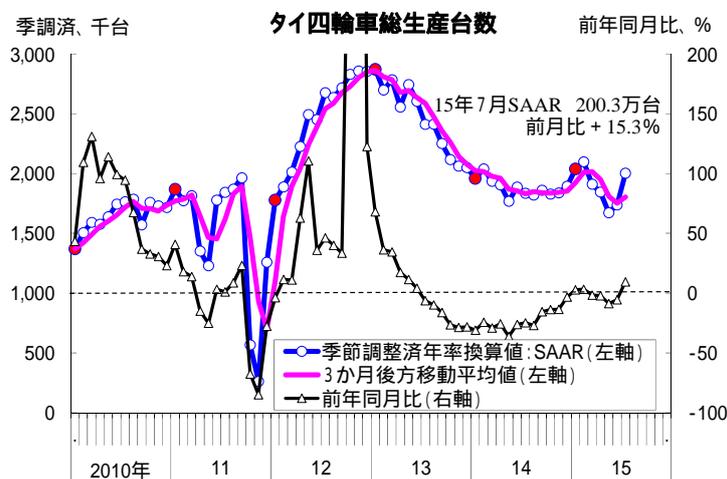


タイ自動車市場月次統計（2015年7月）
中国市場の失速とタイ自動車輸出の「デカップリング（非連動性）」に注目

大型新モデルの輸出開始により7月のタイ自動車生産は大幅に増加

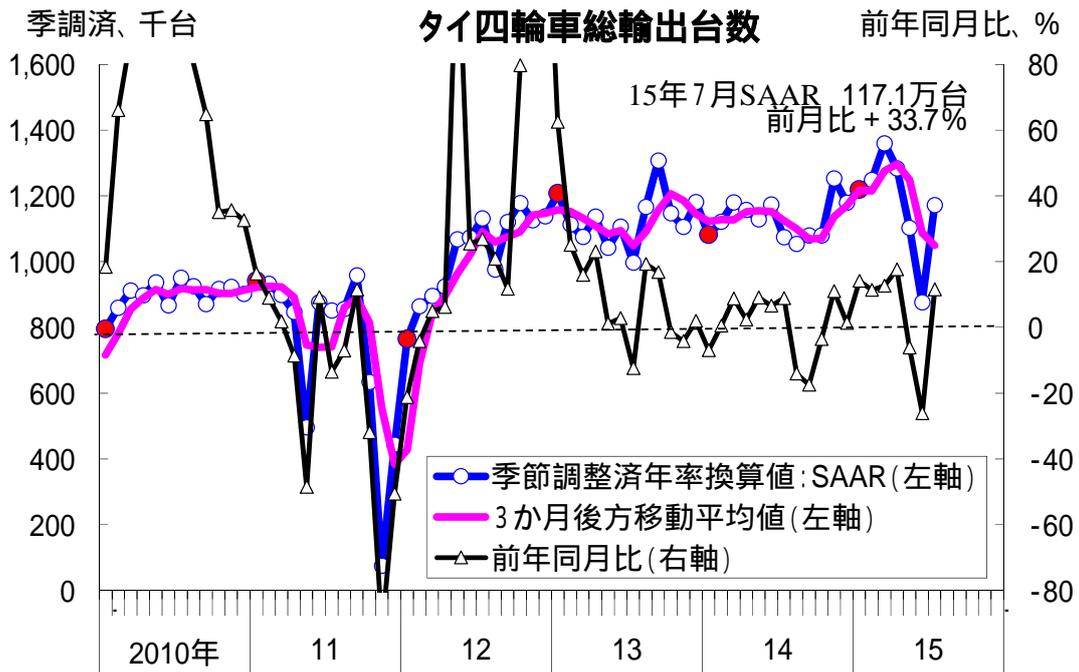
- ・ 8月25日にタイ工業連盟（FTI：Federation of Thai Industries）が発表した2015年7月の四輪車生産台数は、前年同月比9.5%増と5か月ぶりに前年同期を上回った。季節調整済年率換算値(X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR)も前月比15.3%増の200.3万台と、2か月連続の増加となった。(図表1)。増産の背景には、輸出の大幅な増加と、低迷が続く国内販売が僅かながら持ち直したことがある。
- ・ トヨタ自動車の世界戦略車「IMV」のひとつであるピックアップトラック「Hilux」は、5月21日にフルモデルチェンジされ、当初はタイ国内で販売されたが、その後、7月2日に輸出が開始された。輸出車両の在庫積み増しが始まったことが、6月の生産盛り返しの背景にあり、販売先の拡大が7月の大幅増産に繋がったのである。
- ・ 7月の総輸出台数は3か月ぶりに前年比プラス（前年同月比11.5%増）に転じ、SAARも前月比33.7%増の117.1万台と大きく増加した。新型IMVの新旧モデルの切り替えで6月は輸出が大きく落ち込んでいたが、7月は輸出開始により反転増加した(図表2)。
- ・ タイ国内の販売は低空飛行が続いているが、7月は底打ち感が出た。7月の総販売台数は前年同月比12.5%減と引き続き前年を割り込んだものの、SAARは前月比8.5%増の76.8万台と2か月ぶりに増加に転じ、僅かながら持ち直した(図表3)。もともと、農産物価格の低迷により農民の購買意欲は依然冷え込んでおり、また、自動車ローン審査の基準厳格化が国内販売の足かせとなっている状況にも変わりはないことから、国内市場は引き続き厳しい状況にあると考えられ、目先、輸出が生産の下支えとなる状況が続くと予想する。
- ・ 足元のタイ自動車統計で注目すべき点は、中国自動車市場の失速に対して、タイ自動車輸出の「デカップリング（非連動性）」が鮮明になっているということである。この背景には、①ガソリン・軽油安で車格の大きいクルマの世界需要が堅調である中、タイで生産されるピックアップトラック及びSUVが中国以外の海外市場に幅広く輸出されていること、②先進国向けにエコカーを中心に乗用車の輸出市場も拡大していること、が挙げられる。

