

タイの電気自動車政策とEV市場
～新たなEV振興策と国内のEV販売動向～
一般調査報告書

要旨

自動車の電動化はグローバルトレンドです。タイでは2022年2月15日に新たなEV振興策が閣議決定されました。電動化の流れにスムーズに対応し、これまで蓄積してきた自動車産業の集積を将来にわたり維持することができるのでしょうか？そこで今回のレポートでは、①今回発表されたEV振興策と、②タイ国内の自動車市場におけるEV販売動向を整理するとともに、③3月下旬から4月上旬にかけて実施された第43回バンコク国際モーターショーの実施状況とその後の各メーカーのEVに関連した動向を報告します。

1. タイにおける新たなEV振興政策

自動車の電動化に向けたメーカーの方針発表や技術開発が進む中、自動車産業の集積維持や将来の産業力発展を目指した国・地域間の投資誘致競争が始まっています。タイでは2021年3月に設定した「2030年までに乗用車及びピックアップトラックに係る年間自動車生産台数の30%をゼロエミッションカーとする(通称:30@30)」という政策目標を打ち立てており、投資恩典などを運用してきました(2021年5月1日付け一般調査報告書参照)。

欧米や中国などと比較して電動車市場が未発達な

地域では、自動車メーカーに対する投資促進に加えて、充電インフラの整備や購入を補助することによる市場の活性化も必要です。タイでは本年2月15日、EV購入への補助などを含む2022年から2025年までのEV振興策が閣議決定されました(表1)。

今回の振興策では対象期間が2022年から2023年までと2024年から2025年までの2区分に分けられます。前半の2年間はEV利用の普及促進、即ち国内市場の活性化に注力し、その間にEV関連の投資を期待します。後半の2年はタイ国内で生産したEVの利用促進に注力するロードマップです。

表1 タイにおけるEV振興策の概要

	2022	2023	2024	2025
フェーズ	EV利用の普及⇒投資促進		国内生産EVの利用促進	
完成車 輸入関税引下	～200万THB：最大40%引下 200万～700万THBかつ30kwh～：20%引下		輸入と同数の 生産開始	輸入の1.5倍 の生産開始
補助金 ・乗用車及びオートバイは CKD、CBUともに、ピック アップはCKDのみ対象 ・バッテリー容量 or 価格に 応じた補助金額	乗用車 ～200万THB (10～30kwh)：7万THB、(30kwh～)：15万THB ピックアップ(30kwh～)：15万THB オートバイ(15万TBH以下)：1.8万THB			
物品税の減免	乗用車：8%⇒2%へ減税、ピックアップ(国内生産、～200万THB)：免税			
重要電気部品 輸入関税免税	バッテリー、モーター、コンプレッサー、減速機などの免税			

出所：タイ政府報道、タイ工業省工業経済事務局の資料などより作成

政策の1つ目はEVの輸入関税引き下げです。引き下げ幅は小売価格とバッテリー容量で異なるものの、当該制度が導入されれば完成車EVを日本から輸入する現行関税:20%は、2023年まで0%となります。

国内のEV市場を活性化させるため、購入時の補助金と物品税の減免が実施されます。補助金の額は、小売価格とバッテリー容量によって異なります。乗用車の場合、価格が200万THB以下かつ30kWh以上のEVが最も多くの補助金を支給されることから、高級車や小型EVなどの特殊な車両ではなく、一般的に使用されるEVを普及させたい意図が感じられます。乗用車は輸入車も補助金や物品税減免の対象であるのに対し、ピックアップトラックはタイで組み立てられた車両に限定されている点から、タイの産業におけるピックアップトラックの重要性を感じます。

ただし、これらの恩典を受けるためには、2024年以降にタイでEV生産を開始する必要があり、2024年から生産の場合は2ヵ年で輸入したEVと同数、2025年から生産の場合は1.5倍の生産が義務付けられます。タイにEV生産を根付かせるためには、バッテリー、モーターなどの重要部品をタイ国内で生産するサプライチェーンの再構築が不可欠です。2025年まではこれら重要部品の輸入関税が免除され、EVの最終生産工程に係る投資を促進する一方で、2026年以降は徐々に重要部品もタイ国内での生産を求める方針です。

日系メーカーはタイでもHVやPHVを製造してカーボンニュートラルへの貢献を試みています。しかしながら今回の制度では、HV及びPHVは内燃機関車の一部として取り扱われるため、恩恵の対象外です。また、日本で製造したEVをタイに輸入するにしても、各社の製品中に、タイ市場のニーズに合致した商品ラインナップは限定的です。更に、2022、23年に輸入した台数が少数であっても、2024年以降にタイ国内で同数以上の生産を求められるのは、現時点でタイにおけるEV生産計画の無いメーカーにとって厳しい要件です。

