

海外ビジネス情報



バンコク

バンコク国際モーターショーを視察して

北陸銀行 国際部
バンコク駐在員事務所
所長 湧川 裕明

1. はじめに

2024年3月27日から4月7日、第45回バンコク国際モーターショーがバンコク郊外のイベント会場、インパクト・ムアントンタニ展示場にて開催されました。本イベントは、東南アジア最大級の自動車・バイクの展示即売会で、来場者は161万人でした。筆者も昨年引き続き会場に足を運びましたが、EVを中心に中国系メーカーのプレゼンスが大きく感じられたことに加え、初出展のベトナムのメーカーもEVを展示するなど、新たな動きも見られました。



【ベトナムメーカーの展示ブース】(事務所撮影)

2. 中国EVメーカーの台頭

下表はバンコク国際モーターショー開催中の予約販売台数で、足元の趨勢を表していると言えます。合計予約販売台数の増加も注目すべきですが、中国勢の躍進が目立つ結果となっています。

BYDは販売台数を昨年よりほぼ倍増させており、ホンダを抜いて2位となりました。また、今年のモーターショーにはベトナムのビンファストが初出展し、手頃な価格のEVを展示し、関心を集めていました。EVの予約台数は全体の32.8%となり、前年の21.5%から10ポイント以上増加しました。

<表. バンコク国際モーターショー開催期間中の予約販売台数>

| 2023年 (単位:台) | | | | 2024年 (単位:台) | | | |
|--------------|--------|--------|--------|--------------|------------|--------|--------|
| 1 | Toyota | 6,042 | 14.1% | 1 | Toyota | 8,540 | 16.0% |
| 2 | Honda | 4,304 | 10.0% | 2 | BYD | 5,345 | 10.0% |
| 3 | MG | 3,929 | 9.2% | 3 | Honda | 4,607 | 8.6% |
| 4 | Suzuki | 3,887 | 9.1% | 4 | MG | 3,518 | 6.6% |
| 5 | GWM | 3,117 | 7.3% | 5 | Mitsubishi | 3,409 | 6.4% |
| 6 | Isuzu | 3,064 | 7.1% | 6 | 長安汽車 | 3,073 | 5.8% |
| 7 | Mazda | 2,989 | 7.0% | 7 | AION | 3,018 | 5.6% |
| 8 | Nissan | 2,808 | 6.5% | 8 | GWM | 2,815 | 5.3% |
| 9 | BYD | 2,737 | 6.4% | 9 | Isuzu | 2,734 | 5.1% |
| 10 | Ford | 1,630 | 3.8% | 10 | Nissan | 2,488 | 4.7% |
| | その他 | 8,378 | 19.5% | | その他 | 13,891 | 26.0% |
| | 合計 | 42,885 | 100.0% | | 合計 | 53,438 | 100.0% |

日系メーカー

中国系メーカー

【バンコク国際モーターショーのデータより事務所作成】

3. タイ政府のEV推進策と今後の動き

タイの中心的なEV奨励策は2021年に発表された『30@30^{*1}』です。その実現のためにEV関連投資への法人税免税などの投資奨励策、補助金の支給、EV物品税・関税の引き下げ、充電網の整備、部品の国産化の推進などが行われています。2022年以降、タイにEVの急速な普及をもたらしたのは、2022年3月から施行された『Thailand EV3.0』のスキームの下での補助金の支給です。このスキームは、EV 1台当たり最大で15万バーツ(約63万円)(1バーツ=4.2円換算)の補助金を支給するものですが、利用には条件があり、メーカーは2023年中に補助金を受けて輸入販売した台数分を2024年に現地生産しなくてはなりません。また、2025年に遅れた場合は、1.5倍分の台数を現地生産する取り決めにもなっています。タイ国内でのEV生産を増やすためのアメとムチのような施策ですが、中国勢はこの施策に乗っかる形で工場建設を急いでいます。

このスキームは2024年1月末で終了し、同年2月から始まった新しいEV投資奨励策の『EV3.5』に引き継がれました。補助金は従来の15万バーツから10万バーツに減額されましたが、2027年まで継続される予定です。一方現地生産の取り決めは、2026~2027年までに現地生産を開始し、2024~2025年までの輸入完成車台数の2~3倍を生産することが条件となっています。この補助金引き下げの影響が業界では関心を集めていますが、モーターショーでの数字を見る限りは、影響は出ていないようです。

^{*1} 30@30 : 2030年までに自動車生産台数の30%をゼロエミッション車(=電気自動車(EV)や燃料電池車(FCV)を含むが、ハイブリッド車(HEV)やプラグインハイブリッド車(PHEV)は含まない)にすることを目標としている政策。

4. おわりに

タイ電気自動車協会の会長は、2024年のEV販売台数を昨年の倍の15万台と予測しています。EV購入検討者は、初期の購入価格のみならず、ランニングコストやメンテナンスコストを重視しているため、補助金の削減はさほど影響が出ないという見立てがあります。むしろ、より低価格の投入モデルが増えることや中国系のディーラー網の拡大により、販売台数は増える可能性があると考えられています。

今年から中国勢のEV現地生産が本格化します。EV3.0やEV3.5では部品の現地調達の高標準も定められており、日系サプライヤーも従来のサプライチェーンの枠組みに囚われない動きが見られるかもしれません。販売、生産両方の面から今後もEVの動向を見ていきたいと思えます。

<ご注意> 文中意見は筆者の個人的見解であり、北陸銀行としての見解の反映ではありません。当レポートは作成時点の経済状況に基づき、情報提供のみを目的に作成したものです。記載内容については、ご利用者の判断と責任のもと、ご利用くださいますようお願いいたします。

ほくりく長城会

海外ビジネス情報

発行：北陸銀行 ほくりく長城会事務局
〒920-0024 金沢市西念1-1-3 コンフィデンス4F
(株)人材情報センター内)
TEL: (076)254-6500 FAX: (076)254-6565
E-mail: info@chojo-hokugin.jp