

タイ自動車産業情報アップデート(2024年8月10日時点)
一般調査報告書

2024年も8か月が過ぎ、経済指標等についても上半期のデータが出そろってきました。2月10日付けのレポートでは、2023年の自動車関連データをまとめましたが、今回のレポートでは2024年上半期の情報をまとめるとともに、現時点の自動車関連の最新情報をお届けします。

1 2024年上半期の主なタイ自動車産業関連データについて

(1) 自動車生産台数、販売台数及び輸出台数

2024年上半期のタイにおける自動車生産台数は、全ての月で前年同月の生産台数を割りました(図1)。昨年上半期で最も生産されていた3月を比べると、23%減、台数にして4.1万台の減産となっています。この主な原因は国内需要の不調と言われており、実際の販売台数データを見ると確かにその影響が大きいことが分かります(図2)。なお、販売台数も全ての月で前年同月の数字を割り込んでいます。国内需要の低迷は、家計債務の上昇、自動車ローンの与信厳格化や2024年の予算成立の遅れなどが原因と言われています。タイ工業連盟(FTI)は2024年の生産台数を190万台と予測していますが、上半期の76万台余りと楽観視できない状況となっています。

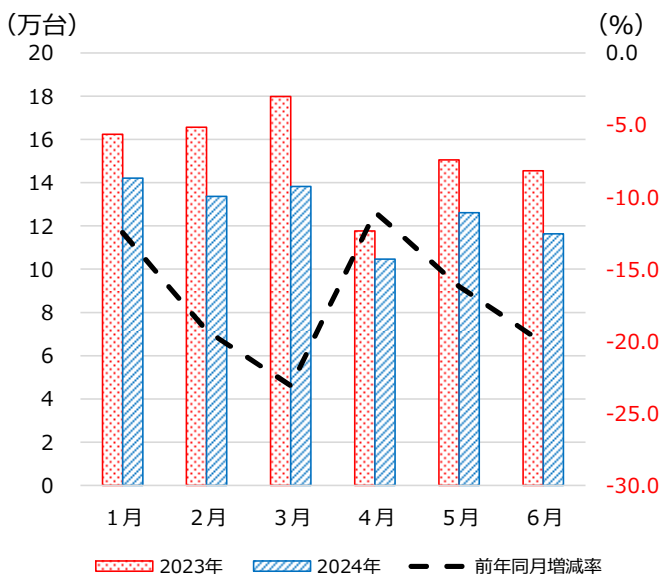


図1 タイの自動車生産台数の推移(2023年及び2024年上半期)(出所:タイ工業連盟)

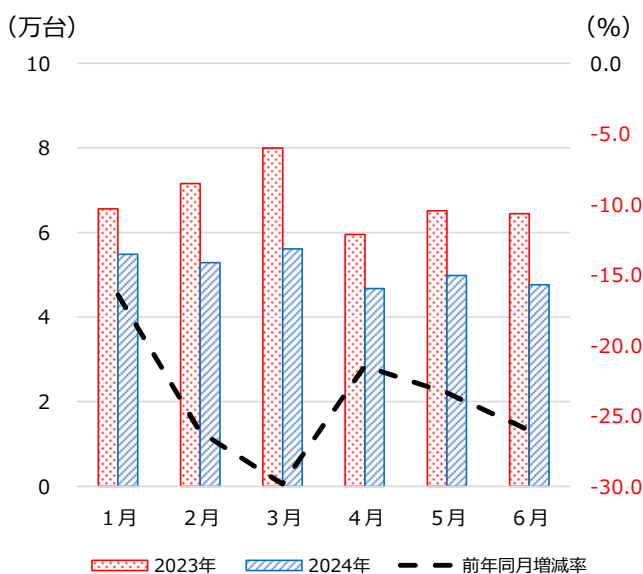


図2 タイの自動車販売台数の推移(2023年及び2024年上半期)(出所:タイ工業連盟)

一方、輸出については完全に好調とはいえないものの、4月以外は概ね昨年と同水準となっています(図3)。上半期の合計の輸出台数を見ると、2023年上半期は約52.9万台、2024年上半期は約51.9万台と前年から▲1.8%程度に留まっており、国内の販売台数と比べると善戦しています。また、2024年から主に中国系完成車メーカーのタイ国内生産が開始され、BEVの輸出台数が今後伸びてくるという予想もあり、通年で前年度を上回るという予想もあるようです。

