

タイの自動二輪車市場の動向について 一般調査報告書

東南アジアの街というと、道路一杯に広がるスクーターをイメージされる方も多いのではないのでしょうか。入り組んだ細い道が多い東南アジアでは小回りの利く自動二輪車は便利で人気があり、実際私が住んでいるタイのバンコクでも、信号待ちをしている自動車の車列の先頭に、複数台の自動二輪車が陣取っている様子がよく見られます。こうした肌感覚に合うように、東南アジアは世界有数の自動二輪車マーケットとなっています。今回のレポートではタイの自動二輪車市場の動向について概説するとともに、アジア地域の自動二輪車市場にも触れたいと思います。

1 タイ自動二輪車産業の概要

タイの自動二輪車産業は、自動車産業と同時期である1960年代からの相次ぐ日系企業の進出から始まっています。1966年にはヤマハ発動機株式会社(以下、「ヤマハ」)、1967年には本田技研工業株式会社(以下、「ホンダ」)、1968年にはスズキ株式会社(以下、「スズキ」)が現地で自動二輪車の組立生産を開始しました。これには、自動車産業と同じく、タイが自国のブランドを育成するという政策を採らず、外資誘致による経済発展を目指すため、1964年にタイ投資委員会(BOI: Board Of Institute)が輸入代替工業型事業に対し恩典を付与したという背景があります。

(1) 自動二輪車の生産量の推移

タイにおける自動二輪車の生産量、国内販売の推移と、生産量のうち通勤など移動を目的とする小排気量の自動二輪車を意味する)の台数の推移を下図に示します(図1, 図2)。

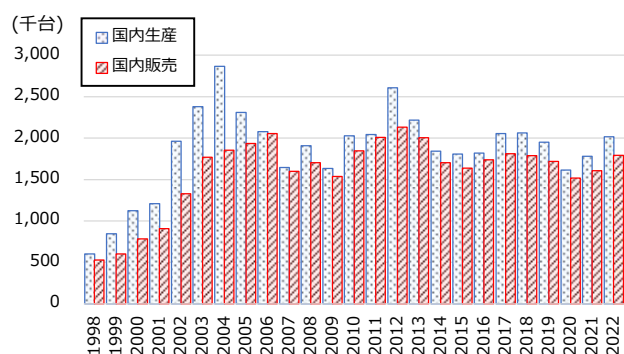


図1 タイにおける自動二輪車生産台数と販売台数の推移
(出所:タイ工業連盟(FTI)公表データから作成)

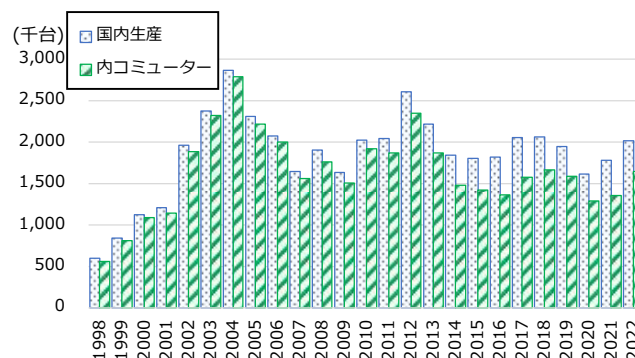


図2 タイにおける自動二輪車生産台数と通勤用生産台数の推移(出所:タイ工業連盟(FTI)公表データから作成)

図1のとおり、タイの自動二輪車生産量は2004年に約280万台でピークを迎え、その後緩やかに減少し、現在ではおよそ200万台で推移しています。Abcam consultingのASEAN Motorcycle Markets and their impact on Car Markets(2021.9)によれば、一人当たりGDPが上昇するに伴い、その国における移動手段のニーズは自動二輪車から四輪自動車へ遷移するとされており、タイは既に自動二輪車の内需が減少

する局面に入っていると推察されています。また、図 2 のとおり、タイでは生産量に占めるコンピューターの割合が非常に高く、2000 年代までは生産される二輪車の 90%以上がコンピューターという状況でした。それがここ最近では 80%を切るような状況となっており、代わりに排気量の大きなスポーツタイプの自動二輪車やビッグバイクの生産割合が増えています。つまり、タイにおいては、これまでのようにバイクを単に近距離移動の足に利用するのではなく、ツーリングなど趣味の範囲までニーズが拡大してきたともいえるでしょう。これも先ほど挙げた一人当たり GDP が上昇した結果かもしれません。

(2) 自動二輪車関連政策の流れ

1960 年代からの自動二輪車関連政策の流れを表1にまとめました。

年	国産化規制、投資奨励策	輸入税等	排ガス規制	その他
1964 年	輸入代替工業型事業に税制恩典付与			
1971 年	・2 年以内の国産部品 50%使用義務付け ・5 年間組立事業への新規参入を禁止			
1977 年	・部品国産化率を 70%に引き上げ ・算定方法を部品点数制へ移行			
1978 年	完成車輸入の原則禁止	完成車輸入税 40%		
1984 年	部品国産化に強制調達品目を指定	完成車輸入税 60%		
1985 年		・完成車輸入課徴金 20% ・部品輸入税 40%		
1986 年	150cc 以下のエンジン部品の国産化を投資奨励事業に			
1989 年	エンジン部品国産化率 30%			二輪車を価格監視対象製品に指定
1992 年				強制保険加入を義務付け
1993 年	・4 ストローク二輪車の生産を投資奨励事業に ・組立事業の参入制限を撤廃 ・エンジン部品国産化率 80%		レベル 1 導入	ヘルメット着用義務付け
1995 年			レベル 2 導入 レベル 3 導入 (110cc 未満)	
1996 年	・完成車の輸入を解禁 ・エンジン以外の部品の国産化規制を撤廃		レベル 3 導入 (125cc 未満)	
1997 年	150cc 以下のエンジン部品の国産化規制を撤廃		レベル 3 導入 (全サイズ)	
1999 年		150cc 以下のエンジン輸入税 33%	レベル 4 導入 (110cc 未満)	
2000 年	部品の国産化規制を撤廃		レベル 4 導入 (125cc 未満)	
2001 年			レベル 4 導入 (全サイズ)	
2002 年	4 ストローク二輪車を投資奨励事業から除外	ASEAN 域内輸入税一律 5%	レベル 5 導入	
2004 年	4 ストローク二輪車を再度投資奨励事業に			
2009 年			レベル 6 導入	
2020 年			レベル 7 導入	
2021 年	電動二輪車(バッテリー始め関連 17 部品含む)を投資奨励事業に			
2022 年	電動二輪車に対し補助金を付与(2 年間)	JTEPA により日本からの輸入関税 0%		

