

□■東南アジアにおける電気自動車産業の今■□



AION UT

出典：GAC

こんにちは。島根・ビジネスサポート・オフィスのタイ人スタッフ、グラフです。

東南アジア（ASEAN）の自動車産業は今、過去 10 年で最も激しく急速な変化の波に直面しています。内燃機関車（Internal Combustion Engine - ICE）から電気自動車（Electric Vehicles - EVs）への移行は、単なる駆動技術の転換にとどまらず、日本企業が 40 年以上にわたって築き上げてきたサプライチェーンの構造そのものを揺るがすものです。本稿では、クルンシィ・リサーチ（Krungsri Research）のレポートに基づき、東南アジアの自動車産業について紹介いたします。

参考：<https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/hi-tech-industries/electric-vehicle/io/electric-vehicle-bev-2026-2028>

1. ASEAN における EV 産業の展望（マクロ分析）

- **タイ：「アジアのデトロイト」から地域の EV ハブへ**

タイは依然として地域で最も重要な自動車生産拠点の地位を維持していますが、その役割は根本的に変わりつつあります。国家政策「30@30」の下、タイ政府は 2030 年までに自動車総生産の少なくとも 30%をゼロエミッション車（Zero Emission Vehicle -

ZEV) にするという方針を打ち出しました。これにより、今後 2030 年までに ZEV 自動車 725,000 台、電動バイク 675,000 台の生産が見込まれています。

近隣諸国と比較した際のタイの際立った特徴は、深く根付いた「産業エコシステム」にあります。Liahnson&Company のデータによると、2025 年のタイ・インドネシア・ベトナムにおける新車販売に占める電気自動車の割合は約 13~18%であり、年平均成長率は 41%を超えています。これを支える主な要因は税制優遇措置だけではなく、過去 40 年間の日本企業の投資遺産である、地域で最も強固な中流・下流サプライチェーンの存在です。

しかし、タイの課題は上流工程、特にリチウムやニッケルといった鉱物資源の欠如にあります。このため、タイはバッテリーセルの輸入に依存するか、このギャップを埋めるために外国からのバッテリー工場投資を誘致する必要があります。内燃機関車市場が減速し、2024 年と 2025 年、両年の 1 月から 11 月までの内燃機関車の総生産台数を比較すると、2025 年は 20%減少しており、EV の成長が唯一稼働しているエンジンのような状態です。

参考: <https://www.krungsri.com/en/research/research-intelligence/evs-in-asean-2024>

参考: <https://liahnson.com/insights/the-current-state-and-future-outlook-of-asias-ev-market/>

参考: <https://www.marketplace.org/story/2025/01/09/thailand-ev-auto-industry-manufacturing-slump-china>

● インドネシア：上流資源を握る巨人

タイが生産拠点および消費市場としての地位を確立する一方で、インドネシアは「資源ナショナリズム (Resource Nationalism)」戦略を掲げ、競合として台頭しています。インドネシアは、NMC (ニッケル・マンガン・コバルト) バッテリーの主要原料であり、世界最大の埋蔵量を誇るニッケル鉱山を保有しているという優位性を活用しています。インドネシア政府はニッケル原鉱の輸出を禁止し、外国企業に対して国内での加工工場およびバッテリー製造工場の設立を事実上強制しています。

2025 年、インドネシアの EV 市場は 49%という目覚ましい成長を遂げました。普及率は 18%と、タイの 30%には及びませんが、ASEAN 最大の人口を抱えるインドネシアの長期的ポテンシャルは計り知れません。しかし、インドネシアへの投資は、規制、労働力、そして島々にまたがる物流インフラの未整備といった点で、タイよりも複雑です。

インドネシアの強みは、Hyundai や LG Energy Solution といった世界的プレーヤーを誘致し、バッテリーの一貫生産工場を設立させた点にあり、原材料コストの面で優位性を持っています。一方、タイは依然として労働者のスキルや、日本企業が得意とする高精度なティア 2・ティア 3 サプライヤーの充実度において優位性を保っています。

参考：<https://www.pwc.com/id/en/media-centre/press-release/2025/english/indonesia-ev-market-grew-by-49.html>

● ベトナム：ナショナルブランドを持つ挑戦者

ベトナムは全く異なる開発モデルを提示しており、国民的自動車ブランドである VinFast が市場開拓の先頭に立っています。ベトナムの EV 市場はこの地域で最も急速に成長しており、直近では 84% 急増し、普及率は 33% に達して地域の平均を上回りました。この成長は、愛国心と、充電ステーションやインフラを自ら投資・構築する VinGroup の支援によって牽引されています。

