

タイ自動車産業情報アップデート(2025年8月10日時点)  
 一般調査報告書

2025年の上半期の自動車関連統計データが出そろってきました。2024年のタイの自動車業界はこれまでにない落ち込みを見せ、そのことについては2025年2月10日付けのレポートでも報告しましたが、2025年の上半期はどうだったのでしょうか。今回のレポートでは、2025年上半期の最新情報をお伝えします。

1 2025年上半期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

2025年上半期のタイにおける自動車生産台数は、第1四半期は前年同月の生産台数を下回っていたものの、第二四半期では前年同月比100%を超える月が続くなど、わずかではありますが復調の兆しが見られました(図1)。特にBEVに関しては、2024年は月産数百台から多くても1,500台弱という状況でしたが、2025年上半期の平均月産台数は約4,000台と急増しており、上半期の生産台数合計は約24,000台となっています(図2)。タイ政府の実施するBEV振興施策であるEV3.0により、主要なBEVメーカーである中国系完成車メーカーは2024年にタイに生産拠点を設立、生産を開始していることが、BEV生産台数急増の背景にあります。一方でBEV以外についても、5月6月の生産台数は昨年と比較してやや多く、BEVを除いた乗用車の合計で見ると、前年同月比で5月は3,000台弱、6月は6,000台弱上回っている状況です。

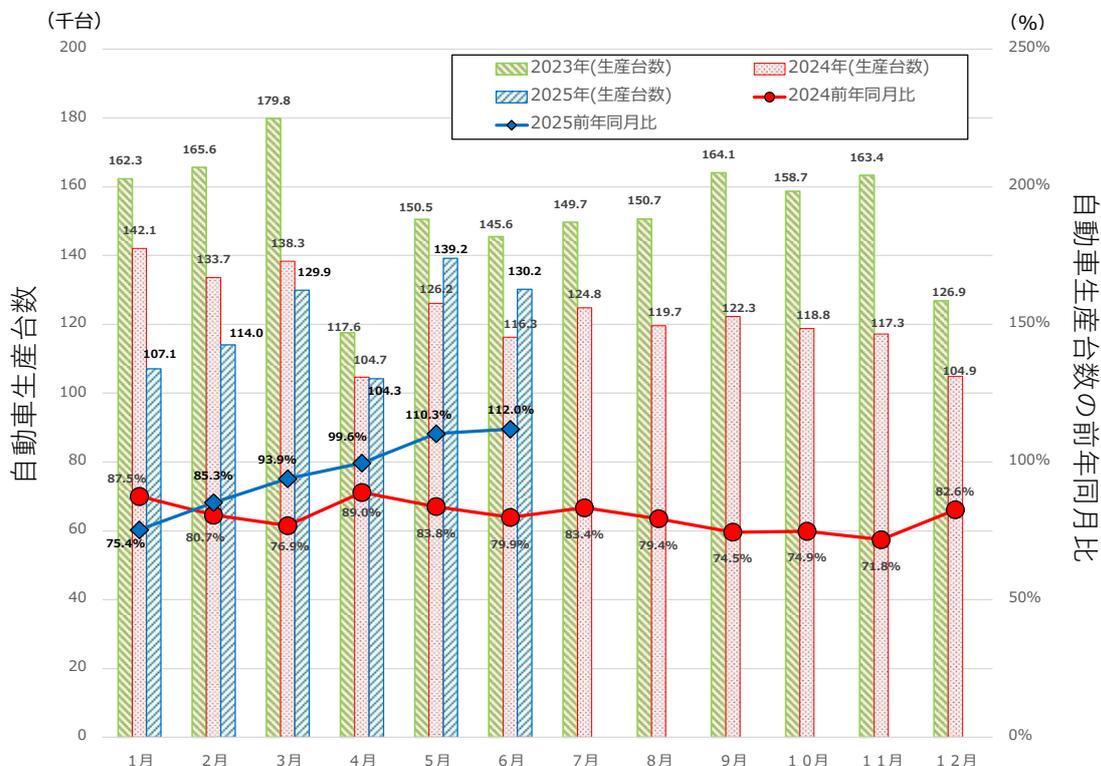


図1 タイの自動車生産台数の推移(2023年、2024年及び2025年上半期)  
 (出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

