

タイ自動車産業情報アップデート(2025年2月10日時点)
一般調査報告書

2024年はタイの自動車業界に激震が走った年となりました。この10年ほど、新型コロナ禍真ただ中の2020年を除き、タイの自動車生産台数は年間170-200万台近辺を推移していましたが、2024年は、その新型コロナ禍の2020年やタイの大洪水が起こった2011年と同水準の約147万台という数字に激減したためです。今回のレポートでは、この未曾有の状況となった2024年のタイ自動車産業の状況について、現時点の最新データを基に報告します。

1 2024年の主なタイ自動車産業関連データについて

(1) 自動車生産台数の減少と家計債務残高の高止まり

2024年のタイにおける自動車生産台数は146.9万台となり、2023年の183.5万台と比べ36.6万台の減少となりました。昨年比としては約20%減となっており、新型コロナ禍の影響が大きく出た2020年以降、最大の減少幅となりました。車種別では、乗用車が昨年比13.5%減の55.8万台、ピックアップトラックなどの商用車は23.4%減の91.1万台となり、商用車のほうが減少幅が大きくなっています。また、輸出台数を見ると、100.9万台と昨年の111.8万台から12.1%減で10.9万台減少していますが、国内販売は46.0万台と昨年比33.1%減、26.4万台減少と、輸出と比較しても大きく減少している状況です。

2000年以降、前年比20%を超えるような大幅な自動車生産台数の減少は、何かトピックがないと記録していません(図1)。前年比28.3%減の2009年はリーマンショック、23.5%減の2014年は大洪水、29.1%減の2020年は新型コロナ禍と、自動車生産台数が大幅に減少するのは必ず何かトピックがありました。今回はというと、既にご存じの方も多いと思いますが、タイの家計債務の上昇に伴うローンの審査厳格化が主要因と言われています。

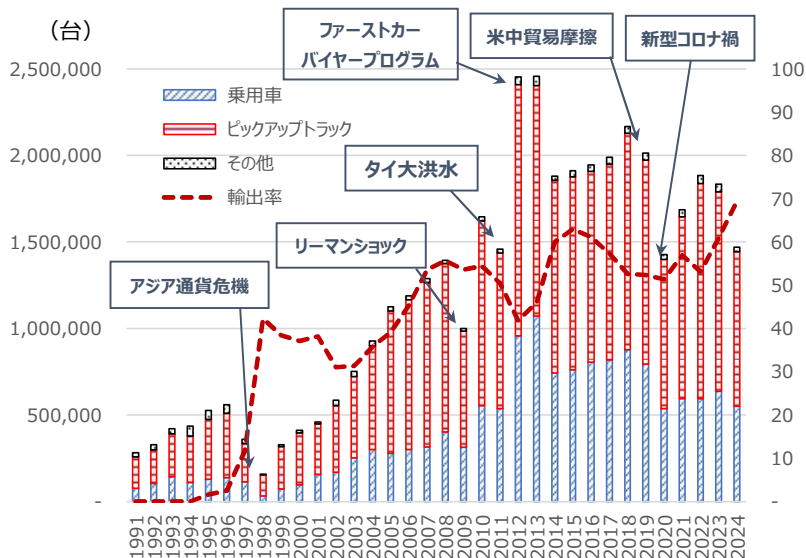


図1 タイの自動車生産台数の推移と主なイベント(出所: The Federation of Thai Industries)

何か大きなトピックが 2024 年に急に現れた、という訳ではなく、タイという国が抱える問題として長年言われてきた家計債務残高の上昇が、ここに来て遂に目に見える問題として顕在化したといえるかもしれません。家計債務残高とは家計が保有しているローンや借入金などで、タイでは長期間に及びこの家計債務残高が高いことが問題されてきました。タイの対 GDP 家計債務残高は 2024 年第三四半期には 89%となり、この数字はアジアで最も高いとも言われています(図 2)。なお、日本の 2024 年第三四半期の対 GDP 家計債務残高は 65.1%、タイと同じ ASEAN のインドネシアは 9.9%、フィリピンは 11.3%、シンガポールは 52.4%となっていることから、タイの対 GDP 家計債務残高が非常に大きいことが分かります。