表 1 自動二輪車関連政策の流れ(出所:東茂樹(2006)「タイの二輪車産業—日本ブランド寡占体制における地場企業の対応と対抗—」及び各種報道資料から作成)

冒頭にも記載したとおり、自動二輪車についても基本的には四輪自動車と同じく日系企業の進出から始まり、1970年代のローカルコンテンツ要求から国産化の流れが加速しました。また、1980年代には大気汚染が深刻化した影響から、自動二輪車にも排ガス規制が導入され、現在では自動車の排ガス規制でいうユーロ4相当のレベル7が導入されています。

また、自動二輪車についても電動化の波は押し寄せており、2021年からは電動二輪車やバッテリーを始めとする17部品の生産がBOIによる投資奨励事業の対象となりました。さらに2022年には自動車と比べて少額となっておりますが、購入時の補助金も導入されており、自動車と並行して自動二輪車においても電動化を進めたいという政府の思惑を感じ取ることができます。

(3) タイにおける自動二輪車の種類

タイの自動二輪車は大きく分けて、「ファミリータイプ」と呼ばれるマニュアルミッションのアンダーボーン(メインフレームが車体の下側を通っているタイプ)の自動二輪車、ファミリータイプと同様アンダーボーンでオートマチックトランスミッションの「スクーター」、それ以外の「スポーツタイプ」、またファミリータイプの概観をスポーツタイプに寄せ、よりスピードを出せるようにした150cc以下の排気量の「スポーツファミリー」というタイプがあります。

現在、図2に示した通りファミリータイプとスクーターを合わせたコミューターが、生産・販売の大部分を占めています。スクーターは2002年に投入され、当初はそれほど大きなシェアを占めていたわけではありませんが、都市部では路面状況が比較的よくなってきたこともあり、マニュアルミッションでなくとも不都合がなくなったこと、オートマチックトランスミッションにより簡単に操作することができることなどから2006年頃からシェアを伸ばし、現在ではファミリータイプの2/3程度のシェアを獲得するに至っています。

また、(2)でも述べたように、現在ここに電動バイクが参入しつつある状況であり、今後これらがどのようなシェアの奪い合いになっていくのか注目です。

(4) タイにおける自動二輪車のメーカー別シェア

タイでは四輪自動車同様、日系メーカーが大きなシェアを得ています。図3に示した通り、2022年のタイの自動二輪車のシェアはホンダが76.5%、ヤマハが15.8%、スズキが0.5%、カワサキが0.3%と日系メーカーだけでおよそ93%を占めています(図3)。また、モデル別に見ても上位5モデル全てを日系メーカーが占めている状況です(表2)。

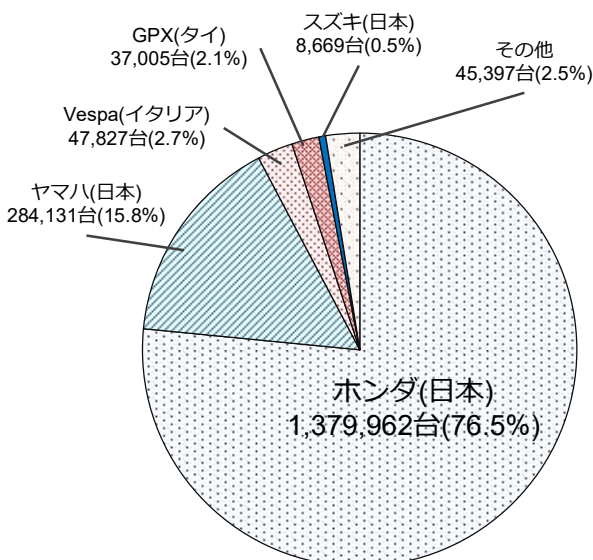


図3 2022年のメーカー別自動二輪車新車登録台数とシェア(出所:タイ陸運局)

モデル名	登録台数	シェア
ホンダWAVE110i	540,702	30.0%
ホンダWAVE125i	262,257	14.5%
ホンダSCOOPY	185,858	10.3%
ホンダPCX160	150,439	8.3%
ヤマハGRAND FILANO	90,695	5.0%

表2 2022年のモデル別新車登録台数上位5モデル(出所:タイ陸運局)

この中でもホンダの Wave はそれだけで 2022 年の登録台数の 50% 程度を占めているという驚異的なシェアを見せています。1997 年に登場したこの高いデザイン性をもったモデルにより、それまでは高いシェアを誇っていたスポーツファミリータイプをほとんど駆逐してしまったとも言われているほどです。確かにバンコクの街中を歩いていると、かなりの割合でこのホンダ Wave を見かけることができます。ホンダはバンコク都内に生産能力 170 万台/年の自動二輪車生産工場を有しており、他のタイ国内の自動二輪車工場と比較しても突出して大きな生産能力を持っています(ヤマハ(サムットプラカーン県)は 60 万台/年、スズキ(パトゥムターニー県) 55 万台/年、カワサキ(ラヨン県) 26 万台/年など)。

なお、日系メーカー以外ではイタリアの Vespa、タイローカル企業の GPX などが他のメーカーと比較し頭一つ抜け出しています。このうち GPX は 2007 年に創業したタイローカルの自動二輪車メーカーで、操業わずか 15 年でタイの自動二輪車市場の 3、4 番手に着けている、近年勢いのある企業です。リーズナブルな価格設定とともに高いデザイン性を兼ね備えており、若い世代とシニア世代の両方に訴求するようなモデルに力を入れています。同メーカーで 2022 年に最も多く新車登録されたモデルは DRONE という 150cc のスクーターで、DRONE KEYLESS と DRONE KEYLESS-S 合わせて 2.3 万台余り登録されています。なお、2018 年からは日本でも販売されており、今後タイ、日本の市場でどのようにシェアを伸ばしていくのか、要注目です。