図表1 7月の自動車生産台数（SAAR）は大幅に増加



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 輸出台数のSAARは4か月振りに増加



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3 国内販売は低空飛行続くが、7月の台数には底打ち感あり



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

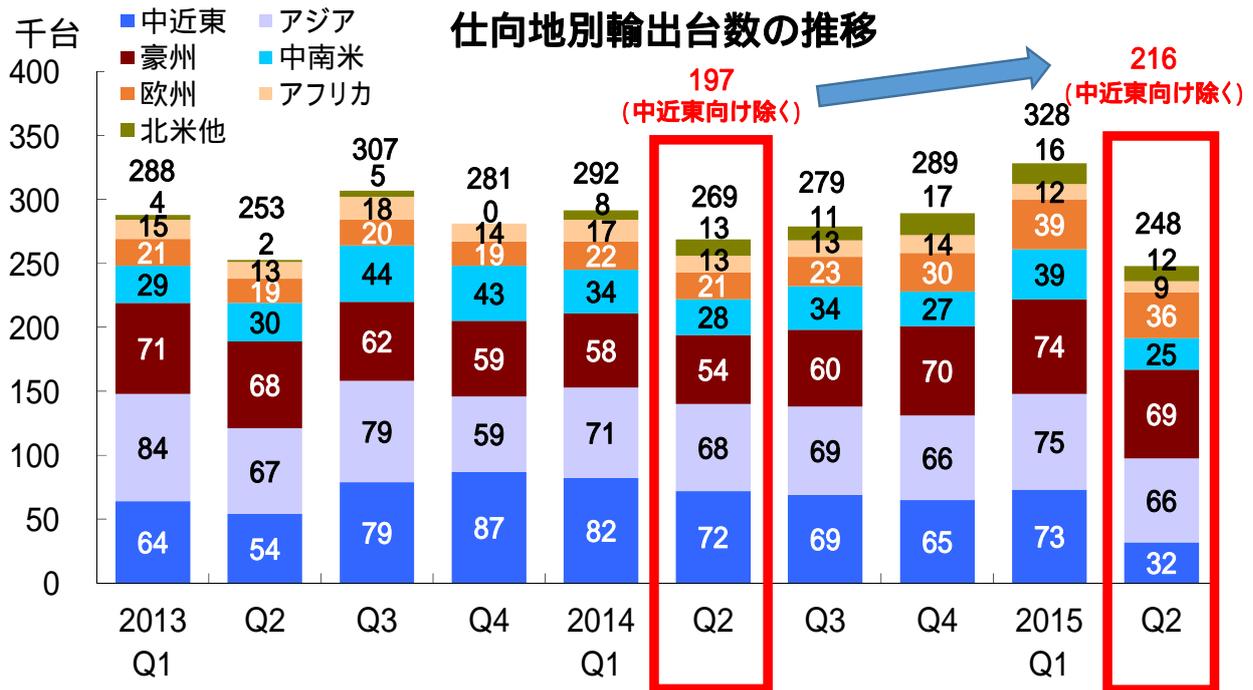
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

