

躍動するASEANにおけるタイの現在地
一般調査報告書

近年のASEAN論では、インドネシアの資源優位性やベトナムの輸出拠点化に注目が集まりやすく、タイは相対的に「成熟市場で新規投資の優先度は低い」として語られる場面が増えてしています。しかしながら、当センターのレポートでもお伝えしてきたとおり、製造業の裾野の広さ、港湾・工業団地・行政窓口が一体となった投資受入体制、周辺国への接続性を総合してみると、タイは依然としてASEANの結節点として重要な立ち位置となっています。本レポートでは、日系企業にとってタイはどのような現在地にいるのか、改めて整理したいと思います。

1 ASEANの結節点としてのタイの再評価

(1) 投資先としてのタイへの期待感

タイ経済は、足元の成長率だけを見ればASEANの中で上位にいるとは言えず、むしろ停滞している部類に入ります。タイ国家経済社会開発協議会(NESDC)によると、タイの2024年の実質GDP成長率は2.9%、2025年が2.4%でした。一方で、成長率が低いにもかかわらず、投資認可の動きはむしろ活発です。タイ投資委員会(BOI)によると、2024年の外国資本によるタイへの直接投資額(申請ベース)は前年比23%増の約8,189億THB、2025年も1兆3,599億バーツと、前年同期比139%増を記録しました(表1)。

(単位: 件、100万バーツ、%)

2023年				2024年				2025年				伸び率(2024/2025)	
国・地域	件数	金額	構成比	国・地域	件数	金額	構成比	国・地域	件数	金額	構成比	件数	金額
中国	416	158,121	23.7	シンガポール	295	355,319	43.4	シンガポール	457	547,316	40.2	54.9	54.0
シンガポール	190	122,775	18.4	中国	794	167,827	20.5	香港	266	245,335	18.0	53.8	200.5
米国	38	83,547	12.5	香港	173	81,634	10.0	中国	982	172,114	12.7	23.7	2.6
日本	253	72,482	10.9	台湾	123	49,372	6.0	日本	311	119,098	8.8	17.4	146.0
オランダ	59	56,607	8.5	日本	265	48,413	5.9	英国	29	100,322	7.4	31.8	1984.4
その他	397	172,651	25.9	その他	350	116,413	14.2	その他	376	175,740	12.9	7.4	51.0
合計	1,353	666,183	100.0	合計	2,000	818,978	100.0	合計	2,421	1,359,925	100.0	21.1	66.1

表1 外国資本によるタイへの直接投資額(申請ベース)(出所:BOIの公表データを基にジェトロ作成)

この増加要因を見てみると、デジタル分野の投資(主にデータセンター等と言われています)であり、タイに対するASEANのデジタル拠点としての期待が表れているとも取れます。もっとも、データセンターの投資は多くの電力を消費するためインフラ負荷が増大するとともに、製造業の投資のように大きな雇用を生まないといった側面もあるため、手放しでポジティブな評価をすることができないとも指摘されています。とはいえ、タイは他のASEAN諸国と比べて制度が比較的読みやすい上に、既存の製造基盤が厚く、投資案件をスムーズに進めやすい国とも言われており、こうしたデジタル投資案件も含めてタイに対する期待感はまだまだ健在なように見えます。

直接投資に関するもう一つの論点として、近年中国からの直接投資額が大きく増加しているという点が挙げ

られます。表 1 の直接投資額の上位にあるシンガポールからの投資には、中国企業によるものが相当程度含まれているため、表 1 で国別に見るよりも中国からタイへの投資は多くなっている状況です。例えば 2025 年の大型投資案件である中国の ByteDance 傘下の TikTok による投資は、TikTok のシンガポール拠点を通じて行われており、統計上はシンガポールからの投資として表れています。欧米に投資しづらい状況が続いている中国にとって、現在 ASEAN は投資が向きやすい状況となっており、特にタイは産業集積の厚みや政策的なインセンティブなどによって有望な投資先として見られています。

