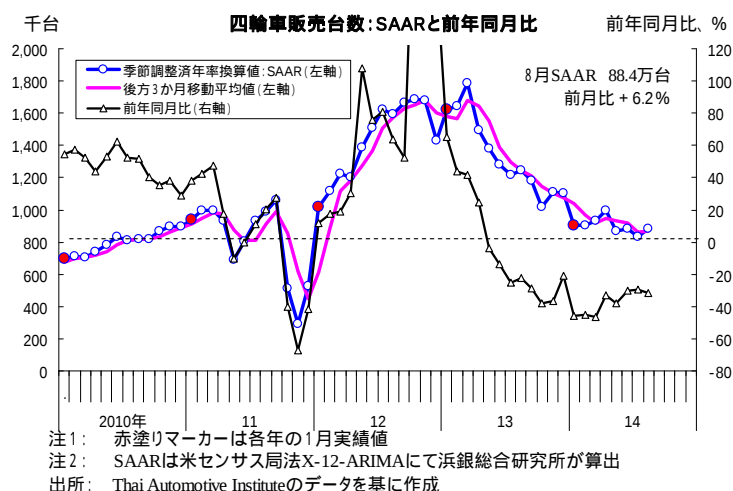


タイ自動車市場の月次統計（2014年8月） 内需低迷が続くが、ピックアップトラックの生産に回復の兆し

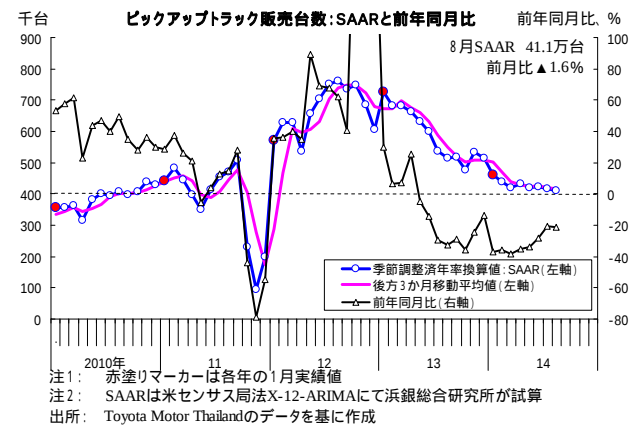
○国内需要の低迷が続いている

- ・ 8月のタイ国内の四輪車販売台数は前年同月比 31.4%減と 16 か月連続の前年割れとなった。2012 年 12 月にタイ政府による「自動車購入支援策」が終了して以降、需要の反動減が続いており、タイ国内の全体需要はいまだ低迷から脱していない（図表 1）。ただし、8月の季調済年率換算値(X-12-ARIMA にて当社試算、以下 SAAR)は前月比 6.2%増の 88.4 万台と 2 か月ぶりに増加に転じている。四輪需要は足元で一進一退の状況となっており、この 8 月の反転が 9 月以降も続き、需要が回復基調に入るかを注視したい。
- ・ 国内販売の内訳をみると、同国最大のピックアップトラック（含む PPV：ピックアップトラックベースの SUV）の販売は前月比 1.6%減の 41.1 万台となり、低迷が続いている（図表 2）。一方、乗用車の SAAR は同 9.7%増の 38.7 万台と増加した（図表 3）。また、中大型トラック・バスの販売台数は同 11.2%増の 9.0 万台と大きく増加した（図表 4）。以上より、SAAR でみた 8 月の国内需要の増加は乗用車と中大型トラック・バスの販売増加に牽引されたかたちだ。ただし、後者においては、販売台数との相関性が高い建築許可面積が依然として回復基調にないことから、楽観視するのは禁物である（図表 5）。
- ・ 一方、8月の四輪車生産台数は前年同月比 27.1%減と 14 か月連続で前年割れし、SAAR は前月比 0.2%減の 180.3 万台となった（図表 6）。国内需要の減少に引きずられるかたちで、減産が続いている。ただし、後述するようにピックアップトラックの生産には回復の兆しがでている。
- ・ これも後述するが、国内自動車市場の低迷が続くタイにおいては完成車の生産動向をみるのが今は特に重要である。タイに生産拠点を構える多くの日系自動車関連企業においては、完成車の生産動向に現地法人の業績が大きく左右される。客先の生産動向次第では、連結ベースで通期業績見通しを下方修正する会社もでてくる可能性があり、タイ事業が下期業績の波乱要因となりうる。そんな中、堅調な輸出増加を背景に、ピックアップトラックの生産に回復の兆しが出ていることに注目したい。