ベトナムはリスクとチャンスが混在する市場です。リスクは、VinFast という単一プレーヤーへの過度な依存にあります。もし VinFast がつまずけば、サプライチェーン全体が影響を受ける可能性があります。しかし、ベトナムが得意とする電子部品やワイヤーハーネスのメーカーには大きなチャンスが開かれています。ベトナムでの競争は単なる価格競争ではなく、現地ブランドの要求に対する対応速度の競争でもあります。



Vinfast VF6

出典：Vinfast

2. 日本の自動車産業の危機と好機

● 市場シェアの喪失

現在の状況は、長年にわたりタイ市場を支配し、ほぼ独占状態にあった日本の自動車メーカーにとって危機的な局面です。統計データによると、2023 年から 2024 年にかけて、タイのバッテリー電気自動車（BEV）市場における日本ブランドのシェアは 1% 未

満でした。一方、中国ブランドの BYD は単独で 40% のシェアを獲得し、Neta と SAIC (MG) がそれに続き、これらを合わせるとさらに 35% のシェアを占めています。

この現象は偶然ではなく、構造変化と戦略の結果です。野村総合研究所 (NRI) タイの Hajime Yamamoto 氏は、中国ブランドが手頃な価格を武器に、今後 10 年間で日本から少なくとも 15% の市場シェアを奪う可能性があるという興味深い見解を示しています。日本メーカーは内燃機関車とハイブリッド車 (HEV) の維持に注力していますが、HEV は優れた移行技術であるものの、タイ政府の補助金政策と激しい価格競争によって刺激された EV 需要の波に抗うことはできていません。

参考: https://research.nus.edu.sg/eai/wp-content/uploads/2025/02/EAIBB-No.-1805-EV-competition-synopsis_exsum-1.pdf

参考: <https://www.chinadailyhk.com/hk/article/339973>

● 価格競争とその影響

タイの EV 市場における価格競争は極めて激しいものです。2023 年から 2024 年にかけて、中国メーカーは 1 台あたり 14 万~16 万バーツという大幅な値下げを行いました。顕著な例として、BYD の Atto 3 や Dolphin は何度も価格改定を行い、EV と同クラスの内燃機関車 (C セグメントやエコカー) との価格差はほとんどなくなるまで縮まりました。

この影響により、日本メーカーも値下げや激しいプロモーションでの対抗を余儀なくされていますが、それは必然的に利益率の低下を意味します。このような状況は、メーカーが競争力を維持するために、部品メーカーに対してコスト削減の強烈的な圧力をかけ続けることにつながります。資金力に余裕のない日系中小企業にとって、これは極めて危険な状況です。



BYD Atto3

出典：BYD

- サプライチェーンへの影響

最も深刻な影響を受けているのは、世界市場を持つ大手自動車メーカーではなく、タイ国内の日系部品メーカー、特に SME やティア 2・3 のサプライヤーに直撃しています。これらの工場は、ピストン、排気管、トランスミッション、ラジエーター、燃料タンクといった内燃機関用部品を製造していますが、これらは電気自動車では「消滅する部品」です。

報道によると、タイ東部にある内燃機関部品工場の多くが、閉鎖、生産縮小、または人員削減を始めています。業界を震撼させた例として、2024 年のスバルの生産終了発表や、それに続くスズキの動きが挙げられます。しかし、この危機の中にも、機械部品の製造から EV システムに対応した部品製造へと転換できる高度な技術を持つ企業には、機会が隠されています。

3. タイ政府の政策と BOI のインセンティブ詳解

投資家にとって、タイ投資委員会（BOI）の政策分析は不可欠です。なぜなら、これがタイにおける投資プロジェクトのコストと利益の方向性を決定する主要なメカニズムだからです。

- **EV 3.5 措置（2024-2027）：第二波の推進力**

EV 3.5 措置は、EV 3.0 政策を継承し、新規メーカーの誘致と既存の生産拠点の維持を目的としています。投資家にとって重要な詳細は以下の通りです。

- **購入者への補助金：**

政府は電気自動車 1 台あたり最大 10 万バーツの補助金を支給しており、これが国内需要を大いに刺激しています。

- **輸入相殺条件（Import Offset）：**

これは最も重要な鉄の掟です。初期段階で完成車（CBU）を輸入販売する事業者は、2026 年までに 1:2 の比率（輸入 1 台に対し国内生産 2 台）、2027 年までに 1:3 の比率で国内生産を行わなければなりません。この条件は「ゲームチェンジャー」であり、初期に輸入販売で好調だった中国メーカー（BYD、Neta など）に対し、早急な工場の建設と国内サプライヤーの確保を迫るものです。これは、すでにタイに工場を持つ日本企業にとって、自社製品を提案し、新たなサプライチェーンの一部となる絶好の機会です。なぜなら、中国メーカーはすべてのサプライヤーを中国から連れてくるには時間が足りないからです。

