



中国車が世界市場に参入し、タイの自動車輸出は 2026 年に 3%減の 90 万台に縮小する見込み

CURRENT ISSUE

Vol. 31 No. 3627 2025 年 12 月 3 日

- **タイの自動車輸出は中国製品に押されつつある。乗用車分野では中国製 xEV (電気自動車・ハイブリッド車)との競争激化が顕著である。タイのピックアップトラック輸出は好調を維持しているが、中国が主要競合国として台頭したことでオーストラリアなどの主要市場で課題が生じ始めている。同様の傾向は他の多くの市場でも見られる。**
- **2026 年のタイの自動車輸出は、前年比 3%減の約 90 万台と予測され、今年の予測である 93 万台からさらに減少すると見込まれる。したがって、将来にわたる縮小傾向を克服するためには、需要の高い xEV 乗用車およびピックアップトラックの主要生産拠点となるための開発を加速することが不可欠である。同時に、中国との競争力を維持するため、内燃機関 (ICE) ピックアップトラックの生産コスト削減に努めるとともに、新たな市場への輸出拡大に向けた新たな機会を積極的に模索すべきである。**



**Hathaiwal
Tungkaterakul**

Senior Researcher

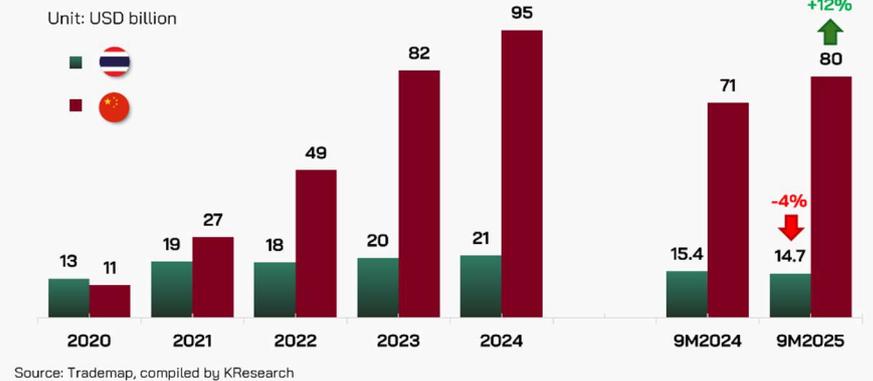
中国は乗用車とピックアップトラックの両市場において、タイにとって主要な輸出競争相手として台頭しつつある

過去において、中国の自動車輸出量は一貫してタイを下回っていた。しかし2021年に状況が一変し、中国はタイにとって主要な競争相手となった。最近では、中国の自動車輸出額はタイの5.4倍にまで急増し、タイは減少傾向を示している(図1)。

2025年1~9月期、タイは主要市場(特にオセアニアとASEAN、両地域でタイの自動車輸出総シェアの56%以上を占める)への輸出が減少した。一方、中国は欧州向け輸出が35.3%、北米向けが110%と他国より高い関税を課されたため輸出が減少したものの、その他の市場向け輸出では好調を維持した(図2)。

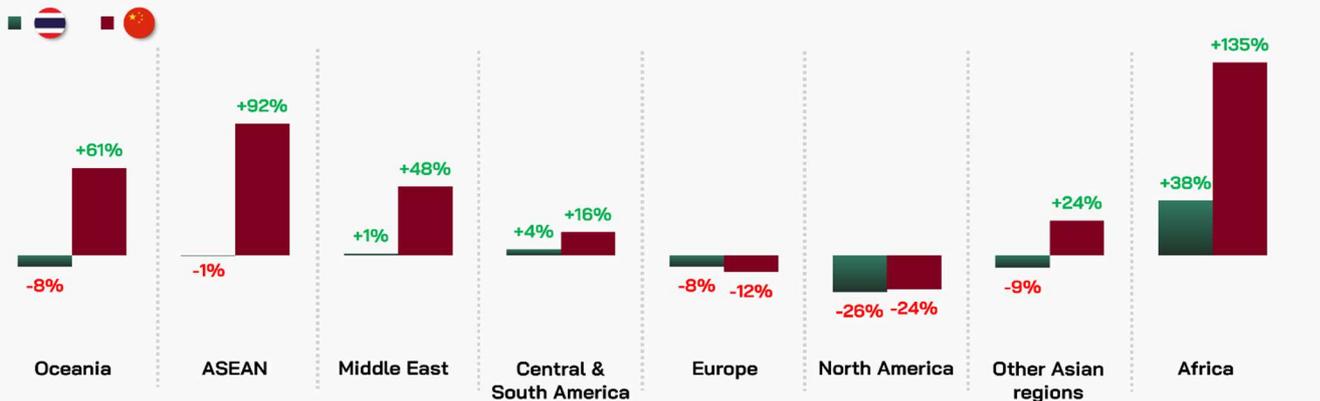
2021年以降、中国はタイ市場以外の国際市場に自動車輸出を継続している。

Figure 1: Comparative value of car exports to the global market between Thailand and China



