国のデフレーターで名目化したもの。

（出所）UFJ総合研究所

図表2 貨物輸送/自動車貨物輸送比率



（注）中国の貨物輸送は、自動車、鉄道、海運、空運、パイプラインによって行われるが、自動車の平均輸送距離は約60kmで、地域内でのものが大半である。そのため、自動車貨物輸送を地域内と仮定した。

（出所）UFJ総合研究所

いるが、付加価値率の中に、他の地域に販売した中間投入財による寄与の分が含まれており、二重計算が起きている。ここ数年地域間の輸送活動の活発化を示す貨物輸送/自動車貨物輸送比率(貨物輸送 = 全国輸送、自動車貨物輸送 地域内貨物輸送)が上昇しており(図表2) 地域間取引の活発化により二重計算分が大きくなっている可能性が高いと考えられる。

今週の中国経済 : 自動車販売の減速 ~ 欧米・地場不振の一方で日本車が人気

8、9月にやや持ち直したものの、自動車販売が伸び悩んでいる(図表3)。自動車販売の先行き不安は、年初より、新車種の大量投入により在庫が増加傾向となったこと、またWTO加盟時の約束に基づく関税の引き下げが行われる下、値下げ競争への期待から買い控えが起ったことなどを背景に強まった。実際春以降、各種のマイナス要因も重なり、夏場にかけて販売は落ち込んだ。

トラックについては、投資抑制策の強化により、3月のピーク(17万9千台)から6月のボトム(9万8千台)にかけて、販売が45%減少した。足下は、過積載取締りの強化、東北開発など重要プロジェクト関連の需要の表面化、都市部の物流ニーズの拡大などを背景に道路運送業向けを中心に販売が急回復しており、9月は前年同月比43.0%増となっている。

バスについては、買い替え期間が長期化する中、銀行の融資姿勢の厳格化や4月の鉄道高速化による競合の強まりを背景に、3月のピーク(13万7千台)から6月のボトム(7万7千台)にかけて販売が43%減少した。足下は、観光バス向けの需要が大型バスの販売を押し上げているものの、9月は同7.9%減と不振が続いている。

乗用車については、「マクロコントロール」の強化を背景に政府や会社による購入が減少する一方、自動車ローンの厳格化や燃料価格の高騰が家計の購入意欲を削いだことから、3月のピーク(22万6千台)から6月のボトム(16万7千台)にかけて26%減少した。足下は、値下げ競争への期待がなお強く、また自動車税や保険料が引き上げられたことなども響き、9月は同5.6%増と伸び悩む状況が続いている。

ただし、車種別に見ると(図表4)、MPV(多目的車)や中大型セダンが不振度合いを強めている一方、小型車やベーシックカーは堅調な販売が続いており、明暗を分けている。また、メーカー別に見ると、日本メーカーが好調な販売を続けているのに対し、欧米メーカー、地場メーカーの不振が目立つ。燃料価格の高騰を受けて小型車への関心が高まっており、低燃費のイメージが強い日本車に人気が集まっているようである。

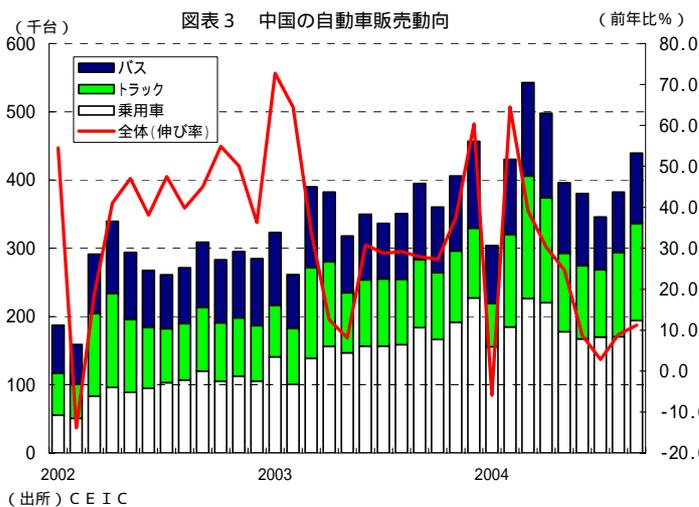


Figure 4: Passenger Vehicle Sales Trend (台, %)

	2003年			2004年		
	1-8月	1-8月	前年比	8月	8月	前年比
SUV	41,037	84,994	107.1	6,415	8,722	36.0
MPV (多目的車)	108,074	108,546	0.4	13,498	12,125	10.2
中大型セダン (1.8L以上)	341,711	337,639	1.2	49,250	34,084	30.8
小型車 (1.4L-1.8L)	501,091	641,006	27.9	71,257	84,008	17.9
ベーシックカー (1.4L以下)	314,786	446,122	41.7	37,763	44,795	18.6
合計	1,306,699	1,618,307	23.8	178,183	183,734	3.1
上海VW	252,844	233,206	7.8	32,078	26,034	18.8
一汽VW	178,033	172,651	3.0	25,621	23,319	9.0
上海GM	108,180	180,993	67.3	18,377	20,011	8.9
広州本田	68,699	116,949	70.2	8,743	15,938	82.3
北京現代	31,052	78,542	152.9	5,303	12,100	128.2
一汽夏利 (トヨタ系)	73,697	76,382	3.6	8,119	9,058	11.6
長安スズキ	67,409	75,943	12.7	7,308	9,054	23.9
奇瑞轎車	38,934	62,732	61.1	6,688	6,224	6.9
吉利汽車 (地場系)	43,444	60,667	39.6	5,851	3,829	34.6
神龍汽車 (シトロエン)	70,091	56,991	18.7	8,436	4,927	41.6
天津トヨタ	31,479	49,816	58.3	5,355	8,484	58.4
悅達起亞	34,701	43,030	24.0	4,303	4,038	6.2
一汽海南 (マツダ系)	32,729	40,054	22.4	5,001	6,072	21.4
その他	275,407	370,351	34.5	37,000	34,646	6.4

(出所) FOURIN「中国自動車調査月報」