

2014.1

中国風険消息<中国関連リスク情報>1月号

※中国語で「風険」はリスク、「消息」は情報・ニュースの意味です。

<2013 No.9>

「中国風険消息<中国関連リスク情報>」は、中国に拠点をお持ちの企業の皆様にお届けするリスク情報誌です。中国における種々のリスク（火災等の事故、自然災害、法令違反、情報漏えい、労務リスク等）について、時節に応じた話題や、社会の関心が高いトピックを取り上げて解説しています。

中国におけるオートリースの現状とリース契約締結時の注意点

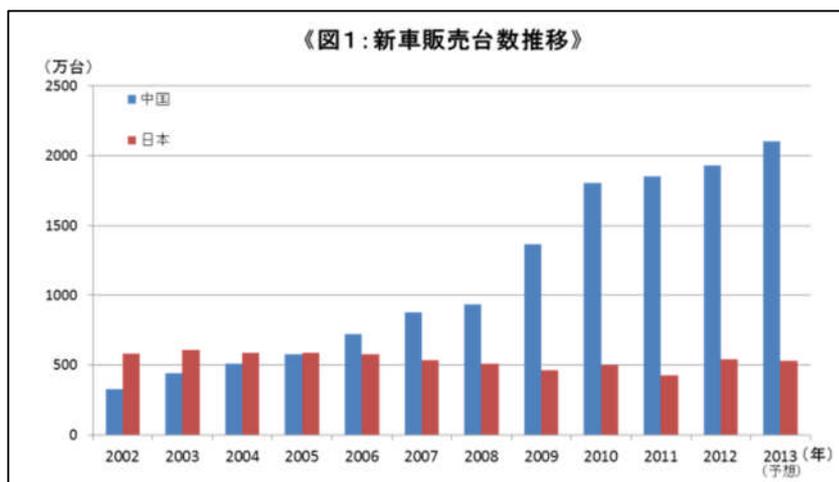
1. はじめに

中国では急速にモータリゼーションが進んでいる。新車販売台数は2012年に1,930万台を数え、2013年には2,000万台を突破する勢いで伸び続けており、また車両保有台数も2012年に12,089万台となるなど、今や世界を牽引する自動車大国になったと言っても過言ではない。本稿ではモータリゼーションと共に発展を続けている「自動車リース」についてスポットをあて、日本との比較を交え中国における自動車リースの実態とともにそこに潜むリスクについて解説する。

2. 中国における自動車の販売/保有台数の状況

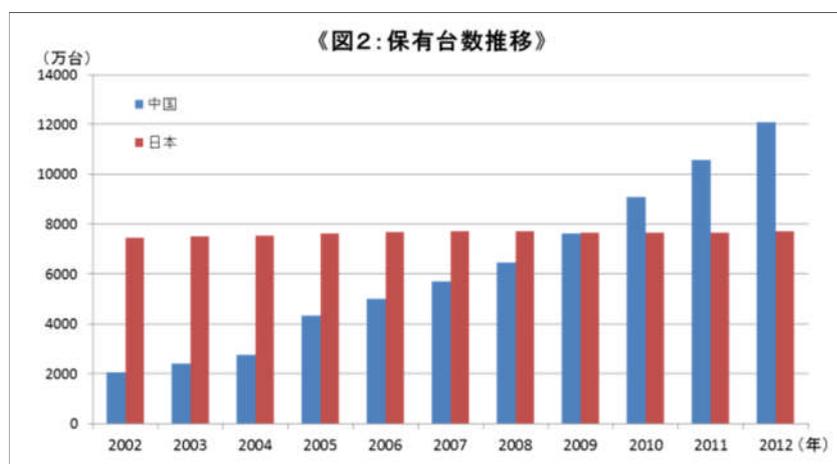
(1) 販売台数及び保有台数の推移

今から10年前の2002年当時、新車販売台数は日本の579万台に対して中国は324万台だった。その後、日本が販売数を下げ500万台付近に留まっている間に、中国は2009年にアメリカを抜き世界一の販売台数を記録した。2012年の中国での新車販売台数は1,930万台となり、日本の536万台に対してその差は約3.6倍に広がっている。また2013年度に関しても1月～10月の実績を基に予想された数値は、中国の2,000万台超えに対して日本は500万台超えとその差は広がる一方である（参照：図1）。



