

タイの自動車市場の現状と展望

～ 競合構造の転換期における日系企業の未来戦略 ～

NRI タイ ASEAN Manufacturing Practice, Automotive & Mobility Consulting Group シニアコンサルタント 佐藤 華子
NRI タイ ASEAN Manufacturing Practice, Automotive & Mobility Consulting Group プリンシパル 山本 肇

1 はじめに

タイは長年にわたり東南アジア諸国連合（ASEAN）の自動車産業のハブと位置付けられ、多数の日欧米の大手自動車メーカーが現地生産を展開し、年間 200 万台規模の生産能力を有している。しかし、タイの 2025 年の GDP 成長率は 1.8%※¹と前年よりも鈍化する見通しであり、内需の減少や近年の中国系自動車メーカーの参入により、生産台数は減少傾向にある。このような状況下で、タイ政府は電気自動車（EV）の普及政策や、中国をはじめとする外資企業の積極的な投資誘致を推進しており、ASEAN における自動車産業の中核拠点としての役割をより強めようとしている。一方で中国勢の本格参入にともない、自動車サプライチェーン構造の再編の過渡期に入っているともいえよう。NRI の現地調査では、中国からの調達部材の増大も確認されており、今後タイにおける自動車メーカーおよび部品メーカーの選別、そして淘汰（とうた）が始まることは必至であろう。本稿では、これらのタイ自動車産業の環境を現地から分析し、今後の日系自動車産業への影響と日系の強みを生かした対応策について提言する。

2 タイの自動車市場動向

2024 年のタイの自動車生産台数は、市場全体の落ち込みにより前年比 20%減の 147 万台※²であった。この数字を過去の生産台数の水準と比較してみると、200 万台超えを数回達成した 10 年代の中で

異例の落ち込みとなった 11 年の 145 万 7,795 台と、20 年の 142 万 6,970 台に並ぶ低水準である。これらの年は、タイで発生した大洪水、日本の東日本大震災、また新型コロナウイルス感染症の拡大などの影響を受けた年であり、メーカーの一時操業停止によるものである。こういった歴史的災害に見舞われた年と同水準となったことは、いかに足元のタイにおける自動車市場が下降傾向であることを表しており、日系にとっては生産体制そのものの見直しにつながる重要な転機となったといえるであろう。

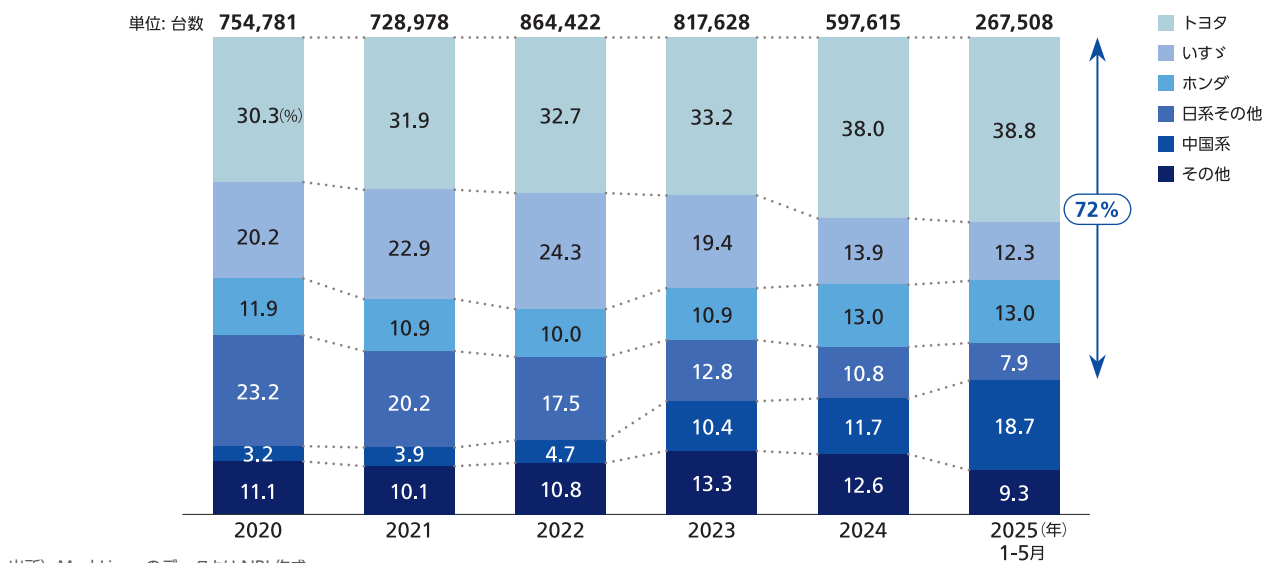
タイ国内の販売概況は、図表 1 に示す通り、2024 年時点の中国勢のシェアが 20 年と比較すると 8.5 ポイント伸びており、25 年 5 月時点では全体の 18.7%を占めている。24 年は市場全体の減退もあり、中国勢の伸びも控えめであったが、基本的には中国系メーカーの存在感は増大傾向にある。一方、日系全体のシェアは 72%と、年々シェア低下に歯止めがかからない状況にある。特に落ち込みが大きいのは、トヨタ自動車、いすゞ自動車、ホンダを除いた「日系その他」のブランド勢であり、20 年の 23.2% から 25 年 5 月時点の 7.9% まで 15 ポイント超もシェアを下げている。