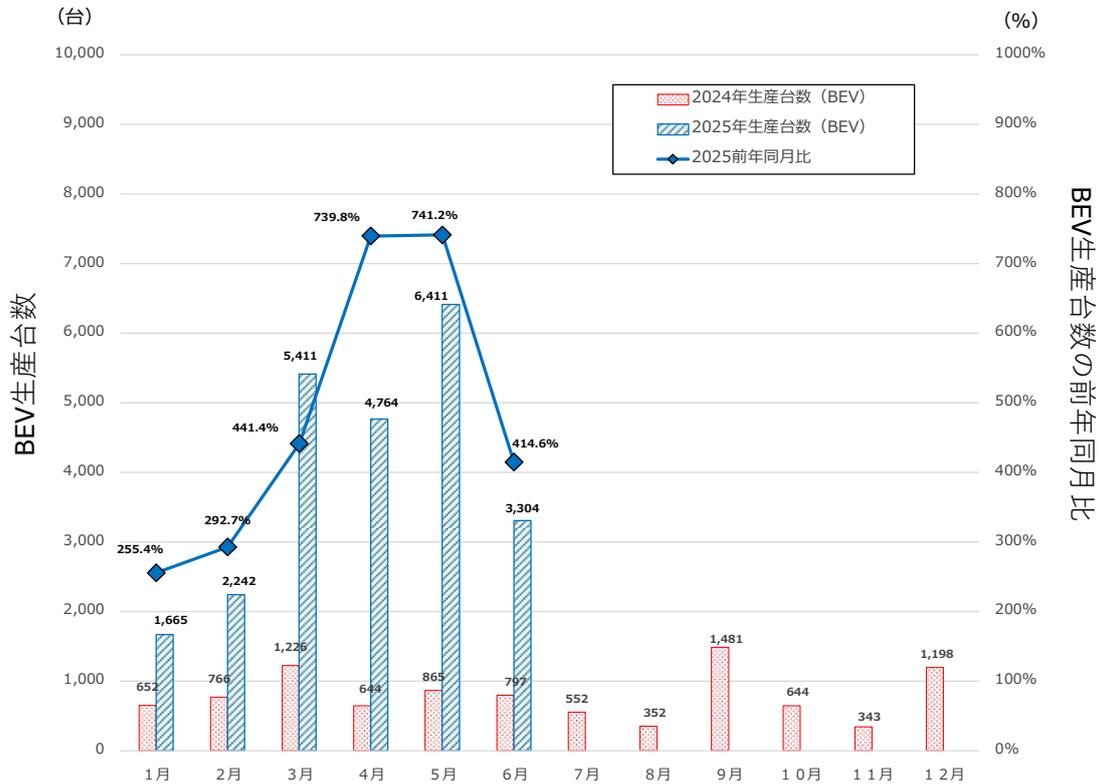


図 2 タイの BEV 生産台数の推移(2024 年及び 2025 年上半期) (出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

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に分けられており、6 月の生産台数としてはトラックを除きほぼ全ての区分において、前年同月比でプラスとなっています(表 1)。

(単位:台)

月	合計	乗用車									バン マイクロ バス	バス 10 トン	PPV	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	未指定	小計				1トン	ダブルキャブ	小計	5	5 - 10	10
		小計	CC. 以下	1,800 CC.	2,000 CC.	2,500 CC.	3,000 CC.	CC.)	バス										
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

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～6 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

2023 年と 2024 年のデータで表 1 と同様の表を作成すると、2023 年にはまだタイ国内で生産されていなかった BEV を除き、全ての区分でマイナスとなっていました。そう考えると、昨年同期比という意味では直近は若干の改善傾向にあるといつてよいと思います。ですが、あくまでも非常に状況の悪かった 2024 年と比較した数字ですし、年間累計台数を見ると、前年比 95.2%とまだまだ 2024 年の生産台数に追いついていない状況です(図 3)。なお、タイ工業連盟 (FTI)はこの上半期の実績を踏まえて、2025 年の生産台数を期初発表の 150 万台から 145 万台へと下方修正しています。

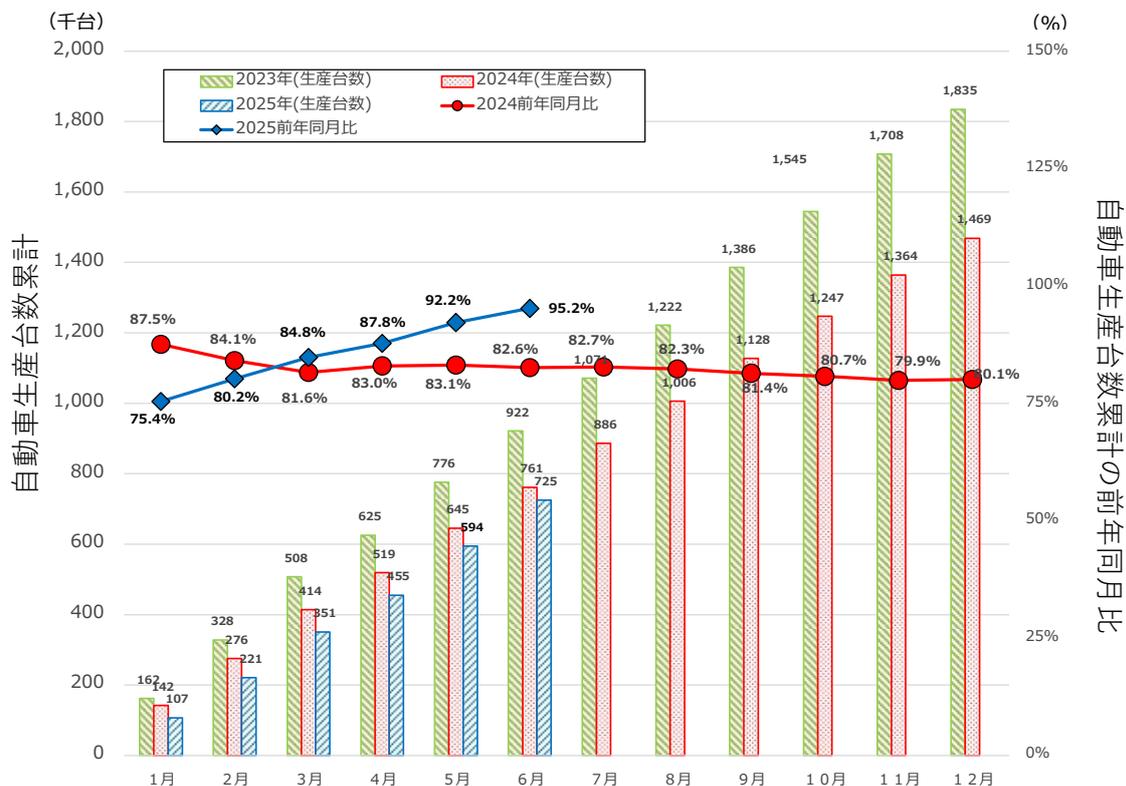


図3 タイの自動車生産台数の推移(2023年、2024年及び2025年上半期の累計)  
(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

