

タイの家計債務問題に関する最新状況について 一般調査報告書

2025 年 2 月 10 日付けのレポートでもまとめましたが、現在タイの自動車市場は非常に厳しい状況となっています。その最大の原因と言われているのが、高額商品を購入する際のローン審査の厳格化です。自動車などの高額商品を購入する際、タイでも日本と同様にローンを組むことが多くなっています。しかしながら、タイは家計の借金である家計債務残高が高い状態が続いていることから、当然ながら不良債権も多くなっており、ローン審査が厳しくなった結果、自動車等が売れにくい状況が続いています。本レポートではこの債務残高問題について解説するとともに、タイ政府等が実施している対応策についての最新状況についてお伝えします。

1 タイの家計債務問題の概況

(1) 高い家計債務残高の背景

2000 年代半ばまでのタイの家計債務残高対 GDP 比は、1997 年のアジア通貨危機による一時的な上昇を除くと概ね 40～50% 台で推移しており、それほど高くはありませんでした。比較している時期が異なるので単純に比較することはできませんが、国際決済銀行によるとデータがある 43 か国・地域の家計債務の合計は 2018 年末時点で 46 兆ドルで、GDP 比では約 60% であることから、40～50% という数字はそれほど高くないと考えられます。ではなぜ、現在の 90% を超えるような高い数字となってしまったのでしょうか(図 1)。

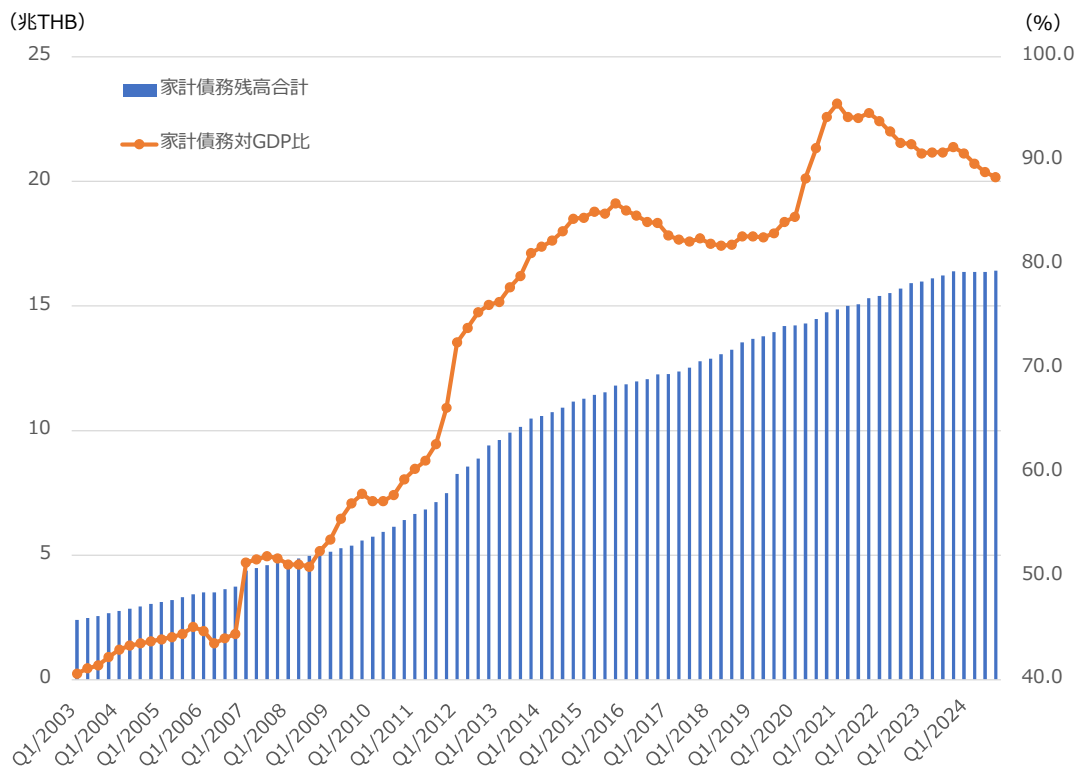


図 1 タイの家計債務残高、対 GDP 比の推移(2003 年から 2024 年まで)(出所: Bank Of Thailand)

