

正誤表

アジア研究所所報第186号（令和4年4月25日発行）に掲載された論文について、下記のとおり訂正させていただきます。

論題：タイ EV 化政策を追い風に、躍進する中国系自動車メーカー

著者：川田 敦相

本文4 ページ左段17 行目 （誤）恩典免除 （正）恩典付与

タイEV化政策を追い風に、躍進する中国系自動車メーカー

川 田 敦 相

タイ政府は、電気自動車(EV)及び基幹部品生産の世界的拠点を目指し、EVの生産・利用促進策に本腰を入れ始めている。これを追い風に、EVで先行する中国系自動車メーカーは、タイ自動車市場への本格参入やプレゼンス向上に取り組んでいる。本稿では、タイ政府による最近のEV化政策について概観した上で、中国系自動車メーカーのタイでの販路拡大の取り組み等につき紹介したい。

タイ政府、新投資奨励措置でEV国内生産を後押し

タイ政府は、EV及び基幹部品の生産・利用促進に向けた投資奨励措置等を明らかにしている。タイ投資委員会(BOI)は2018年末までが申請期間となっていたEV等への投資恩典に続く第二弾として、2020年11月、国内EV生産促進のための投資奨励措置を発表。ハイブリッド電気自動車(HEV)は恩典免除の対象外となったものの、プラグインハイブリッド電気自動車(PHEV)とバッテリー電気自動車(BEV)の生産(投資額50億バーツ以上)には、各々5年、8年間の法人税免税の恩典が付与される。2021年1月には、BOIは次世代自動車向け新たな税務恩典を発表。同発表では、HEVやPHEVのみの製造は恩典対象にはならないことになり、BEV製造も併せて行う必要が生じた。

そして、2021年3月、エネルギー省が工業省とともに、EV利用促進策を講じるため、国家電気自動車政策委員会(NEVPC:議長スパタナポン副首相兼エネルギー相)を開催。新たな目標として、2025年までに累計105万1,000台(自動車・ピックアップトラック40万台、バイク62万台、バス・トラック3万1,000台)のEV生産を目指す、としている。2021年5月にも開催され、2030年までにタイ国内EV生産目標を年間143万4,000台(自動車・ピックアップトラック72万

5,000台、バイク67万5,000台、バス・トラック3万4,000台)とした青写真を描いている。加えて、2030年までに国内生産自動車全体の中で有害物質を全く排出しないゼロエミッション車(ZEV)のシェア30%を目標とした。

一方、アークム財務相は2021年12月、在タイ自動車メーカーにEV価格引き下げと、3年以内のEV現地生産(国内・輸出市場用双方)を求めることを条件に、タイ政府が税制優遇措置と補助金を出す計画がある旨、表明。そして、2022年2月中旬、同国政府は在タイ自動車メーカー等が国内EV生産を条件に、EVの輸入関税や物品税の引き下げ、また、EVの販売補助金交付など新たなEV振興策を閣議決定した。

中国系自動車メーカーが躍進

このような状況下、2021年12月上旬、バンコク郊外で開催されたタイランド国際モーター・エキスポでは購入予約台数が3万1,583社。うち、上海汽車とタイ財閥CPとの合弁SAICモーターCP(「MG」ブランド)や、長城汽車のタイ法人グレートウォールモーター(GWM)タイランド(「HAVAL」、「ORA」ブランド)といったEVで先行する中国系自動車メーカーがシェアを伸ばし、全体の約1割(3,165台)と第三位につけた。一位の日本車メーカー(2万1,969台)には遥かに及ばないものの、二位のドイツ系自動車メーカー(3,702台)に迫っている(注)。

GWMタイランドは、小型EV「ORA GOOD CAT」、PHEV仕様の多目的スポーツ車の「HAVAL H6」、HEV仕様の「HAVAL JOLION」等の販売に取り組んでいる。同社は、ゼネラル・モーターズ(GM)がバンコク東約200キロに位置するラヨン県南部に有した工場を2020年2月に取得。同年11月、同工場でのパワートレイン技術導入や、中国からの自動生産システム設置を通じて、生産シ

ステム向上に着手。2021年6月には、先端生産技術や高水準安全システムを兼ね備えた、同社にとって東南アジア初のスマート工場を開設。2023年にEVのタイ現地生産を開始予定である。

