

# EV 導入は中所得国の罠から脱するドライバーになりうるか

調査レポート

2025年1月23日  
経済部シニアエコノミスト  
片白 恵理子

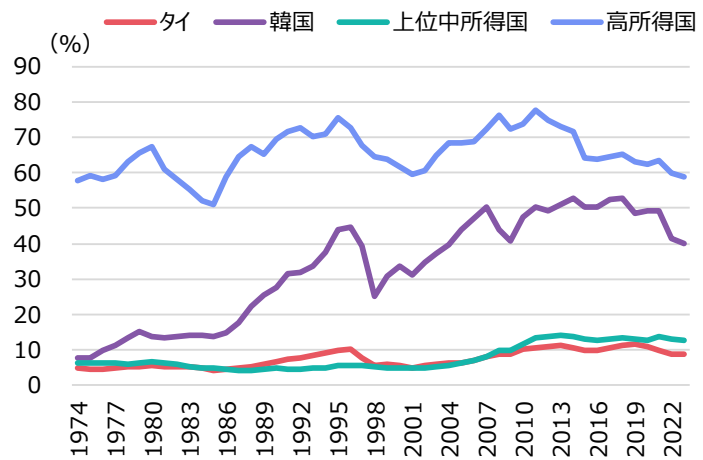
タイ経済は「中所得国の罠」に直面している。特に 1997 年のアジア通貨危機以降、官民投資の停滞、農業から他産業への雇用シフトの遅れ、生産年齢人口の減少などが、経済成長を制約する要因となっている。2024 年 8 月に世界銀行が発表したレポートでは、「罠」から脱却するためには投資と注入をイノベーション<sup>1</sup>で補完することが必要と指摘されている。こうした中、タイ政府は気候変動への意識の高まりを背景にイノベーションの手段として電気自動車（EV）政策を推進しており、2030 年までに自動車生産の 30%を EV 化する「30@30」目標を掲げている。しかし、中国 EV メーカーの急速な進出に伴い、過剰生産や価格競争の激化といった新たな課題が浮上している。このような状況の下、日系自動車メーカーは、主力の 1 トンピックアップトラックをはじめとした自動車販売台数の減少やシェア縮小に直面している。そこで、日系メーカーが選択しうる主な戦略として以下の 3 点を挙げたい。①インド、インドネシア、オーストラリアなどの海外市場への展開、②ハイブリッド車（HEV）促進策の活用、③持続可能なイノベーション：HEV やバッテリー式電気自動車（BEV）の新モデル開発を推進し、国内外の市場シェアの再構築。これらの戦略などを通じて、日系メーカーは市場の変化に柔軟に対応し、競争力を維持していくことが期待される。

## 1. 中所得国の罠：高所得国に到達する前に停滞する所得

タイ経済は「中所得国の罠」に直面している。「中所得国の罠」とは、高所得国にシフトするのに苦戦している状況をいう。この概念は、2007 年の世界銀行による報告書で生まれた。2024 年 8 月に世界銀行が発表した過去 50 年間の教訓を踏まえた「2024 年世界開発報告書：中所得国の罠」<sup>2</sup>では、米国の 1 人当たりの国内総生産（GDP）の約 10%（今日では 8,000 ドルに相当）の水準で「罠」に直面することが指摘されている。これは、世界銀行が「中所得国」と分類する範囲の中間に位置している。

タイの経済停滞は、以下のとおり、統計的にも明らかになっている。図表「米国の 1 人当たりの GDP に対する割合」<sup>3</sup>をみると、タイが米国の 1 人当たりの GDP の割合の 10%以上に達したのは 1995 年、1996 年だったが、その後 10%を切った。再び 2010 年に 10%台となったものの 2020 年までの 10 年間、10-11%台で停滞し、2023 年に

### 米国の 1 人当たりの GDP に対する割合



(出所) 世界銀行よりSCGR作成

<sup>1</sup> 詳しくは後述を参照。

<sup>2</sup> [World Development Report 2024: The Middle-Income Trap](#)

<sup>3</sup> ここでは、上記の 2024 年の世銀のレポートで言及されている 1 人当たりの GDP で比較しているが、世銀の所得区分では、国民総所得（GNI）を使用しており、ここで使用されている所得分類は GNI に基づいた所得区分となる。1 人当たりの GDP とは、国全体で生産された財やサービスの付加価値の合計を、その国の人口で割った値であり、国の国内経済活動を反映する一方、1 人当たりの GNI は、GDP に、海外からの純所得（たとえば、海外で働く自国民の送金や外国企業からの配当）を加え、海外へ支払った所得を差し引いた値であり、その国の国民全体の所得を反映している。1 人あたり GNI（米ドル）の所得分類としては、低所得国が 1,135 ドル以下、下位中所得国が 1,136 ドル～4,465 ドル、上位中所得国が 4,466 ドル～13,845 ドル、高所得国が 13,846 ドル以上。