出所：(財)自動車検査登録情報協会等の資料を基に、Pang Da ORIXにて作成

また、保有台数に関しては、2002年には日本7,440万台に対して中国2,053万台だったのが、2012年には日本7,699万台に対して中国12,089万台となっている（参照：図2）。この台数はアメリカの24,500万台には及ばないものの国別保有台数では世界第2位である。



出所：日本自動車販売協会連合会等の資料を基に Pang Da ORIX にて作成

(2) 今後の保有台数推移予測

中国における今後の保有台数予測についてはさまざまな見解があるが、当面の間は台数が伸び続けるという見方が一般的である。その中でも興味深い情報を次のとおり紹介する。

① 1,000人当り車両保有率

これは人口に占める車両保有台数の比率を1,000人当たりの台数で表したものであるが、2012年時点で中国では1,000人当たり89台となっており普及率は1割以下の状況である（中国国家統計局発表による）。自動車大国と言われているアメリカでは1,000人当たり830台、日本においても1,000人当たり580台であることから、中国での自動車普及率はまだまだ低いと言わざるを得ない。ちなみに世界平均は1,000人当たり140台であり、今後中国の保有台数が世界平均並みまで進むと仮定すると保有台数は約1億9千万台となる。なお、日本並みに普及率が進むとすると保有台数は7億8千万台まで増え、アメリカ並みの普及率となると11億2千万台まで増える計算となる。さすがにアメリカ並みと言うのは別としても、現状より台数が伸びる余地があるのは間違いない。

② 運転免許保有者数

日本においては1970年代前後から始まったモータリゼーションに伴い、運転免許保有者数が急増した。その後自動車保有台数と歩調を合わせるかのように免許保有者も増加し、1973年に3,077万人だった運転免許保有者数は2011年時点では8,121万人となっている（警察庁「運転免許統計」による）。一方、中国における運転免許保有者は2001年に8,455万人だったのが、2011年時点で約22,817万人と2.6倍の増加となったものの、全体の免許保有率で見ると16.9%であり、日本の運転免許保有率64.3%には遠く及ばない。この数値から見て今後とも当面の間は免許保有者の増加は続く予想される。もっとも日本の場合、運転免許証は一般的な公的身分証明書としての役割を果たしており、本来の目的以外の用途の為に取得する人も多いとされている点を考慮する必要はある。しかしモータリゼーション初期においては、過去日本がそうであった様に、免許保有者増加に比例し自動車保有台数も増加する傾向があることから、今後も保有台数の増加が続くと予想される。

3. 中国におけるリースの状況

(1) 中国におけるリースの歴史

①ファイナンスリース

中国における専門リース会社としては、1981年に中国国際信託投資公司（現在の中信集団）とオリエンタリース（現在のオリックス）が合弁で設立した東方租賃が初めてのリース会社である。当時、顧客は国営企業、保証は地方行政部門という形態で事業展開し、1980年代半ばにかけて金融機関・貿易会社によるリース会社の設立が相次いだ。このころはオートリース専門のリース会社は無く、リース会社の取扱いに品目に“自動車も含まれる”状況であり、取扱い台数は少なかった。その後市場主義経済の導入、国営企業改革などを背景に、1989年前後からリース料支払いの延滞が起り、特に1992年の「南巡講話」以降、延滞額が増大した¹。これを受け各リース会社は収益が悪化し、撤退を余儀なくさせられた会社が相次いだ。しかし、法整備や規制緩和が進みまた2005年に外資100%のリース会社が認められたことにより外資系リース会社が再度相次ぎ参入し、現在に至っている。

②オートリース

1992年、北京で中国初のオートリース専門会社“首汽租賃”が誕生し、その後各県級都市に法人を対象とした長期リース専門の会社が相次いで設立された。当初はタクシー会社が提供するハイヤー業の一環としてオートリース業を行うケースが多く、現在の運転手付リースの源流となっていると考えられている。また個人向け短期リースに関しては誕生時期が定かではないが、1995年頃には北京を中心に出現していた。その後2002年にアメリカのハーツが中国市場に参入し本格的にレンタカー事業をスタートさせたが、スタート当時は個人顧客に対する信用体系が完備されておらず、試行錯誤の時期が続いた。しかし2006年になって、至尊租車が初めてクレジットカード保証の形で信用体系を確立し²、これを契機にして2006年一嗨汽車、2007年神州汽車など、中国を代表するレンタカー会社が相次いで設立された。

(2) 中国における現在のオートリース会社の状況

①ライセンスから見る分類

現在中国でオートリース業を行う為に必要なライセンスは「汽車租賃」と「融資租賃」の2つである。両方のライセンスを持つ会社もあれば、どちらか一方しか持たない会社もある。特徴は次のとおりである。