また、SAICモーターCPは、“EVのパイオニア”を自負し、いち早くタイEV市場に参入。PHEVの“MGHS”や、BEVの“MG5”、5ドアSUVの“MGZS”、EVステーションワゴン“MGEP”等の販売に注力している。同社はPHEVの組み立て生産でBOIから優遇措置を取得し、タイでの生産を開始している。“MGEP”は、1キロ当たり154ワット時(Wh)の燃費で、フル充電で380キロ走行可能。価格も99万8,000バーツ(1バーツは約3.6円)と、100万バーツを切っている。現在はBEV完成車を中国から輸入。中国ASEANFTAの恩恵を受け、2018年1月以降中国からは関税ゼロで輸入できる。ちなみに、タイのEV(セダン)の各国からの現下の輸入関税をみると、日本からは日ASEAN包括的経済連携(AJCEP)または日タイ経済連携協定(JTEPA)で20%、韓国からはASEAN韓国FTA(AKFTA)で40%、欧州からはMFNレートの80%が適用されており、中国からがタイでのEV輸入面で比較的に有利な状況にある。

一方、タイの自動車輸入販売BRG(ベンツ・ラムカムヘン・グループ)は、同グループが設立した公式販売代理店を通じて、中国朋克汽車の小型EV“POCCO”の輸入・販売を開始する旨発表。若年層を主なターゲットとし40万バーツを切る低価格を武器に、タイEV市場に参入する。

積極的な広報活動とEV充電施設拡充に取り組み

長城汽車、上海汽車とも、バンコク首都圏での販売ショールーム等も急速に拡充している。とりわけ、2021年半ばタイ市場に参入した長城汽車は、ブランド浸透・販売促進のため広報活動に果敢に取り組んでいる。同社は同年5月バンコク郊外のショッピングモールにタイ初のショールームを設けて以降、各所に展開している。ショールーム以外でも、同社の広告を目にする機会が多い。BTSスカイトレイン車両の中には、外部側面や、車内のドアや壁面、さらにはつり革に“HAVAL H6”の画像とQRコードを取り込み広報PRしているものも見られた。

加えて、タイ市場でのEV普及を見据え、両

社ともバンコク首都圏を手始めにEV充電施設の開設に取り組んでいる。SAICモーターCPは、EV用急速充電施設「MG スーパーチャージ」を120カ所(2022年3月17日時点)設置し、2022年末までに500カ所に増やす目標を有している。また、GWMタイランドもバンコク都心部サイアムシティの一角にEV充電施設をタイで初めて開設するなどの動きが見られる。

長城汽車が積極的にタイでの市場参入に取り組む背景のひとつに、タイ人消費者のEV選好の高まりが今後見込まれることがあげられる。同社は、国立開発行政研究院(NIDA)と2021年11~12月、国内の自動車購入者1,000人を対象とした調査を実施。同調査によれば、8割弱(77.7%)のタイ人が「EV(の購入)にオープン」であると回答し、そのうち約3割(29.0%)はEVが「よりエネルギー節約型で環境に優しいこと」、26.9%は「最新技術とイノベーションを備えていること」、17.0%は「長期的により費用効率が良いこと」、を理由として挙げている。

長城汽車、低価格で市場シェア拡大重視との見方

内燃機関自動車のASEANを中心とした東アジア生産ネットワークや強靱なサプライチェーンを持たない中国系自動車メーカーにとって、EV投資は世界的な脱炭素化の新潮流に乗った戦略的対応とも映る。当地民間研究機関関係者は、「日産自動車EV“リーフ”のタイでの価格が190万バーツする中、長城汽車のEVは100万バーツを切る低価格であり、同社は採算よりも市場シェア確保を重視しているように見受けられる。」との見方を示している。

タイ政府によるEV及び基幹部品生産の世界的拠点化に加え、脱炭素化の世界的な潮流のもと、同国でのEV化の動きは今後とも加速化される見込みである。EV関連インフラ整備の進捗具合や他EVメーカーの動き等とも関係しようが、中国系自動車メーカーの更なる躍進が予見される。

(注) インターメディア・コンサルタント社資料より集計。

<https://www.motorexpo.co.th/bestselling>

(かわだ あつすけ・ジェットロバンコク・バンコク研究センター(BRC)所長)