

タイ自動車産業情報アップデート(2026年2月10日時点)
 一般調査報告書

2025年の年間の自動車関連統計データが出そろいました。タイの自動車業界は2024年に歴史的な落ち込みを見せましたが、2025年とはどのような形で締めくくられたのでしょうか。今回のレポートでは、タイの自動車産業に関する2025年の統計情報をお伝えします。

1 2025年のタイの主な自動車産業関連データについて

(1) 自動車生産台数

2025年のタイにおける自動車生産台数は、年初は前年同月の生産台数を大きく下回っていたものの、6月までは徐々に増加し、上半期の合計は前年上半期の95%程度まで回復しました。ところが、7月に前年同月の88%程度の生産台数まで落ちこみ、結局年間を通じての累計は前年の約99%の生産台数である145.6万台となり、2年連続の150万台割れとなりました(図1)。タイ工業連盟によると2025年の年間自動車生産見通しを145万台と予測していたため、概ねその予測どおりとなったこととなります(なお、タイ工業連盟は2025年上半期の実績を受けて、当初150万台だった予測を145万台へと5万台引き下げています)。

他方、BEVに関しては、2025年1月は1,600台/月程度の生産台数だったところ、10月・11月は9,000台/月を超え、12月には遂に1万台/月を超えました。累計では約7万台となっています(図2)。この急激な伸びの原因は、2025年中にタイ国内で生産されたBEVを購入し2026年1月末までに新車登録すれば、BEV振興施策「EV3.0」による恩典を得られることから、それに対応するべく増産したためだと考えられます。

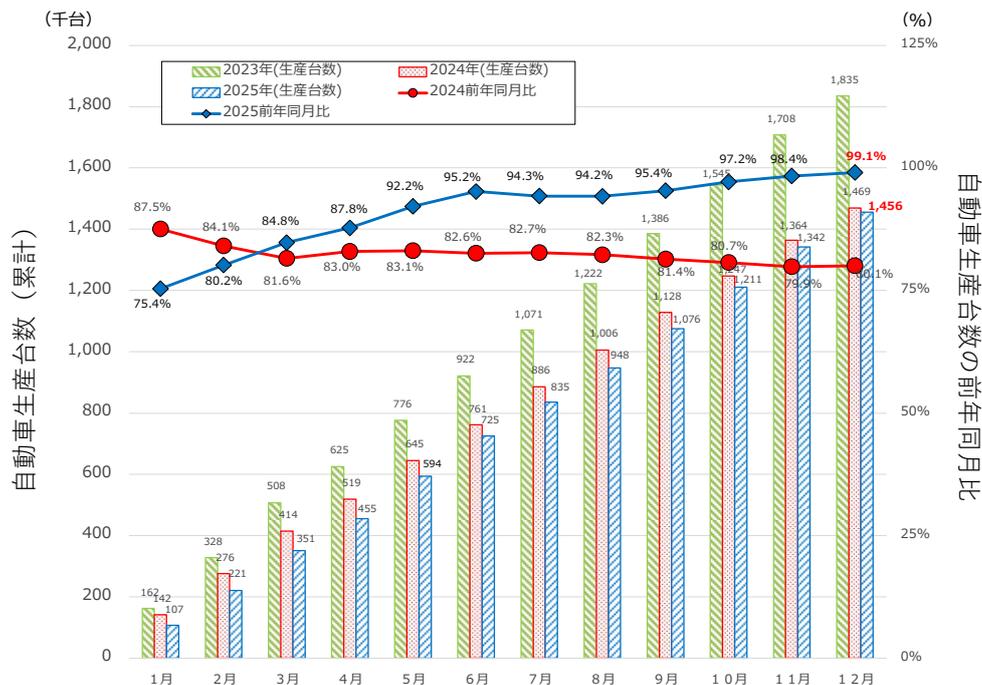


図1 タイの自動車生産台数の推移(2023年~2025年の累計)(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