日系低迷の事実を受け入れざるをえない出来事として、スズキおよびスバルの四輪車工場の閉鎖と輸入完成車販売への切り替え、また、日産自動車のタイ従業員 1,000 人の削減、配置転換が記憶に新しい。

※ 1 世界銀行 Thailand Economic Monitor Reports

※ 2 FTI (タイ工業連盟)

図表1 タイのブランド別自動車販売シェア推移



2000 年代後半に政府の小型乗用車生産拠点化のためのエコカー奨励策で、タイで小型乗用車事業に投資した日系メーカーが、EV の急普及で軒並み影響を受けた形である。

3 タイの EV 市場動向

1) 全体市場動向

2024 年のタイの EV 販売台数が 6 万 9,347 台にとどまり、EV の普及が始まった 20 年以降初めて減少に転じた。国内市場全体は 57 万 2,675 台と 60 万台を切り、前年比 3 割減と大幅に落ち込んだために、EV 比率は前年の 10% から 12% まで増加したが、普及のペースは実質減速している。普及ペースが減速している理由としては、大きく二つに分けられる。一つ目は、NRI が 23 年に実施した ASEAN5,000 人調査によると、EV のメイン購買層はイノベーターおよびアーリーアダプターといわれる層で、新しいテクノロジーや製品に関心が高い傾向にあり、この層の高所得者による購買が一巡したこと、二つ目は、家計債務の増大による金融引き締めと自動車ローンの審査の取り締まりが強まったことである。

価格の過当競争も看過できない問題である。

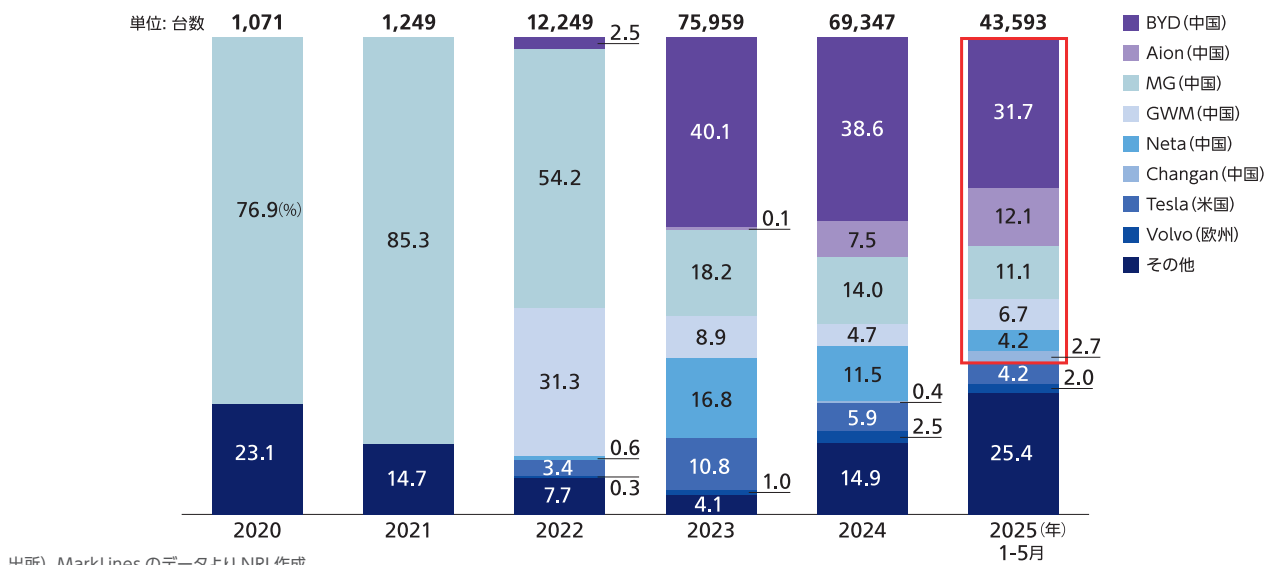
EV3.0 制度のもとにインセンティブを享受する企業においては、2024 年までに輸入台数と同数以上の台数を現地生産しなければならなかったが、輸入された完成車 (CBU) の在庫処理が追いつかず、結果供給過多に陥った。これによりタイ EV 市場では値下げによる価格破壊を通じたディスラプションが発生し、BYD などの中国勢が日系の自動車業界の牙城を揺るがす要因にまで発展することとなる。

