

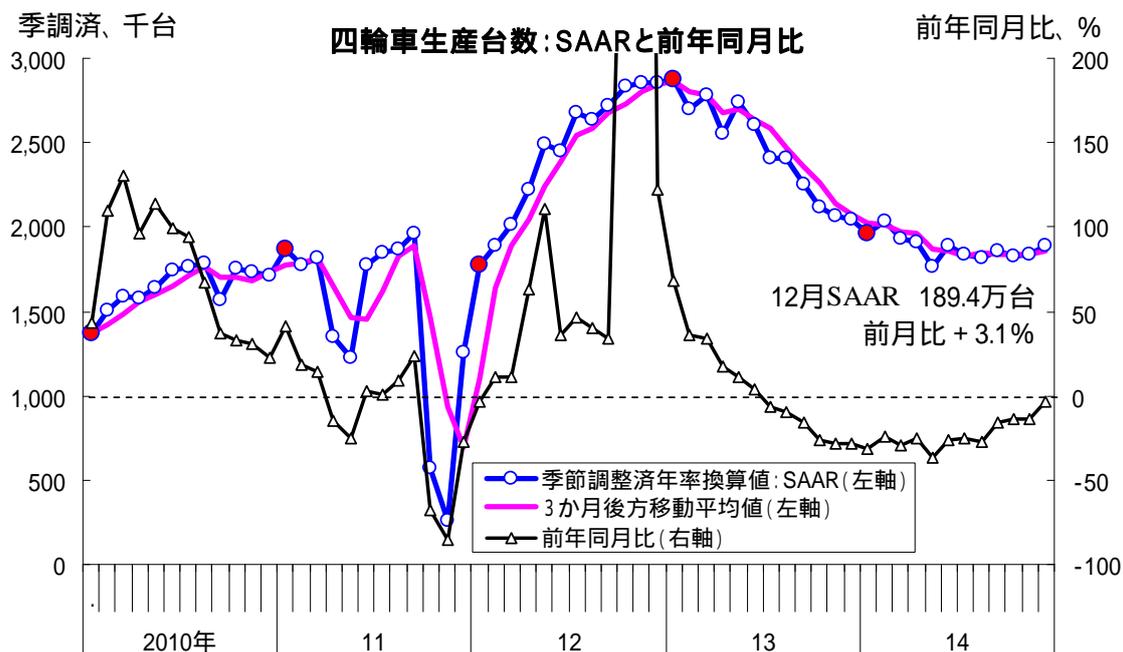
タイ自動車市場の月次統計（2014年12月）

輸出主導型のタイ自動車産業に変化の胎動：乗用車の世界拡販が生産回復を後押し

今後はピックアップトラックの輸出拡大に加えてエコカーの世界拡販が生産を押し上げ

- ・ 1月21日にタイ工業連盟（Federation of Thai Industries）が発表した2014年12月の四輪車生産台数は前年同月比3.3%減の15.4万台と18か月連続で前年を下回ったが、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3.1%増の189.4万台となった。前年比は水面上に浮上する一歩手前であり、回復の兆しがでている(図表1)。
- ・ 11月に顕著な増加をみせた輸出台数は、12月も前年同月比1.3%増加と、2か月連続のプラスとなった(図表2)。SAARは前月比5.9%減少の117.8万台(11月は125万台)と減少したが、3か月後方移動平均値でみると増加基調となっている。
- ・ タイ現地企業を取材したところ、11月から輸出が拡大した背景として、豪州向け乗用車の輸出開始が大きく貢献しているという複数のコメントを得た。具体的には、現地生産のマツダ「Mazda 2(日本のデミオ)」とホンダ「HR-V(同ヴェゼル)」が主な牽引役となっている。ピックアップトラックのアジア、アフリカ、中南米向け輸出拡大も続き、海外向け乗用車の出荷増が輸出の上昇トレンドを形成し始めたことがここ最近の変化点と言える。
- ・ 一方、中近東向け輸出は低調なままとのこと。12月26日発行レポートにて、11月の輸出急増の背景として、夏から中近東向け輸出を停止している一部メーカーが輸出を解禁した可能性が高いと述べたが、その後の取材情報では輸出は再開されていないとのことだ。
- ・ 国内販売に目を向けると、12月の総販売台数は前年同月比21.4%減と20か月連続で減少し、SAARは前月比1.0%増と横ばいに止まった。国内需要は低迷が続いている(図表3)。
