

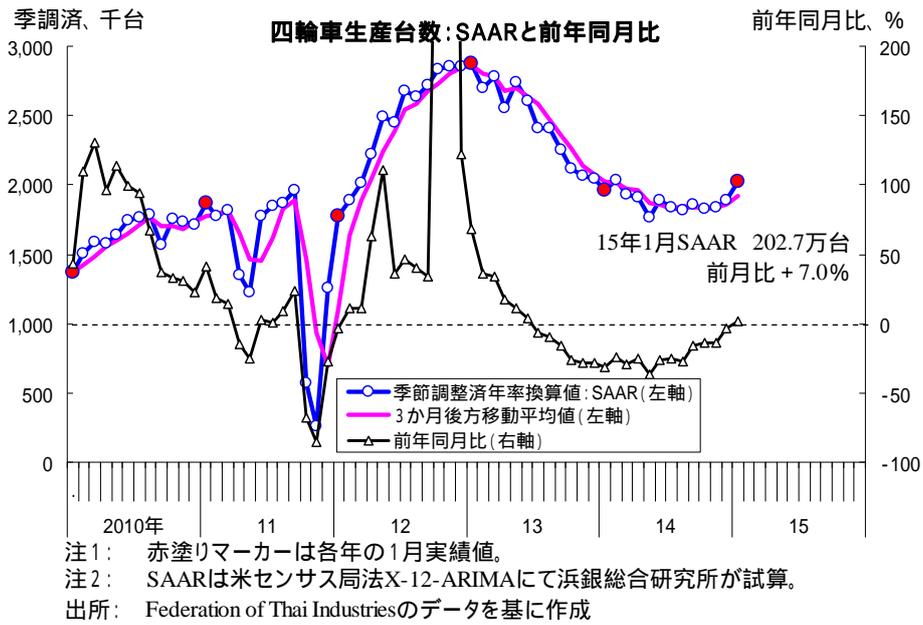
タイ自動車市場月次統計（2015年1月）

自動車生産が19か月ぶりにプラス転換：新年度業績見通しにおける数少ない好材料

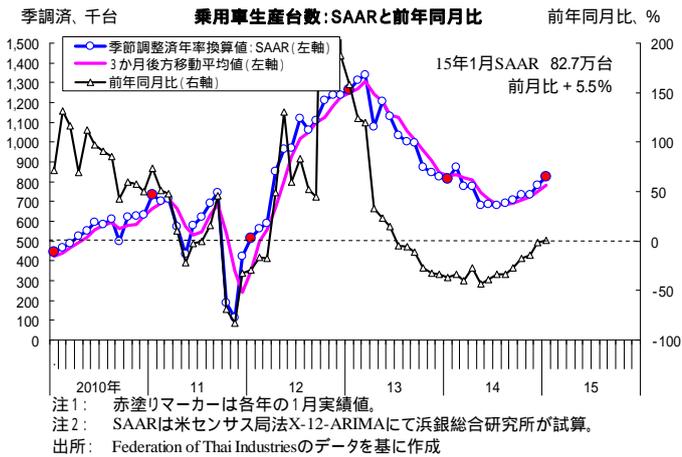
輸出拡大が生産の回復を後押しする状況が続く

- ・ 2月24日にタイ工業連盟（Federation of Thai Industries）が発表した2015年1月の四輪車生産台数は前年同月比2.2%増の16.6万台と19か月ぶりに前年を上回った。季節調整済み年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)も前月比7.0%増の202.7万台と、3か月連続の増加となり、タイ自動車市場の回復が鮮明になってきた（図表1）。
- ・ 内訳をみると、乗用車の生産台数（SAAR）は前月比5.5%増の82.7万台と6か月連続で増加した（図表2）。ピックアップトラック（含むPPV）も同9.4%増の117.1万台と2か月連続の増加となった（図表3）。一方で、中大型トラック・バスは同6.0%減の3.2万台と5か月ぶりに減少した（図表4）。乗用車とピックアップトラックの増加は、後述のように輸出台数の堅調な拡大に支えられている。中大型トラック・バスに関しては、プラユット政権の積極的なインフラ投資施策が発表されたことで販売は増加基調にあるが、プロジェクトの執行にまでは至っていない案件が多いため見込み発注で増えた販売が多かったことや、注文のキャンセルなどで足元の販売に不安定感があるというコメントを取材活動で複数聞いている。この先、増加基調にブレーキがかかるリスクには要警戒である。
- ・ 1月の輸出台数（SAAR）は前月比3.5%増の121.9万台と持ち直した（図表5）。3か月後方移動平均値でみると、昨年10月からの増加基調が続いている。
- ・ タイ現地企業を取材したところ、ピックアップトラックに加え、マツダ「Mazda 2（日本のデミオ）」やホンダ「HR-V（同ヴェゼル）」、スズキ「Celerio」といった乗用車モデルの輸出が堅調に推移しているとのこと。小型商用車（LCV）と乗用車が両輪となって足元の輸出回復を下支えしており、ピックアップトラックが牽引していた輸出に乗用車が加わり、上昇トレンドがより力強いものになってきた印象である。
- ・ もっとも、国内販売には依然として回復の兆しを見出すことはできない。1月の総販売台数は前年同月比12.9%減と21か月連続で前年を割り込み、SAARは前月比2.6%減の82.9万台となった（図表6）。国内需要の低迷が続いている。政府はコメ農家向け補助金支給策を実施しているが、農民が多い地方部での自動車販売は低迷したままである。農産品価格の下落や家計債務問題が地方部での自動車購買の足かせとなっており、乗用車の国内販売に関しては、早期の回復は見込みがたい状況である。

