

**タイ自動車市場の月次統計（2014年11月）**

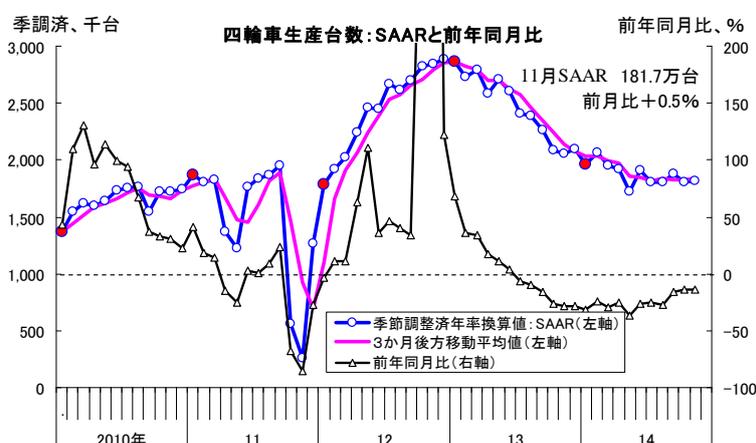
**四輪車生産は横ばい推移だが輸出が急増**

**タイ投資委員会の新投資奨励策は自動車関連企業の研究開発投資を後押し**

**11月の四輪車生産は前月比横ばいで推移**

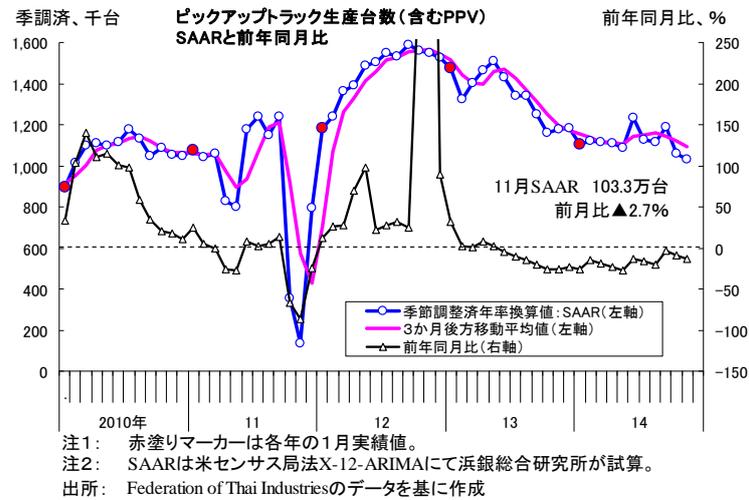
- ・ 12月24日にタイ工業連盟（Federation of Thai Industries）が発表した11月の四輪車生産台数は前年同月比13.6%減の15.8万台と17か月連続で前年を下回った。季節調整済み年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)は前月比0.5%増の181.7万台と、前月からほぼ横ばいとなった（図表1）。
- ・ 生産の内訳をみると、構成比が最も高いピックアップトラック（含むPPV：ピックアップトラックベースのSUV）の台数（SAAR）は前月比2.7%減の103.3万台となり、2か月連続で減少した（図表2）。輸出台数が7月から10月まで低迷していたため、前月に引き続き生産調整をしたメーカーがあったと考えられる。
- ・ 一方で、乗用車の生産台数（SAAR）は前月比0.1%増の72.8万台であった。7月から続いている増加基調は維持されており、底入れ感が出てきた（図表3）。
- ・ そして、残る中大型トラック及びバスの生産台数のSAARは前月比31.6%増の3.7万台と、2か月連続で2桁%の大幅な増加となった（図表4）。タイ投資委員会（BOI）による大規模投資案件の審査が6月に再開されたことや、タイ政府が10月1日に発表した景気刺激策がトラック需要の回復を後押しし、大手完成車メーカーでは受注の増加に合わせて在庫の積み増しを行っていると思われる。
- ・ 後述するが、今月の統計で顕著な動きを見せたのが輸出台数である。一部完成車メーカーが中近東向けに輸出を制限していたが、その制限が解除された可能性が高い。2015年は世界戦略車の輸出拡大により、タイの四輪車生産は回復期に入ろう。
- ・ タイ投資委員会（BOI）は11月25日、2015年1月1日からスタートする7か年の新投資奨励策を採択し、同議長を務めるプラユット首相が12月3日に署名した。後述するように、日系自動車関連企業にとって、新奨励策がクルマの低燃費化に貢献する部品製造や研究開発への投資を後押しする可能性がある。

