

## Mizuho Short Industry Focus

### 需給動向レポート(2014 年 11 月)

#### ⑤自動車～国内市場は反動減が顕現化、海外市場ではタイの不透明感が高まる～

**【要旨】**

- ◆ 消費増税前駆け込み需要の反動が顕現化することにより、下期の内需は一昨年並みの水準に回帰。内需、国内生産とも前年同期比では大幅マイナスで着地する見通し。
- ◆ 海外市場は欧州の復調気配がより鮮明となり、米国も堅調。インドにも漸く需要回復の兆しがみられる一方、政情不安による需要低迷からの回復が遅れるタイは前年比大幅減を予想。

#### 1. 需給動向 ～2014 年度の国内市場は増税前駆け込み需要の反動により、生産・販売ともに減少を見込む～

駆け込み需要の反動減と輸出減により、2014 年度の国内生産は減少の見通し

2014 年度上期の国内生産台数は、4,783 千台(前年度比+0.8%)と微増。輸出は海外生産移管の影響により減少したものの、落ち込みが懸念された内需は想定より堅調に推移。2013 年度下期に見られた消費税増税前の駆け込み需要による受注残が 2014 年度上期にずれ込んだことが主な要因。駆け込み需要の反動の顕現化に加え、輸出も減少傾向の継続が見込まれ、通年度では 9,477 千台(同▲4.4%)と減少する見通し(【図表 1、3】)。

海外生産は堅調に拡大と予想

2014 年度の海外生産台数は、米欧での堅調な需要拡大および現地生産化の進展を背景に、17,829 千台(同+5.4%)と増加の予想(【図表 1】)。

【図表 1】国内需給及び海外生産

摘要 (単位)	12fy	13fy	14fy	14/上	14/下	12fy	13fy	14fy	14/上	14/下
	(実績)	(実績)	(予想)	(実績)	(予想)	(実績)	(実績)	(予想)	(実績)	(予想)
内需 (千台)	5,210	5,692	5,096	2,474	2,623	+ 9.6%	+ 9.2%	▲ 10.5%	▲ 2.8%	▲ 16.7%
輸出 (千台)	4,661	4,632	4,455	2,236	2,219	+ 0.8%	▲ 0.6%	▲ 3.8%	▲ 4.9%	▲ 2.8%
輸入 (千台)	321	362	292	145	147	+ 8.9%	+ 12.7%	▲ 19.3%	▲ 13.9%	▲ 24.0%
国内生産 (千台)	9,553	9,912	9,477	4,783	4,694	+ 3.1%	+ 3.8%	▲ 4.4%	+ 0.8%	▲ 9.2%
海外生産 (千台)	15,880	16,912	17,829	8,664	9,165	+ 14.9%	+ 6.5%	+ 5.4%	+ 6.2%	+ 4.7%

