



# 中国企業 新領域でのアセアン進出

北陸銀行 上海駐在員事務所  
所長

清水 賢一



バンコク国際モーターショー  
(2024年4月・バンコク事務所提供)

## 1. はじめに

2024年12月に初めてタイを訪問した際、タイミングよく、バンコク日本商工会議所<sup>\*1</sup>設立70周年記念特別企画「自動車部会・金融保険部会 合同名刺交換会」に参加する機会があり、タイの経済状況のほか、中国企業の進出状況や勢いについても情報収集することができました。タイ国内における乗用車販売は日系メーカーの独壇場でしたが、昨今は、中国EV自動車トップのBYDが飛躍的にシェアを伸ばしているようです。

そこで今回は、アセアン諸国の中の先進国タイにおける中国EV車の浸透状況を中心に、デジタル大国・中国が進めてきた政策（中国製造2025）とタイ政府の政策（タイランド4.0）との類似点をからめて紹介いたします。

## 2. タイの乗用車市場の現状

2023年、タイの乗用車販売台数は前年比9%減の77.5万台。このうち日本車のシェアは86%から78%へと8ポイント低下する一方、中国車のシェアは5%から11%へと6ポイント上昇しました。

乗用車のうちEVの販売台数は前年比6倍超の7.6万台に達し、うち8割以上が中国車です。中国車EVは20万元（≒400万円）の価格帯を中心に販売され、日本のガソリン車のシェアを奪っています。

BYDに代表される中国メーカーは、当初は中国国内からタイへの輸出で売り込みを図り、次第にタイでの現地生産に乗り出しました。完成車メーカーの

みならず、電池・充電ステーションに関連するメーカーも進出し、エコシステム一体で売り込む仕組み作りが見られます。BYD以外では、長城汽車や広州汽車、長安汽車がタイ国内でのEV生産ライン新設や工場建設を発表。また、上海汽車は傘下の英国ブランド車「MG」でタイへ進出しており、「中国EV・第二波」とも言われています。



看板は上海汽車の英国ブランド車「MG」

一方、ここにきて日系メーカーには戦略的転換が見られます。スズキは2025年末までにタイでの国内生産から撤退し、アセアン他国や日本で生産された完成車を輸入してタイ国内での販売を継続します。本田はタイでの生産能力を半減することを選択、トヨタは「ピックアップトラック<sup>\*2</sup>」で再攻勢をかける、という構図となっています。

## 3. 政策面におけるタイと中国の違い

アセアン諸国の中で所得水準では先頭集団に位置するタイは、2036年までに高所得国入りを目指した「タイランド4.0」という政策を2015年に掲げました。これは、「労働集約型」から「資本集約型」、さらには

\*1 バンコク日本商工会議所は1954年設立。会員数は1,656社（2024年）。ちなみに上海日本商工クラブは法人会員数2,139社、個人96名（2022年現在）。

\*2 日本の軽トラックのようなもの。農村部はもちろん貨物輸送の主役で幅広い支持を得ており、タイでは国内自動車の生産・販売で半数を占める。

付加価値を高めた「知識集約型」へのシフトを目指す、というものです。同政策では、短・中期目標と長期目標を以下のとおり掲げています。

### (1) タイの短・中期目標

短・中期的な目標は「既存産業のバージョンアップ」です。特に「次世代自動車」分野では、BEV（バッテリー式電気自動車）の比率を2030年までに一挙に30%まで引き上げるという「30・30計画」を掲げています（図表1）。

図表1 タイ政府が掲げた「30・30計画」のロードマップ

目 標	
2023～2025年	22.5万台（全体の約10%）のBEVを生産
2026～2030年	72.5万台（全体の約30%）のBEVを生産 バッテリーの国内生産も進める

### (2) タイの長期目標

長期的な目標は「新規産業立ち上げ」です。なかでも「デジタル化」においては、中国における都市と農村部の連携・フィンテックを活用した金融面のノウハウ蓄積を参考にしています。