その一方で、日本からの直接投資は金額としては増えているもののシェアは低下している状況で、タイ国内での存在感の低下が指摘されています。冒頭に述べた通り、タイの経済は停滞しており、更に人口減少局面に入ったことによって他の ASEAN 諸国と比べて投資しづらいといわれていますが、タイへの投資額は増えており、タイに対して一定の期待感が持たれていることが分かります。こうした状況の中、これ以上日本の存在感を低下させないためにも、タイの強みを再評価し、投資を増やしていく必要があると考えられます。

(2) タイの強みの再評価

それではタイの強みはどこにあるのでしょうか。ここで改めて整理したいと思います。

①整備されたインフラ

設備の整った工業団地や大規模な空港・港湾、全国に張り巡らされた舗装道路網、安定した電力供給など、タイには高水準なインフラが整備されています。ASEAN 諸国の中には、都市部を除いてまだまだこうしたインフラが整備されていない国もあり、タイはこの点だけを取っても優位性を保っているといえます。

②外資優遇施策、通商政策

過去からの一貫した外国投資優遇施策の存在や、世界各国との FTA(自由貿易協定)などの締結により、外国企業がビジネスをしやすい環境が整っています。良くも悪くも、外国企業をタイ国内に呼び込むことで経済成長のエンジンとしてきたタイは、現在でも他の ASEAN 諸国(例えば自国産業保護政策が強いインドネシア)と比較して、外国企業が参入しやすい国といえます。

③地政学的な優位性

メコン地域の中心に位置し、周辺国と陸路での国境貿易等が可能という点も強みといえます。陸側 ASEAN もさることながら、①で述べたように整備された港湾や空港による海側 ASEAN へのアクセスの容易性も他の ASEAN 諸国よりも優位な位置にあるといえます。また、タイは基本的には外交施策も中立の立場をとることが多く、国際的な紛争に巻き込まれにくいという点も強みといえます。一方で、カンボジアとの国境紛争は現在も継続中であり、カンボジアとの陸路貿易に大きくマイナスの影響が出ている点はリスクとして挙げられます。

④長い歴史に裏打ちされた産業集積

数多くの日系企業の進出をはじめ、外国企業やタイローカル企業による厚い産業集積が存在する点は、タイ最大の強みといってよいでしょう。特に自動車産業に関しては、現在でも世界 10 位程度の生産台数を誇り、2024 年時点では国内約 1,700 社の関連企業、44 万人の従業員を擁する巨大産業となっています。ASEAN 第 2 位の自動車生産国であるインドネシアと比較しても関連企業数は非常に多く、タイの自動車産業は 2024 年に急ブレーキとなったものの、ASEAN でのこのポジションが覆ることは短期的には考えづらいといわれています。

⑤熟練労働者の存在

④の産業集積が進むに伴い、タイでは現地労働者が多く雇用され、それによって多くの熟練労働者が育成された点も強みと言えます。例えば他の発展途上の ASEAN 諸国においては、人件費は安いものの技術力が低い労働者が多く、高度な製品の製造が難しい場合があります。

⑥親日的な国民性

見落とされがちではありますが、親日的な国民性も我々日本人にとってはタイの強みと言ってもよいのではないのでしょうか。海外で現地労働者を雇用して操業する際にトラブルになりがちなのが労務問題で、日々現地経営者の頭を悩ませています。しかし、労働者のバックグラウンドとして親日的な国民性があることで企業へのロイヤリティが高まり、こうした問題が少なくなる傾向があります。

⑦良好な駐在環境

最後に日本人にとって駐在環境が良好であるというのも強みと言ってよいでしょう。タイは、良好な住環境、交通環境、教育環境、医療環境、治安環境や日本食へのアクセスの良さにより、我々日本人にとって非常に良い駐在環境が整っています。現地でオペレーションを行う駐在員にとっては、これらの点は非常に重要です。

