2026 年 10 月 9 日
バンコク産業情報センター
菅谷 健生

# タイにおけるバイオ燃料の動向
## 一般調査報告書

昨今、タイの自動車業界の話題の中心は、もっぱら物品税に関するものです。9 月 10 日、タイ物品税局は物品税について、今後 3 段階の体系にする方針を発表。BEV についてはこれまで輸入車であっても、「輸入台数と同数～倍を次年度以降タイ国内で生産」等、一定の条件を満たした場合は 2%という極めて低い物品税率が適用されてきました。このため BEV のコスト優位性は大きく高まるとともにりシェアが拡大し、これが ICE・HV を主力とする日本勢が昨今厳しい戦いを強いられてきた大きな要因の一つとなっていましたが、その潮目が変わる可能性があるということで、多くの関係者がその動向を注視しています（10 月 7 日時点）。

この動きの背景には「2030 年までに温室効果ガス排出量を 30%削減」という目標達成のため、まずは輸入に頼ってでも BEV を普及させ、徐々に国産化を進めるという目論見でいたものの、思うように BEV の国産化は進まず、一方で現地生産化率の高い ICE・HV のシェアが落ちることにより、産業空洞化が進むのでは、というタイ政府の懸念があります。

こうした中、タイ政府は改めてバイオ燃料普及策に着目し始めています。国内産業の保護とカーボンニュートラルの両立、さらにはホルムズ海峡危機による燃料供給不安にも直面する中、バイオ燃料の普及拡大はこれらの課題解決に大きな役割を担いうることは想像に難くないのですが、バイオ燃料は現状どのようにタイに普及しているのか、現状を整理するとともに、燃料供給不安がある昨今、それほどバイオ燃料の存在感が感じられないのはなぜなのか、今後どういった動きが想定されるのか、本稿で探ってみたいと思います。

## １　２種類のバイオ燃料（ガソホールとバイオディーゼル）

日本のガソリンスタンドのラインナップはハイオク・レギュラー・軽油の三種類程度が一般的ですが、タイではそれにバイオ燃料が加わるため、種類が多岐に渡ります。以下の画像はバンコク市内中心部のあるガソリンスタンドの店頭価格表ですが、ここでは７種類が販売されていました。

一見複雑ですが、大きく分けると通常のガソリンとガソホールと呼ばれるガソリンにエタノールを添加したバイオ燃料、そして軽油の代替となるバイオディーゼルがあります。後述しますが、タイでは軽油のバイオディーゼル化が義務付けられており、現在通常の軽油は一般には販売されていません。ガソホールについてはエタノール配合率・オクタン価ごとにバリエーションがあります。まずはガソホールとバイオディーゼルそれぞれの基本情報について記述したいと思います。

Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

バンコク市内のガソリンスタンドの店頭価格表とその内容 （10 月 7 日筆者撮影）




| 商品名 | 内容 |
|---|---|
| Super Power Xtra | 高級車用バイオディーゼル |
| Super Power X99 | 高級車用ハイオクガソリン |
| Diesel（B7） | 軽油（パーム油 7%） |
| Gasohol E20 | ガソホール（エタノール 20%） |
| Gasohol 91（E10） | ガソホール（エタノール 10%、オクタン価 91） |
| Gasohol 95（E10） | ガソホール（エタノール 10%、オクタン価 95） |
| ベンゼン | 通常のガソリン |

① ガソホール

上述のとおり、ガソホールはガソリンにエタノールを添加したものになりますが、その原料には主にサトウキビまたはキャッサバが用いられます。タイでは 1985 年以降、王室主導のプロジェクトとして開発が進められ、2001 年から市場での販売が開始されました。