は 8.7%にまで低下した。また、タイが属する上位中所得国の平均の同割合は、2009 年に 9.9%に達したが、その後 2013 年の 14.0%をピークに 2023 年には 12.6%に減少している。つまり、上位中所得国の多くが高所得国になる手間で停滞しているといえるが、タイは 2010 年以降、上位中所得国の平均より低位で推移している。

1995 年に当時の世界銀行の所得分類で高所得国入りした韓国と比較してみると、韓国は 1977 年に米国の 1 人当たりの GDP の割合の 11.2%を達成し、2014 年には 52.9%にまで拡大した。つまり、タイは韓国と異なり伸び悩んだが、この違いは後述のとおり投資の伸び悩みや産業構造転換の遅れに起因していると考えられる。

さらに広範囲なマクロレベルでみると、タイの実質 GDP 成長率は、アジア通貨危機以降低調となり、2000 年代の中所得国の平均である前年比 6.3%、2010 年代の 5.5%を下回っており、それぞれ 4.3%、3.6%と伸び悩んでいる（図表「実質 GDP 成長率の前年比の平均」）。2020～23 年の前年比の平均では、タイはコロナ禍で主力の観光業が大打撃を受けたことなどが大きく影響し、2020 年の実質 GDP 成長率が ▲6.1%だったため、0%と横ばいだった一方、中所得国の成長率は 3.7%だった。つまり、中所得国の成長率も全体的に伸びが縮小しているが、タイの伸びは中所得国を大きく下回っている。

タイの成長が低調である要因には、さまざまな要素が絡んでいると考えられる。まず、投資が伸び悩んでいる（図表「官民投資の GDP 比」）。特に 1997 年のアジア通貨危機以降、一時的な増減が見られるものの、全体としては停滞気味である。1990 年から 1996 年の官民投資の GDP 比が 40%前後となり飛躍的に伸びたが、同通貨危機を機に 25%前後にとどまっている。同通貨危機で民間の投資意欲の減退や金融機関の貸し渋りなどにより減少傾向がみら

れたほか、その後の政情の不安定さから、民間投資が手控えられたり、たびたび公共投資が滞ったりする事態が生じていることが響いている。一方、上位中所得国は 2000 年以降、官民投資の GDP 比は増加しており、2000 年の 23.3%から 2009 年以降は 31～33%台を維持している。韓国もタイと同トレンドでは類似しているが、アジア通貨危機以降も 30%前後を維持している。

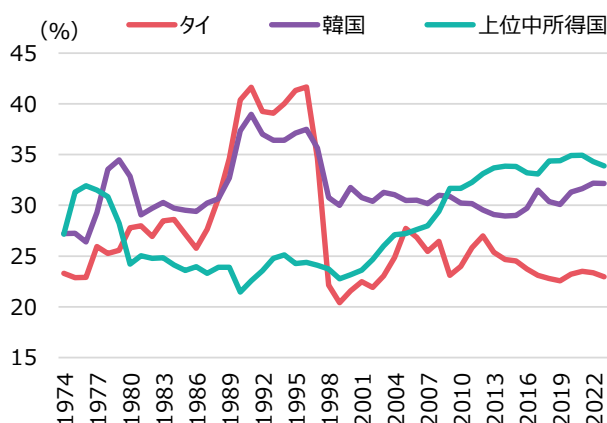
投資の停滞に加え、農業から製造業への移行の遅れや人口動態の変化といった構造的な課題も、タイの経済成

### 実質GDP成長率の前年比の平均 (%)

	中所得国	タイ
1980年代	3.6	7.3
1990年代	4.5	5.2
2000年代	6.3	4.3
2010年代	5.5	3.6
2020-23年	3.7	0.0

(出所) 世界銀行よりSCGR作成

### 官民投資のGDP比



(出所) 世界銀行よりSCGR作成



長を制約し、「中所得国の罠」からの脱却を困難にしている。タイの全雇用に占める農業従事者の割合は、1991年の61.3%から2014年には33.5%まで縮小したが、それ以降は30~32%の範囲で推移し、減少が停滞している（図表「農業における雇用とGDPの割合」）。一方、GDPに占める農林水産業の割合は、1991年以来8~12%前後でほぼ横ばいである。つまり、2014年頃までは農林水産業における労働生産性が向上していたが、それ以降は伸び悩んでいるといえる。

