

タイ自動車市場月次統計（2017年5月）

内需に一服感も輸出に持ち直しの兆し。政府が新物品税優遇策発表。電気自動車普及への積極姿勢が鮮明に

主任研究員

深尾 三四郎

045-225-2375

fukao@yokohama-ri.co.jp

要約

- 5月国内生産台数（季調値）は前月比12.1%増の年率211.4万台。輸出台数の大幅な増加が背景。
- 同月輸出台数は同10.8%増の年率119.7万台。今後は輸出持ち直しの継続性に関心が集まろう。
- タイ政府が電動車に対する物品税優遇策を発表。電気自動車の普及に向けた政府の積極姿勢が鮮明に。

電動車に対する新物品税優遇プログラムを発表：タイも国際的な環境政策の潮流に乗ろうとしている

タイ工業連盟（Federation of Thai Industries：以下、FTI）が発表した2017年5月の四輪車総生産台数は、前年同月比0.7%増と4か月ぶりに前年超えとなり、季節調整済年率換算値（当社試算、以下SAAR）は前月比12.1%増の211.4万台と3か月連続で増加した（図表1）。

SAARでみた増産の背景には、輸出台数の大幅な増加があった。5月の総輸出台数は前年同月比9.5%減と11か月連続で前年割れとなったが、SAARは前月比10.8%増の119.7万台と2か月連続で増加し、昨年実績（119万台）と同水準にまで盛り返している（図表2）。これまで長らく、中近東での景気悪化が大きな逆風となっていたが、3か月後方移動平均値でみたトレンドは5月に反転増加しており、ようやく底打ちの兆しが見えてきた。

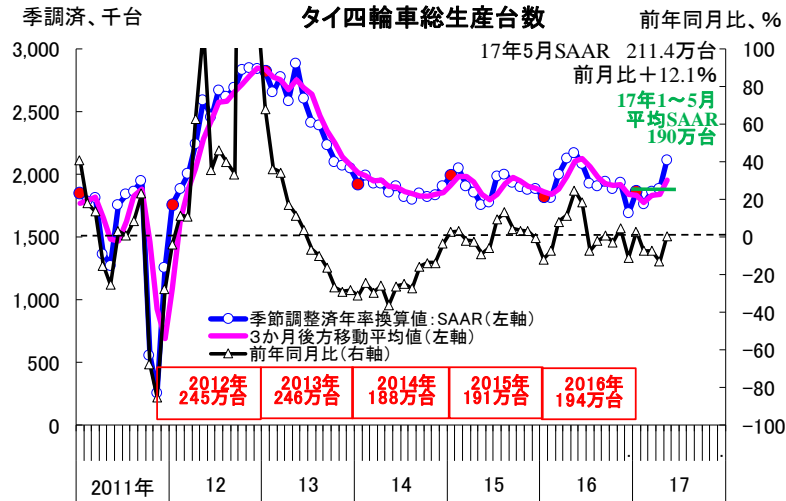
一方、内需持ち直しの動きには一服感がでてきている。5月の国内販売台数は前年同月比0.6%増と5か月連続の前年超えとなったが、SAARは前月比2.3%減の83.7万台と2か月連続で減少し、3か月後方移動平均値で見たトレンドは6か月ぶりに減少に転じた（図表3）。5月の消費者信頼感指数は6か月ぶりに低下しており、これが内需下押し要因の1つとなったと推測する（図表4）。国内販売台数の17年1～5月平均SAARは85万台となっており、昨年の通年実績（77万台）及びFTIの17年見通しである80万台を超えるレベルで、今のところ堅調に推移している。もっとも、足元のSAARの減少が今後も続くかどうか注視する必要がある。

タイ自動車市場では、今後は輸出持ち直しの動きが続くかどうかに関心が集まるものと思われる。新車市場が減速している米国及び中国自動車市場への輸出構成比が小さいタイは、周辺アジア諸国での自動車市場の拡大と、すでに大きく落ち込み「下値余地」が限られている中近東市場の内需持ち直しが、輸出回復の牽引役となり得る。今後の動向をより一層注意深く見ていきたい。

最後に、電動車（EV）の普及に向けたタイ政府の積極的な姿勢がより鮮明になってきたことを取り上げたい。同政府は6月20日の官報（Royal Gazette）にて、電動車に対する物品税率の引き下げを発表した（図表5）。これまで、同国政府は電動車両及び関連部材の生産や研究開発活動を行う事業者に対して法人税免税といった優遇措置を講じてきたが、今回は物品税での優遇強化を決定した。電動車両の中でも、現状、販売台数が極めて少ないとは言え、電気自動車（内燃機関を搭載しないバッテリー電気自動車：BEV）に対する優遇がより強まった点に同国政府のEV普及に対する強い意志が感じられる。