(出所) (社) 日本自動車工業会資料等よりみずほ銀行産業調査部作成 (注) 2014 年度(下期・通年度)はみずほ銀行産業調査部予測

【図表 2】国内新車販売(登録車・軽自動車)台数の対前年同月比の推移 単位: %

	乗用車			トラック			バス	登録車 合計	軽自動車			総合計
	小型	普通	小計	小型	普通	小計			軽乗用車	商用車	小計	
2013/4	▲ 3.7	▲ 4.9	0.3	▲ 2.1	29.9	17.7	▲ 10.1	2.0	1.4	▲ 1.2	0.9	1.5
2013/5	▲ 15.3	▲ 1.8	▲ 8.9	14.2	▲ 5.2	6.8	▲ 14.0	▲ 7.3	▲ 8.4	2.1	▲ 6.3	▲ 6.9
2013/6	▲ 22.8	▲ 11.5	▲ 17.5	0.5	▲ 4.0	▲ 1.1	▲ 23.1	▲ 15.8	▲ 2.9	0.1	▲ 2.3	▲ 10.8
2013/7	▲ 19.3	▲ 10.9	▲ 15.5	▲ 0.9	14.9	4.2	14.2	▲ 13.5	1.6	2.4	1.7	▲ 8.0
2013/8	▲ 9.8	▲ 5.7	▲ 7.9	▲ 0.5	12.2	4.1	12.2	▲ 6.4	10.0	▲ 0.4	7.9	▲ 1.1
2013/9	8.6	17.2	12.7	6.8	16.8	10.7	13.3	12.4	28.9	11.9	25.4	17.0
2013/10	11.7	27.4	18.6	3.8	18.8	8.8	12.4	17.3	18.2	14.8	17.4	17.3
2013/11	9.1	18.4	13.4	9.4	17.5	12.4	4.9	13.3	23.0	14.2	20.7	16.1
2013/12	13.0	26.5	19.8	14.6	8.4	11.8	▲ 0.2	18.7	39.3	24.0	36.0	25.0
2014/1	16.9	40.4	28.0	21.2	30.8	24.4	▲ 4.6	27.5	34.9	19.8	32.1	29.4
2014/2	2.5	27.9	14.7	14.8	21.7	17.3	17.7	15.0	25.9	14.4	23.8	18.4
2014/3	5.7	20.7	12.8	25.4	29.7	27.2	18.3	14.5	23.8	16.1	22.4	17.4
2014/4	▲ 7.0	▲ 16.9	▲ 11.8	▲ 5.3	▲ 13.1	▲ 7.8	▲ 28.6	▲ 11.4	5.3	▲ 6.6	2.9	▲ 5.5
2014/5	▲ 1.6	▲ 12.2	▲ 6.9	3.8	6.5	4.7	▲ 19.0	▲ 5.6	7.9	▲ 4.2	5.3	▲ 1.2
2014/6	1.5	▲ 5.1	▲ 1.8	2.0	16.6	7.2	3.0	▲ 0.7	3.2	▲ 3.1	1.9	0.4
2014/7	1.9	▲ 1.4	0.3	0.9	3.9	2.0	14.1	0.6	▲ 7.5	▲ 5.8	▲ 7.1	▲ 2.5
2014/8	▲ 9.9	▲ 1.8	▲ 5.9	▲ 2.9	7.1	1.0	5.2	▲ 5.0	▲ 15.0	▲ 15.4	▲ 15.1	▲ 9.1
年度												
2010年度	▲ 10.4	▲ 4.8	▲ 7.8	2.6	14.7	6.6	▲ 10.3	▲ 6.6	▲ 5.4	▲ 0.1	▲ 4.1	▲ 5.7
2011年度	1.8	2.8	2.2	9.1	14.9	11.2	▲ 2.9	3.1	5.8	▲ 2.3	3.7	3.3
2012年度	7.2	2.6	5.0	10.8	13.6	11.8	0.9	5.7	23.0	▲ 2.5	16.8	9.6
2013年度	▲ 1.1	12.2	5.2	11.2	14.3	12.4	4.9	5.9	15.9	9.8	14.7	9.2
2014年度上期	▲ 2.5	▲ 7.1	▲ 4.7	▲ 0.1	5.4	1.8	▲ 4.3	▲ 4.0	▲ 1.4	▲ 6.6	▲ 2.5	▲ 3.3

(出所) (社) 日本自動車工業会資料等よりみずほ銀行産業調査部作成

上期の内需は増税前の駆け込み需要のずれ込みにより、想定より底堅い展開。下期は前年度比大幅減の見通し

2014年度上期の内需は2,474千台(前年同期比▲2.8%)となった。4月の消費税増税に向けた駆け込み需要の4月以降へのずれ込みが見られ、内需の落ち込みは想定よりも小幅となった。ただし、各社とも夏までに受注残の消化を終えており、下期以降は駆け込み需要の反動が顕現化する見通し。通年度では5,096千台(前年度比▲10.5%)と大幅な減少を予想(【図表1、2】)。

なお、来年10月の消費税増税が決定した場合、再度増税前駆け込み需要を惹起し、判断予定時期である12月以降の内需の変動要因となる(上述の通年度見込には未算入)。増税幅が前回より小さいことに加え、増税に伴い自動車取得税が撤廃されること、更には前回増税時に買い替え需要が一定程度消化されていることから、2014年度着地への影響は+5万台程度となるものと見込む。

2013年度下期から2014年度上期の会社別新車販売台数においても、駆け込み需要と反動減の影響が見られる。量販車種のフルモデルチェンジが集中したホンダは増税前後を通じ前年比で堅調な販売を維持(【図表4】)。

【図表3】会社別新車生産台数の対前年同月比の推移

(単位: %)