韓国と比較すると、1991年時点で韓国の農業従事者の割合は既に16.4%と低く、2022年には

5.4%まで減少した。GDPに占める農林水産業の割合も、1991年の6.8%から2022年には1.6%に縮小している。これは、韓国において農業の労働生産性は低下した可能性があるものの、労働力が生産性の高い製造業やサービス業へと移行したことを示している。一方、タイでは農業からより生産性の高い製造業などへの雇用の移行が進んでおらず、その結果、経済成長のペースが滞っている要因の一つとなっている。

最後に、人口動態の変化だ。現時点では経済成長の大きな重しにはなっていないものの、2017年に15~64歳の生産年齢人口のピークを迎え、今後は低下し、少子高齢化へと向かう（図表「生産年齢人口（15~64歳）」）。生産年齢人口の減少により労働力不足が深刻化し、生産の伸び悩みが懸念される。さらに、今後、高齢化に伴う社会保障費の増大が財政を圧迫し、経済成長のために公共投資を拡大することが難しくなる可能性がある。

こうした経済停滞を打破するために、タイ政府は「中所得国の罠」からの脱却を目指し、EV政策を産業転換の中心に据えた戦略を進めている。

## 2. 中所得国の罠からの脱却のため、EV政策を推進

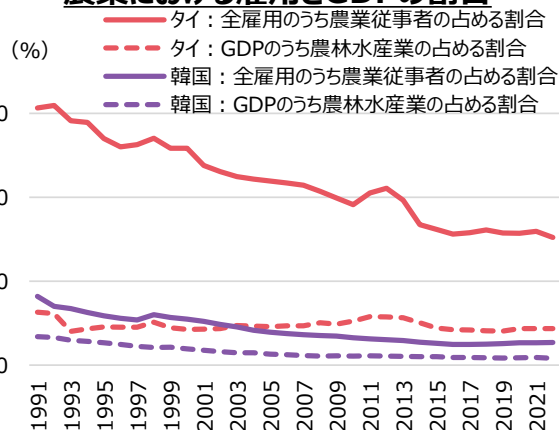
ASEAN+3 マクロ経済リサーチオフィス（AMRO）が2024年11月に発表したタイの年次報告書<sup>4</sup>によると、このままの成長トレンドでは、2037年に高所得国入りするというタイ政府の目標を達成できず、2050年に至っても高所得国入りすることは難しいと指摘されている。ただし、AMROは、上振れシナリオとして、大胆な改革の実施と投資が進められれば、2042年に高所得国入りする可能性があることも指摘している。

上述の2024年8月に世界銀行が発表した「2024年世界開発報告書：中所得国の罠」では、中所得国は債務の拡大、高齢化、先進国での保護主義への高まり、エネルギー転換の加速などにより、より一層大きな重圧にさらされていると指摘されている。この報告書では、1950年代以降の経済発展プロセスとシュンペーター派経済学者による分析から、「中所得国の罠」から回避するためにはイノベーションによる生産の拡大が必要であるとし、その筋道となる「3i戦略（3i=投資（investment）、注入（infusion）<sup>5</sup>、イノベーション（innovation））」を提案している。上位中所得国に達した場合、特に投資と注入をイノベーションで補完し、イノベーションの加速には、経済的自由、社会な公平性、政治的な透明性などの重視と企業・労働・エネルギー使用の再構築が必要であると指摘している。

<sup>4</sup> ASEAN+3 Macroeconomic Research Office

<sup>5</sup> World Development Report 2024: The Middle-Income Trap によると、低所得国における経済的成功は、主に投資の加速によるものであり、これらの経済が中所得国へと移行するにつれ、さらなる発展には、良好な投資環境を維持するだけでなく、新たなアイデアを海外から導入し、それを経済全体に普及させるための施策を意図的に実施することが求められる。このプロセスを「注入（infusion）」と呼んでいる。さらに、上位所得国になると、注入で単に世界の最先端技術からアイデアを借用するだけでなく、自らその最前線を押し広げる段階=イノベーション（innovation）へと進めることを提案している。