## (2) 自動車販売台数

タイにおける自動車販売台数も確認していきましょう。

2025年上半期のタイ国内における自動車販売台数は、自動車生産台数と同様、第1四半期は前年同月の販売台数を下回っていたものの、第二四半期からは前年同月比が100%を超える月が続いており、状況は若干改善傾向にあります(図4)。

2025年上半期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3.3ポイント減少し61.5%となっている一方、中国系メーカーは2024年の18.8%から3.2ポイント上昇し22.0%となりました。商用車も、日系メーカーのシェアは2024年の84.4%から8.0ポイント減少し76.4%となっている一方、中国系メーカーは2024年の7.1から5.1ポイント上昇し12.2%となりました。乗用車、商用車どちらの場合も中国系メーカーの販売攻勢が強まっており、日系メーカーがシェアを落とす一方で中国系メーカーがシェアを伸ばすという形となっています。ただし、2025年上半期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0.4ポイント減少の91.1%と微減で踏みとどまっており、依然としてこの分野における日系メーカーの優位性は維持されていると考えられます。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6.1ポイント減少し70.6%となっている一方、中国系メーカーは2024年の11.6%から4.6ポイント上昇し16.2%となりました。

2025年度上半期までの累計販売台数は30.3万台と、前年同月比の98.3%まで回復してきましたが、2023年の上半期と比較すると74.5%と依然として厳しい状況が続いています(図6)。

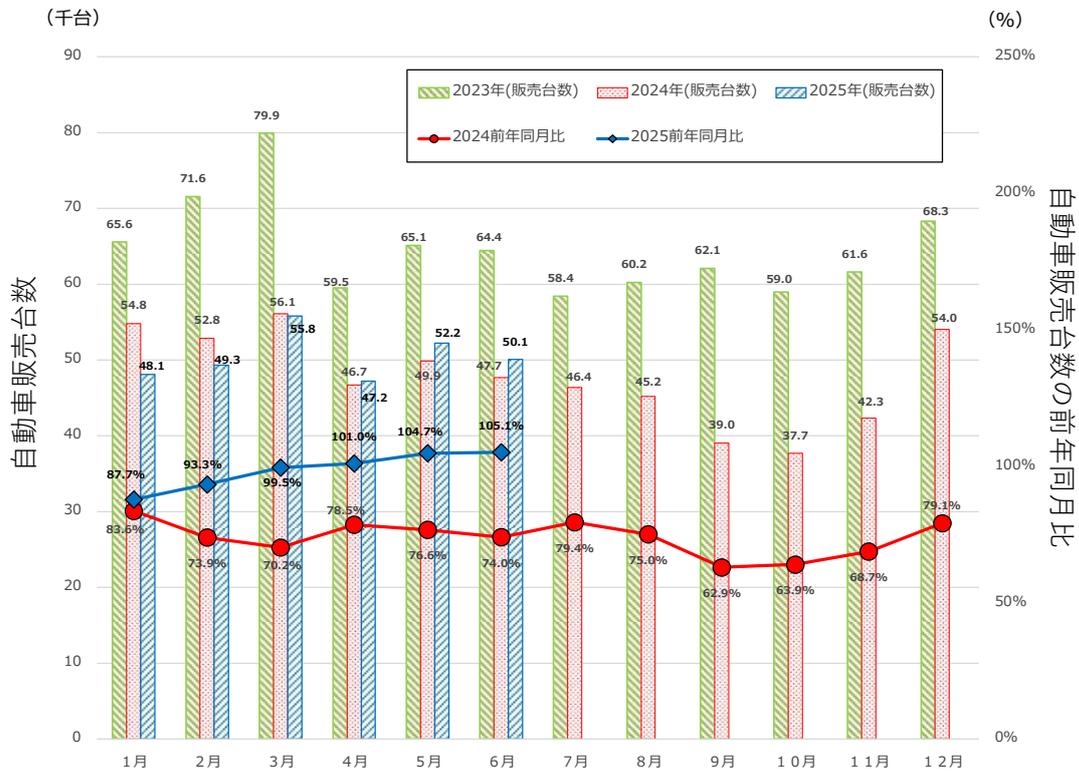


図4 タイの自動車販売台数の推移(2023年、2024年及び2025年上半期)  
(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

