

□ ■タイの電気自動車産業のこれから■ □



タイに輸出している日本ブランドの電気自動車の代表「日産リーフ」

出典：www.nissan.co.th

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。

現在、新型コロナウイルスの感染拡大により、世界中の経済、産業に大きな影響が及んでいます。タイの自動車産業においても、2020年の自動車の年間生産台数は前年から21～25%程減少、この9年間で最も低い数字となることが予想されています。そんな中、この数年で大きな成長を見せているタイの「電気自動車産業」の現状とこれからの動向についてお話をさせていただきます。

【現在の政府の電気自動車の普及促進】

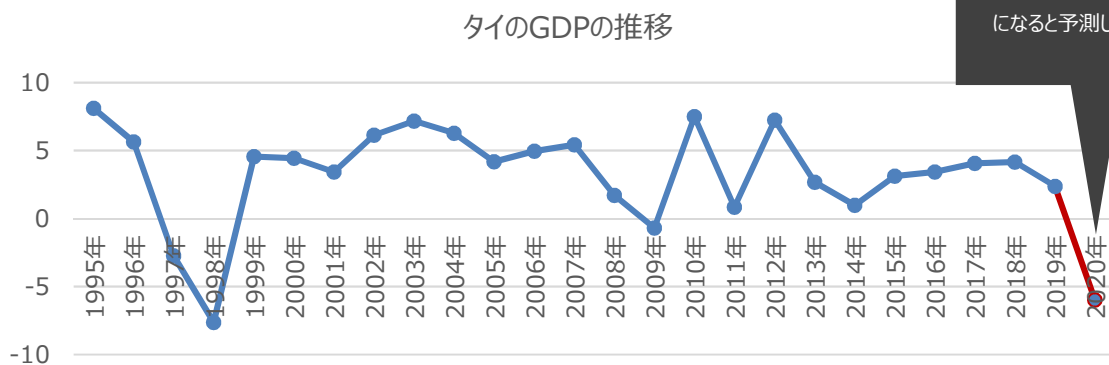
タイ投資委員会（BOI）では、2015年から、電気自動車の普及を目的とした投資政策を精力的に打ち出しています。加えてタイ政府は、2020年2月に「国家電気自動車政策委員会（National Electric Vehicle Policy Committee）」を発足。翌月の同委員会の会合にて、2030年までに、タイ国内の自動車生産台数のうち、電気自動車の占める割合を30%まで引き上げることを目標とした、「30@30」計画を発表しました。計画発表から現在に至るまで、新型コロナウイルスの影響で具体的な計画の立案はされていません。ですが、政府として電気自動車の普及に積極的な姿勢を見せているため、近いうちに会議を開催、具体的な提案がされるのではないかと見込まれています。

【政府の電気自動車の普及促進の理由】

近年、タイ国内における大気汚染などの環境問題が深刻化しています。そういったタイの抱える環境問題への対策の一つとして、電気自動車の普及促進計画が推し進められています。