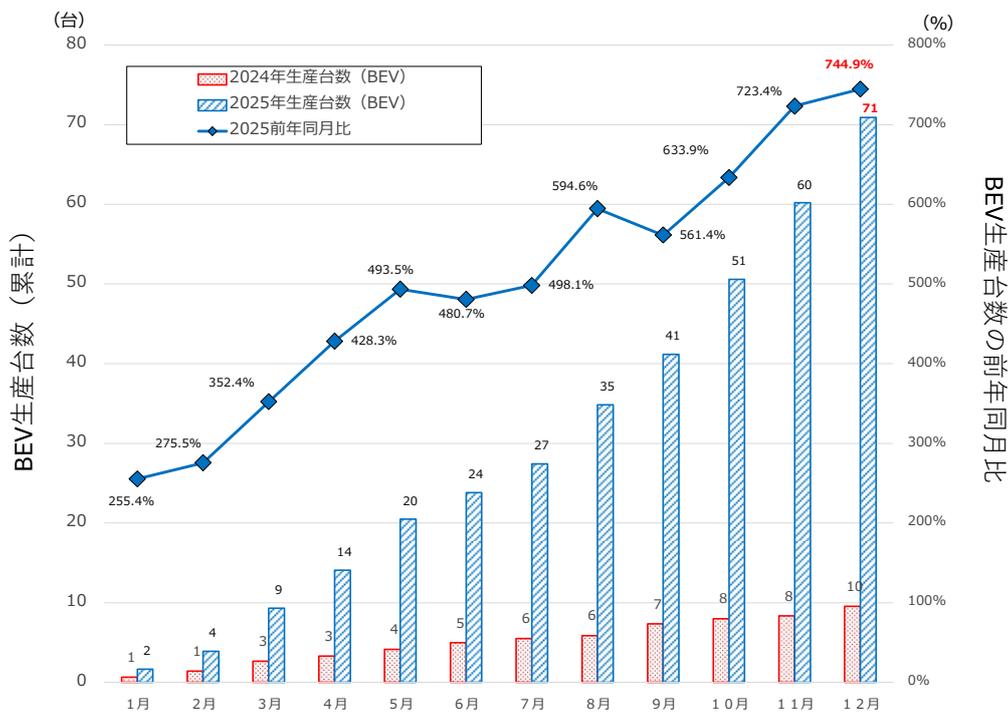


図2 タイのBEV生産台数の推移(2024年及び2025年の累計)(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

なお、タイ工業連盟による自動車生産台数の公表データは、乗用車、ピックアップトラック、PPV、トラックという区分で整理されており、このデータでもBEVが爆発的に増えていることがわかります(表1)。一方、ピックアップトラックは依然として回復していないことがわかりますが、年の後半にかけては単月で見ると前年同期比でプラスとなっている月もあり、この傾向が続けば2026年はある程度回復が見込めるかもしれません。他方、PPV(Passenger Pickup Vehicle)は根強い人気があり、前年から2万台以上プラスとなっています。

(単位:台)

月	合計	乗用車							未指定(CC.)	バン		バス	ピックアップトラック			トラック			
		1-3000cc	1,500	1,501 -	1,801 -	2,001 -	2,501 -	BEV		マイクロ	10		PPV	小計	1トン	ダブルキャブ	小計	5	5-10
		小計	CC. 以下	1,800 CC.	2,000 CC.	2,500 CC.	3,000 CC.		バス	トン					トン未満	トン	トン以上		
1月	▲34,999	▲16,095	▲13,830	221	▲2,784	298	0	1,013	▲1,886	173	▲10	▲497	▲15,687	▲5,813	▲9,874	▲2,010	▲184	▲219	▲1,607
2月	▲19,646	▲12,617	▲10,952	▲21	▲2,991	1,347	0	1,476	▲1,284	171	0	▲105	▲5,197	5,021	▲10,218	▲2,090	▲412	▲156	▲1,522
3月	▲8,422	▲8,451	▲9,298	653	▲1,206	1,400	0	4,185	▲2,284	39	0	3,767	▲3,560	▲5,130	1,570	▲2,118	▲299	▲73	▲1,746
4月	▲417	▲1,378	▲3,185	▲351	403	1,755	0	4,120	▲1,003	96	0	551	▲2,563	26	▲2,589	▲240	▲70	▲31	▲139
5月	13,025	2,645	▲956	1,581	1,193	1,257	▲430	5,546	▲1,240	233	0	4,297	1,859	▲1,607	3,466	▲315	▲135	▲56	▲124
6月	13,934	5,862	4,859	906	▲609	706	0	2,507	▲658	275	0	1,936	4,139	2,596	1,543	▲127	▲96	▲2	▲29
7月	▲14,213	▲7,248	▲7,953	1,364	▲811	152	0	3,058	▲3,699	243	0	▲1,039	▲5,328	1,515	▲6,843	▲200	▲98	▲32	▲70
8月	▲7,314	▲7,891	▲9,846	241	1,130	584	0	7,048	▲3,021	271	0	1,343	▲4,906	1,990	▲6,896	▲158	▲163	38	▲33
9月	5,827	▲3,691	▲6,561	696	2,143	31	0	4,894	▲2,827	412	0	4,013	2,814	▲1,836	4,650	212	▲97	84	225
10月	16,843	1,191	▲117	1,466	498	▲656	0	8,749	▲1,584	160	0	4,045	3,827	▲180	4,007	455	▲36	194	297
11月	12,971	45	1,869	431	▲1,865	▲390	0	9,281	▲1,902	▲28	0	463	4,736	1,431	3,305	376	▲38	79	335
12月	8,977	▲976	▲317	▲2,390	2,054	▲323	0	9,516	▲1,346	▲84	0	3,234	▲1,927	289	▲2,216	560	▲53	97	516
合計	▲13,434	▲48,604	▲56,287	4,797	▲2,845	6,161	▲430	61,393	▲22,734	1,961	▲10	22,008	▲21,793	▲1,698	▲20,095	▲5,655	▲1,681	▲77	▲3,897

