

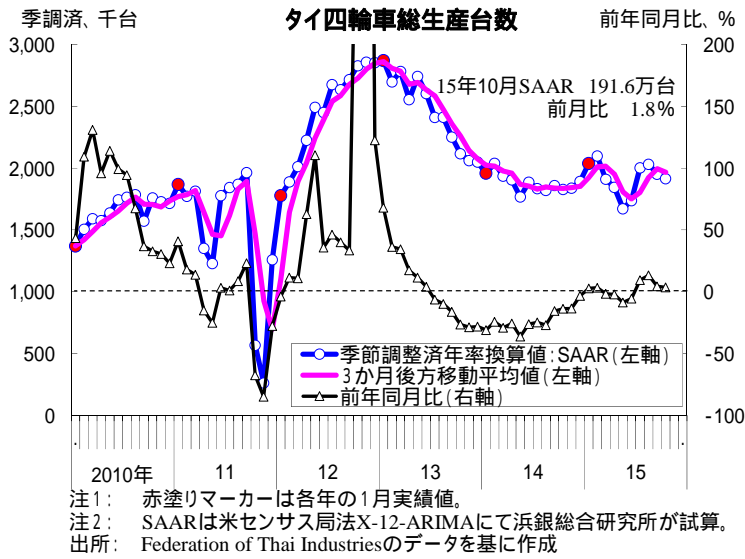
タイ自動車市場月次統計（2015年10月）

輸出頭打ちで生産は減少したが、国内販売は7か月ぶりに年率80万台レベルに増加

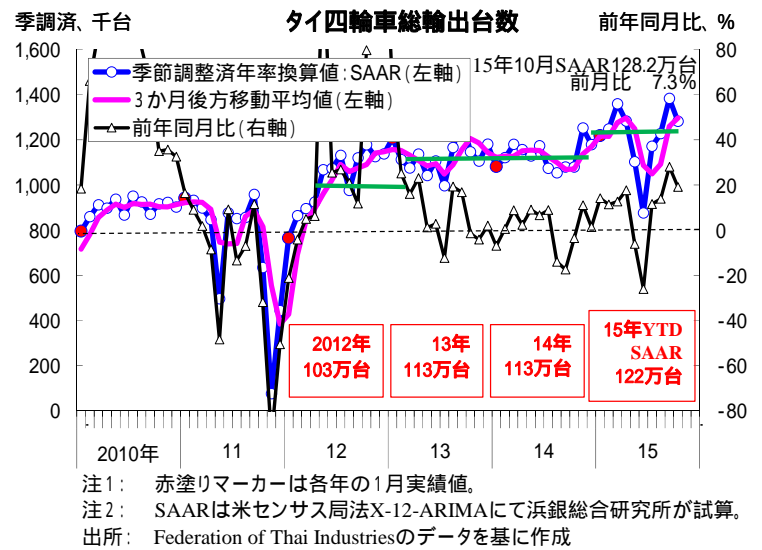
タイ自動車市場の注目ポイントは、堅調な輸出拡大から国内需要回復のタイミングに移る

- ・タイ工業連盟（Federation of Thai Industries）が発表した2015年10月の四輪車生産台数は、前年同月比3.5%増と4か月連続で前年同月を上回ったものの、季節調整済年率換算値（当社試算、以下SAAR）は前月比1.8%減の191.6万台と2か月連続で減少した。3か月後方移動平均でみたトレンドは下落に転じ、生産は頭打ちとなった（図表1）。
- ・国内生産が伸び悩んだ背景には、7月以降堅調に拡大していた輸出に一服感が出たことがある。10月の総輸出台数は4か月連続で前年同月比2桁%の増加となったが、SAARは前月比7.3%減の128.2万台と4か月ぶりに減少した（図表2）。タイ自動車生産の牽引役である輸出が11月以降も減少し続けるかどうかには要注意である。なお、15年1～10月の総輸出台数の平均SAARは122万台と、14年実績112.8万台を上回っている。足元の輸出台数は年率120万台を超える高水準にあるが、この水準が年末まで続くと、15年の輸出台数は120万台を超え、過去最高記録（13年の113万台）を更新する。
- ・輸出の頭打ちという懸念材料が浮上する一方、7月以降緩やかな増加トレンドを形成している国内販売は、10月の総販売台数（SAAR）が前月比7.3%増の81.4万台となり、7か月ぶりに年率80万台を超える水準となった。（図表3）。
- ・10月の国内販売が増加した背景に、タイ政府が9月に発表した緊急経済対策が影響した可能性がある。その可能性を示唆する指標として、タイ商工会議所大学が発表している消費者信頼感指数に注目したい（図表4）。15年初から低下が続いていた同指数は10月に前月比1.3ポイント増の73.4ポイントと、10か月ぶりに上昇した。タイ政府は9月に緊急経済対策を発表し、農家への無利子融資を目的とする「Village Fund（農村基金）」の設立などの農村支援策（総額1,360億バーツ）、中小企業支援のための低金利融資枠の設定や法人税減免措置（総額2,060億バーツ）を決定した。これらの経済対策の発表が消費者の新車購入意欲を高めたことで、10月の新車販売が持ち直したと考えられる。
- ・また、11月19日にタイ王国財務省は、道路や鉄道などのインフラ整備を進めるための総額1,000億バーツの「Thailand Future Fund」を年内に設立すると発表した。8月の内閣改造でソムキット・ジャトウシーピタック氏（Somkid Jatusripitak）が副首相に就任して経済政策を担当して以降、積極的な景気刺激策が矢継ぎ早に発表されており、これら施策の効果が新車販売の回復に繋がるかどうかには要注目である。
- ・国内販売でのもうひとつの注意点は、16年初めに自動車新税制（3ページで詳述）が導入されることによる駆け込み需要の発生である。タイ現地関連企業への取材情報によると、目下、駆け込み需要が発生しているとは感じられないという声が多い。ただ、仮に足元の国内販売が駆け込み需要により押し上げられているとすると、新税制導入後の販売では反動減がみられよう。10月の国内販売の増加が経済対策の影響なのか、新税制導入前の駆け込み需要の発生が影響したのかが判別しづらいため、足元の販売増加をもって内需が回復局面に入ったと判断するのは時期尚早と考えるが、消費者の景況感が上向いていることは久方ぶりの明るい材料であり、今後の国内販売の動向にはより一層注視していきたい。

