

## タイの自動車産業

バンコクデスク 金澤 厚

### 1 タイ経済について

タイの経済は、製造業を中心とした輸出主導型です。主な輸出品目は、第 1 位自動車・同部品で、第 2 位以下はコンピューター・同部品、宝石・宝飾品、ゴム製品、機械・同部品となっています。輸出相手国は金額順に、米国、中国、日本、マレーシア、オーストラリアとなっています(2024 年通年ベース)。

一方、輸入品目は、原油、電子集積回路、機械・同部品、電気機械・同部品、宝石・宝飾品となっています。輸入相手国は金額順に、中国、日本、台湾、米国、アラブ首長国連邦となっています(2024 年通年ベース)。

エネルギー、原料、部品などを輸入して、タイ国内で製造、加工して輸出するという産業構造となっています。タイの GDP の約 30%は製造業で、タイの主要産業となっています。

### 2 タイ自動車産業の構造

タイの輸出品目の第 1 位である自動車産業は製造業の中でも特に輸出主導で発展してきました。グラフはタイの自動車総生産台数と輸出向け生産台数の推移を示しています。特徴として以下の点を挙げる事が出来ます。

- 安定して毎年 100 万台前後輸出している。輸出向けは総生産台数の 55%から 68%程度を占めています。
- 2023 年以降総生産台数が減少傾向を示しています。特に 2024 年は総生産台数が前年比 20%減と大きな減少となりました。これは、総生産台数と輸出向け生産台数の差であるタイ国内販売台数が減少していることの表れといえます。

- 国内向け生産台数の減少は、家計債務の増加を受けて金融機関が自動車ローンの承認を厳格化していることから販売不振となったこと、及び主に中国から輸入された電気自動車 (EV) のシェアが拡大していることの 2 点が大きな要因です。

- 2025 年の総生産台数は前年同期比 5.7% 減少、輸出向け生産台数は前年同期比 8.9% 減少となっています。輸出、タイ国内市場とも下げ止まっているようには見えません。

### 3 変革期にあるタイの自動車産業

タイの自動車産業は中国メーカーのタイ現地生産が開始され、大きな変革期にあります。タイ政府は、2022 年 BEV(バッテリー電気自動車)の国内生産基盤を構築し、2050 年までにカーボンニュートラル社会を目指す一環として「BEV 3.0」政策を導入しました。この政策は、「30/30 政策」とも言われ、2030 年までに国内生産車両の 30% を EV とすることを目標としています。

具体的には、BEV 輸入やローカル生産に税制優遇を与え、2022 年から 2023 年の間に BEV を輸入する企業は、2024 年または 2025 年までにタイで BEV の組み立てを開始することを約束すれば、税務面での優遇措置を受ける事が出来るというものです。

当初は関税、物品税、消費税の減免が行われ、その補填義務として、輸入した完成車 1 台につき、国内で 1 台の生産が必要とされていました。

「30/30 政策」の趣旨を引き継ぎつつ、ゼロエミッション車の導入を促進することを目指し、タイ政府は 2024 年から 2027 年までの期間を対象とした BEV 3.5 政策を導入しました。

タイ自動車総生産台数と輸出向け生産台数



(データ引用元: タイ工業連盟 (FTI) 自動車部会)

この政策は、BEV 輸入には関税、物品税、消費税の減免を付与し、ローカル生産に税制優遇を付与する点は同じですが、その補填義務について、2026年12月までに現地でのBEV生産が完了した場合、輸入BEVユニット1台につき2台のBEVを現地生産、2027年12月までにBEV生産が完了した場合には、輸入BEVユニット1台につき3台のBEVを現地生産することが義務づけられています。

この制度の問題点は、BEVのタイ国内需要が伸び悩むなか、生産義務を履行する為に過剰生産となる懸念がある点です。実際のところ、中国メーカーは利益を度外視したような値引き販売を強化しています。中国メーカーが販売台数を伸ばしてくるなか、日系自動車メーカーの中には、生産縮小、工場再編を余儀なくされるところも出て来ています。



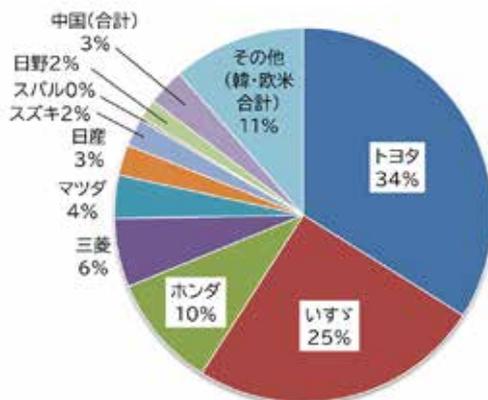
(2025年4月バンコク国際モーターショーで値引き販売で顧客を集めるBYDのブース) (筆者撮影)

#### 4 タイの新車販売における各社のシェア

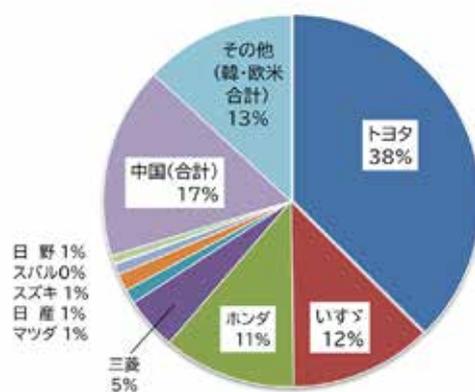
タイ政府の「BEV 3.0」政策が導入された当初、2022年BEV輸入が本格化する前の市場シェアの状況は以下の通りでした。新車販売台数は84.9万台、うち日系メーカーの販売台数合計は72.5万台で市場シェアは85%となっていました。(中国系メーカーは3%のシェア)

一方、2025年1月から7月までの新車販売シェアは以下の通りです。この期間の新車販売台数は35.1万台、うち日系メーカーの販売台数合計は24.7万台で市場シェアは70%まで落ちてしまいました。(中国系メーカーのシェアは17%)

#### 2022年



#### 2025年(1月~7月)



(データ引用元: タイ工業連盟 (FTI) 自動車部会)

この間、日系メーカーの中で市場シェアを大きく落としたのは、いすゞ、マツダ、日産などとなっています。最も大きな影響を受けたいすゞの場合、主力車種である1トンピックアップトラックがローン審査の厳格化の影響を受けて販売を落としたことが要因と考えられます。その他シェアを落としたマツダ、日産などが中国メーカーのEVとの競合に敗れた結果とも想像されます。

現在の自動車市場では、BEVについては充電インフラや航続距離に不安があり、そういった不安がなく、値段も手ごろなハイブリッド車(HV)やプラグインハイブリッド車(PHV)が「現実解」として選ばれる傾向が強まっています。各社とも将来のタイ自動車市場の復活に備えてこういった車種のラインナップを拡充しているとも伝えられています。

ひょうご海外ビジネスセンターは、世界10カ所に海外展開現地相談窓口として「ひょうご国際ビジネスサポートデスク」を設置しています。本通信は、毎月1回、各デスクから寄せられる現地トピックスを順にお届けするものです。

【発行 公益財団法人ひょうご産業活性化センター ひょうご海外ビジネスセンター】