タイの家計債務残高がこれほど高くなった経緯には、いくつかのフェーズがありました。近年の経緯について、順番に確認していきましょう。

①タクシン政権の終了及び世界金融危機による影響（2007 年～2010 年）

2001 年に首相となったタクシン・シナワット氏は、安定した支持基盤を背景に数々の経済政策を積極的に実行しました。彼が実施した農村や中小企業の振興策などにより、2003 年には 6.9%、2004 年には 6.1%の GDP 成長率を達成するなど経済面で大きな成果を出し、タクシン政権下では家計債務残高もそれほど大きく増加することなく推移しました。

しかしながら、都市部の中間・富裕層の反発等の様々な理由から 2006 年の軍事クーデターによりタクシン氏は失脚し軍事政権が発足、様々な政策の見直しが行われるとともに政治的な混乱が生じました。そんな中、米国のサブプライムローン問題に端を発する世界金融危機が発生したことから、輸出産業が経済の中心であるタイの経済も大きなダメージを受けた結果、その後しばらくは家計債務残高が約 50%近くで高止まりすることとなりました。

②政府の相次ぐ内需刺激策によるローン増加（2011 年～2014 年）

いくつかの政権を経て、2011 年にタクシン氏の妹であるインラック氏が政権を握ると、それまで外需と内需の両輪で進めていた経済政策から内需主導とすべく、様々な内需刺激を行う施策が講じられました。例えば 2012 年に実施された、初めてマイカーを購入する中低所得者層に対して最大 10 万 THB が還付される「ファーストカーバイヤープログラム」はその一つで、多くの人がこの制度を利用して自動車を購入しました。もちろん、購入にはローンを組むことが多かったため、この時期に家計債務が急速に膨らむ原因となりました。また、余談ですが、このプログラムによりタイの 2012 年と 2013 年の自動車生産台数は 250 万台近くまで伸び、この記録はタイで未だに破られていません。

このほか、初めての住宅購入者向けに実施された金利優遇・税控除制度である「ファーストホームプログラム」により自動車と同様にローンを組む家計が増加したとともに、農家が収穫したコメを担保に融資を受けられる「コメ担保融資制度」の実施によって農家の設備投資が増加、債務も拡大していきました。

これらの政策は確かに短期的な成果を挙げるとともに、外需依存の強いタイという国において内需への働きかけを強めた点は一定の評価を得ています。しかし、長期的には家計債務残高を急激に高めたことから、中長期的な経済成長を阻害する要因の一つとなってしまいました。

③新型コロナウイルスの流行による債務拡大（2019 年～2022 年）

急激に増えた家計債務残高を軽減するため、2017 年以降、タイ中央銀行(BOT)は債務再編事業である「デット・クリニック」を導入し、自動車や住宅ローンの返済が困難である個人を対象に金利軽減や返済期間の延長、借入先の一本化などを実施しました。その結果、90%近くまで増加した家計債務残高は 80%近くまで減少させることに成功しました。

しかしながら、その矢先に新型コロナウイルス感染症の世界的な大流行が発生しました。観光大国かつ製造大国であるタイは、外国人観光客の激減や製造拠点の稼働制限などにより大ダメージを受け、家計の所得が大幅に減少しました。そうした家計支援のための低金利政策が続くとともに、生活資金そのものの借り入れの増加により、再度家計債務残高が急増し一時 95%を超える水準まで増加しました。

④新型コロナウイルス感染症後の動き（2023 年～）

新型コロナウイルス感染症が引き起こした家計債務残高の急増に対応するため、タイ政府は前述の「デット・クリニック」の取組を強化するとともに、政策金利の引き上げを実施しました(図 2)。

