

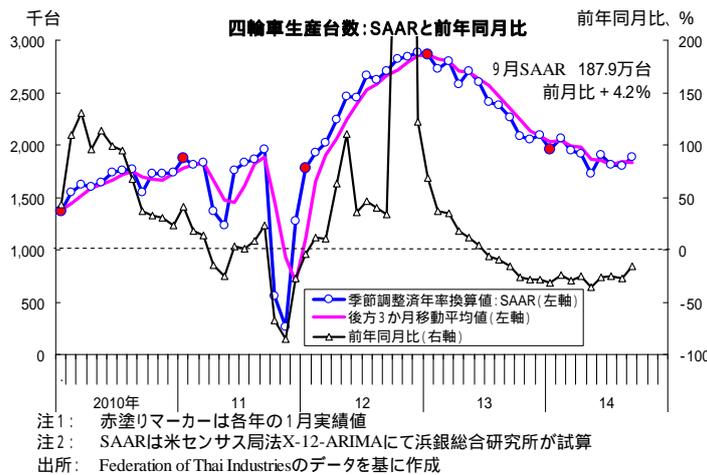
タイ自動車市場の月次統計（2014年9月）

ピックアップトラックの生産回復が続くが、急減速した輸出需要の動向に要注意

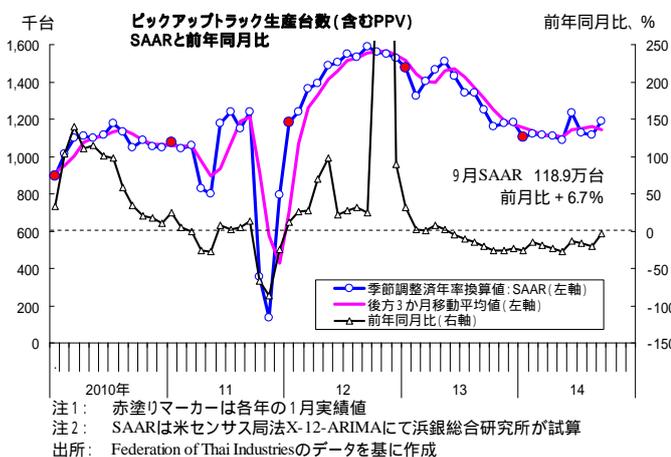
四輪車生産は前月比で増加に転じる

- ・ 9月の四輪車生産台数は前年同月比15.6%減の16.4万台と14か月連続で前年割れしたが、季節調整済み年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)は前月比4.2%増の187.9万台と3か月ぶりに増加に転じた(図表1)
- ・ 生産の内訳をみると、構成比が最も高い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)の台数は前月比6.7%増の118.9万台となり、後方3か月移動平均値でみてとれる緩やかな回復が継続している。原数値の前年同月比は3.5%減と水面上に浮上する一歩手前まできている(図表2)。同国でピックアップトラックを生産する日系完成車メーカー及び関連企業からは、今週から本格的にスタートする15年3月期第2四半期決算発表にて、同国での生産活動に底打ち感があるといったコメントが聞かれよう。乗用車の生産台数も前月比1.4%増の70.0万台と2か月連続で増加した(図表3)