(5) タイの地域別自動二輪車保有状況

タイの自動二輪車の概況の最後に、地方別の自動二輪車保有台数を確認しておきましょう。2003 年の地方別の自動二輪車の保有台数を表 3 に、2022 年のものを表 4 にまとめました(表 3、4)。

地方	全国	バンコク	中部	東部	東北部	北部	西部	南部
人口(人)	63,192,694	5,844,618	5,718,344	4,350,292	21,739,396	12,111,002	4,922,019	8,507,023
自動二輪車保有台数(台)	18,210,454	2,366,981	1,089,812	1,590,223	4,700,816	3,829,755	1,560,503	3,072,364
一人当たり保有台数(台/人)	0.29	0.40	0.19	0.37	0.22	0.32	0.32	0.36

表 3 2003 年の地方別自動二輪車保有台数(出所:タイ陸運局、タイ内務省地方行政局)

地方	全国	バンコク	中部	東部	東北部	北部	西部	南部
人口(人)	66,090,475	5,494,932	6,845,659	5,165,783	21,781,418	11,977,896	5,327,796	9,496,991
自動二輪車保有台数(台)	23,570,735	4,172,968	1,253,955	2,486,345	5,179,621	4,305,310	1,835,976	3,046,560
一人当たり保有台数(台/人)	0.36	0.76	0.18	0.48	0.24	0.36	0.34	0.32

表 4 2022 年の地方別自動二輪車保有台数(出所:タイ陸運局、タイ内務省地方行政局)

まず 2003 年のデータと 2022 年のデータを比較してみます。全体的な傾向は大きくは変わらず、自動二輪車の保有台数が最も多いのは東北部で、これは単純に東北部の人口が多いのがその理由と考えられます。一方、一人当たり保有台数が最も多いのはバンコクでこちらも変わりませんが、2003 年では僅差で次点に着けている東部が 2022 年になると大きく引き離されています。その差は 2003 年は約 0.03 台でしたが、2022 年には 0.28 台となっています。全国的な傾向として、自動二輪車の保有台数の増加スピードが人口増加のスピードを超えており、東部もちろん増加しているのですが、バンコクの保有台数の増加と人口の減少が相まってその差が大きく開いている状況です。これは私見ですが、バンコクでは所得の増加に加え、フードデリバリーサービスの増加及びバイクタクシーへのニーズ増加などコロナ禍を原因とするものなど、バンコクには自動二輪車が増加する要因が特に揃っていたと考えられます。また、バンコクの人口減少については、周辺都市への人口流出や、さらに大きな理由として少子高齢化の進行が主な原因だと考えられます。周辺都市への人口流出は、バンコクでの生活費の上昇や近郊鉄道網の整備、コロナ禍によってホテルなどのサービス産業が打撃を受け、働

き口がなくなった従業員が地方へ移り住んでいったことなどが原因だと考えられます(図4)。なお、図4のバンコク近郊とは、バンコク都の周辺に位置するサムットプラカーン県、ノンタブリー県、パトゥムターニー県の合計人口を示しています。また、タイ、特にバンコクでは日本と同じく少子高齢化が進んでおり、人口の自然増が僅かになっているということも人口減少の遠因となっています(図5)。図5によると、バンコクの人口ピラミッドが20年前と比べて明らかに右に移動していることが分かります。

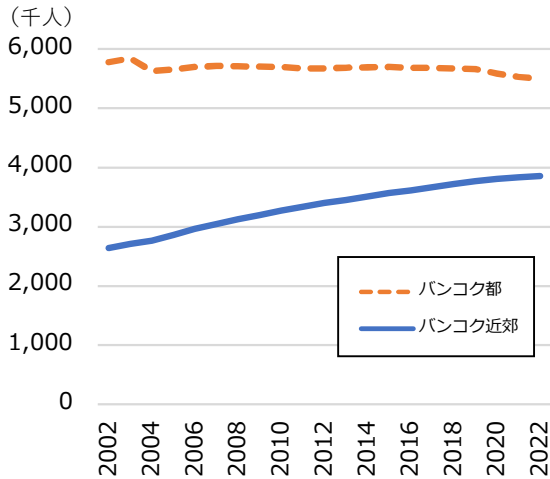


図4 バンコク及びバンコク近郊の人口の推移
(出所:タイ内務省地方行政局)

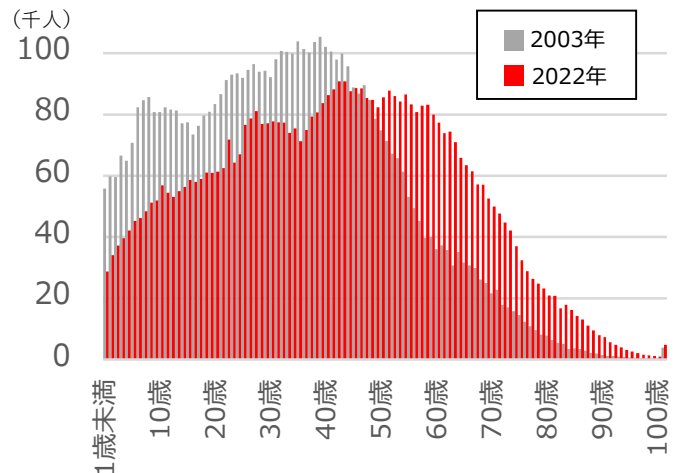


図5 バンコクの年齢別人口の比較(2003-2022年)
(出所:タイ内務省地方行政局)

少し話が逸れてしまいましたが、いずれにせよタイにおける自動二輪車の保有状況は均一なものではなく、かなりの濃淡をもったものであることが分かります。(1)で述べたように、タイ全体としては、遠からず自動二輪車の保有が優位な状況から四輪自動車が優位な状況に遷移していくと考えられますが、その動きの中でも地方によってそのスピードに差が生まれてくると推察されます。