また、このほか東部経済回廊(EEC)を中心に、港湾、工業団地、物流などがコンパクトにまとまっている点も強みと言ってよいかもしれません。いずれにせよ既存工場の高度化、現地調達拡大、周辺国向け輸出生産を同時に成立させる上では、タイの競争優位性は依然高いと言ってよいと考えられます。

2 タイの自動車産業は今後どうなっていくのか

次に、前回のレポートでもご紹介しましたが、再度タイの主要産業である自動車産業の今後について触れておきたいと思います。タイの自動車生産台数は、ローン審査の厳格化等に伴い 2024 年に約 147 万台まで減少し、2025 年には約 146 万台となりました。約 184 万台であった 2023 年と比較すると、20%程度減少しています(図 1)。日系自動車メーカーに限って考えると、中国系 BEV のタイ進出が本格的に進んだことによるシェアの低下も相まって二重苦の状態にあります。

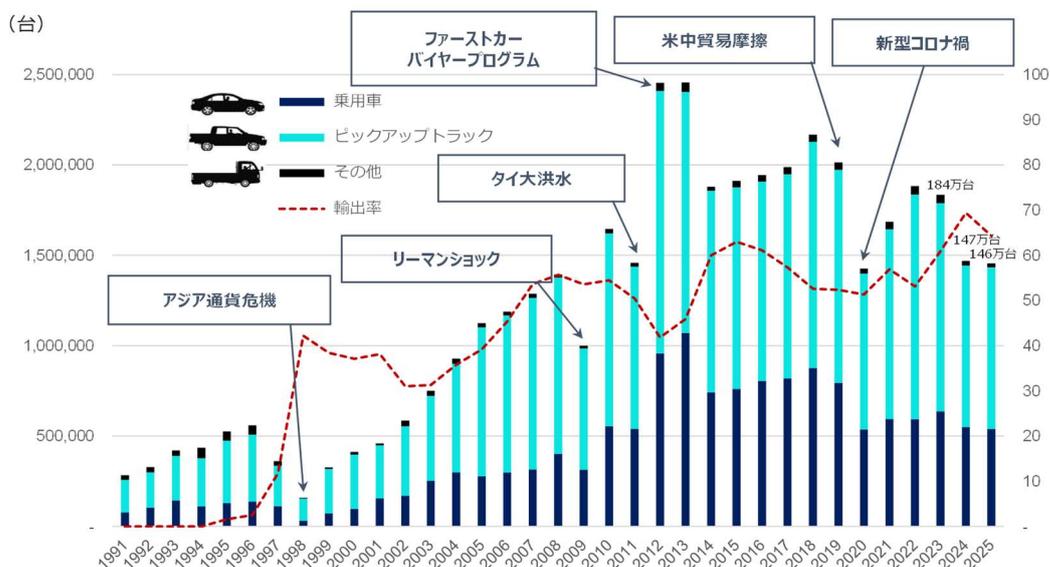


図 1 タイの自動車生産台数の推移と主なイベント(出所:タイ工業連盟公表データから作成)

そうした意味ではタイの自動車産業に対する新規投資はなかなか難しく、今は我慢の時ともいえます。一方で、タイ政府が実施する BEV 振興施策である EV3.0 による補助金等の適用は、2026 年 1 月末までに新車登録した BEV に限るといったルールであったため、駆け込み需要による需要の先食いが起こりました。そのため、最新のデータでは 2026 年 2 月の BEV の新車登録台数は 4,830 台と前月比 88.6%減に、中国の BYD に限ると、86 台と前月比 99.3%減という状況になっています。この 2 月のデータは極端な例かとは思いますが、2026 年の BEV 販売台数は 2025 年と比較すると落ち着き、日系自動車メーカーのシェアも多少回復するのではないのでしょうか。一方、中国 BEV メーカー各社が 3 月から開催されるバンコク国際モーターショーにて複数の新モデルを投入するという報道もあり、EV3.0 の終了に伴う市場の停滞感の払拭を狙っている状況です。