毎年着実に輸出台数を伸ばす中国とは対照的に、2025年のタイは世界の多くの市場向けの輸出が低迷した。

Figure 2: Comparative regional growth rate of car exports between Thailand and China during the first nine months of 2025 (%YoY)

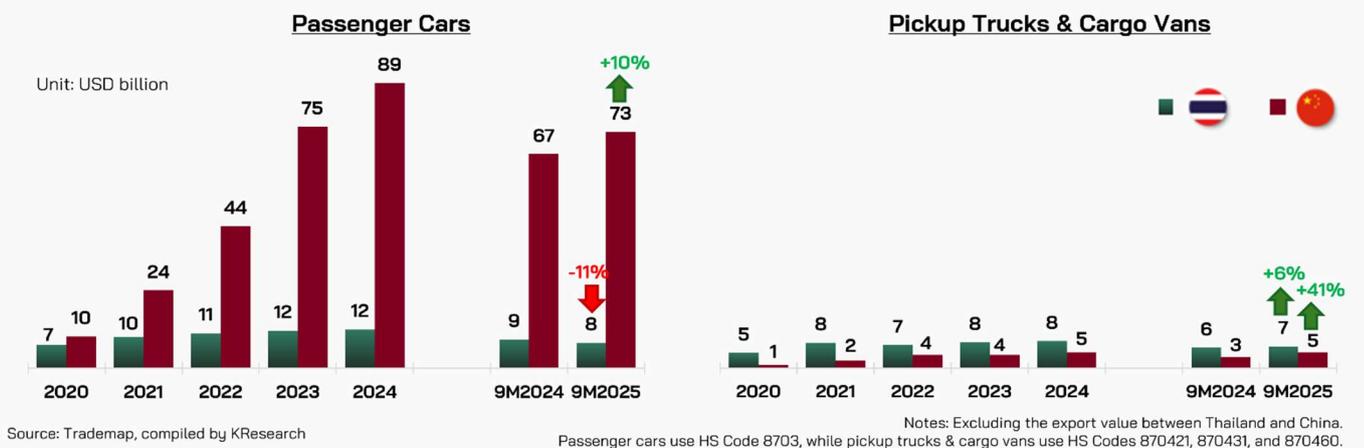


輸出されている自動車の種類を詳しく見ると、中国は乗用車と小型商用車(ピックアップトラックや貨物バンなど)の両分野において、タイよりも効果的に世界への輸出を拡大できていることがわかる。2025年1~9月期の輸出額統計データ(図3)は以下の通りである:

- 乗用車セグメントでは、中国の輸出額はタイの 9 倍以上となり、前年比 10%増加した。これに対しタイは前年比 11%減と輸出が縮小した。
- ピックアップトラック・貨物バン部門では、中国の輸出が前年比 41%も急増したのに対し、タイの輸出増加率はわずか 8%に留まった。この部門における中国の輸出額は依然としてタイをわずかに下回るものの、その差は急速に縮まりつつある。

中国は潜在的な成長を背景に乗用車の輸出を強化している一方で、タイはピックアップトラックの輸出に注力。ただし中国がこの分野で主導権を取る可能性もある。

Figure 3: Comparative export value of passenger cars and pickup trucks & cargo vans between Thailand and China

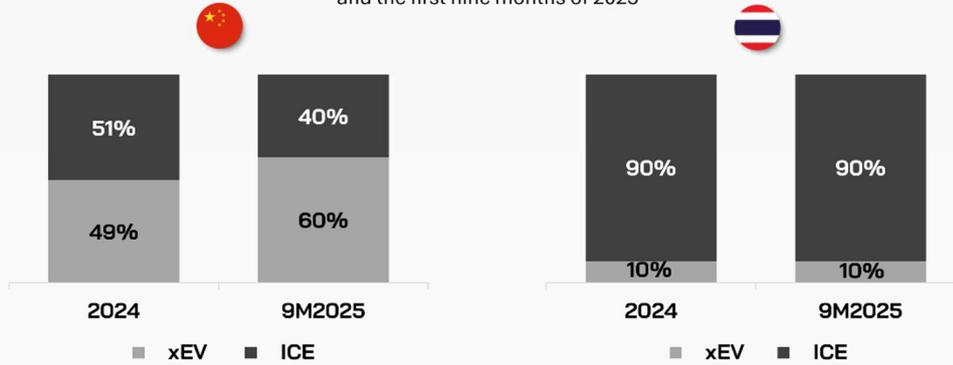


タイの乗用車輸出は、xEV(電気自動車)需要の高まりにより圧迫されている

現在、タイの乗用車輸出は重大な課題に直面している。価格競争に加え、消費者需要の変化という問題がある。タイは依然として内燃機関(ICE)乗用車の輸出に注力しており、その割合はタイの乗用車輸出総量の 90%に達する。しかし、その市場需要は減少傾向にある。一方、需要が拡大している xEV 乗用車の輸出比率はわずか 10%に留まる。これは中国との顕著な差異を示しており、中国では xEV 乗用車の輸出比率が前年の 49%から 60%へと急拡大している(図 4)。

