

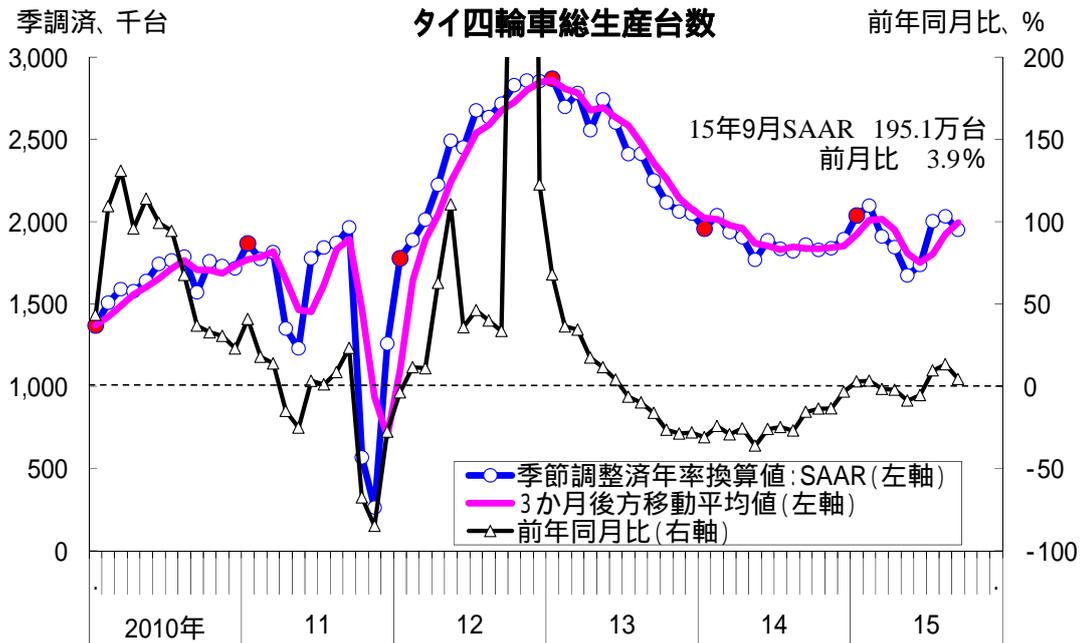
タイ自動車市場月次統計（2015年9月）

9月も輸出は堅調に拡大したが、主要輸出港が能力不足に陥る懸念

## 増産基調の維持には内需回復が必要：中大型トラックの販売回復が今後の注目点

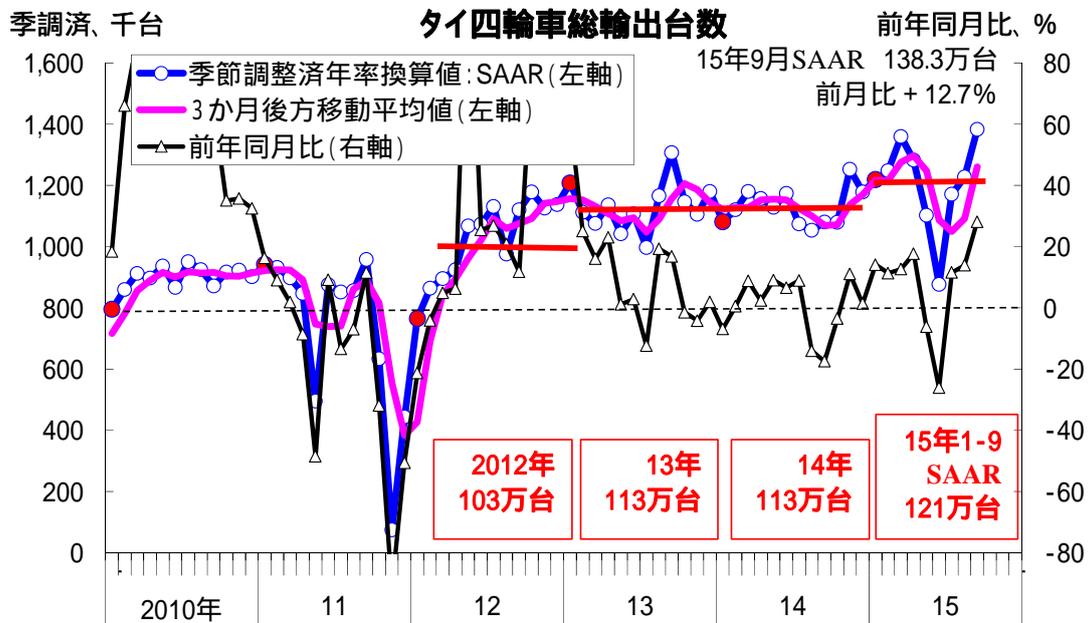
- ・タイ工業連盟（FTI：Federation of Thai Industries）が発表した2015年9月の四輪車生産台数は、前年同月比4.4%増と3か月連続で前年同月を上回った。季節調整済年率換算値（X-12-ARIMAにて当社試算、以下SAAR）は前月比3.9%減の195.1万台と4か月ぶりに減少したが、3か月後方移動平均でみたトレンドでは上昇基調が続いている（図表1）。
- ・国内生産を下支えしているのは引き続き堅調な輸出である。9月の総輸出台数は3か月連続で前年同月比2桁%の増加となり、SAARも前月比12.7%増の138.3万台とこちらも3か月連続で増加した（図表2）。ちなみに、輸出台数はSAARベースで過去最高の台数となった。トヨタ自動車の新型世界戦略車「IMV」の輸出開始（7月）や、エコカーを中心とした乗用車の輸出増加が、力強い輸出拡大の推進力となっている。
- ・なお、15年1月～9月の総輸出台数の平均SAARは121万台と、14年暦年実績112.8万台を上回っている。足元の輸出の強さが年末まで続くと、15年暦年での輸出台数は120万台を超え、過去最高記録（13年の113万台）を更新する蓋然性が高い。
- ・もっとも、右肩上がりの輸出拡大が10月以降も続くと期待するのは禁物である。なぜなら、強過ぎの印象がある9月の輸出台数に対して、主要輸出港であるレムチャバン(Laem Chabang)港の余剰能力に不足感が生じているからだ。供給制約により輸出の増加余地が少なくなっており、国内販売の回復なしでは生産の更なる拡大が見込めない状況である。
