

タイにおける中国自動車メーカーの進出と
電気自動車（EV）の普及状況について信金中央金庫 海外業務推進部
SHINKIN CENTRAL BANK
International Business Division

本レポートでは、信金中金の海外駐在員等が最新のトピックスについて報告します。
今回は、近年活発になっている中国自動車メーカーの進出とタイにおける電気自動車（EV）の普及の状況についてお伝えします。

1. 中国自動車メーカーの進出

(1) 中国によるタイへの投資が増加

SCB 海外トピックス vol.1 でもお伝えしたとおり、投資促進を担当する政府機関であるタイ投資委員会（以下「BOI」という。）が、2022 年 11 月より新しい投資奨励業種を設定*したこと等を背景に、中国によるタイへの直接投資額が増加しております。

直近 2023 年上半期における投資奨励申請は、件数 507 件（前年同期比 +33.1%）、金額 3,040 億バーツ（同約 2.4 倍）と全体として大きく増加しているなか、中国の申請件数は同 3 倍、金額は同 4 倍近くとなるなど、顕著に増加しており、件数・金額ともに首位になっています（図表 1）。

※ 電気自動車、新エネルギー、未来食品、航空宇宙関連の 4 業種が追加。BOI の認可を受けると、最大 13 年間の法人税免除といった恩典を受けることができる。

図表 1 外国資本によるタイへの直接投資額（申請ベース）

（単位：件、億バーツ）

2021年1-6月			2022年1-6月			2023年1-6月		
国・地域	件数	金額	国・地域	件数	金額	国・地域	件数	金額
日本	83	413	台湾	17	386	中国	132	615
米国	15	240	日本	94	168	シンガポール	73	591
中国	62	182	中国	44	154	日本	98	353
その他	222	1,911	その他	226	554	その他	204	1,481
合計	382	2,745	合計	381	1,262	合計	507	3,040

（出所）政府発表・各種報道等にもとづき信金中央金庫が作成

(2) 中国 EV メーカーの進出が活発

電気自動車（EV）産業については、投資奨励業種に設定されたのみならず、2022 年には政府による生産・販売奨励施策が実施されました。当施策は、将来的にタイ国内で一定数の EV を生産することを条件に各種減税や販売補助金を支給するものであり、当施策の発表を受けて、中国 EV メーカーによるタイ進出が活発になっています（図表 2）。

図表 2 中国 EV メーカーによるタイ進出の主な報道（順不同）

会社名	報道年月	内容	備考
比亞迪(BYD)	2022年8月	初の海外工場としてタイへの進出を決定 2024年6月の稼働を予定	生産能力15万台／年
奇瑞汽車(Chery)	2023年7月	タイでのEV生産に強い関心を表明 2024年内のタイEV市場参入を予定	—
長安汽車	2023年4月	工場建設を発表(投資額98億バーツ)	生産能力10万台／年
広州汽車集団(AION)	2023年7月	工場建設を発表(投資額60億バーツ)	—
合衆新能源汽车(NETA)	2023年3月	同社現地法人による工場建設着工(海外初工場) 2024年1月の稼働を予定	—
上海汽車(SAIC)	2023年5月	タイの財閥CPグループとEV関連工業団地の起工式を開く 2025年に工業団地完成を予定	—
長安汽車	2023年4月	工場建設を発表(88億バーツ)	生産能力10万台／年

（出所）政府発表・各種報道等にもとづき信金中央金庫が作成

(3) 工場建設現場の様子

図表 2 における比亞迪（BYD）の新工場が建設される予定の工業団地を視察したところ、団地に隣接する形で出稼ぎ建設作業員用の宿泊小屋があり、全体で 1,281 ライ（約 200 万 km²）の広大な団地には、大きな存在感を示す同社工場の骨組みを見ることができたほか、その周辺においても中国企業の新規工場が建設されており、建設業者も中国企業であるなど、多くの中国企業がタイに進出している様子を窺うことができました。