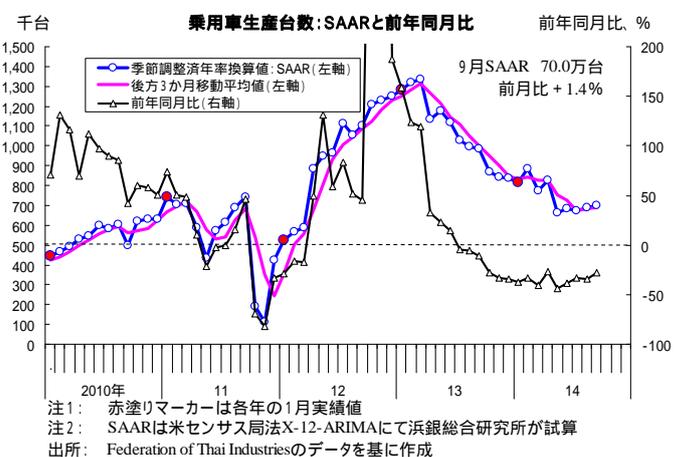
図表1 四輪車の生産は前月比で増加



図表2 ピックアップトラックの生産回復は続く



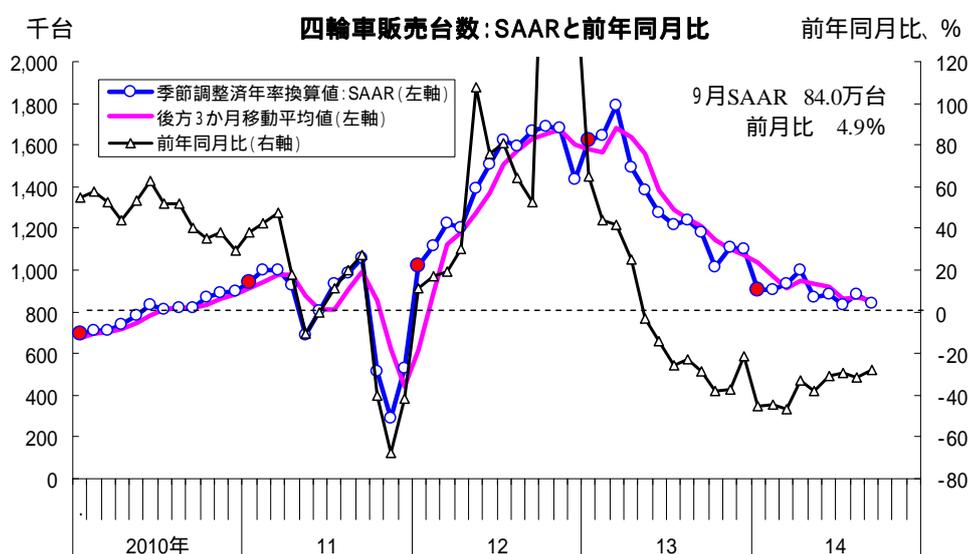
図表3 乗用車生産は2か月連続の増加



国内需要は底ばい推移が続いている

- 国内販売に目を向けると、9月のタイ国内の四輪車販売台数は前年同月比 27.5%減の 6.9 万台と 17 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。9月の SAAR は前月比 4.9%減の 84.0 万台と減少に転じた（図表 4）。8 月は前月比で反転上昇し、9 月も増加傾向が続くかどうかに関心していたが、内需の弱さが足かせとなり、四輪車需要は一進一退の状況が続いている。
- 更に、ここにきて輸出需要に急ブレーキがかかってきた点に要警戒である。次ページ以降では、輸出の急減速がピックアップトラックの生産に与えるインプリケーション、一部の関係者から供給制約が懸念されているレムチャバン港の現有能力について、を取り上げる。

図表 4 国内需要は底ばい推移が続く



注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値

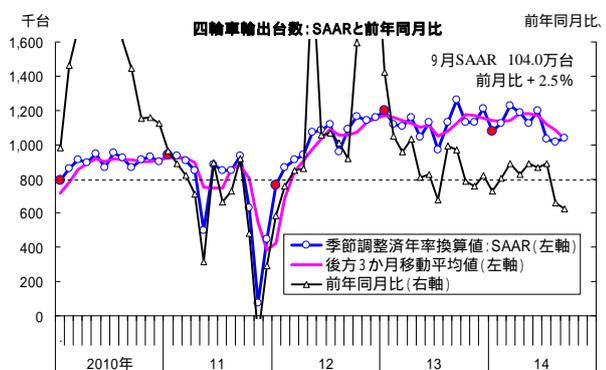
注2： SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が算出

出所： Federation of Thai Industriesのデータを基に作成

輸出の急減速に要警戒：ピックアップトラックの供給規律の維持が課題に

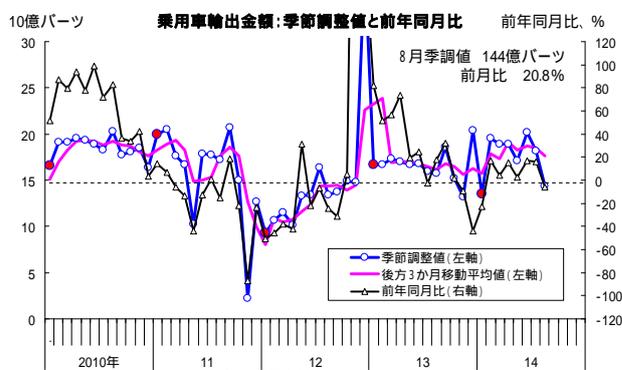
- ・タイ工業連盟（Federation of Thai Industries）の公表数値によると、四輪車全体の9月の輸出台数は前月比で2.5%増の104.0万台となったが、後方3か月移動平均値で見ると減速傾向にある（図表5）。筆者は9月25日発行の月次統計レポートにて、「アジア周辺国の経済成長鈍化が輸出動向において懸念材料として存在し続けるが、日系完成車メーカーの新型世界戦略車の輸出開始が相次ぐ」ため堅調な輸出が続くとコメントした。しかし、その後公表された輸出統計をみると、輸出仕向地での需要減退が想定外に強いため、ピックアップトラックの生産に対するポジティブな見方をトーンダウンする必要がある。
- ・タイ中央銀行（Bank of Thailand）が9月30日に公表した8月の貿易統計をみると、乗用車と商用車共に輸出金額（季調値）が前月比で大きく減少している（図表6、図表7）。今月末に公表される9月統計でも、四輪車全体でこの減少傾向が続いているものと思われるが、中でもピックアップトラックを含む商用車の輸出動向に要注意である。
- ・なぜなら、相次ぐ新型車の投入を背景にピックアップトラックの増産意欲が強い中、足元で減速した輸出需要に持ち直しが見られない場合、生産調整リスクが高まるからだ。同車両の在庫水準を統計データから把握することはできないが、在庫調整のために稼働率を落とす可能性を意識する必要がある。需要が長期間に亘って低迷した後に底打ち感が出始めるタイミングでは、メーカーは需要回復への期待値を過度に高めてしまい、生産のアクセルを強めに踏み込んでしまう傾向があろう。急減速した輸出が低迷した場合、メーカーは在庫管理に細心の注意を払いながら、難しい供給規律の維持が求められる局面に入ろう。

