

海外便り

バンコク

2022.9+10

中国自動車メーカーの台頭と 日本勢の対応の遅れ

北陸銀行 バンコク駐在員事務所
所長

岩本 潤一



バンコクモーターショーでのOra Good Catのブース

最近、バンコクの街角では可愛らしい自動車をみかけます。名前は「Ora Good Cat」、よい子の猫ちゃん、という感じでしょうか。中国の長城汽車 Great Wall Motor（以下GWM）の看板EV（電気自動車）ブランドです。丸い動物を彷彿させるデザインがタイ人の若い女性を惹きつけているようです。「日本車のほうがいいなあ」と日本人同士で話をしている場合ではありません。タイの経済紙では、「タイは、日本の自動車産業のおかげで経済発展を遂げたが、いつまでも日本企業に頼っているのは世界の潮流に乗り遅れる」といった論調が飛び交っているようです。

今回は、タイのEV化促進の動向についてお伝えいたします。

タイ政府のEV普及に向けた 取り組みと外国企業の対応

タイ政府は今年2月、EVの国内需要拡大を展望しEV普及促進プログラムを発表しました。大まかな内容は、①2022～25年の補助金支給、②EVの輸入関税引き下げ、③EVの物品税の引き下げ、を柱とするものです。

GWMと上海汽車グループのMG（英国スポーツカーブランドMorris Garage）がこのプログラムを適用し、EV販売価格の引き下げを発表しました。トヨタ自動車もこのプログラムへの参加を決定しています。

バンコクモーターショーにて

今年2月にバンコク郊外のImpactで開催されたモーターショーでは、多くのEVが展示されていました。アウディ、BMW、ボルボなどの欧州メー

カーも、これまでの人気車種に加えEVのラインナップを拡充しています。また、中国メーカーのEVのプレゼンスはこれまでよりもさらに大きくなった印象です。

冒頭に述べた「Ora Good Cat」は、幅広いユーザーを獲得しようと廉価版から上級車種まで幅広く展示されていました。タイではすでに1108台が登録されており、4300台以上が納車待ちとのこと（2022年2月現在）。

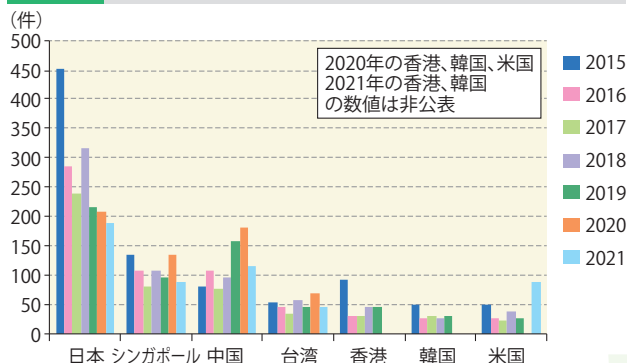
GWMのSUVブランド「Haval」は、デザインも洗練されており、たくさんの来場者の関心を集めていました。こちらはハイブリッド車を中心に売れ行きが好調のようで、日本車はもちろん、ドイツ車、米国車などのライバル車種にひけを取らない堂々とした風格です。

EVの心臓部であるボンネット内部を覗くと、これまでのガソリンエンジン車とはまったく異なる部品の種類、配置に驚かされます。もちろん技術の結晶だとは思いますが、われわれ素人にはあまりに簡素に見えます。日本が誇るものづくりの技術力が、これからのEVに必要となるのか少し心配なところ（のど）です。

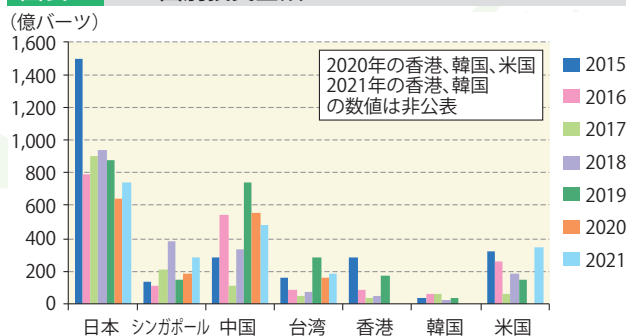
中国メーカーと日本企業との取引

日本企業にとって、このような中国自動車メーカーの台頭は脅威なのか、チャンスなのかという議論がここ数年繰り返されてきました。数年前、当行上海事務所が開催したイベント「中国自動車メーカーBYDグループとのビジネスマッチング」では、数社の日本企業が興味を持ち参加いただきましたが、少し時期が早かったように思います。当時は中国企業との取引は難しいというイメージがあり、取引成約に至った日本企業はなかったと聞いています。

図表1 BOI国別投資件数



図表2 BOI国別投資金額



資料：BOI発表資料より北陸銀行バンコク駐在員事務所作成

しかしながらここ2年くらいで状況が変わり、中国自動車メーカーと取引を開始した日本企業が現れています。少し前までは、中国メーカーには価格を叩かれ商談にならないという話が聞かれましたが、今ではGWMのように上質を志向する中国メーカーはタイにも進出しているとのこと。

現在、タイへの投資が最も多い国は圧倒的に日本です。しかしながらここ数年中国企業のタイへの投資が拡大しています。BOI（Board of Investment：タイ投資委員会）の国別投資件数、金額をみても、日本からの投資が減少傾向にあるのに対し、中国からの投資が増えていることが分かります（図表1、2）。中国企業はタイヤ製造の大型案件を中心に、プラグインハイブリッド車やバッテリープロジェクトなど、特に自動車産業のEV化を展望した投資に力を入れているようです。

現在、タイの自動車生産の8割は日本車が占めています。しかし、EV化に乗り遅れては、日本車メーカーのポジションが中国メーカーに奪われるという危機感があります。トヨタも2023年までにタイでのEV生産を開始することを発表していますが、今後タイのEV生産で日本車メーカーやサプライヤーの巻き返しが起こるか、タイの国内外で注目が集まっています。

おわりに

タイの経済界は、かつての日本の自動車産業を中心として発展した時代と現在とは状況が違っていることを認識しているようです。タイが世界の自動車生産拠点として中東・欧米に輸出しているように、今後EVの生産基地となるためには、まずリチウム電池の生産拠点になっていくことが必要と考えられます。

現実的にはライバルの中国に先端技術で水をあけられており、バッテリー原料のニッケル生産シェアが世界の3割を占めるインドネシアにも外国企業が投資を始めている状況です。

EV化に乗り遅れてはいけないという論調はありますが、タイ政府は完全にEV生産に舵を切ったわけではありません。タイでは、EV化が難しいピックアップトラックの生産が多いこと、また充電インフラが約2300カ所（EVAT発表2021年9月現在）にとどまっていることなど、簡単にはEVに転換できない事情があります。日本企業においても、今後のタイ政府の方針を見極めながら、タイでの新たなビジネスチャンスを模索していく必要があると考えています。



最近街で見かける中国製EV Ora Good Cat



中国製ハイブリッド車 Haval