2) ブランド別動向

ブランド別構成では、図表 2 に示す通り、2025 年 5 月時点で中国勢が約 7 割を占めており、BYD が 3 割超で首位に立つ。BYD は他の追随を許さないほどの充実したラインアップと圧倒的な価格競争力を武器に、中国勢の中でもほぼ一人勝ちの状態である。それに対して、23 年まで上位にあった GWM (長城汽車) は失速し、低価格 EV メーカーとして Neta ブランドを売り出していた Hozon (合衆) においては、中国本土で破産手続きを開始するなど、低価格戦略で展開を拡大していたメーカーは厳しい局面を迎えている。

EV 市場においては、短期サイクルでの新規モデルの投入や、既存モデルの値引きが欠かせず、現状この値引き戦争を先陣を切って仕掛けているのは

図表2 タイのブランド別 EV 販売シェア



BYD であり、各社がこの流れに引っ張られ、ついてこれなくなったブランドから脱落していくという構造をつくり上げている。生き残るには安定した資金繰りに基づく強固なサプライチェーンの構築が不可欠であり、各 EV メーカーを見比べると、勝ち残ることができる EV メーカーは BYD を筆頭に将来 2～3 社程度に絞られるとみている。

2025 年 3 月末に開催されたバンコク国際モーターショー (BIMS2025) でも、BYD の好調ぶりが目立った。BYD が全車種合計で 1 万 353 台とトヨタの 9,615 台を初めて上回り、首位に立った。この結果は激しい値下げ攻勢によるものであるが、今回の BIMS2025 における販売台数の伸びをみる限り、徐々に値下げ戦略も効果が薄れてきている。しかし BYD は、24 年に人気モデルへの計 34 万パーツのディスカウント対応により、値下げ前の消費者から訴えられるなどの騒動があったにもかかわらず、それでも値下げをやめる気配がない。一方、日系メーカーは、成約台数の約 4 割がハイブリッド自動車 (HEV) であり、トヨタや三菱自動車が HEV の販売に注力した結果、売り上げは現状好調である。中国系の勢いが目立ってはいるが、実際トヨタは 25 年 5 月時点の市場シェアは 38.8% と拡大傾向にあり (図表 1)、新モデルが販売されればまた首

位に戻るであろう。中国は一般的に技術革新のためにメーカー同士が競争し、その結果勝者と敗者が明確に分かれる傾向にあるが、日本はメーカーごとにバリューチェーンの相乗効果を促し、集団としての競争力と存在感で、タイにおける HEV 市場の地位を確立することができる可能性が高いと料する。