2025 年の自動車の国内販売は主に BEV の販売好調により伸びたものの、日系自動車メーカーの主力である内燃機関車や HEV の合計販売台数は 2024 年と同程度の約 50 万台に留まっており、楽観視はできません。2024 年と比較して全体の販売台数は伸び、市場の底は打ったという評価もありますが、家計債務の高止まり問題を解決しない限りは根本的な市場の回復は難しい状況です。しかしながら、2026 年のタイ自動車市場は、2023 年から始まった中国メーカーによる BEV の市場展開が EV3.0 の終了に伴ってひと段落するとともに、新政権の発足など新しい材料もあることから、新たな局面に入ると考えられます。他方、タイ自動車産業協会 (TAIA) によると、中長期的にはタイの自動車生産台数は 160~180 万台まで回復する可能性があると思われており、その中でも HEV への期待は高く、HEV の輸出需要の拡大をうまく取り込むことで更なる生産台数の増加もあり得るとしています。日系自動車メーカーとしては、こうした HEV への期待感に答えていくことで、今後のタイ自動車産業における存在感を取り戻すことができるのではないのでしょうか。

3 タイの投資誘致施策

1(2)②でもお伝えしたとおり、タイは他の ASEAN 諸国と比較し、外国企業にとって進出しやすい環境が整っており、その大きな要因の一つが BOI を始めとしたタイ政府が用意する投資に対するインセンティブです。投資の際にはこれらのインセンティブをうまく活用すること、インセンティブの取得要件に当てはまるように投資計画を調整することが重要です。一般的な投資奨励施策について表 2 にまとめました(表 2)。

奨励施策主体	主な対象地域	主な奨励内容	コメント
タイ投資委員会 (BOI)	全国	対象業種は 2025 年 3 月時点で 10 区分 418 業種。法人税免除、機械・原材料の輸入関税免除などを付与。2023~2027 年の 5 年戦略では、自動化・デジタル化・脱炭素化や高付加価値産業を重視。	タイの投資奨励制度の中核であり、まずこの恩典の適用可否を確認することが必須。
	特別経済開発区 (SEZ) ※カンチャナブリー、チェンライ、トラート、ターク、ナコンパノム、ナラティワート、ムクダハン、ソクラー、サケオ、ノンカイ	BOI の通常恩典に加えて、地域上乗せ措置を付与。国境貿易や周辺国連結を意識した優遇制度。	周辺国向けの生産・物流拠点を検討する際に有効。
	北部、東北部、中西部、南部の各特別経済回廊	地域ポテンシャルに応じた重点産業に対し、追加的な法人税優遇などを措置。	EEC 以外の地方展開を検討する際の比較材料に。
EEC 政策委員会	東部経済回廊 (EEC) ※チャチュンサオ、チョンブリー、ラヨーン	ターゲット産業向けの追加優遇を提供。税優遇に加え、高度人材受入れや事業運営面の特例もある。	自動車、電子、デジタル等の重点産業で、全国制度+αの優遇を受けられる可能性。
タイ工業団地公社 (IEAT)		土地所有、外国人専門家受入れ、外貨送金の便宜に加え、FTZ では輸入関税や VAT 等の免除措置がある。	税制優遇だけでなく、立地・運営面の利便性を提供。

表 2 タイにおける一般的な投資奨励策(出所:ジェトロ)

これらの投資奨励施策のうち、タイへの投資を考える際にまず検討するのが、表の最初にある BOI が全国を対象として実施している投資奨励策です。2025 年 3 月時点で 10 区分、418 業種の事業活動に対して投資奨励特典が設定されており、内容としては法人税減免や機械類の輸入関税免除などです。法人税減免は最長で 10～13 年間の免除期間が設けられるなど、非常にメリットの大きい制度となっています。タイに投資する際には、まずこの制度のどこに当てはまるのか、少し外れそうであれば、当てはまるように再設計することをお勧めします。