	トヨタ	日産	ホンダ	三菱	三菱ふそう	マツダ	いすゞ	富士重	ダイハツ	日野	UDトラックス	スズキ	合計
2012/10	▲16.3	▲13.0	▲15.8	▲20.6	▲37.2	▲5.0	▲6.6	21.1	▲7.7	12.6	▲42.5	▲16.8	▲12.5
2012/11	▲6.9	▲22.1	32.3	▲31.8	▲6.6	▲8.1	4.3	0.0	▲13.7	6.9	▲26.3	▲11.4	▲8.3
2012/12	▲20.5	▲23.3	▲35.3	▲27.6	▲8.4	9.9	8.4	▲7.0	▲26.6	▲7.7	▲23.7	▲1.9	▲17.4
2013/1	▲5.7	▲26.4	▲40.3	▲16.5	14.1	8.0	4.8	6.9	▲4.8	4.5	▲41.8	▲4.2	▲10.2
2013/2	▲13.2	▲31.4	▲47.9	▲21.1	5.2	19.6	▲10.7	5.2	▲8.5	▲10.6	▲49.0	▲4.9	▲15.3
2013/3	▲16.9	▲27.3	▲48.5	▲24.9	▲1.6	19.6	▲5.0	18.5	▲10.0	▲12.8	▲45.7	▲10.2	▲16.3
2013/4	▲1.4	▲12.7	▲34.5	▲12.8	▲2.4	13.1	▲10.0	9.1	▲3.6	2.3	▲34.1	▲10.4	▲6.4
2013/5	0.1	▲30.0	▲27.9	13.3	4.1	7.0	▲2.0	25.7	▲7.1	11.0	▲24.9	▲20.3	▲6.2
2013/6	▲9.4	▲7.9	▲35.4	11.0	2.2	5.0	▲3.2	3.8	▲14.0	0.6	▲10.8	▲19.0	▲10.0
2013/7	▲6.4	▲0.8	▲24.9	32.0	4.9	24.0	16.3	13.8	▲0.7	11.0	▲3.5	▲11.3	▲1.3
2013/8	▲10.9	▲11.7	▲10.6	15.5	3.8	▲11.9	4.1	15.5	▲4.6	▲2.9	0.0	▲13.8	▲7.5
2013/9	10.8	▲1.9	11.1	58.5	20.8	37.2	21.0	17.4	2.7	11.5	13.7	0.2	13.1
2013/10	9.4	▲19.4	13.3	61.2	29.4	30.3	6.7	9.7	11.8	16.9	12.4	0.1	10.1
2013/11	3.5	▲14.9	34.5	67.1	13.1	14.8	1.7	11.9	25.4	2.8	10.6	1.9	10.2
2013/12	3.7	▲5.8	56.2	51.4	49.6	4.0	▲3.3	16.4	32.3	17.9	18.8	▲1.4	12.1
2014/1	5.4	13.7	65.3	26.4	34.8	9.1	4.7	12.1	24.4	1.4	70.8	6.2	14.5
2014/2	▲0.3	13.7	40.6	36.2	29.8	▲1.5	4.4	▲4.1	9.8	▲3.5	84.4	2.0	7.1
2014/3	2.2	21.1	54.1	47.7	25.9	0.4	8.6	11.2	16.9	6.9	53.8	18.1	14.1
2014/4	▲6.2	▲18.0	38.1	62.0	0.8	3.9	22.8	5.9	▲2.5	▲5.5	33.9	2.7	3.0
2014/5	▲8.9	5.2	50.7	16.8	▲3.0	4.8	19.5	10.5	2.4	▲8.0	6.4	20.6	5.6
2014/6	▲1.5	▲15.3	47.5	18.6	4.9	6.7	12.7	14.9	5.7	2.3	▲4.0	17.5	6.6
2014/7	▲3.7	▲22.5	27.9	1.3	8.5	▲5.9	11.7	16.2	▲15.2	2.2	3.3	4.9	▲1.7
2014/8	▲10.2	▲20.7	▲4.7	▲12.3	▲29.1	1.9	1.6	6.2	▲8.9	3.2	▲15.4	7.4	▲6.7
2014/9	▲0.9	▲24.9	▲4.0	▲6.8	12.4	▲4.5	10.6	10.4	1.7	7.7	6.1	5.1	▲2.6
年度													
2013年度	0.3	▲5.7	6.9	33.5	17.1	10.5	3.9	11.5	6.7	6.2	8.0	▲4.4	3.9
2014年度	▲5.0	▲17.4	23.6	9.6	▲0.1	0.7	13.0	10.9	▲3.2	0.4	4.8	9.5	0.7
構成比	33.4	8.6	9.8	6.9	1.0	9.7	2.8	7.2	7.7	1.7	0.2	10.9	100.0

2014年度は4~9月

【図表4】会社別新車販売台数の対前年同月比の推移

(単位: %)