参考：<https://kadence.com/en-us/knowledge/thailands-electric-vehicle-market-a-future-powerhouse-in-southeast-asia/>

参考：<https://lexnovapartners.com/thailand-boi-ev-incentives/>

- **自動車産業高度化措置**

BOI は既存事業者のリスクを認識しており、部品メーカー（特に日系企業）が適応できるよう支援するための措置を講じています。

- **自動化とロボット工学（Automation & Robotics）：**

自動化システムによる生産効率向上への投資に対し、投資額の 50%を上限として 3 年間の法人税免除権益を付与します。さらに、国内で生産またはリンクされた自動化システムを 30%以上使用する場合、免除率は 100%に達します。これは、ロボットアーム、センサーシステム、システムインテグレーター（SI）を扱う日本企業にとって、中国の低コストに対抗するためにコスト削減と精度向上を求めるタイの工場へ技術を販売する販路となります。

- **国内部品使用促進措置**

タイが単なる輸入部品の組立工場になることを防ぐため、BOI は国内生産部品の使用を促す条件を定めています。

- 国内部品を原材料価格の 40%以上使用する電気自動車（BEV）メーカーは、追加の税制優遇措置を受けられます。

- 現地部品を 15%以上使用する部品メーカーは、このサプライチェーンに参加しやすくなります。

この措置は、中国メーカーが全ての部品を中国から輸入（CKD）することに対する防壁を作り、サスペンション、車体（ボディ）、空調システム（HVAC）、内装部品といった主要部品の調達において、現地のサプライヤーや在タイ日系企業が役割を果たす余地を生み出しています。

参考： <https://www.boi.go.th/upload/content/2%20-%2020251128%20BOI%20EN.pdf>

4. 日本人投資家のためのビジネスチャンス

日本人投資家にとってのビジネスチャンスは以下の 4 つの主要グループに分類できます。

- **技術および電子部品グループ**

電気自動車では可動部品が減少しますが、その一方で爆発的に増加するのが、エネルギー管理の核心となる「電子部品（Electronic Components）」です。

- **需要：**

インバーター、DC/DC コンバーター、オンボードチャージャー（OBC）、バッテリーマネジメントシステム（BMS）の需要が急増しています。

- **日本の優位性：**

日本企業は、材料科学およびパワー半導体（一般的なシリコンよりも耐熱・耐圧性に優れた SiC - シリコンカーバイドなど）の分野で世界レベルの専門知識を持っています。タイ国内でのこれらの部品製造または組立（PCBA/Box Build）工場の設立は強く求められています。なぜなら、中国メーカーは依然として国際基準で生産できる高品質な現地サプライヤーを欠いているからです。

- **市場拡大：**

これらの部品は自動車だけでなく、AI やクラウドコンピューティングに対応するためにタイで拡大しているエネルギー貯蔵システム（ESS）やデータセンターでも使用されます。

参考： <https://www.yamada-spire-th.com/wp-content/uploads/2025/10/Thailands-Semiconductor-and-Electronics-Industry-.pdf>

参考： <https://www.imarcgroup.com/insight/key-challenges-and-opportunities-shaping-japan-power-electronics-industry>

- **自動化および産業用ロボットグループ**

タイはASEANで第2位の産業用ロボット市場であり、ロボット設置台数は世界第14位です。

- 推進要因：

タイの高齢化社会への移行に伴う熟練労働者の不足、近隣諸国と比較した賃金上昇、そしてバッテリーやEV組立におけるミクロンレベルの精度の要求。

- 機会：

ロボット技術、自動搬送システム（コンベア）、自動光学検査システム（AOI）を保有する日本企業は、BOIの税制支援の下、タイの工場の生産ラインのアップグレードサービスを提供するために投資や提携を行うことができます。特に高い安全性が求められるバッテリーのパック組立工程において有望です。

参考：[https://vm.ee/sites/default/files/documents/2025-](https://vm.ee/sites/default/files/documents/2025-03/Thailand%20Strategy_Smart%20Industry%20%26%20Electronics.pdf)

[03/Thailand%20Strategy_Smart%20Industry%20%26%20Electronics.pdf](https://vm.ee/sites/default/files/documents/2025-03/Thailand%20Strategy_Smart%20Industry%20%26%20Electronics.pdf)