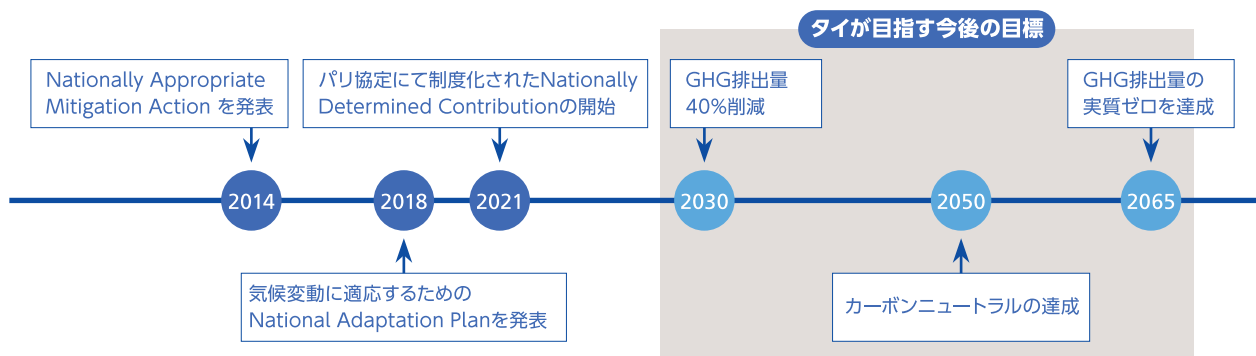
4 タイの EV 政策動向

1) カーボンニュートラルの動向からみるタイ政府の EV 化政策

タイは自動車に関する課税、車検システムが日本とは大きく異なる。例えば、長期にわたって自動車を所有した場合、年次の自動車税の負担は経過年数とともに段階的に低減する。よって、コスト面から自動車の買い替えタイミングを制限する側面があり、もちろんこれだけが要因ではないが、低年式自動車を長期所有する傾向がある。ガソリン車などから排出されるガスによって生み出される温室効果ガス (GHG) の排出量削減は、ロードマップ (図表 3) をもとに早急な実現が必要だ。

タイはベトナム・カンボジア・ミャンマー・ラオスとともにメコン地域開発の対象であり、気候変動に与える悪影響に対して特に迅速な改善が求められ

図表3 タイの GHG 排出量削減に向けた政策とロードマップ



出所) タイ天然資源・環境省などの資料より NRI 作成

る国といわれている。タイは Climate Risk Index 2025（気候変動による被害や損失のリスクが高い国ランキング）^{※3}によると、4年前の9位から30位まで下がっているが、依然として継続的な改善取り組みは必須であり、そこでタイ政府は2030年までにGHGの40%削減と「2050年カーボンニュートラル」「2065年ネットゼロ」と呼ばれる方針のもと、65年までのGHGのネット排出ゼロを公表している。25年にGHGの排出量はピークアウトすると予想されており、特に製造・輸送面に再生可能エネルギーの割合を大幅に引き上げることで、排出量の低減を効果的に現出させる取り組みを強化している。その取り組みを補強する施策の一環として、タイ政府は30@30政策と呼ばれる、30年までに自動車生産の30%をEV化することを掲げており、PM2.5の大気汚染問題も抱える同国においては、EV化の推進はカーボンニュートラルと共通する有益な対策の一つである。

環境面のみならず、経済面からもタイ政府はEVの生産活動を促進する取り組みをおこなっている。タイ投資委員会（BOI）によると、2022年から37年までの15年間ににおいて、再生可能エネルギーへの投資需要は合計で779億バーツに達すると見込まれており、産業・商業・住宅・農業の各部門におけるエネルギー効率化への投資需要は、合計で974億バーツに達すると予測されている。こういった投資活動の促進のため、EV生産・投資プロジェクト

向けに最長13年の法人税免除を優遇措置として供与している。このようにカーボンニュートラルと親和性の高い市場経済面からの優遇措置を積極的に展開するタイは、外資企業、特に中国系メーカーのタイ進出を一段と加速させることとなった。