表1 タイの区分別自動車生産台数の前年同月との差(2025年1月~12月)

(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)※黄字が前年同月比プラス、赤字斜体が前年同月比マイナス

(2) 自動車販売台数

次にタイにおける国内の自動車販売台数を確認していきましょう。

2025年のタイ国内における自動車販売台数の累計は、8月までは前年を下回っていたものの、9月以降は前年を追い抜き、通年では108.4%となり前年を5万台近く上回りました(図3)。

2025年のメーカー別の販売シェアを見ると、乗用車の日系メーカーのシェアは2024年の64.8%から2.7ポイント減少し62.1%となっている一方、中国系メーカーは2024年の18.8%から3.3ポイント上昇し22.1%となりました(図4)。上半期の日系メーカーのシェアは61.5%であったため、若干取り戻したところですが、2023年から毎年低下している状況は変わりません。

一方、商用車の日系メーカーのシェアは2024年の84.4%から10.6ポイント減少し73.8%となっている一方、中国系メーカーは2024年の7.1から8.9ポイント上昇し16.0%となりました。タイの商用車市場はまさに日系メーカーの牙城ともいえる市場でしたが、ここに来て大きく中国系メーカーのシェアが伸びている状況です。2025年上半期の日系メーカーのシェアは76.4%であったことも踏まえると、2025年の下半期で大きくシェアを失ったこととなります。ただし、2025年における商用車のうちの1トンピックアップトラックの日系メーカーのシェアは、2024年の91.5%から0.3ポイント減少の91.2%と微減で踏みとどまっており、これは2025年上半期のシェアとほぼ変わりません。

乗用車と商用車を合わせた総販売台数においては、日系メーカーは2024年の76.7%から7.4ポイント減少し69.3%と遂に60%台となってしまった一方、中国系メーカーは2024年の11.6%から6.6ポイント上昇し18.2%となりました。これは、消費者がEV3.0による補助金を受けるために2025年中に駆け込みで中国系BEVを購入した結果と考えられます。