- ・ 内訳は、乗用車のSAARが前月比3.0%減、ピックアップトラックも同3.7%減と弱含んだ。一方、中大型トラック・バスは同4.7%増と2か月連続で増加した(図表4~6)。プラユット政権は10月以降、景気刺激策を矢継ぎ早に実施しているが、コメ農家向け補助金支給策は今のところ乗用車とピックアップトラックの需要拡大には繋がっていない。他方、インフラ投資の促進に伴い、トラック需要の回復は鮮明となっている。
- ・ 以上をまとめると、国内需要の停滞は続いているものの、増加基調にある輸出が牽引する形で生産に回復の兆しが出ている。今後の見通しとしては、消費低迷に喘ぐ国内市場や経済成長が鈍化している周辺国の需要動向には引き続き要注意だ。また、上記新型車の世界展開は初回ロットが大きいいため、同モデルの足元の強い出荷は長続きはしない。もっとも、ピックアップトラックの世界拡販は続き、今春にはトヨタの新型世界戦略車も登場する。今年後半からは、第2期エコカー政策適合車(後述)の生産・販売も開始される見通しだ。相次ぐ新型車の市場投入により、2015年のタイ国内生産は回復期に入ると考える。
- ・ 過去20年間、政府による輸出主導型産業育成政策の下、タイ自動車産業はピックアップトラックのグローバル供給拠点として高成長を遂げた。2015年からは、先進国並みに厳しい燃費・排ガス基準をクリアしたエコカーの生産体制が順次立ち上がってくる。世界市場の深耕が進むピックアップトラックに、乗用車の世界拡販が新たに加わることで、世界供給拠点としてのタイ自動車産業は進化し、中長期で成長し続けると考える。足元で乗用車の輸出拡大が生産回復の火付け役になっている状況に、タイ市場の変化の胎動を感じる。

図表1 四輪車の生産には回復の兆し：前月比で増加し、前年同月比は水面上浮上の一步手前

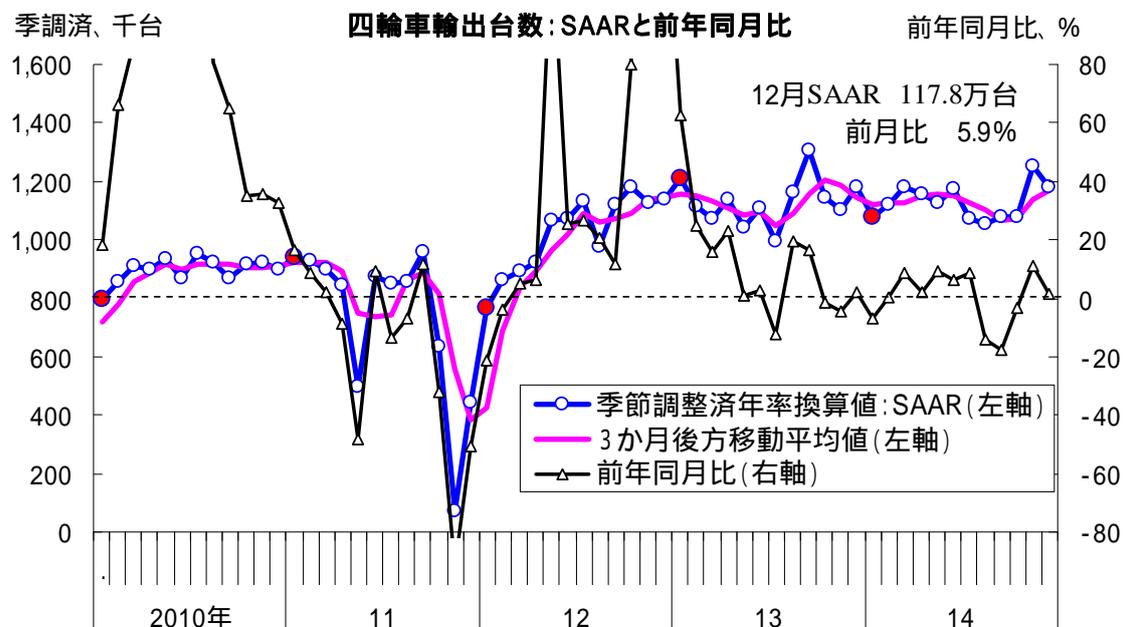


注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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