汽車租賃	地方性の法令である為各地により取得条件はまちまちだが、条件さえ整えば比較的取得は簡単である。但し、基本的にオートリース業しかできず、中小零細のオートリース会社が多い。
融資租賃	主に商務部批准、銀監会批准、試点許可（試験的な許可）の3つに分類されるが、申請条件は厳しい（出資企業の資産金額や最低出資条件等）。また自動車以外の物件リースも取組が可能な為オートリース専門の企業は少なく、外資系や資本背景が強固な大手企業が多い。

上記の通り「汽車租賃」は地方性の法令であるのに対し「融資租賃」は中央法規制に帰属している点が大きく違う点である。

②業態から見る分類

¹ 「南巡講話」ののち、中国では市場主義経済化が進展したが、これは国営企業の業績悪化をもたらし、当時主要なリースユーザーであった国営企業の支払遅延が相次いだ。

² クレジットカード保有者（≒信用度の高い人物）に対して貸し出しを行い、かつクレジットカードにデポジットを設定するにより、「乗逃げ」防止に一定の効果があった。

中国でのオートリース業は大きく分けて「短期リース(レンタカー)」と「長期リース」に分類される。両方のサービスを同時に提供している会社から、どちらか一方だけのサービスしか提供しない会社もある。特徴は次のとおりである。

短期リース	日本ではレンタカーと呼ばれる業態。個人/法人をターゲットとし、時間/日/月単位で車両を貸し出す。基本的に費用の中にはメンテ料/保険料/ガソリン代等全ての経費が含まれる。専門的に運営するためには知名度や会社規模が重要であり、全国的に展開し保有台数も数万台を超える大手企業が多い。
長期リース	日本で一般的にオートリースと呼ばれる業態。主に法人をターゲットとし、1年以上の長期にわたり車両を貸し出す。リース料に含まれる費用は顧客の要望に従い変更することが可能。ある程度の資産と数台の車両があれば事業をスタートすることが可能であり、数台程度の零細企業から数千台を有する大手企業まで幅広い。

4. 中国におけるオートリースの今後の発展

自動車を購入する消費者の概念が変化し、自動車リースのメリットが次第に理解されはじめ、ここ数年で自動車リース産業は飛躍的に伸び、安定した成長を続けている。

(1) 日本と中国におけるオートリース保有台数の推移

2012年における日本のリース保有台数は304万台で、これは総保有台数7,750万台の3.9%に相当する。これを保有車両10台以上のフリートユーザーに限定すると、総保有台数700万台に対してリース保有台数は230万台となり、リース比率は約33%となる。つまりフリートユーザーの3分の2はリースで車両を導入していることとなる。一方、2012年における中国のリース保有台数は約48万台で総保有台数に占める割合は僅か0.4%しかなく、この数値は1978年時点の日本のリース保有台数比率と同じ水準となっている。

(2) オートリースのメリット

一般的にオートリースを導入するメリットは大きく分けて「管理業務の削減」、「オフバランス」、「経費削減」の3つがあげられる。

① 管理業務の削減

車両の維持・管理に関わる支払業務や管理業務等の煩雑な業務をリース会社にアウトソーシングすることで、業務負荷が軽減され人材の有効活用が可能となる。また車検や保険付保などの期日管理もリース会社が行うので、安心して安全な車両を使用することが出来る。

② オフバランス

企業が自動車を購入すると固定資産に計上されるが、リースの場合は賃借料に計上され経費処理が可能となる。これは固定資産の圧縮につながり資産利益率(ROA)を向上させる効果がある。

③ 経費削減

リース会社による大量仕入れによるスケールメリットを活用し、新車購入価格やメンテナンス費用、車両売却コストを抑えリース料と付加価値サービスに反映することが可能である。

現状、中国におけるリース比率は非常に低い状況であるが、上記①～③のメリットがあることから、好調な新車販売や自動車保有台数の増加を受け、オートリースの潜在的なニーズは大きいと考えられる。

5. リース会社との契約に際して発生する各種のリスク

以下に、中国でリース契約をする際に生じる可能性のある主要なリスクについて、実際の事例に基づき解説する。

(1) 保険付保に関するリスク

補償内容が不十分なケースがしばしば見られる。リース車両の場合、対人対物 20 万元（約 320 万円）/搭乗者 1 万元（約 16 万円）がよく見られる付保内容だが、実際に事故が発生した際この補償内容では十分とは言えない。さらには、保険が付保されていない場合もあり、注意が必要である。