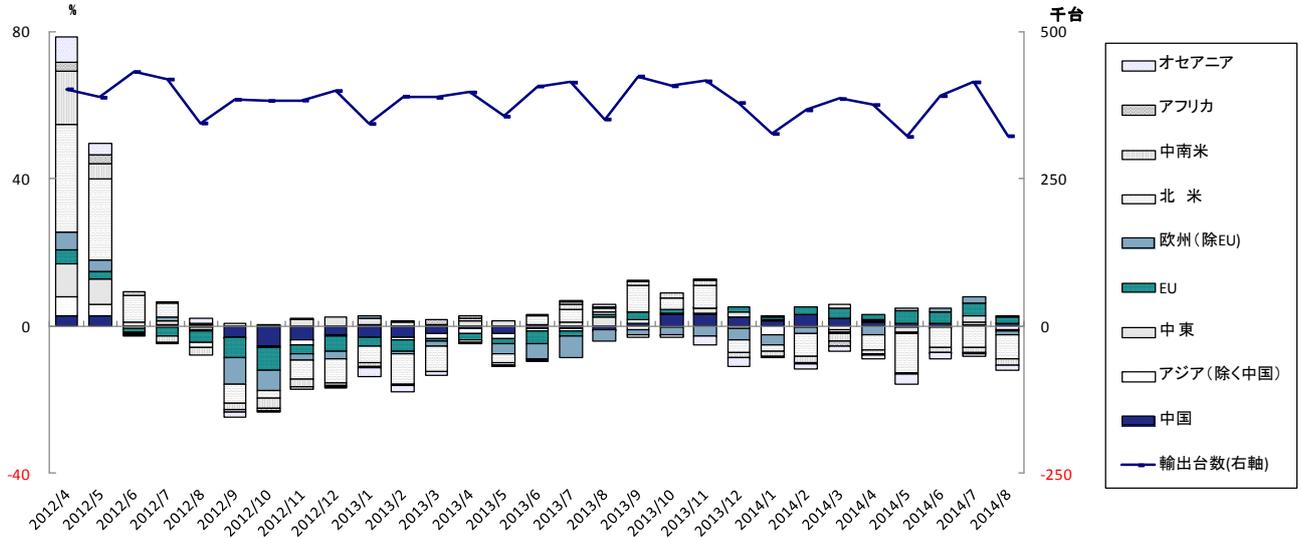
	トヨタ	日産	ホンダ	三菱自	三菱ふそう	マツダ	いすゞ	富士重	ダイハツ	日野	UDトラックス	スズキ	輸入車	合計
2012/10	▲6.1	▲4.6	▲5.8	▲30.3	▲12.8	▲13.8	23.3	▲12.2	▲15.2	2.9	▲17.3	2.6	20.1	▲5.7
2012/11	1.9	▲15.1	22.6	▲30.3	▲14.3	▲1.6	8.9	6.7	▲10.5	15.7	▲19.1	▲1.5	14.8	▲0.4
2012/12	▲2.0	▲15.1	8.2	▲30.1	11.6	2.1	25.9	▲8.3	▲12.4	16.0	▲15.8	▲7.8	22.9	▲3.1
2013/1	▲14.4	7.5	▲13.1	▲26.8	▲19.5	1.7	▲10.1	▲6.0	▲14.4	▲1.6	▲13.1	2.4	11.4	▲7.8
2013/2	▲14.2	▲1.9	▲13.9	▲17.8	▲1.4	6.2	▲5.2	▲10.0	▲6.7	13.9	▲13.3	▲0.6	3.7	▲8.1
2013/3	▲16.2	▲11.9	▲9.1	▲27.1	▲16.6	▲11.4	▲9.6	▲19.4	▲11.2	12.2	▲13.2	▲2.8	5.6	▲11.3
2013/4	7.1	▲5.9	▲12.6	▲29.4	10.2	1.8	2.0	50.9	▲1.4	2.9	▲24.1	▲0.1	35.5	1.5
2013/5	▲6.8	▲11.5	▲21.5	▲38.5	▲4.7	3.7	▲1.9	27.7	▲7.3	▲11.4	▲13.7	▲4.1	24.8	▲6.9
2013/6	▲18.9	▲0.3	▲20.0	13.9	▲7.5	▲6.4	▲4.5	13.5	▲18.8	3.8	▲7.2	▲4.6	13.9	▲10.8
2013/7	▲14.4	8.3	▲23.1	12.4	8.4	5.6	14.9	5.4	▲11.0	16.6	29.7	0.9	3.5	▲8.0
2013/8	▲12.3	13.6	0.2	38.8	14.4	▲2.0	20.6	15.2	▲3.6	9.1	17.8	▲0.5	7.7	▲1.1
2013/9	12.6	18.0	40.1	44.5	27.3	14.5	19.4	14.1	19.3	17.4	19.6	8.5	4.5	17.0
2013/10	12.3	18.0	48.9	32.7	27.8	22.6	24.3	12.5	1.3	33.0	11.9	18.2	2.4	17.3