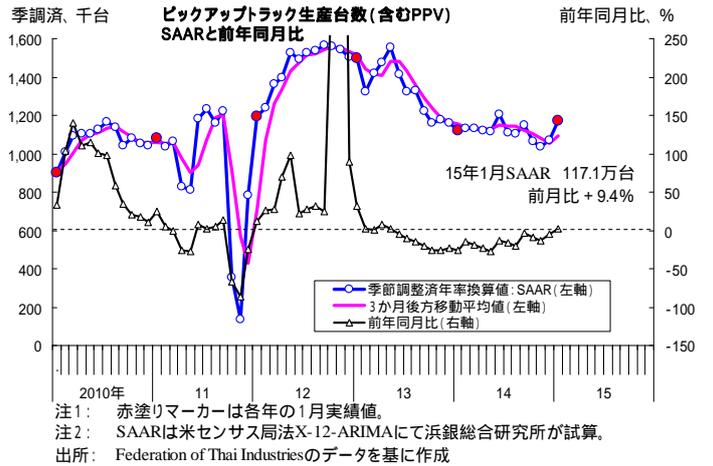
図表1 自動車生産が19か月ぶりにプラス転換



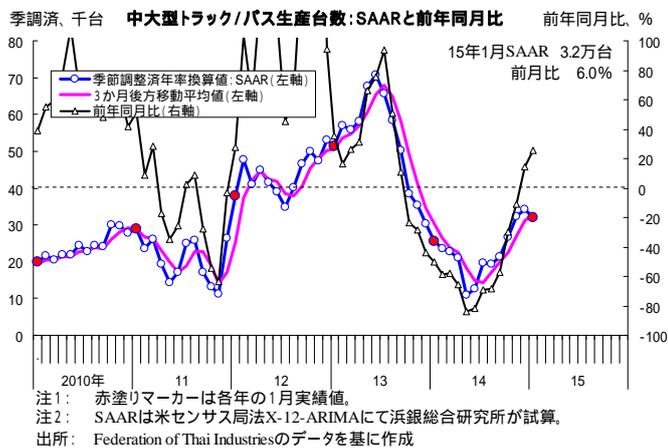
図表2 乗用車生産は6か月連続の増加



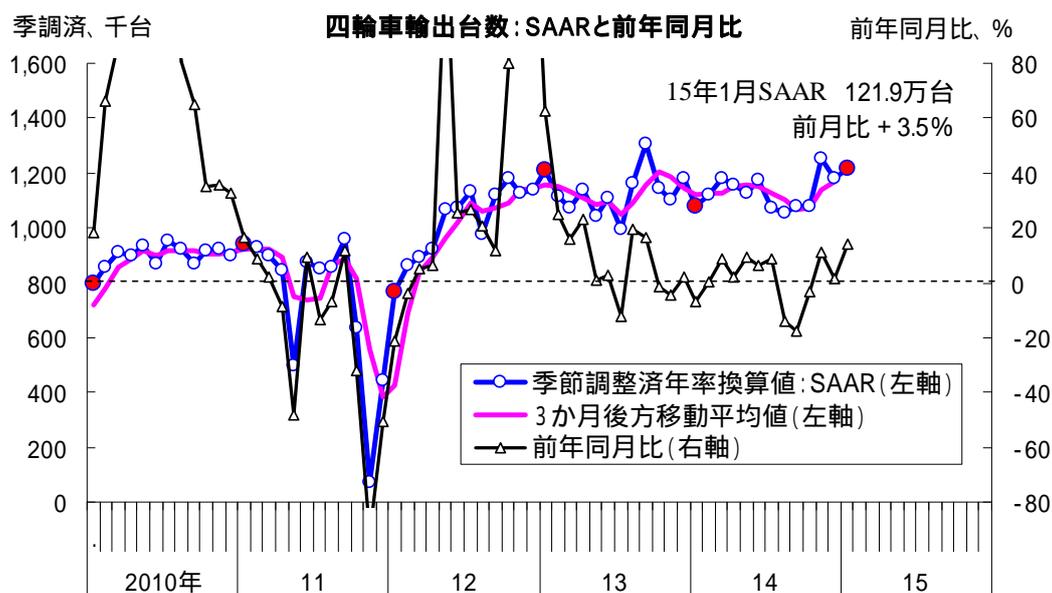
図表3 ピックアップトラックの生産も堅調



図表4 中大型・トラック生産には頭打ち感



図表5 輸出の拡大は堅調

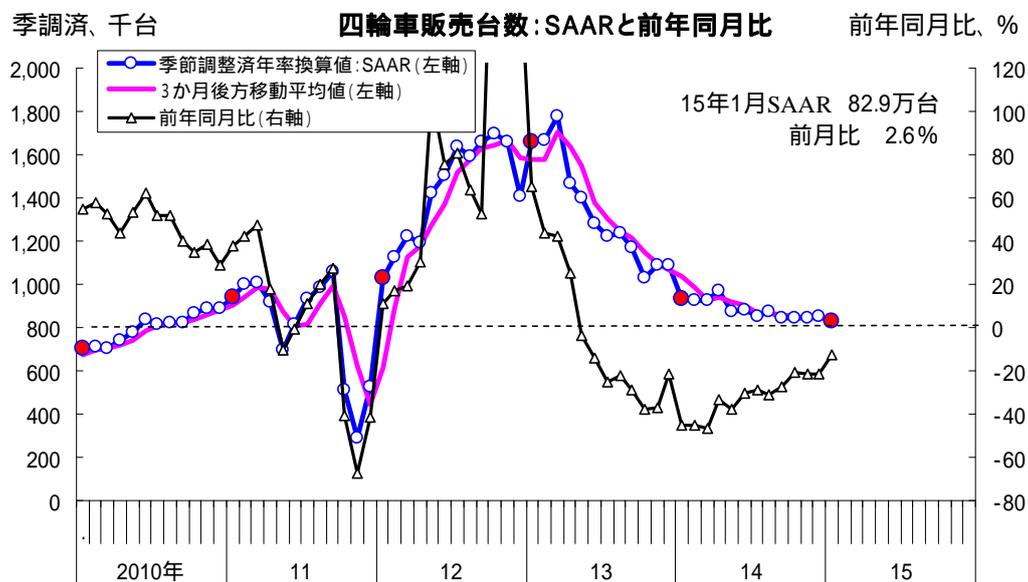


注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

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6 国内販売の低迷は続く



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試算。

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

中国の市場環境が急速に悪化するなかでタイの生産が回復する意義は今まで以上に大きい

- ・このタイミングで、タイの1月の生産台数が久方ぶりにプラス転換したことの意味は非常に大きい。なぜなら、多くの日系自動車関連企業はまさに今、新年度予算を策定している最中にあるが、中国やロシアの市場環境が急速に悪化する中で、日系企業のシェアが高いASEAN新興国市場の筆頭であるタイの生産台数が回復することは数少ない明るい材料となるからだ。また、中長期的な事業計画の策定においても、設備投資ニーズが依然として高いタイビジネスへの経営資源の傾斜配分を検討する上で、足元の回復には重要な意味があると考えられる。