### 農業における雇用とGDPの割合



(出所) 世界銀行よりSCGR作成





現在、気候変動に対する意識の高まりを背景に、世界的なエネルギー転換や技術革新が進み、内燃機関車 (ICE) から CO2 排出量の少ない EV への移行が加速している。この変化は、タイが得意とする自動車産業に大きな影響を与え、国内製造業の基盤を揺るがす可能性がある。こうした状況に対応するため、タイ政府は EV 政策を推進し、投資環境の整備や関連産業の育成に注力している。

この政策は「3i 戦略」の観点からも重要である。具体的には、投資によって EV 用の製造工場や充電設備を建設し、注入として技術移転や外資誘致を進めることが求められる。しかし、これだけでは他国と同じ技術水準に追いつくだけであり、競争優位を確保するには不十分である。そのため、タイ独自の EV や関連部品、特にバッテリー技術の開発や販路開拓などで差別化を図ることで競争力を高める必要がある。

### 3. EV 推進政策のもと、中国 EV メーカーが進出も、予想外に売れず過剰生産へ

#### 3.1 EV3.0 と EV3.5

では、タイの EV 政策は、実際に「中所得国の罫」からの脱却を後押しするのだろうか。そこで、タイの EV 政策とその EV 政策の下、進出が目覚ましい中国 EV メーカーの動向と課題について触れてみたい。

タイ政府は、2030 年までに国内で生産する自動車の 30% を EV にするという「30@30」という目標を掲げ、アジアにおける EV 生産のハブを目指している。主に 2 つの政策があり、1 つは、タイ投資委員会 (BOI) による EV 生産投資奨励策<sup>6</sup>であり、もう 1 つは国家電動車政策委員会 (NEVPC) が主要な調整機関として運営している EV3.0、EV3.5 という EV 振興策がある。特に EV3.0、EV3.5 では、外資の EV メーカーが補助金の支給、物品税の減税、輸入関税の引き下げを受けるために、EV 完成車の輸入台数に応じた現地生産義務が課せられており、国内外の需要を問わず決められた台数を生産しなければならない (図表「EV3.0 と EV3.5」)。EV3.0 では、補助金の支給、物品税の減税、輸入関税の引き下げを受ける企業は、2022 年から 23 年にかけて輸入した EV 完成車と同数を 2024 年にタイで生産することが求められる。つまり、輸入 1 台につき現地で 1 台生産することが義務付けられており、期限に間に合わなければ、未達の輸入台数分に対し 2025 年にはさらに厳しい条件が課せられ、輸入 1 台につき現地で 1.5 台生産しなければならない。その後、EV3.0 に続いて EV3.5 が 2024 年 1 月から開始されたが、EV3.0 より補助金が減額され、国内での生産台数の義務が厳しくなっている。しかし、EV が当初の予想以上に売れていないため、中国 EV メーカーを中心に EV3.0 の生産期限の延長を要請していたが、2024 年 12 月に入り NEVPC はその要請を考慮し、条件を緩和した。具体的には、2024~25 年に義務とされる生産台数を達成できなかったメーカーは EV3.5 の期間に生産義務を延長することを可能とした<sup>7</sup> (図表「EV3.0 と EV3.5」)。

#### EV3.0 と EV3.5

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
EV3.0			2024	2025	2026	2027
EV3.5			2024	2025	2026	2027
フェーズ	輸入によるEV販売	輸入によるEV販売	現地生産EVの販売の促進	現地生産EVの販売の促進	現地生産EVの販売の促進	現地生産EVの販売の促進
	完成車の輸入・登録	完成車の輸入・登録				
現地生産義務			①22-23年の輸入台数と同数の現地生産台数	②22-23年の輸入台数の1.5倍の現地生産台数 (①の未達分)	③24-25年の輸入台数の2倍の現地生産台数	④24-25年の輸入台数の3倍の現地生産台数
				⑤22-23年の輸入台数の2倍の現地生産台数 (①、②の未達分)	⑥22-23年の輸入台数の3倍の現地生産台数 (⑤の未達分)	
補助金	乗用車 (200万バーツ以下)	50kWh未満 50kWh以上	5万バーツ 10万バーツ	3.5万バーツ 7.5万バーツ	2.5万バーツ 5万バーツ	
物品税の減税	乗用車*		8%から2%			
完成車輸入関税の引き下げ	販売価格が200万バーツ以下		最大40%引き下げ	最大40%引き下げ		
	200万から700万バーツかつバッテリー容量が30kwh		20%引き下げ	対象外		