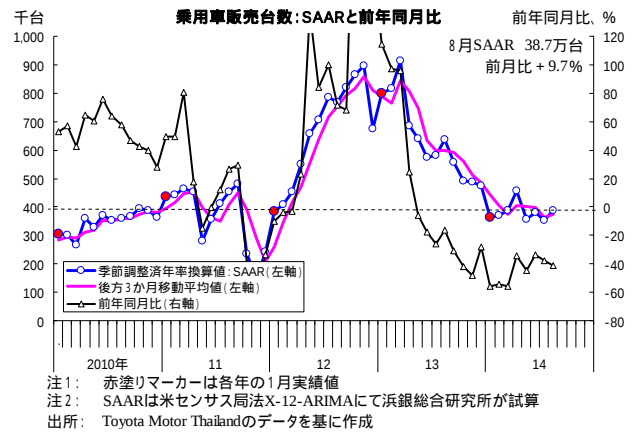
図表 1 8月の四輪需要は増加に転じる



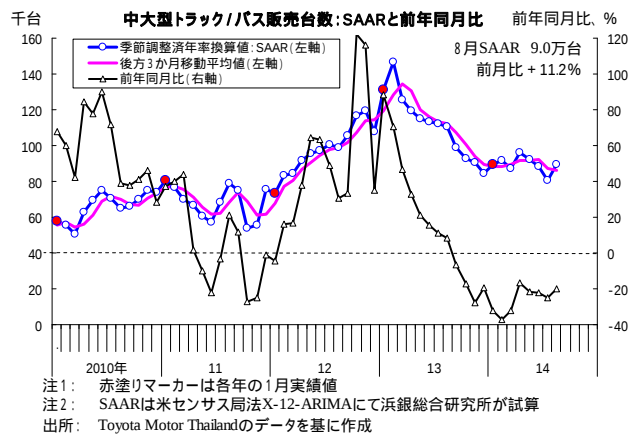
図表2 ピックアップトラックの販売は低迷



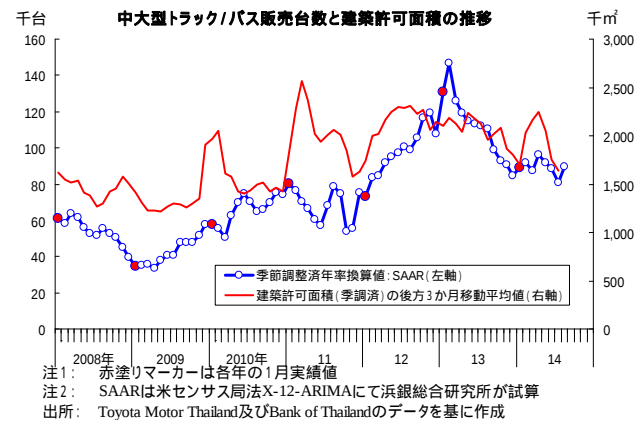
図表3 乗用車需要は増加に転じた



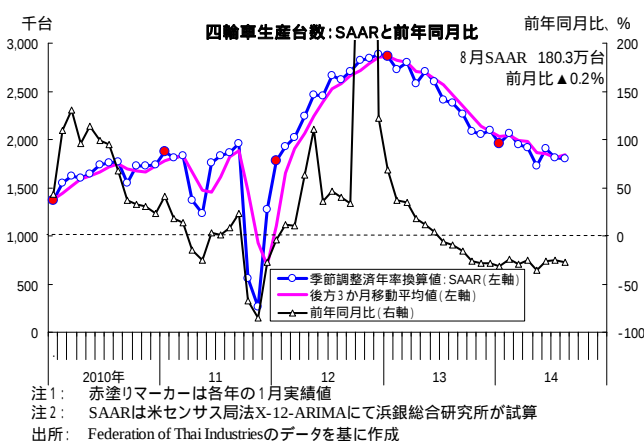
図表4 トラック・バスも大きく増加



図表5 建築許可面積に回復感がない



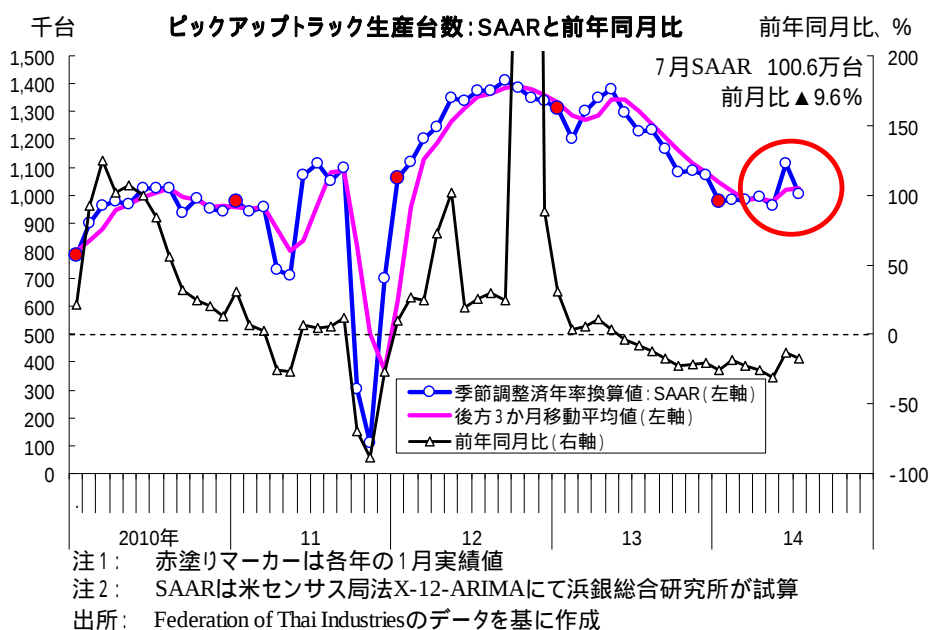
図表6 国内生産の低迷が続く



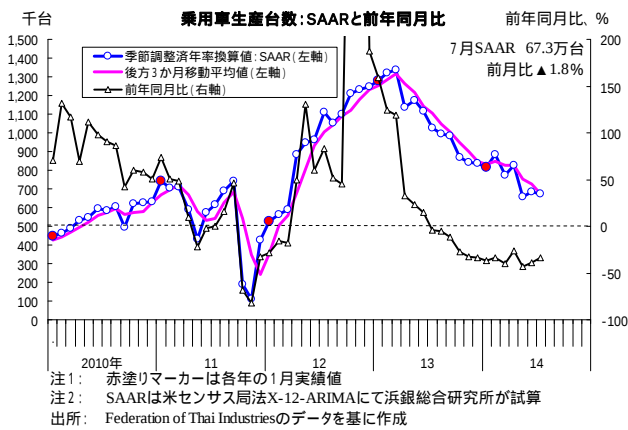
○ピックアップトラックの生産に回復の兆し

- ・タイの国内生産台数は前述の通り足元では低調であるが、中身をみるとセグメント別で強弱がある。中でも、明るい兆しがでているのがピックアップトラックの生産動向である(図表7)。タイ工業連盟(Federation of Thai Industries)は7月までの四輪車のセグメント別生産台数を開示している。これによると、国内需要の低迷を背景に乗用車と中大型トラック・バスの生産調整が続いていたが(図表8及び9)、ピックアップトラックは5月を底に増産基調に転じている。
- ・堅調な輸出需要がピックアップトラックの生産回復の背景にあると考える。セグメント別の輸出台数データは業界団体から公表されていないが、タイ中央銀行(Bank of Thailand)が公表している輸出金額データを見ると、ピックアップトラックが属する「商用車」の輸出金額(季節調整値)は昨年7月以降、緩やかに持ち直している(図表10)。なお、同じく商用車セグメントに属する中大型トラック・バスの国内生産車両は専ら国内市場向けに供給されていることから、この商用車の輸出金額は概ねピックアップトラック(含むPPV)の国外向けの荷動きを表していることになる。
- ・この堅調な輸出は、少なくとも今年いっぱいには腰折れすることはないと考える。輸出仕向地であるアジア周辺国での経済成長鈍化が輸出動向において懸念材料として存在し続けるが、日系完成車メーカーの新型世界戦略車の輸出開始が相次ぐからだ。いすゞ自動車は新型PPV「mu-X」をタイ国内及び豪州向けに販売していたが、足元ではアジア近隣国への輸出を増やしている。日産自動車も新型ピックアップトラック「NP300 Navara」を世界戦略車として7月に生産・輸出を開始した。三菱自動車は10~12月期に新型ピックアップトラック「Triton」の生産を開始するもようだ。