タイ銀行・デジタル通貨モデル（タイ銀行博物館内）

例えば、アリババの電子商取引（EC）をはじめ、配車、フードデリバリーなど複合アプリでサービスを完結させる仕組みを参考にしています。  
中国を代表するデジタル分野のハイテク企業であるBATH（Baidu、Alibaba、Tencent、Huawei）は、今や米国のGAFA（Google、Amazon、Facebook、Apple）に匹敵する存在となっており、Huaweiなどがタイ国内で5G基地局の整備を進める動きも見られます。

さらに「自動化・ロボット」等を重点分野として位置付けています。同政策に関連するものとして、東南アジア最大のデジタルイノベーションハブ「True Digital Park」（バンコク）の設立があります。2021年にタイを代表する大財閥CPグループがサイアム商業銀行とともにベンチャーキャピタルを設立し、「スタートアップ革命」を進めていくというものです。デジタル経済を推進するとともに、アジア最大級のデジタルイノベーションハブ「True Digital Park」を成功させることで、タイがアセアン諸国の「デジタルハブ」になることを目指しているようです。

### (3) 中国の政策との違い

これらの政策は、中国がかつて掲げていた「中国製造2025」と類似しています。中国製造2025は、次世代情報産業や情報通信技術（ICT）、新エネルギーなどデジタル化を重視し競争力を高めていくもので、タイランド4.0の目標項目と重複する点が多くみられます。なお、中国とタイでは、「次世代自動車」と「デ

図表2 「タイランド4.0」と「中国製造2025」の比較

	タイ：「タイランド4.0」	中国：「中国製造2025」
短中期	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代自動車</li> <li>スマートエレクトロニクス</li> <li>メディカル&amp;ウェルネスツーリズム</li> <li>農業・バイオクラスター</li> <li>先進的な食品</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代情報技術産業</li> <li>高性能NC制御工作機械・ロボット</li> <li>航空・宇宙用設備</li> <li>海洋工程設備およびハイテク船舶</li> <li>先進的軌道交通設備</li> </ul>
長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>デジタル、ロボット</li> <li>医療ハブ</li> <li>航空・ロジスティクス</li> <li>バイオ燃料・バイオ化学</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>省エネルギー</li> <li>新エネルギー自動車</li> <li>電力設備</li> <li>新素材</li> <li>農業設備</li> <li>ハイオ医療</li> </ul>

出所：両国政府資料などをもとに筆者作成

ジタル」の目標設定の時間軸（短・中期と長期）が逆になっており、目先の優先度に違いがみられます。

参考までに、中国のデジタル化戦略を紹介します。中国は2022年までに、17カ国と「デジタルシルクロードに関する覚書」、30カ国と「電子商取引に関する覚書」、18カ国・地域と「デジタルエコノミー分野での投資強化に関する覚書」を締結しました。2020年には「中国—アセアンによるデジタルエコノミーパートナーシップの確立に関するイニシアティブ」を発表。この枠組みのなかで、中国企業はアセアン諸国のデジタルインフラ整備に協力し、人工知能、ビッグデータ等の技術を提供しています。

## 4. おわりに

中国では、「スタートアップ企業による社会の変革」が周知の事実になっていますが、昨今では「スタートアップ企業&AIの活用」が活発になっています。アバターのような“デジタルヒューマン”が社会実装されており、レストランの予約や飛行機の遅延対応、金融分野ではAIを利用したカスタマーサービスなど、多くの場面で活躍し始めています。

ライドシェアやQR決済はもちろんのこと、ロボットとAIによる課題解決などを積極的に進めており、「トライ&エラーでどんどん前へ進め、問題点が出てくれば後から規制する」というスピード感を優先した動きがみられます。筆者はこれまでにインドのほか、インドネシア、ベトナム、タイを含めアセアン各国を訪問しましたが、中国以上の先進性を感じることはありませんでした。

国際通貨基金（IMF）によると、アセアン諸国は2030年までに、日本を抜いて世界第4位の経済圏となる可能性があるとのこと。日系企業は1980年代以降、「タイランド3.0」政策のもと、重化学工業を中心にアセアンの発展に寄与してきましたが、今後は、デジタル・BEVなどの面で、アセアンと中国との連携が深化していきそうです。

トランプ新政権（トランプ2.0）が発足し、中国のアセアン戦略にも影響するかもしれません。日本・中国・アセアンの関係性も大きく変化する可能性があり、注視していく必要があるでしょう。