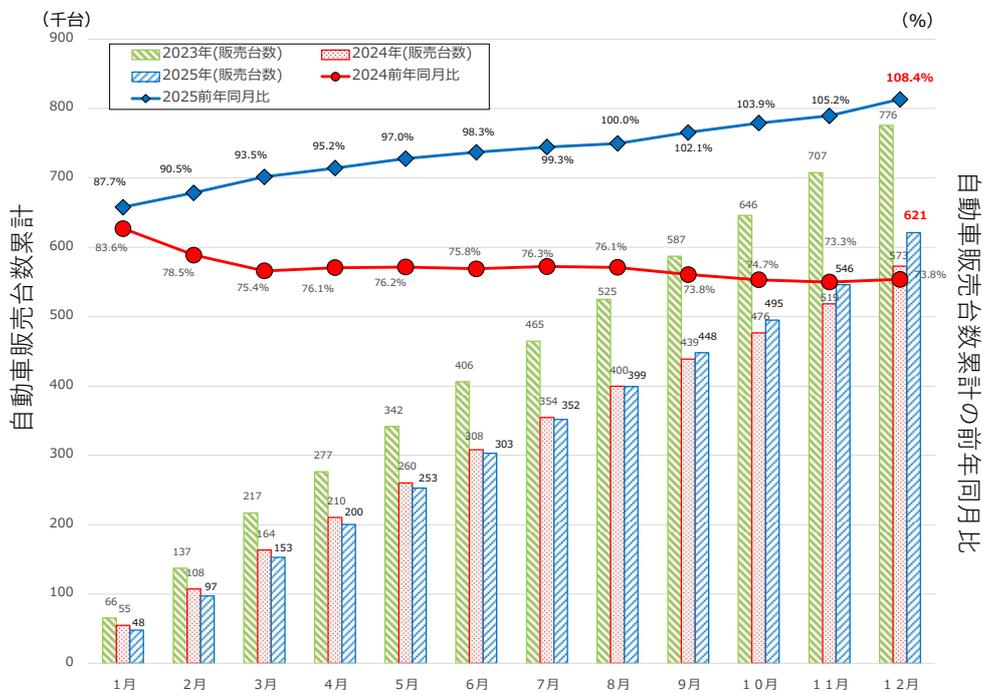


図3 タイの自動車販売台数の推移(2023年~2025年の累計)(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

