



## タイのガソリン事情からビジネスチャンスを探る

北陸銀行 国際部  
バンコク駐在員事務所  
中村 翔平

## 1. はじめに

みなさんはバンコクの交通事情についてどのようなイメージをお持ちでしょうか。

バンコクで生活して半年以上経ちますが、交通渋滞は日本よりも酷いと実感しています。夕方や雨の日などは、1km進むのに数十分かかることもあり、バンコクは世界でワースト1位、2位を争うほど渋滞が深刻です。高架鉄道や地下鉄の延伸、新路線の建設など交通渋滞緩和のため、政府は対策を講じているものの、なかなかバンコクの渋滞は改善されません。

他の東南アジア諸国では、二輪が道路を占めている光景がよく見掛けられますが、タイで渋滞が頻発するという事は、車を保有している人が多いという風にも解釈できるのではないのでしょうか。

タイは、東南アジアにおける自動車産業の集積地、いわゆるハブの役割を果たしています。今回は、その自動車に利用されるガソリンに焦点をあて、ビジネスチャンスを探っていきます。

## 2. タイのガソリン事情

まず、タイで一般に流通している自動車燃料は以下の通りです。日本で流通しているハイオク、レギュラー、軽油の3種類に比べ格段に種類が多いのに驚かされます。

(1パーツ=約3.2円)

名称	成分	価格(1リットル当たり)
ベンジン95	日本のハイオクに相当	34.76パーツ
ベンジン91	日本のレギュラーに相当(2013年3月に生産中止)	—
ガソール95	ベンジン95:90%、エタノール:10%の混合	27.65パーツ
ガソール91	ベンジン91:90%、エタノール:10%の混合	27.38パーツ
E20	ベンジン95:80%、エタノール:20%の混合	25.14パーツ
E85	ベンジン91:15~30%、エタノール:70~85%の混合	19.74パーツ
ディーゼル	軽油	25.89パーツ
NGV	天然ガス	13.20パーツ

【2017年4月17日時点：タイ大手石油会社PTT社の販売価格】

タイでは、2013年2月まで「ベンジン91」が日本でいうレギュラーガソリンに相当しました。しかし、タイは「ベンジン91」のほとんどを中東などの産油国から輸入しており、日本と同じく輸入依存が高くなっています。そこで、タイ政府は「ベンジン91」の依存度を低くするため、2013年3月より「ベンジン91」の国内販売を終了しました（「ベンジン91」の輸入自体は継続）。

代わりに、「ベンジン91」とエタノールを配合した「ガソホール91」の利用を促進しました。『ガソホール』とは、ガソリンとエタノールを合わせた造語です。輸入エネルギーへの依存度を減らすための国家戦略として、政府が『ガソホール』の普及を推進しています。

タイでは現在、「ガソホール91」が日本のレギュラーガソリンに相当するものとなっています。

### 3. バイオ燃料の促進

タイは、エタノールを配合したバイオ燃料の利用を推進しています。「ガソホール91」も同じくバイオ燃料に相当します。タイがエタノールを配合したバイオ燃料を促進する背景には、タイがキャッサバの生産量世界一であること、更にサトウキビもアジア最大の生産国で、世界4位であることが大きく関係しています。

エタノールの原料は、主にサトウキビやキャッサバから取れる糖みつ、でんぷんです。政府は輸入燃料の使用を抑え、国の主要農産物を活用し、エネルギーの自給率を上げる努力をしています。エタノールは、製造コストがガソリンに比べまだ高いですが、エネルギー安定供給の確保を目的としたエタノール普及を促すための補助金を支給することで、「ベンジン95」（日本のハイオクに相当）よりも安価に設定されています。

#### 《タイ国内のエタノール生産量推移》

（単位：百万リットル）

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
エタノール生産量	613	790	1,048	1,070	1,190
うち、バイオ燃料向け	486	471	950	1,058	1,174
バイオ燃料向け比率（%）	79.28	59.62	90.64	98.87	98.65

【出典：タイエネルギー省】

## 4. おわりに

エタノールを原料とした高まるバイオ燃料ニーズに、すでに日本の企業も着目しています。炭素繊維製品製造メーカーの東レは、2017年から2018年にかけて、タイに50~60億円を投じ、サトウキビからバイオ燃料を作る事業に参入すると発表しました（2017年1月5日付「日本経済新聞」記事）。

タイのバイオ燃料市場拡大を見越しての投資であり、2018年に世界最大規模のプラントを稼働させ、エネルギーコストを半分に抑える計画です。日本や欧米諸国ではEV（電気自動車）やFCV（燃料電池車）の開発競争が盛んですが、豊富なエタノール原料を背景に、タイではバイオ燃料車が当面の環境対応車の中心になるかもしれません。

また、タイでは、より価格の安い天然ガスを燃料にした天然ガス自動車、『NGV（Natural Gas Vehicle）』の普及も進んでいます。トランクに収納されているスペアタイヤを取り出し、空いたスペースにNGVタンクを設置する改造が、自動車修理工場で新たなビジネスとなっています。タイ政府としても、電気自動車などの次世代自動車やバイオ燃料開発に関する事業を行う外国企業に対して、法人税減税といった恩典を与え、積極的に受け入れを図っています。

自動車産業の発展に伴い、バイオ燃料のような新たな燃料のニーズも間違いなく高まっていくと思います。タイに限らず、世界的にもバイオ燃料などの新たな燃料に焦点をあてたビジネスが、今後更に発展していくのではないのでしょうか。

以上

<ご注意>文中意見は筆者の個人的見解であり、北陸銀行としての見解の反映ではありません。当レポートは作成時点の経済状況に基づき、情報提供のみを目的に作成したものです。

記載内容についてはご利用者のご判断と責任のもと、ご利用くださるようお願いいたします。

**ほくりく長城会**

**海外ビジネス情報**

発行：北陸銀行 ほくりく長城会事務局

〒920-0024 金沢市西念1-1-3 コンフィデンス4F

((株)人材情報センター内)

TEL: (076)254-6500 FAX: (076)254-6565

E-mail: info@chojo-hokugin.jp