2. タイ国内におけるEV販売動向

図1にタイでのEV新車登録台数の推移を示します。2010年から登録が始まり、2019年以降の登録台数が急増しているものの、昨年の登録台数は2,120台、自

動車全体の登録台数におけるEVのシェアは0.23%に留まっており、今のところ少数です。

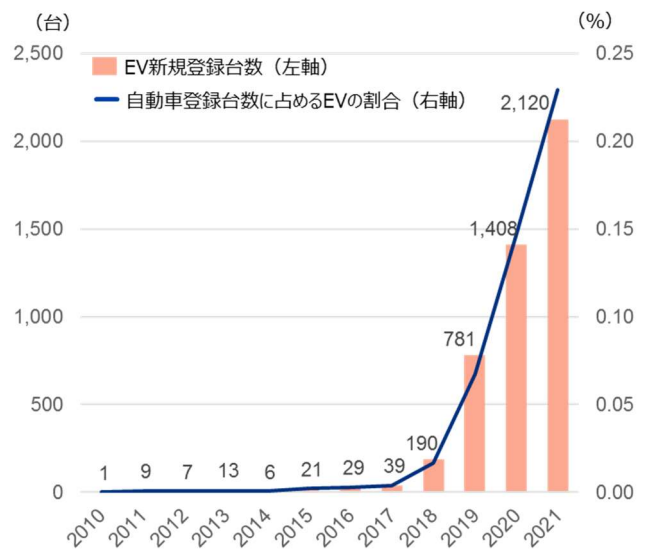


図1 タイにおけるEV新車登録台数の推移

出所:タイ運輸省陸運局

2021年の車種別EV登録ランキングを表2にまとめました。タイの大手財閥であるCPグループと中国自動車大手の上海汽車が合弁事業で製造するMGブランドの存在感が目立ちます。2モデルのEVを展開し、タイ国内におけるEVシェアの半分を占めています。当社は中国で製造したEVをASEAN-中国間のFTAに基づき、関税なしでタイへ輸入しています。そのため同等のスペックを有する日産LEAFなどと比較して安価に販売することができています。タイでのEV生産計画も公表しており、タイ投資委員会は2021年12月に37億THBの投資計画を承認しました。この計画によると、EV及びバッテリーの生産工場を整備し、2023年末までに稼働を開始する予定です。

表2 2021年 タイのEV新車登録台数ランキング

	ブランド	モデル	台数	価格 (万THB)	電池容量 (kWh)	航続距離 (km)	最高速度 (km/h)
1	MG	ZS-EV	630	119	45	337	140
2	MG	EP	438	99	50	380	185
3	ポルシェ	TAYCAN	205	739	79	408	250
4	ボルボ	XC40	200	259	78	418	180
5	テスラ	MODEL3	186	429	62	500	260
6	FOMM	FOMM ONE	109	65	12	160	80
7	日産	LEAF	61	149	40	311	144
8	Audi	E-TRON SB	29	530	95	463	200
9	テスラ	MODELX	24	330	100	560	250
10	Audi	E-TRON55	19	510	95	417	200
-	Takano	TTE-500	5	44	11	120	60
-	GWM	ORA Ultra	-	120	63	500	152
-	GWM	ORA Pro	-	106	48	400	152
-	GWM	ORA Tech	-	99	48	400	152

出所:タイ運輸省陸運局及び各社のHPなどより作成

タイに進出する中国系メーカーでもう1社注目されている長城汽車:GWMも2021年末よりEVの販売を開始しています。陸運局への登録は2022年からのようで、表2のランク外とはなりますが、当社発表では年末の短期間でORAシリーズのEVを462台売り上げたため、2022年を通じたEV市場への影響は大きいと思われます。

販売価格、電池容量、航続距離などの製品仕様を比較すると、販売されているEVは大きく3つに分類できます。1つ目はMGやGWMが得意な一般市場向けのEV。100万THB(≒350万円)前後の価格で400km程度の航続距離を有し、一般的な内燃機関車の代替えを担うセグメントです。2つ目はプレミアムEV。テスラ、ポルシェ、Audiなどのラグジュアリーブランドが優勢なセグメントです。そして3つ目は日系新興メーカーのFOMMやTAKANO AUTOも参入しているコンパクトEV。安価な価格設定にて短距離の移動や運搬での使用を想定するものです。

今回のEV振興策を通して政府の思惑通り、タイ国内のEV市場は活性化されるのでしょうか？また、販売が伸びるのはどのセグメントなのでしょうか？そして、日系メーカーはEV市場で先行する中国系メーカーに対し、どのように巻き返しを図るのでしょうか？個人的には、新興国市場に安価なコンパクトEVが大量導入されると、価格破壊が生じて自動車産業のビジネスモデル自体が転換する恐れがあるのではと脅威を感じています。