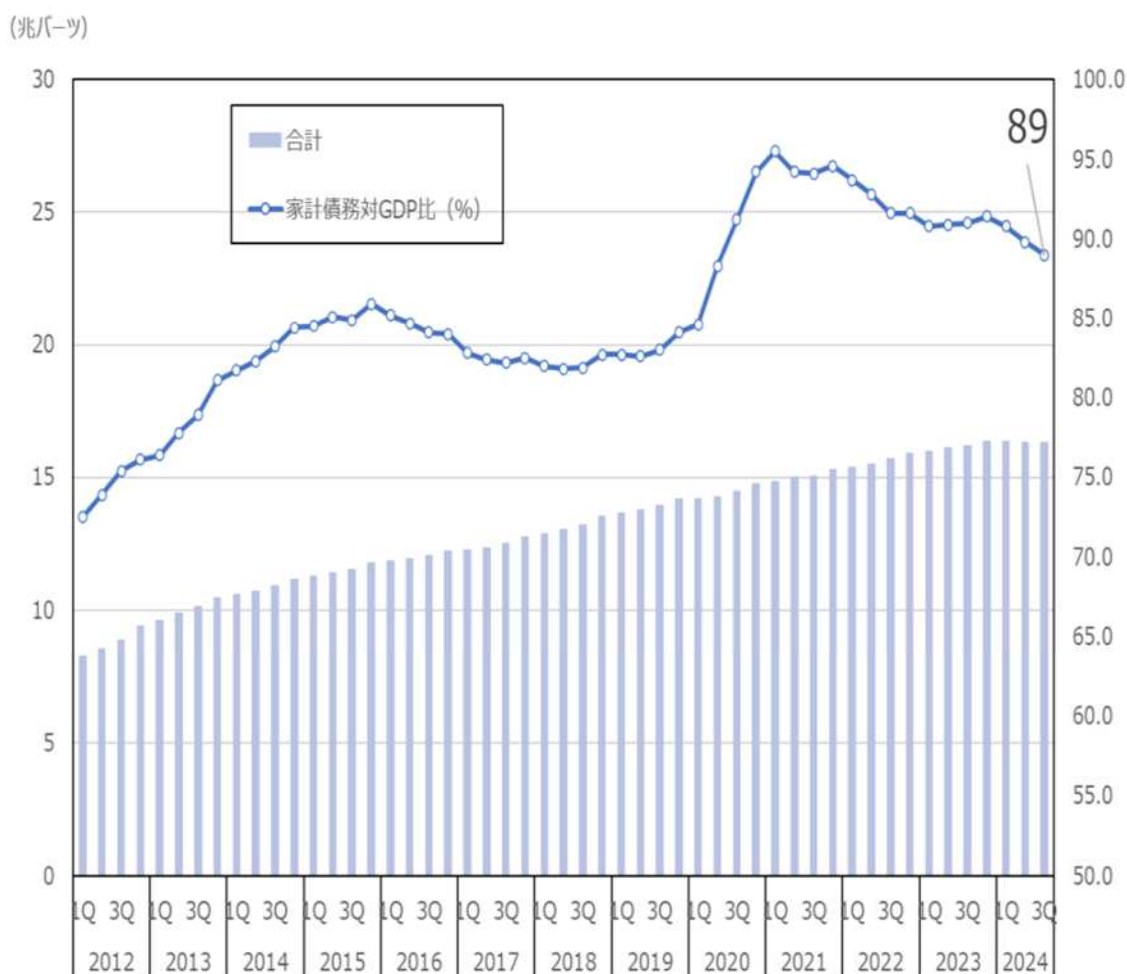


図 2 タイの家計債務残高及び対 GDP 比の推移(出所:Bank of Thailand データからジェトロ作成)

タイでは 2012 年に新車購入のインセンティブ施策であるファーストカーバイヤープログラムが導入された際、車両購入のために家計が借入れを増やしたことによって家計債務が高くなったと言われています。その後は徐々に落ち着いてきたかに見えたのですが、新型コロナ禍となった 2020 年に急激に高まり、一時期は 95%を超えるほどにまで上昇しました。これは新型コロナ禍が家計に与えたダメージそのものと、新型コロナ禍への経済的後押しとして実施された低金利融資により家計が非常にローンを組みやすい状況にあったことが大きな要因と言われています。

いずれにせよ、この家計債務の高止まりによって個人消費が低迷し、経済に悪影響が生じることは自明といえます。この高まり続ける家計債務残高やタイの低迷する経済成長を背景に、金融機関がローン審査を厳格

化したことで、多くの国民が自動車を購入する際にローンを組むことが難しくなりました。特に不良債権化する可能性の高い低所得者層を中心に売れていたピックアップトラックに対する審査が厳しくなったため、前述のように特にピックアップトラックを中心とする商用車の生産台数のほうが大きく減少しました。