【今後のタイの電気自動車産業について】

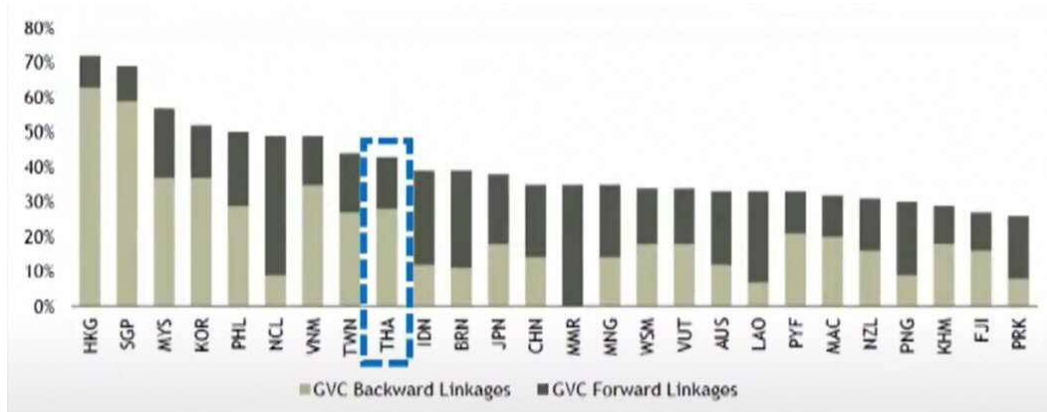
① タイの GDP 成長率と COVID19 の影響



世界銀行はタイの2020年のGDPはマイナス6~7%になると予測しています。

タイの2020年のGDP成長率について、世界銀行は、COVID19の世界的な感染拡大前の1月時点では、前年から上昇に転じるという予想を立てていました。しかしその後、COVID19が国際的に猛威を振るい、世界経済に影響を及ぼし始めると、6月には以前の予測から大幅に下方修正し、GDP成長率はマイナス6%にまで落ち込むという予測を発表しました。

② グローバルバリューチェーンの中、2020年のタイの輸入量と輸出量の現状



グローバルバリューチェーンの中、タイの輸出量より輸入量の方が高いことを表す表

出典：World Development Report 2020

世界銀行の「World Development Report 2020」のレポートによると、タイの産業分野では輸出量（GVC Forward Linkages）を、製造業で使われる材料の調達などを目的とした輸入量（GVC Backward Linkages）が上回っています。特に、バッテリーやモーターの部品など、電気自動

車産業において必須の材料のローカルサプライが少ないため、材料の大半を海外からの輸入に頼っている状況です。そのため、コロナウイルスの影響により、現在タイと取引のある海外諸国の経済や輸出入への規制が今後しばらく続く場合、材料調達を海外に依存しているタイの電気自動車産業や電子製品産業にとって、大きな痛手となることが予想されます。

③ タイの自動車生産業の動向



タイの自動車生産量、国内の販売量、輸出量の推移

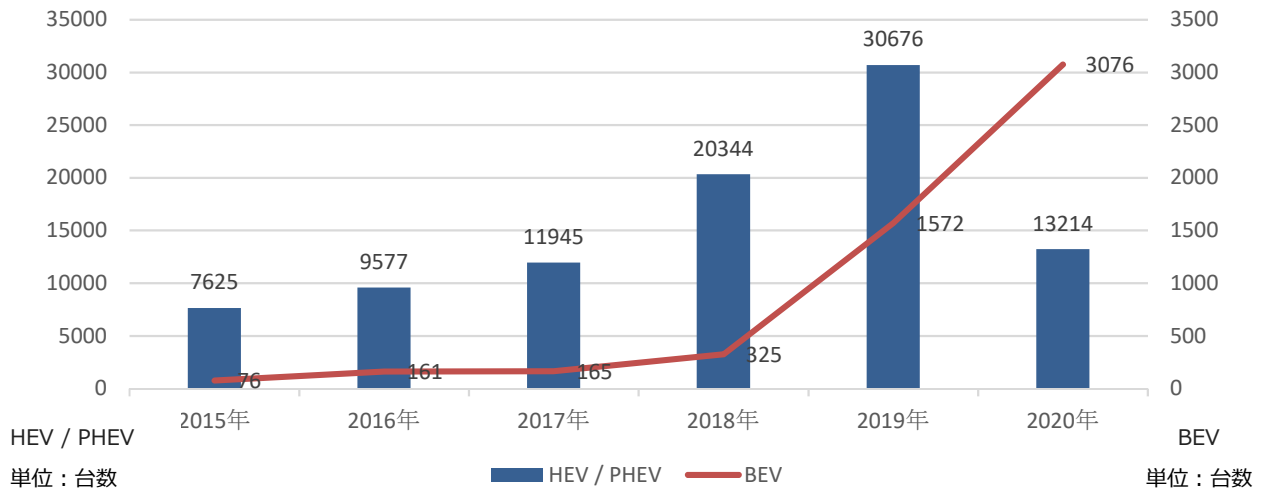
出典：タイ工業連盟

1998年から2008年まで、タイ国内の自動車生産量は安定した成長を見せており、国内販売量と輸出量の割合は同程度で推移してきました。しかし、2008年から2010年に起こったサブプライム住宅ローン危機により生産量、販売量、輸出量の各数値が減少しました。その後、2012年から2013年にかけてタイ政府により実施された、自家用車を対象とした、初回購入者に対する減税措置により、2012年には過去最高、2013年にはそれに次ぐ新車の販売台数を記録するまでに回復しました。