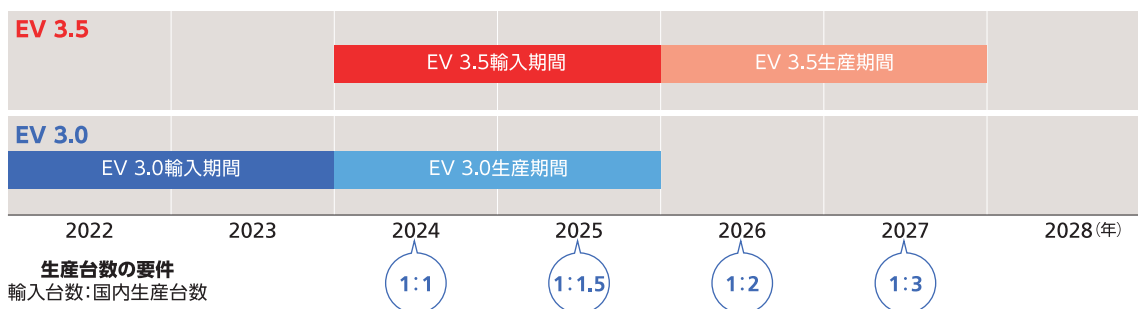
2) EV 奨励策と現地生産の義務化

国家EV政策委員会（EV Board）によって策定された、タイのEV奨励策である「EV3.0」（2022年～）では、1台当たり15万バーツ、それに続く「EV3.5」（23年末～）では10万バーツの補助金を支給し、CBU販売を認める代わりに「EV3.0」ではCBU販売台数分の1～1.5倍、「EV3.5」では2～3倍の現地生産を義務付けた（図表4）。中国勢は、このようにASEANで最もEV優遇策が充実しているタイをEVシェア獲得のハブ拠点として参入を開始し、BYD、MG（上海汽車）、GWM、Hozon、GAC（広州汽車）、Changan（長安汽車）、Chery（奇瑞汽車）、Wuling（上汽通用五菱汽車）など8社以上の中国系EVメーカーが参入する形となった。

奨励策に組み込まれている、現地生産義務履行のため、BYDは中国系メーカーの中では最大の生産能力である年間15万台規模の工場を建設し、2024年5月に開所式と関係者への見学会をおこ

※3 Germanwatch 社

図表 4 タイの EV3.0 と EV3.5 の奨励策と EV 現地生産時期



出所) BOI などの資料より NRI 作成

なった。しかし、25 年になってふたを開けてみると、24 年のタイ国内における EV 生産台数は FTI の統計で全体で 9,688 台となっており、EV3.0 / 3.5 のもとで輸入された 22 ～ 24 年の中国 EV ブランド累計販売台数 10 万台の 1 割弱にとどまる結果となった。当初の想定台数に比べ実際の現地生産台数が大幅に未達であるため、中国勢はタイ政府に対して生産期間の引き延ばしを要請し、EV3.0 の補助金を得たメーカーは 25 年までに、EV3.5 の補助金を得たメーカーは 27 年までに生産達成する取り決めとなった。

このような状態に陥ったのは、タイ政府が CBU 輸入台数の規制をおこなわなかったことに帰結する。2024 年の CBU 輸入台数は 24 万台に達しているにもかかわらず、中国系メーカーは補助金を享受し続け、その間は CBU の販売を優先し、本格的な国内生産への切り替えを先延ばしにしたのである。そして、自動車市場の低迷とローンの厳格化とも重なり、EV の在庫が大きく積み上がり、その結果大幅な値下げによって市場価格にゆがみが生まれ、国内生産分はこの一連のインパクトを大きく受ける結果となったのである。先述した複数日系メーカーの工場閉鎖などからわかるように、長年にわたって根を下ろした生産体制を維持していたタイでの自動車事業が深刻な影響を受けるまでに至った。この点、インセンティブ享受の条件を満たしていない中国系メーカーに対して何ら罰則が与えられなかったのは、日系企業にとってアンフェアといえる