(2) 自動車メーカー別シェア（新車登録台数）

2024年のタイにおける自動車メーカー別の新車登録台数のシェアは、中国メーカーに大きくシェアを奪われた2023年ほど大きく動くことはありませんでした(図3)。2024年に躍進を遂げた中国のBEVメーカーBYDも3万台余りから2.7万台に減少、中国メーカー全体としても8.8万台から7.4万台へと15.9%減少しています。一方、日系メーカーの間ではピックアップトラックを主力とするいすゞが大きく台数を落とし、2位の座をホンダへ明け渡すこととなりました。その他の順位は2023年と同様ですが、トヨタはシェアを34.5%から39.1%へ大きく伸ばしています。これはHEVの売上が好調で、特にサブコンパクトSUVのYaris Crossの販売が伸びたこと、ピックアップトラックのHilux Champが逆風に負けずに売れたことも大きいと言われています。

ただ、いずれにせよ全体の売上台数が落ちているため、当然ですが各社とも登録台数は減少しています。

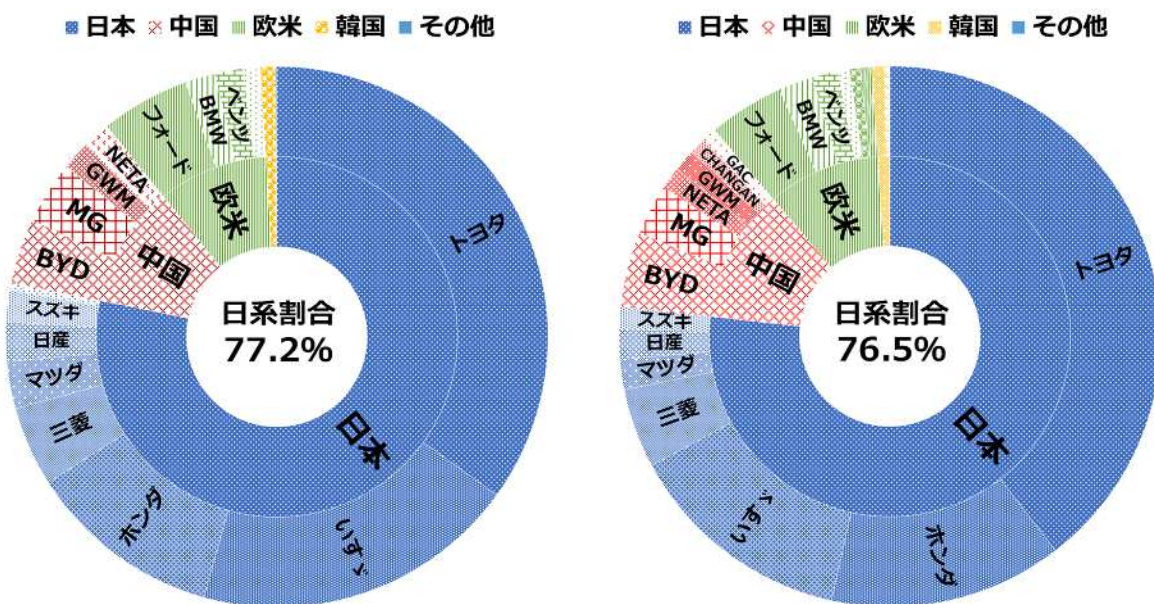


図3 タイの自動車メーカー別シェア(左:2023年 右:2024年)(出所:Thailand Automotive Institute)

また、昨年同時期と同じく、インドネシアの新車登録台数も確認しておきましょう(図4)。

2023年時点では、まだ中国BEVメーカーのBYDがインドネシア市場へ進出しておらず、中国BEVメーカーとしてはほぼ唯一WULINGが2.3%のシェアを持っていたのみです。これが2024年になるとBYDはインドネシア進出を発表、生産拠点として中部ジャワ州のスマートポリタン工業団地に13億ドルを投じて年間15万台の生産能力をもつ工場を建設することを発表しました。ここでの生産は2026年から開始される予定ですが、輸入販売としては既に2024年6月頃から開始しており、それが2024年の統計には表れてきている状況です。ただし、シェアとしては全体の1.6%の1.4万台であり、WULINGとは2倍程度の差があります。タイと比較してもまだまだ発展途上という様相です。