しかしながら、こうした取組を実施しているにもかかわらず、家計債務の対 GDP 比は依然として約 90%の水準となっています。BOT は家計債務残高の対 GDP 目標を 80%としていますので、目標値までは 10%以上の開きがある状況です。徐々にではありますが家計債務残高の GDP 比は低下しているため、こうした取組の効果がじわじわと出てくることを待つというのも一つの手かもしれませんが、2024 年の自動車販売台数の歴史的な低迷の大きな原因となっているとともに、冒頭述べたとおり不良債権が徐々に増えてきていることもあり、早急に解決する必要があります(図 3)。もちろんタイ政府もそのような状況を静観しているわけではなく、いくつかの対応策を打ち出しています。それらについては次章で御紹介したいと思います。

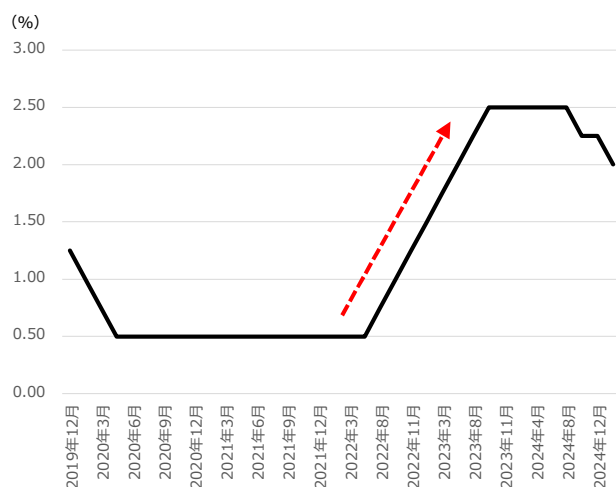


図 2 タイの政策金利の推移(出所:CEIC)

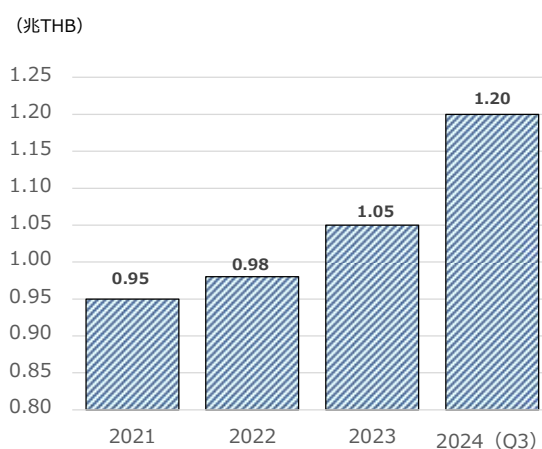


図 3 タイの不良債権の推移(出所:NESDC)

(2) 家計債務残高とは具体的にどのようなものなのか

現在タイ政府が打ち出している対応策を御紹介する前に、タイの家計債務残高そのものを少し分解したいと思います。

前述のとおり、家計債務残高は家計部門が抱える金融機関等からの借金で、一般的にその多くは住宅や自動車などの高額商品が占めています。タイも概ねそのとおりなのですが、一方で不動産や自動車以外の個人消費が大きい点が特徴的です(図 4)。これは日常の生活費の不足を補うためのローンや、家具・家電、旅行のための借入、はたまた借金返済のための新たな借入などが挙げられますが、一般的にこうした借入は短期かつ高金利である場合も多く、その返済負担が家計を圧迫する一因となっています。

なお、2024 年 9 月にタイ商工会議所大学(UTCC)が発表した調査結果によると、借入先の約 30%が銀行などではないインフォーマルセクター(いわゆる無許可の消費者金融等)が占めたとされており、2023 年度の同調査から約 10%も増加しています。前述の個人消費についても、既に銀行などの正規金融機関での限度額上限に達してしまった場合、こうした高金利のインフォーマルセクターに頼らざるを得ないという状況が生じているようです。本レポートの趣旨とは少し逸れますが、そもそもタイはインフォーマル経済が GDP に占める割合が他の ASEAN 諸国と比較して高く、それがタイ経済の回復を阻害する一因になっているとタイ銀行協会は指摘しています(図 5)。また、今後のレポートで触れられる機会があれば御報告したいと思います。