参考：<https://www.boi.go.th/upload/content/2%20-%2020251128%20BOI%20EN.pdf>

- **EV 充電インフラ**

充電インフラは産業の大動脈です。タイの公共充電ステーションは急速に増加（2025年時点で3,700カ所以上、充電器数11,000基）していますが、依然としてバンコクや主要観光地に集中しています。

- 市場の空白（ギャップ）：

地方エリアや県間移動ルートでは、急速充電ステーション（DC Fast Charge）が不足しています。

- 新しいビジネスモデル：

チャンスは充電器の販売だけではありません。スピードを求めるバイクタクシーやフードデリバリーライダー向けのバッテリー交換システム（Battery Swapping）も含まれます。豊田通商、EVLOMO、PTT OR によるバッテリー交換システムの協力事例は成功例の一つであり、特に工業団地やスマートシティにおいて、B2B や B2G（対政府ビジネス）モデルに参入の余地があることを示しています。

参考：<https://www.anariev.com/thailand-ev-charging-infrastructure-a-market-analysis/>

参考：<https://www.adlittle.com/en/insights/report/unleashing-thailand's-electric-mobility-potential>

- **軽量素材および非エンジン部品**

電気自動車は非常に重いバッテリー（約 300～500 キログラム）を搭載するため、重量を相殺し航続距離を伸ばすために、「軽量かつ高強度」な車体部品や構造へのニーズが高まっています。

- 機会：

アルミニウム合金、繊維強化プラスチック（CFRP/GFRP）、高張力鋼（ハイテン）を用いた部品製造。

- 事業の継続性：

日本の車体部品（Body Parts）、ブレーキシステム、サスペンションメーカーは、引き続き EV メーカーに製品を供給できます。ただし、電気モーターの巨大なトルクと重量に対応するために、製造レシピや設計を改良する必要があります。これは、新規参入の中国企業よりも日本企業が得意とするエンジニアリングの専門領域です。

5. 結論

タイの自動車産業は、半世紀で最も重要な転換期にあります。Krungsri Research のデータが示す図式は明白です。従来の日本メーカーによる完全支配の時代は終わりを告げ、中国からの技術による多様で激しい競争を特徴とする新しいエコシステムに取って代わられました。

しかし、これはタイにおける日本ビジネスの終わりではなく、「新たな始まり」です。タイは依然として、単なる組立工場から高付加価値技術の生産拠点へと EV 産業を高度化させるために、高度な技術、繊細さ、そして日本品質（ものづくり）の管理システムを必要としています。トヨタやホンダといった日本企業がハイブリッド車や EV への新規投資を発表し始めたことは、適応への前向きな兆候です。

ビジネスチャンスは完成車の製造に限定されず、パワーエレクトロニクス部品、工場自動化システム、充電インフラ、先端材料科学など、新しいサプライチェーンのあらゆる細部に広がっています。機敏性（アジリティ）を持ち、ビジネスモデルを大胆に変革し、タイ政府の支援策を活用できる日本人投資家こそが、この危機を今後 10 年の持続可能な成長の機会へと変えることができるでしょう。



□■工作機械・機械加工・製造技術総合展示会「METALEX 2025」■□

訪問レポート 2025 年 11 月 21 日、22 日

こんにちは。島根・ビジネスサポート・オフィスの一迫です。

ASEAN 最大の工作機械、金属・非金属加工技術関係の展示会「METALEX 2025」が 11 月 19 日～22 日にタイ・バンコクの BITEC 展示場で開催されました。本イベントは年 1 度この時期に開催されております。

タイは「東洋のデトロイト」と例えられるほど自動車産業が活発です。完成車生産台数は、ASEAN1 位、世界ランクも常に 10 位前後に位置しています。また、ハードディスク製造は世界 1 位、エアコン製造が世界 2 位と多くの分野の製造において、タイは量産工場が展開されております。

昨今、中国の BEV（バッテリー電動自動車）企業が急速にタイに展開しています。この背景には、タイ政府の強い国策と地政学的要因があります。中国企業の台頭により、これまで 90%以上のタイ国内市場占有率を誇っていた日系メーカーは、直近 3 年間で 70%以下にまで落ち込んでいます。スズキ自動車のタイ工場撤退、日産自動車の 2 工場中 1 工場閉鎖、三菱自動車の 3 工場中 1 工場停止と、日系自動車メーカーにとっては大きな痛手を負っている現状があります。また、BEV の殆どは中国企業内で帰結されており、タイ製造業企業の裾野への恩恵が極めて小さいことも、タイ製造業の萎縮につながっております。