であろう。

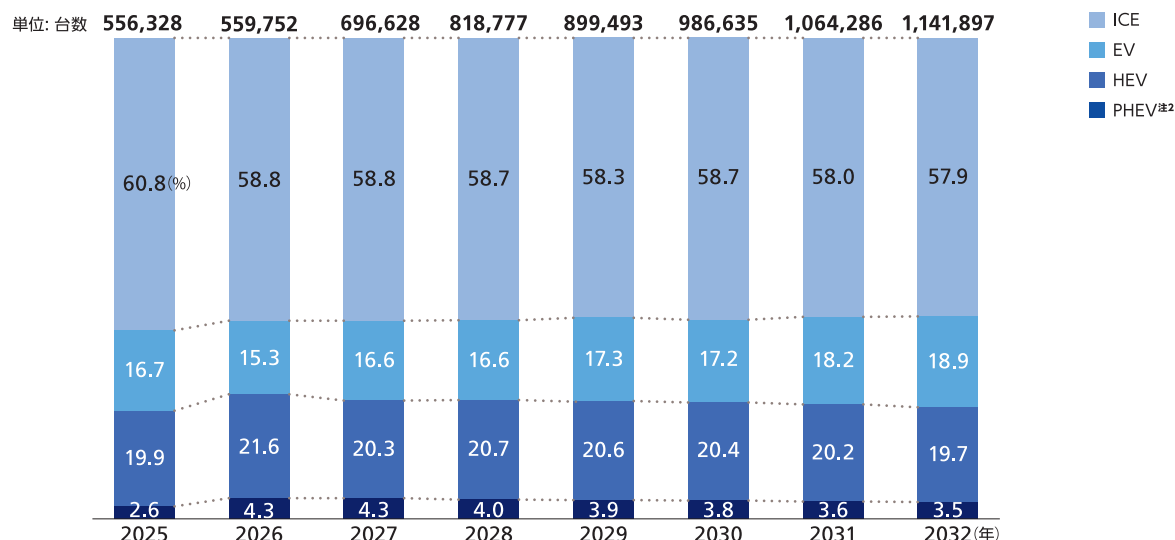
また、タイ関税局は、保税特区の Free Zone (FZ) における原材料、部品などへの関税優遇措置を提供している。中国系メーカーの多くは、この優遇措置享受のために、FZ における現地生産を開始している。輸入部材などにかかる関税免除の特例を受けるためには、関税局の規定により、原材料や部品などの合計額が工場出荷価格の 40% 以上となることが必須条件として求められている。しかし、NRI のローカルサプライヤーへのヒアリングによると、中国 EV メーカーによるこの現地調達率の達成状況は、実質の現地調達率がわずか 5% ほどであり、40% の現地調達率を達成しているかどうかは不明であるとされている。

5 タイにおけるパワートレーンミックスの将来見通し

タイにおける自動車市場の成長環境は、金融動向と政府の税制優遇措置、さらに主要メーカーの競争力により大きく左右される。2025 年 6 月の政策会議では、景気の下振れリスクを鑑みて基準金利を 1.75% に据え置くことが決まった。先述の通りタイは家計債務の増大からローン審査を厳格化する動きがあるが、直近の金利低下の動きと相殺すると、貸出金利は緩和と引き締めとのバランスをみて微調整する動きが当面続くと考えられる。

また、ローン金利の引き上げは当然自動車購入の

図表5 タイのパワートレイン別自動車販売割合将来予測



注1) 中型、大型トラックを除く、自動車販売台数合計
 注2) プラグインハイブリッド自動車
 出所) S&P Global Mobility などのデータより NRI 作成

実質的コストを増加させるが、今後のエンジン車・HEV・EVの各販売割合を予測する上でインデックスとなりうるのは、最終的なトータル・コスト・オブ・オーナーシップ（TCO）と考える。TCOが①車両購入時費用＋②燃費あるいは電費＋③メンテナンス費用＋④アフターサービス費用－⑤リセールバリューによって導き出されるとすると、ローンは①に含まれるが、車体価格（①）、充電インフラの制限（②）については、HEVに優位性があると考えられる。また、HEVは2026年から32年まで物品税の優遇措置の継続が決定し、これも追い風となるであろう。

図表5はNRIが作成したタイのパワートレイン（車の動力源）別の標準シナリオだが、今後2032年までは、特にEVおよびHEVの販売拡大により徐々に内燃機関（ICE）車両が減少する予想ではあるが、それでも約3ポイントの減少にとどまるとみている。EVはタイ政府による優遇政策の継続を背景に漸増し、HEVは20%前後で安定的にシェアを維持すると考えられる。26年は、25年のHEV新型モデルの販売開始とその後のモデルチェンジによる集中的な売り上げが期待できるため、HEVの販売が他の年に比べ増えると予測する。