2 アジアの自動二輪車市場

それではここからアジアの自動二輪車市場の動向を確認していきましょう。下表にタイを始めとする東南アジア諸国と日本の自動二輪車の販売台数をプロットしました(図6)。

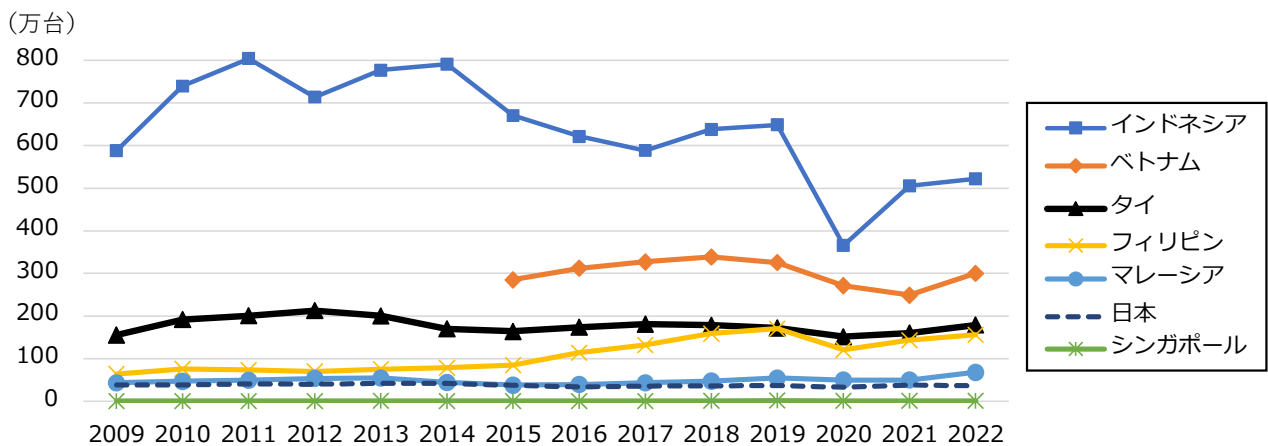


図6 東南アジア諸国と日本における自動二輪車販売台数の推移

(出所:AISI(インドネシア)、JAMA(日本)、MASAAM(マレーシア)、MDPPA(フィリピン)、SMCTA(シンガポール)、TAIA(タイ))

東南アジア諸国における自動二輪車の販売台数を見てみると、人口が約 2.7 億人と多いことや公共交通機関が少ないことを背景として、インドネシアが頭一つ抜き出ており、年間 500 万台以上のバイクが国内向けに販売されています。近年では、近隣のフィリピンやベトナムなどへの輸出も徐々に増えてきており、今後も増えていくことが予想されます(図 7)。

また、実はインドネシアだけではなく、アジアは世界最大の自動二輪車市場となっており、世界の自動二輪車の生産台数のトップ 5 は全てアジアの国々となっています(図 8)。

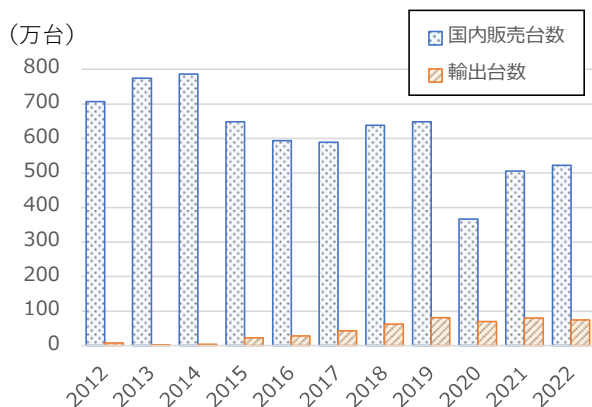


図 7 インドネシアにおける自動二輪車の国内販売数及び輸出台数(出所:アジア二輪車産業連盟)

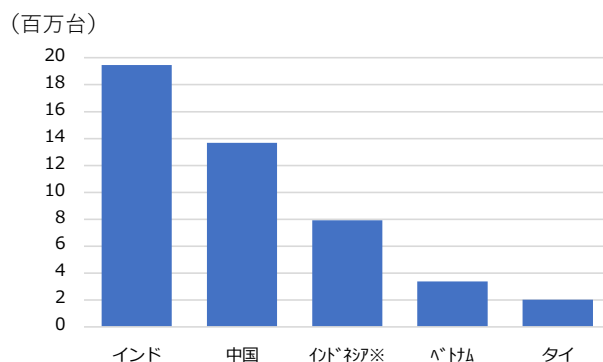


図 8 自動二輪車の生産台数上位 5 か国
(出所:SIAM(インド)、China Motor World(中国)、ASAEN(アジア二輪車産業連盟))
*インドネシアは 2014 年までのデータしか入手できなかったため、2014 年の台数を使用している。

これまでアジアの国々は旺盛な内需に支えられ生産を増やしてきましたが、国内市場が飽和するにつれ、徐々に輸出が増えてきています。図 9 は 2021 年の全世界の自動二輪車の輸出額を基に作成した図で、四角い箱全体が自動二輪車の世界全体の輸出額、点線より左側がアジアの輸出額、破線より上が欧州の輸出額、破線より下が南北アメリカ・アフリカなどの輸出額になっています(図 9)。現在、世界の自動二輪車の輸出額の約 64%がアジアからのものになっており、中国が先頭を走っている状況です。1995 年のデータを同様のツールを用いて確認してみたところ、この頃は日本が世界全体の輸出額のほぼ半分を占めており、中国はわずか 0.69%でした(図 10)。この 30 年で大きく増した中国の存在感に驚きます。

一方、輸入はというと、2021 年の輸入額のデータでは国としてはアメリカが 9.25%とトップですが、地域で見ると欧州が約 45%を占めています(図 11)。この傾向については、1995 年のデータでもほとんど変わりません(図 12)。唯一、1995 年では僅か 1.8%のシェアしかなかったアフリカ勢が 9.4%まで増加していることは、次なる自動二輪車の市場がアフリカであることを示している材料となり得るかもしれません。