図表2 輸出は前月比で減少したが、上昇トレンドを形成し始めている

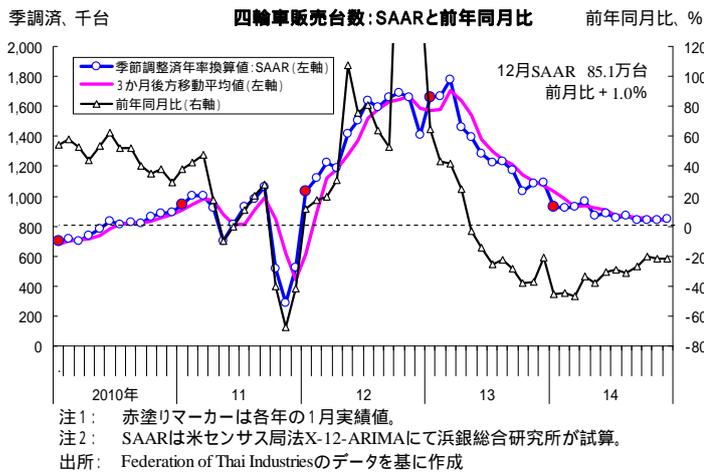


注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

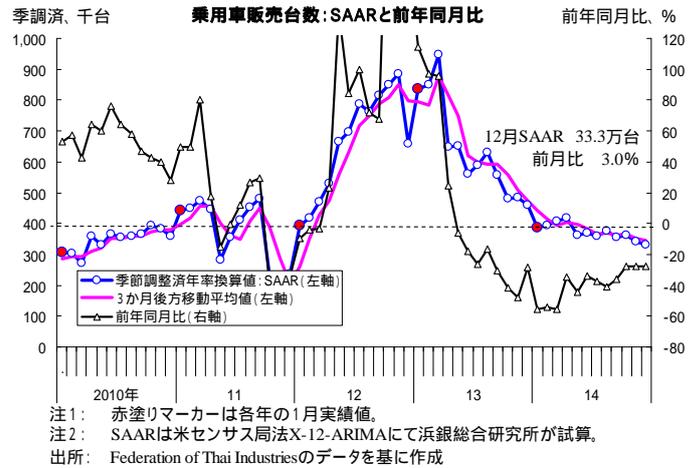
注2： SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