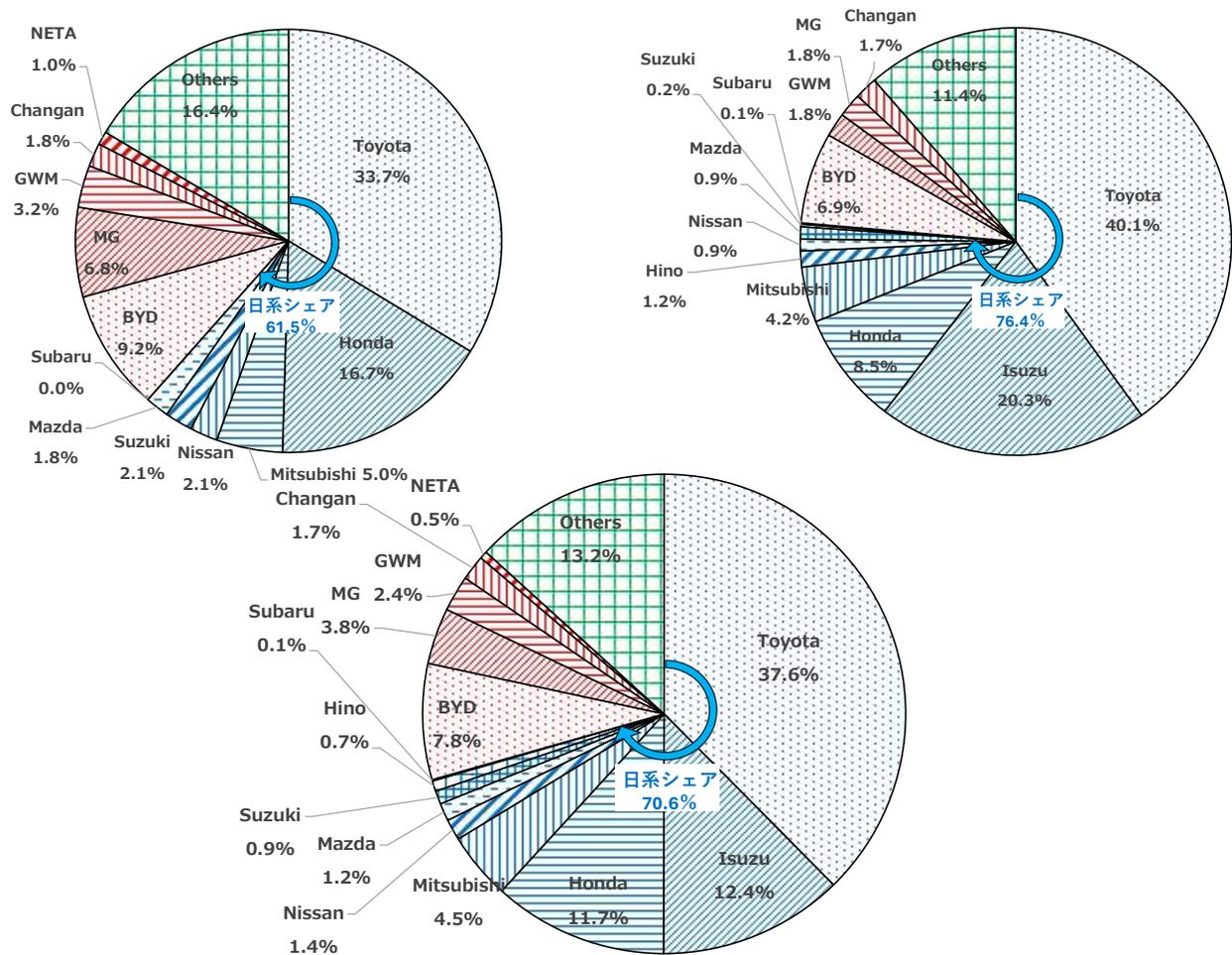


図5 タイのメーカー別販売シェア(左:乗用車、右:商用車、下:乗用車+商用車)  
(出所:Toyota Motor Thailand 公表データを基に作成)

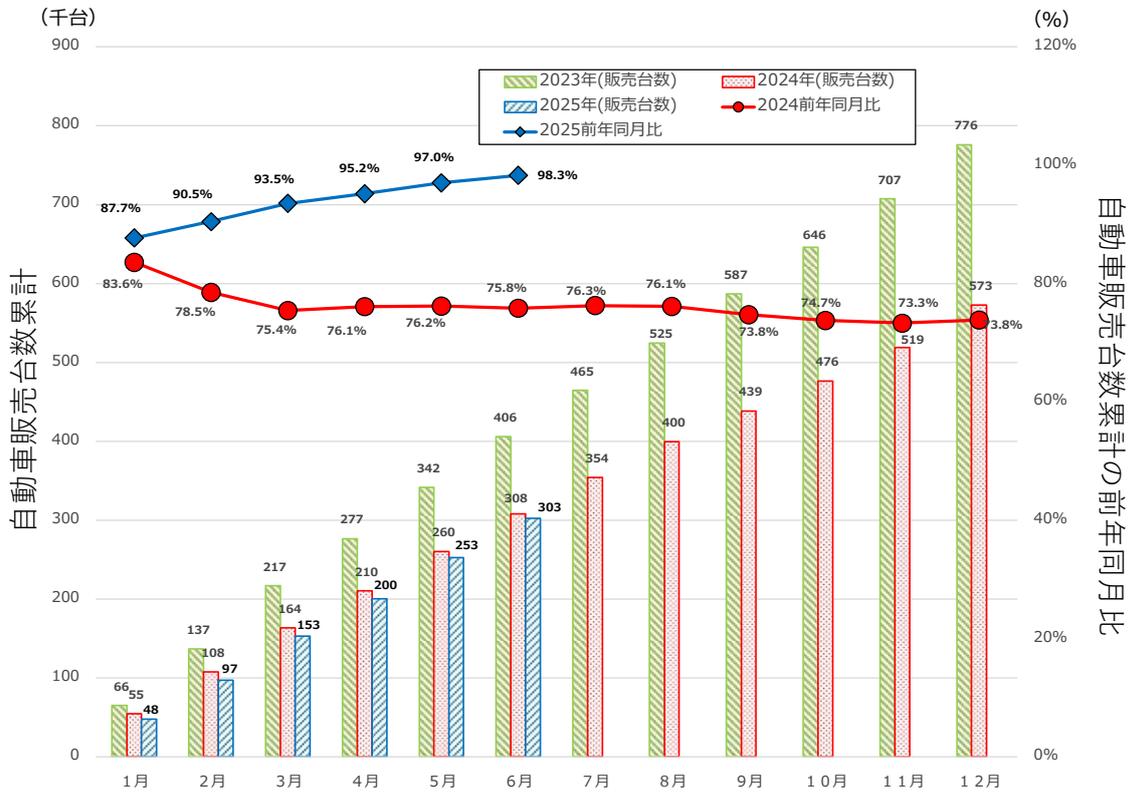


図 6 タイの自動車販売台数の推移(2023年、2024年及び2025年上半期の累計)  
(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