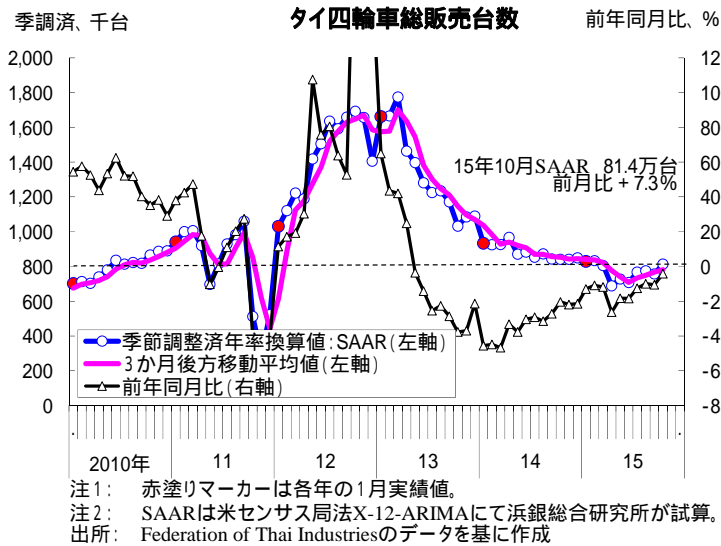
図表1 10月生産台数は2か月連続の減少



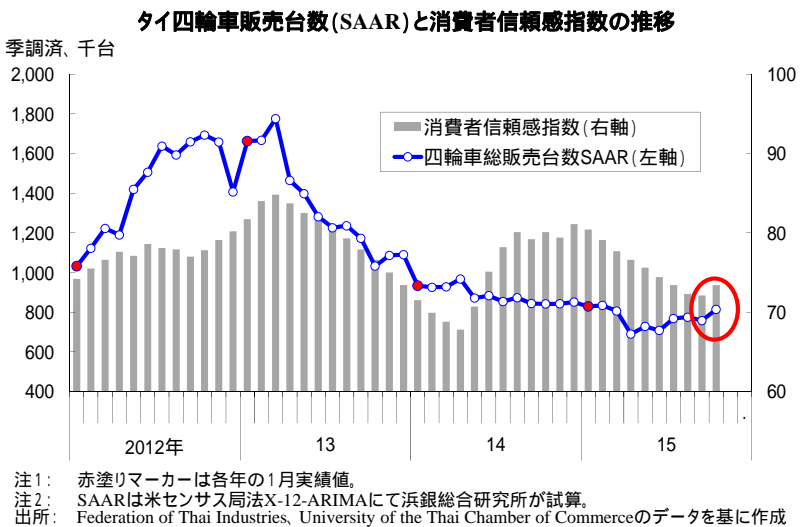
図表2 10月の輸出には頭打ち感あり



図表3 10月の国内販売は前月比で大幅増



図表4 消費者信頼感指数が10か月ぶりに上昇



## 2016 年初に導入される新物品税制は PPV を「狙い撃ち」

- タイでは 2016 年初に新物品税制が導入される予定であり、物品税率（工場出荷価格ベース）の決定基準がエンジン排気量から、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量ベースに切り替えられる。ガソリン燃料車が多い乗用車においては、CO<sub>2</sub> 排出量基準に加え、国策でバイオ燃料の普及促進を狙っていることから、E85 ガソホール（バイオエタノール混合割合 85%のガソリン）との互換性に基づき更に細かく税率が変化する。
- 税制変更は徴税強化を目的としているが、タイ政府による自動車産業の高度化推進の一環として、環境技術の向上をメーカーに求めていることも背景にある。加えて、旧税制におけるピックアップトラックと乗用車の税率格差を是正し、税制優遇でピックアップトラックに大きく依存したタイ自動車市場において、エコカーを中心とした乗用車市場の拡大を促すことも目的としている。車種別の物品税率の変化を図表 5 にまとめている。
- 新税制での最大の注目点は、PPV（ピックアップトラックベースの SUV）に対する物品税率の引き上げである。一般の乗用車に比べ、販売台数の増加の割に税収が伸びないことが問題視されており、新税制においては、CO<sub>2</sub> 排出量に関係なく、PPV は全モデルの物品税率が引き上げられる。従って、16 年初の新税制導入による物品税増税前に駆け込み需要が発生すると想定されるのは主に PPV である。
- ピックアップトラックでも、新税制においては、1 キロ走行当たりの CO<sub>2</sub> 排出量が 200g を超える車種にて物品税が増税され、シングルキャブタイプのピックアップトラックでは CO<sub>2</sub> 排出量が 200g 以下であっても増税となる。ただし、自動車メーカー各社はここ 1 年の間に、新型のエンジンやトランスミッションの採用といったパワートレインの大幅な技術改善を伴う新モデル投入を行ったことで、CO<sub>2</sub> 排出量を 200g 以下に抑えたピックアップトラックを揃えている。従って、ピックアップトラックにおいては、新税制導入による販売価格への影響は軽微と考えられる（シングルキャブは無条件で増税となるが）。
- なお、新税制において物品税率が確実に引き下げられるのは、1 キロ走行当たりの CO<sub>2</sub> 排出量が 100g 以下のエコカーとなる。このようなエコカーでは、新税制導入を待って、足元で買い控えが起きている可能性がある。もっとも、減税対象となるエコカーに比べ、増税対象となるピックアップや PPV の販売規模のほうが大きいことから、新税制導入による販売への影響があるとすれば、どちらかという、市場全体でみて駆け込み需要が発生する蓋然性が高いことになる。
