

タイ自動車産業情報アップデート(2026 年 7 月末時点)
一般調査報告書

2026 年上半期の自動車関連統計データが出そろいました。2024 年の自動車ローン厳格化に端を発した低下傾向は歯止めがかからず、2025 年も前年比微減で 2 年連続 150 万台割れとなったのが、これまでの状況でした。各種統計情報から、2026 年上期のタイ自動車産業の動きについて整理したいと思います。

1 自動車生産台数

2026 年上半期の自動車生産台数は、第一四半期は前年同月比で微増で推移。回復の兆しが見られるかと思われましたが、第二四半期に入り前年同月比でマイナスが続き、結局、上期累計生産台数では、前年同期比で微減という結果となりました(図1・図2)。

この要因は2月末以降急激に悪化した中東情勢にあることは明らかです。4 月には中東向け輸出はわずか 993 台に落ち込み、前年比 91.7%減という極めて大きな減少となったことも報じられ、5 月には生産台数も前年同月比 73.3%と大幅に落ち込み、回復基調に歯止めが掛かることとなってしまいました(図3)。

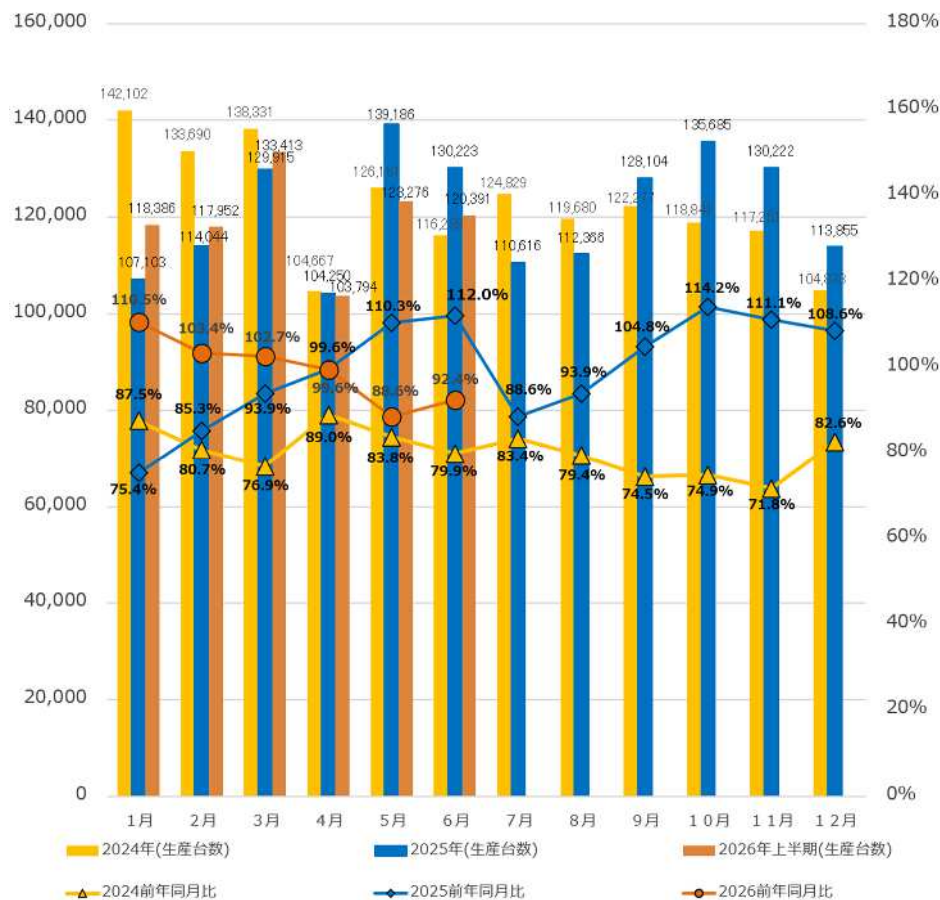


図1 タイの自動車生産台数の推移(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

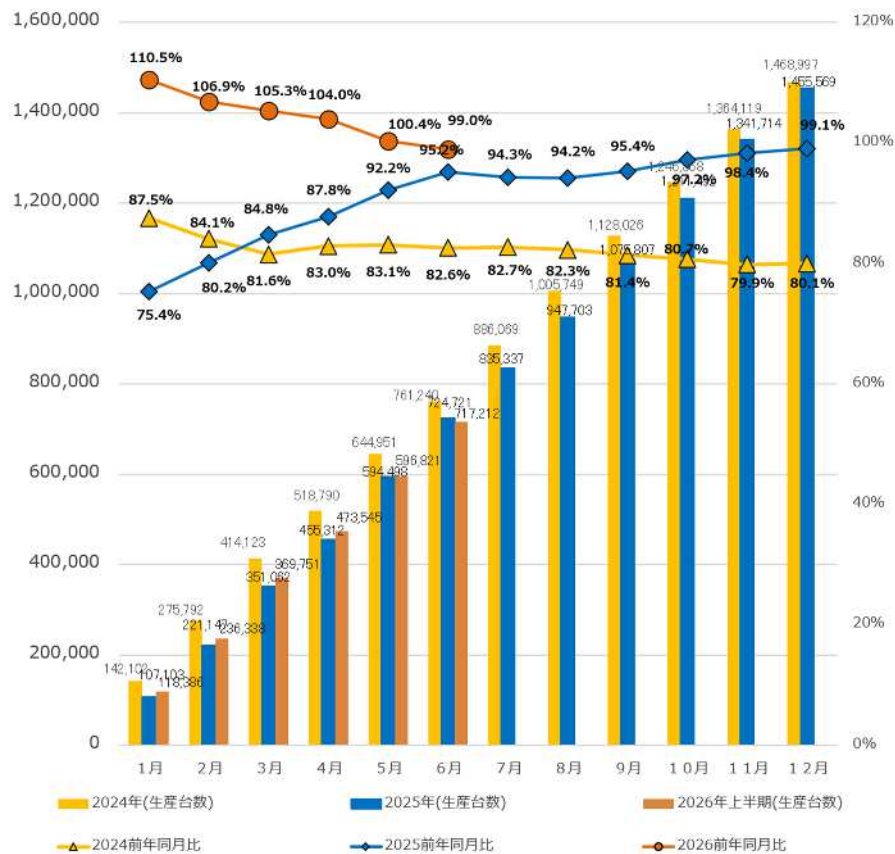


図2 タイの自動車生産台数の推移(累計) (出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

