



タイの二輪車輸出は、米国による 19%の相互関税によって一部影響を受ける可能性があるが、全体的な成長率は依然として 28%と予測。

CURRENT ISSUE

Vol. 31 No. 3594 August 1, 2025

- タイからの輸入品に対する米国の 19%の相互関税は、二輪車の一部モデルの輸出に影響を与えると予測される。競争激化が予想されるクラスとして、エンジン排気量が 800cc を超えるもの、また 90cc から 190cc 以下のものが含まれる。
- ただし、タイから米国へ輸出される二輪車の約 56%は、関税引き上げにもかかわらず価格競争力を維持している。このため関税の影響にもかかわらず、2025 年のタイの二輪車輸出額は、前年比 28%の増加が見込まれている。



Hathaiwal Tungkaterakul

Senior Researcher

hathaiwal.t@kasikornresearch.com

タイは世界第 5 位の二輪車輸出国として位置付けられており、主な輸出先市場は米国である。

タイは世界第 5 位の二輪車輸出国であり、2024 年では 99 カ国に輸出、うち米国が最大の輸出先となっている。2025 年 5 月時点では、米国への輸出額は約 USD 2 億 5,800 万ドルで、タイの二輪車総輸出額 USD 12 億 2,000 万ドルの約 21%を占めている（図 1）。最も多く輸出されている二輪車のセグメントは、エンジン排気量 250cc から 500cc 以下のモデルである（図 2）。

図 1：タイの二輪車輸出相手国とシェア

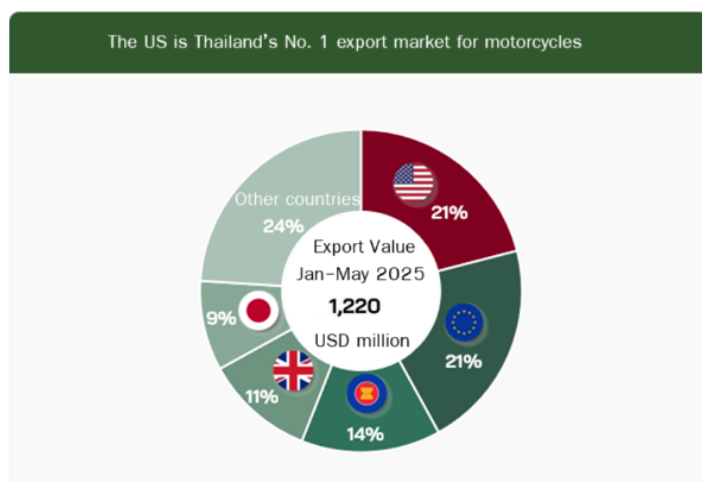
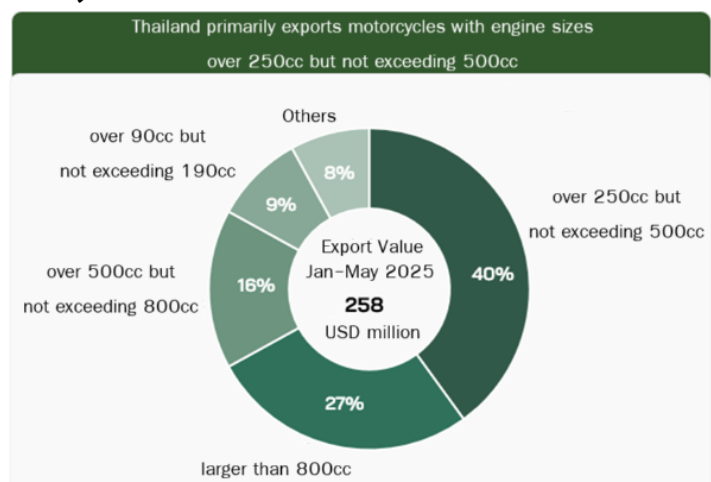