一方、まだ大きな展開にはなっていませんが、政府は先端技術製造工場（航空機、防衛、医療機器など）の誘致を強く推し進めており、これらは、台湾企業の動きが目立つところです。

島根・ビジネスサポート・オフィス便り vol.134

東南アジアで製造業が最も大きく展開されており、そのインフラも整っているタイで開催される製造業関連、特に工作機械関連の展示会が THAI METALEX です。

工作機械以外にも、関連ツール、FA 関連、検査設備関連全体の展示がなされており、アジア最大級の規模を誇る展示会です。タイ経済のトレンドの空気感を感じられるイベントでもあります。

METALEX 2025 概要

展示会 WEB サイト：<https://www.metalex.co.th/>

会場：Bangkok International Trade & Exhibition Centre (BITEC)

使用面積：41,000 m²

出展社数（いずれも主催者発表）

2023 年 ブース数：766 社

2024 年 ブース数：742 社

2025 年 ブース数：726 社

ちなみに

2018 年 ブース数：913 社

入場者数：99,998 人

入場者数（いずれも主催者発表）

2023 年 98,686 人

2024 年 101,937 人

2025 年 100,162 人

今回の展示会会場のマップを見ると、青塗しなのが日系企業及び日本製品を取り扱っているローカル商社のブースです。印象としては 35%程度が日系と言えるかと思います。METALEX は工作機械が主要な展示物であり展示にはスペースを要します。工作機械はやはり日本企業製という信頼もあり、スペース占有という観点で、日系が主となるのは至極当然のこととなります。

その他は、今回はドイツ製が目立ちました。やはり先端加工技術が求められている環境であることが、その理由と思われます。一方、今年と昨年の同展示会を比較した際の違いとして、台湾製機械の展示が減ったように感じました。2024 年までは、台湾製の射出成形機、プレス機が目立ちましたが、既に両加工はタイ市場では飽和気味であり、展示が縮小されているのが理由であると考えられます。

2025 年展示会場における日系企業スペース(青色)が以下です。



島根・ビジネスサポート・オフィス便り vol.134

2024 年は以下です。（濃い青色）



今回の METALEX の入場者数は、昨年より若干（2%弱）減少しており、三回連続前年比減でした。実際に、今年の展示会の活気、入場者数の印象について、いくつかの出展者に聞いてみました。

「今回来場者数はいかがですか？」の問いには、「毎日結構人は来ているようだ」との回答がありました。しかしながら、その来場の理由を聞いてみると、「仕事がなく暇だから来ている」、「市場・新規事業の調査」といった情報収集を目的としたものが多く、加工関係企業が苦境に立たされている現状が感じられました。

工作機械では、中国企業製が影をひそめたという印象を持ちました。中国パビリオンはありましたが、付帯設備、工具など小物の展示が目立ち、またそのエリアは閑散としていました。台湾ブースも極めて少なく、これまでほどの賑わいはありませんでした。その一方で、ドイツやスイスの企業の出展が目立ちました。



島根・ビジネスサポート・オフィス便り vol.134

日系企業の展開においては、東京都中小企業支援は毎年活発且つ大規模に展開されていました。また、JETRO がジャパン・パビリオンを運営していましたが、今年の主な支援は、製造現場の DX 関係企業とのことでした。他にも自治体では、三重県（4 社）や茨城県（9 社）がブースを出展していました。



今回の METALEX について、以下の印象を持ちました。

- 来場者の多くは、現状従来の事業は停滞しているので、コストダウン等の現場改善技術（DX や FA）に関心を持っていた。
- タイ政府政策の付加価値産業育成（医療、デジタル、航空、ロボット）による付加価値のある製造をタイで進めるための装置、機械の展示が目立った。
例：精密加工、多軸加工、ロボット各種、それらに関わる計測技術、製造管理技術 など。
- 中国企業に新鮮味のある企業の出展がない。また現場ベースでは中国企業に対する問題意識も高いため、これまで目立った中国企業の規模が、非常に小さくなった印象。中国企業製の品質、精度、アフターサービスに関する不信感が、さらに強まっている。
- 日系企業の METALEX における有用性は、「精密」「緻密」「整然」展開の設備やツールの紹介・・・という意識を強く持った。これまで大きな盛り上りを見せていた「中国企業」だが、急速に「やはり日本の技術」という認識が高まりつつある。これは、現在の「超円安」にも助けられている、という一面もある印象。