一方で、2024年2月10日付のレポートでも示したとおり、2024年からのBEVに対する新たな投資奨励策はこれまでのものと比べて補助金が減額されるなど、BEVに対する財政的な後押しが若干弱くなっていることもあり、BEVに対する消費者需要が落ちてくるのではないかと、という話もあります。2024年上半期のBEVの新車登録台数を確認すると、昨年の通年での登録台数(76,314台)の半分程度の台数(36,703台)となっていることから、昨年と同程度ではありますが、上回る勢いまではない印象を受けます(図4)。これが消費者需要の低下・停滞の影響かもしれません。また、図4にもあるとおり、BEVの購入者には地域による偏りがあり、バンコク都内での登録が全BEVの登録台数の約70%を占めています。これは、充電ステーションが主にバンコク都内又は周辺に集中していることや、そもそもバンコクに住んでいる住民の所得が地方部より高いため内燃機関車と比べ比較的価格が高いBEVに手が届きやすい、などといった理由が挙げられます。

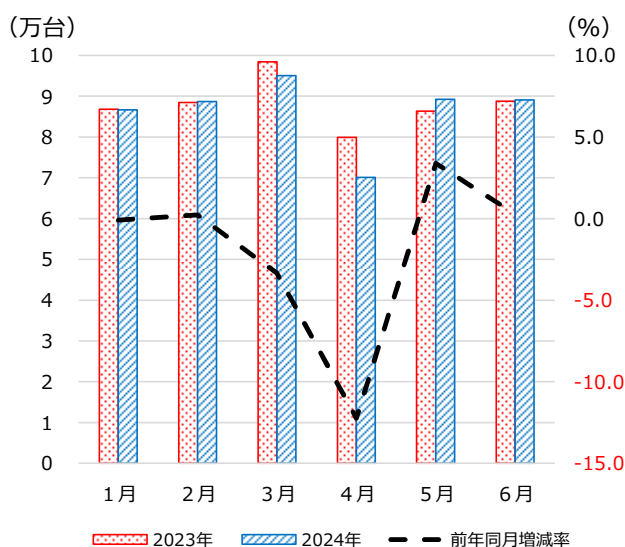


図3 タイの自動車輸出台数の推移(2023年及び2024年上半期)(出所:タイ工業連盟)

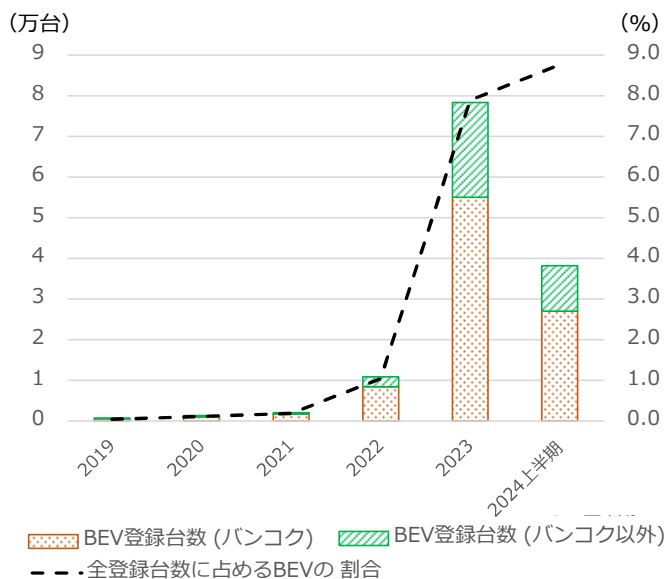


図4 BEV登録台数(バンコク及びバンコク以外の地方)の推移(出所:タイ運輸省陸運局)