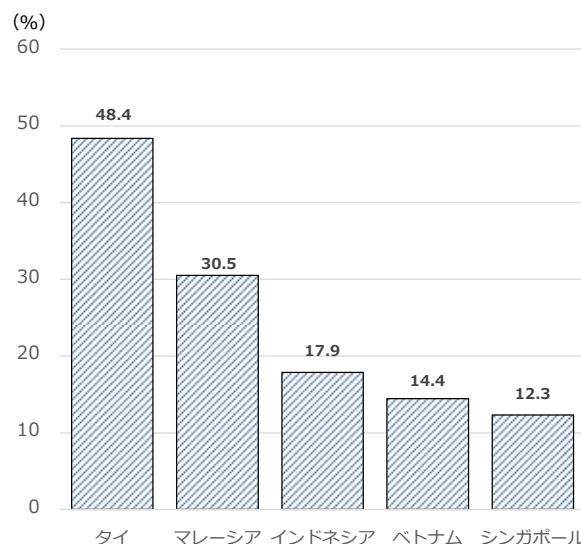
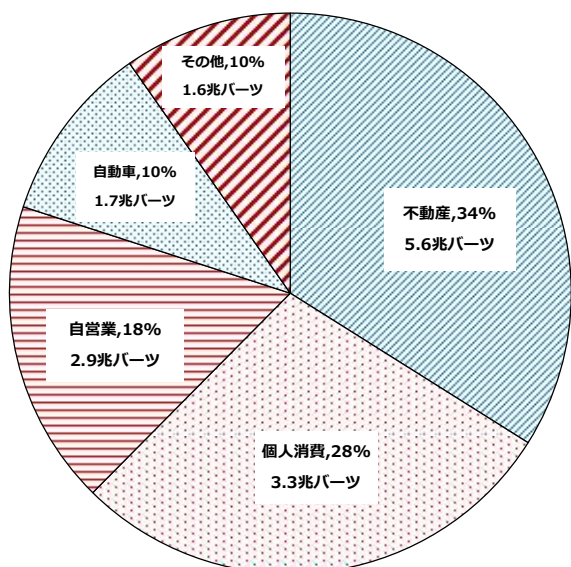


図4 家計債務の内訳(2024年第3四半期)(出所:NESDC)

図5 ASEAN諸国のインフォーマル経済規模対GDP比(2020年)(出所:World Bank)

実際にどのような家計債務が不良債権化してしまっているのでしょうか。1か月以上の延滞があるローンはSML(Special Mention Loan)と呼ばれ、不良債権率であるNPL(Non-Performing Loan)とともにタイの中央銀行であるBank Of Thailandに関連の統計データがいくつかあります。このSMLとNPLがローン総額に占める割合の推移を以下に示します(図6及び図7)。

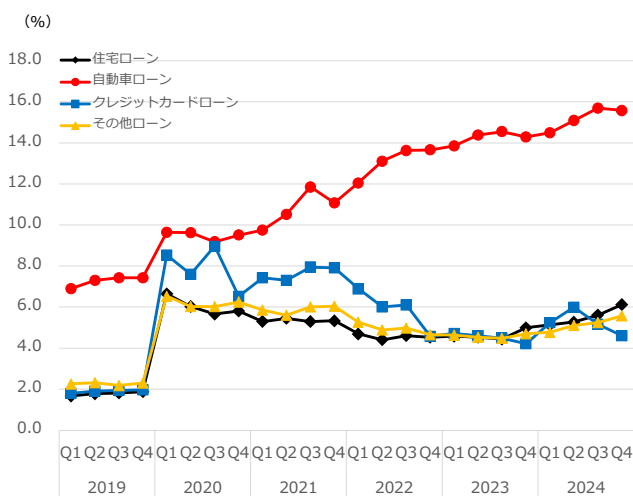


図6 SMLがローン総額に占める割合の推移
(出所:Bank Of Thailand)