最後に

現在、タイの製造業は転換期を迎えています。中国 BEV 企業の台頭により日系自動車メーカーは苦境に立たされていますが、一方で、タイ現地企業の間では「日本の精密技術」への再評価が着実に進んでいます。特に、タイ政府が推進する高付加価値産業への転換において、日本企業の持つ精密加工技術、品質管理ノウハウ、きめ細かなアフターサービスは、大きな競争優位性となります。

今こそ、日本企業の強みを活かせる好機です。当オフィスでは、タイ市場における事業展開のご相談、現地パートナー企業のご紹介、展示会出展サポートなど、皆様のタイビジネスを全面的にサポートいたします。タイ進出や市場調査にご興味のある企業様は、ぜひお気軽にお問い合わせください。

□■タイ人の年末年始の過ごし方■□

こんにちは。島根・ビジネスサポート・オフィスのタイ人スタッフ、バンブーです。

12月に入ると、タイではバンコクをはじめ、チェンマイやプーケットなど主要都市や観光地が華やかなイルミネーションで彩られ、街全体がホリデーシーズンの雰囲気になります。ショッピングモールやランドマークではクリスマスツリーが設置され、人々は音楽と光にあふれた年末独特の空気を楽しみます。

また、タイならではの文化として、お寺へ参拝して一年の感謝を捧げる習慣や、年末になるとどこかで耳にするタイの定番年越しソング「สวัสดีปีใหม่ (サワディーピーマイ)」が、季節の訪れを一層感じさせてくれます。

クリスマスイベントから寺院での伝統行事、カウントダウンフェスティバルまで、多彩な過ごし方が共存するのがタイの年末年始の魅力です。

本記事では、タイ人がどのようにホリデーシーズンを楽しむのか、そして2025年にバンコクで開催される代表的なイベントをご紹介します。

【帰省と旅行：タイ人の典型的な年末の過ごし方】

タイの年末年始は、日本とは少し違った独自の雰囲気があります。12月に入ると街は一気に華やき、ショッピングモールや主要な観光スポットではクリスマスの飾り付けが登場します。

多くのタイ人、特にバンコクなど大都市で働く人々は、故郷へ帰省し家族と過ごします。この時期は日本の年末年始やお盆と同じく長距離移動が増え、道路や公共交通機関が非常に混雑します。また、休暇を利用して国内外へ旅行に出かける人も多く、空港や人気観光地は賑わいを見せます。

帰省する人が多い一方で、バンコクの街中はクリスマスと新年を祝うイルミネーションで一段と鮮やかになります。タイでは日本と同様に、クリスマスを宗教的行事というよりシーズンイベントとして楽しむ人が多く、商業施設や広場には大型ツリーやフォトスポットが設けられ、夜になると多くの人が写真を撮りに訪れます。



街の中心にきらめくクリスマスデコレーション
(左：Samyan Mitrtown デパート／右：Central World デパート)

【12 月 31 日：大晦日イベント】

1. 都市部の華やかなカウントダウン

バンコクでは、一大スケールのカウントダウンイベントが楽しめます。ライブコンサート、ライトショー、花火などが行われ、国内外の観光客で大変にぎわいます。特に セントラルワールド や アイコンサイアム などの大型商業施設や川沿いなどでは、毎年壮大なステージ演出と花火で新年を祝います。



Central World デパートで迎えた 2025 年のカウントダウンイベントの様子

※ 出典：<https://www.thairath.co.th/newspaper/2833922>

2. 年越しのお経「サワットモン・カームピー」

タイでは、2004 年頃から人気が高まっているタイ独自の年越し行事が、「サワットモン・カームピー」、すなわち年越しのお経です。この行事が広く知られるようになった背景には、2000 年代半ば以降、寺院参拝や瞑想を紹介するテレビ番組や SNS です。日本の初詣にも似ていますが、僧侶とともにお経を唱えながら「年を越す瞬間を心静かに過ごす」点が特徴で、カウントダウンイベントとは異なり、より瞑想的で落ち着いた雰囲気があります。

12 月 31 日の午後 8 時頃から元日の深夜にかけて、参拝者は僧侶とともにお堂で読経を唱えたり、座禅を組んだりしながら、一年の終わりと新しい年の訪れを心穏やかに過ごします。月明かりの下、ろうソクの柔らかな灯りが僧侶と信者の姿を浮かび上がらせる景色は、厳かで幻想的な雰囲気に包まれ、訪れた人の心を静かに整えてくれます。

この行事には特別な準備は必要なく、事前予約もいりません。誰でも自由に参加することができ、白い服を着て参列するのが礼儀とされています。バンコクでは、涅槃寺として知られるワット・ポーや、「暁の寺」として有名なワット・アルンなどで大規模に行われ、多くの参拝者が新年の祈りを捧げに訪れます。