(2) 自動車メーカー別シェア（新車登録台数）

2024 年上半期のタイにおける日系完成車メーカーの新車登録台数に占めるシェアは、2023 年と変わらず 77.2%となっています(図 5)。一方でメーカー別で見ると、日系の中でも順位が入れ替わっていることが分かります。特にいすゞは 2023 年には全体の 19.1%を占め、トヨタに次ぐ 2 位となっていました。2024 年上半期ではシェアを 14.6%と落とし、ホンダに次いで 3 位となっています。タイでいすゞといえばピックアップトラックですが、2024 年は前年と比べピックアップトラック需要が大幅に減少しており、このことが直接シェアに影響を与えたのではないかと考えられます。また、2024 年上半期時点では、シェアは上位から、トヨタ(38.1%)、ホンダ(14.6%)、いすゞ(14.6%)、BYD(4.3%)、フォード(4.6%)、三菱(4.2%)、MG(3.0%)、BMW(1.9%)、日産(1.9%)、マツダ(1.8%)となっており、上位 10 社のうち日系メーカーが 6 社、中国メーカーが 2 社、欧米系が 2 社という構成になっています。このままの形が 2024 年を通して進むかどうかは分かりませんが、この 2-3 年で大きく勢力図が変わってしまったことを改めて認識しました。

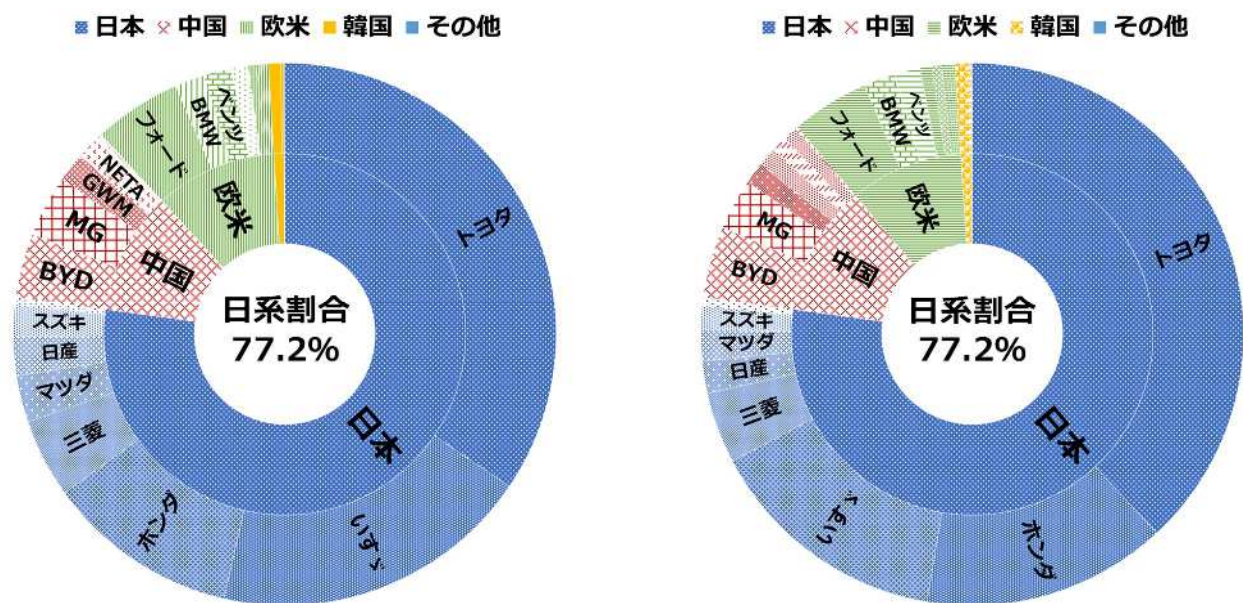


図 5 タイの自動車メーカー別シェア(左:2023年 右:2024年上半期) (出所:Thailand Automotive Institute)

(3) BEV のモデル別登録台数

最後に 2024 年上半期の BEV のモデル別登録台数を確認しておきましょう(表 1)。

2023 年と比べると、少し状況が変わっていることが分かります。上位 3 モデルはやはり BYD と NETA が占めていますが、BYD の ATTO3 ではなく、小型モデルでコストの低い Dolphin が 1 位、2 位は上位モデルの Seal で、2023 年に 1 位となった ATTO3 は 4 位となっています。また、2022 年に 1 位、2023 年は 4 位だった GWM の ORA GOOD CAT は 9 位と大きく順位を落としています。その他、昨年遅くにタイ市場に参入した長安汽車の Deepal が売上を伸ばしているなど、中国系メーカーの中でもダイナミックな動きがあるように見受けられます。今後更なる中国系メーカーのタイ市場参入が予定されている中、2024 年が終了した際にはどのような状況となっているのでしょうか。