図表1 四輪車の生産は前月比ほぼ横ばい

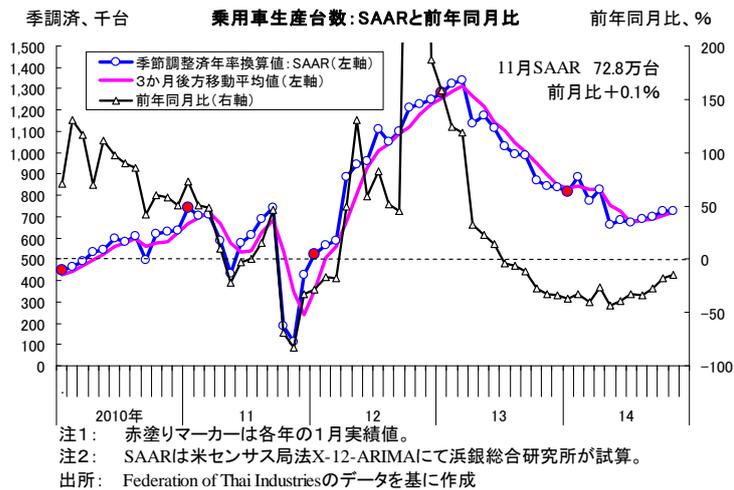


注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2： SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所： Federation of Thai Industriesのデータを基に作成

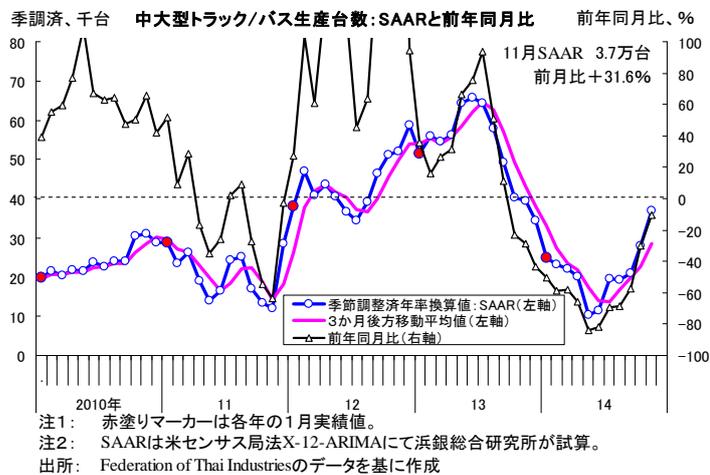
図表2 ピックアップトラックの生産は2か月連続で減少



図表3 乗用車生産は増加基調が続く



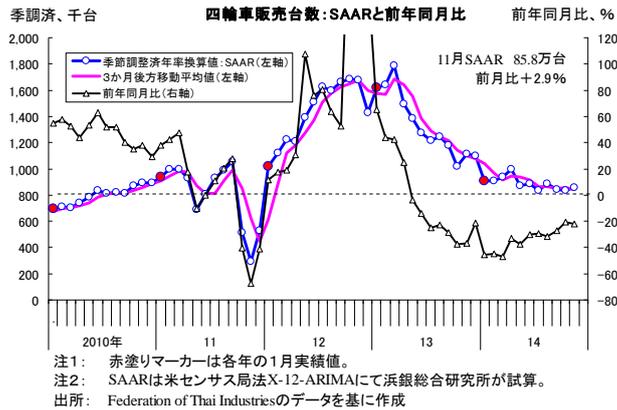
図表4 中大型トラック/バスは在庫積み上げが続く



## 国内需要は底ばい推移が継続

- 国内販売に目を向けると、11月のタイ国内の四輪車販売台数は前年同月比21.8%減の7.3万台と19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。11月のSAARは前月比2.9%増の85.8万台と3か月ぶりの増加となったが、3か月後方移動平均値でみると底ばい推移が続いている（図表5）。