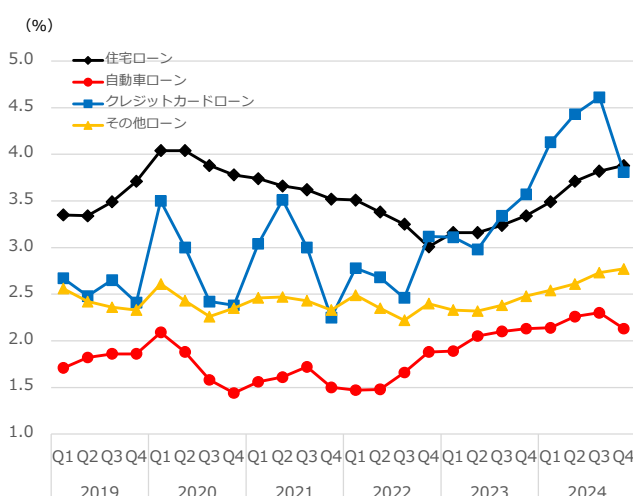


図7 NPLがローン総額に占める割合の推移
(出所:Bank Of Thailand)

図6を見るとまず気づくのは、SMLとなった自動車ローンの増加です。SMLは新型コロナウイルス感染症が流行する前と比べると全ての項目で増加していますが、近年は自動車は増加を続けているのに対し、他の項目は減少しています。つまり、タイの消費者は、短期的には自動車のローン返済を多少滞らせても他の項目を優先的に返済していると見ることができます。

一方、NPL の推移を見ると自動車よりも住宅やクレジットカードのほうが高くなっていますが、じわじわと自動車の数字が増加しています。今後、自動車の SML がこのままの増加を続けていくと、いずれどこかのタイミングで自動車ローンの不良債権化が大きく進み、タイ経済にさらなる重大な悪影響を及ぼす可能性を孕んでいます。こうした背景があり、ローンが焦げ付きやすい低所得者層から自動車ローン審査の厳格化が進んでいき、2024 年の歴史的な自動車の販売不振につながりました。

2 家計債務問題に対する新たな対応策について

これら家計債務問題について、前述のとおりタイ政府は政策金利の引き上げやデット・クリニックの実施・充実を図ってきましたが、近年、新たな追加対策を講じています。本章ではその内容について御紹介します。

(1) You fight We help プロジェクト

このプロジェクトは Bank Of Thailand がタイ財務省や NESDC、タイ銀行協会と連携して実施する支援措置で、商業銀行や商業銀行グループ等の債務者と、それ以外の債務者に分けた支援策が用意されています(表 1)。

① 商業銀行や商業銀行グループ等の債務者向け

支援策名	支援内容	支援を受ける条件
Pay on Time Keep Asset	与信限度額がそれほど高くない債務者向け (1)分割支払金を 3 年間減額※する一方、分割支払金全額を元金の返済に充てる。 ※分割支払金の最低 50%(1 年目)、70%(2 年目)、90%(3 年目) (2)3 年間利息の支払いを停止する。この間停止されていた利息は全て免除される。	(1)金融機関に対する与信限度額を超えていないこと。 ・住宅ローン:500 万 THB を超えない ・自動車ローン:80 万 THB を超えない など (2)2024 年 1 月 1 日以前の契約であること。 (3)2024 年 10 月 31 日時点において、以下のいずれかの債務状況にあること。 ・支払期日から 30 日以上延滞し、延滞日数が 365 日未満であること。 ・2022 年 1 月 1 日以降に債務再編を行ったことがあり、支払期日から 30 日以上延滞していないこと。 (4)本支援を受けた後、12 か月間は追加融資を受けてはならない。 (5)国家信用報告機関(NCB)へ報告される。 など
Pay Close End	不良債権を抱える債務額が少ない債務者向け (1)債務額の 10%を支払い、債務返済完了となる債務再編を行う。	(1)2024 年 10 月 31 日時点で 90 日以上支払い延滞していること。 (2)借入金の種類にかかわらず、利息を含めた負債総額が 1 ローン当たり 5,000THB 以下であること。