この他にも、自動車に関する特典が国家電気自動車政策委員会 (NEVPC) で独自に策定されているなど、数多くの特典が存在します。2024 年には NEVPC から HEV 関連投資に関する特典が追加されるなど、日系企業にとっても重要な動きがありました。特に新政権となってからも引き続き自動車産業の回復はタイにとっての一番の重要事項と言っても良いため、NEVPC の動きには注目しておく必要があります。

様々な投資奨励策が出されているということは、情報が多く、なかなか整理された情報が見つけられないということが起こりがちですが、タイにおいては日系企業が多く、ジェトロのような支援機関も多く存在しています。そのため、他国と比べてもこうした情報が見つかりやすいという点もタイの強みかもしれません。

4 タイに関するネガティブ材料

これまでタイのポジティブな点を述べてきましたが、最後にタイのネガティブ材料をご紹介します。

(1) 家計債務の高止まり

現在、最もタイの経済低迷の要因となっているのが、家計債務の高止まり問題です。IMF によれば、家計債務は 2025 年 9 月末時点でも GDP 比 86.8% と依然として高水準であり、消費や耐久財購入を抑制する要因となっているとされています。特に自動車や住宅など信用供与を伴う支出への影響が大きく、内需回復の大きな足かせとなっている状況です (図 2)。

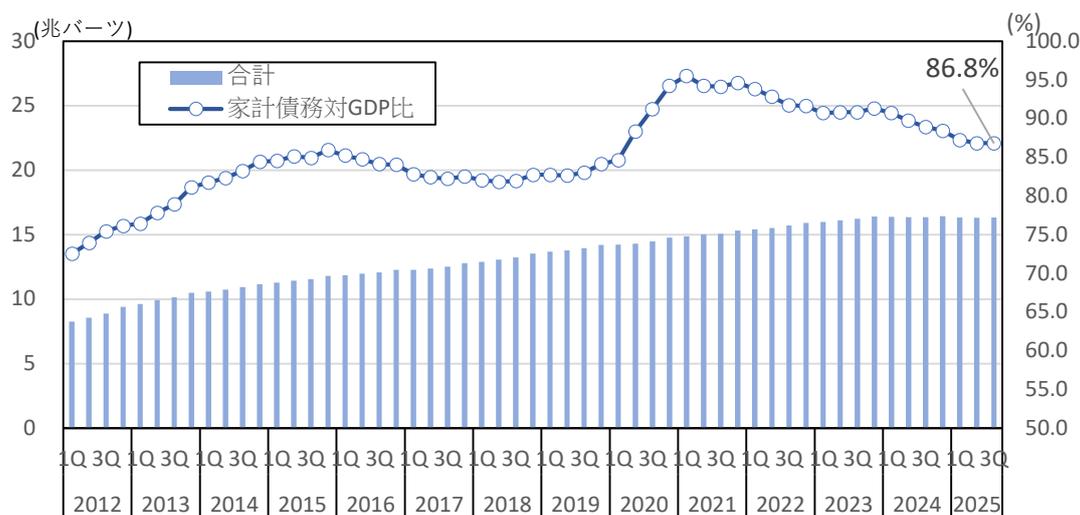


図 2 家計債務残高対 GDP 比の推移 (出所: IMF 等公表データからジェトロ作成)

(2) 低い経済成長率

冒頭のべたとおり、経済成長率そのものの低さも問題です。2025 年第 4 四半期の実質 GDP 成長率は前年同期比 2.5% となり、2025 年通年では 2.4% となりました。総固定資本形成や外需が拡大した一方で、民間消費や政府消費が縮小したことで、2024 年の 2.9% から減速した形です。国家経済社会開発協議会 (NESDC) によると、2026 年の実質成長率見通しは 1.5～2.5% と予測されており、観光セクターの回復による民間消費やサービス輸出の拡大の一方、財輸出の減速や予算年度序盤の執行による予算枠の減少が政府投資を減少させると見込まれています (図 3)。