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

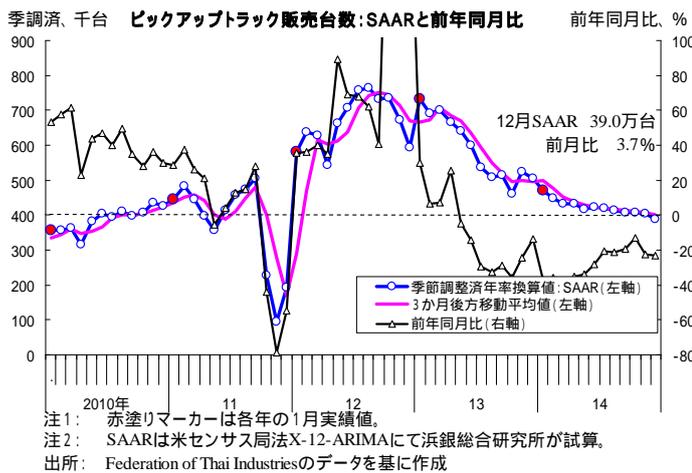
図表3 国内販売は低迷が続く



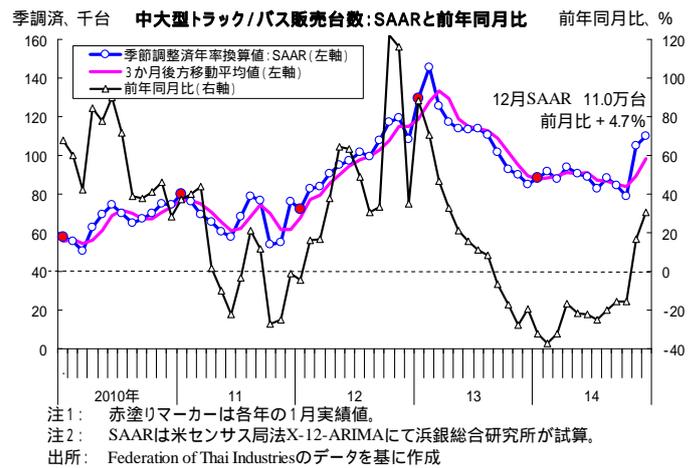
図表4 乗用車は2か月連続の減少



図表5 ピックアップトラックも前月比で弱含み



図表6 中大型トラック・バスの回復は堅調



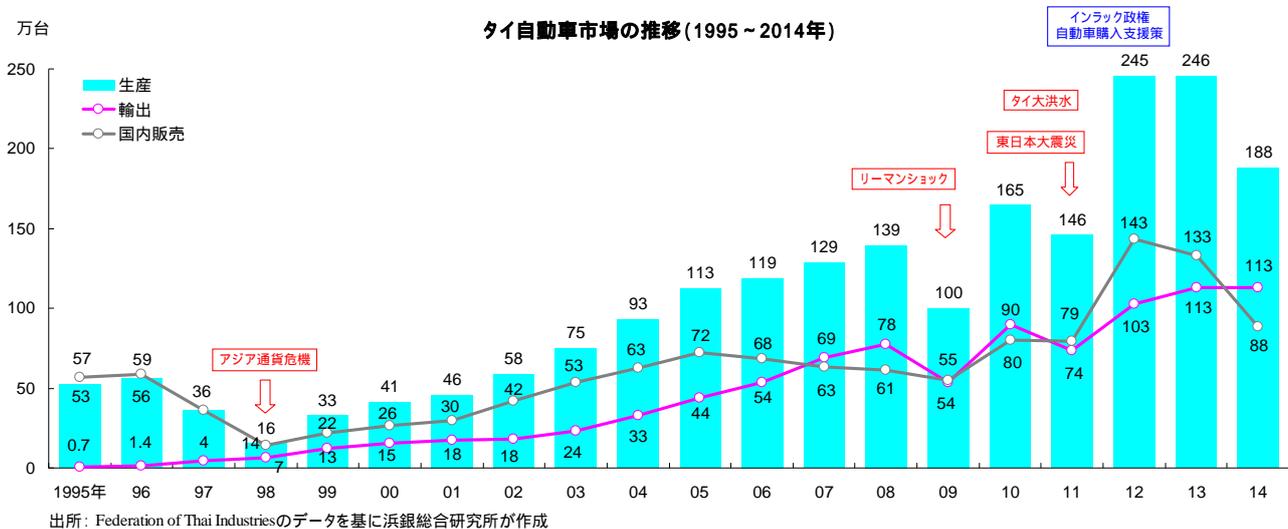
2015 年はタイ自動車産業にとって変革の年に

- ・タイの自動車生産は、ピックアップトラックのグローバル市場の深耕に、エコカーの世界展開が加わることで、中長期的に成長し続ける見通しである。2015 年は自動車生産が回復期に入る年となると同時に、エコカーの本格的な世界展開が始まるという、タイ自動車産業にとって変革の年になるという意味でも注目したい。そこで、本レポートでは、今後タイ市場に関するニューズフローや統計情報においてこの変化を捉えていくにあたり、タイ政府による自動車産業の育成方針や、ASEAN におけるタイ自動車市場の位置づけ、エコカー政策に見るタイ政府の戦略を以下に簡単に整理する。インドネシアやマレーシアのエコカー政策とは違い、タイのエコカー政策は先進国並みの厳しい燃費・排ガス基準のクリアを完成車メーカーに要求していることが重要なポイントである。過去 20 年間にピックアップトラックの世界供給拠点の地位を確立したタイ政府は、世界中で売れるエコカーの生産基盤の構築を目論み、乗用車生産においても輸出主導型の産業育成を目指している。
- ・図表 7 は、1995 年から 2014 年までのタイ自動車市場の推移を示している。タイ政府はこの 20 年間、輸出主導型の産業育成方針の下、自動車産業を急成長させた。タイの四輪車生産は 1995 年の 53 万台から 2014 年には 188 万台まで、年平均 6.9% の増加率で堅調に拡大し、同期間に輸出は同 30.5% 増加した。積極的な輸出拡大が同国市場の急成長を支えたのである。この輸出拡大の牽引役となったのは、国内市場を支えるコメ農家を中心とした第一次産業従事者が利用するピックアップトラックの海外展開であった。
- ・図表 8 は ASEAN 主要国の 2013 年の需給構造を示している。タイはグローバル化の先陣を切って輸出を拡大し、ASEAN の中では世界的な生産拠点としての位置づけを確立している。2013 年にタイは四輪車を 246 万台生産し、そのうち 46% の 113 万台を輸出した。その他の国をみると、インドネシアとマレーシアが小規模で輸出している以外は、自国市場向けで生産を行っているに過ぎない。