図表5 四輪車輸出が大きく減速



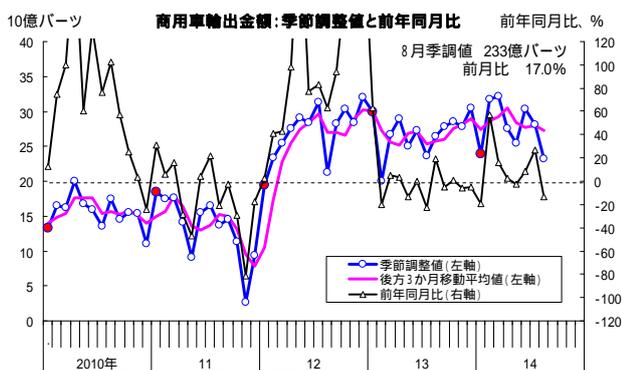
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値
注2：SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
出所：タイ工業連盟（Federation of Thai Industries）のデータを基に作成

図表6 乗用車輸出金額が8月に急減



注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値
注2：季節調整値は米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
出所：Bank of Thailandのデータを基に作成

図表7 ピックアップトラックの輸出も急ブレーキ



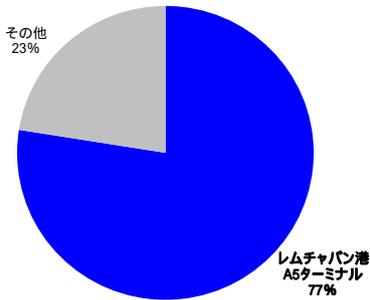
注1：赤塗りマーカーは各年の1月実績値
注2：季節調整値は米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算
出所：Bank of Thailandのデータを基に作成

レムチャバン港の供給制約懸念は今のところ無用である

- ・タイは「アジアのデトロイト」とも呼ばれるように、同国で生産された車両が世界中に輸出されていることから、政府の自動車産業振興策の動向と併せて、インフラ能力の状況把握が現地で自動車関連事業を行う関係者にとって関心事項のひとつとなっている。なかでも、同国の輸出能力を大きく左右するレムチャバン港（Laem Chabang Port）の車両取扱能力は話題に挙がることが多いため、下記、本レポートでまとめたい。
- ・筆者の最近の取材活動において、複数の自動車関連企業や海運業界関係者から、レムチャバン港の輸出能力が限界に達し供給サイドでの問題が発生したことが輸出の急減速の背景にあるのではないかと、という声が聞かれた。そこで、同港を運営するタイ現地企業ナムヨン・ターミナル社（Namyong Terminal Public Company Limited：以下、NYT）に実際問い合わせたところ、同港における車両輸出能力には余裕があるのが現状であり、その心配は今のところ不要であるという結論に至った。従って、足元の想定外の輸出の急ブレーキは供給要因で発生したものはなく、やはり輸出先での需要減少が原因であると言える。
- ・タイからの車両輸出は主にバンコク港とレムチャバン港の2港が担っているが、レムチャバン港が同国最大規模の主要港となっている。中でも注目すべきは同港内最大の車両輸出入ターミナルである「A5」（後述）であるが、同ターミナルは昨年1年間に87万台もの車両を輸出し、タイからの輸出台数全体に占める割合が77%も占めた（図表8）。なお、A5ターミナルでの車両取扱台数は過去10年間で年率13.3%のペースで急拡大している。
- ・レムチャバン港において完成車の輸出入を取り扱うターミナルは「A5」、「A1」、「C0」の3つである（図表9）。その中で、車両輸出能力が最大であるA5ターミナルの現状能力の把握が難しいことが、供給制約に対する懸念を持たせている背景にある。A5ターミナルは大型RoRo船（Roll-in/Roll-out船）の着岸が可能な水深17メートルのバースが3つあり、岸壁総延長約700メートルを誇る巨大ターミナルである。
- ・図表10でまとめているが、NYT社曰く、同ターミナルの年間取扱可能台数は120万台とのことだ。そして、A1とC0ターミナルを併せたレムチャバン港の車両取扱可能台数は245万台である。なお、C0ターミナルは現在、タイ生産の鉄骨材輸出プロジェクトで使用されており、車両輸出は2013年末に少量行われたに過ぎない。従って、C0ターミナルの能力（100万台）が使えないとすると、A5とA1ターミナルの合算能力は145万台とみるのが無難であるが、タイの現在の輸出台数規模（年率100-120万台）に対して依然として余剰能力が残されていることになる。
- ・なお、レムチャバン港の能力不足を懸念する関係者は、A5ターミナルの能力を過小認識して70万台とみていることが背景にある。これをベースにするとレムチャバン港全体の車両取扱能力は年間100万台弱であり、確かに能力不足の懸念を抱かせる。タイ港湾局（Port Authority of Thailand）の公式HPにて、同ターミナルの公称取扱能力を70万台と明記しているが、この数字は同港開港時（1991年）の能力であり、その後ターミナルを拡張したもののHPのデータ更新を行っていないとのことで、これが誤解を招いているようだ。
- ・最後に、NYT社はA5ターミナルにて、近接地の車両蔵置スペースを拡大することで中期的に（いつをターゲットにしているかは不明）同ターミナルの能力を現在の120万台から150万台にまで引き上げるとのことである。現在は依然として同ターミナルに余剰能力があるが、今後も年率10%で輸出が拡大すると、あと3年程度でA5ターミナルは能力不足に陥ることになるため、同港の拡張計画の動向には引き続き注意が必要である。