それからの2014年以降、各項目の数値は安定して推移していました。ところが一転、2020年はCOVID19の影響を大きく受け、前年の生産量約200万台の50%程度の約100万~120万台まで大幅な落ち込みが見込まれています。

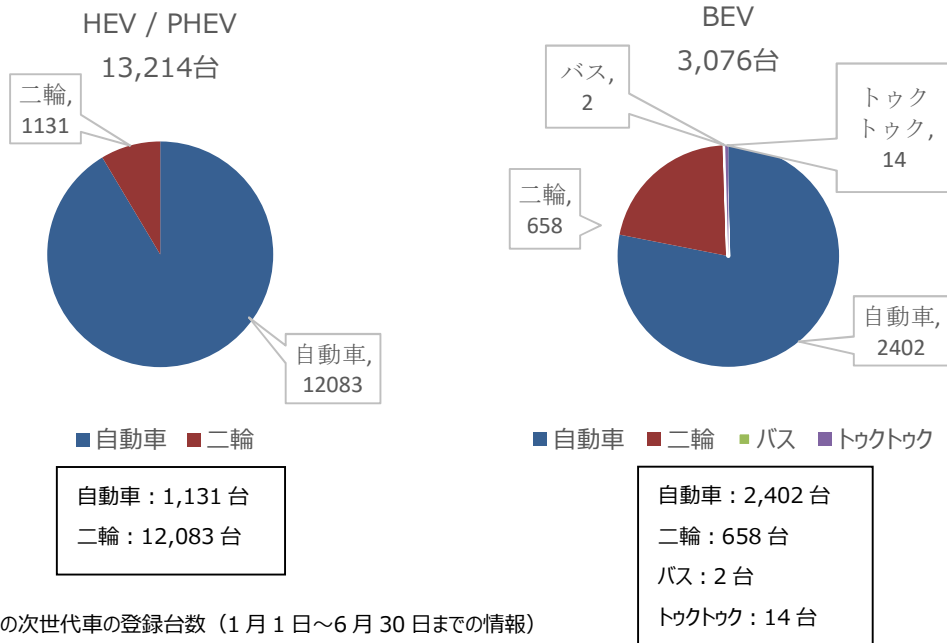
④ タイの電気自動車生産業の現状

2015年～2020年の次世代車の登録台数



- * HEV : ハイブリッド電気自動車 (Hybrid-Electric Vehicle)
- * PHEV : プラグインハイブリッドカー (Plug-in hybrid electric vehicle)
- * BEV : バッテリー式電動輸送機器 (Battery electric vehicle)

タイの電気自動車の市場は、2015年から2020年の上半期まで大幅に成長しています。特に、ハイブリッド車（HEV、PHEV）を除く電気自動車（BEV）の登録台数は、日産リーフとMG・ZSの発売により、2018年の325台から、2019年には370%増の1,572台まで増加。さらに、2020年の上半期の登録台数は3,076台と、2020年の上半期の数字だけで、2019年の年間登録台数の倍近くまで台数が増加しています。このことから、タイ国内における電気自動車の注目度の高さが伺えます。



上述の通り、タイの電気自動車・EV 二輪・EV バスの市場は急激な成長を見せてはいるものの、現在の市場は、国内生産量よりも海外からの輸入量が上回っています。日産のリーフは日本から、MG の ZS EV は中国からそれぞれ輸入されている中、近年、タイでの工場建設に投資するバッテリーやモーターの部品サプライヤーが増えています。そのため、この先の3年間で、電動自動車の完全自国生産が可能になるのでは、と目されています。

【今後の電気自動車市場の傾向】

現在、タイの電気自動車市場は拡大傾向にあります。2019年に、国内市場の中では比較的価格の低い（119万パーツ=約400万円）MG社のZS EVが投入されたことも、拡大を後押ししています。更にMGセールスを所有する中国の上海汽車とタイの大手財閥チャロン・ポカパン（CP）グループとの合併企業であるSAIC Motor-CPは、国内の電気自動車市場のさらなる拡大のため、2020年に、自社工場で組み立てられたPHEV（プラグインハイブリッドカー）「MG HS PHEV」を発売することを発表しました。さらに今後、BEV（バッテリー式電動輸送機器）の「MG5 EV」の中国からの輸入販売も予定されており、今後の市場の更なる活性化が期待されます。