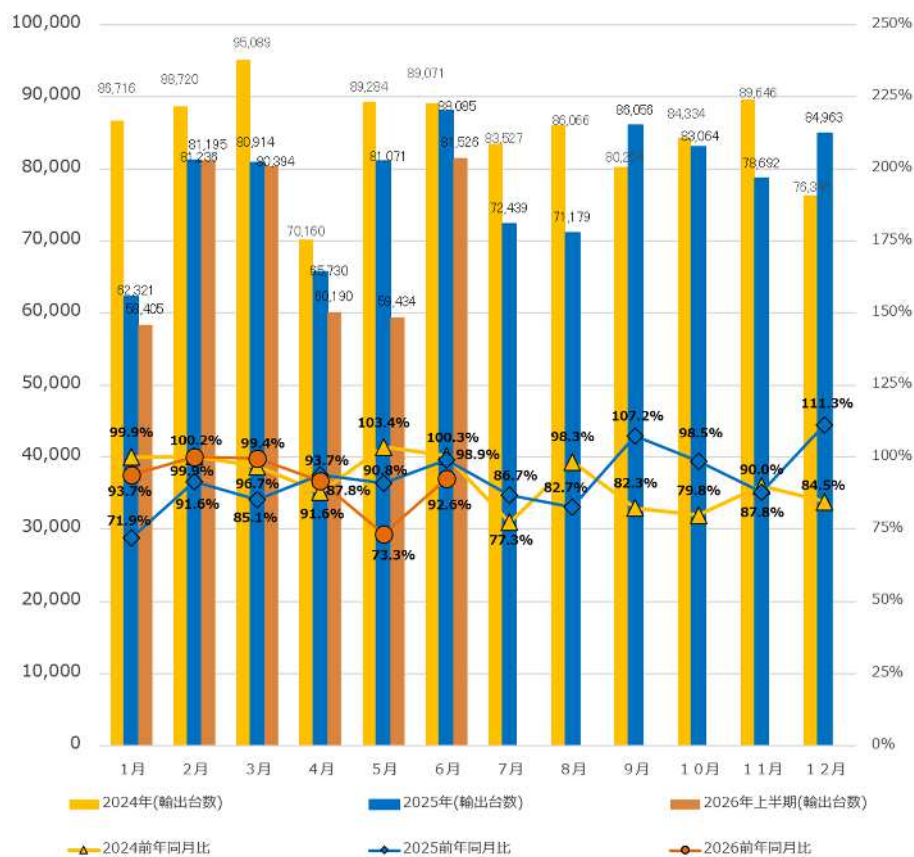


図3 タイの自動車輸出生産台数の推移(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

なお、タイ工業連盟による自動車生産台数の公表データは、乗用車、ピックアップトラック、PPVといった、セグメント別で整理されています。この車種別データを 2025 年上期と 2026 年上期で比較すると(表1)、4月以降には全体的に前年度比減となり、タイの輸出品目における主力であるピックアップトラックでもその傾向が顕著となっています。

(単位:台)

MONTH	TOTAL	乗用車						VAN MICRO BUS	PPV	PICK UP 1 TON		TRUCK		
		<	1,501 -	1,801 -	2,001 -	BEV	Not Specified (CC.)			PICK UP	DOUBLE	< 5	5 - 10	10 TONS
		1,500 CC.	1,800 CC.	2,000 CC.	2,500 CC.					1 TON	CAB	TONS	TONS	UP
JANUARY	11,283	4,941	-1,316	3,624	-313	422	-1,327	-210	-1,371	522	5,713	75	108	415
FEBRUARY	3,908	-1,922	-1,054	1,289	-1,050	1,204	-1,516	-187	1,554	-6,599	11,640	115	84	350