- ・日系自動車関連企業の今年度収益は前期比で増益となる企業が多いものの、その増益に大きく貢献しているのは円安による為替影響となっている。新年度の業績見通しにおいては、足元の水準からさらに円安方向に為替前提を設定し、為替影響を大きな増益要因とした予算を組むとは考え難い。それでは販売・生産数量の見通しをどうするか。日本市場については消費税増税後の需要低迷が長引いており、それによる在庫過剰と生産調整が現在も継続している状況においては、新年度の国内生産台数は前期比で減少するとした前提を置くことが妥当な状況である。特に昨年後半に熾烈な販売合戦で届出台数が実力値以上に膨らんだ軽自動車販売においては、1月に大きく減少した新車登録台数でみられたような息切れが今後も続く可能性が高い。従って、新年度の国内における登録乗用車と軽自動車の販売及び生産は非常に厳しい減販・減産見通しとなるだろう。
- ・海外に目を向けると、北米市場では堅調な新車需要に支えられ、新年度も生産・販売台数の増加を計画に織り込む会社が多いだろう。他方で、新興国市場では、大手各社の第3四半期決算でも明らかになったように、中国やロシアの事業環境が急速に悪化し、インドネシア市場もジョコウィ政権発足後の需要停滞がいつ終息するのか不透明な状況である。そのような中で、タイは緩やかな回復ではあるものの、同国事業の新年度においては、生産・販売台数が前期比でプラスとなる前提を置ける数少ない国となるだろう。
- ・特に、足元で中国での市場環境が急速に悪化しているということの対比において、タイの生産回復の意義は今まで以上に強いもの言えよう。新年度の業績見通しといった短期収益計画のみならず、設備投資計画といった中長期計画に影響を与えるほどの中国の市場環境の悪化が急速に進んでいるからだ。