MG HS PHEV

出典：<https://mg.co.uk/>

MG5 EV

出典：<https://mg.co.uk/>

自家用の電動自動車の普及が進むその一方で、今後の電気自動車市場の動向については、自家用車ではなく、EVトラックやEVバス等の商用車のほうが、より早く市場の拡大が進む可能性が高い、と予測されています。

電気自動車の普及には、充電スタンドの設置数や設置エリアの設定が重要となってきます。この観点からみると、ロジスティクス用のトラックや公共バスの場合、移動ルートが決まっているため、車両の出発場所、目的地や経由地など、充電スタンドの設置場所や設置数を効率的に無駄なく設定することが可能です。加えて、多くの自社車両を抱えるロジスティクス企業やバス運営企業にとって、メンテナンス・エネルギーコストが低いEVバス・トラックを導入することにより、大幅なコスト削減が期待できます。

上記の通り、充電スタンド設置の容易さと、EVのバス・トラックへの移行により見込める費用対効果の高さ等を理由に、自家用車市場よりも商用車市場のほうが、電気自動車へのシフトがより早く進むのではないかとされています。



タイで最初の発売される「CP FOTON NEW Aumark I-BLUE EV」
出典：CP FOTON SALES

商用車のタイ市場について、現在タイのEVトラック市場に国内のプレイヤーはいません。ですが、タイのチャロン・ポカパン（CP）グループは2019年に、トラックの販売をメインの事業とする中国のFoton Motor Groupとの合併企業「CP FOTON SALES」を設立、2021年に、タイ国内で初となるEVトラック「CP FOTON NEW Aumark I-BLUE EV」の発売を発表しました。販売開始後当面は中国からの輸入販売になりますが、

現在、タイ国内に自社工場を建設しており、その工場でのモデルを生産するかは発表されておりません。そのため今後、CP FOTON SALES社のEVトラックがタイ国内で生産される可能性もあり、同社の動向に注目が集まっています。

【最後に】

世界のテクノロジーのトレンドの変化により、タイの自動車産業も流れに沿って柔軟な対応が求められる時代です。タイ政府としても、経済開発計画の一つである「Green Economy」政策の一環として、今後の電気自動車産業を活性化させるために、様々な産業支援策を発表してきました。

その成果として、支援策を打ち出し始めた2015年以降、タイ国内の電気自動車の市場は毎年拡大しており、5年後にはASEANの次世代自動車生産業ハブとして、電気自動車産業がより活気づいていることが期待されます。そのため、タイへの進出を検討しているバッテリーやモーターなどの電気自動車に関連する部品生産業者にとって、市場が活発に動き出している今こそが絶好の進出機会なのかもしれません。

★☆☆タイから便り★☆☆

タイ人・日本人どちらがお酒に強い？

島根・ビジネスサポート・オフィスの酒愛好家の一人八木です。
今回は、タイの酒事情です。

この10月2日はタイ仏教（正確には上座部仏教）のオークパンサー（出安居）日でした。仏教関連禁酒日が年に6日あるうちの一の日でした。この日は、お酒は買えません。飲食店、飲酒店でも酒は出しません。この「仏陀の日」以外に、当地では「王室関連の祝日」「選挙投票日前日及び当日」が飲酒禁止日です。警察がこれを厳しく取り締まり、違反すると罰金刑となります。普段より、飲酒運転は言語道断ですが、電車、BTS（新交通システム）での飲酒も禁止です。悪質と判断されると禁固刑にも課されるようです。

飲酒を抑制するため酒税は高く、酒の価格は日本より高く、免税の持ち込みも1リットルと日本の免税枠760ml3本までより少なく、量で言えば半分以下です。また酒類のTVなどでの広告は禁止されていますし、時代に逆行するかのように今年の12月からは酒類のインターネット販売は禁止となりました。

何故このようにお酒に対して厳しいのか？は、諸説あるものの、1）仏教で飲酒は悪として教えている為 2）国民の生活を正す為、3）其の日限りの生活をする貧困層が酒購入の為街金の利用を抑制する為。4）子供の教育の為 5）交通事故削減の為と言われています。