現在販売されているガソホールは配合率・オクタン価別に表 1 のとおり 4 種類があります。

表1 ガソホールの仕様･価格（各種公開情報より 10 月 7 日時点）

| 燃料名 | ガソリン割合 | エタノール割合 | オクタン価 | 小売価格の目安（THB/L） |
|---|---|---|---|---|
| Gasohol 91（E10） | 90% | 10% | 91 | 31～34 |
| Gasohol 95（E10） | 90% | 10% | 95 | 33～37 |
| Gasohol E20 | 80% | 20% | 約 95 | 30～34 |
| Gasohol E85 | 15～35% | 65～85% | 100～105 程度 | 25～30 |
| Gasoline 95（純ガソリン） | 100% | 0% | 95 | 42～47 |

Gasohol 91 と 95 はともにガソリン：エタノール＝9：1 の割合で、その違いはオクタン価です。これに対して Gasohol E20 はエタノール割合が 20%と、エタノール比率がより高いものです。Gasohol E85 はエタノール割合が最大 85%と他 3 種と比べかなり高いものですが、燃費の悪さに加え、樹脂系部品やエンジンで特殊仕様が必要になるなどの課題があるため（詳細後述）、市中のガソリンスタンドで目にすることは殆どありません。

表中には参考のため純ガソリンの価格についても記載しましたが、Gasohol E10、20 は 10THB/L 前後

Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

純ガソリンよりも安く抑えられています。これはエタノールがタイ国内で生産されているため、輸入に頼る原油が値上がりしたときに有利になるため、ということもありますが、タイ政府がガソホール利用促進のため、Oil Fuel Fund（石油燃料基金）によって補助金を出し、ガソホールを意図的に安くしてきたことも大きな要因となっています。

② バイオディーゼル

先述のとおり、バイオディーゼルは軽油にパーム油が添加されたものです。こちらもブミポン国王指示のもと、1983 年からディーゼル燃料の代替燃料開発を目的として開発が開始され、2007 年から商用化されました。

バイオディーゼルはガソホールと異なり、ディーゼル燃料との混合が義務付けられており、混合率はその時々の原油価格やパーム油の需給に応じて、政府が定めています。中東危機発生前の今年２月までは B5 と呼ばれる 5%パーム油配合のものでしたが、３月から 7%に引き上げられています。上述のとおり、B3～B10 は時勢に応じて政府が配合率を定めているため、同時に販売されることはありませんが、配合率 20%の B20 は大型トラック用燃料として販売されています。

表2 バイオディーゼルの仕様･価格(各種公開情報より 10 月 6 日時点)

| 燃料名 | 軽油割合 | パーム油由来バイオディーゼル（FAME）割合 | 小売価格の目安（THB/L） |
|---|---|---|---|
| B3 | 97% | 3% | 30～36 |
| B5 | 95% | 5% | |
| B7 | 93% | 7% | |
| B10 | 90% | 10% | |
| B20 | 80% | 20% | 28～34 |

２　バイオ燃料の主な事業者

先述のとおりタイでのバイオ燃料開発は王室主導で始められましたが、現在は国営企業 PTT（タイ石油公社）の他、製糖大手 Mitr Phol Group などが参画しています。主な事業者の概要を表３に纏めました。

表３　バイオ燃料の主な事業者（各種公開情報より　10 月 6 日時点）

| 企業名 | 企業概要・主な強み | バイオ燃料の主な取り組み・役割 |
|---|---|---|
| Mitr Phol（ミトポン） | タイ最大級の砂糖メーカーであり、ASEAN 有数のエタノールメーカー。 | タイ最大級の砂糖メーカーであり、ASEAN 有数のエタノールメーカー。バイオエタノール、バイオプラスチック、SAF 向け原料供給に積極投資。バイオエタノール（E20 等）の原料供給が主力。 |

Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

| | | |
|---|---|---|
| Bangchak（バンジャーク） | タイ最大級のバイオ燃料事業者（石油精製～バイオ事業を展開）。 | E20 や B7 などの混合燃料を展開。 |
| PTT / OR タイ石油公社 | タイ最大の国営石油企業（PTT）およびその小売事業部門（OR）。 | 国内最大の給油所ネットワークを活用したガソホール販売や、EV 充電網の構築を実施。 |
| Global Green Chemicals (GGC) | PTT グループ系のバイオ化学・グリーンケミカルメーカー。 | パーム油に由来するバイオディーゼルおよびバイオ化学品の主要な製造・供給を担う。 |
| BBGI | Bangchak と Khon Kaen Sugar Industry 社（砂糖メーカー）による合弁バイオ企業。 | エタノールとディーゼルの両方を大規模製造。従来のバイオ燃料にとどまらず、近年は合成生物学を活用した高付加価値なバイオ製品（健康食品や化粧品原料など）の開発・製造にも注力。 |

３　バイオ燃料の課題

タイはサトウキビ、キャッサバ、パーム油といったバイオ燃料原料の産地であり、1980 年代から自国でのエネルギー調達と農産資源の有効活用を目指して開発を行ってきました。その結果、純ガソリンの使用度は大きく低減され、配合率 10%の E10 は一定程度普及したものの、E20 の利用率はまだ低く、E85 に至っては殆ど販売されていません。軽油についても、政府により現在は 7%以上パーム油材の配合が義務付けられているものの、20%の B20 は市場に広がってきませんでした。なぜタイではバイオ燃料の利用が限定的で、輸入原油に大きく依存する状況から脱せていないのか、以下に整理します。

① 原料供給量の限界、不安定性

タイは確かにサトウキビ、キャッサバ、パーム油の生産地ではあるものの、その生産量は国内燃料需要を大幅に代替できるほどではない。また、農産物としての本来の需要、即ち食品、飼料向け需要との競合が避けられない。農産物であるがゆえ、天候や自然環境による生産量変動のリスクが相対的に大きい。

② コスト競争力・燃費

タイ政府は長年にわたり、石油燃料基金や税制優遇措置を通じてバイオ燃料の価格を引き下げ、普及を支援してきたものの、未だにエタノールやパーム油由来バイオディーゼルの製造コストは化石燃料を下回ることができていない。特に近年はサトウキビ、キャッサバ、パーム油価格の上昇により、価格競争力を維持するのがますます困難になっている。

またエタノールについていえば、基本的にガソリンより発熱量が低く、燃費が低下するため、仮にリッター当たりの価格をガソリンより安く設定できても、走行距離あたりのコストメリットが限定的。

③ 対応車両の普及不足

E85 や B20 といった高濃度バイオ燃料を用いる場合、耐性を持つ燃料ホースやシール材、専用の燃料噴射制御システムが必要。しかしタイではこういった対応車の普及が進まず、販売する給油所数も消費も伸びない結果になったため、実際に普及しているのは E20 や B7 といったレベルに留まっている。

④ EV 政策へのシフト

Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

近年のタイ政府は、自動車燃料としてのバイオ燃料拡大よりもEV（電気自動車）産業の育成を重視する方向へ政策の重点を移し、物品税の低減や補助金給付などにより、ＥＶの方が消費者にとってアクセスし易くなり、バイオ燃料普及のインセンティブが薄れている。

４　昨今の動向と今後について

前項のとおり、原料供給や燃費、コストの問題から、CO2削減アクションにおけるタイ政府の軸足はバイオ燃料からBEV普及へと移っていったのが、ここ数年の動きと言えます。一方で冒頭にも書いたように、タイ政府の「まずは輸入でBEVを普及させて、徐々に国産化」という算段は思うように進まず、国内産業空洞化の懸念が強まっています。

こうした中、改めて環境関連目標と国内産業活性化のために、政府としてバイオ燃料の可能性に着目するのは自然なこと言えます。9月2日、タイエネルギー省エネルギー事業局（DOEB）はGasohol E20への切替を促すため、二種類あったE10のうちGasohol91の廃止を決定。加えて、自動車業界団体TAIA（タイ自動車工業会）や自動車メーカー数社と連携して、Gasohol E20の利用拡大キャンペーンを行うことを発表しました。DOEBの調査では、Gasohol E20の利用率が18%程度に留まっており、その要因として「多くの車両オーナーは、自分の車がE20に対応しているかどうかを十分に認識していない」、また「E20はE10に比べ、エンジン性能が悪化したり、燃料消費が異常に増加したりするのではないかという不安を抱いている」といった分析が示されました。これに対してTAIAはE20対応車の最新のモデルリストを公表しPR、さらに自動車メーカーは「E20がエンジンに構造的・機械的なダメージを及ぼすことはない」ことを公式に発表。まずは普及が既に進んでいるE10からE20への切替を目指しています。