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

失速する中国市場との「デカップリング（非連動性）」が鮮明となるタイの自動車輸出

- ・タイ工業連盟のホームページでは仕向地別の輸出台数の推移を確認することができない。しかし、同連盟に加盟する現地部品企業 **Somboon Advance Technology PCL.**（SAT 社）が、アナリスト・機関投資家向けに公表した決算説明資料には詳細数値が掲載されている（同資料は同社のホームページにも掲載されている）。図表 4 は同資料に掲載されている、仕向地別輸出台数の推移を示したものである。
- ・2015 年第 2 四半期（4～6 月期）の全世界向け輸出台数は 24.8 万台と、前年同期比で 7.7% 減少した。前述したトヨタ **IMV** の新旧モデルの切り替えに伴い、数量の多い車種の輸出がストップしていた影響が背景にあり、この減少は一過性要素が強かったと言える。
- ・同期間の仕向け地別の輸出台数を前年同期間比の変化で見ると、中近東向けの輸出が大きく減少したことが、輸出全体の足を引っ張ったことが判る。これは、中近東市場ではピックアップトラックの販売構成比が高いために、**IMV** の新旧切り替え影響が最も強く出たことが背景にある。一方、同期間の欧州向けと豪州向けの輸出台数は大きく増加した。数多くの新モデルが市場投入されたことに伴い、前者はエコカーを中心とした乗用車の輸出が増加したこと、後者はピックアップトラック、**SUV**（ピックアップトラックベースの **PPV** を含む）、エコカーと幅広い車種の輸出が増加したことが背景にある。中近東向けを除いた第 2 四半期の輸出台数は前年同期間比で約 10% の増加となっており、**IMV** の新旧モデル切り替えの影響がなければ、輸出は堅調に拡大していたと見ることができる。なお、アジア向けは前年同期比で微減となったが、これはタイ周辺国の市場拡大が足踏みしたことが背景にある。ちなみに、「アジア向け」では中国向け輸出がほぼ皆無であることが注目点となる。中国市場の失速が、タイの自動車輸出に直接的に悪影響を及ぼさない構造にある（ただし、完成車輸出統計に含まれないが、一部商用車のロックダウン部品は中国へ輸出されていることには要注意）。
- ・実際、前述の通り、**IMV** の新型車の輸出が開始されたことにより、7 月のタイの輸出台数は前年同月比で 2 桁% もの大幅な増加に転じている。タイ国内需要は低迷が続くが、堅調な輸出拡大が後押しする形で、タイの自動車生産は増加基調にあり、景気減速による過剰在庫の増加で、在庫調整に苦しむ中国市場とは対照的な動きをしている。
- ・そして、失速する中国市場向けの輸出が殆どないことによる、タイ自動車輸出の中国市場に対する「デカップリング（非連動性）」は、今後より鮮明になる蓋然性が高いことに注目したい。①原油安に伴うガソリン・軽油安により車格の大きいクルマの世界需要が堅調である中、タイで生産されるピックアップトラック及び **SUV** が中国以外の海外市場向けに幅広く輸出されていること、②欧州のような先進国での環境規制をクリアできるエコカーを中心に、乗用車の輸出市場も拡大することが今後も続くことで、タイ生産車両の世界シェアが上昇していくと予想するからである。
- ・日系の自動車関連企業においては、市場が減速する中国ビジネスから、自動車需要の中長期的な成長が見込まれるアセアンビジネスへ、投資の重点がより一層シフトしていくものと予想する。タイから全世界への自動車輸出が拡大し、継続的な域内人口の増加と所得水準の改善、大メコン圏を中心とした域内経済連携の強化とそれに伴うインフラ・物流関連需要が増加することが、今後、アセアン自動車市場の成長を後押しするからだ。「**China risk**」の増大が進行する中、「**ASEAN opportunity**」の拡大は今まで以上に関連企業のグローバル経営で重要視されることになろう。

図表4 タイ製自動車は中国以外の世界各地に幅広く輸出されている



出所：Somboon Advance Technology PCL公表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

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。