- ・その国内販売は7月以降緩やかに増加していたが、9月の総販売台数（SAAR）は前月比2.2%減の75.8万台と減少し、低水準での一進一退が続いている（図表3）。主要セグメント別でも、全セグメントで9月の販売は前月比で減少しており、全体では厳しい需要環境が続いている（図表4～7）。
- ・国内の販売動向で今後注目したいのは、中・大型トラック販売である。14日にFTI自動車部会の一部メディアに対し、政府の緊急対策で道路整備などのインフラ関係事業が増加し、大型トラックの需要が高まっていると説明した上で、9月の10トントラック生産台数が前年同月比90.6%増と急増したと説明した。本年12月予定のAEC（ASEAN経済共同体）の発足をきっかけに、大メコン圏（GMS）での物流の活発化も見込まれるため、カーゴ系での中大型トラックの需要も増加すると考えられる。日系メーカーが高いシェアを誇る中大型トラック市場の需要が、近い将来に回復する可能性に注目していきたい。
- ・もうひとつ国内販売での注意点となるのは、貨物車以外の商用車（多くがピックアップトラックと、ピックアップトラックベースのSUVであるPPV）の販売において、年末に向け駆け込み需要が発生する可能性である。タイでは来年初めに自動車新税制（物品税がこれまでのエンジン排気量基準から二酸化炭素排出量連動に変更）が導入されるため、新税制導入後の税負担増を回避したい一部の消費者が、年内に駆け込みで自動車を購入する見通しである。足元の経済環境が厳しいため、先食い需要の発生量そのものも小さいと予想するが、10月以降の国内販売・生産を見る上では、この駆け込み需要の影響を精査しながら月次統計を分析する必要がある。

図表1 9月生産台数は減少したが増産基調は崩れず



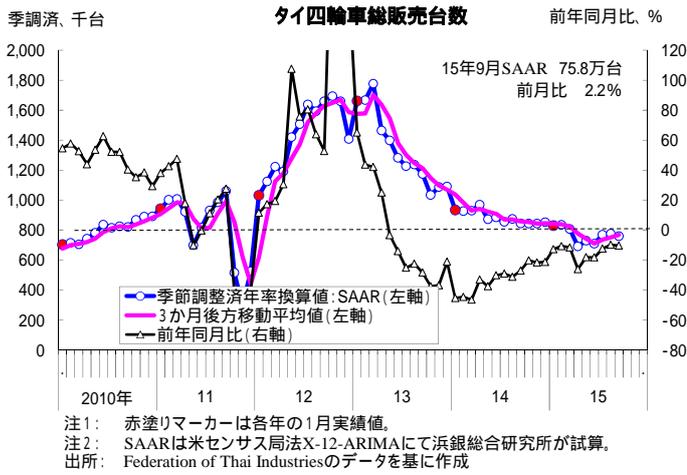
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: Federation of Thai Industriesのデータを基に作成