MARCH	3,504	2,355	-1,980	833	-1,063	-449	-1,477	-344	1,220	2,442	1,265	177	62	463
APRIL	-456	-3,616	1,270	1,737	-1,538	-170	-681	-377	3,360	355	-1,522	120	57	549
MAY	-15,910	-7,958	-1,044	4,420	-555	-382	-775	-386	212	4,980	-15,339	194	95	628
JUNE	-9,832	-11,216	-1,015	1,519	-343	9,224	-446	-425	-1,301	54	-6,706	141	29	653
上期計	-7,503	-17,416	-5,139	13,422	-4,862	9,849	-6,222	-1,929	3,674	1,754	-4,949	822	435	3,058

表 1 タイのセグメント別自動車生産台数の前年同月との差(2026 年 1 月～6 月)

(出所:タイ工業連盟の公表データを基に作成)

2. 自動車販売台数（登録台数）

次にタイにおける国内の自動車販売台数を確認していきましょう。

今回は、タイ運輸省陸運局が公表している「登録台数」を参照データとしました。実際には車両登録は販売後となるため、若干のタイムラグがありますが、こちらのデータではメーカー別の台数も示しているため、各社のシェアを把握するうえで、分かりやすい指標となります(なお、タイ工業連盟も「販売台数」を発表していますが、こちらはセグメント別台数は示しているものの、メーカー別では示されていないため、本稿ではタイ運輸省陸運局発表の「登録台数」を参照したいと思います)。