- ・このようにタイの自動車産業はピックアップトラックの輸出台数の拡大を背景に高成長を遂げたが、タイ政府は 2007 年のエコカー政策（投資優遇策）導入以降、乗用車生産の基盤構築を推し進めている。ピックアップトラックを主体とする輸出主導型の生産はマクロ経済変動に左右されやすいため、生産車種の多様化が必要、高度な部品技術を要するエコカーの生産体制を構築することで自動車産業の進化を促したい、という政府の意向が背景にある。
- ・ASEAN でのエコカー政策はタイの他に、インドネシアとマレーシアでも実施されている。図表 9 では、これら 3 か国のエコカー政策を比較して示している。なお、タイではエコカー政策は第 2 期（申請受付期間は 2013 年 8 月～14 年 3 月）に入っている。第 2 期エコカープログラムの承認を受けたのは今のところ 9 社で、承認待ちは独 Volkswagen の 1 社となっている。これらのメーカーは認定後 4 年以内に政策適合車を年間 10 万台以上生産すると、6 年間の法人税全額免除や物品税の引き下げなどの恩典が受けられる。
- ・注目すべきは、タイの第 2 期エコカー政策ではメーカーに課される燃費・排ガス基準が非常に厳しいということである。燃費では燃料 1 リットル当たり 23.3km 以上とし、排ガス性能では二酸化炭素排出量を欧州ユーロ 5 規制相当の 100g/km 以下に抑えることが条件となっている。インドネシアとマレーシアのエコカー政策に対し、タイの政策ではクリアすべき燃費基準のハードルが高く、排ガス規制はタイのエコカー政策でのみ要求されている。
- ・燃費・排ガス低減技術に秀でた日系自動車メーカーにとっては、タイはこの第 2 期エコカー政策により、技術優位性がより一層発揮しやすい市場となる。また、本年 1 月からの

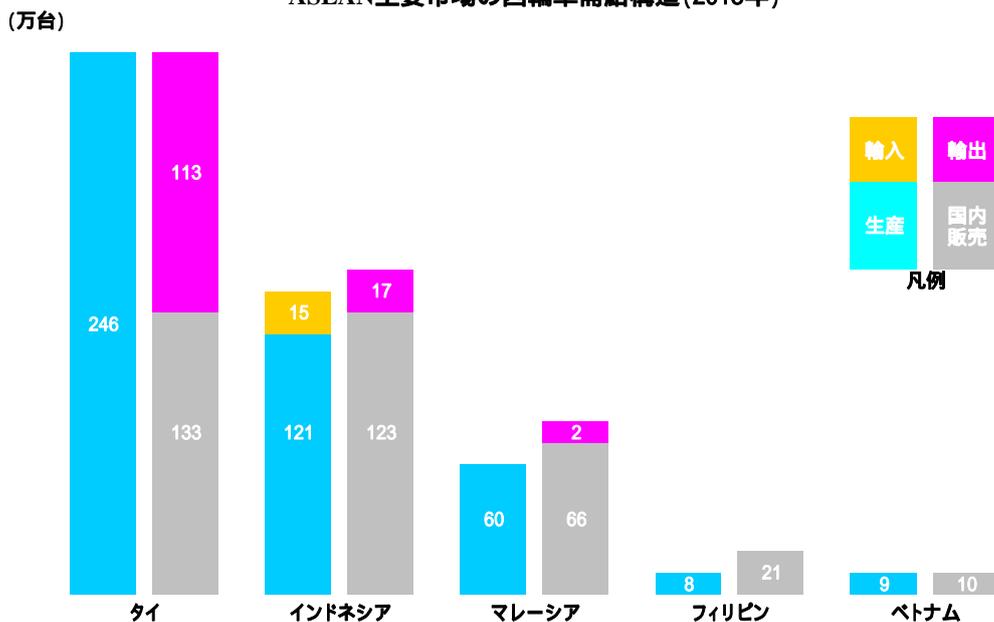
新投資奨励政策（詳細は昨年12月26日発行レポート「タイ自動車市場（2014年11月）」を参照）を活用した部品メーカーの能力増強及び新規参入案件も増える見通しであり、これらサプライヤーのサポートも後押しとなって、タイでは日系完成車メーカーを中心にエコカーの生産体制が急ピッチで構築される方向だ。タイ政府はこのように、日系を中心とした完成車メーカーへの投資優遇策を活用しながら、世界でも売れるエコカーの生産基盤の構築を輸出主導型で推進するのである。