禁酒日は前日の18:00から始まり、当日の24:00に解除となります（時間は弾力的に運用されることもあります）。私は、ある年日曜日が禁酒日と知らず、土曜日ゴルフの後、友達と居酒屋に17:45に入りました。店の人から、今日はあと15分しか注文出来ないと言われ、その理由を知り、「あ然」としました。

タイの方は皆さん、特に外国人、その中でも日本人に特に親切です。オーダーが18:00までなら、いくらでもオーダー可能との温かい言葉に乗り、慌てて酒を一気に大量に発注し、2時間かけてゆっくり飲み、酒がなくなり次第解散をしたことが有ります。実は、ご存知の方も多いと思いますが、飲食店では酒は禁酒日にかかわらず毎日11:00-14:00、17:00-24:00の時間帯しか提供してくれません。SuperMarketなどの小売店でもこの時間帯しか売ってくれません。これを失念し、レジで断られ、止む無く元の棚に戻すと言う失態を滞在歴2年くらいまで、複数回繰り返していました。

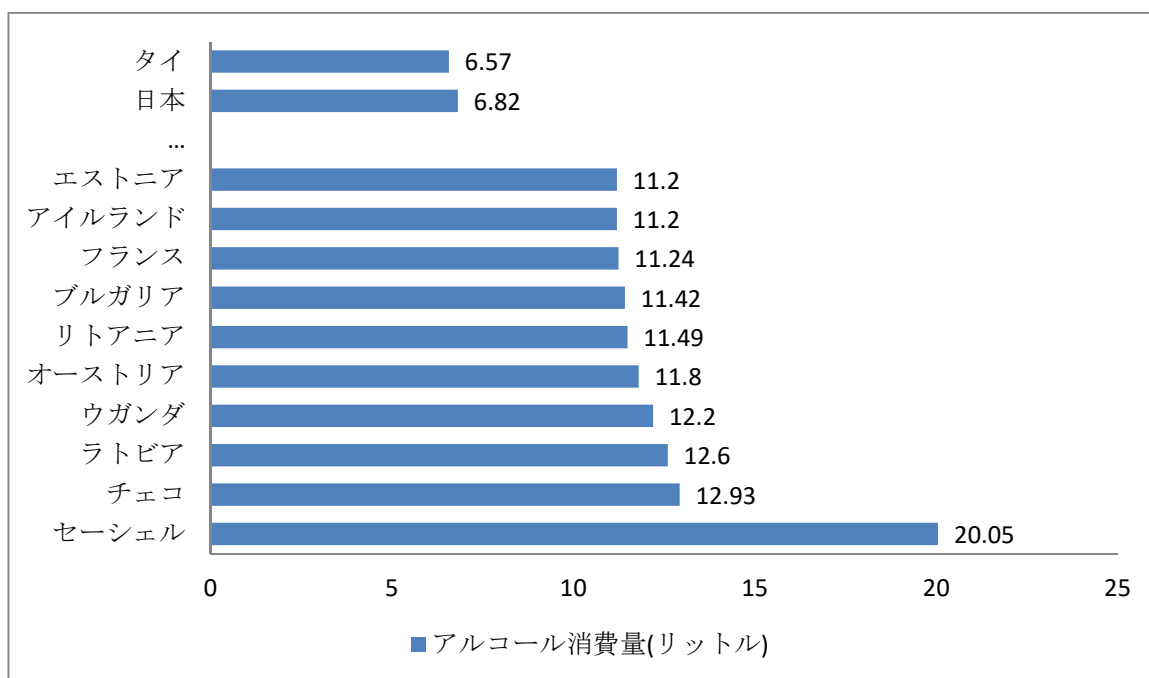
私のタイ生活歴は 約 8 年。これは、これまでの複数の国の駐在経験からすると、どの国でも 8 年駐在は「長老組」に入り、「上座」にですが、タイでは相撲で言えば「序ノ口」か「序二段」です。当然下座です。