タイのBEV販売ランキング（左：2023年 右：2024年上半期）

	ブランド	モデル	台数
1	BYD	ATTO3	19,214
2	NETA	NETA V	12,777
3	BYD	DOLPHIN	9,410
4	GWM	ORA GOOD CAT	6,712
5	TESLA	MODEL Y	5,881
6	MG	MG4 ELECTRIC	4,833
7	MG	EP	4,475
8	TESLA	MODEL 3	2,324
9	BYD	SEAL	1,810
10	MG	ZS EV	1,753
-	その他		7,125
合計			76,314

	ブランド	モデル	台数
1	BYD	Dolphin	6,394
2	BYD	Seal	4,270
3	NETA	NETA V	3,988
4	BYD	ATTO3	3,958
5	MG	MG4 Electric	3,256
6	CHANGAN	Deepal S07	2,816
7	GAC	Aion Y Plus	2,208
8	TESLA	MODEL 3	1,968
9	GWM	ORA GOOD CAT	1,051
10	MG	EP	1,017
-	その他		6,699
合計			37,625

表1 表1 タイのモデル別 BEV 新車登録台数の推移(出所:タイ運輸省陸運局)

2 新たな HEV 投資促進政策など最新の政府の動きについて

(1) HEV 投資促進政策

タイ政府はこれまで BEV の普及を目指し、2022 年から EV 支援政策である EV3.0 を、2024 年からは EV3.5 を実施していることは 2024 年 2 月 10 日付けのレポートでも報告しました。一方で、近年はハイブリッド自動車(HEV)の再評価がタイ国内でも進んでおり、実は HEV の販売台数は前年同月と比べても全ての月で大きく上回っている状況です。そうした中、タイ政府としても BEV 支援一辺倒ではなく、あらゆる自動車への投資を促進させる必要があるというピムパッタラー工業大臣の発言や(2024 年 3 月 7 日開催 DAILYNEWS TALK2024 での発言)、日本の自動車産業を含めてタイは発展していかなければならないというセーター首相の発言があるなど(2024 年 5 月 15 日 SUBCON Thailand 開会式での発言)、HEV を得意とする日系自動車メーカーにある程度ポジティブな状況が揃っている状況といえました。

そんな中、7 月 26 日に新たな自動車関連政策として、HEV の物品税を軽減する政策が発表されました。簡潔に述べますと、2024 年から 2027 年で最低 30 億 THB 以上投資を行った自動車メーカーに対し、2028 年から 2032 年の 5 年間ににおける HEV に係る物品税を引き下げるものです。詳しくは次ページの図をご確認ください(図 6)。

新たなHEV政策を受けるための条件

- ①24～27年以内に30億パーツ以上を追加投資。
- ②26年から国産バッテリー（バックレベル）を使用。
- ③28年から投資金額により以下国産重要部品を使用。
※重要部品は、1.高価値部品と2.の中価値部品の2カテゴリーに分けられる。
- (1) 高価値部品：統合インバーター、トラクションモーター、減速ギア（3種類）
- (2) 中価値部品：BMS、DCU、電気回路ブレーカー、EV用エアコンプレッサー、DC/DCコンバーター、高電圧ハーネス、バッテリー冷却システム、回生ブレーキシステム（8種類）
- ※投資金額により、以下の国内生産部品使用が義務付けられる。
- (1) >50億パーツ：①高価値部品を3つ使用。
又は②高価値部品を2つ+中価値部品を2つ使用。
又は③高価値部品を1つ+中価値部品を4つ使用。
- (2) 30億～50億パーツ：高価格部品を3つ使用。
- ④ADAS 6つのうち、4つの搭載が必要。
①自動緊急ブレーキ(AEB)、②レーンキープアシスト(LKAS)、③死角監視システム(BSD)、④前方車接近警報システム(FCW)、⑤車線逸脱警報システム(LDW)、⑥車間距離制御装置(ACC)