- ・ 今後は第2期エコカー政策適合車の市場投入計画のニュースフローに要注意である。前述のように、足元では海外向け乗用車の出荷増が輸出拡大の牽引役になっているが、今後は相次ぐ第2期エコカー政策適合車の市場投入が輸出の拡大を加速させることとなろう。ピックアップトラックに加え、エコカーの供給体制の拡充が進むことで、タイの輸出拠点としての確固たる地位は当面揺らぐことはないと思う。

図表7 タイは輸出主導型の産業育成で自動車市場を成長させた



図表8 タイはASEANにおける世界供給拠点としての地位を確立
ASEAN主要市場の四輪車需給構造(2013年)



図表9 タイ政府は輸出主導型のエコカー生産基盤の構築を目指している

	タイ		インドネシア LCGC政策 Low Cost Green Car	マレーシア EEV政策 Energy Efficient Vehicle
	第1期エコカー政策 Eco Car Phase 1	第2期エコカー政策 Eco Car Phase 2		
燃費	20.0km/以上 (5 / 100km以上)	23.3km/以上 (4.3 / 100km以上)	20.0km/以上	8.3 ~ 22.2km/ (総重量に応じて)
CO2排出量規制	120g/km Euro 4 対応レベル	100g/km Euro 5 対応レベル	-	-
排気量	ガソリン:1,300cc以下 ディーゼル:1,400cc以下	ガソリン:1,300cc以下 ディーゼル:1,500cc以下	ガソリン:980 ~ 1,200cc ディーゼル:1,500cc以下	-
最低投資金額	50億バーツ以上	65億バーツ以上	-	-
生産開始	2010年以降	2019年末まで	-	-
生産規模	認可後5年目以降に 年産10万台以上	認可後4年目以降に 年産10万台以上	-	-
恩典	物品税17% (通常税率22 ~ 30%)	物品税14% (通常税率22 ~ 30%)	奢侈品10%免税	-
課税免除	8年間法人税全額免除 設備輸入関税免除	6年間法人税全額免除 設備輸入関税免除	-	-
現地化規制	シリンダーヘッド、シリンダーブロック、クランクシャフト、カムシャフト、コネクティングロッドのうち下線部品含む4品目以上の機械加工を現地化すること	Eco Car Phase 1と同じ	5年以内にエンジン部品などの国産化比率85%達成	-
その他規制	-	-	販売価格上限9,500万ルピア AT車最大15%上乗せ エアバッグ/ABS搭載車同10%	-
認可済メーカー (政策適合モデル)	日産自動車 ホンダ 三菱自動車 スズキ トヨタ自動車	日産自動車 ホンダ 三菱自動車 スズキ トヨタ自動車 Ford GM マツダ SAIC上海汽車	日産自動車(Datsun) ホンダ スズキ トヨタ自動車 ダイハツ	Perodua/ダイハツ(Axia) 長城汽車
認可待ちメーカー	-	Volkswagen	-	Proton

出所：各国政府公開資料を基に浜銀総合研究所が作成

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、売買の勧誘等ではありません。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。