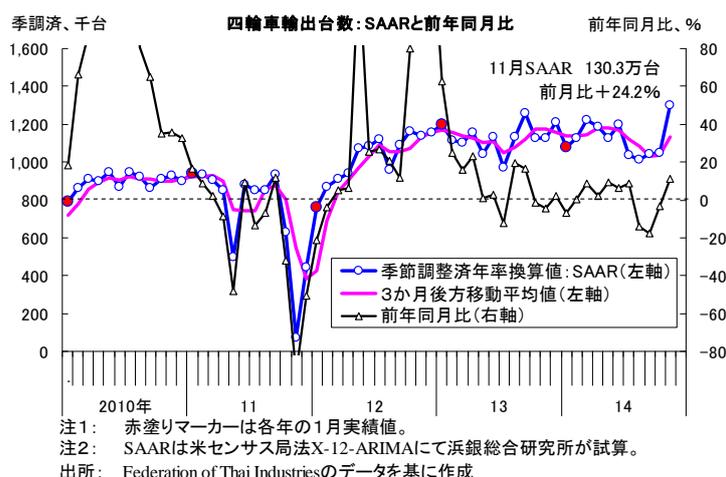
図表5 国内需要は底ばい推移が継続



## 11月是一部完成車メーカーの輸出制限の解除で四輪車輸出が急増

- 四輪車全体の11月の輸出台数（SAAR）は前月比で24.2%増の130.3万台と急増した（図表6）。輸出台数は7月に急減して以降、低調に推移していたが、その背景として筆者はタイ周辺国を中心に仕向地での需要減少が影響していると考えていた。しかし、タイ現地企業複数社への個別取材で聞かれたのは、一部の完成車メーカーが夏場から中近東向けの輸出を停止もしくは削減をしていたことが最大の要因である、ということであった。なお、輸出制限の理由を現地企業も正確には把握していない。
- 上記の輸出制限の事実と、11月の輸出台数の急増から、輸出制限をしていたメーカーが車両在庫を港湾に滞留し、輸出制限を緩めたことで一気にこの港湾在庫が吐き出されたと推測する。国内需要が底ばいで推移する中、生産も横ばいで推移していたため、輸出増加のために増産をした事実が生産統計では確認できないからである。11月の輸出はこの一過性要因の影響を大きく受けていると考えられるため、12月の輸出は反動減となる可能性が高い。11月の輸出台数をみて輸出が回復したと判断するのは時期尚早である。
- なお、12月8日の週にタイの日系自動車関連企業及びタイ現地企業を訪問し、そこで得た情報によると、2015年は生産が回復する可能性が高い。完成車メーカーが世界戦略車の輸出を拡大させるからだ。いすゞ自動車のPPV（ピックアップトラックベースのSUV車）「mu-X」、三菱自動車の「トライトン」や日産自動車「NP300 ナバラ」といったピックアップが牽引役となる。
- そして、これら新型モデルにもうひとつ加わるのが、トヨタ自動車の新興市場向け世界戦略車「IMV」の新モデルである。同社は2015年前半にタイ工場にて、「IMV」のひとつである新型ピックアップトラック「ハイラックス VIGO」を生産開始する予定である。同モデルは2016年には年間100万台規模になるビッグモデルとなる。加えて、この新型IMVには新型のディーゼル「GD型」エンジンを搭載する予定であり、同エンジン向けに部品供給するパワートレイン系部品メーカーの生産はとりわけ忙しくなると予想される。