10席以下HEV乗用車の物品税

制度	CO2排出、g/km	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
通常	≤100	8%		15%			20%			
	101~120	16%								
	121~150									
	151~200	21%		25%			30%			
	>200	26%								
BOI恩典	≤100	4%								
	101~120	8%								
	121~150	10.5%								
	151~200	13%								
	>200									
新しい税制構造 条件：6つのADASから最低2つを設置。	≤100			6%		8%		10%		
	101~120			9%		11%		13%		
	121~150			14%		16%		18%		
	151~200			19%		21%		23%		
	>200			24%		26%		28%		
新BOI恩典 ※左の条件	≤100	※2024年～2027年の期間内に最低30億パーツを投資する必要がある。					6%			
	101~120						9%			
	>3,000CC				40%					

図 6 新たに発表された HEV 投資促進政策の早見表(出所:タイ首相府、タイ投資委員会の発表資料から作成)

こちらの対象となるためには、図 6 の左側に記載の条件を満たす必要があります。前述の 30 億 THB 以上の追加投資に加え、2026 年からバッテリーの、2028 年からは投資額に応じた中・高価値部品のタイ国内調達が必要となるとともに、先進運転支援システム(ADAS)のうち、4 つ以上の搭載が必要となる点に御留意ください。

いずれにせよ、これまで BEV に対してのみ手厚い支援策が講じられてきた中、このように HEV に対する支援策が打ち出されたのはタイ政府の自動車産業に対する姿勢が徐々に変わってきたことを表しているのではないのでしょうか。この支援策が今後のタイ自動車市場にどのような影響を及ぼすのか、注視して参りたいと思います。

(2) その他の自動車に関するタイ政府周りの発言や動きについて

前述の首相や工業大臣の発言のほか、タイ政府の閣僚や幹部、関連団体が行った発言や動きのうちいくつかを抜粋して以下にまとめました。

①2024 年 2 月 19 日 タイ工業連盟スラポン副会長

2024 年の自動車ローンの拒否率は前年と同程度の約 30～50%となっており、まだかなり高い水準であると認識している。返済が滞り不良債権となって没収された自動車のほとんどが内燃機関車で、特にピックアップトラックである。

②2024 年 4 月 27 日 チャイ・ワチャロン首相府報道官

タイを将来の自動車生産の中心地(Future Mobility Hub)に押し上げたいと考えている。そのため、タイのインフラ、タイヤ、バッテリー、スペアパーツの製造、組立、メンテナンスなどの部品の研究開発から製造までを一気通貫でカバーするサプライチェーン全体に統合された EV の行動計画を策定した。

③2024年4月21日 チャイ・ワチャロン首相府報道官

タイの自動車産業のEVへの移行を促進する政策を実施する上で、国内部品メーカーのEV産業サプライチェーンへの参加を促進することが重要であると考えている。この流れを促進する方法として、EV3.0やEV3.5でMOUを締結したEVメーカーに対し、国産バッテリーや駆動モーター、BMS、DCU、インバーター、減速機、エアコンコンプレッサーなどの重要部品を使用する条件を設定することとする。

④2024年4月21日 チャイ・ワチャロン首相府報道官

中国バッテリーメーカー7社(Contemporary Amperex Technology (CATL)、China Aviation Lithium Battery (CALB)、Inpow Battery Technology (IBT)、Eve Energy、Gotion High-tech、Sunwoda、SVOLT Energy Technology)がタイに進出する予定である。BOIの予測によると、2社がタイに投資を行い、初期投資金額が約300億THB以上となる見込みである。

⑤2024年5月29日 ポーンチャイ・ティラウエット財務省報道官

2024会計年度の最初の7か月間(2023年10月～)の歳入目標は、目標より400億THB近く下回った。特に自動車税はタイの自動車の販売台数の11か月連続低迷により赤字が続いているが、販売台数の他に、BEV政策により関税・物品税が減免された影響もあると見られている。

3 中国系自動車メーカーの最新の動きについて

最後に中国系自動車メーカーの最新動向について、タイ国内の報道で得られた最新情報をお届けします。

(1) MG (SAIC MOTOR-CP)