6 タイの中国メーカーによるサプライチェーンへの影響

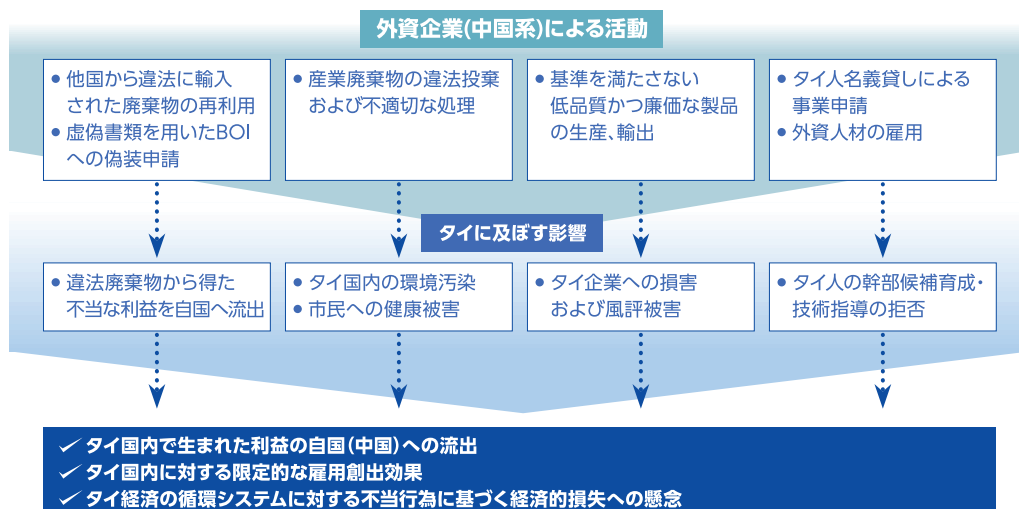
ここ最近タイ国内、特にチョンブリー県において話題となっている社会問題がある。それは「ゼロパーツ工場」と呼ばれるものである。「ゼロパーツ工場」とは、主に中国資本による進出企業がタイ国内に生産拠点を設けながらも、地元経済に対して実質的な利益還元や経済的波及効果をもたらさない企業を表している。

このゼロパーツ工場は、図表6に示すように、環境面や労働面などで不当な行為が指摘されており、実際にチャチュンサオ県にて、廃棄物や粉じんから出る物質により環境汚染を引き起こし、海外から電子廃棄物と汚染廃棄物を未選別で輸入している企業が確認された^{※4}。質的・量的な雇用創出という観点からも享受できる恩恵は限定的であるとして、タイ産業に与える影響が懸念されている。

ゼロパーツ工場を巡る波紋は、中国系企業がサプライチェーンの多くを本国側に依存し、経済的価値の還流構造の不均衡をもたらす存在として、タイ国内に広く認知されるきっかけとなった。

※4 Ministry of Industry (Thailand)

図表6 ゼロパーツ工場が与えるタイ経済への影響



出所) タイ工業省、FTIなどの資料よりNRI作成

7 今後の中国勢の展望シナリオと日系の方向性

1) 中国系の今後のシナリオ

中国系サプライヤーや材料メーカーはすでに多数タイへの進出を図っており、ラヨーン周辺の工業団地では中国系が土地を買い占めている。これは、中国側にとっては、地政学的なリスクを背景とした、中国自体を補完するための輸出拠点の確保であると考える。将来的にタイで一定のEV生産規模が確保された場合に備え、攻勢の手を緩める兆しはない。

日系部品・素材メーカーにとっては、図表7に示すように、中国からの輸入部品の増大と中国勢の進出により、既存部品での競争が激化することが予測される。電動化が進めば、ICE部品を中心に大幅に部品点数が減るため、電動部品での事業機会を模索していかなければならない。しかし、中国サプライヤーは、電動部品のコスト競争力が非常に高く、日系は今後の競合戦略を慎重に検討する必要がある。