2013/11	1.7	17.0	47.6	31.3	18.1	29.4	22.8	▲13.2	24.4	35.4	17.2	17.4	7.5	16.1
2013/12	12.5	20.5	70.2	26.1	29.6	29.3	7.7	▲11.8	28.0	20.6	24.0	31.3	10.2	25.0
2014/1	19.4	20.5	64.4	18.6	43.8	23.6	38.8	6.1	33.7	56.0	30.4	27.1	26.2	29.4
2014/2	13.6	20.7	29.4	19.6	33.1	25.2	30.2	6.7	16.2	33.5	40.5	13.6	21.5	18.4
2014/3	11.8	22.2	32.2	18.3	72.9	21.3	27.7	16.9	17.3	19.5	71.3	6.7	11.8	17.4
2014/4	▲18.2	10.0	11.7	40.8	▲27.7	▲20.6	▲9.7	▲40.8	▲3.3	▲14.4	▲12.0	10.7	▲24.4	▲5.5
2014/5	▲10.1	12.4	18.8	40.4	▲4.0	▲19.4	16.5	▲31.3	▲1.5	3.4	9.2	7.6	▲20.7	▲1.2
2014/6	▲1.4	▲7.6	21.6	▲27.2	25.5	▲24.1	15.6	▲28.4	9.3	19.6	11.2	11.6	▲21.5	0.4
2014/7	▲2.6	▲9.5	23.6	▲26.1	9.3	▲24.9	6.9	▲9.4	▲16.0	16.3	▲13.1	7.6	▲9.9	▲2.5
2014/8	▲13.0	▲14.4	10.9	▲35.6	5.7	▲15.8	11.2	▲10.4	▲18.4	18.6	5.5	▲3.8	▲10.2	▲9.1
2014/9	▲4.7	▲9.5	4.9	▲2.8	9.0	▲6.9	34.0	4.0	▲0.5	33.5	7.0	10.7	▲12.4	▲0.8
年度														
2013年度	2.4	12.7	18.4	15.0	23.9	12.6	17.4	10.4	7.0	19.4	19.0	8.5	12.7	9.2
2014年度9月末	▲7.7	▲4.8	14.9	▲9.9	4.6	▲18.2	15.8	▲17.8	▲4.7	16.8	2.3	7.7	▲16.3	▲2.8
伸び率寄与度	▲2.3	▲0.6	1.9	▲0.2	0.0	▲0.8	0.2	▲0.6	▲0.6	0.1	0.0	1.0	▲1.1	▲2.8

