

2025 年 6 月

◇◆岐路に立つタイの EV 市場◆◇

タイの EV 市場は、2022 年に政府が打ち出した EV 奨励策「EV3.0」によって購入時の補助金（7 万～15 万バーツ）や輸入関税の大幅な引き下げ（乗用車 8%→2%）によって、中国メーカーを中心に急速に拡大しました。今年 1 月のタイの自動車販売台数 48,082 台のうち、EV は約 25%の 12,448 台と高水準を記録し、好調を維持しています。しかし、その裏では様々な問題や懸念材料が徐々に浮かび始めてもいます。本記事では岐路に立つタイの EV 市場についてお伝えします。

・急速な市場拡大が招いた問題点

タイ国内の EV はトヨタやホンダ、三菱自動車などが主力メーカーであるハイブリッド（HEV）と、新興勢力である BYD などの中国メーカーが主力メーカーのバッテリー電気自動車（BEV）に分かれ、タイ政府は特に BEV に対して手厚い奨励策を打ち出してきました。その結果、2021 年には約 2 千台だった BEV の新車登録台数は、翌 2022 年には約 1 万台、2023 年には約 7 万 6 千台と急速に増加しました。



バンコク中心地の大型ビル Interchange 21 にオープンした BYD のショールーム

その間、輸入販売により市場を獲得した中国の EV メーカーは、奨励策の恩典を受けるための条件である「2022 年～2024 年に輸入・販売した BEV の数と同じ台数の生産」のため、相次いでタイでの現地製造を始めました。EV3.0 で補助金を支給された BEV の台数は約 7 万 5,000 台とされ、2024 年中に同じ台数分、または 2025 年にずれ込んだ場合は 1.5 倍の台数をタイで生産する必要があり、満たせなければ、補助金や優遇税率との差額分の返納が義務付けられてます。この結果、供給過多を引き起こして早くも値下げ競争が始まってしまい、2022 年の発売当初の販売価格と比べて 20～30%価格を下げるメーカーもあり、急速な値下げに対して既存オーナーからは反感の声が上がっています。また、大幅な値下げは中古車販売市場にも影響が出始めていて、この先も値下げが続くと買

2025 年 6 月

取価格が新車価格を上回る恐れがあるため、中古車販売業者が中国メーカーの BEV の下取りに二の足を踏んでいると報じられています。

・タイ国内に広がる中国メーカーに対する不信感

2024 年のタイ国内 BEV 新規登録台数では BYD、GW に続く第 3 位だった NETA（合衆汽車）ですが、先日 6 月 23 日にタイ国内の事業を停止したことが報じられました。同社は 2024 年 3 月に部品を輸入して現地で組み立てる完全ノックダウン方式の工場を、中国国外初の生産拠点としてタイで稼働を開始したばかりでした。2024 年のタイ国内の販売台数は 7 千台余りと、前年から半減してしまいましたが、今年の 1 月には向う年間の販売台数を 3 万台に引き上げる目標を明らかにし、年内に SUV タイプの新型車を投入すると発表、3 月には「タイは多くの顧客基盤を持つ重要な拠点である」と声明を発表してテコ入れを図っていました。しかし、中国本社の経営悪化とともに部品不足や部品調達の遅れが深刻化し、ユーザーからの「修理を受けられない」という苦情が相次ぎ、タイ消費者評議会から同社のタイ法人が改善を求められる事態に発展、販売市場でも相次ぐ中国メーカーの参入や急激な価格競争によって売り上げが激減し、事業停止に至ってしまいました。

また、最近では経済価値を生まない中国資本の「ゼロパーツ工場」が問題視されています。本来ならば雇用創出や地場産業の活性化など、地域経済に好影響を及ぼす投資を呼び込むために付与されている恩典（減税や免税などの優遇策）を使ってタイ進出をしておきながら、実際には工場建設の設計・施工から労働力確保・物流まですべてを中国企業内で完結させてしまい、タイ国内にお金が落ちない仕組みが出来上がっています。さらに工場周辺には中国語表記のレストランやカラオケ施設、雑貨店などが乱立し、そこでは正規の就労ビザを持たずに働く中国人が増えるなど、地域の住環境の変化や治安の悪化も心配され、急激に進む中国化に近隣の住民から不満の声が上がっています。タイ工業連盟（FTI）もゼロパーツ工場がタイの産業に与える影響を懸念しており、外国企業による工場設立基準の厳格化や取り締まりの強化を求めています。

・タイ政府の新たな施策

タイ政府は 2024 年から 2027 年までの 4 年間を対象とした EV 普及策として EV3.5 という支援措置をおこなっています。これはタイで EV が普及し始めた 2022 年～2023 年に、EV 普及策第一弾として発表された施策 EV3.0 のアップデート版で、国内生産と市場成長のさらなる強化を目的としています。

2025 年 6 月

	Thailand EV3.5		
対象	乗用車、ピックアップトラック：価格 200 万バーツ（約 880 万、1 バーツ約 4.4 円）以下 二輪車：価格 15 万バーツ以下		
補助金	乗用車バッテリー容量 50kWh 未満：2024 年 5 万バーツ、2025 年 3 万 5 千バーツ、 2026 年～2027 年 2 万 5 千バーツ 乗用車バッテリー容量 50kWh 以上：2024 年 10 万バーツ、2025 年 7 万 5 千バーツ、 2026 年～2027 年 5 万バーツ ピックアップトラック：2024 年～2027 年 10 万バーツ（タイ国内で製造されたものに限る） 二輪車バッテリー容量 3kWh 以上：2024 年～2027 年 1 万バーツ（タイ国内で製造された ものに限る）		
関税 物品税	完成車輸入時の関税：200 万バーツ以下の EV 乗用車：2024 年～2025 年の 2 年間、最大 40%の引き下げ 物品税：700 万バーツ以下の EV 乗用車：8%から 2%に減税		
条件	現地生産開始時期	2026 年	2027 年
	必要な完成車生産台数 （乗用車）	当該補助金を受けて輸入した EV 完成車の台数の 2 倍以上	当該補助金を受けて輸入した EV 完成車の台数の 3 倍以上

[出典：JETRO ビジネス短信](#)

さらに、タイ投資委員会（BOI）は国内産業を保護しながら EV 市場の形成を後押しするため、原材料などの現地調達率 40～45%を達成したメーカーと関連部品業者に対して、法人税率 50%の減免措置を 2 年間付与する追加の優遇措置を発表しました。既存の部品メーカーを支援するとともに、より強固なサプライチェーンの構築につながることが期待されます。

しかし、上記の通り売り上げ台数第 3 位の NETA が事業を停止し、優遇策を受けるためのノルマである国内生産台数 1 万 9 千台に対して 4 千台余りと未達が確実となっており、政府内からも国家 EV 政策委員会に対して、生産ノルマ未達成時の対応や補助金制度の見直しなどを求める声が上がっています。今後、NETA のように事業を停止するメーカーを再び出さないためにも、実効的な支援策が求められます。