- それでは、現状、PPV を中心とした物品税増税の対象となるモデルで駆け込み需要の発生がみられているか否か。現地関連企業への取材情報によると、そのような駆け込み需要の発生は感じられないとの声が多い。理由として 2 つが挙げられる。まず第 1 に、前述の通り消費者の景況感は足元で改善しているとはいえ、経済環境は依然として厳しいままであることから、今急いでクルマを購入・買い替えようとするユーザーが少ないということ。そして第 2 に、多くの消費者は、新税制導入後に新車ディーラーが増税分を打ち消すだけの値引き（含むオプション割引）を行うだろうと予想しているとのことである。
- 引き続き、新税制導入影響については今後の動向に要注意だが、足元の需要環境の厳しさや現地からの情報を鑑みると、その影響はあっても限定的な規模だろうというのが筆者の現状認識である。

図表5 PPVの物品税はCO2排出量に関わらず確実に増税となる

車種	旧税制			新税制		
	排気量	燃料タイプ	物品税率	CO2排出量	燃料タイプ	物品税率
乗用車	2,000cc以下	E10	30	100g/km以下	E10	30
		E20	25		E20	30
		E85	22		E85/天然ガス	25
	2,001-2,500cc	E10	35	101-200g/km以下	E10	35
		E20	30		E20	35
		E85	27		E85/天然ガス	30
	2,501-3,000cc	E10	40	200g/km以上	E10	40
		E20	35		E20	35
		E85	32		E85/天然ガス	35
エコカー	ディーゼル	17	100g/km以下	ディーゼル	14	
			101g/km以上	ディーゼル	17	
	E85	17	100g/km以下	E85/天然ガス	12	
			101g/km以上	E85/天然ガス	17	
ハイブリッド車	3,000cc以下	10	100g/km以下		10	
			101-150g/km		20	
			151-200g/km		25	
			201g/km以上		30	
EV/燃料電池車	3,000cc以下	10			10	
乗用車 (全車種)	3,001cc以上	50			50	
ピックアップトラック (No Cab)	3,250cc以下	3	200g/km以下		3	
			201g/km以上		5	
ピックアップトラック (Single Cab)	3,250cc以下	3	200g/km以下		5	
			201g/km以上		7	
ピックアップトラック (Double Cab)	3,250cc以下	12	200g/km以下		12	
			201g/km以上		15	
PPV	3,250cc以下	20	200g/km以下		25	
			201g/km以上		30	
ピックアップトラック/PPV (全車種)	3,251cc以上	50	3,251cc以上		50	

注：新物品税率が旧税制に対し、確実に上昇する車種をピンク、確実に低下する車種を水色でハイライト。  
出所：タイ王国財務省物品税局(Excise Department)の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

Email: [fukao@yokohama-ri.co.jp](mailto: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。