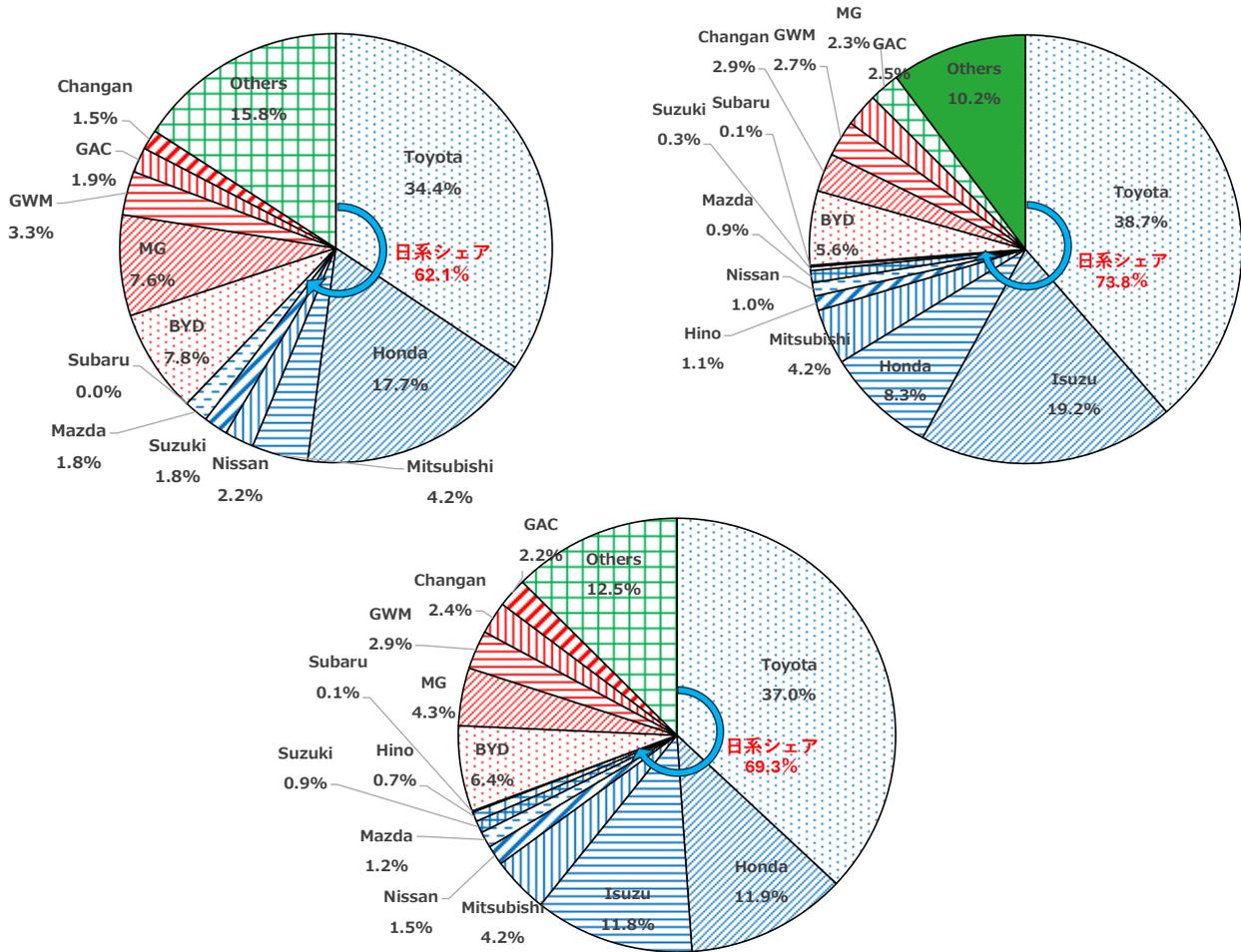


図4 タイのメーカー別販売シェア(2025年、左:乗用車、右:商用車、下:乗用車+商用車)
(出所:Toyota Motor Thailand 公表データを基に作成)

生産台数のデータと同様、販売台数についても区分別のデータがタイ工業連盟から公表されています(表2)。こちらを見ると、家計債務残高の高止まりによる自動車ローン審査の厳格化などによって、8月までは1トンプックアップトラックの販売が不調でしたが、9月からは昨年同月を4か月上回り、復調傾向であることが分かります。ただし、通年では前年比1.4万台のマイナスとなっており、厳しかった2024年よりも2025年は更に厳しい状況であったことが分かります。

一方で、乗用車は年初の3か月と8月を除いていずれの月も前年同月を上回り、通年では1.5万台のプラス、商用車のうち4WDはさらに好調で、通年では2024年を5万台近く上回る結果となり、明暗が分かれる結果となりました。

月	合計		商用車							
	乗用車& 商用車	乗用車	小計	バン	1トンピックアップトラック	2~4トントラック	4トン以上のトラック&バス	4輪駆動車	1トン未満	その他(1.5トンピックアップトラック)
		小計		マイクロバス						
1月	▲ 6,732	▲ 5,169	▲ 1,563	221	▲ 2,575	▲ 198	▲ 364	1,405	▲ 52	0
2月	▲ 3,530	▲ 924	▲ 2,606	316	▲ 2,695	▲ 237	▲ 99	176	▲ 66	▲ 1
3月	▲ 301	▲ 1,288	987	174	▲ 1,293	▲ 108	▲ 2	2,244	▲ 15	▲ 13
4月	455	629	▲ 174	88	▲ 3,793	▲ 64	220	3,408	▲ 28	▲ 5
5月	2,358	3,249	▲ 891	▲ 108	▲ 3,318	▲ 170	68	2,632	7	▲ 2
6月	2,417	1,660	757	▲ 174	▲ 1,365	▲ 80	▲ 99	2,497	▲ 18	▲ 4
7月	2,909	2,219	690	▲ 235	▲ 1,283	▲ 94	106	2,234	▲ 37	▲ 1
8月	2,432	▲ 137	2,569	▲ 174	▲ 371	▲ 119	58	3,180	▲ 5	0
9月	9,302	4,003	5,299	▲ 212	382	▲ 226	144	5,200	11	0
10月	9,341	3,732	5,609	▲ 258	225	▲ 52	64	5,646	▲ 16	0
11月	8,735	1,174	7,561	▲ 225	791	54	184	6,779	▲ 22	0
12月	21,105	5,940	15,165	▲ 362	1,521	208	65	13,717	21	▲ 5
合計	48,491	15,088	33,403	▲ 949	▲ 13,774	▲ 1,086	345	49,118	▲ 220	▲ 31

表 2 タイの区分別自動車販売台数の前年同月との差(2025年1月~12月)
(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)※黄字が前年同月比プラス、赤字斜体が前年同月比マイナス

