

## 【コラム】

### 「タイの EV 政策の急展開（ASEAN 内の闘い 序章）」（その 1）

機械振興会館経済研究所 特任フェロー 桑田 始

#### 1. はじめに

2年に亘るコロナ禍による行動制限、特に、海外との厳しい交流制限から、今年度に入り、With Corona 下ではありますが、各国で海外との交流が本格的に再開されました。タイも、海外からの観光客の受け入れを本格化（GDP の 2 割を占める観光産業の回復を目指す）させ、自動車等の生産・輸出も回復に向かうなど明るさが増してきています。

お蔭さまで、タイの関係者の訪日も多くなり、政策対話の機会も増えました。この（2022 年）9 月に、タイの工業省の幹部の方々とタイの産業政策を議論する機会がありました。昨年、ご紹介した [BCG 政策（バイオ・サーキュラー・グリーン）への取り組み](#)、[EEC（Eastern Economic Corridor 東部経済開発）政策](#)など、中国勢、韓国勢の投資拡大が日本勢以上に進展しつつあります。

また、ある幹部からは、「タイは、アジアのデトロイトと言われるように、日系自動車メーカーの努力で、圧倒的なサプライチェーンを築き、今や 200 万台の生産（うち輸出 100 万台）をするまでになった。しかし、中国勢が、内燃機関から電動への転換を好機とみて、積極的に BEV（Battery Electric Vehicle）を強化し、現状中国勢の動きばかりが目立つ。日系企業が苦労して築いたサプライチェーンをつまみ食いしていけだろ。エンジン等、BEV では不要になる部品も多く、そうした部品企業の将来も心配だ。日系自動車企業は、難しいかじ取りとは思いますが、EV でも日系自動車企業に活躍して欲しい」と言われました。

そこで、今回は、タイの EV 推進の取り組みについて、EV 推進の課題を考えながら、タイ、インドネシアをはじめとした ASEAN 主要国の政策競争、FTA の影響と中国の動き、中国・韓国・日本企業の現地化の動きを少し俯瞰してみたいと思います。

#### 2. 『次世代自動車産業』と EV 政策

そもそも、タイが、EV の推進に取り組み始めたのは、2017 年 6 月に新憲法を公布し、それに基づき『20 年国家開発戦略（2017 年から 2036 年）』を定めたことからです。国家開発戦略の趣旨は、「中所得国の罅」の危機から抜け出し 20 年で高所得国入り（今の 2 倍に

近い一人当たり GDP 13,000\$) を実現することです。

その中核政策が、「Thailand 4.0」で、10の重点産業分野（注1）の育成の筆頭に「次世代自動車」が取り上げられ、併せて EEC（東部経済回廊）への重点投資による開発が決まりました。

「次世代自動車」は文字通り、決して電気自動車（BEV）に限定するものではなく、コネクテッド（**C**onected）、自動運転（**A**utonomous）、シェアリング（**S**haring）、電動化（**E**lectrification）（=CASE）と広いスコープを対象にしています。脱炭素の観点からも、EVだけでなく、燃料電池車、新世代のバイオ燃料車も含まれています。

### 3. 『30@30目標』

しかし、2019年以降は、近隣のライバル国であるインドネシア政府の動き等の影響から、タイも急速にEVの推進に重点を当ててきています。

2020年2月には、政府のEV政策の司令塔として、国家EV政策委員会（委員長：スパタナポン副首相兼エネルギー相）を発足させ、2021年5月、同委員会は、EV開発計画（全自動車生産に占めるEVの割合を2030年末までに、総生産台数250万台の30%、75万台（BEV50%、PHEVとHV50%）とする）、所謂『30@30目標』を策定しました。

しかし、EV市場拡大は遅々とし、特にBEVは数千台に留まり、こうした国内市場の小ささから、主要自動車メーカーが軒並み、なかなかBEVの現地生産に踏み切らない現実に直面しました。その焦りとインドネシアの投資誘致策への対抗から、2022年2月15日、政策目標『30@30』を実現するための包括的な振興策が閣議決定されました。

（その後のBEV販売状況は、注2参照）

### 4. BEVの包括的な振興策

この振興策の狙いは、まず、BEVの値段を引き下げ、タイの国内市場を拡げることに重点を当て、同時に、市場を開放する引き換えに外資に国内生産を約束させ、投資を誘致することで、BEVやバッテリー等の基幹部品の生産のハブを目指すことです。

これは、現在の「アジアのデトロイト」の地位を築いた1970年代以降のタイの自動車産業政策、即ち、他のASEAN諸国に見られた高関税で国産企業を保護育成するのではなく、国内市場を開き外資の投資誘致したのを想起させます。

包括的な振興策は、3本の柱（①購入を拡げる政策、②バッテリー等基幹部品の国産化、③充電ステーションの整備）からなります。

#### ① 購入を拡げる政策

購入を拡げる政策をみると、i 購入補助金、ii 輸入関税の40%引き下げ（2022年～2023

年)、iii 物品税の引き下げ (8% ➡ 2%、2022 年～2025 年) の 3 点です。

この恩典受けるには、2024 年～2025 年までに、タイで現地生産すること (2024 年に現地生産開始なら、2022 年～2023 年の輸入完成車台数分の生産、2025 年に生産開始なら、2022 年～2023 年の輸入完成車の台数の 1.5 倍の生産) が義務付けられ、違反の場合はペナルティを受けます。

