

ASEANの EV生産ハブを目指し先陣をきるタイ

◆タイ投資委員会はEV生産の投資優遇策を発表

2020年11月、タイ投資委員会（BOI）は、電気自動車（EV）やEV部品のタイでの生産を促す投資奨励策を発表した。投資額50億バーツ（約168億円）以上のEV生産に対しては8年間、プラグインハイブリッド車（PHEV）の生産に対しては5年間、法人税を免除する。投資額50億バーツ未満の場合は、EV、PHEVともに免税期間は3年間となるが、22年までに生産を開始、3年以内に10万台以上生産するなどの条件を満たせば免税期間は延長される。EV部品については8年間の法人税免除に加え、タイ国内での電池生産を促進するため、電池材料は原材料の輸入関税を2年間90%免除する。

タイ政府は、20年3月に「Thailand Smart Mobility 30 @ 30」を発表し、25年までにEV生産台数25万台、30年までに75万台の生産を目標とし、自動車生産台数の約30%をEVとする計画を立てている。タイをASEAN地域のEV生産のハブとし、タイからASEAN諸国にEVを輸出する計画だ。

◆日系メーカーが小型EVを生産、大手自動車メーカーもPHEVやHVを生産

タイでは、日系EVベンチャーのFOMM、日系自動車部品メーカーのタカノオートが小型のEVを生産している。また、メルセデスとBMWはPHEVを、トヨタ、日産、ホンダはハイブリッド車（HV）を既にタイで生産している。さらに、マツダとフォードの合弁企業、トヨタ、三菱自動車などがタイ政府からEV生産の認可を取得済みであり、23年以降にEV生産を開始する計画となっている。

ASEANでは、マレーシアが次世代自動車の生産のハブとなることを目指し投資優遇策を充実させているほか、インドネシアも25年までに生産台数の20%をEVとする目標を立てており、タイ政府の目標通りにタイがASEANのEV生産のハブとなるかは不透明だ。EV生産の集積地となるためには、投資優遇策だけでは他国との差別性が小さく、政治の安定、生産コスト、部品産業の集積、インフラ、国内市場規模などの要素も重要になってくる。タイは数年おきに政治騒乱が発生していることもあり、今後の政治動向に左右される可能性がある。 【今村弘史】