インドネシアといえば韓国系のメーカーがある程度のシェアを持っているイメージがありましたが、2024年では中国メーカーに逆転され、シェアを3.7%から2.6%に落としています。日系メーカーのシェアはどうか。2023年と比べると若干シェアを落していますが、タイほどは中国メーカーの攻勢を受けていないこともあり、まだまだ90%近いシェアを誇っている状況です。

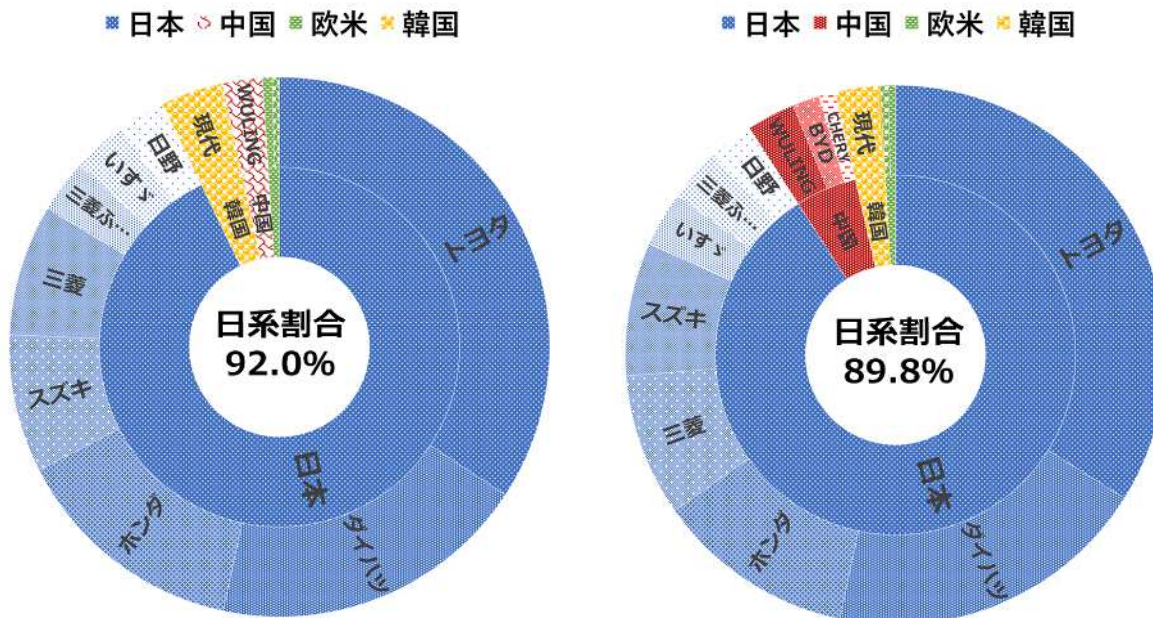


図4 インドネシアの自動車メーカー別シェア(左:2023年 右:2024年)(出所:GAIKINDO)

シェアの面では日系メーカーは善戦していますが、生産・販売台数ではタイと同様、非常に厳しい状況となっています。金利の高止まりによるローンの組みづらさが原因として挙げられており、タイほどの減少幅ではないにせよ、生産台数は2023年比14.3%減の119.7万台という状況です。タイ、インドネシアという東南アジアの自動車製造拠点が両国とも大ブレーキという事態で、タイ国内経済、そしてASEAN経済は停滞感が漂っているような印象を受けます。

(3) BEVの新車登録台数

次にBEVの新車登録台数について見ていきましょう。2023年はBEVメーカー、特に中国BEVメーカーにとって大躍進の年となりました。2024年はどのような状況だったのでしょうか。

2024年のBEVの新車登録台数は70,137台となり、2023年の76,314台から8.1%程度減少しました(図5)。台数だけを見ると減少したと思うところですが、自動車販売台数全体が減少していますので、BEVが新車登録台数全体に占める割合はむしろ増えている状況です。

2024年はEV振興施策であるEV3.0の後継施策であるEV3.5が動いており、インセンティブの内容としては少し魅力が低下したものの、BEV購入の後押しをしたことは間違いありません。実際にモーターショーなどを見ていると、やはり人だかりができていのは中国BEVメーカーのブースだったように思えます。

モデル別のBEV新車登録台数も確認しておきましょう(表1)。左が2023年、右が2024年の年間の新車登録台数となります。面白い点としては、2023年と比べて上位のモデルでも以前ほど人気が集まっていなかったところかと思えます。2023年は最も人気で合ったBYDのATTO3が2万台近く売れていましたが、2024