バイオディーゼルにおいても政府の動きが見られます。２②で触れたとおり、政府は今年３月からバイオディーゼルにおけるパーム油の下限配合率を5%から7%に引き上げています。また、これまで殆ど普及していなかった高配合品B20にも補助金を投入し、B7以下の価格になるよう、誘導しています。実はバイオディーゼルに使われるパーム油も必ずしも軽油より安価ではなく、むしろ昨今代替燃料需要を受け、高コストになりがちですが、政府は補助金を投入してでも国内生産可能な原料を含むバイオディーゼルの普及を目指しています。

多額の政府予算を投じてバイオ燃料の普及を後押ししている近年の政策動向からは、原油輸入への依存度低減、サトウキビ・キャッサバ・パーム油といった国内農産物関連産業の保護・育成、さらには温室効果ガス排出削減目標の達成という複数の政策課題に対し、同時並行で取り組もうとする政府の姿勢がうかがえます。

次世代バイオ燃料の開発も政府主導で進められています。本稿ではその詳細まで取り上げることはできませんでしたが、タイ国立エネルギー技術センターやタイ科学技術開発庁による取組からは、コスト・燃費面や、車両側の適合性といった課題を、技術的に解決し、何とか補助金漬けの状態からの脱却するための糸口を見つけ出したい、という政府の思いが感じられます。こうした政策や技術開発の動向、経済情勢、農産物市場、国際安全保障情勢と、バイオ燃料を取り巻く要素は多岐に渡りますが、それらの事象と互いの関連性を紐解きつつ、引き続きバイオ燃料普及の可能性に今後も注目していきたいと考えます。

Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

【参考文献】（ウェブサイトはいずれも 10 月 6 日時点）
Bangkok Post 9 月 2 日付
The Daily NNA タイ版　9 月 21 日付、9 月 22 日付、9 月 23 日付
https://www.facebook.com/dedeofthailand/posts/๙-พระราชกรณียกิจ-ด้านพลังงานทดแทน-จากพระอัจฉริยภาพของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศ/665350639028210/(エネルギー省代替エネルギー開発・エネルギー保全局)
https://www.facebook.com/ministryofenergy/photos/ไบโอดีเซล-ไบโอดีเซลในประเทศไทย-เมื่อปี-พศ๒๕๒๖-พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุ/1097858443616781/(エネルギー省公式 SNS)
https://www.thairath.co.th/scoop/interview/2920718
https://thaipublica.org/2026/03/energy-ministry-increased-biodiesel-blend/
https://www.krungsri.com/en/research/industry/industry-outlook/energy-utilities/ethanol/io/io-ethanol-2026-2028
https://thaipublica.org/2026/03/2-ethanol-associations-ready-to-produce-e20-from-28-plants-over-7-million-liters-per-day/
https://www.thaiagroenergy.com/ภาครัฐเดินหน้าส่งเสริม-e/
https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-social-media/Pages/IAO145-Ethanol-Industry-FB-2025-09-12.aspx
https://www.facebook.com/AndamanNews/posts/อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันไทย-กำลังเผชิญแรงกดดันรอบด้าน-ทั้งปริมาณผลผลิตที่มีแนวโน้มเ/1030491273026043/
https://www.mitrphol.com/zadmin/ckimage/file/Futher%20information%20about%20Energy%20Management%20and%20Climate%20Change.pdf
https://greenproduction.co.jp/archives/29052
https://www.nationthailand.com/pr-news/business/40016878
https://www.nationthailand.com/sustaination/40057053

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まし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。

Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.