3. バンコク国際モーターショーとその後の展開

2022年3月23日から4月3日までバンコク郊外の展示場IMPACTにおいて第43回バンコク国際モーターショーが開催されました(図2)。新型コロナウイルスオミクロン株の感染拡大でタイにおける最多感染者数を更新する中でも、大きな規制なく大規模イベントが実施されたことはwithコロナを象徴する出来事です。主催者の発表では、1,578,898人が来場し、自動車予約台数は昨年度よりも14.4%多い31,896台となりました。メーカー別の予約台数ランキングでは、Top10に1位のトヨタ自動車をはじめ日系メーカー7社が名を連ねました(表3)。

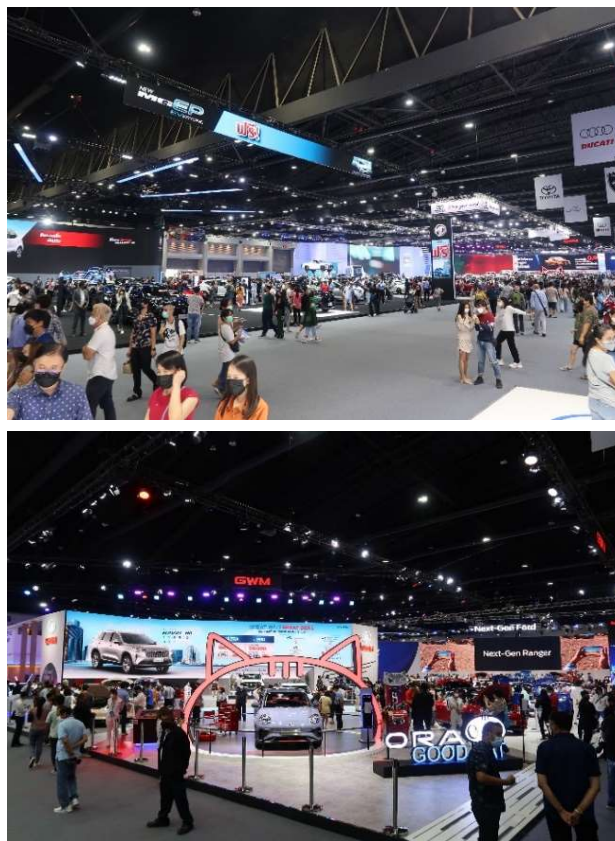


図2 第43回バンコク国際モーターショー会場の様子
平日にも関わらず自動車の購入を検討する来場者が多数。入場にはワクチン接種証明の提示が求められたものの、大きな制約はなかった。

表3 バンコク国際モーターショーメーカー別予約台数

順位	メーカー	予約台数	順位	メーカー	予約台数
1	TOYOTA	5,128	6	MG	2,324
2	HONDA	3,019	7	SUZUKI	2,204
3	MAZDA	2,906	8	MERCEDES	2,102
4	ISUZU	2,594	9	FORD	1,797
5	MITSUBISHI	2,553	10	NISSAN	1,620

※GWM: 予約件数 1,520台 うちEVが1,136台

タイ政府がEV振興策を取りまとめた直後のモーターショーということもあり、EVの販売が好調で、その販売台数は全体の1割を超えました。補助金や物品税の減免を活用したMG及びGWMが車両販売価格を大幅に下げた影響もあり、両社のみで2021年の年間EV登録台数に相当する2,000台以上の予約を記録しました(図3)。表4で一般的な内燃機関車とEVのコストを比較してみました。ガソリン代は4月4日時点の20%エタノール含有燃料の市場価格を、電気代は夜間電力値引きを反映しない通常契約価格の上限額をそれぞれ採用しました。

表4 内燃機関車とEVのコスト比較

	車種	販売価格 (THB)	航続距離 (km)	燃費 (km/l) (km/kWh)	10万km 走行コスト (THB)	全コスト (THB)
ICE	TOYOTA YARIS	599,000	978	23.3	162,403	761,403
	TOYOTA COROLLA ALTIS HEV	994,000	1,002	23.3	162,403	1,156,403
	TOYOTA COROLLA CROSS HEV	1,089,000	839	23.3	162,403	1,251,403
EV	MG EP Plus	771,000	380	7.6	58,507	829,507
	MG ZS EV	949,000	403	8.0	55,168	1,004,168
	GWM Good Cat 400 Pro	898,500	400	8.4	52,806	951,306
	NISSAN Leaf	1,299,000	311	7.8	56,849	1,355,849