(出所)【図表3、4】とも、(社)日本自動車工業会資料等よりみずほ銀行産業調査部作成

2014 年度の輸出は、米国・中国向けの増加に加え、EU 向けも回復を見込み、全体でも増加の予想

2014 年度上期の輸出は、2,236 千台(前年同期比▲4.9%)にて着地。為替相場は上期を通じて前年比円安傾向で推移したものの、2013 年末以降相次いだ日系メーカーのメキシコ新工場稼働の影響を受けて北米向け輸出が減少した。一方、中国向け輸出、EU 向け輸出は引き続き回復基調で推移した。下期も EU 向け、中国向け輸出の堅調推移は見込まれるものの、北米向け輸出の剥落効果は大きく、通年度では前年比▲3.8%の 4,455 千台を予想(【図表 1、5】)。

【図表5】輸出台数と仕向け地別輸出台数の対前年同月比(寄与度)



(出所) (社) 日本自動車工業会資料等よりみずほ銀行産業調査部作成

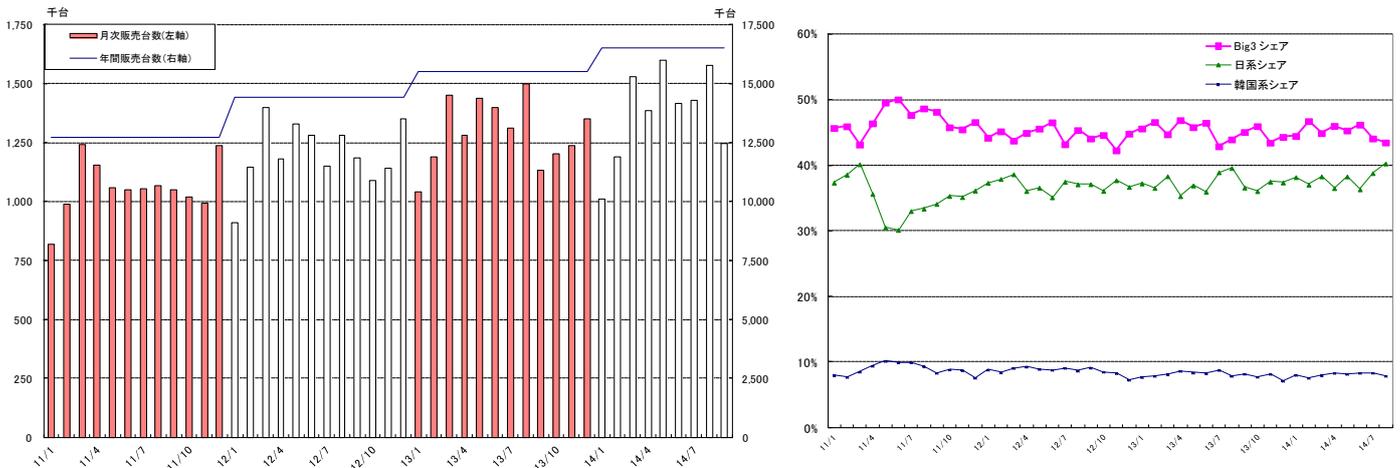
2. 市況 ～堅調な米国市場・中国市場に対し、インド市場・欧州市場は縮小と予想～

米国市場は買い替え需要の回復が続き、引き続き堅調。通年では前年比+5.6%と増加予想

2014 年 1-9 月の米国小型自動車販売台数は前年比+5.5%の 12,431 千台と増加。伸び率は前年同期比鈍化したものの引き続き買い替え需要の回復が見られた。2014 年通年では引き続き緩やかな買い替え需要の回復に支えられ、16,771 千台(前年比+5.6%)と増加の予想。

メーカー別では、足許米系のシェア低下が見られるが、これは Ford のシェア低下によるもの。大規模リコールがあった GM を含め他 2 社は堅調。韓国系のシェアは燃費水増し問題の余波や主力車種のモデルチェンジを控え低位で推移している(【図表 6】)。

【図表6】米国小型自動車市場月次及び年間販売台数推移／韓国系メーカーの販売シェア推移



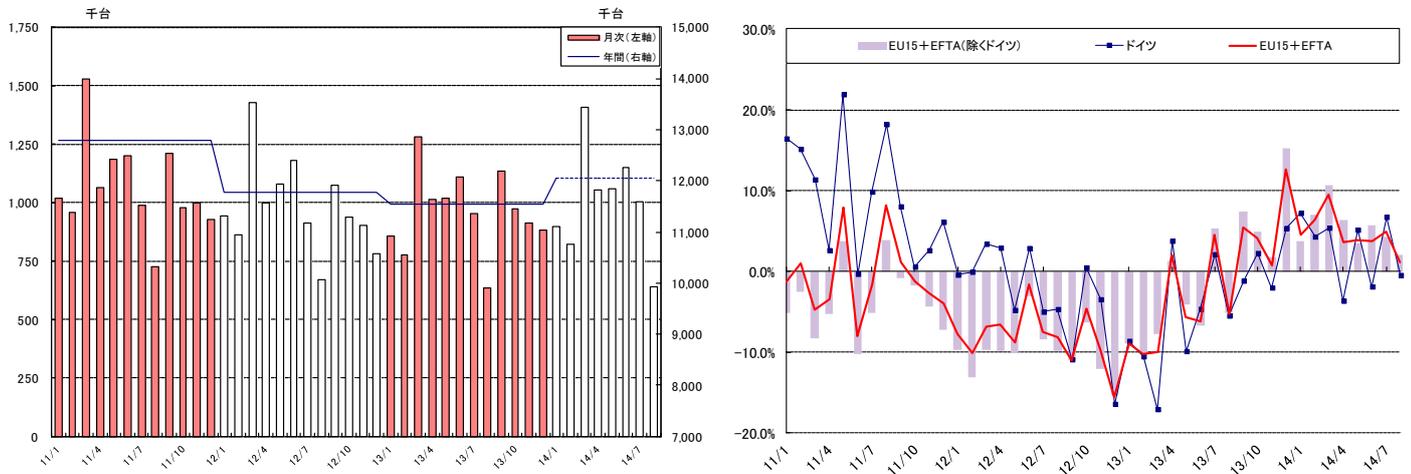
(出所) Wards 等よりみずほ銀行産業調査部作成

(注) 2014 年の年間販売台数は、2014/1-2014/9 実績を年換算して算出

欧州市場は緩やかな回復に転じ、前年比+6.0%の予想

欧州市場<sup>1</sup>の2014年1-8月の新車販売台数は、前年同期比+5.1%の8,038千台。対象とした18カ国のうち14カ国において販売台数が前年同期比増加に転じ、販売台数の底打ち感が強まった。引き続き景況感の改善を背景に買い替え需要の緩やかな回復が見込まれ、2014年通年での新車販売台数は14,004千台(前年比+6.0%)と予想(【図表7】)。