\*乗用車のほか、ピックアップトラックやオートバイもそれぞれ補助金が定められている。  
(出所) JETRO、各種報道よりDSCGR作成

<sup>6</sup> BOI による EV 生産投資奨励策は、具体的には車両・部品生産のほか、後述の HEV などの生産における投資恩典などがある。車両・部品生産では、一定の条件を満たすと、法人税の免除などが適応される。HEV は後述を参照。

<sup>7</sup> また、EV3.0 に基づき輸入された未販売車両については再輸出を認め、再輸出分は生産義務の適用外とした。



### 3.2 中国 EV メーカーの進出と過剰生産

中国 EV メーカーは、タイ政府の補助金政策や ASEAN 中国自由貿易協定 (ACFTA) の関税免除の恩恵を受け、2022 年から 2023 年にかけてタイ市場への進出を加速させた。特に 2023 年は急増し、年間の販売台数は 8 万台を超え、全自動車販売台数に占める割合が 10% 強となった (図表「タイの EV 販売台数の推移」)。

しかし、EV の国内販売は急拡大したものの予想を下回り、結果として過剰生産に陥っている。この状況に加え、補助金の減額が進めば消費者の価格負担が増大し、販売がさらに伸び悩む可能性がある。この状況は、EV 市場全体の競争構造や価格戦略に変化をもたらすと考えられる。

過剰生産された EV については、タイ国内での販売拡大が難しい場合、輸出に切り替えられると予測される。しかし、世界的に EV 市場は補助金の縮小や HEV の需要再拡大といった変化に直面しており、中国メーカーの輸出戦略も困難を伴っている。特に、欧米市場では 2024 年以降、中国製 EV に対する高関税が課されており、タイを拠点とした輸出が中国の迂回輸出とみなされ、追加関税を課されるリスクがある。

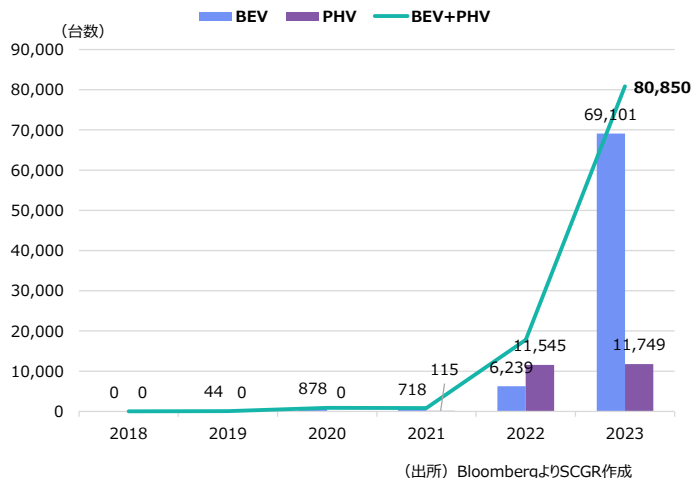
さらに、中国の EV メーカーは自国のサプライヤーを伴いタイ市場に進出しており、この動きは現地の産業構造に変化をもたらしている。つまり、EV 分野では、ICE 向けのタイ国内の裾野産業が十分に活躍できておらず、中国サプライヤーからの技術移転が進むには時間を要するとみられる。

加えて、タイでは 2022 年に人口ボーナスのピークを迎えているため、今後は人口減少が続く見通しになっている (図表「人口の推移と見通し」)。人口減少は、国内市場の購買力や自動車需要全体の縮小を招くリスクがあるため、この減少は EV 普及のペースにも影響を与えるとみられる。

一方で、過剰生産により EV 価格の引き下げが進めば、補助金なしでも消費者に手の届く価格帯になり EV が普及し、EV 市場全体の成熟を促進する可能性がある。しかし、タイ国内の販売や輸出の低調さが続けば、中国メーカーは生産能力の縮小や再編成を余儀なくされる可能性がある。この結果、タイの EV 関連産業は一時的な停滞を迎える懸念がある。ただし、長期的には価格競争や技術革新が進み、国内産業の成長につながる契機となるかもしれない。

このように、過剰生産が課題である中、「中所得国の罅」から脱却するためには、タイ政府や企業は、国内需要の減少に備えた EV 化の戦略的対応が求められるだろう。そして、タイの自動車販売が減少している一方で中国 EV メーカーによる目覚ましい進出にさらされている日系自動車メーカーは、タイ国内市場で苦戦を強いられている。そこで、以下では、日系メーカーの現状とその対応策について検討したい。