2024 年から 2025 年への年越しに、ワット・パクナム・パーシーチャルーンで行われた年越しのお経の様子

※ 出典：<https://mgroonline.com/travel/detail/9660000000001>

【1 月 1 日：祈りと功德で新年を迎える】

1) 徳積み及び托鉢

元日の朝、タイでは僧侶に食べ物を施す托鉢が行われ、新年の始まりを清らかな心で迎える大切な行事とされています。人々はこの托鉢を通して功德を積み、自分と家族にとって良い一年となるよう祈りを込めて僧侶へ食事を差し出します。なかには、縁起の良い数字「9」に因んで、9,999 名もの僧侶が参加する大規模な托鉢が催されることもあり、多くの参列者で賑わいます。托鉢は自宅の前や寺院、また王宮前広場のような政府が設けた特別会場など、さまざまな場所で行われます。

このほかにも、多くの人々が寺院で供物を献上したり、戒律を守りながら静かに瞑想を行ったり、説法に耳を傾けたりして心を整えます。また、鳥や魚を放つ慈悲の行いを通じて、心を軽やかにし新年の善意を象徴するような功德を積むこともよく見られます。

寺院によっては、参拝者に御札を渡したり、僧侶が聖水を撒いて清めを行ったりすることもあり、境内には新しい一年を迎えるにふさわしい厳かな空気が満ちています。こうしてタイの人々は、祈りと善行を通じて心を整え、希望に満ちた新年の一步を踏み出していきます。



托鉢に参列する人々の様子

※出典：<https://www.thaipbs.or.th/news/content/347759>

2) 9 寺巡り

タイでは、新年の幸運を呼び込むために「9 寺巡り」を行う習慣が広く親しまれています。9 つの寺院を巡って参拝するこの行事は、タイ語で数字の「9（ガオ）」が「前に進む」という意味の言葉と同じ発音であることから、特に縁起が良いとされています。そのため、新しい一年をより良い方向へ進めたいと願う多くの人々が、元日から寺院巡りに出かけます。

この風習は今やすっかり定着しており、旅行会社が1日で9つの寺院を巡る日帰りツアーを企画するほどの人気ぶりです。バンコクでは、繁栄や健康、成功、名声など、それぞれ異なるご利益で知られる寺院が数多くあり、参拝者は自分の願いを胸に各寺院を順番に訪れます。

こうした9寺巡りは、単なる観光ではなく、新年の始まりに心を整え、前向きな気持ちで一年を歩み出すための大切な儀式として、多くのタイの人々に大切にされています。バンコクの人気9寺院は以下の通りです。

寺院名（日本語名）	祈願するご利益
ワット・プラケオ（エメラルド寺院）	繁栄、発展
ワット・ポー（涅槃寺）	知識、知恵、健康
ワット・スタット（大仏寺）	権威、安定
ワット・サケット（黄金の丘）	仕事運、キャリアの成功
ワット・ボウォーンニウェート	平和、幸福
ワット・チャナソクラーム	勝利
ワット・ラカンコーシータラーム	名声、名誉
ワット・アルン（暁の寺）	進歩、飛躍的な発展
ワット・カンラヤーナミット	家族、仕事

3) その他の慣習

新年を迎えるにあたり、タイでは年長者に挨拶をして感謝と祝福の言葉を伝えることが大切な習慣とされています。若い世代は目上の人に丁寧に手を合わせて新年の挨拶を通し敬意を示します。かつてはタイでも年賀状を郵送する習慣がありましたが、現在では LINE や Facebook、電話といったデジタルツールが主流となり、手軽で費用もかからない形で祝福を伝え合うようになりました。

さらに、多くの家庭では新年を清々しく迎えるために大掃除を行います。住まいを隅々まで整えることで、一年の始まりを良い運氣とともに迎えるという意味があり、心も空間も新たにリセットされるような気持ちになります。こうした習慣の一つひとつが、タイの人々にとって新年のスタートをより特別なものにしているのです。

【2025 年に開催される代表的なイベント】

1) 「Vijit Chao Phraya 2025」

タイ国政府観光庁（TAT）が主催する、チャオプラヤー川沿いで開催される壮大な光と音のイベントです。今年のテーマは「光の王国 ～大地の母に捧ぐ～」で、10 月 24 日に死去されたシリキット王太后陛下のご功績を追悼し、そのご恩徳に敬意を表して実施されます。本イベントは 2025 年 11 月 9 日から 12 月 23 日までの 45 日間、毎日 18:00～22:00 に開催され、会場はラム 8 世橋からラム 3 世橋まで、チャオプラヤー川沿いの各スポットに広がっています。