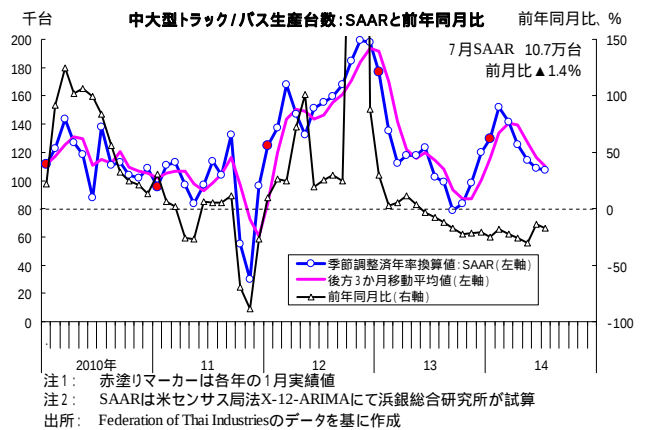
図表7 ピックアップトラック生産に回復の兆し



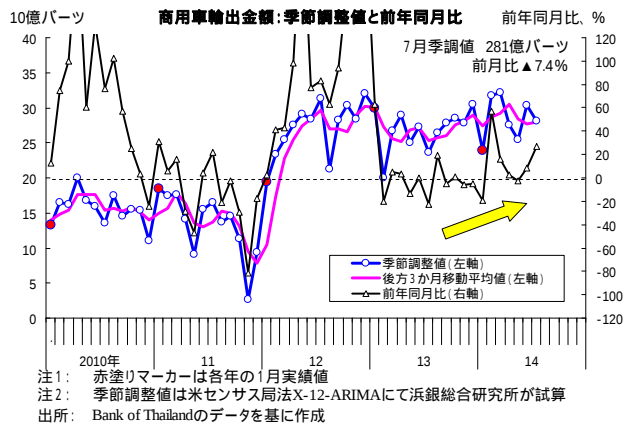
図表8 乗用車生産の減少が続く



図表9 中大型トラック・バスも減産継続



図表10 商用車の輸出が堅調



○タイ事業の収益が下期連結業績の波乱要因となる可能性あり

- ・取材活動をする中で気づいたことだが、タイに現地法人を構える上場企業では、期初に設定した同国事業の通期計画において、上期から下期にむけて収益が回復するという前提を置いている企業が多い。多くの日系企業の現地法人は1～12月決算会社が多く、同国現法でいう「下期」は14年7～12月にあたる。よって、上期（1～6月）との比較においては、実際のところ足元の完成車の生産動向をみる限り、収益が回復しているとは考え難い。堅調な輸出に支えられているピックアップトラック向けにビジネスを行う企業では減産による収益悪化が幾分和らいでいると思われるが、反対に、乗用車向けビジネスを主体にしている会社では販売環境は非常に厳しい。下期見通しを下方修正する必要があるだろう。
- ・10月下旬からスタートする自動車関連上場企業の決算発表シーズンにおいては、タイ事業の下期収益の見直しが連結業績にどの程度影響するか注目が集まろう。とりわけ、タイ事業の収益構成比が高い企業においては、客先の生産動向次第では、連結ベースで通期業績見通しを下方修正する会社が出てくる可能性がある。為替レートの円安進行という収益押し上げ要因はあるものの、タイ事業の収益動向が下期業績の波乱要因となりうる点に注意したい。

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原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。