

2025年10月

タイ 2025年下半期 日系企業動向

①現地概況

タイの景気状況を測る重要な指標のひとつに、自動車の販売台数があります。ローン審査の厳格化により自動車販売が不振となった影響で、2024年はすべての月で前年を下回る結果となりましたが、2025年4月以降は前年同月比でプラスに転じており、下げ止まったとの見方もできます。ただし、2023年の水準までには回復しておらず、依然として厳しい状況が続いています。

タイ国内新車販売台数

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2023年	65,579	71,551	79,943	59,530	65,088	64,440	58,419	60,234	62,086	58,963	61,621	68,326
2024年	54,814	52,843	56,099	46,738	49,871	47,622	46,394	45,190	39,048	37,692	42,309	54,016
2025年	48,082	49,313	55,798	47,193	52,229	50,079	49,102	47,622	48,350			

（トヨタ自動車タイランドの発表を元に筆者作成）

苦境が続くタイの自動車市場ですが、国内のEV（バッテリー式電気自動車BEV、プラグインハイブリッドPHV、ハイブリッドHV）の生産台数は前年比プラスとなっています。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という新たな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。

	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

②現地日系企業の動向

盤谷日本人商工会議所（JCC）が8月1日に発表した日系企業の景気動向調査によると、2025年下半期（見通し）の業況感指数（DI）はマイナス7と、2024年下半期（実績）のマイナス11から4ポイント上昇したものの、国内の耐久財消費の不振や外国人旅行者数の減少などの要因から引き続きマイナスとなりました。2025年下半期（見通し）はタイ政府の政策や国内の耐久財消費の回復への期待などがある一方、米国関税の景況への懸念もあり、マイナス2となる見込みです。※DIは前期に比べて業況が「上向く（上向いた）」との回答比率から、「悪化する（悪化した）」との回答比率を引いた値。業況が改善した企業が多いとプラスになる。

業種別のDIは、「鉄鋼・非鉄」がマイナス10、「電気・電子機械」がマイナス7、「輸送用機械」がマイナス3などでマイナス指数となっていますが、2024年下半期と比べるとマイナス幅が少なくなっています。「繊維」は2024年下半期のマイナス54からプラス8と大幅に回復しており、プラス33の「食品」とともに好調です。

日系企業が抱える経営上の問題点（複数回答）として、「他社との競争の激化」が68%と第1位になっており、続いて「国内需要の低迷」が42%で2位、「総人件費の上昇」が40%で3位と、1年前の同調査と同じ結果となっています。

③進出相談傾向

弊社への進出相談の件数では、2025年上半期は前年に比べてほぼ同数でした。内訳としてはほとんどが非製造業（IT、飲食関連、商社、エンジニアリングサービス、駐在員事務所等）と、前期と同じ傾向でした。

大手日系企業の動向としては、大手日系自動車メーカーのEV関連の動きが活発化しています。

- ・トヨタ…電動SUV「bZ4X」をマイナーチェンジして再投入、HVの小型セダン「ヤリスATIV（エーティブ）HEV」の発売を発表し、EVとHV双方からタイ市場に攻勢を強める
- ・いすゞ…主力のピックアップトラックのバッテリー式電気自動車（BEV）モデル「D-MAX EV」の生産を開始し、欧州主要国向けに輸出を開始
- ・ホンダ…独自のハイブリッドシステム「e:HEV」を搭載した新型アコードを発表
- ・マツダ…50億バーツ（≒230億円）を投じ、2027年までにEVやハイブリッド車の5車種を導入する計画を発表

④ 今後の見通し

タイ中央銀行が8月に発表した「タイ経済報告書」によると、2025年のタイの国内総生産（GDP）は通年で2.5%前後の成長率と予測しています。これは2024年の成長率とほぼ横ばいで、過去平均を下回る「低成長ゾーン」にありますが、主な要因としてはパーツ高による輸出の鈍化、民間消費の停滞、観光業の回復の遅れが挙げられています。特に輸出の不振は、輸出額が国内総生産（GDP）の半分以上を占めるタイ経済にとって、回復を鈍らせる大きな要因となっています。

米国はタイの最大の輸出相手国ですが、トランプ関税の影響も懸念されています。現時点では関税率は19%となっていますが、タイは米国から「対米貿易黒字国かつ非関税障壁が多い国」の一つとみなされており、今後の通商交渉の行方によっては最大36%の関税が課される可能性があります。サイアム商業銀行傘下のシンクタンク「SCB Economic Intelligence Center」によると、米国の関税が36%に引きが下られた場合、タイ経済に深刻な打撃となる可能性があるという警告をしています。輸出の減少だけでなく、グローバ

ルなサプライチェーンの縮小や中国経済の減速による間接的な影響も懸念されており、特に米国がアジア諸国に対して平均 21%の関税を課している中で、輸出競争力の低下が避けられないとしています。

10月26日に米国とタイは通商枠組み合意（Framework for an Agreement）に至り、引き続きタイ原産品に対する相互関税率は 19%で維持されることが決定しましたが、これは通商協定の合意（Agreement）ではなく、効力も限定的とみられています。タイのスパジー商務相は「今回の枠組みは拘束力を持たず、年末までの最終合意を目指して協議を続ける」と声明を発表、今後も継続協議となることを明らかにしました。タイの 3 つの民間経済団体（タイ商工会議所・タイ産業連盟・タイ銀行協会）による「タイ民間 3 機関会議」の報告では、米国の関税が最大 36%に達した場合、GDP 成長率は 0.7～1.4%まで低下し、輸出はマイナス 2%に落ち込む可能性があるとしています。トランプ関税の今後のタイへの影響は「安定化しつつも予断を許さない状況」であり、通商交渉の進展と米国の政権運営次第で再び変動する可能性があります。今後の通商交渉の行方が、輸出産業の命運を左右する重要な要素とみられています。

参考文献：

JETRO ビジネス短信

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/12/013561a19d3cacc8.html>

JCC 2025 年上期 日系企業景気動向調査（概要）

※会員向け資料

NNA トヨタ、電動 SUV を再販売 ※会員のみ閲覧可能

<https://www.nna.jp/news/2831196>

いすゞ自動車ニュースルーム BEV ピックアップトラック「D-MAX EV」をタイで生産開始

<https://www.isuzu.co.jp/company/profile.html>

NNA ホンダ、タイで新型アコードを発表※会員のみ閲覧可能

<https://www.nna.jp/news/2831389>

AUTOCAR JAPAN マツダ、タイでの生産・販売を強化

<https://www.autocar.jp/post/1115058>

BANK OF THAILAND

<https://www.bot.or.th/th/thai-economy/state-of-thai-economy.html>

Thansettakij

<https://www.thansettakij.com/economy/624271>

JETRO ビジネス短信

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/10/43b6f555240037b5.html>

infoquest

<https://www.infoquest.co.th/2025/492807>

免責事項：

本レポートに掲載されている情報の正確性については万全を期しておりますが、岡山県は利用者が当ホームページの情報をを用いて行う一切の行為について、何らの責任を負うものではありません。本レポートに起因して利用者に生じた損害につき、岡山県としては責任を負いかねますので御了承ください。