市場の需要に対応する為、中国が xEV 車の輸出を加速させる一方、タイは需要の下落しつつある ICE 車の輸出を継続。

Figure 4: Proportion of passenger car exports by powertrain type for Thailand and China in 2024 and the first nine months of 2025



Source: Trademap, compiled by KResearch

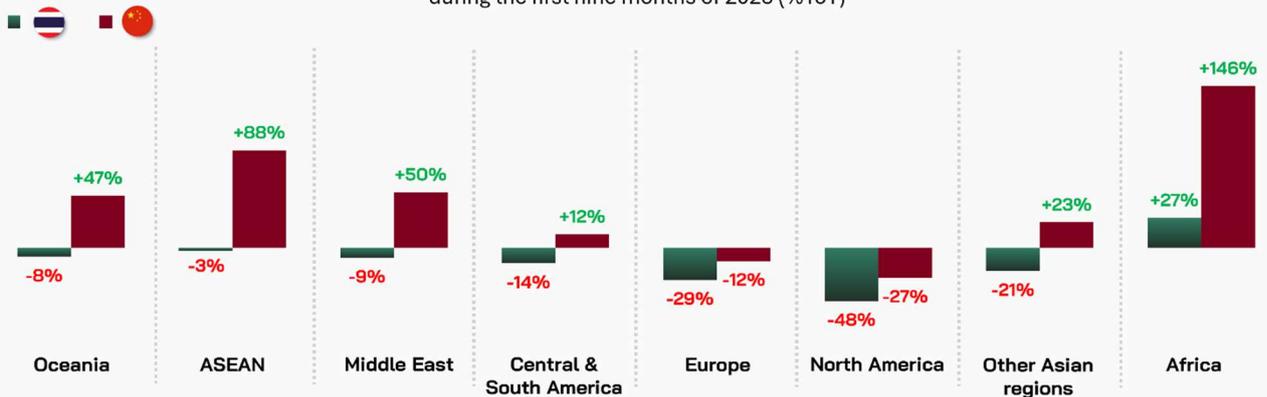
Notes: Excluding the export value between Thailand and China.

これはタイの競争力低下を反映しており、同国は世界市場の需要を満たす乗用車を生産できなくなっている。中国製乗用車の輸出額がほとんどの市場で前年比+12%から最大+148%の高成長率を示している事実がこれを裏付けている。これに対し、タイはほぼ全ての市場で輸出が縮小しており、前年比(%)で(▲3%)から(▲48%)の範囲となっている。アフリカ市場のみが例外で、タイの乗用車輸出は依然として成長を続けている(図5)。

2025年、タイの乗用車輸出はほとんどの市場においてマイナス成長となっている。

一方で中国の乗用車輸出は、下落が見られるのは欧米諸国といった中国車の規制を始めた高関税市場のみである。

Figure 5: Comparative regional growth rate of passenger car exports between Thailand and China during the first nine months of 2025 (%YoY)



Source: Trademap, compiled by KResearch

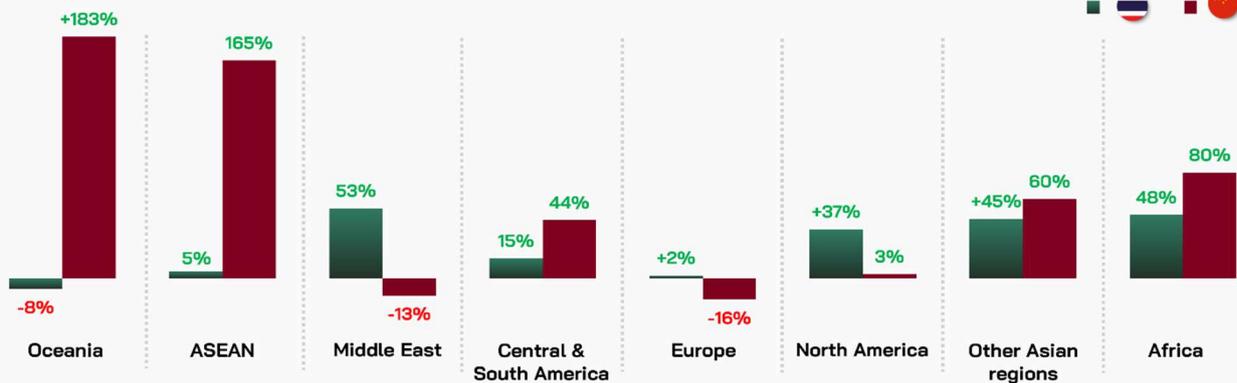
Notes: Excluding the export value between Thailand and China.