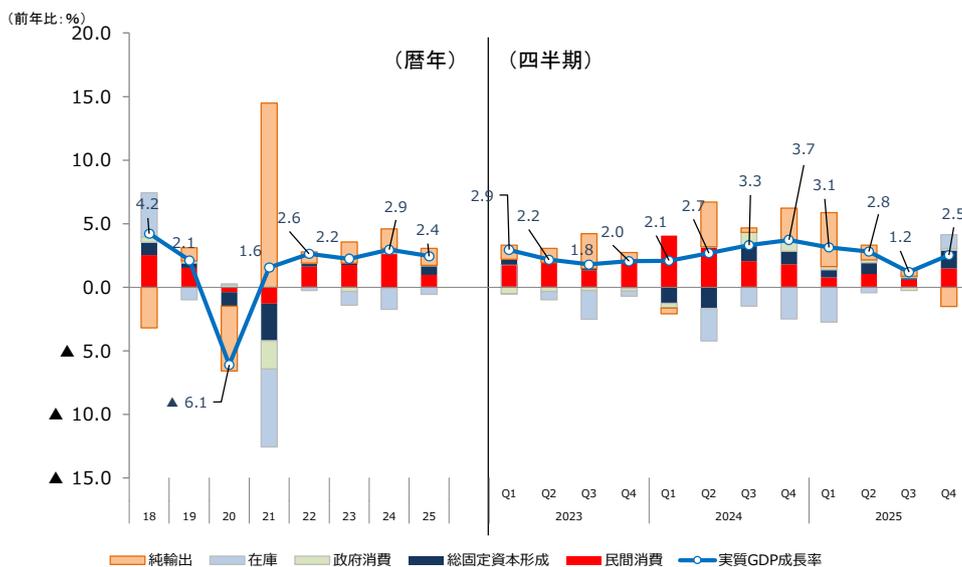


図3 実質 GDP 成長率(需要項目別寄与度)の推移(出所: NESDC 公表データからジェトロ作成)

(3) 自動車産業の不振

こちらにも既に少し述べましたが、自動車産業の不振がタイの産業全体に大きな影響を及ぼしています。2025年1月の自動車生産台数は約11.8万台と前年同月比10.5%増となつてはいるものの、2024年同月比では約16.7%減と、手放しで喜べる状況ではありません。2026年からはBEV購入に対する補助金が縮小となるため、中国系BEVメーカーの動きも変わってくると見られ、タイの自動車市場は少し様相が変わってくると思いますが、自動車産業全体の不振は短期的に回復するとは見られておらず、リスク要因として捉えられています。

(4) 消費の低迷及び所得格差

(1)を背景とする厳格な与信審査による耐久消費の抑制も続いています。自動車ローンの却下率は2025年時点で約70%に達しており、金融機関の慎重姿勢が新車販売の大幅減少につながっている状況です。特に北部、東北部の低所得者層へ影響が大きく、元々存在していた地域による所得格差が更に大きくなる可能性も示唆されています。

(5) 輸出依存度の高さと外需ショックへの脆弱性

GDPの70%を輸出により稼いでいると言われていたタイは、経済の外需依存度が非常に高い国です。2025年後半にかけては、米国の関税政策や世界景気の減速懸念がタイ経済の下振れリスクとして大きく意識されました。世界経済の先行き不透明感の拡大がタイ経済に及ぼすネガティブな影響はますます大きくなるといえるでしょう。

(6) カンボジア国境紛争問題の長期化

2025年前半から始まった隣国カンボジアとの国境紛争問題は、未だに両国に重くのしかかっています。タイ側では本件をきっかけに首相が解任されるなど大きな問題になったとともに、タイ・カンボジア間でサプライチェーンを構築している日系企業にとっては現在でも物流環境に大きなネガティブな影響を及ぼしています。昨年末に両国間で停戦合意はされたものの、これまでの経緯を見る限り予断を許さない状況といえます。