このように、自動二輪車の貿易、特に輸出元については、この 30 年で大きく変わりました。とはいえ日本のメーカーの存在感が薄くなったのかといえば、そうではありません。生産拠点が日本からアジアへ広がったため輸出元としての日本のシェアは低下していますが、実際に世界で売れている自動二輪車の約半数はホンダ、ヤマハ、スズキ、カワサキの 4 社の製品です。輸出元としてのアジア諸国の台頭は、元々は現地生産した自動二輪車を現地で販売して市場を獲得するといった狙いで設立された生産拠点が、今では重要な輸出製品製造の拠点となっていることの証左ではないでしょうか。

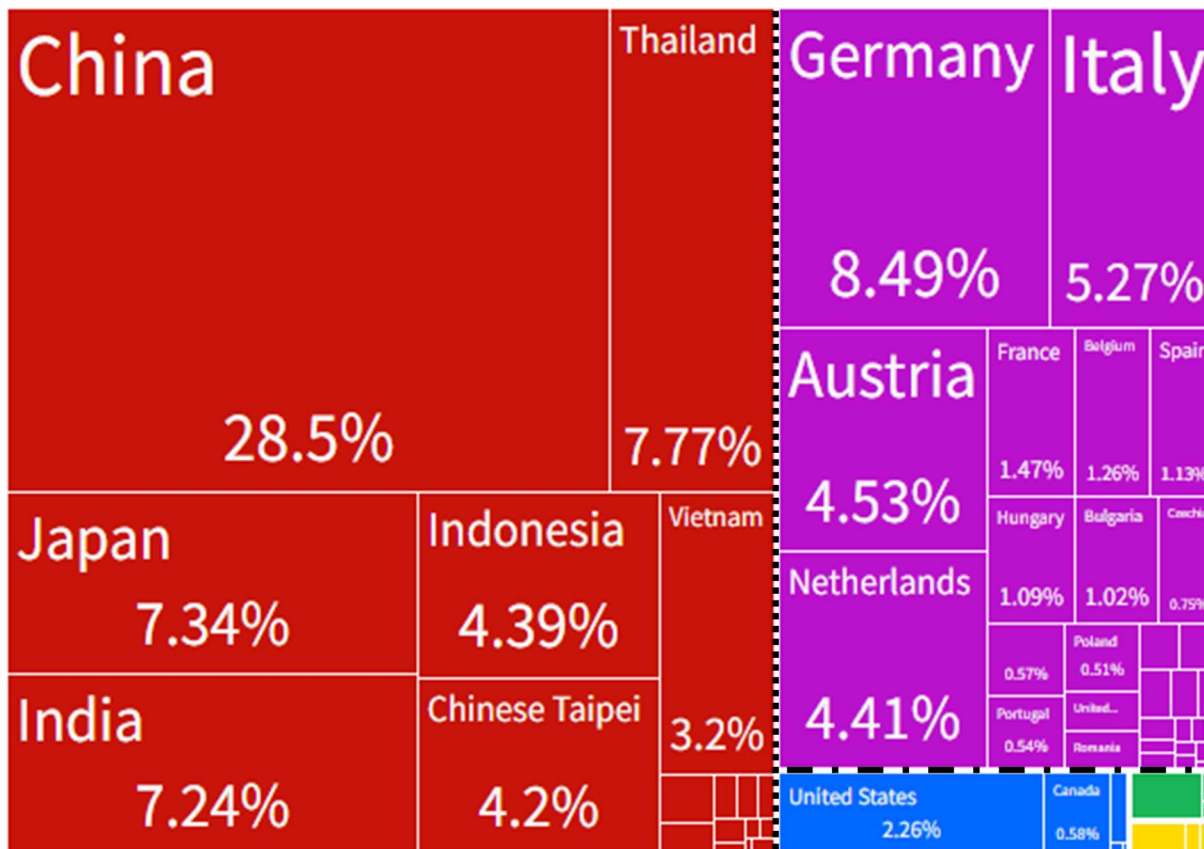


図9 2021年の世界の自動二輪車の輸出額に占める各国シェア(総額 392 億 USドル)
 (出所: The Observatory of Economic Complexity 公表データから作成)

