



バンコク国際モーターショーを視察して ～販売台数はトヨタを抜いてBYDがトップに～

北陸銀行 国際部
バンコク駐在員事務所
所長 湧川 裕明

1. はじめに

2025年3月26日から4月6日の期間、第46回バンコク国際モーターショーがバンコク郊外のイベント会場「インパクト・ムアントンタニ展示場」にて開催され、約160万人が来場しました。本イベントは、東南アジア最大規模の国際モーターショーで、会期中に自動車やバイクの展示即売が行われるのが特徴です。年々、EVを中心に中国系メーカーのプレゼンスが大きくなっており、売り上げを伸ばしています。



【AION(中国EV)の展示ブース(筆者撮影)】



今回は、展示会における中国EVメーカーの台頭とタイの施策についてご紹介します。

2. 中国EVメーカーの攻勢が続く

下表はバンコク国際モーターショー会期中の予約販売台数で、足元の趨勢を表していると言えます。合計予約販売台数の増加も注目すべきですが、中国勢の躍進が目立つ結果となっています。BYDは販売台数を2年連続で倍増させ、今回トヨタを抜いてついに1位となりました。今年は中国EVメーカーの出展が前年から7ブランド増えたのも特筆すべき事象で、予約販売台数に占める電動車(xEV)の割合は約65%と過半を占めるに至りました。

バンコク国際モーターショー開催期間中の予約販売台数

2023年 (単位:台)				2024年 (単位:台)				2025年 (単位:台)			
1	Toyota	6,042	14.1%	1	Toyota	8,540	16.0%	1	BYD	9,819	12.7%
2	Honda	4,304	10.0%	2	BYD	5,345	10.0%	2	Toyota	9,615	12.4%
3	MG	3,929	9.2%	3	Honda	4,607	8.6%	3	AION	7,018	9.1%
4	Suzuki	3,887	9.1%	4	MG	3,518	6.6%	4	長安汽車	6,067	7.8%
5	GWM	3,117	7.3%	5	Mitsubishi	3,409	6.4%	5	Honda	5,948	7.7%
6	Isuzu	3,064	7.1%	6	長安汽車	3,073	5.8%	6	MG	5,910	7.6%
7	Mazda	2,989	7.0%	7	AION	3,018	5.6%	7	GWM	4,959	6.4%
8	Nissan	2,808	6.5%	8	GWM	2,815	5.3%	8	Mitsubishi	4,398	5.7%
9	BYD	2,737	6.4%	9	Isuzu	2,734	5.1%	9	Nissan	3,139	4.1%
10	Ford	1,630	3.8%	10	Nissan	2,488	4.7%	10	Isuzu	2,989	3.9%
	その他	8,378	19.5%		その他	13,891	26.0%		その他	17,517	22.6%
	合計	42,885	100.0%		合計	53,438	100.0%		合計	77,379	100.0%

 日系メーカー
 中国系メーカー

【バンコク国際モーターショーHPデータより事務所作成】

3. 現地生産開始で供給過剰の懸念

タイでは2024年以降、中国資本の自動車メーカーがEVの現地生産を続々と始めています。この背景にはタイのEV産業振興策があります。上述のようにEVの急速な普及をもたらしたのは、2022年3月から施行された「Thailand EV3.0」のスキームの下での補助金の支給でした。このスキームは、EV 1台当たり最大で15万バーツ（約63万円）の補助金を支給するものですが、利用には条件があり、メーカーは2023年中に補助金を受けて輸入販売した台数分を2024年に現地生産しなくてはなりません。また、2025年に遅れた場合は、1.5倍分の台数を現地生産する取り決めにもなっています。タイ国内でのEV生産を増やすためのアメとムチのような施策ですが、中国勢はこの施策に乗っかる形で工場建設を急いできました。

このスキームは2024年1月末で終了し、同年2月から始まった新しいEV投資奨励策の「EV3.5」に引き継がれました。補助金は従来の15万バーツから10万バーツに減額されましたが、2027年まで継続される予定です。

一方、EVに限らず、タイの自動車産業にとって目下の課題は低迷する国内販売です。タイ工業連盟によると、新型コロナウイルス禍後の家計債務の膨張や、金融機関による自動車ローンの審査厳格化を理由に、2024年の自動車販売台数は約57万台（前年比26.2%減）で、過去ピークの約144万台（2012年）と比べ、大きく減少しています。

国内市場の低迷が続く中で、補助金活用の条件であるEV生産台数のノルマは、在庫過剰や価格競争の激化につながる可能性があります。そのため、国家EV政策委員会は、2024年12月4日、「Thailand EV3.0」に基づくEV国内生産の義務期間の延長を決定しました。しかし代わりに生産台数のノルマは増やさず、2026年までに生産を終える場合は完成車輸入・販売台数の2倍以上、2027年までに終える場合は3倍以上の生産が義務付けられます。

4. おわりに

中国EVメーカーの台頭や国内販売の低迷で、日系自動車メーカーは苦戦を強いられており、生産撤退や工場統廃合、人員リストラ等の動きが見られます。日系サプライヤーも完成車メーカーの生産計画の下方トレンドの影響を受けています。増え続ける中国EVメーカーとの取引を模索する動きも見られますが、商慣習上の違いなどから、一筋縄では進まないのが実態のようです。中国資本のメーカーとの取引の特徴として、①支払いサイトが長い、②値引き要請が強い、③受注が決まっても取引が継続されるか分からず、設備投資しづらい、といった点があり、取引を見合わせざるを得ないという声が聞かれます。引き続き販売、生産両方の面から今後もEVの動向を見ていきたいと思えます。

<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、ご利用くださいますようお願いいたします。

ほくりく長城会

長城メール

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