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、依然として1トンピックアップトラックの販売が不調であることが分かります。一方で、乗用車は直近3か月連続で前年同月の販売台数を上回っています。販売台数のデータでは動力別の数字が公表されていないため確定的なことは言えませんが、日系メーカーのシェア低下と中国系メーカーのシェア拡大、図2のBEV生産台数の増加から考えても、恐らくこの乗用車の販売台数の増加はBEVの販売拡大が要因の一つと考えられます。一方、実は4輪駆動車の販売がここ数年伸び続けており、自動車産業全体が不調であった2024年においても、前年の販売数を上回っており、2025年においてもその傾向は続きます。私見ですが、本体価格が通常のピックアップトラックと比べ高く、自動車ローン審査の厳格化に無関係な富裕層が購入していることと、そもそも4WD人気が近年高まっていることが要因と推察されます。

(単位:台)

月	合計	商用車								
		乗用車 小計	バン マイクロバス	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)	
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

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~6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

### (3) 自動車輸出台数

この章の最後に、タイからの自動車輸出台数を確認しましょう。

2025 年上半期のタイ国内における自動車輸出台数は、自動車生産台数や販売台数と異なり、一度も前年同月比で 100%を超えることはありませんでした(図 7)。それもそのはずで、2024 年上半期の輸出台数がそもそも 2023 年上半期の輸出台数よりも多く、輸出だけ見ると非常に好調だったためです。ただし、2024 年は滑り出しこそ順調でしたが、通年で見ると 2024 年は前年比 86.1%となっています(図 8)。

2025 年上半期の輸出状況は 2024 年下半期から引き続き低調となっており、直近はやや改善したものの、現時点ではわずかに 2023 年上半期の累計よりも少なくなっています。2024 年は国内販売はかなりの減少を見せたものの、輸出は通年で前年比 98.1%と踏みとどまっており、国内販売と輸出の両方が激しく落ち込むということは回避されました。ただ、2025 年は輸出の状況が現時点では 2024 年ほど良いとは言えないため、2024 年のように国内販売の不振を輸出でカバーできるかという点に少し疑問が残ります。なお、タイ工業連盟はこの上半期の実績を受け、2025 年の輸出台数の見通しを期初の 100 万台から 95 万台へと下方修正しています。

なお、主な仕向け地はオセアニア、アジア、中東が多く、この傾向は近年あまり変わっていません。一方、北米や欧州はあまり多くなく、両方も全体の 5~10%程度となっています。そのため、現在の米国相互関税の影響は一部の製品を除き、それほど大きくはないと言われています。

生産と販売のように輸出についても 2024 年との差を統計データで細かく見ていくと、部品については少し回復傾向にあるように見えますが、輸出金額の総額としては依然としてマイナスで、まだまだ明るい兆しは見えないという状況です(表 3)。