【図表7】欧州市場月次及び年間販売台数推移/ドイツ及びドイツを除く欧州市場の新車販売台数前年同月比推移



(出所) ACEA 資料等よりみずほ銀行産業調査部作成 (注) 2014年の年間販売台数は、2014/1-2014/8実績を年換算して算出

中国市場は、下期に商用車を中心に伸び率の鈍化が見込まれるが、通年では前年比増加で着地の見込み

中国市場の2014年1-9月の新車販売台数は、17,001千台(前年同期比+7.0%)と増加。2,000万台の万台に到達した前年を上回るペースで販売が進んだ。2014年通年での中国市場は、景気の減速感が続き、商用車を中心に伸び率の鈍化が見込まれるが、23,278千台(同+5.8%)と引き続き前年比増加での着地となる見込み。  
一方、日系メーカーのシェアは前年同期並に留まり、依然として2012年9月に発生した反日デモ前の水準への回復には至らず。

インド市場は新政権への期待を背景に底打ち感強まる

2014年1-9月のインドにおける新車販売台数は、前年同期比▲3.2%の2,388千台となった。金利高とインフレに起因する景気の先行き不透明感から、乗用車は2014年5月まで9ヶ月連続で、商用車は2014年9月まで16ヶ月連続で前年同月比マイナスでの推移が続いてきた。しかしながら、2014年5月の新政権誕生による景気回復期待、消費マインドの改善を受け、乗用車は5月から5カ月連続で前年同月を上回って推移。商用車も9月の販売台数が漸く前年同月比プラスに転じた。通年では3,178千台(同▲1.9%)での着地を見込む。

タイ市場は政治混乱の影響から大幅マイナス成長。インドネシア市場は、堅調な拡大を予想

ASEAN市場では、タイ市場が政治混乱を受け需要が急激に冷え込み、1-9月の販売台数は648千台(同▲37.3%)となった。一方2013年9月にLCGC政策<sup>2</sup>が始動したインドネシア市場の1-9月の販売台数は932千台(同+2.7%)に達し、両国の市場規模は逆転。2014年通年では、タイは需要の回復時期のずれ込みから、前年比大幅減の902千台(同▲32.1%)、インドネシアは既往車種の伸び悩みをLCGC対応車種の需要が下支えし、1,269千台(同+3.1%)での着地を見込む。

### 3. タイ自動車市場の行方 ～「100万台市場」は復活するか～

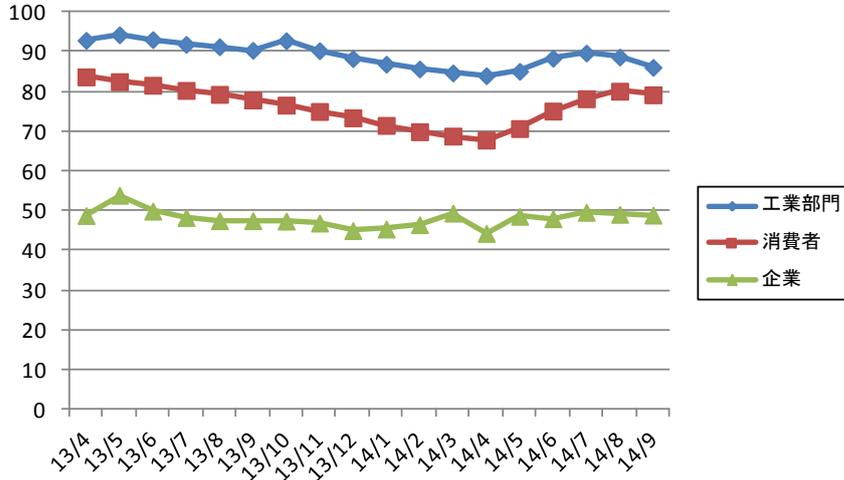
政治混乱は景況感の観点からも一旦終息。ただし回復の足取りは弱い

2013年11月以降続いてきたタイの政治混乱は、2014年5月の軍事クーデター後、8月に軍政トップのプラユット陸軍司令官が暫定首相に任命され、一旦の終息を見た。2013年11月以降低下が続いてきた工業部門景況感指数、消費者信頼感指数も4月に底を打ち、消費者、企業の景況感の観点からも事態は一旦の終息を迎えたように見える。ただし、いずれも順調な回復軌道を進ってはいない。また、企業信頼感指数には強さが見られない(【図表8】)。