2 2025年のタイにおけるBEVを取り巻く状況について

次にBEVの新車登録台数について見ていきましょう。2023年、2024年と中国系BEVメーカーによる躍進が続いてきましたが、2025年はどうだったのでしょうか。

2025年のBEVの新車登録台数は122,846台となり、タイのBEV新車登録台数史上、過去最多となりました(図5)。これまで最多であった2023年の78,292台と比べて1.5倍以上という驚異的な数字です。この要因としては、2025年上半期のタイ自動車市場の概況をまとめたレポートの繰り返しになりますが、現在施行されているBEVの利用促進施策EV3.0による補助金の適用が2025年まで(ただし、国内生産のBEVに限る)であることと、各社相次いで車両価格を大きく値下げしている影響が大きいと考えられます。特にバンコク国際モーターエキスポが開催された12月の登録台数は、14,620台と非常に多くなっています。なお、2025年12月までに購入し、2026年1月末までに登録したBEVについてはEV3.0の恩典を受けられるため、恐らく2026年1月のBEVの新車登録台数も多くなると予想されます。ただ、それ以降はこの恩典が利用できなくなるため、反動もあって減少する可能性が高いのではないのでしょうか。

また、ブランド別のBEV登録台数についても整理しました(表3)。表3は2023年、2024年、2025年上半期の新車登録台数を上位10ブランドまで整理したものです。

2025年で最も新車登録台数が多かったのは、BYDとその高級モデルであるDENZAで、およそ3.6万台となっています。台数としては2位のMGにほぼ2倍となっており、タイでのBYDブランドの強さを感じさせる結果となりました。TESLAやVOLVOなどの欧米ブランドも善戦してはいますが、上位10ブランド中8ブランド、上位5ブランドでは全てが中国系BEVとなっており、タイでの中国系BEVの浸透度が非常によく分かります。

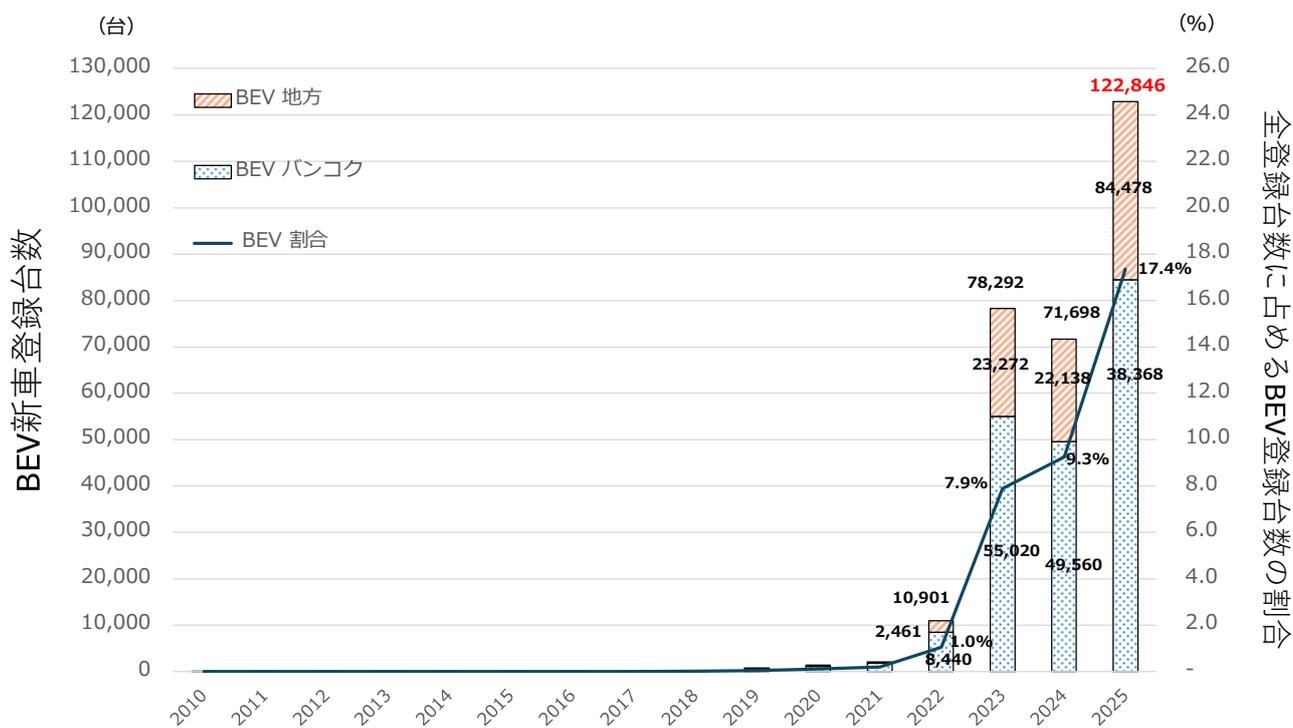


図 5 BEV の新車登録台数の推移(出所:タイ運輸省陸運局)