②商業銀行や商業銀行グループ等以外の債務者向け

支援策名	支援内容	支援を受ける条件
Reduce Debt Reduce Interest	ノンバンクの自動車・バイクのローンや個人ローン、ナノファイナンスローン債務者向け (1)当初の分割支払額の70%の支払うことで、1-3年目までの分割支払額を減額する。 (2)3年間利息の金利を10%引き下げ、引き下げた利息は全て免除される。	(1)以下の与信限度額を超えていないこと。 ・自動車ローン:80万 THB を超えない ・バイクローン:5万 THB を超えない など (2)2024年1月1日以前の契約であること。 (3)2024年10月31日時点において、以下のいずれかの債務状況にあること。 ・支払期日から30日以上延滞し、延滞日数が365日未満であること。 ・2022年1月1日以降に債務再編を行ったことがあり、支払期日から30日以上延滞していないこと。 (4)本支援を受けた後、12か月間は追加融資を受けてはならない。 (5)国家信用報告機関(NCB)へ報告される。 など
Pay Close End	不良債権を抱える債務額が少ない債務者向け (1)債務額の10%を支払い、債務返済完了となる債務再編を行う。	(1)2024年10月31日時点で90日以上支払い延滞していること。 (2)借入金の種類にかかわらず、利息を含めた負債総額が1ローン当たり5,000THB以下であること。

表1 You fight We help プロジェクト詳細(出所:Bank Of Thailand)

(2) 住宅ローン比率基準の一時的緩和

Bank Of Thailand は住宅価格に対するローン比率基準(LTV 基準)の緩和を決定し、2025年5月1日から2026年6月30日までに締結された融資契約に適用されることとなりました。一方で、既にタイのLTV基準は他国と比べ緩い状況にあり、さらに緩和することは金融の安定性にリスクをもたらす可能性が指摘されており、今回約1年という限定的な実施となっています(表3)。

住宅の価格	返済中のローン契約数	新基準	旧基準
1,000万 THB 未満	1契約	融資額の100%(+10%) ※住宅価格から+10%まで融資利用可能	
	2契約	融資額の100%	融資額の80~90%
	3契約以上		融資額の70%
1,000万 THB 以上	1契約		融資額の90%
	2契約		融資額の80%
	3契約以上		融資額の70%

表2 住宅ローン比率基準の一時的緩和(出所:Bank Of Thailand)

(3) ピックアップトラックの購入ローンに対する保証措置

現在のタイ自動車市場不況のスタート地点ともいえるピックアップトラック購入層に対するローン審査の厳格化に対する支援措置として、タイ中小企業信用保証公社(TCG)によるピックアップトラックの購入ローンに対する保証措置が2025年4月1日に始まりました。主にピックアップトラック購入を希望する中小企業等に対し、年率1.5%の保証料で購入者のローン返済を保証するもので、具体的には、もしローンが不良債権化した場合、債務額と購入した車両との競売価格の差額を金融機関に支払うという内容になります。

なお、3月末から4月頭にかけて開催されたバンコク国際モーターショーにおいて、早速トヨタ自動車やいすゞがこの措置を利用したピックアップトラックの購入を呼び掛けていました。

(4) 国による債務買い取り

タイ財務省は、債務返済能力がなく担保も持っていない債務残高10万THB未満の債務者を対象に、不良債権化している債務を買い取る支援策を発表しました。対象として想定されている債務者は350万人で、総額1,200億THB(NPL全体の10%)の債務が対象となる見込みのようです。