図4に示すとおり、上期通じて登録台数は前年同月を上回っており、タイ国内市場の低迷は底を打った印象です。一方でメーカー別シェアをみると、そこからは 2025 年に引き続き、2026 年上期でも日系メーカー全体のシェアが落ちており、ついに6割を割るという厳しい結果になりました(図5)。直近のタイ国内市場の動向のおさらいになりますが、2025 年末で EV 優遇策「EV3.0」は期限を迎え、2026 年以降の「EV3.5」では補助金が最大 15 万バーツから 5 万バーツと、大幅に縮小するため 2025 年末、いわば駆け込み需要により、BEV の販売台数が急伸。2026 年に入ればその反動が起こり、ICE・HV・PHV回帰への動きがあるのではと期待する向きもありましたが、その矢先に中東危機が勃発。これを背景に BEV は息を吹き返し、3 月末から 4 月初めに掛けて開催されたバンコク国際モーターショーのメーカー別予約台数結果からも、依然としてBEVを主力とする中国勢の勢いは衰えていない様相かと見られていましたが、今回の陸運局発表で実際のデータでも、それが裏付けられる形となっていました。陸運局のデータでは各種 EV の登録台数も公表されていますが、そこでも、BEV の需要は2月に一旦落ち込んだものの、3月以降再び力強く回復していることが示されています(図6)。

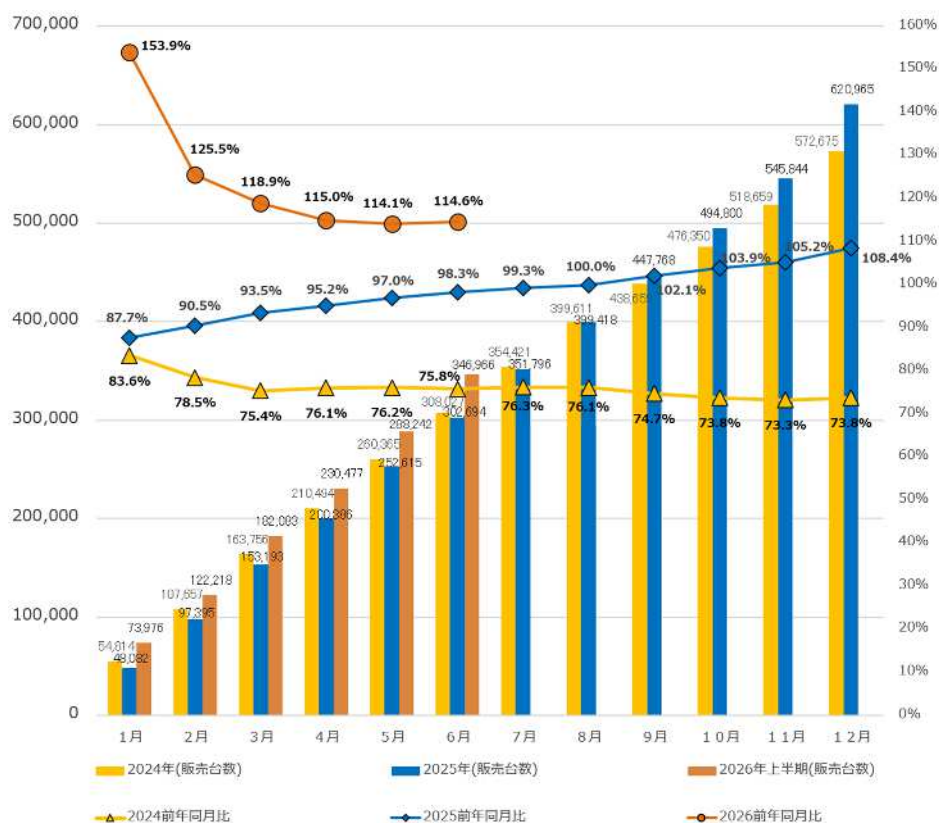


図4 タの自動車販売台数の推移(累計) (出所:タイ運輸省陸運局の公表データを基に作成)