(出所)バンコク国際モーターショーの展示情報、各社HP情報などより算出。ガソリン代は37.8THB/l、4.4THB/kWhを採用。オイル交換などのメンテナンスコストを加味していないことに注意。



図3 MGのEVに集まる来場者

MGとGWMのEVは値引きの影響が大きく、販売価格の段階で同等クラスの内燃機関車(ICE)と遜色ない価格帯です。EVはICEと比較して、1kmを走行するのに要する費用が3分の1程度であること、オイル交換が不要などメンテナンスが安価であることを加味すると、10万km走行した場合のEVコストパフォーマンスは更に向上します。なお、製品スペックが同等の日産LEAFは、EV振興政策を未活用のため、販売価格が高い印象は否めません。

一度に走れる航続距離が短い、長期間使用した場合の品質劣化が未知数、中古車として販売する際の査定金額が安い傾向にあるといったデメリットはあるものの、使い方によってはEVが魅力的な商品になったことを実感します。モーターショー後には、MGの2022年第1四半期におけるEVの予約台数が4,500台を

記録したとか、GWMのEV累計予約件数が3,500台を超えたものの、半導体やバッテリーの不足を理由にEVの予約を一時停止するといった報道もあります。生産面の不安定さを残しつつも、EVが実用的な製品として市場に受け入れられている証左ではないでしょうか。



図4 FoxconnとPTTのEVプラットフォーム

会場では台湾の鴻海精密工業(Foxconn)とタイ国営石油PTTが連携して製造するEVプラットフォームも披露されていました(図4)。担当者にヒアリングしたところ、バッテリー容量:90kWh、フル充電後の航続距離:700kmとの回答でした。モデル的に車体まで作りこんだデモカーも並んでいましたが、大型で高級感ある印象でした。タイで販売されている他のEVと仕様を比較すると、プレミアムセグメントのEVになりそうです(表2)。公表されている計画によると、当該プロジェクトでは2024年に年産5万台で操業を開始し、将来は生産能

力を 15 万台に増強するとのこと。

4 月 29 日には、トヨタ自動車から日本勢で初めて EV 振興策の適用を受けることを発表しました。2022 年内に量産 EV「bZ4X」をタイへ輸入する計画です。これまで EV 振興策の活用は中国勢に限定されており、タイ自動車産業のメインプレイヤーである日系 OEM の動向が注視されていたため、この発表はタイ政府としても歓迎されるものです。トヨタ自動車のホームページ情報では、bZ4X の参考価格は 600 万円、日本国内ではリース専用車両として 5 月中旬から申し込みを受け付けるとのこと。フル充電時の航続距離は 559 km で、10 年間 20 万 km 及び充電量・新車比 70% のバッテリー保証が付随することから品質の高さが推測されます。コストパフォーマンスの良さもあり販売を伸ばす中国系 EV との競争を優位に進めるためには、品質の高さに加えて、価格戦略や bZ4X に続く車種展開のスピードが求められます。インドネシアでの中国・韓国企業のバッテリー生産計画、ベトナムのビンファーストによるアメリカでの EV 生産計画など周辺国でも EV に関連した動きが活発になっています。今後も当地の自動車産業や EV 市場の動向に注目です。

4. おわりに

5 月 22 日にバンコク都知事選挙の投票が予定されています。タイの地方自治体の知事は、多くが内務省の官僚が任命されており、直接選挙で選ばれる自治体はバンコク都とパタヤ市に限られます。通常の知事任期は 4 年ですが、2014 年のクーデター以降は選挙の見送りが続き、今回は 2013 年 3 月以来、9 年ぶりの

都知事選挙。史上最多の 31 人が立候補しました。

驚かされたのは選挙看板です。日本では選挙管理委員会が設置した指定場所にポスターを整然と張るイメージですが、バンコクの街中は違います。あつという間に道路の至る所に多数の選挙看板が現れました（図 5）。サイズは規定内であれば比較的自由なようで、大きささまざま。これらが歩道の柱や街路樹に針金で固定されています。歩道を歩く際には道の凸凹に加え、看板の角にも注意が必要です。曲がりくねった街路樹に看板を固定するのは難しく、強い風が吹いた後に倒れるもの、そして落書きや破損されたものも増えてきました。

週末の公園には特設ステージが設けられ、候補者が演説を行う姿も見かけました。2020 年には激しい民主化デモが行われたことも記憶に残る中、バンコク都の新しいリーダーがどのように選ばれるのかを見守りたいと思います。



図 5 バンコク都知事選挙が迫る街中の様子

本資料は、バンコク産業情報センターが参考資料として情報提供を目的に作成したものです。バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。