年は最も売れた BYD DOLPHIN でも 1.3 万台で、そもそも 1 万台以上売れたモデルはこの DOLPHIN のみです。一方で、上位 10 位に入らなかったその他のモデルの登録台数の合計が 1.5 万台超と、2023 年の倍以上となっています。ここから分かるのは、2023 年と比べて多くのモデルの BEV がタイ市場に投入され、消費者の選択肢が広がった結果、人気の分散が生じているということです。2023 年に 200 台以上新車登録された BEV は 20 モデルですが、2024 年は 32 モデルあることもその点を裏付けていると考えられます。

いずれにせよ、2023 年に躍進を遂げた BEV 人気は少し落ち着いてきている状況です。2023 年当時はこのまま BEV が 10 万台、20 万台と増えていくのではないかという噂もありましたが、想定よりも少ない台数で踊り場が来た印象です。原因としては、自動車市場全体にも影響が及んだローン審査の厳格化による内需の減少が大きいです。その他にも HEV 人気の上昇や購入時インセンティブの弱まりなども原因といえるでしょう。2025 年 1 月には、過去 2 番目に多い約 1.5 万台の BEV が新車登録されたというデータもありますが、これは毎年 12 月に行われているバンコク国際モーターエキスポで購入された自動車に登録されたものと考えられ、最も売れた 2024 年 1 月の台数に及んでいないことを鑑みると、2025 年に更に BEV が爆発的に売れるということは考えにくいのではないのでしょうか。2025 年のタイ自動車産業の動きも、要注目です。

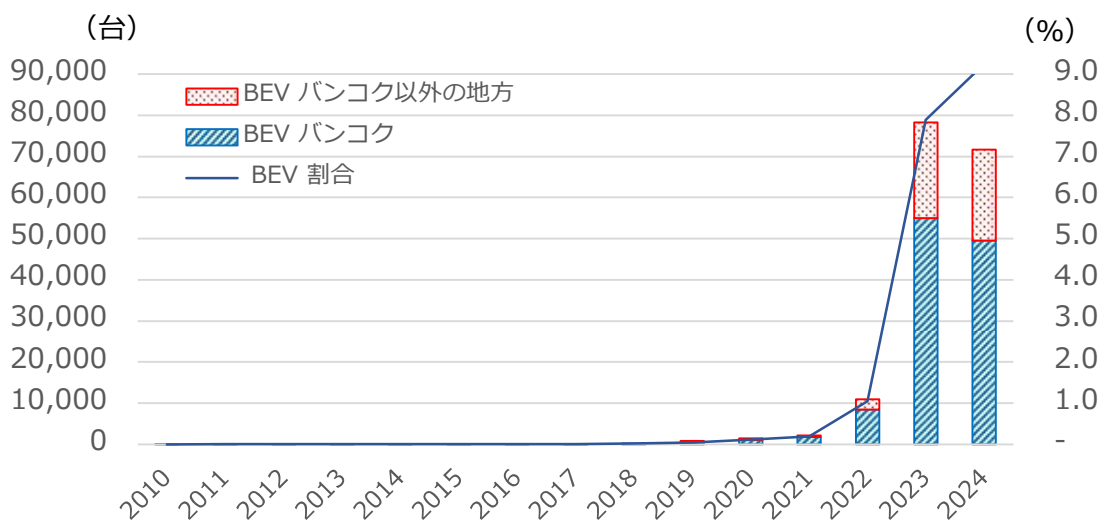


図 5 タイの BEV 新車登録台数の推移 (出所:タイ運輸省陸運局)

	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	13,386
2	BYD	ATTO3	7,747
3	NETA	NETA V	6,587
4	MG	MG4 ELECTRIC	5,403
5	BYD	SEAL	5,156
6	CHANGAN	Deepal S07	4,874
7	GAC	Aion Y Plus	3,874
8	TESLA	MODEL 3	3,238
9	GWM	ORA GOOD CAT	2,426
10	MG	EP	1,886
-	その他		15,560
合計			70,137

表 1 タイのモデル別 BEV 新車登録台数 (左:2023 年 右:2024 年) (出所:タイ運輸省陸運局)

2 あとがき

1月末にインドに出張して参りました。デリー、ベンガルール、ハイデラバードと3都市を回りましたが、各都市にそれぞれ特徴があるとともに、どの都市も活気と人に溢れていた印象です。今回は、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ協議会の企業ミッション団の皆様と行程を共にする場面もあり、普段訪問できないような企業様や施設様へ訪問でき、様々なお話を伺えたことは非常に勉強になりました。