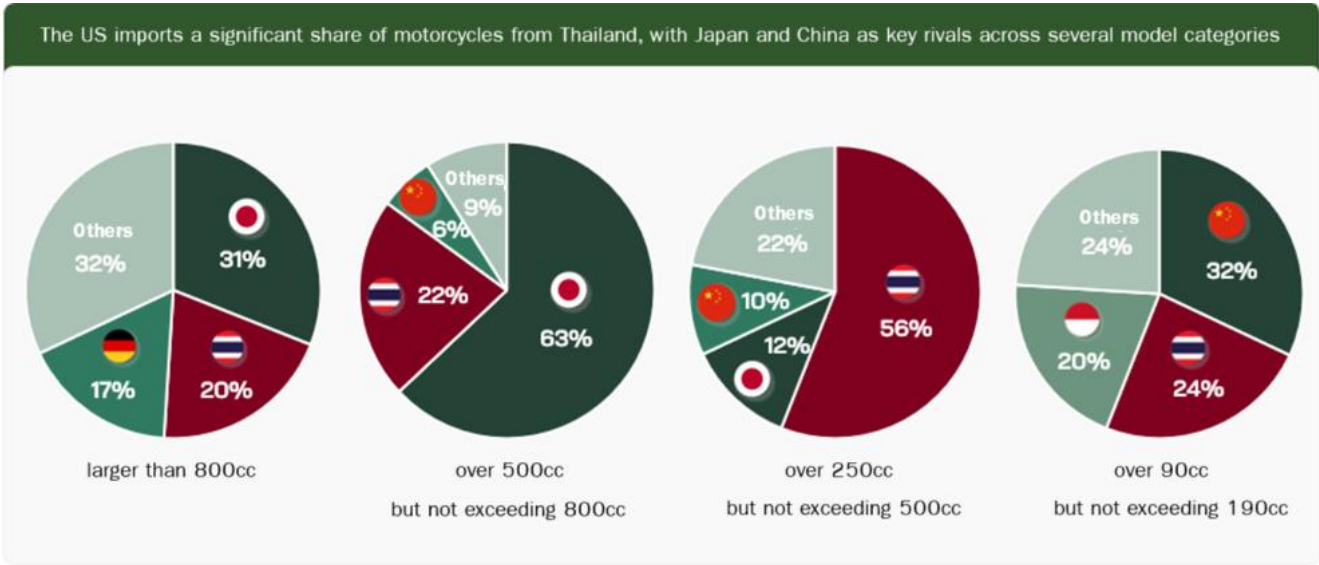
図 2：タイから米国へ輸出された二輪車のモデル別シェア



相互関税は輸出コストに影響を与えるが、タイの二輪車は依然として競争力がある

二国間交渉の結果、2025 年 8 月 1 日から米国はタイからの輸入品に対し 19%の報復関税を課すことを決定した。これにより、日本、EU 諸国、インドネシアなど米国向け二輪車輸出における主な競合国（図 3）と比べて、タイ製二輪車のコスト上昇が懸念される。（中国を除く、表 1）

図 3：米国への二輪車輸出量（輸出元国別・車種別）



Source: FTI, compiled by KResearch (data as of 5M25)

表 1：各国から輸入される二輪車に対する米国の関税率

国	MFN	IEEPA	Reciprocal	Total
日本	15% (Reciprocal Tariff + MFN)			
EU 諸国	15% (Reciprocal Tariff + MFN)			
インドネシア	0% - 2.4%	-	19%	19% - 21.4%
タイ	0% - 2.4%	-	19%	19% - 21.4%
中国	0% - 2.4%	20%	10%	30% - 32.4%

Source: ITC, compiled by KResearch (data as of 5M25)

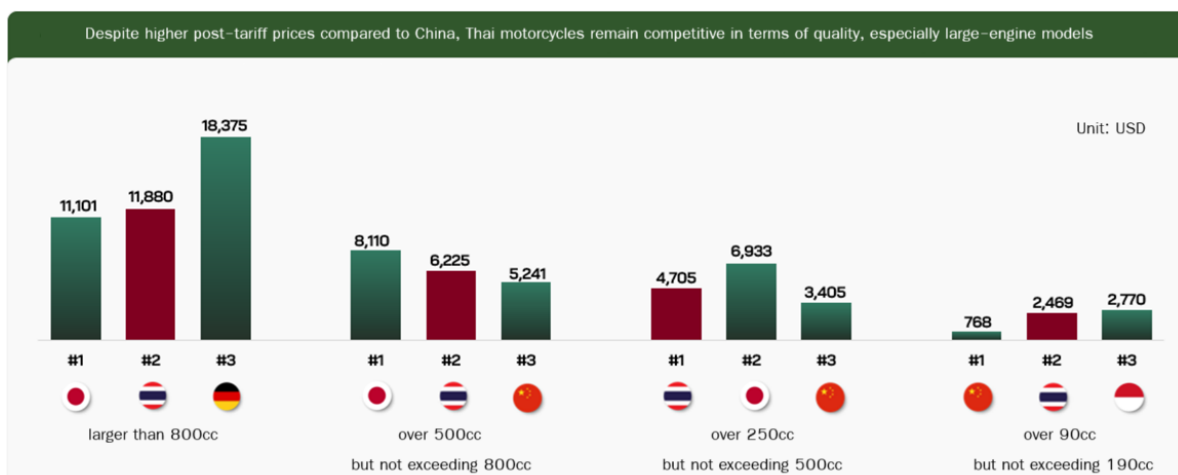
新しい関税税率の適用後も（図 4）、タイ製二輪車はほとんどのクラスにおいて競争力を維持すると予想されているが、一部は以下の負の要因により更に大きな課題に直面する可能性がある：