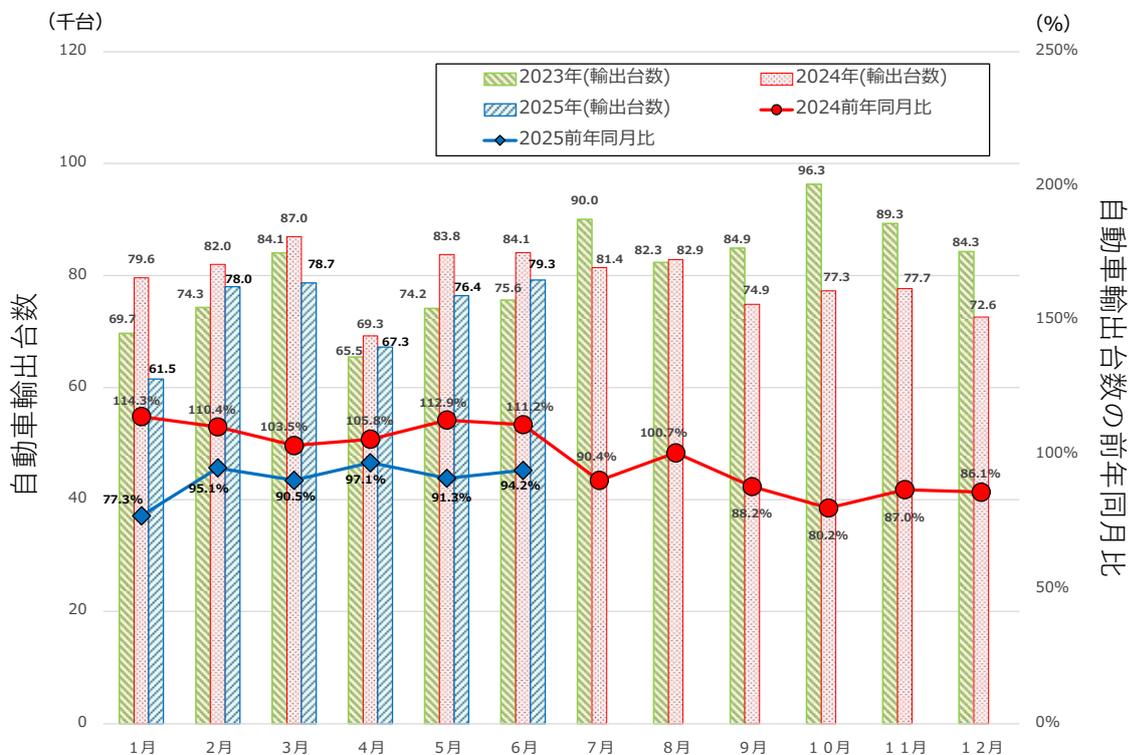


図 7 タイの自動車輸出台数の推移(2023 年、2024 年及び 2025 年上半期)

(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

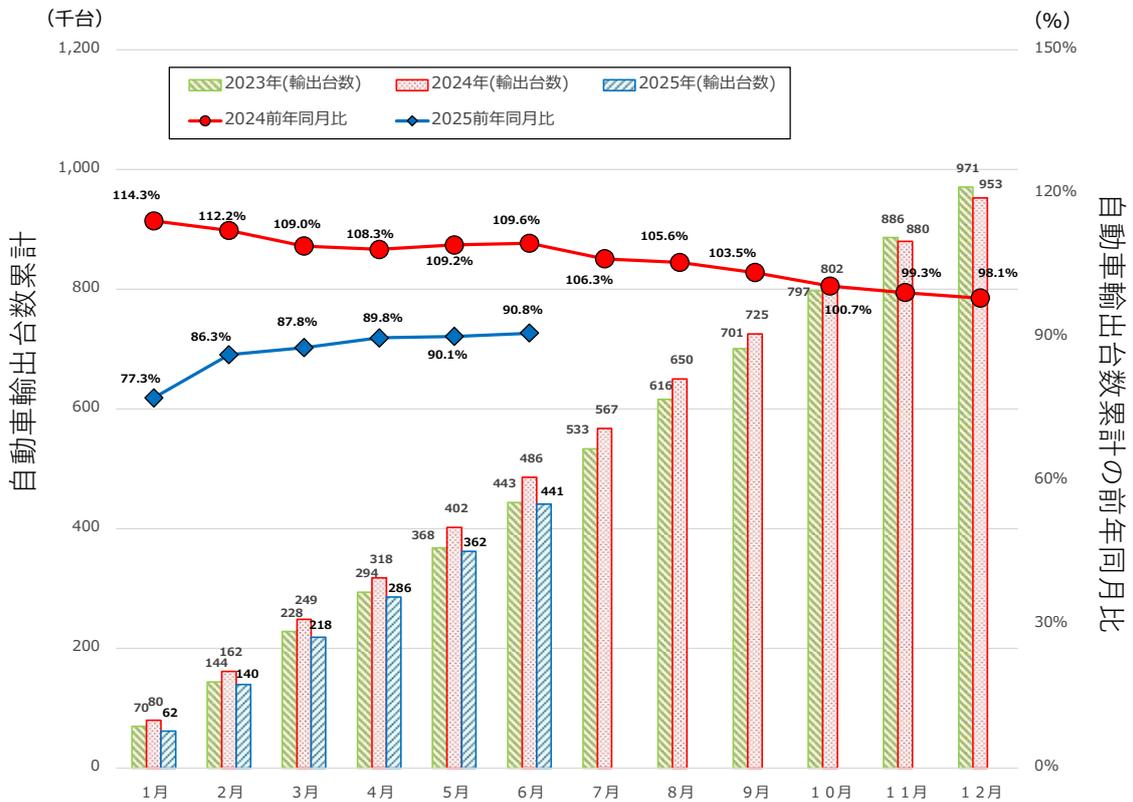


図 8 タイの自動車輸出台数の推移(2023年、2024年及び2025年上半期の累計)  
(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

月	総輸出金額	CBU		エンジン	スベアパーツ	治具・金型		OEMパーツ(輸出金額)		その他
		ユニット	輸出金額	輸出金額	輸出金額	ユニット	輸出金額	車体	コンポーネント	輸出金額
1月	▲ 18,092	▲ 24,395	▲ 19,122.13	804	265.51	0	▲ 74.51	821.92	▲ 844.39	57.40
2月	▲ 3,991	▲ 7,484	▲ 3,785.97	344	▲ 79.03	▲ 9	3.74	▲ 534.93	69.23	▲ 7.63
3月	▲ 8,275	▲ 14,175	▲ 10,510.00	738	203.66	0	138.22	934.43	192.90	28.09
4月	▲ 2,024	▲ 4,430	▲ 2,115.46	480	31.59	0	86.36	79.61	▲ 631.76	45.57
5月	▲ 7,322	▲ 8,213	▲ 7,910.16	28	211.28	0	▲ 48.43	▲ 666.31	1,060.91	2.96
6月	▲ 4,859	▲ 986	▲ 5,659.81	173	▲ 5.49	0	▲ 40.16	224.69	579.67	▲ 130.39

表 3 タイの自動車等輸出台数及び輸出金額の前年同月との差(2025年1月～6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年上半期のタイにおけるBEVを取り巻く状況について