(2) 車両名義に関するリスク

契約先のリース会社と車両の登録名義とが一致しないケースがある。これはリース会社がナンバープレートを持つ法人・個人から名義を借受け、リース車両を登録し顧客に貸出していることによる。特に北京などのナンバープレートの取得が制限されているエリアで多く見受けられるが、名義の貸し借りは違法である。

(3) 契約内容に関するリスク

リース契約書に、重要な事柄が記載されていないケースがある。例えば、交通事故や車両滅失が発生した場合の責任や瑕疵責任などに関して、契約に責任主体が記載されていないことが散見される。万が一、これらが発生した場合に深刻なトラブルになる可能性がある。

(4) 突然サービス等が停止されるリスク

リース会社が資金難に陥ることにより、車両の新規入替えを引き伸ばしたり、突然サービスを停止したりするケースが見られる。元来リース業は大量の資金を必要とするビジネスであり、通常その資金の大部分を金融機関からの借入れで賄っている。何らかの理由により借入れが停止された場合、資金難により各種サービスが突然停止される場合がある。リース会社の信用面や財務面に関して問題等がないか、あらかじめ情報を得ておく必要がある。

(5) その他のリスク

リース会社が運転手付きリース車を提供するケースがあるが、北京や上海などではリース会社が運転手を派遣する事は条例で禁止されており違法である。

上記の事項のうち、特に（1）に関しては実際に事故が発生し賠償額が保証額を超えてしまった場合、使用者責任を問われる可能性もあることから早急に確認・対応が必要である。また、（2）～（5）に関しても、無用なトラブルに巻き込まれることを避けるため、契約前の十分な確認が望まれる。

6. まとめ

中国では物事が進むスピードが速く、日本が 40 年かけたモータリゼーションの道をたった 10 年で追いつき追い越し、更に成長を続けている。このように成長を続ける自動車市場に牽引されるようにオートリース市場も拡大を続けているが、日本やアメリカに比べるとまだまだ発展途上の段階である。また、オートリース市場のプレーヤーは中小零細企業がほとんどであり、法規制の整備遅れや企業の未熟さなどと相まって、日本では考えられないレベルのリスクが数多く存在する。必要かつ使いやすいものだからこそ、オートリースを利用するにあたっては十分にその内容を精査することが肝要である。

以上

執筆：庞大欧力士汽车租赁有限公司 業務管理部 副部長 市川 大輝

Pang Da ORIX（庞大欧力士汽车租赁有限公司）は、オリックスと中国最大級の自動車販売会社「庞大汽贸集团股份有限公司」（Pang Da 社）との提携により設立された自動車リース専門会社です。オリックスグループが世界 19 カ国で培ってきた自動車リースに関するノウハウと Pang Da 社の幅広い事業基盤を融合させ、日本と同様な「任せて安心」の自動車リースサービスをご提供致します。弊社へのお問い合わせは下記までお気軽にお寄せください。

お問い合わせ先 Pang Da ORIX 営業部 担当者：松村
TEL：010-59282177(400-606-8855) www.pd-orix.com

株式会社インターリスク総研は、MS&AD インシュアランスグループに属する、リスクマネジメントに関する調査研究およびコンサルティングを行う専門会社です。中国進出企業さま向けのコンサルティング・セミナー等についてのお問い合わせ・お申込み等は、下記の弊社お問い合わせ先、または、お近くの三井住友海上、あいおいニッセイ同和損保の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先 (株)インターリスク総研 コンサルティング第二部
TEL.03-5296-8918 <http://www.irric.co.jp/>

瑛得管理諮詢（上海）は、中国 上海に設立されたMS & ADインシュアランスグループに属するリスクマネジメント会社であり、お客様の工場・倉庫等へのリスク調査や、BCP策定等の各種リスクコンサルティングサービスを提供させて頂いております。お問い合わせ・お申し込み等は、下記の弊社お問い合わせ先までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先 瑛得管理諮詢（上海）有限公司（日本語表記：インターリスク上海）
上海市浦東新区陸家嘴環路 1000 号 恒生銀行大廈 14 楼 23 室
TEL:+86-(0)21-6841-0611（代表）

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。
また、本誌は、読者の方々および読者の方々が所属する組織のリスクマネジメントの取組みに役立てていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製／Copyright 株式会社インターリスク総研 2014