- ・日系メーカーのシェアが依然として低い中国においては、大手完成車メーカーは過剰在庫を抱えている状況で、減産がいつ終わるのか不透明な状況である。多くのメーカーはこの1～3月期中に生産調整が終了するとみていたが、最近の取材活動をしている中では、生産調整は4～6月期も続く可能性が高いと感じざるを得ない。実際、一部の大手日系完成車メーカーから6月まで在庫調整を行うことを示唆するコメントが聞かれている。少なくとも部品メーカーにおいては、足元の受注状況から考えて、中国事業の次期見通しにて生産台数を前期同様に増加すると疑いもなく設定できる状況にはないであろう。
- ・中国における日系メーカーの過剰在庫は昨年前半から続いている。日系企業の中で最も在庫管理がしっかりしていると言える自動車業界において、このような状況が続いているのは非常に珍しいと言えよう。それほどまでに、中国市場における変化に企業経営者が追いついていけず、需要見通しと実需の乖離が大きくなり、必要以上に生産して、結果として在庫を積み上げてしまっているのである。中国自動車市場は中長期的にも成長するであろうが、このような足元の環境変化の中においては、今までのように積極的に設備投資して能力を増強するという意欲は減退してしまうであろう。

- ・他方、同じく成長余地の大きいASEAN市場においても、日系企業にとっては能力増強のニーズが依然として高い。特に日系メーカーのシェアが高く、産業集積が進んでいるタイでの設備投資ニーズはなおさら強い。年度末のこのタイミングでの中国の事業環境の悪化、それとは対照的にタイの生産台数が回復基調を強めている状況をみると、短期的そして中長期的な事業見通しを立てる現在において、タイの生産が回復していることの意義は今まで以上に大きいものであると考ええる。

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。