順位	ブランド	台数	順位	ブランド	台数	順位	ブランド	台数
1	BYD・DENZA	30,651	1	BYD・DENZA	27,005	1	BYD・DENZA	36,166
2	NETA	12,777	2	MG	9,081	2	MG	18,307
3	MG	12,764	3	NETA	7,969	3	GAC (AION・HYPTec)	13,767
4	TESLA	8,206	4	長安 (DEEPAL・AVATR)	5,912	4	CHERY・OMADA・JAECOO	12,009
5	GWM ORA	6,746	5	GAC (AION・HYPTec)	5,185	5	長安 (DEEPAL・AVATR)	11,791
6	VOLVO	1,828	6	TESLA	4,121	6	GWM ORA	6,775
7	BMW	1,391	7	GWM ORA	3,231	7	TESLA	4,949
8	WULING	491	8	VOLVO	2,563	8	NETA	3,256
9	VOLT	405	9	BMW	1,483	9	ZEEKR	2,668
10	PORCHE	243	10	WULING	711	10	VOLVO	1,942

表 3 BEV の新車登録台数上位 10 ブランド(左:2023 年、中央:2024 年、右:2025 年上半期)

(出所:タイ運輸省陸運局の公表データを基に作成)

なお、2025 年上半期のタイ自動車市場の概況をまとめたレポートでも少し触れましたが、EV3.0 や EV3.5 という BEV 振興施策による恩典を受けるためには、タイ国内での生産義務を果たす必要があり、その義務の履行がきちんとされるのかが注目されています。現時点のタイ国内での報道によると、BYD はタイ国内で 59,694 台の BEV を生産したことで、これまで中国から輸入してタイで販売した BEV39,030 台に対する生産義務の履行を完了したとされています。

一方で、その他のメーカーについて生産義務達成に関する明確な報道がなく、タイ政府の対応も含めて、今後も動向に注目していきたいと思います。

3 おわりに

2026年2月8日、日本と日を同じくしてタイでも下院選挙が実施され、現首相のアヌティン氏が党首を務めるタイ誇り党が、全500議席のうち193議席と最も多い議席を獲得しました。2位は2023年の下院選挙で旋風を巻き起こした前進党の後継である国民党で、118議席を獲得しています。国民党は事前の世論調査では優勢と見られていましたが、地方での議席が伸びず、第2党となりました。前回の首相選挙でタイ誇り党に協力したことで、党のイデオロギー的純粋性を損なったことが原因といわれています。このほか、タクシン派であるタイ貢献党が74議席、現政権で連立を組むKla Tham党が58議席という結果になっています。

今後、5月上旬頃に首相指名選挙が行われる想定スケジュールとなっていますが、タイ誇り党だけでは過半数である251議席に届かないため、いずれかの政党と連立を組むことが想定されます。様々な見方がありますが、既に現政権で連立を組んでいるKla Tham党と合わせると過半数を超えるため、この2党連立となるのが最有力と見られています。

いずれにせよ、もし現アヌティン政権が継続するとすると、これまで行われてきたようなテクノクラートの閣僚起用や短期的経済政策が引き続き行われる可能性があることと、外国企業誘致に積極的であることから、日系企業にとっては順風となるのではないかと予想されています。今後のタイ政府の動きがどのようになるか、注視したいと思います。

【参考文献】

タイ工業連盟 <https://fti.or.th/DataCenter/Industry-statistics> (参照 2026-02-09)

ジェトロ ビジネス短信 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/08/1dbde7149eea08f9.html> (参照 2026-02-09)

ジェトロ ビジネス短信 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2026/02/75b8dcdaa86b9a1c.html> (参照 2026-02-09)

タイ運輸省陸運局 <https://web.dlt.go.th/statistics/> (参照 2026-02-09)

Thairath <https://en.thairath.co.th/news/auto/2908679> (参照 2026-02-09)

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。