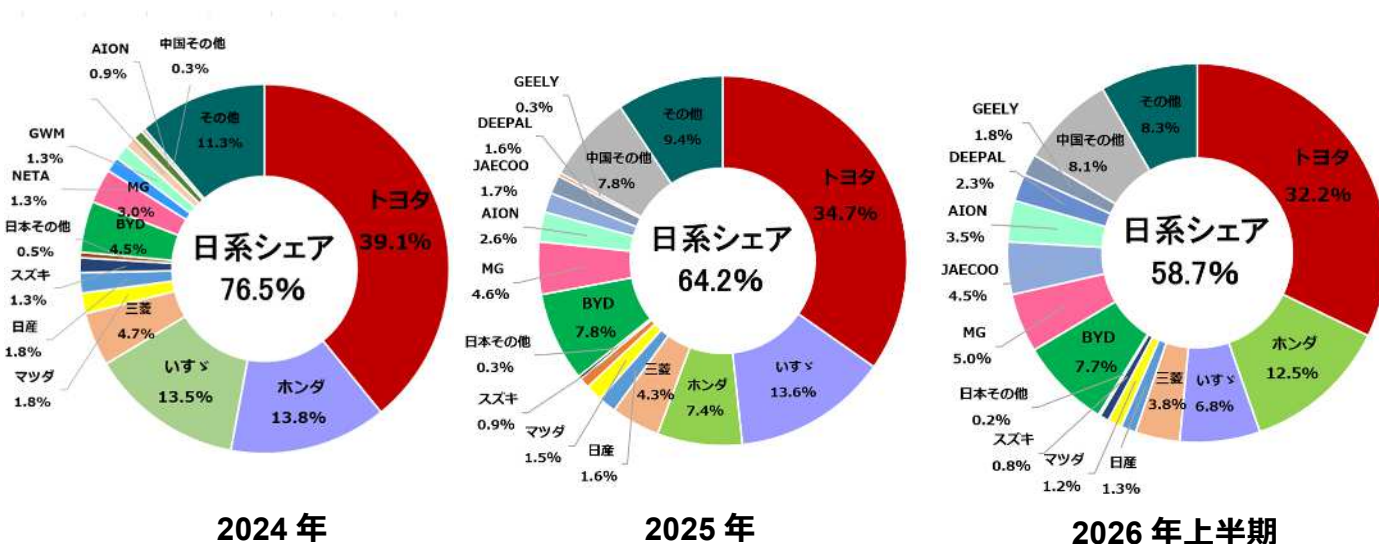


図5 タイの新車登録台数のメーカー別割合 (出所:タイ運輸省陸運局の公表データを基に作成)