図表2 輸出は大幅に増加し、過去最高台数を記録

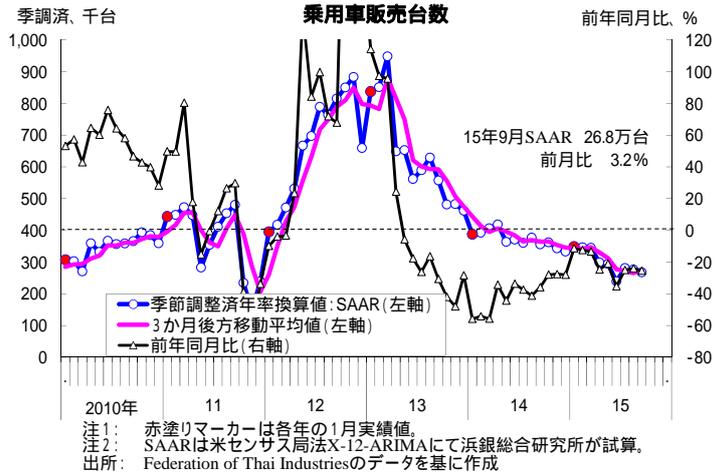


注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。  
 注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。  
 出所: Federation of Thai Industriesのデータを基に作成

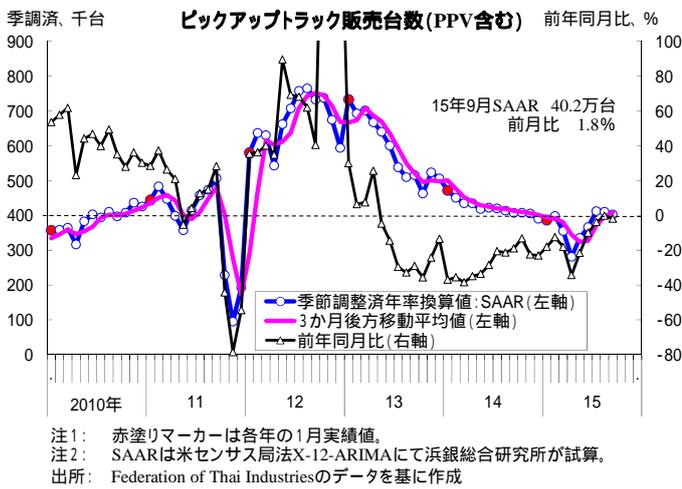
図表3 国内販売は低水準で一進一退



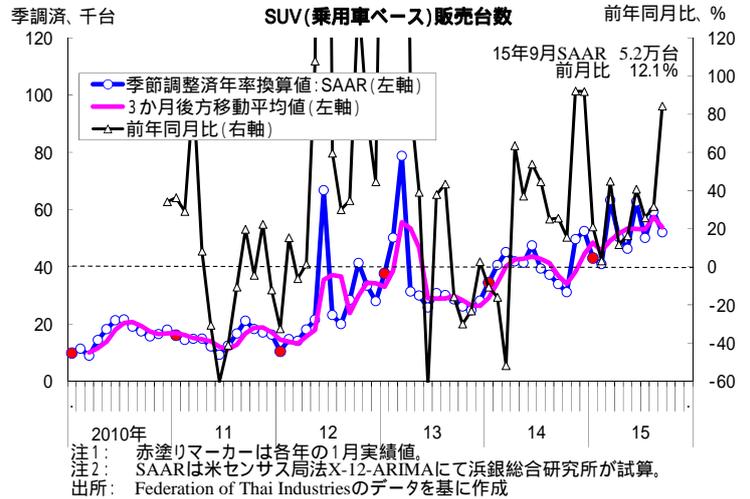
図表4 乗用車販売は漸減傾向続く



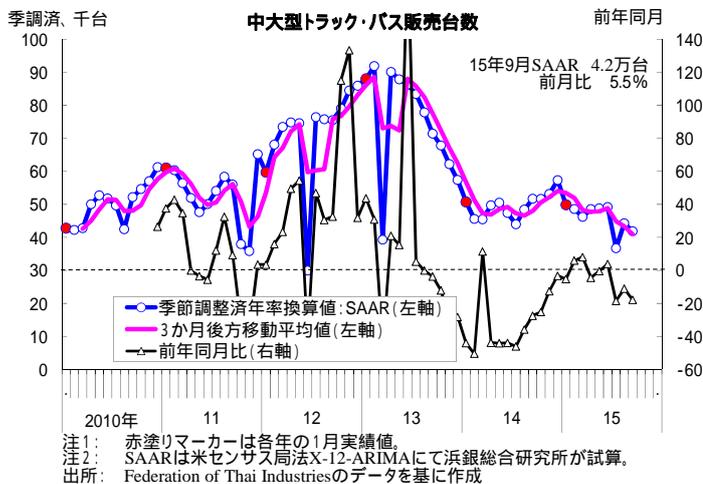
図表5 ピックアップトラック販売に一服感



図表6 SUV (乗用車ベース) 販売は好調



図表7 中大型トラック・バス販売の低調続く

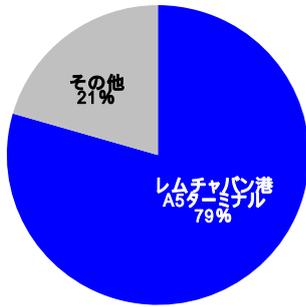


### 足元の輸出台数はレムチャバン港の車両取扱能力の上限に近づく

- ・ 前述した通り、9月のタイの輸出台数は過去最高水準に達した。しかし、今後も輸出台数が増加し続けると期待するのは禁物である。なぜなら、足元の輸出台数が同国の輸出能力を大きく左右するレムチャバン港（Laem Chabang Port）の車両取扱能力の上限に近づいていると推測され、輸出増加の余地が少なくなっているからである。以下、レムチャバン港の車両取扱能力について詳述する。
- ・ タイからの車両輸出は主にバンコク港とレムチャバン港の2港が担っているが、レムチャバン港が同国最大規模の主要港となっている。中でも注目すべきは同港内最大の車両輸出入ターミナルである「A5」（後述）であり、同ターミナルは2014年の1年間に90万台もの車両を輸出し、タイからの輸出台数全体に占める割合が79%も占めた（図表8）。なお、A5ターミナルでの車両取扱台数は過去10年間で年率12%のペースで急拡大した。
- ・ レムチャバン港において完成車の輸出入を取り扱うターミナルは「A5」、「A1」、「C0」の3つである（図表9）。その中で、車両輸出能力が最大であるA5ターミナルは大型RoRo船（Roll-in/Roll-out 船）の着岸が可能な水深17メートルのバースが3つあり、岸壁総延長約700メートルを誇る巨大ターミナルである。
- ・ 図表10でまとめているが、同ターミナルを運営するタイ現地企業ナムヨン・ターミナル社（Namyong Terminal Public Company Limited：以下、NYT）への個別取材情報を基にすると、同ターミナルの年間取扱可能台数は120万台とのことだ。そして、それにA1とC0を合わせたレムチャバン港全体の車両取扱可能台数は245万台である。