※ イベント FACEBOOK ページ：<https://www.facebook.com/vijitchaophraya2025/>

2) 「Awakening Bangkok 2025」

バンコクで毎年開催される、最大規模の光とデジタルアートの祭典です。2025 年は 12 月 12 日～21 日を会期とし、メインテーマ「LOVEVERCITY（ラブエバーシティ）」のもと、多彩な光、音、デジタルアートを通して“愛”をさまざまな角度から表現します。

会場となるのは、歴史的建造物が数多く残るプラナコーン地区や、活気溢れる中華街・ヤワラート周辺。古い建物や公共スペースが、アーティストたちの手によって鮮やかな光のアート作品へと生まれ変わり、訪れた人々に新たな驚きと感動をもたらします。

※ イベント FACEBOOK ページ：<https://www.facebook.com/Awakeningfestivals/>

3) 「Amazing Thailand Countdown 2026」

島根・ビジネスサポート・オフィス便り vol.134

2025 年 12 月 27 日～31 日に ICONSIAM で開催されるタイ最大級の年越しイベントです。ハイライトは、チャオプラヤー川沿いで行われる全長約 1,400 メートルの壮大な 4D スカイ花火 “In Eternity Reverence”、世界的アーティストによるドローンショー、そして多彩なアーティストによるライブパフォーマンスです。

※ ICONSIAM 公式サイト：<https://iconsiam.com/en/promotions/how-to-get-ticket-amazing-thailand-countdown-2026>

【最後に】

タイの年末年始は、都市部を彩る華やかな花火やライトアップ、寺院で静かに受け継がれる読経や托鉢といった伝統、そして家族と過ごす温かな時間がひとつに溶け合う、まさにこの国ならではの特別な季節です。

もしこの時期にタイを訪れる機会があれば、「年越しのお経」や「9 寺巡り」に参加して、新年を迎えるタイ独自の文化に触れてみてはいかがでしょうか。

華やかさとスピリチュアルな静けさが共存する年末年始をぜひ体験し、心に残る新しい一年の幕開けを迎えてください。

島根・ビジネスサポート・オフィス便り vol.134

※掲載情報はご自身の判断と責任におきましてご活用ください。

※別紙に、年内に開催予定のタイ・インドネシア・ベトナムの展示会情報をまとめました。

サポートオフィスでは、現地で開催される展示会へのアテンドも行っております。

関心のある展示会がございましたら、お気軽にご連絡ください。

担当：柴田 隼介 Shunsuke Shibata

Address: 1 VASU1 Building, 12 FL., Room 1202/D, Soi Sukhumvit 25,

Sukhumvit Rd., Klongtoey-Nua, Wattana, Bangkok 10110

Mobile: +66(0)63-228-4585

Mail : shimane-bizsup@aapth.com

▶ タイ経済指標

項目	単位	2022	2023	2024	2025
GDP 成長率	前年比ベ (%)	2.7	1.9	2.6	2.4 (9 月)
人口*	千人	69,922	70,104	70,269	70,383 (9 月)
労働者の数*	千人	40,143	40,674	40,356	39,998 (10 月)
失業率**	%	1.32	0.98	1.00	0.83 (10 月)
最低賃金* バンコク	バーツ／日	353	353	363	400
チョンブリー		354	354	361	400
アユタヤー		343	343	350	357
ラヨーン		354	354	361	400
賃金：全国製造業の平均	バーツ	14,305	14,416	14,394	14,394 (24 年)
インフレ率**	前年比ベ (%)	6.08	1.23	0.06	-0.49 (11 月)
中央銀行政策金利*	%	1.25	2.50	2.25	1.50 (10 月)
普通貯金率**	%	0.28	0.40	0.39	0.20 (10 月)
ローン金利 (MLR) **	%	5.50	6.83	7.14	7.05 (10 月)
SET 指数*	1975 年：100	1,668.66	1,415.85	1,400.21	1,256.69 (11 月)
バーツ／100 円**	バーツ	26.78	24.82	23.33	22.16 (11 月)
バーツ／米ドル**	バーツ	35.06	34.80	35.29	33.00 (11 月)
円／米ドル**	円	131.38	144.07	153.72	155.12 (11 月)
車販売台数 (1 月からの累計)	台数	856,057	702,921	559,255	493,467 (10 月)
BOI 認可プロジェクト	件数	1,554	2,383	2,953	2,413 (9 月)
BOI 認可プロジェクト金額	10 億バーツ	618.62	750.12	973.14	1,114.798 (9 月)

*期末、**平均