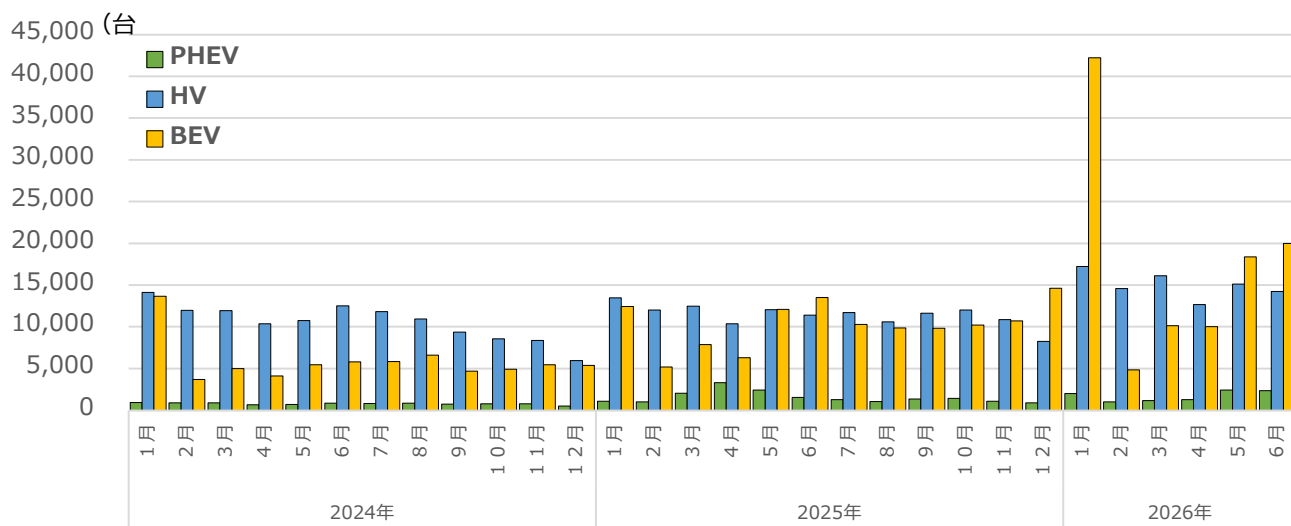


図6 EVの登録台数(出所:タイ運輸省陸運局の公表データを基に作成)

3. 今後の見通しについて

自動車市場に限らず、あらゆる産業が中東情勢危機という、非常に大きなインパクトを持ち、且つ不透明な事象の影響化にある中、今後の情勢を見通すのはかつてなく困難な状況下にあるといえます。

そうした中、5月にタイ電気自動車協会及びタイ自動車部品製造業協会など10の産業団体が政府に対し、EV振興策の見直しを求める緊急提言を提出したことが報道されました。この内容は多岐にわたりますが、主な項目には「現地調達規制の強化」があり、そこには現在実質ゼロ%となっている中国製EVの関税を32%まで上げること、投資優遇措置を受けるための現地調達率要件を40%から80%に増やすことが含まれていました。これにはEVが普及する一方で、タイ国内における雇用創出や経済的メリットが限定的であり、今後この傾向が続くなら、タイ国内の産業空洞化が進んでしまうのではないか、というタイ業界団体の危機感が透けて見えます。

これに対する政府からの目立った反応は報じられていませんが、こうした中、7月23日に政府が240億バーツの補助金予算を確保し、最大8万台の老朽車をEVに置き換えを目指しているとの発表がありました。注目すべき点として、この施策に対してタイ工業連盟のスポークスマンが「部品の大部分を国内で調達した国産EVを対象とすべき」と述べたのに対し、政府からも「あらゆるタイプのEVの普及を促進し、同時に国民にも利益をもたらすことが目標であるべき」との同意のコメントがあったと報じられています。「あらゆるタイプの」という言葉をわざわざ付け足したのは、日本勢が得意としているHV、PHVも念頭に置いての発言とも窥えます。

今後のEV優遇策の方向性として、対象がBEVに限定されず、HV・PHVに拡大されるとともに、タイ国内生産の条件が厳格化されていけば、長年かけてタイで現地化を進めてきた日系メーカーにとっては明らかに追い風になるといえます。その一方で中国メーカーも現地化を進めてきており、今年に入ってから「Chery」のブランドで知られる新興メーカーの奇瑞汽車が4月に工場を稼働。既に工場を持っているBYD、長安汽車、長城汽車、広州汽車といった大手ブランドも現地調達課を模索しているものと推察され、予断は許しません。

現在、タイ政府ではEV化推進の景気浮遊活用と、国内産業保護のバランスに苦慮しつつ、EV3.5に次ぐ優遇策を検討しているものと推察されますが、今後示されていくであろう政府の自動車関連施策の方向性がどのよ

うになるのか、まずはいち早くキャッチすること、そのうえで、国際情勢や景気の動向も踏まえて分析を尽くしていくことが、今後を占ううえで重要と言えそうです。

【参考文献】

タイ工業連盟 <https://fti.or.th/DataCenter/Industry-statistics> (参照 2026-07-31)

タイ運輸省陸運局 <https://web.dlt.go.th/statistics/> (参照 2026-07-31)

Bangkok Post 2026 年 5 月 14 日、5 月 25 日、7 月 23 日付記事

THAIBIZ 2026 年 7 月号「タイ EV 振興策見直しに向けた緊急提言」(NRI Consulting & Solutions (Thailand) Co., Ltd)

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。