

〈3〉タイで見る自動車とエネルギーの未来図 ～中国 EV メーカーの怒涛の攻勢は続く～

在タイ経済ジャーナリスト 増田 篤

今年2月末に発生した米国とイスラエルによるイラク攻撃、中東紛争が世界の政治・経済に大混乱をもたらしている。ホルムズ海峡の事実上の封鎖により原油の国際価格が高騰、世界各国で各種燃料供給がひっ迫、消費者の生活に大きな影響を与えている。

昨年4月のトランプ米大統領による相互関税の導入発表は世界各国の経済・貿易政策当局、そして輸出企業を翻弄し続けた。今回の中東紛争の主役もまたトランプ氏だった。そして迷走し続けた相互関税が、米最高裁判所の違憲判決もありそのインパクトが急速に薄れつつある中では、中東紛争とエネルギー危機が世界の地政学的問題の深刻さとともに世界経済へより大きな打撃を与えると懸念されつつある。

過去4～5年、世界の経済ニュースの主演の一人は電気自動車（EV）だった。中東紛争という新たな攪乱（かくらん）要因により、自動車市場の未来図は混とんとしている。地球温暖化対策、脱炭素を大義名分とする欧州主導の自動車の完全EVシフト路線は、中国EVメーカーの怒涛の世界進出で、あっけなく軌道修正を迫られ、化石燃料を使う内燃機関（ICE）の生き残る道も示された。しかし、原油価格の高騰で再びEVシフト加速論が息を吹き返しつつある。

東南アジアではEV普及が最も早かったタイではもともと、ICE（エンジン）車の燃費より、EVの「電費」が安いことが、消費者がEVを選択する最大の

理由とされてきた。中東紛争激化に伴うガソリンやディーゼル燃料の価格高騰で「やはりEVだ」との声が強まり始めている。

一方で、タイ国内産のサトウキビ、キャッサバを原料に使ったエタノール混合ガソリン「ガソホール」やパーム油由来のバイオディーゼル燃料が脚光を浴びつつある。中東産の石油に頼らないでもICE車を走らせることができるというエネルギー安全保障面が再評価されている。中東紛争発以後、タイの政府関係者はこれらバイオ燃料の比率を高める方針を打ち出し、タイの石油元売り会社もバイオ燃料の混合比率を高めつつある。

「東洋のデトロイト」とも呼ばれる東南アジアの自動車生産ハブのタイでは長年、国内シェアの9割前後を日本の自動車メーカーが占めていた。しかし、過去3～4年の間に中国国内の過当競争から逃れ、大量進出し続けた中国系EVメーカーに一気に侵食され、日系のシェアは7割弱まで落ち込んでいる。ここでは、ICEにしがみついた日系自動車メーカーがタイという牙城を守り続けることができるかといった産業ニュース的な視点だけではなく、自動車、そして人間社会のエネルギー源を何に頼れば良いのかというより本源的な問いかけも必要だ。

I. 東洋のデトロイトで日中激突

今年3月25日～4月5日にバンコク郊外の大型展示場で東南アジア最大規模の自動車展示会とされる第47回バンコク国際モーターショー（BIMS）が開催された。主催団体によると、開催期間中に予約販売された台数は前回比72%急増の13万2951台で過去最高となった。BIMSでは各社が大幅な値引き販売を実施するが、今回は中東紛争で燃料価格の高騰が長期化すると予想した消費者が電気自動車（EV）に殺到した。

◇自動車展示会にみる中国勢の進出ラッシュ

今回のモーターショーでタイの自動車業界関係者に大きな衝撃を与えたのが、ブランド別上位10社のうち日本メーカーはトヨタとホンダの2社のみで、その他、8社はEVを主力とする中国ブランドだったことだ。予約販売台数トップは1万7354台の中国EV大手の比亞迪（BYD）で、世界、そしてタイでもガリバーだったトヨタ自動車が1万5750台で2位に甘んじた。以下、中国の奇瑞汽車（チェリー・オートモービル）傘下のオモダ・アンド・ジェクーが1万5088台、上海汽車集団（SAIC）傘下のMGが1万0537台で続き、DEEPALなどの長安汽車ブランドが計8573台で5位に入った。日系ではホンダが5907台でようやく10位に滑り込んだ。

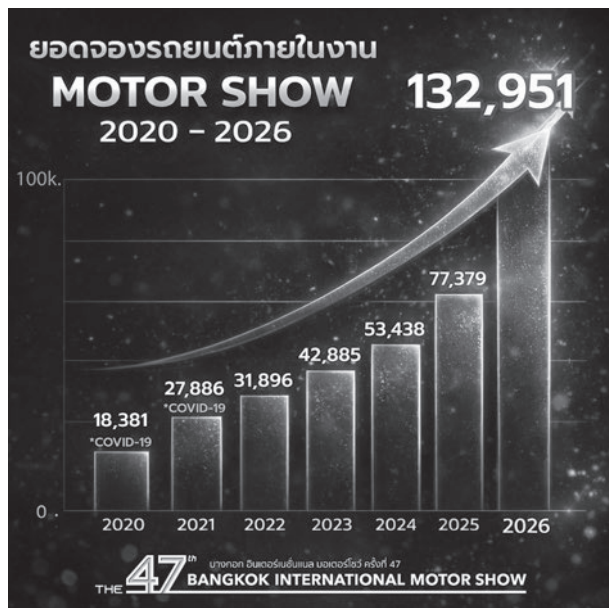


写真1：第47回バンコク国際モーターショーに展示されたBYDのATTO1

タイ・バンコクでの自動車展示会は毎年3～4月に開催されるバンコク国際モーターショーのほかにも毎年11～12月に開催される「タイ国際モーターエキスポ」もある。2025年12月に開催されたモーターエキスポでは、自動車の予約販売台数は前年比38%増の7万5246台だった。その動力源別内訳は、バッテリーEV（BEV）が全体の約半分。残り半分は内燃機関（ICE）車、ハイブリッド車（HEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）で、BEVの比率が一気に高まった。メーカー別では、トヨタ自動車がトップを維持、2位はホンダだったが、3位はBYD、4位がオモダ・アンド・ジェクー、5位が広州汽車（GAC）傘下のAION（アイオン）で、三菱自動車などのその他日系メーカーを上回り、中国勢の台頭ぶりを見せつけた。