最近のニュース	<ul style="list-style-type: none">・2024年中旬にタイ国内でBEV生産開始、最初のモデルは「MG4 Electric」で、6月に初納車された。価格は70.99～80.99万THB。(2024.6報道)・2024年7月3日にMG ZS EVを25万THB値下げし、69.9～79.9万THBで販売。(2024.7.3報道)
---------	---

(2) GWM (GREAT WALL MOTOR MANUFACTURING)

最近のニュース	<ul style="list-style-type: none">・GWMのパートナー企業である中国企業SVOLTがタイでバッテリー製造工場を設立し、GWMのEVにバッテリーを供給。生産能力は年間2万セット。(2024.2.28報道)
---------	--

(3) NETA

最近のニュース	<ul style="list-style-type: none">・2024年6月、タイ国内で生産したBEVを初納車。(2024.5.31報道)・BYDの値下げに対抗し、NETA V-IIの最大5万THBの値下げを発表。(2024.6.28報道)・NETA V-IIに関しては更なる値下げ(最大12万THB)を発表。(2024.7.25報道)・7月25日に新モデルSUV「NETA X」を発表し、8月から納車開始。価格は73.9万～79.9万THB。(2024.7.25報道)
---------	--

(4) 広州汽車 (GAC)

最近のニュース	<ul style="list-style-type: none">・アマタシティラヨンにて、中国以外で初となる製造拠点を設立した。広さ8.5万㎡で、初期投資額は23億THB、生産能力は年間2万台となっている。なお、第2フェーズでは年間5万台の生産能力となる計画。精算車種は「Aion Y Plus」。(2024.7.24報道)
---------	--

(5) 奇瑞汽車 (CHERY)

最近のニュース	<ul style="list-style-type: none">・800 億 THB を投資し、年間 5 万台の生産能力の工場を 2025 年内に第1フェーズを稼働予定。(2024.4.22 報道)・2024 年の下半期に OMADA、JAECOO ブランドとして発売予定で、販売台数は 6,000 台 (BEV70%、PHEV30%) を目指す。(2024.3.20 報道)
---------	---

(6) EV PRIMUS (SGMW)

最近のニュース	<ul style="list-style-type: none">・8 月に Wuling ブランドで年間 1 万台の製造能力で精算開始予定。(2024.7.9 報道)
---------	---

(7) GEELY

最近のニュース	<ul style="list-style-type: none">・2024 年 11 月に BEV ピックアップトラック「GEELY RIDDARA RADAR RD6」を発表予定。(2024.7.3 報道)
---------	--

(8) XPENG

最近のニュース	<ul style="list-style-type: none">・タイ自動車インポーター「MAG-ASIA」が PTT グループ傘下「Arun PLUS」と合弁会社「Neo Mobility Asia」を設立し、XPENG のタイ国内の輸入・販売の専属ディーラーとなった。(2024.2.29 報道)・BEV モデルの「Xpeng G6」(SUV Coupe')と「Xpeng X9」(高級 MPV)を 2024 年内に発売予定。(2024.3.18 報道)
---------	--

4 おわりに

最近タイ以外の ASEAN への出張が多く、行く先々で思うことがあります。それは渋滞です。なんとなく皆さんがイメージされる東南アジアの国々は車やバイクが多く、信号待ちでは隙間なく車両が詰まっている様子が想像できるのではないのでしょうか。そのイメージどおり、もちろんタイ、特にバンコク都心部は渋滞が酷く、歩いたほうが早いという場合もあります。私も都心部で幾度となく、渋滞に捕まったため途中で車を降り、電車で目的地に向かった経験があります。電車で行くと 20 分で到着する場所が、車で行くと 1 時間かかる、ということもざらにあります。

一方、ジャカルタやハノイの渋滞もなかなかです。特にジャカルタは、唯一私がバンコクよりも酷いと思った都市でした。特に中心部の一般道で 2 時間以上も全く進まなかったときは、本当に目的地に着けるのだろうかと思いました(その時はホテルに戻るだけだったのが、せめてもの救いです)。ハノイはジャカルタやバンコクほどではないですが、車の間を縫って進むバイクの量が多く、渋滞も気になりますが、事故になってしまうのではないかといつもビクビクしています。