当工業団地は、バンコク市内から車で 2 時間程度のラヨン県のパタヤから東に 25km ほどの場所に位置しており、そこから 10km ほど北側には、日本企業が集積する工業団地があります。足許、タイに進出してきている中国企業のなかには、日本企業と比較して好待遇の条件を提示してワーカーを募集している事例もあることから、信用金庫取引先において、当工業団地完成後は現地従業員の流出リスクが想定されます。

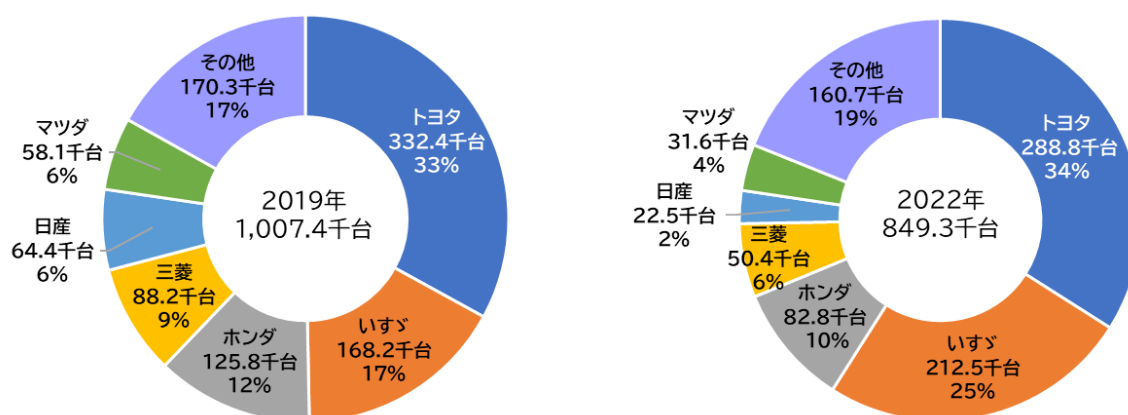
2. タイにおける電気自動車（EV）の普及

(1) 自動車販売・登録状況

日系の自動車メーカー各社が生産工場を構えるタイにおいて、日系の自動車は国内で広く普及しています。乗用車は、トヨタのカローラ・アルティスが国内のタクシーに採用されているほか、日本では販売していない大型 SUV のフォチャナーも人気の車両となっています。商用車では、いすゞの D-Max、トヨタのハイラックス等のピックアップトラックは、地方・バンコク周辺問わず、街中で 1 台は必ず見かけることができるほど多く走っています。

タイにおける自動車販売台数は、足許において販売数全体は、コロナ禍前の水準までは回復していないものの、日系が 8 割ほどのシェアを保っています（図表 3）。

図表 3 タイ国内の自動車販売状況（メーカー別）



（出所）政府発表・各種報道等にもとづき信金中央金庫が作成

一方、タイでは急速に電気自動車（EV）が普及しており、2023 年（7 か月累計）の電気自動車の累計新規登録台数の状況を見ると、バッテリー電気自動車（BEV）が前年同期比約 10 倍と大幅に増加しているほか、ハイブリッド（HEV）、プラグインハイブリッド（PHEV）も増加傾向にあります（図表 4）。

図表 4 タイの電気自動車（EV）新規乗用車登録台数

（単位：台）

	2022年 1～7月	2023年 1～7月	前年同期比
BEV	3,607	36,729	10.2倍
HEV	37,023	51,720	1.4倍
PHEV	6,722	7,249	1.1倍
合計	47,352	95,698	2.0倍

（出所）政府発表・各種報道等にもとづき信金中央金庫が作成

なかでも BEV 乗用車は、比亞迪（BYD）や合衆新能源汽车（「NETA」）といった中国メーカーが圧倒的なシェアを確保しています（図表 5）。

図表5 メーカー別 BEV 登録台数（乗用車）

（単位：台）

		2023年 1～7月	シェア
中国系	比亞迪(BYD)	12,578	34.2%
	合衆新能源汽车(NETA)	7,189	19.6%
	上海汽車(SAIC)	6,167	16.8%
	長城汽車(GWM)	3,114	8.5%
非中国系	テスラ	5,367	14.6%
	BMW	630	1.7%
	その他	1,684	4.6%
合計		36,729	100.0%