### (1) 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年の中国メーカーBEVの大躍進と比べ、2024年はBEVのタイ国内での生産開始という大きな動きはありましたが、新車登録台数としては前年とあまり変わらないという状況でした。それでは2025年上半期はどうだったのでしょうか。

2025年上半期のBEVの新車登録台数は57,348台となり、2024年上半期の37,625台を大きく上回る結果となりました(図9)。この要因としては、①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。特に補助金に関してはEV3.0を利用することによってバッテリー容量が30kW以上の場合は15万THBもの補助金が得られるため、その駆け込み需要で販売に大きくドライブがかかっていると推察されます。

なお、全自動車の新車登録台数に占める BEV の新車登録台数は 2025 年上半期だけ見ると 15.2%に達しています。2024 年通年の割合は 9.3%とおよそ 10 台に 1 台が BEV という状況でしたが、2025 年上半期は 6 台から 7 台に 1 台は BEV という状況となっており、BEV の躍進が窺えます。

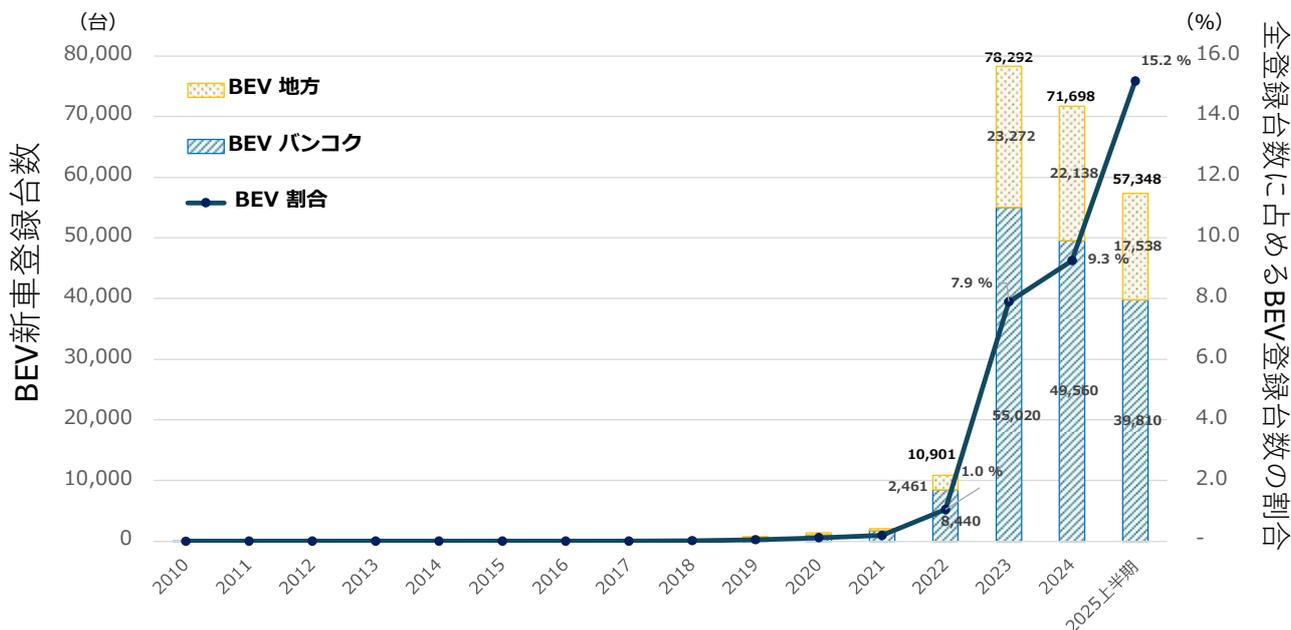


図 9 BEV の新車登録台数の推移(出所:タイ運輸省陸運局)

ブランド別の BEV 新車登録台数も確認しておきましょう。下表は、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(表 4)

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	22,044
2	NETA	12,777	2	MG	9,081	2	GAC (AION・HYPTec)	7,730
3	MG	12,764	3	NETA	7,969	3	MG	6,437
4	TESLA	8,206	4	CHANGAN (DEEPAL・AVATR)	5,912	4	CHANGAN (DEEPAL・AVATR)	5,166
5	GWM ORA	6,746	5	GAC (AION・HYPTec)	5,185	5	GWM ORA	3,471
6	VOLVO	1,828	6	TESLA	4,121	6	TESLA	2,637
7	BMW	1,391	7	GWM ORA	3,231	7	NETA	2,191
8	WULING	491	8	VOLVO	2,563	8	ZEEKR	1,325
9	VOLT	405	9	BMW	1,483	9	XPENG	1,161
10	PORCHE	243	10	WULING	711	10	VOLVO	1,122

表 4 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)

やはりまず目につくのは 1 位の BYD です。全ての年において 1 位となっている上に 2 位に大きく差をつけています。確かに街中でも BYD の BEV はよく見かけますし、値下げ戦略やメディアへの露出など、他のメーカーとは一線を画している印象です。特に値下げについては、BYD が値下げしたら他のメーカーも追従せざるを得ないという構図が出来上がっているように見え、タイの BEV 市場の主導権を握っていると言っても過言ではないかと思えます。近年は高級路線の DENZA ブランドの展開も始め、幅広い層の獲得に動い

ています。なお、2025年上半期で最も売れたモデルもBYDで、小型車のDOLPHINが約7,000台の登録となっています。なお、第2位はBYDのSUVであるSEALION7で約6,000台です。