逆にシンガポールは全く渋滞がなく、到着予想時間どおりに進むため非常に快適です。聞くところによると、各種税金により車両価格が高いのはもとより、有効期限 10 年の車両所有権を国から購入しなければならないこともあり、自動車を持つことに対するコストが他国と比べ非常に高くなっていることから、そもそもの自動車台数が少ないそうです。購入時も非常に高コストですが、購入後も保険やガソリン代、中心地を通行する際に支払う通行料金が必要など、ランニングコストも非常に高くなっているようです。そうしたことが背景にあり、他の東南アジア諸国と比べ、車の総量が少なく、渋滞がほとんどないという状況です。

ご出張などでバンコクやジャカルタに来られる際は、予想到着時刻よりもかなり余裕を見てスケジュールを組まれた方がよいかもしれません。特に朝夕の通勤時間帯(午前 7 時頃から午前 10 時頃まで、午後 3~4 時頃から午後 7 時頃まで)は学校への送り迎えの時間が重なることもあり、主要道路は毎日のように渋滞していますのでご注意ください。

【参考文献】

The Federation of Thai Industries <https://fti.or.th/DataCenter/Industry-statistics> (参照 2024-08-02)

WISE BKK https://www.wisebk.com/asean_news/277750/ (参照 2024-08-02)

Reuters <https://jp.reuters.com/markets/japan/funds/4NK25BPB6VN4ZFOJNVIWLN4DJM-2024-05-20/> (参照 2024-08-02)

ジェトロ地域・分析レポート「2023年の自動車生産は184万台に微減(タイ)」<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2024/c18277fee9d36ad3.html> (参照 2024-08-02)

タイ運輸省陸運局 <https://web.dlt.go.th/statistics/> (参照 2024-08-02)

いすゞ自動車 2024年3か月決算発表 Q&A https://www.isuzu.co.jp/company/investor/financial/results/assets/pdf/qa_202403.pdf (参照 2024-08-02)

ROYAL THAI GOVERNMENT <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/80022> (参照 2024-08-02)

MGR ONLINE <https://mgronline.com/business/detail/9670000015034> (参照 2024-08-03)

ROYAL THAI GOVERNMENT <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/80151> (参照 2024-08-03)

POST TODAY <https://www.posttoday.com/business/708056> (参照 2024-08-03)

<https://thestandard.co/thailand-car-tax-2567/> (参照 2024-08-03)

iMOD EV <https://ev.iphonemod.net/mg-4-long-range-v-made-in-thailand-delivery-first-lot-to-customer/> (参照 2024-08-03)

CAR 250 <https://www.car250.com/zs-ev-thr-2024-1.html> (参照 2024-08-03)

<https://www.thansettakij.com/motor/ev/589749> (参照 2024-08-03)

forbes <https://www.forbesthailand.com/news/motoring/marketing/neta-v-ii-all-in-thailand-all-for-thailand> (参照 2024-08-03)

AUTOLIFE THAILAND <https://today.line.me/th/v2/article/NvPwXVGhttps://autolifethailand.tv/special-discount-official-price-neta-vii/> (参照 2024-08-10)

AUTOLIFE THAILAND <https://autolifethailand.tv/official-price-neta-x-ev-bev-thailand/> (参照 2024-08-10)

<https://www.thansettakij.com/motor/ev/601284> (参照 2024-08-10)

<https://www.thansettakij.com/motor/ev/602459> (参照 2024-08-10)

AUTOLIFE THAILAND <https://autolifethailand.tv/cherry-omoda-jaecoo-%e0%b8%95%e0%b8%a5%e0%b8%b2%e0%b8%94%e0%b8%a3%e0%b8%96%e0%b8%a2%e0%b8%99%e0%b8%95%e0%b9%8c/> (参照 2024-08-10)

AUTOLIFE THAILAND <https://autolifethailand.tv/geely-riddara-radar-rd6-pickup-ev-bev-thailand/> (参照 2024-08-10)

AUTOLIFE THAILAND <https://autolifethailand.tv/mgc-asia-arun-plus-ptt-neo-mobility-asia/> (参照 2024-08-10)

AUTOLIFE THAILAND <https://autolifethailand.tv/photo-xpeng-g6-ev-bev-coming-thailand-motor-show-2024/> (参照 2024-08-10)

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。