過去のBIMSを振り返ると新型コロナウイルス流行終息後の2022年の予約販売台数3万1896台から毎年急増し、2026年にはその4倍強の水準となった。（図1）2023年春のモーターショーに出展した中国系メーカーはMG、長城汽車（GWM）、BYD、合衆新能源汽车（NETA）の4ブランドだけだったが、2024年3月のモーターショーでは吉利汽車系のZEEKR（ジーカー）のほか、DEEPAL、小鵬汽車のXPENG（シャオペン）、アイオンの4ブランドが加わり、全8ブランドとなった。2025年のモーターショーは11ブランド、そして今回のモーターショーでは、昨年経営破綻したNETAが姿を消す一方、蔚来汽車（NIO）傘下の「FIREFLY」や上海汽車の「MAXUS」、奇瑞汽車の「LEPAS」、東風汽車の「FORTHING」など新ブランドの投入があり、中国系のブランド数は16に達した。

図1：BIMSの予約販売台数の推移（出所：BIMSのホームページ）



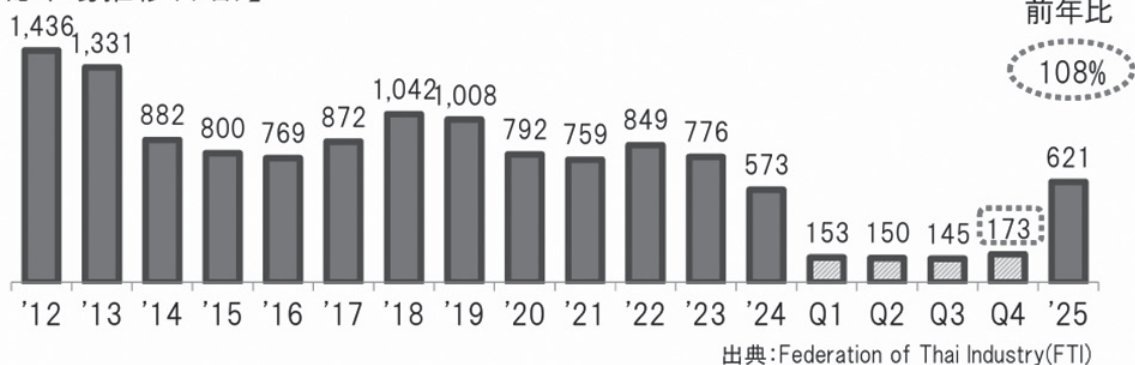
◇「xEV」のシェアは半分まで急拡大

こうした中国系自動車メーカーのタイ市場への怒涛の攻勢は新車販売などの公式データでも明確に確認できる。盤谷日本人商工会議所（JCC）が今年3月上旬に開催した自動車部会は、2025年のタイの新車販売台数は62万1000台と前年比8%増と3年ぶりに増加に転じたと報告した。新車販売台数は2012年に、タイの自動車市場は政府が導入した初回購入者向け減税策が奏功して143万6000台とピークを付けた後、70～80万台まで減少している。

その後、新型コロナウイルス流行前の2018年に104万2000台まで回復するものの、再び減少トレンドとなり、2024年には57万3000台まで落ち込んだ。JCC自動車部会は国内経済の停滞と高水準の家計債務に伴う金融機関の与信厳格化の影響が長引いているため、回復ペースは緩慢だと分析した。

(グラフ1)

【総市場推移(千台)】



脚注：メーカー別市場データ前提
 ・Tesla, BYD, Neta, GAC, Wuling, Geely, Xpeng, Chery, Leapmotor: 車両登録台数 (Source: Department of Land Transport)
 ・その他: FTIが集計するメーカー別販売台数 (各メーカーによる申告値)
 ※ただし、BYDは25年1-6月のみ申告値、その他期間は登録台数

さらに、トヨタ自動車のタイ法人であるトヨタ・モーター・タイランド (TMT) が長年、分野別などより詳細な業界データを公表してきた。2025年のデータでは乗用車の販売台数は前年比7%増の23万9000台（総市場シェアは39%）、タイの国民車とされる1トンピックアップトラックを含む商用車が同10%増の38万2000台（シェア61%）だった。ただコロナ禍以後、主にタイの高水準の家計債務問題の影響を最も強く受けたピックアップトラックは、

23年が32%減、24年が38%減と大幅な落ち込みが続き、25年も12%減と縮小が続いている。

また、動力源別の統計では、過去4～5年、最も関心を集め続けてきたバッテリーEV (BEV)、プラグインハイブリッド (PHEV)、ハイブリッド (HEV) を含む電動車、いわゆる「xEV」が総市場に占める構成比は23年の24%から25年には46%まで急拡大。電動車の総市場に占めるシェアは、残りのICE車とほぼ拮抗する形となった。