（出所）政府発表・各種報道等にもとづき信金中央金庫が作成

（２）EV 普及の背景

上述のように中国メーカーの BEV の販売が伸びている背景に①日系の自動車（ガソリン車および EV）と価格面で遜色ないこと、②タイ政府が EV 購入補助金を支給していることが挙げられます。

①について、日本では、まだまだ電気自動車の価格帯はガソリン車と比較して割高であることが多いですが、タイ国内で販売されている日系の自動車（ガソリン車および EV）の小売希望価格と中国系メーカーの EV を比較すると遜色ないことが分かります（図表 6）。

②について、タイ政府は、2030 年までに EV の生産台数を全体の 30%まで引き上げることを目標にするなど、EV 普及に意欲的に取り組んでいます。国民への普及を促進させるため、高級車を除く販売価格が 200 万バーツを超えない BEV 乗用車・ピックアップトラックを対象にバッテリー容量に応じて最大 15 万バーツ（60 万円、1 バーツ＝約 4 円）の補助金を支給しています（二輪車は小売価格に応じて最大 1.8 万バーツ）。

例えば、NETA V については、上述の補助金と物品税※の減税効果（8%から2%減税）により、54.9 万バーツ（219 万 6,000 円）で購入可能になることから、富裕層のみならず、幅広い階層のタイ国民が購入を検討しやすい水準になっています。

※ 消費税の一種で、特定のサービスや物品の販売に対して課されるもの。国産品は出荷時に、輸入品は輸入時に納税する。

図表6 メーカー別車両小売希望価格の比較

	メーカー	モデル	価格(バーツ)
日系	トヨタ	Yaris(ガソリン車)	559,000～
		CAMRY(ガソリン車)	1,475,000～
	ホンダ	CITY(ガソリン車)	629,000～
		Accord(ガソリン車)	1,499,000～
	日産	LEAF(EV)	1,590,000～
中国系	BTD	ATTO 3(EV)	1,099,900～
	NETA	V(EV)	760,000～
	MG	EP(EV)	998,000～

（出所）政府発表・各種報道等にもとづき信金中央金庫が作成

こうした中国 EV メーカーの攻勢により、日系自動車メーカー向けを中心に取引している信用金庫取引先においては、足許の受注環境が従前より低調になったことを受けて、医療や住宅業界といったこれまで取引のなかった業界との取引開拓を進めている企業も少なくありません。

3. おわりに

タイでは、現状、日系自動車が広く普及している一方で、政府の施策等を背景に中国の EV メーカーの進出が活発化し、EV の普及が急速に進んでいます。

信用金庫取引先においては、自動車産業関連先を中心にガソリン車向けの受注が低調になったことで、今後の取引の不透明性や取引先開拓を課題に感じている信用金庫取引先の話をよく聞きます。信金中央金庫バンコク事務所のほか、出向者を派遣しているバンコク銀行のネットワークを通じて、ビジネスマッチングイベントの開催や取引先の紹介といったビジネス拡大等の課題解決のご支援をさせていただいておりますので、お近くの信用金庫までご相談ください。

<編集・発行>

信金中央金庫 海外業務推進部 企画グループ
東京都中央区八重洲1丁目3番7号
Tel: 03(5202)7703
E-mail: s1000860@facetoface.ne.jp

<信用金庫使用欄>

本レポートは、標記時点における情報提供を目的としています。したがって投資等についてはご自身の判断によってください。また、本レポート掲載資料は、信金中央金庫が信頼できると考える各種データにもとづき作成していますが、信金中央金庫が正確性および完全性を保証するものではありません。なお、記述されている予測または執筆者の見解は、予告なしに変更することがありますのでご注意ください。