この購入補助金の内容及び関税の引き下げについて、その背景含め少し紹介したいと思います。

#### **i 購入補助金**

BEV の価格を既存のエンジン車と同等まで引き下げることを狙い、低価格の BEV (200 万バーツ以下) に、7 万バーツ (25 万円、30kwh 未満) ～15 万バーツ (約 50 万円、30kwh 以上) の補助金を付与するものです。

2022 年 6 月のタイ EV 協会の資料で販売価格をみると、日産 LEAF は 149 万バーツ、長城汽車 (GWM) の ORA Good Cat は 98.9 万バーツ、上海汽車+CP の MG ブランドは 98.9 万バーツです。トヨタのカローラクロス (ガソリン) が 100 万バーツ、ヤリスが 60 万バーツ前後ですので、購入補助金はかなり効果があります

(ちなみに、2022 年上半期の受注では、トヨタが 1 位 14.2 万台ですが、上海汽車 (MG) も 6 位 1.5 万台に食い込んでいます)。

#### **ii 輸入関税率**

FTA で元々国により輸入関税には差がありますが、2024 年からの国内生産を条件に、2022 年・2023 年の輸入に対して最大で 40%引き下げます。

中国は、ACFTA (ASEAN 中国自由貿易協定) で、元々無税、

日本は、AJECP (ASEAN 日本包括経済連携協定) で 20% ➡ 0%、

韓国は、AKFTA (ASEAN 韓自由貿易協定) で 40% ➡ 0%、

その他、ドイツ等欧州各国は、80% ➡ 40%

FTA の影響は大きく、中国企業、中国に立地する欧州企業などは、中国の巨大マーケットで、EV の生産、コストの低減、販売ノウハウ等を蓄積しつつ、中国からタイへ輸出しています。タイでブランドや販売網を確立させ、徐々に国産化を図る予定だったのが、日本、韓国も 0%になることから、国産化の動きは加速しています。

### **② バッテリー等基幹部品の国産化**

EV の生産を根付かせるためには、バッテリーなどの重要部品を国内で生産するサプライチェーンの構築が不可欠です。2025 年までは、これらの重要部品の輸入関税が免除され、EV のアSEMBリーラインへの投資を促進する一方で 2026 年以降重要部品の国内での生産を求めています。

タイの地場資本 (Energy Absolute) が、EV バッテリー (1 GWH) 工場をオープン (2021 年 12 月) し、ロジャーナ工業団地公社と US メーカー (EVLOMO) が JV で EV バッテリー

を 2022 年内に生産開始する計画も進んでいます。また、国営企業（タイ発電公社、タイ石油公社等）の開発・投資や電池技術を有する海外企業との提携も促進しています。

特に、バッテリーは、その原料となるニッケル、リチウム、コバルトの確保が鍵です。インドネシアは、ニッケルの生産・埋蔵量が世界一であるメリットを活かし、EV バッテリー生産のサプライチェーンの核となる国営会社（Indonesia Battery Corporation）を設立（2021 年）し、取り組みを強化しています。外資も、EV バッテリーでトップシェアの中国の CATL や世界シェア 2 位の韓国の LG 等がバッテリーの現地生産を計画しています。また、韓国の現代が EV 車の現地生産を開始（2022 年 3 月）しました。

### ③ 充電ステーションの整備

充電ステーションの整備も、2030 年までに、12,000 か所設置の目標を掲げ、設置事業者や運営事業者に BOI（Thailand Board Of Investment：タイ投資委員会）から投資や運営に恩典を供与しています。

現在の充電ステーションの整備状況は、2021 年 9 月末の 693 か所（2,285 充電器のうち高速充電器は 774 台）から、2022 年 9 月 20 日現在で、869 か所（2,572 充電器のうち高速充電器は 1,188 台）に増加しただけであり、まだ、整備は緒についたばかりです。

[「タイの EV 政策の急展開（ASEAN 内の闘い 序章）」（その 2）](#) に続く）

\*なお、参考文献は「その 2」の文末にまとめて記載

※注 1： 次世代自動車から未来食品までの 5 つを「既存産業」として短・中期に育成し、ロボット産業から医療ハブの 5 つを「未来産業」として長期に育成する。①次世代自動車（Next Generation Automotive）②スマート・エレクトロニクス（Smart Electronics）③富裕・医療・健康ツーリズム（Affluence, Medical & Welfare Tourism）④農業・バイオテクノロジー（Agriculture and Biotechnology）⑤未来食品（Food for the Future）⑥ロボット産業（Robotics）⑦航空・ロジスティック（Aviation and Logistics）⑧バイオ燃料とバイオ化学（Biofuels and Biochemical）⑨デジタル産業（Digital）⑩医療ハブ（Medical Hub）

※注 2： BEV の販売は、2021 年通年で、5,781 台（4 輪車 1,955 台）だったのが、2022 年 1 月～6 月で、既に、3 倍近い伸びで、7,325 台（4 輪車 3042 台）となっている。なお、タイの自動車総販売台数（2022 年 1～6 月は、427,399 台）に占める BEV は 0.7%だが、HV、PHEV を含める（41,516 台）と 9%となり、HV、PHEV も BEV ほどの伸び率ではないが、大幅な伸びとなっている。