ピチャイ副首相兼財務大臣は、もしこの支援策がうまくいけば、インフォーマルセクターの利用を減らすことができ、家計債務の削減や個人消費の回復にもつながることで、最終的には経済全体の立て直しに大きく寄与する、と述べていますが、一方でリスクを提唱している有識者もいます。具体的なリスクとしては、①たとえ買い取りの財源を金融機関再建開発基金(FIDF)から拠出するとしても、公的部門が巨額の債務を買い取ることとなり、将来に亘る公的債務負担となってしまう、②債務者の間でモラルハザードが発生し、金銭的な規律が失われる可能性がある(不良債権を国が買い取ってくれるのであれば、返済しないほうが個人としては得になる)という意見です。

確かにこれらの意見には一定の説得力があります。ただ、家計債務残高の問題は既にこうした直接的な対策を講じないといけないう状況に陥っているという状況を鑑みると、ある程度のリスクを孕んだ対策であってもまずはやってみるという姿勢が大事なのかもしれません。

家計債務残高問題は非常に解決が難しいながらも、今後のタイの経済を発展させるためには避けては通れない問題として長年多くの人々の頭を悩ませてきました。今回、自動車というタイの基幹産業に大きな影響が出始めたためか、様々な方面からアイデアが出てきており、タイ政府の本気を感じます。これらの対応策がどのように転ぶのかまだ分かりませんが、今後もこの問題については注視していきたいと思います。個人的には、これらの施策がタイの自動車市場のできるだけ早い回復につながることを願っています。

【参考文献】

日本経済新聞 <https://www.nikkei.com/article/DGXZQOCD29BZ20Z21C24A0000000/>(参照 2025-04-01)

日経 4946「家計債務」<https://www.nikkei4946.com/knowledgebank/selection/detail.aspx?value=15681>(参照 2025-04-01)

三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング <https://www.murc.jp/wp-content/uploads/2022/10/search100329.pdf>(参照 2025-04-01)

住友商事グローバルリサーチ <https://www.scgr.co.jp/report/survey/2025012171687/>(参照 2025-04-01)

Copyright © 2025, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

日本国外務省 https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/kuni/04_databook/01_e_asia/e_asia_03/e_asia_03.html (参照 2025-04-01)

アジア経済研究所 https://www.ide.go.jp/Japanese/IDEsquare/Eyes/2023/ISQ202320_030.html (参照 2025-04-01)

三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング https://www.murc.jp/library/economyresearch/periodicals/graph_month/watch_2301/ (参照 2025-04-01)

BANK OF THAILAND <https://www.bot.or.th/en/statistics/monetary-statistic.html> (参照 2025-04-01)

CEIC <https://www.ceicdata.com/ja/indicator/thailand/policy-rate> (参照 2025-04-01)

NESDC https://www.nesdc.go.thewt_dl_link.php.nid=13633&filename=social_outlook (参照 2025-04-09)

WISE https://www.wisebk.com/asean_news/230810/ (参照 2025-04-09)

THAIBIZ <https://th-biz.com/weekly-news-pick-up-20240916/> (参照 2025-04-09)

World Bank Informal Economy Database <https://www.worldbank.org/en/research/brief/informal-economy-database> (参照 2025-04-09)

Bank Of Thailand <https://www.bot.or.th/en/statistics/financial-institutions.html?filter1=FTR111> (参照 2025-04-01)

Bank Of Thailand <https://www.bot.or.th/th/news-and-media/activities/khunsoo.html> (参照 2025-04-01)

Bank Of Thailand <https://www.bot.or.th/th/news-and-media/news/news-20250320.html> (参照 2025-04-01)

Bangkok Biz News <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1172097> (参照 2025-04-01)

Thansettakij <https://www.thansettakij.com/economy/623009> (参照 2025-04-01)

Thaipbs <https://www.thaipbs.or.th/news/content/350340> (参照 2025-04-01)

Bangkok Biz News <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/business/economic/1172371> (参照 2025-04-01)

週間タイ経済 <https://thaikeizai.com/news-222/> (参照 2025-04-09)

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。