2) 地場企業との連携による日系企業のプレゼンス強化

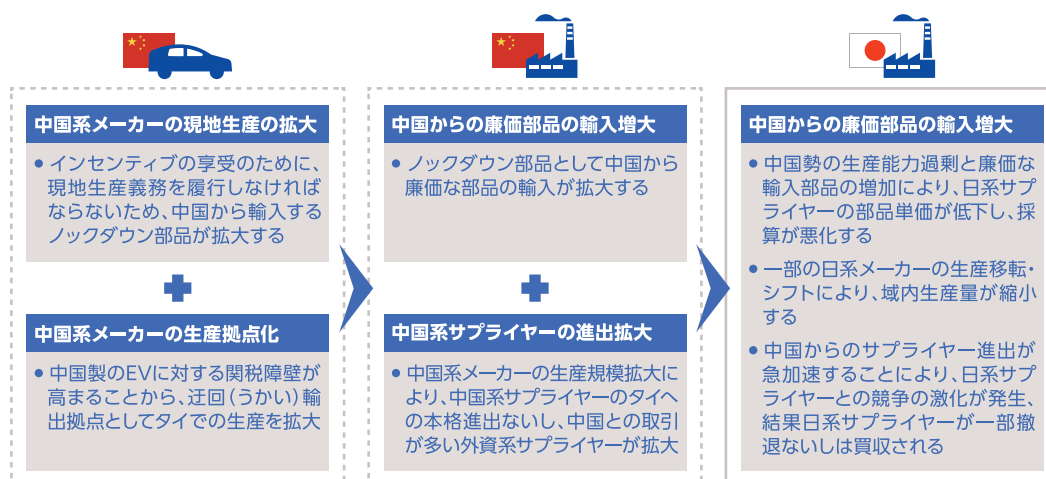
一方で、中国が新たなサプライチェーン基盤を着実に構築しつつある動向は、日本にとって看過できない状況であるが、日本はこれまで現地ニーズに即した事業展開と先進技術の資産共有を通じて、タイ

自動車産業の高付加価値化に貢献してきた。よって、日系企業はバリューチェーンの観点からも高いプレゼンスを示す好機でもあると考えられる。その一例として、2025年1月、丸紅株式会社、タイの大手電力事業者 Banpu グループの子会社である Banpu NEXT 社、そして芙蓉総合リース株式会社の3社は、バンコクにて「PrimeMobility Co., Ltd. (プライムモビリティ)」を共同設立し、商用EV向けフリート・マネジメント・サービス事業に本格的に参入した。法人顧客が商用EVを導入・活用する際の一連のライフサイクル全般(車両調達、充電インフラなど)を、ワンストップでパッケージ提供する。日系企業がタイでEVフリートマネジメント事業を推進し、日本発のビジネスプラットフォームをタイと共有することは、EV市場における日系企業による価値の上乗せが期待できる。よって、タイ市場における多面的な事業機会を冷静に評価し、持続可能な競争力の確保に向けた戦略的展開が重要である。

3) 日系の今後検討すべき対応策

タイの自動車産業は、景気低迷の長期化と、中国勢のEV投入による市場の混乱により、日系自動車業界を取り巻く事業環境は不透明感を増している。しかし、これまで本稿で紹介してきたように、中国

図表7 中国勢の進出と日系サプライヤーへの影響



出所) ヒアリング結果により NRI 作成

のタイとの共存姿勢に慎重な側面や生産体制の脆弱（ぜいじゃく）性も露呈しつつある。よって、日系企業は今後、中国勢の戦略・政策・市場の成長などの変数をもとにシナリオを立てながら、環境変化に柔軟に対応できるアジャイルな戦略策定と実行が求められる。

日系はアジアで複数の供給拠点を持ちながらタイと強固な協調関係を継続しているため、その点で部品の現地化やメンテナンスのワンストップサービス化の領域では、他国と比して日本が高い適応能力を持つといえる。また、TCO にも含まれるリユース市場における価値についても、これは EV も該当するが、ブランド力の高さから日系メーカーの市場優位性は確保されるであろう。

そして、EV フリート事業展開にみるバリューチェーン戦略においても、今後 EV 市場で日タイの橋頭堡（ほ）を確保する事例を増やすことによって、日系のプレゼンスが再評価され、新しい共創関係を築くスタートラインに近づくことができるのではないだろうか。NRI としては、日本政府および日系メーカーは、サプライチェーンへの柔軟な共生姿勢と新しいバリューチェーンの推進を両軸として位置づけ、タイに寄り添った生産体制を築くことが最重要ポイントであると考えている。

（監修：津崎 直也）

筆者



佐藤 華子（さとう はなこ）
NRI タイ ASEAN Manufacturing Practice, Automotive & Mobility Consulting Group
シニアコンサルタント
専門は、ASEAN 自動車産業（先進技術含む）、製造業など
Email: hanako.sato@nri.com



山本 肇（やまもと はじめ）
NRI タイ ASEAN Manufacturing Practice, Automotive & Mobility Consulting Group
プリンシパル
専門は、ASEAN 自動車産業、EV、サプライチェーン分析など
Email: hajime.yamamoto@nri.com