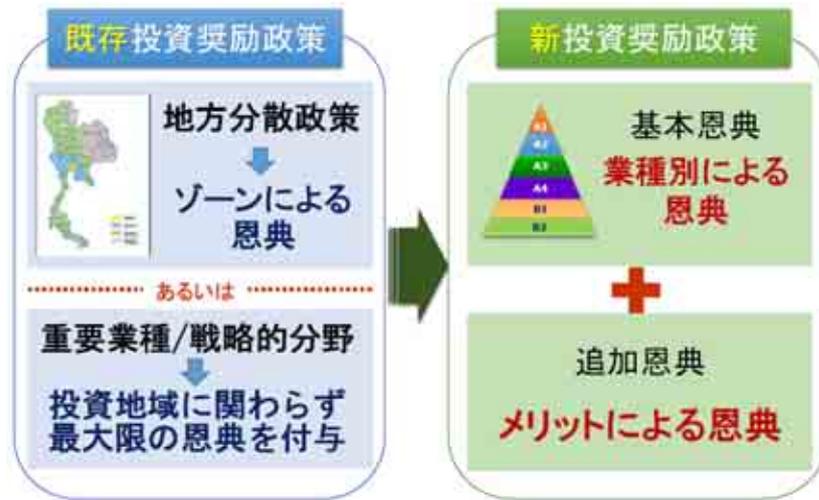
図表6 11月の輸出は前月比で急増



### タイ投資委員会が新投資奨励政策を発表：自動車関連企業の研究開発投資を後押しする

- タイ王国投資委員会（BOI）は11月25日、2015年1月1日からスタートする7か年の新投資奨励策を採択し、同議長を務めるプラユット首相が12月3日に署名した。日系自動車関連企業にとって、新奨励策がクルマの低燃費化に貢献する部品製造や研究開発への投資を後押しする可能性がある。
- 現政策のゾーン制（事業所在地がバンコクから離れるごとに優遇税制などの恩典が厚くなる）を廃止し、新政策は立地に関係なく、高付加価値事業（プロジェクト）に対し恩典を厚くするものとなっている（図表7）。
- 各事業は法人税の免除を受けられるグループA（A1～A4）と、法人税の免税恩典がないグループB（B1、B2）に分けられる（図表8）。なお、グループBの事業は高度な技術を必要としない事業が該当し、自動車関連事業は当てはまらない。（なお、詳しい業種例はタイ投資委員会HP掲載の資料を参照されたい。）
- 実は、新投資奨励策は全体的に現行の投資恩典政策より厳しくなっている。なぜなら、現行の奨励対象事業から多くの事業が外されるからである。しかし、除外される事業は主に農業、軽工業品、化学品、紙・パルプ、サービス、公共事業、輸送機器分野の航空機や産業用機械の修理事業等となっており、自動車及び同部品事業は含まれていない。
- そして、図表9において、法人税免除期間が5年以上となる厚い恩典を受けられる事業グループA1～A3の中身をみると、「研究開発」（A1）、「高度技術を使用する乗り物の部品の製造」（A2）、「乗り物エンジンの製造」（A3）が対象事業として挙げられている。どのような研究開発事業がA1プロジェクトとして認可されるかは曖昧な表現となっており詳細な認可基準の説明が求められるが、タイ投資委員会としては、とりわけ燃費改善技術の開発や同領域の部品生産に長けたパワートレイン系部品メーカーを中心に、企業誘致または投資拡大を促したいという意向があると感じられる。
- ちなみに、BOI認可を取得して研究開発プロジェクトを自動車集積地域の工業団地にて行う場合、現行制度での法人所得税の免税期間は3～7年となっているのに対し、新制度では免税期間8年となるため、より厚い恩典となる。従って、新制度は関連企業の研究開発投資を後押しするものとする。
- 自動車関連企業のタイにおけるビジネスは、これまでの完成車や部品の製造中心の事業から研究開発領域へと、自動車ビジネスの上流に向かって拡大していくものと思われる。

図表7 新投資奨励策の変更点



図表8 業種別による恩典

グループ	法人税免除	機械の輸入関税を免除	輸向け製造のための原材料の輸入関税を免除	非税的恩典
<b>グループA: 法人税・機械・原材料の税的恩典及び非税的恩典を付与する事業</b>				
A1	8年(上限なし)+メリット	✓	✓	✓
A2	8年+メリット	✓	✓	✓
A3	5年+メリット	✓	✓	✓
A4	3年+メリット	✓	✓	✓
<b>グループB: 機械・原材料・非税的恩典を付与し、ファシリテーションをする事業</b>				
B1	メリット(特定事業のみ)	✓	✓	✓
B2	メリット(特定事業のみ)	-	✓	✓

注: ① 投資奨励法上の非税的恩典:  
 ・ 奨励事業に外国人技術者及び専門家の導入許可(25-26条)  
 ・ 土地の所有許可(27条)  
 ・ 外貨による海外への送金許可(37条)  
 ② 基本的に法人税の免税額は土地代と運転資金を除く投資金額とする。

図表9 グループ別対象プロジェクト(A1~A4)

グループ	業種例
A1	<ul style="list-style-type: none"> <li>研究開発(7.1.1)</li> <li>組み込みソフトウェア(Embedded Software)の開発</li> <li>ごみあるいはRefuse Derived Fuel(ごみから作った燃料)から電力あるいはスチームを製造する事業</li> <li>電子設計</li> </ul>
A2	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然材料による有効成分の製造</li> <li>特殊繊維の製造</li> <li>高度技術を使用する乗り物の部品の製造(4.8.1)</li> <li>Organics and Printed Electronics(OPE)である部品の製造</li> <li>薬品の有効成分の製造</li> <li>鉄道貨物輸送</li> </ul>
A3	<ul style="list-style-type: none"> <li>バイオ肥料、有機肥料、名のケミカル有機肥料、バイオ殺虫剤の製造</li> <li>最新技術による、食品製造・保存、飲食、食品添加物剤、食品調合品の製造</li> <li>乗り物用エンジンの製造(4.7)</li> <li>環境保護工業団地あるいは工業区</li> </ul>
A4	<ul style="list-style-type: none"> <li>農業の副産物あるいは残り屑からの製品の製造</li> <li>リサイクル繊維の製造</li> <li>熱処理</li> <li>機械あるいは機械アクセサリーの組立</li> <li>Hygenic紙による製品の製造</li> </ul>

出所: 図表7~9はいずれもタイ投資委員会HP開示資料

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](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。