タイのEV販売台数の推移





#### 4. 日系自動車メーカーの新たな市場戦略

日系自動車メーカーは、主力の1トンピックアップトラックをはじめとした自動車販売台数の減少やシェア縮小に直面し、これまでの競争優位を維持することが難しくなっている。

タイの自動車産業は、長年にわたり日系自動車メーカーの主要な生産拠点として機能してきた。しかし、中国 EV メーカーの進出を機に、2022年のタイの新車販売台数における日系メーカーのシェアは85.3%だったが、2023年には77.2%にまで低下している（タイ自動車研究所）。

特に新車販売の約4割を占める日系自動車メーカーが得意とする1トンピックアップトラックの需要の減少が目立っている。1トンピックアップトラックは、農村部では私用兼ビジネス用が多く、初めて自動車を購入する比較的所得の低い層にとつて購入しやすい価格になっているが、この層の多くは多額の債務を抱えている。また、BEVの1トンピックアップトラックが、価格や技術の面でICEと同等の競争力を持つには時間がかかるとみられている。

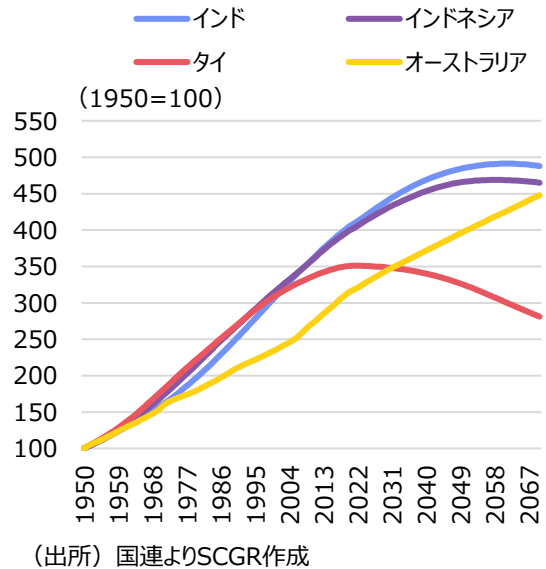
このような状況下、日系メーカー

が選択しうる主な戦略として、以下の3点が挙げられる。1つ目は、海外市場での成長余地を活用することである。例えば、インドでは中間所得層の増加と「Make in India」政策を追い風に展開を加速させ、インドネシアではASEAN最大の自動車市場としての成長余地を見込み、タイの最大の自動車の輸出先であるオーストラリアでは高所得市場でのピックアップトラック需要に注力した展開が期待できる。また、これらの国々は、今後長期的に人口増加が見込まれるため、需要拡大が狙えるとみられる（図表「人口の推移と見通し」）。

2つ目は、2024年7月に承認されたBOIのHEV投資促進策を最大限に活用することだ（図表「HEV投資促進政策：物品税率の引き下げ（6%または9%）の条件」）。この政策は物品税の減税や雇用創出支援を含み、日系メーカーにとって競争力を強化する絶好の機会となる。具体的には、物品税は、企業に対し2024～27年に30億バツ以上の投資などを条件とし、2026～32年の間引き下げられる。また、同政策の背景には、HEVが世界的に再評価されていること、日系自動車メーカーへの配慮、従来の自動車産業や同裾野産業での雇用維持・創出といった要因があった。

3つ目は、持続的なイノベーションによる市場シェアの再構築である。HEVやBEVモデルの開発を加速させ、ピックアップトラック市場の新たな需要を喚起する必要がある。これらの戦略などを通じて、日系メーカーは市場の変化に柔軟に対応し、競争力を維持していくことが期待される。

#### 人口の推移と見通し



#### HEV投資促進政策：物品税率の引き下げ（6%または9%）の条件

- ①2024～27年以内に30億バツ以上を新規投資する。
- ②2026年から国産バッテリーを使用。
- ③2028年から国産主要部品を使用。
- ④6つのADAS（先進運転支援システム）のうち、4つの搭載が必要。6つのADAS：自動緊急ブレーキ（AEB）、前方衝突予測警報（FCW）、車線維持支援システム（LKAS）、車線逸脱警報（LDW）、死角検知システム（BSD）、アダプティブ・クルーズ・コントロール（ACC）

（注）HEVに対する物品税（特定の商品やサービス（例：アルコール、タバコ、自動車、石油製品など）に課される税金。）は、通常8-16%だが、投資委員会（BOI）奨励事業に限り、2025年まで4-8%。上述の条件などを満たせば2026-32年は6-9%の軽減税率が適用される。（出所）タイ首相府、タイ物品税局よりSCGR作成

以上