タイのピックアップトラックは依然として好調を維持しているが、中国も市場競争を積極的に拡大している

タイの小型商用車(ピックアップトラックや貨物バンなど)の輸出に関しては、市場全体は依然として成長しているものの、オセアニアなどの主要市場で縮小の兆しが見られ、これに対処しなければ将来的にタイのピックアップトラック輸出全体に影響を及ぼす可能性がある。オセアニアはタイの主要輸出先であり、同国のピックアップトラック輸出総量の 39%を占めているためである。この分野におけるタイの主要貿易相手国であるオーストラリアは、年初から自動車輸入基準を強化しており、一部のタイ製ピックアップトラックは新たな基準を満たせなくなっている。その結果、タイのオセアニア向け同車種輸出は前年比 8%減となった。一方、中国は価格戦略を採用し、オーストラリアの新輸入基準に適合する HEV・PHEV モデルの輸出に注力したため、同国からのピックアップトラック輸出は前年比+183%と急伸した(図 6)。

2025 年、タイのピックアップトラック輸出は引き続き継続となっており、オセアニア市場での減速が見られるのみである一方で、中国のピックアップトラック輸出も急拡大を続け、いくつかの市場においてはタイ車に優っている。

Figure 6: Comparative regional growth rate of **pickup car & cargo van** exports between Thailand and China during the first nine months of 2025 (%YoY)



しかし、タイの日本自動車メーカーは、EU やオーストラリアなど環境規制の厳しい市場の需要に応えるため、xEVピックアップトラック、特に BEV の開発を強化し始めている。これは輸出市場をある程度支える可能性がある。とはいえ、高止まりする価格と走行距離の制限は重大な障壁となり得、さらなる改良が必要だ。

その他の市場については、タイは依然として輸出が好調である一方、中国はタイよりもはるかに速いペースでの輸出を加速しており、特に ASEAN 向けで顕著である。これは中国がピックアップトラックや貨物バン分野での市場シェア拡大を図っていることを反映している。中国は将来的に、乗用車市場にて起きた同様の展開となり、タイにとっての競合国となる可能性がある。

タイの自動車輸出は 2026 年、複数のリスクが継続する中、さらに 3%縮小する可能性がある

カシコン・リサーチセンターは、2026 年のタイの自動車輸出台数が約 90 万台まで減少すると予測しており、これは今年から更に 3% 超の縮小が続くことを意味する。2025 年において自動車輸出台数が約 93 万台と推定され、前年比約 9%の縮小を示したことに続くものである。主な全体的なリスク要因としては、中国からの競争激化、米国主要貿易相手国における対米輸出の減少、輸入車に対する新規基準の厳格化、そして様々な世界市場における自動車需要の変化が挙げられる。ただし、タイの乗用車およびピックアップトラックの輸出に関しては、以下に示すような固有の問題点がある可能性がある:

• 乗用車

- xEV 乗用車に対する市場需要は高まっているものの、タイにおける HEV および PHEV の輸出向け生産への投資は依然不透明である。これは、米国による関税引き上げの影響を受けた日本自動車メーカー自身が、国内での生産能力を維持する必要があるためと考えられる。
- BEV 乗用車の輸出向け生産が増加している一方で、タイにおいては依然として主に国内市場向けの生産である。その結果、自動車輸出の回復を推進する十分な原動力は生じていない。

• ピックアップトラック

- タイのピックアップトラックの主要輸出先であるオーストラリアでは、輸入車に対する CO2 排出基準が強化されたものの、様々な使用上の制約から、消費者は BEV ピックアップトラックを広く採用していない。その結果、HEV および PHEV ピックアップトラックがより現実的な選択肢となり得る。これは、2025 年初頭以降、オーストラリアが BEV モデルに比べて 12 倍以上も HEV および PHEV ピックアップトラックを輸入している事実からも明らかである。したがって、タイで生産される BEV ピックアップトラックについては、初期段階では受け入れられない可能性がある。

- 現在、内燃機関(ICE)ピックアップトラックの需要は全地域で減少傾向にある一方、xEVピックアップトラックは漸増している。とはいえ ICE ピックアップトラックの需要は依然として存在するため、タイは xEV ピックアップトラックの開発促進に加え、ICE ピックアップトラックの主要なグローバル生産拠点としての競争力強化が依然必要である。具体的には、中国との競争力を高めるためのコスト削減や、官民連携による多様な仕組みを通じた新市場の開拓が求められる。

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。