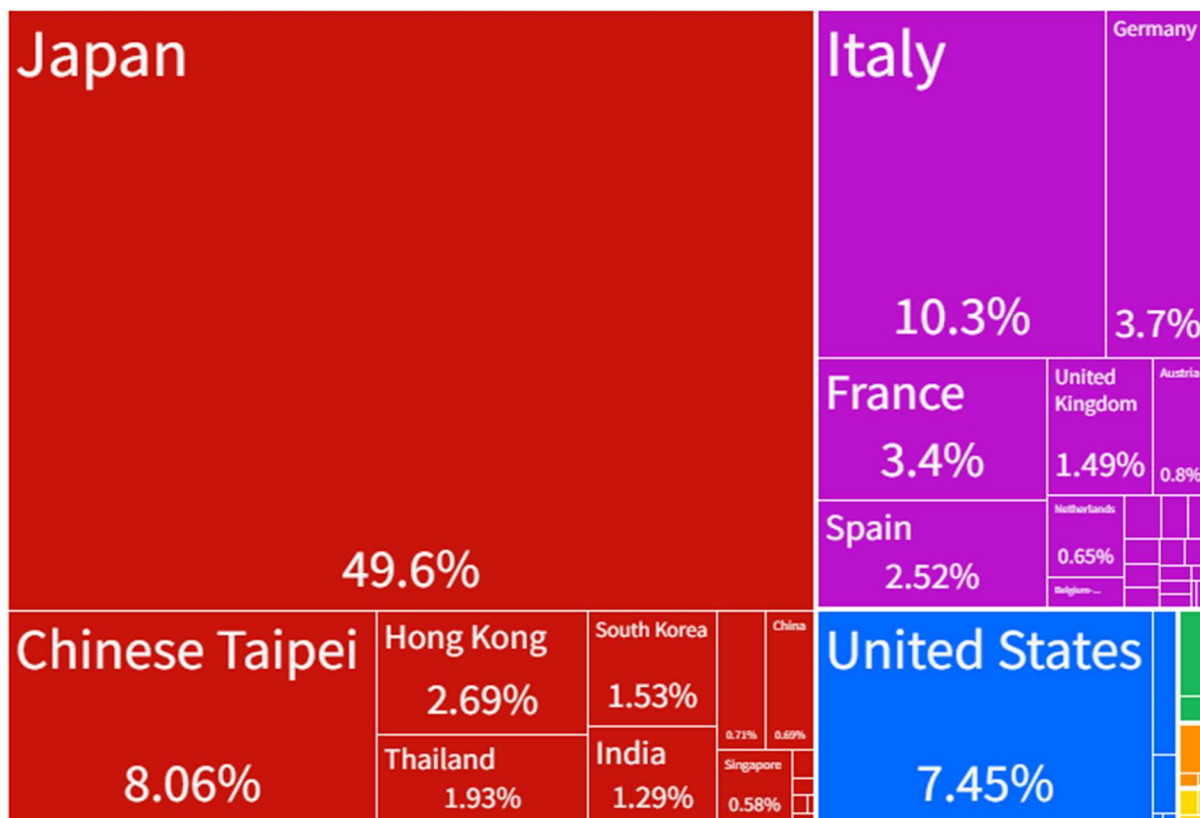


図10 1995年の世界の自動二輪車の輸入額に占める各国シェア(総額 78.2 億 USドル)
 (出所: The Observatory of Economic Complexity 公表データから作成)

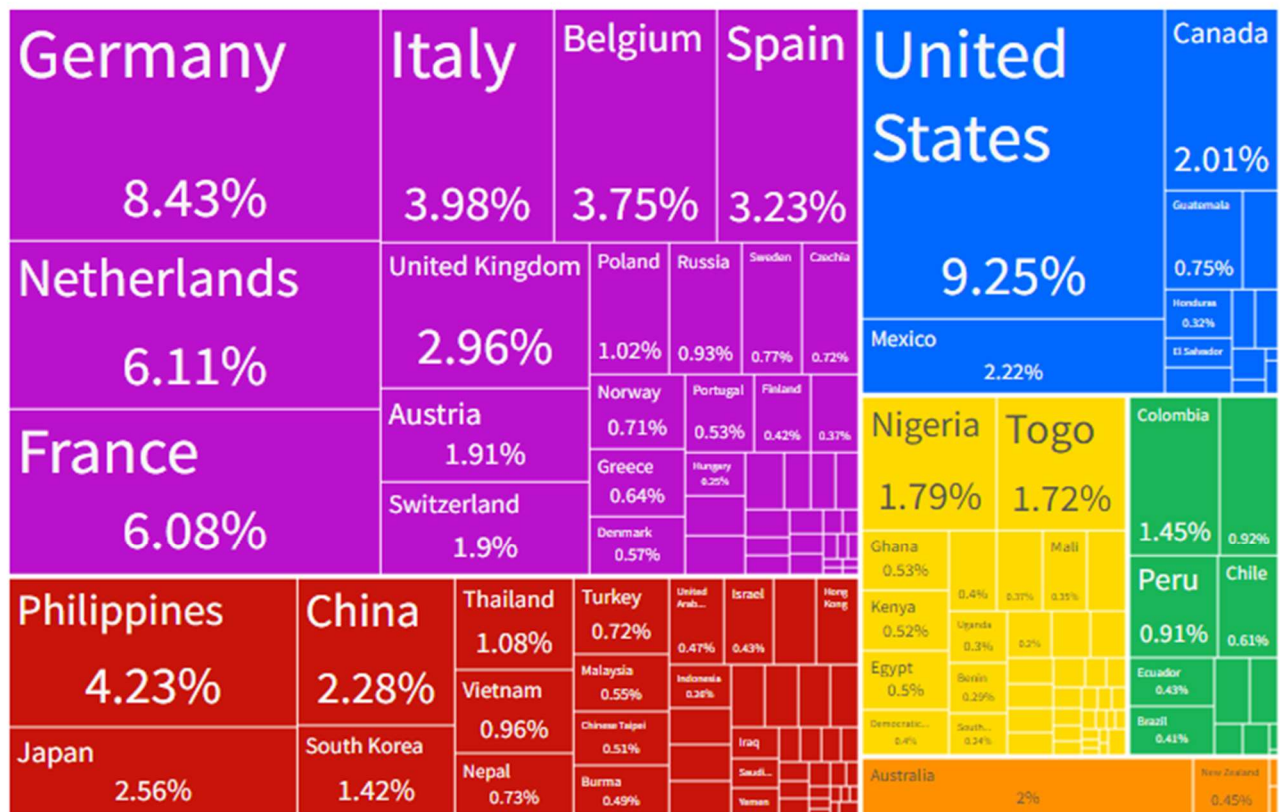


図 11 2021 年の世界の自動二輪車の輸入額に占める各国シェア(総額 392 億 USドル)

(出所: The Observatory of Economic Complexity 公表データから作成)