- 競争力を維持すると見込まれる二輪車クラスは、エンジン排気量が 250cc から 800cc 未満のクラス（タイから米国へ輸出される二輪車の 56%を占める）である。
新たな相互関税措置にもかかわらず、このクラスにおけるタイ製二輪車の輸入価格は、主要な競合国である日本製品に比べて 23～32%の低水準

を維持している。中国製品はより低価格であるものの、購入者は価格よりも品質を重視し、主に欧米や日本ブランドのタイ製二輪車を好む傾向にある。この傾向は市場シェアにも表れており、このクラスにおける米国の輸入二輪車全体の 8%を中国からの輸入が占めるのに対し、タイは 38%を占めている。

- 競争が激化すると見込まれる二輪車クラスは、エンジン排気量が 800cc を超えるもの、および 90cc から 190cc 以下のもの（それぞれタイの米国向け二輪車輸出額の 27%と 9%を占める）である。
 - 800cc を超えるクラス：現在、このクラスのタイ製二輪車の輸入価格は、日本製の競合製品よりも高くなっている。このクラスにおいてタイから輸出される二輪車の大部分は欧米ブランドであり、今後、日本から輸入される二輪車との間で競争が激化する可能性がある。
 - 90cc から 190cc 以下のクラス：関税引き上げ後、このクラスのタイ製二輪車の米国輸入価格は、中国製の 3 倍に跳ね上がっている。価格に敏感な消費者がこの価格差によって中国製に向かう可能性があるが、このクラスのタイ製二輪車のほとんどは日系ブランドであり、また直接の競合相手である、インドネシアから輸出される二輪車の価格は依然としてタイよりも高いため、タイからの輸入は若干増加し、中国メーカーに奪われた市場シェアと一部相殺されるものと予測される。

図 4：米国における主要 3 カ国からのモーターサイクルの輸入価格の平均（エンジン排気量別）



Source: FTL, forecast by KResearch

タイの二輪車の対米輸出は、依然として 28%の増加が見込まれる。

カシコン・リサーチセンターは、米国による特定クラスのタイ製二輪車に対する報復関税の影響の一方で、タイの 2025 年米国向け二輪車輸出は前年比 28%増の 5 億 2,300 万ドルに達すると予測している。この成長は、2025 年 8 月 1 日の関税実施に先立つ早期出荷だけでなく、昨年末に一部のブランドが 800cc を超える大型二輪車の生産拠点をタイに移転したことで、今年

度の輸出量が急増したことも要因となっている。ただし、タイの米国向け二輪車輸出には今後も課題が残されている：

- **低コストの中国製二輪車による競争の激化**：エンジン排気量が 250cc から 800cc 以下のクラスにおいて、中国製は米国の輸入全体の 8% を占めるに過ぎないが、2025 年は当初 5 ヶ月間で米国への輸出は前年同期比 77% 増加した。一方、市場リーダーであるタイは前年同期比 5% の成長に留まった。
- **米国製二輪車の圧力**：輸入価格の上昇、特に 800cc 以上のクラスにおいて、タイ製バイクの小売価格が上昇し、米国製の販売価格に近づく可能性がある。これにより、一部の購入者が国産車の購入にシフトする可能性がある。この結果については、各メーカーが輸入モデルと国内生産モデルの両方に対して、価格戦略をどのように調整するかに大きく依存すると思われる。

免責事項：

本レポートは、カシコン・リサーチセンターによって、KASIKORNBANK PCL（カシコン銀行）、および/または KASIKORNBANK PCL 傘下のグループ企業のお客さま向けに情報と分析を提供する目的で作成されています。本レポートは、配布日時点において信頼できるとみなされる情報源から取得した公開情報を基に作成されておりますが、事前の通知なしにいつでも変更される可能性があり、また、その正確性、信頼性、適切性、完全性、最新性について保証するものではありません。本レポートの内容は、いかなる状況下においても、説得、推奨、助言、または意思決定の動機付けを含むものと解釈されるものではありません。本レポートの参照にあたっては、関連情報を慎重に検討し、自らの判断に基づいて意思決定を行う必要があります。カシコン・リサーチセンターは、当該情報の利用により生じた損害について一切の責任を負いません。

本レポートに含まれる情報は、カシコン・リサーチセンターおよび/または第三者（場合により）の所有物です。当該情報の全部または一部の利用には、カシコン・リサーチセンターおよび/または第三者（場合により）の所有権を示す内容を含めるか、その出典を明記する必要があります。カシコン・リサーチセンターおよび/または第三者（場合により）の事前の書面による承認なしに、情報を複製、変更、改変、修正、転送、または公開する行為、または商業目的での利用を行うことは固く禁止されています。