<sup>1</sup> EU15カ国+EFTA乗用車市場

<sup>2</sup> Low Cost Green Car政策。排気量、燃費、現地調達率、回転半径等について所定の基準を満たしかつ低価格な車に対し、奢侈税の減免措置が行われる。

【図表8】タイ工業部門景況感指数・消費者信頼感指数・企業信頼感指数 推移



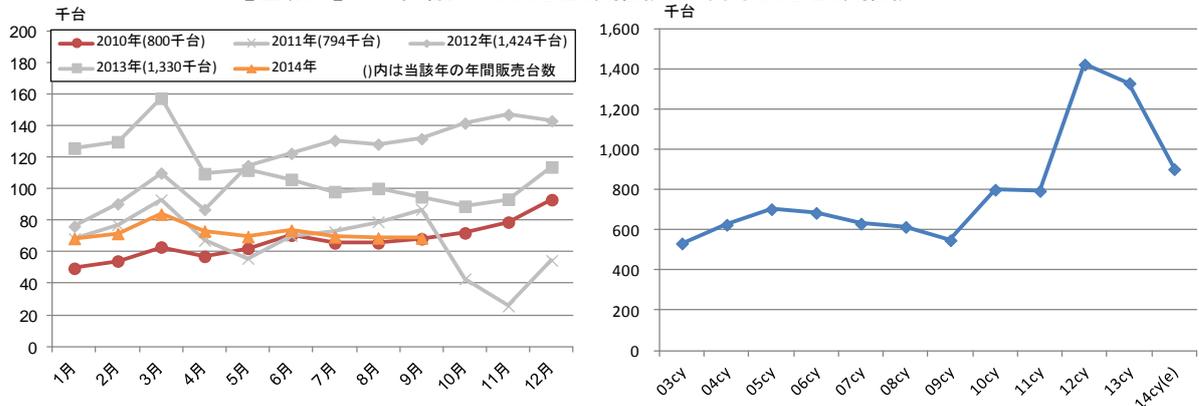
(出所) UTCC、FTI、BOT 資料等よりみずほ銀行産業調査部作成

(注) 工業部門・消費者は 100 を、企業は 50 を起点として、各関係者へのアンケートを基に算出した指数  
 (「良い」から「悪い」を引いた数を起点の数値に加えたもの)

足許自動車市場回復の足取りは重い

これと符合するように、自動車販売台数回復の足取りは重く、9月の新車販売台数は68千台(前年比▲27.5%)と17カ月連続で前年割れとなった。同月で比較すると、年間販売台数が800千台であった2010年とほぼ同等の水準となる(【図表9】)。

【図表9】タイ市場月次販売台数推移／年間販売台数推移



(出所) FTI 資料等よりみずほ銀行産業調査部作成

First Car プログラムの反動は長期化が懸念される

2003年には532千台の規模に過ぎなかったタイ市場は、2012年にはFirst Car プログラム<sup>3</sup>の追い風を受け、1,423千台まで急拡大した(【図表9】)。

景況感改善になお時間を要する状況下、First Car プログラムの影響は、販売台数の反動減のみに留まらない。幅広い購買層が販売金融を利用した<sup>4</sup>直後の景気低迷は、家計債務問題を惹起している。また、現地ヒアリングでは不良債権問題を懸念した現地金融機関による、自動車販売金融に係る与信姿勢の厳格化が聞かれる。不況による所得減に伴う消費マインドの冷え込みと併せ、当面の間、自動車需要の下押し要因となろう。

タイ暫定政権は、2015年中に総選挙を経て民政への移管を行うロードマップを提示している。現在は政権移譲に向けた過渡期にあるが、更なる市場縮小の回避に向けては、民政移管を待たず、金融円滑化への対応が望まれる状況にあると言えよう。

みずほ銀行 産業調査部 自動車・機械チーム 竹田 真宣  
 TEL:03-6838-1240 E-mail: masanobu.takeda@mizuho-bk.co.jp

<sup>3</sup> タイ政府による、初めて自動車を購入するユーザーを対象とした物品税還付措置。  
<sup>4</sup> タイにおける自動車購入時の販売金融利用割合は8割に達するとされる。

© 2014 株式会社みずほ銀行  
 本資料は金融ソリューションに関する情報提供のみを目的として作成されたものであり、特定の取引の勧誘・取次ぎ等を強制するものではありません。また、本資料はみずほフィナンシャルグループ各社との取引を前提とするものではありません。本資料は当行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることがあります。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。本資料の著作権は当行に属し、本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他の如何なる手段において複製すること、②当行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。