ただ、私見となりますが、行き過ぎた値下げによる失敗も垣間見えます。例えば、元々トヨタのカムリと同等のDセグメントで2023年末から売り出したSEALは、2024年通年ではカムリを抑えてBEVやICEを含めたDセグメントで最も売れたモデルとなったものの、価格を下げたためか2025年はそれほど販売が伸びておらず、首位の座をカムリに明け渡しています。

BYDと異なり2023年からマイナス方向へ大きく動いたのはNETAです。NETAは2023年にタイでの販売を開始してからは、低価格を武器に販売を伸ばし、2023年通年では新車登録台数でBYDに次ぐ第2位となりました。また、タイ国内での生産もいち早く開始し、BYDより早い2024年6月にタイ国内で初納車しています。ところが、2025年6月に中国の親会社である合衆新能源汽车が債権者からの破産申し立てを受け、実際に破産手続きに入るという事態が発生しました。元々大規模な人員削減や資金繰りの悪化などのニュースはあったものの、実際にタイへ進出した主要な中国系BEVメーカーの親会社の破産は初めてのことで、タイ国内でも大きなニュースとなりました。現在では在庫を抱えたタイのディーラーが価格を大幅に下げて販売するも、中国からスペアパーツの輸入が滞っているため故障したら修理が難しいという状況もあり、販売台数は大きく落ちている状況となっています。

## (2) 中国系BEVメーカーはBEV振興施策による生産義務を履行できるのか

こうした状況になると気になるのはBEVの振興施策としてタイ政府が行ったEV3.0やEV3.5による補助金の行方です。というのもこれまでのレポートでも触れてきたとおり、タイ政府はBEVの普及を後押しするためBEV購入に際して多額の補助金が出しており、メーカーはその補助金の恩恵を受けるために、EV3.0では2024年又は2025年にBEVをタイ国内で生産する必要があります。しかし、現状多くのBEVメーカーの生産がこの生産義務に対して間に合っていない状況にあり、さらに今回のNETAのようにそもそも事業継続が困難ではないかという状況も発生しています。

こうした状況を受けて、7月30日にタイ投資委員会は以下のような方針を打ち出しました。

- ① タイ国内で生産し、2025年以降に輸出するBEVは、輸出1台につき生産義務上では1.5台として換算可能とする。
- ② EV3.5及びEV3.5の車両登録期限を1か月延長可能とした。具体的には、EV3.0の場合は2025年12月31日までに販売し、2026年1月31日までに登録すればよく、EV3.5の場合は2027年12月31日までに販売し、2028年1月31日までに登録すればよいこととなった。
- ③ EV3.0参加企業で補償期間の延長をしないメーカー（EV3.0の履行期間で達成できないメーカーはEV3.5の期間内での達成も認められている。ただし義務を履行しない間は補助金を得ることはできない）は、生産台数予測を作成し、毎月報告する義務を負う。累積生産台数が少なくとも義務付けられている生産台数の50%を上回らない限りは補助金の支払いを停止する。

①②については、生産台数義務が満たせない中国系BEVメーカーへの譲歩といつてよく、これにより中国系BEVメーカーに何とか生産義務を履行してほしいという意図が垣間見えます。

一方で、③により生産義務が履行できない中国系BEVメーカーに対する毅然とした姿勢も見せています。NETA以外の中国系BEVメーカーの生産状況も決して良くはなく、果たして生産義務を履行できるメーカーがどれほどいるのか分からない状況で、タイ政府としてもずるずると中国系BEVメーカーに対して譲歩ばかりするようなことは避けたいはずで、実際にNETAがかなり難しい状況になったことも踏まえ、毅然とした姿勢を示すことで中国系BEVメーカーへの牽制としたい考えではないでしょうか。恐らくですが、タイ政府が最も恐れている状況は、中国系BEVメーカーがタイ政府からの補助金を受けるだけ受けた一方で生産義務を履

行できずにタイから撤退、その後タイ市場に溢れた BEV に対するアフターサービスをタイ国民がほとんど受けることができない、といった状況だと考えられます。

今後タイにおける中国系 BEV メーカーを中心とした BEV の生産義務履行の状況は、誰もが気にするニュースとなることは間違いありません。当センターとしてもその状況を注視し、本レポートでも引き続き取り上げていきたいと思えます。

#### 【参考文献】

タイ工業連盟 <https://fti.or.th/DataCenter/Industry-statistics> (参照 2025-08-04)

ジェトロ ビジネス短信 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/08/1dbde7149eea08f9.html> (参照 2025-08-07)

Toyota Motor Thailand [https://www.toyota.co.th/en/sales\\_volume](https://www.toyota.co.th/en/sales_volume) (参照 2025-08-07)

ジェトロ 地域・分析レポート <https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2025/37bbad8f45948671.html> (参照 2025-08-07)

タイ運輸省陸運局 <https://web.dlt.go.th/statistics/> (参照 2025-08-07)

Mgronline <https://mgronline.com/motoring/detail/9680000066194> (参照 2025-07-15)

Bangkok Biz News <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1191768> (参照 2025-07-29)

タイ投資委員会 [https://www.boi.go.th/index.php?page=press\\_releases\\_detail&topic\\_id=137207&\\_module=news&from\\_page=press\\_releases2&language=en](https://www.boi.go.th/index.php?page=press_releases_detail&topic_id=137207&_module=news&from_page=press_releases2&language=en) (参照 2025-08-07)

AUTOLIFE THAILAND <https://autolifethailand.tv/ev-register-bev-thailand-june-2025/> (参照 2025-08-07)

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。