其の「序ノ口」、或は「序二段」の私は、8 年タイに居てもある大きな勘違いをしていることを最近気づきました。

長らく私は「タイ人は酒好き、特に男性は。しかし日本人より弱い。そして不遜ながら私より弱い。」と思っていました。

これが誤解と解ったのは、新型コロナが契機でした。タイでは 3 月 25 日より、非常事態宣言が出され、即時に外出禁止令を施行。例外は、日常生活に必要な食食品を販売する Supermarket、市場に行く時間、数十分間のみ。驚きは、4 月のソクラーン前（タイ正月休みで田舎に帰る人が、地方の家族とともに飲酒をすることで、3 密になり、コロナを伝播させる懸念から、）突然酒の販売が禁止となりました。発表が突然だった為、私は、おっとり刀で仕事が終わって、18:00 過ぎに Supermarket に買いに行きました。なんと棚には酒は全く無く、見事に売り切れていて補充もなしでした。一体どこの国からの駐在員が買ったのかと訝っていたら、店員曰く「タイ人よ」と。

そこで本当にそんなにもお酒を飲むのかと調べました。WHO の調査によると、少し古いですが、2018 年の一人当たりの酒の年間消費量は、下記の通りでした。



出所：世界のアルコール消費量 国別ランキング・推移（WHO）

我が日本は、63位で、6.82 リットル

タイはなんと日本の次席の64位、飲酒量も僅差の6.57 リットル

タイと日本は、ほぼ同位、甲乙つけがたく、同じくらい酒好きでした。1位は セイシェルで20.05リットル。あのワイン好きなフランスは、8位11.24リットルでした。

思い起こせば、有史以来 タイも日本もともに農耕民族です。動く獲物を見つけたら瞬時にして、捕獲しないと逃げられ、何時まで経っても、食べ物に有り付けぬ狩猟民族と異なります。我々は、春に田を耕し、種をまき、芽、根が出たら、草を取り、水と害虫の管理をして、秋に刈り取るという非常に緩やか、且つゆっくりなリズムで生活しています。

タイは其上、二毛作も三毛作も、可能な豊穡の地です。

「……さん、朝寝、朝酒、朝湯が大好きで。。。」の日本の民謡に負けず、酒の販売、飲酒の規制が厳しい国ながら、ストレスは少なく食料も豊かな社会です。序二段から、大関、横綱を目指し、長くタイに住むのもいいなという気になりつつある今日この頃です。

※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 ; 神谷 靖子 Yasuko Kamiya

Address :1 VAS U1 Building, 12 FL., Room 1202/D,Soi Sukhumvit 25,
Sukhumvit Rd.,Klongtoey-Nua,Wattana,Bangkok 10110

Tel :+66-(0)-2-261-1058

Mobile :+66-(0)-89-200-7763

Mail : shimane-bizsup@aapth.com

▶ タイ経済指標

項目	単位	2017	2018	2019	2020
GDP 成長率	前年比ベ (%)	4.1	4.2	2.4	-7.1 (1~6月)
人口*	千人	67,697	67,869	68,021	68,067 (4月)
労働者の数*	千人	37,716	38,353	38,207	38,835 (8月)
失業率**	%	1.18	1.06	0.99	1.44 (8月)
最低賃金* バンコク	バーツ/日	310	325	325	331
チョン		308	330	330	336
アユタヤ		308	320	320	325
ラヨーン		308	330	330	335
賃金：全国製造業の平均	バーツ	12,473	12,831	13,131	13,577 (8月)
インフレ率**	前年比ベ (%)	0.67	1.06	0.71	-1.03 (8月)
中央銀行政策金利*	%	1.50	1.75	1.25	0.50 (9月)
普通貯金率**	%	0.47	0.47	0.47	0.33 (9月)
ローン金利(MLR) **	%	6.35	6.32	6.29	5.66 (9月)
SET 指数*	1975年：100	1,753.71	1,563.8	1,579.84	1,237.04 (9月)
バーツ/100円**	バーツ	30.27	29.26	28.48	29.33 (9月)
バーツ/米ドル**	バーツ	33.9	32.31	31.05	31.52 (9月)
円/米ドル**	円	112.2	110.4	109	107.6 (9月)
車販売台数 (1月からの累計)	台数	869,763	1,041,311	1,019,602	478,662 (8月)
BOI 認可プロジェクト	件数	1,227	1,469	1,500	815 (1~6月)
BOI 認可プロジェクト金額	10億バーツ	625.08	549.48	447.36	213.16 (1~6月)

*期末、**平均