(7) 回復しない観光産業

観光回復の不安定さも無視できません。観光産業はタイにおいて自動車産業と並ぶ一大産業です。2025年通年の外国人観光客数は約3,300万人と前年比7.2%減となったとともに、2026年1月の外国人観光客数は前年同月比11.6%減となっており、回復の兆しが見えない状況となっています(図4)。

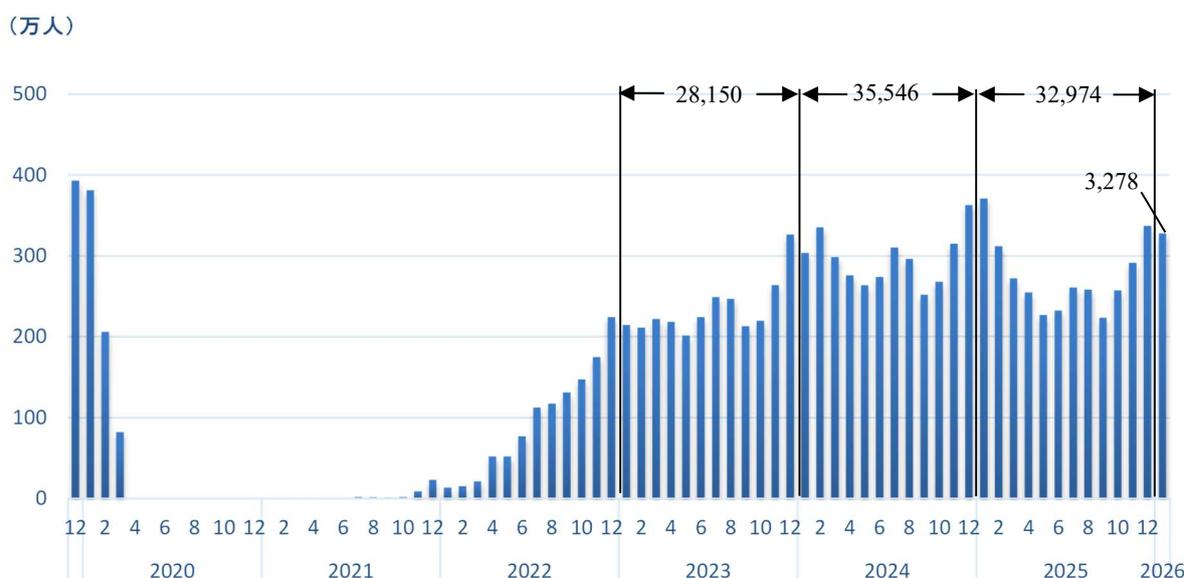


図 4 タイへの観光客数の推移(出所:対観光スポーツ庁公表データからジェトロ作成)

(8) 少子高齢化の進行と人口減少

高齢化と潜在成長率の低下という構造問題もあります。タイについて十分な経済成長を達成する前に高齢化・人口減少が始まるリスクも指摘されており、実際に既に人口減少局面に入っているといわれています。労働力人口の伸び悩みと生産性向上の遅れが中長期の成長制約になるとみられています。

このようにタイには多くのネガティブな面があることも事実です。ただ、どの国でもポジティブな面とネガティブな面があり、それらを客観的に整理・評価することがプロジェクトの第一歩となります。当センターではそうした第一歩になり得る情報提供を本レポートを通じて行ってまいりますので、引き続き皆様の情報源となり得るレポート作成に努めてまいります。

