

タイでのEV生産、日系と欧州・中国系で温度差

◆タイ政府が新たなEV奨励策を決定、現地生産が条件に

2022年2月、タイ政府は、電気自動車（EV）の普及に向け22～25年の新たなEV奨励策を決定した。乗用車は、バッテリー容量に応じて1台あたり25～60万円の販売補助金を支給するとともに、自動車販売時に課せられる物品税を現在の8%から2%に引き下げる。またEVの輸入関税を最大40%引き下げる。これらの特典は25年までにタイでEV生産を開始することが条件となっており、規定された生産台数に達しなかった際には享受した特典を返金する必要がある。

タイ政府は、ASEAN地域のEV生産のハブとなることを目指し、20年3月、30年までに自動車生産台数の30%をEVとする計画「Thailand Smart Mobility 30 @ 30」を発表した。一年後には、EV生産割合の目標が50%に引き上げられている。

◆日系自動車メーカーは現地生産を様子見、中国系が積極攻勢

現在タイでは、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EVを生産しているが、世界の大手自動車メーカーはタイで現地生産を行っていない。日系では、三菱自動車は23年にEVの生産開始を予定していたが、22年3月、生産開始を24年以降に延期すると発表した。またトヨタやマツダもタイ政府からEV生産の認可を取得済と報じられているが、具体的な動きは明らかになっていない。タイの新車販売台数に占めるEVの比率は未だ0.5%程度と低く、日系自動車メーカーは現地生産を様子見の状況にある。

一方、日系以外は現地生産に向けて動き出している。欧州系では、メルセデスが22年、BMWが23年の生産開始を目指している。高級車志向のメルセデスとBMWは日系と棲み分けがされると考えられるが、注目は中国系の動向だ。タイのEV販売で50%超のシェアを占める上海汽車が23年に現地生産を開始すると発表したほか、長城汽車も23年に生産開始と報じられている。上海汽車や長城汽車は自前で充電スタンドの整備も進めるなど、EV市場拡大に向けて積極的に活動している。ガソリン車ではタイで90%以上のシェアを誇る日本車であるが、EV市場拡大により、中国系の自動車メーカーにその地位が脅かされかねない。 【今村弘史】