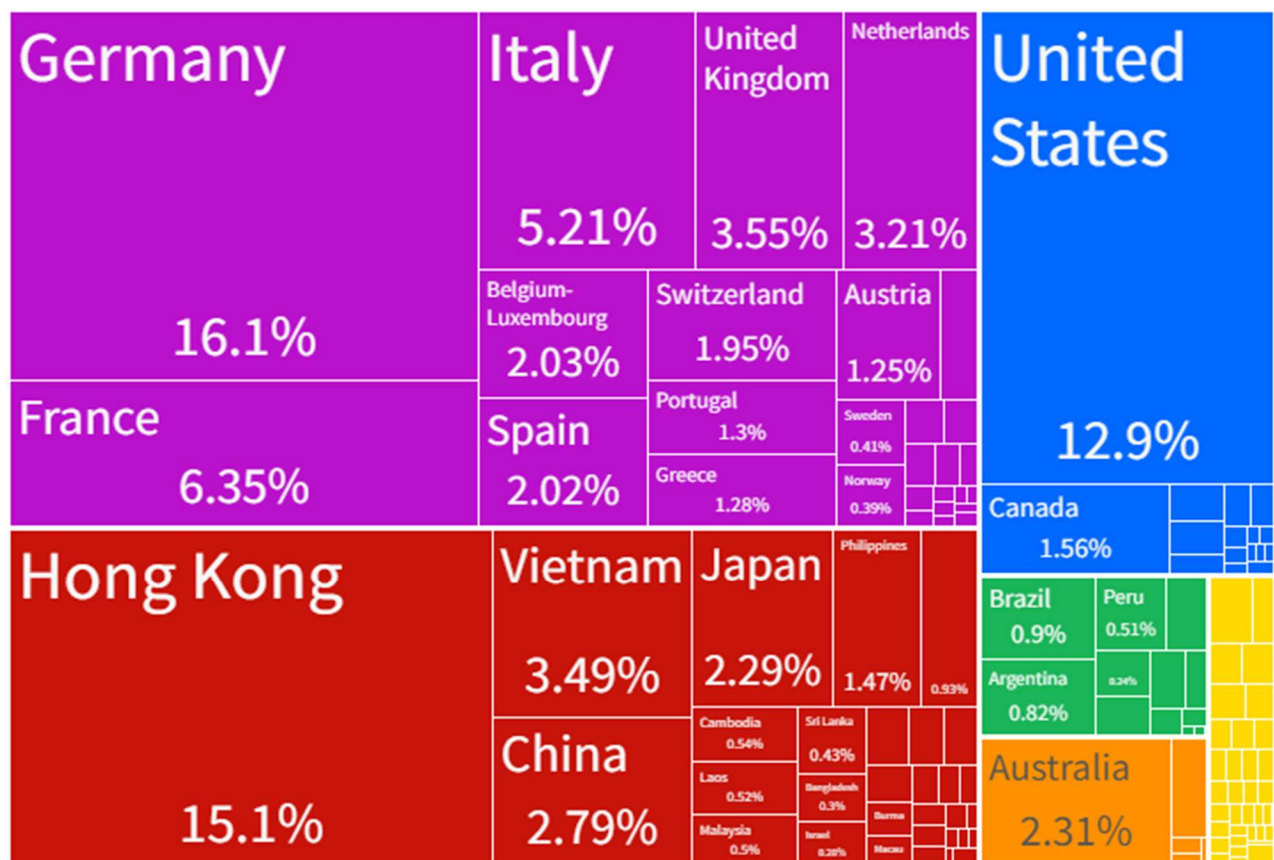


図 12 1995 年の世界の自動二輪車の輸入額に占める各国シェア(総額 78.2 億 USドル)

(出所: The Observatory of Economic Complexity 公表データから作成)

3 電動バイクに関するメーカー各社の動き

最後に近年のタイにおける電動バイクについてお届けします。

やはりこの話題は外すことができません。タイの四輪自動車市場でも近年のトレンドとなっている電動化の波は、自動二輪車にも押し寄せて来ています。

下図は2022年のタイにおける電動バイク新車登録台数と、新車登録台数全体に占める電動バイクの割合を示した図です（図13）。

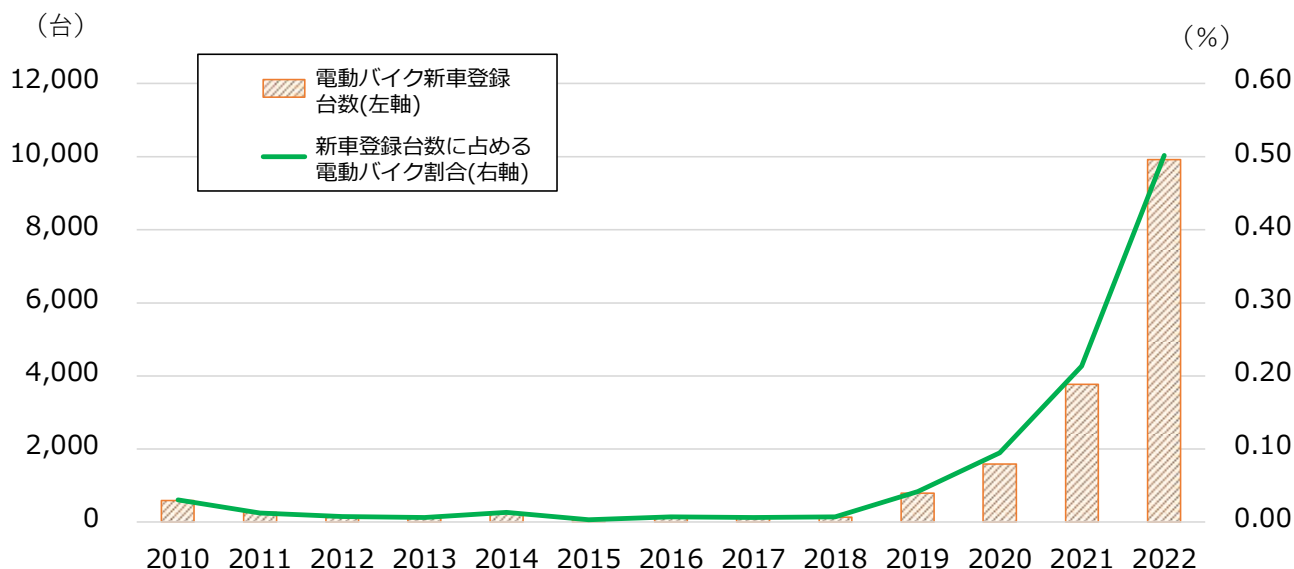


図13 2022年のタイにおける電動バイク新車登録台数及び新車登録台数全体に占める電動バイクの割合（出所：タイ運輸省、タイ陸運局）

タイにおける電動バイクの割合は、全体の0.5%程度でまだまだ普及しているとは言い難いですが、増加率は大きく、2022年は前年比263%と非常に大きな伸びを見せています。タイの電動バイク市場はこのグラフを見ても分かるように全くのゼロで推移してきたわけではなく、それなりの台数が市場に出回っていました。しかしながらバッテリーが高額であることや、充電に時間がかかることなどが原因でなかなか市場に浸透しませんでした。それがここに来て、高額であったバッテリーの低価格化が進んだことや補助金の充実などにより、再度復活の流れとなりました。