- ・ なお、C0ターミナルはタイ鉄材企業STP&I社の輸出プロジェクトで使用されていることもあり、車両輸出はこれまで殆ど行われたことがない。従って、C0ターミナルの能力（100万台）が使えないとすると、A5とA1ターミナルの合算能力は145万台とみるのが無難であるが、タイの現在の輸出台数規模（9月年率138万台）から試算される、レムチャバン港の車両輸出稼働率は約95%となっており、輸出拡大の余地はかなり小さい状況にある。
- ・ NYT社はA5ターミナルにて、近接地の車両蔵置スペースを拡大することで中期的に（いつをターゲットにしているかは不明）同ターミナルの能力を現在の120万台から150万台にまで引き上げるとしているが、現時点でA5ターミナルの車両取扱能力が120万台から引き上げられているかどうかについてコメントは出されていない。また、C0ターミナルで車両輸出を行っている、もしくは輸出を開始する予定に関する情報も見当たらない。
- ・ 現時点で入手できる情報を基にすると、レムチャバン港には車両輸出の拡大の余地が少ない可能性が高いことに留意が必要である。

図表8 タイの自動車輸出主力港であるレムチャバン港

タイ車両輸出全体に占める  
レムチャバンA5ターミナル取扱台数シェア（14年実績）



出所：Namyong Terminal PCLのIR資料

図表9 レムチャバン港と「A5」、「A1」、「C0」ターミナルのロケーション



出所：Namyong Terminal PCLのIR資料

図表10 レムチャバン港「A5」、「A1」、「C0」ターミナルがタイの車両輸出を担う

ターミナル	用途	管理運営企業	バース数	岸壁総延長(m) 水深(m)	蔵置台数(台)	年間取扱能力(台)
A5	完成車Ro/Ro, 多目的	Namyong Terminal PCL (NYT社)	3	697 17	15,000 (近接地に更に33,000)	1,200,000
A1	完成車Ro/Ro, 客船	日本郵船	1	365 14	5,000	250,000
C0	完成車Ro/Ro, 多目的	Laem Chabang Int'l Ro/Ro Terminal (NYT社と日本郵船が出資)	2	600 16	5,800	1,000,000
合計						2,450,000台 除くC0ターミナル <b>1,450,000台</b>

出所：タイ港湾局(Port Authority of Thailand)公開資料及びNamyong Terminal PCLへの取材を基に浜銀総合研究所作成

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。