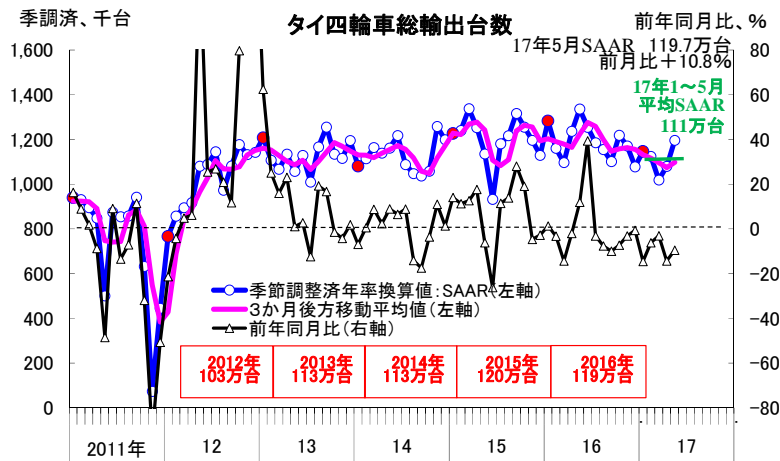
EV普及政策は先進国だけでなく新興国も積極的であり、自国自動車産業の活性化・高度化を目的として、中国やインドと同様にタイもこの国際的な環境政策の潮流に乗ろうとしている動きは、とりわけ、内燃機関を動力源とした自動車（ハイブリッド車を含む）の生産に偏っている日本自動車産業にとっては、新興国市場での戦略変更を迫られる可能性を秘めたものであり、無視できないものである。

図表1 5月生産台数（SAAR）は大幅増加



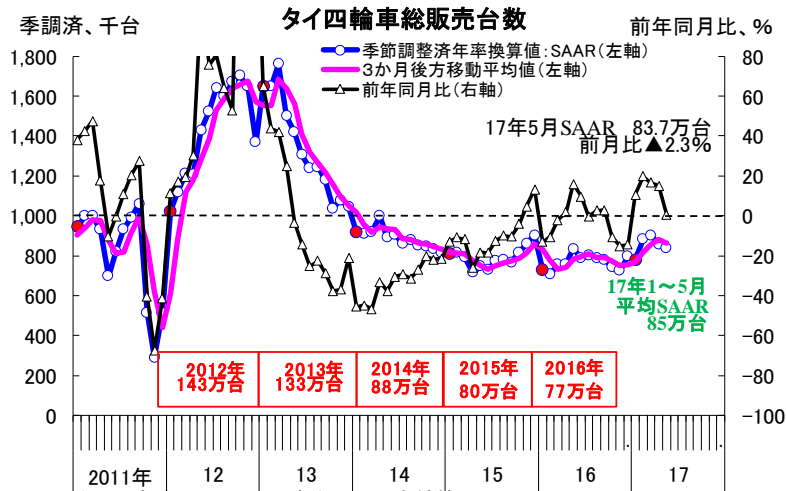
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: Federation of Thai Industriesのデータを基に作成

図表2 輸出台数（SAAR）に持ち直しの兆し



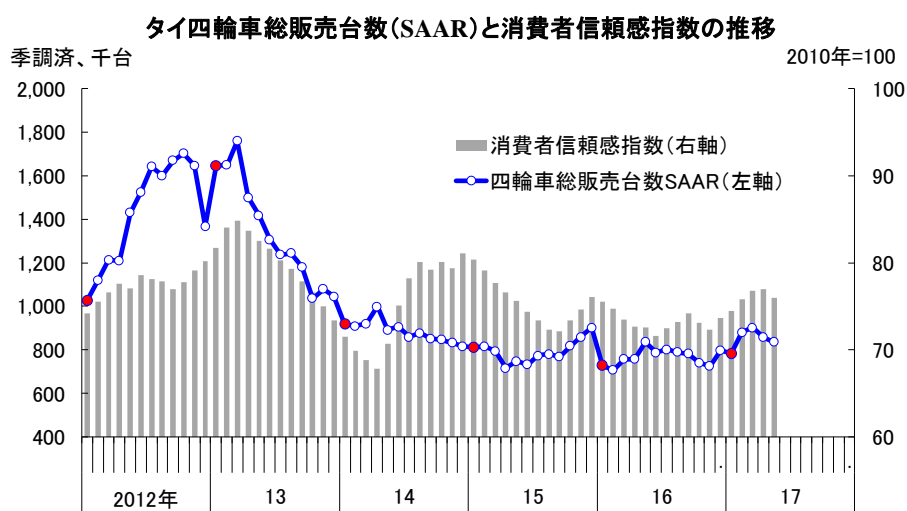
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: Federation of Thai Industriesのデータを基に作成

図表3 国内販売（SAAR）には一服感



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4 消費ムードの減退が国内販売の下押し要因に



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、University of the Thai Chamber of Commerceのデータを基に作成

図表5 タイ政府の電気自動車 (BEVs) に対する優遇強化の姿勢が鮮明に

電動車に対する物品税率優遇プログラム(6月20日官報発表)

電動車タイプ	新税率	現行
ハイブリッド車(HEVs) 及びプラグインハイブリッド車(PHEVs)		
商用車		
PPV(ピックアップトラックベースのSUV) CO2排出量 175g/km未満	23%	← 25%
ピックアップトラック(ダブルキャブ) CO2排出量 175g/km未満	10%	← 12%
乗用車		
CO2排出量 100g/km未満	5%	← 10%
CO2排出量 150g/km未満	10%	← 20%
CO2排出量 150g/km以上200g/km未満	12.5%	← 25%
電気自動車(BEVs)	2%	← 10%

出所: Bangkok Post(2017年6月22日付ウェブ記事)を基に浜銀総合研究所作成

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。