(1) 日系自動二輪車メーカー

こうした事情を背景に、日系メーカーを始めとする自動二輪車メーカー各社も、電動バイクに力を入れ始めてきています。マーケットシェア1位を誇る本田はグローバルには2030年の世界販売バイクの15%を電動バイクにするという目標を立てるとともに、タイではバッテリー交換所「ホンダ・エレクトリック・スワップ・ステーション」を協力関係にあるカシコン銀行の支店などに設置しています。また、フードデリバリーサービスであるフードパンダや国営郵便タイランドポストに電動スクーター「BENLY e:」を貸し出し、燃費などのデータを収集する実証実験を行うなど、電動バイクのタイでの普及を進めています。本田を追うヤマハは、2035年にバイク製品全体の20%を電動化する目標に向け、電動バイク「E-01」などの電動バイクの実証実験を実施しています。なお、ヤマハは「GRAND FILANO」などのハイブリッドスクーターも販売しており、こちらも非常に好調な売れ行きとなっています。マーケットシェア0.5%で5位のスズキは2030年度までに8モデルを展開し、電動化比率を25%まで高める計画としています。

(2) 日系メーカー以外の主要自動二輪車メーカー

また、イタリアの自動二輪車メーカーVespaはタイでのシェアが2.7%で3位となっていますが、タイには生産拠点を持っていません。世界12か国に生産拠点を持つ同社は、ベトナムで生産した自動二輪車をタイで販売しており、現在タイでは電動バイクは販売していない状況です。そして先ほど話題に挙げたタイローカルメーカーのGPXですが、こちらは2021年にタイ大手モーターメーカーのPIMOと電動バイクのモーターに関するMOUを締結するとともに、2023年には官民共同の電動バイク用バッテリー切替パックの基準を作成するプラットフォームプロジェクトに参加するなど、タイにおける電動バイクのポジション固めを着々と行っている様子が窺えます。

(3) 新興電動バイクメーカー

タイローカル企業MTWと台湾LAIKE（来克電能）との合弁企業であるDeco Green Energyは2022年の電動バイク販売数で首位であり、電動バイクの支援策利用企業第1号でもあります。同社は2025年の電動バイク生産計画を5.6万台と見込んでおり、もし実現すると同社だけで2022年の電動バイク登録台数の約5.6倍という数字になります。2022年の販売台数第3位のH SEM Motorは2016年設立のタイローカル企業で、自社のバッテリー交換ステーション「H SEM Power Station」をバンコク内に設置しており、バッテリー交換が可能となっています。また、最短7日からの電動バイクレンタル事業も展開しており、電動バイク利用の新しい方向性も示唆しています。その他、中国系電動バイクメーカーのNIU Technologyもバンコクに電動バイク直販店を持っており、2022年の売上台数も上位に食い込んでいる状況です。

このようにタイの電動バイク市場は、先行する台湾・中国系企業に加え、タイローカル企業も力を入れており、そこを日系メーカーが追いかけるという構図になっています。これは四輪自動車にも言える状況であり、日系メーカーのタイにおける電動化への姿勢が、ここ数年で問われているような形となっているのではないのでしょうか。

4 あとがき

8月第1週の土日を利用して、タイ国内旅行の展示会であるTHAILAND TOURISM FESTIVAL 2023に行ってきました。会場内では飲食物が買える屋台も数多く出展しており、タイ国内各地の名物料理などを味わうことができました。



図14 タイ各地の名物を販売する屋台には大勢の人ばかり(出所:筆者撮影)



図15 屋台で購入した食べ物を食べる来場者(出所:筆者撮影)



図 16 タイ舞踊のステージ(出所:筆者撮影)



図 17 タイ政府観光庁のブース(出所:筆者撮影)

こうしたイベントに参加すると、完全にコロナ禍は過ぎ去ったなという印象を受けます。また、出展者はほとんどマスクをしていましたが、来場者については体感で 70-80%はマスクをしていなかったと思います。来場者を観察すると、タイ国内旅行向けのこの観光展ではやはりタイ人来場者が多かったですが、中には日本人や欧米人、中国人などもちらほら見ることができました。

今後、こうした人々がコロナ禍での旅行できなかった期間を取り戻すべく国内旅行に出かけることが、タイ経済の回復を後押しするかもしれません。そんなことを感じさせるような、大盛況の展示会でした。

【参考文献】

- 東茂樹(2006)タイの二輪車産業—日本ブランド寡占体制における地場企業の対応と対抗—(日本貿易振興機構アジア経済研究所)
- 東茂樹(2004)タイの二輪車産業—東南アジアの生産拠点として急成長—(日本貿易振興機構アジア経済研究所)
- ASEAN Motorcycle Markets and their impact on Car Markets Abeam consulting https://www.abeam.com/th/sites/default/files/field/field_pdf_files/ABeam%20FY22%20-%20Vol.%2004%20-%20Motorcycle%20ASEAN_v1.pdf
- GPX バイクの特徴と種類 BIKE MANIA <https://bike-mania.com/bike-manufacturer/gpx/>
- タイ内務省地方行政局 <https://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statMONTH/statmonth/#/mainpage>
- アジア二輪車産業連盟 <https://www.fami-motorcycle.org/databases/>
- Society of Indian Automobile Manufacturers <https://www.siam.in/>
- China Motor World <https://chinamotorworld.com/production-sales-motorcycle-e-motorcycle-industry-data-2022/>
- The Observatory of Economic Complexity <https://oec.world/en>
- 横井克典(2020)国際取引からみた二輪車産業におけるグローバル競争の変容—1988年から2018年の貿易統計データに基づいて—(「地域共創学会誌」第4号、44-73、2020 KYUSHU SANGYO UNIVERSITY, Journal of Collaborative Regional Development vol 4, 45-73, 2020)
- タイ企業動向 第44回「伸長するタイの電動バイク市場」NC ネットワーク <http://u-machine.net/sp/column/tax-saving/article/1356>

「タイの電動バイク市場 カーボンニュートラルに向け EV シフトが加速」NC ネットワーク <http://u-machine.net/sp/feature/article/2147>

池上 一希、榎本 里実 (2023) 「タイにおける電動バイク市場動向について」盤谷日本人商工会議所
<https://news.yahoo.co.jp/articles/5d68bd6a27a1548c6bfb0ff9b699a263c50da9bb>

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。