私が特に印象に残ったのは、インドの企業は日系企業への興味・関心が非常に高いという点です。展示会に行くと本当に熱心に商品の説明をしていただけましたし、素性を明かした際には愛知県の企業で弊社とビジネスをしていただける企業がいたら是非紹介してほしい、と熱量をもって自社の強みなどをお話いただけました。インドというと(他の国と差がないという意味で)特に日本に対して特別好意的な感情を持っているわけではなく、オフショア開発などを通じて欧米との結びつきの方が強いという印象でしたので、私にとっては意外でした。また、非常に勉強熱心で、T-Hub という施設を見学している際に一緒に施設を見て回っていたインドのスタートアップ創業者の若者は、移動している間は常に私に対して自社のビジネスについての話や今後どう動くべきかという議論をしていただけましたし、日本のスタートアップの状況についても多く質問いただきました。こうしたハングリー精神は本当に目を見張るものがありました。またインドへ行く機会があれば、彼らのマインドを少しでも学べたらと思っています。

最後に、目を見張ると言えばハイデラバード市内で昼食を食べていたところ、窓の外をラクダが歩いていました。牛や象などは見たことがありましたがラクダは初めてだったため、思わず撮影してしまいました。こうした出会いもインドならではのですね。



図 6 ハイデラバード市内を闊歩するラクダ(筆者撮影)

【参考文献】

ジェトロビジネス短信「2024年の自動車生産台数、前年比19.9%減の約147万台」https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/02/7e112964c18ef037.html?_previewDate_=null&revision=0&viewForce=1&_tmpCssP_review_=0%2F%2F.html%2F1000%2F.html(参照 2025-02-10)

THAIBIZ <https://th-biz.com/nomura-202411/>(参照 2025-02-10)

CEIC [https://www.ceicdata.com/ja/indicator/indonesia/household-debt--of-nominal-gdp#:~:text=%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%83%89%E3%83%8D%E3%82%B7%E3%82%A2%E3%81%AE%E5%AE%B6%E8%A8%88%E8%B2%A0%E5%82%B5\(%E5%AF%BE,%E5%80%A4%E3%81%A7%E5%B9%B3%E5%9D%87%E3%81%AF%209.9%20%25%E3%80%82](https://www.ceicdata.com/ja/indicator/indonesia/household-debt--of-nominal-gdp#:~:text=%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%83%89%E3%83%8D%E3%82%B7%E3%82%A2%E3%81%AE%E5%AE%B6%E8%A8%88%E8%B2%A0%E5%82%B5(%E5%AF%BE,%E5%80%A4%E3%81%A7%E5%B9%B3%E5%9D%87%E3%81%AF%209.9%20%25%E3%80%82)(参照 2025-02-10)

CEIC [https://www.ceicdata.com/ja/indicator/philippines/household-debt--of-nominal-gdp#:~:text=%E3%83%95%E3%82%A3%E3%83%AA%E3%83%94%E3%83%B3%E3%81%AE%E5%AE%B6%E8%A8%88%E8%B2%A0%E5%82%B5\(%E5%AF%BE,%E5%80%A4%E3%81%A7%E5%B9%B3%E5%9D%87%E3%81%AF%208.4%20%25%E3%80%82](https://www.ceicdata.com/ja/indicator/philippines/household-debt--of-nominal-gdp#:~:text=%E3%83%95%E3%82%A3%E3%83%AA%E3%83%94%E3%83%B3%E3%81%AE%E5%AE%B6%E8%A8%88%E8%B2%A0%E5%82%B5(%E5%AF%BE,%E5%80%A4%E3%81%A7%E5%B9%B3%E5%9D%87%E3%81%AF%208.4%20%25%E3%80%82)(参照 2025-02-10)

CEIC <https://www.ceicdata.com/ja/indicator/singapore/household-debt--of-nominal-gdp>(参照 2025-02-10)

三菱UFJリサーチ&コンサルティング「タイ経済の現状と今後の展望」https://www.murc.jp/wp-content/uploads/2024/12/report_241219_01.pdf(参照 2025-02-10)

ジェトロ地域・分析レポート「中国自動車メーカーの進出、EV 生産が本格化」<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2024/1201/84fa99199f01bd8e.html>(参照 2025-02-10)

日本総研「アジア新興国自動車市場の短期・長期展望」<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/researchfocus/pdf/15499.pdf>(参照 2025-02-10)

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。