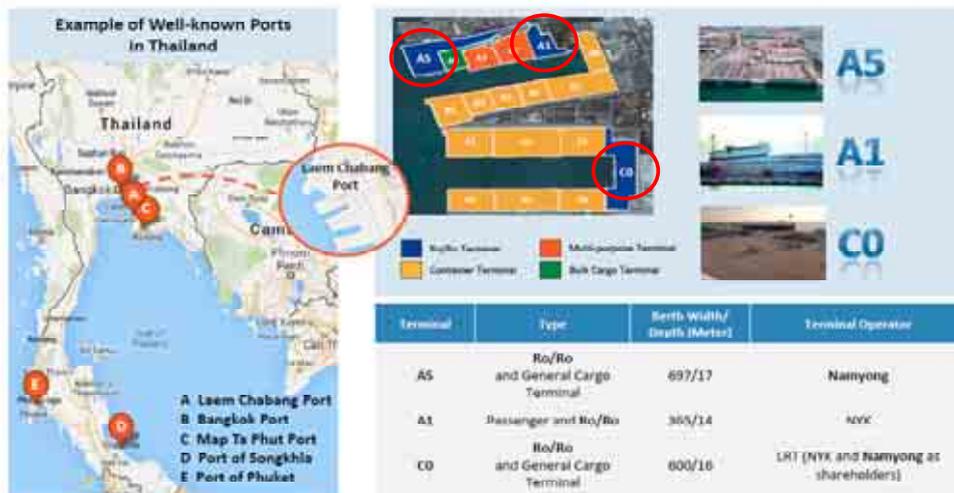
図表8 タイの自動車輸出主力港であるレムチャバン港

タイからの車両輸出全体に占めるレムチャバンA5ターミナルの取扱台数シェア(2013年実績)



出所: Namyong Terminal PCLのIR資料

図表9 レムチャバン港と「A5」、「A1」、「C0」ターミナルのロケーション



出所: Namyong Terminal PCLのIR資料

図表10 レムチャバン港「A5」、「A1」、「C0」ターミナルがタイの車両輸出を担う

ターミナル	用途	管理運営企業	バース数	岸壁総延長(m) 水深(m)	蔵置台数(台)	年間取扱能力(台)
A5	完成車Ro/Ro, 多目的	Namyong Terminal PCL (NYT社)	3	697 17	15,000 (近接地に更に33,000)	1,200,000
A1	完成車Ro/Ro, 客船	日本郵船	1	365 14	5,000	250,000
C0	完成車Ro/Ro, 多目的	Laem Chabang Int'l Ro/Ro Terminal (NYT社と日本郵船が出資)	2	600 16	5,800	1,000,000
合計					除くC0ターミナル	2,450,000台 1,450,000台

出所: タイ港湾局(Port Authority of Thailand) 公開資料及びNamyong Terminal PCLへの取材を基に浜銀総合研究所作成

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。