5 おわりに

私は 2023 年 3 月にタイに赴任し、丸 3 年現地での業務に従事してきましたが 2026 年 3 月末をもって日本へ帰任となります。赴任した当時は初めての海外勤務ということで不安も多く、何から手を付けたらよいか分からない状態で駐在生活をスタートしましたが、仕事をしていくうちに、ASEAN に展開している企業・団体、タイ政府等には様々なニーズがあり、現地でしか対応できないようなものも多くあるということが分かってきました。また、これまで当センターで取り組んできた事業だけでは、多様化するニーズに十分に応えられないということも分かりました。

そこで、私は駐在期間中に現地でのネットワークを生かしたローカル企業との商談アレンジや、展示会出展などの現場密着型の仕事を中心に、様々な新しい取組に挑戦することにしました。例えば、タイ工業省と経済交流に関する MOU を締結している在 ASEAN 自治体と連携した新しい商談会の枠組み構築や、食品関係の展示即売会の主催、地元のショッピングモールでの日本食・観光 PR イベントへの出展、日系スタートアップを対象とした ASEAN への展開支援セミナー・ビジネスマッチングなどです。前例がない事業を実施するのは困難を伴うこともありましたが、同じ在 ASEAN の自治体駐在員や、企業の皆様のサポートもあり、概ね成功裏に終えることができたかと考えています。

私自身駐在前は愛知県庁の産業振興に関する部署で勤務しており、直接企業の皆様と関わることは少なくデ

スクでの仕事が多かったのですが、駐在してからは年間 200-250 件の企業・団体の皆様からのご相談や年間 60 件を超える個別商談組成などを通じ、日本・ASEAN・インドなどの多くの企業・団体・政府等の皆様とコミュニケーションをとることができました。これらはこれまで得ることのできなかった非常に貴重な経験で、私の大きな財産となりました。当センターに関わっていただいた皆様に、この場を借りて厚く御礼を申し上げたいと思います。誠にありがとうございました。

引き続き当センターとしてはタイ・バンコクに駐在員を置き、現地での様々なミッションに取り組んで参りますので、引き続きご利用いただけますと幸いです。

【参考文献】

THAI-BIZ <https://th-biz.com/nomura-202603/>(参照 2026-03-07)

THE DAILY NNA 第 07609 号(参照 2026-03-07)

タイ工業連盟 <https://fti.or.th/DataCenter/Industry-statistics>(参照 2026-03-09)

ジェトロバンコク 外資に関する奨励 https://www.jetro.go.jp/world/asia/th/invest_03.html(参照 2026-03-07)

IMF <https://www.imf.org/-/media/files/publications/cr/2026/english/1thaea2026001-source-pdf.pdf>(参照 2026-03-08)

IMF <https://www.imf.org/-/media/files/publications/cr/2026/english/1thaea2026002-source-pdf.pdf>(参照 2026-03-08)

世界銀行 <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/07/03/thailand-s-digital-future-key-to-boosting-growth>(参照 2026-03-08)

Reuters <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/hold-world-bank-cuts-thailands-2025-gdp-growth-outlook-18-29-2025-07-03/>(参照 2026-03-08)

Reuters <https://www.reuters.com/markets/asia/thailand-car-production-falls-1737-yy-december-2025-01-28/>(参照 2026-03-08)

Reuters <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/thai-car-production-slumps-2463-january-sales-exports-fall-2025-02-24/>(参照 2026-03-08)

Reuters <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/thailands-auto-industry-shows-signs-recovery-amid-slump-executives-say-2025-03-25/>(参照 2026-03-09)

NESDC <https://www.nesdc.go.th/wordpress/wp-content/uploads/2025/08/05.-PRESSENG-Q2-2025-Final-edit.pdf>(参照 2026-03-09)

世界銀行 <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099350003222219814/pdf/P17209001e7d880100a38b000363da086b7.pdf>(参照 2026-03-09)

世界銀行 <https://documents1.worldbank.org/curated/en/428491622713258312/pdf/Aging-and-the-Labor-Market-in-Thailand-Labor-Markets-and-Social-Policy-in-a-Rapidly-Transforming-and-Aging-Thailand.pdf>(参照 2026-03-09)

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。