

平成 28 年 9 月 9 日
バンコク産業情報センター
中野 秀紀

一般調査報告書

タイにおける次世代自動車の普及促進について

タイは、東洋のデトロイトと呼ばれ、アジア、中東、アフリカ、ヨーロッパ、北米、中南米といった世界各国に輸出をされています。2015 年の生産キャパシティは、301 万台となっています。

一方、タイ国内の販売については、2015 年時点で 80 万台となっています。そのうち、統計が存在するハイブリッド（HV）については、プリウスの 668 台を筆頭として、905 台が 2015 年に販売されています。（出典：マークラインシステム）

また、タイ運輸省によれば、2015 年末時点で、HV とプラグインHV車の登録台数の合計は約 7 万台規模です。

今まで、同国ではエコカー振興策を 2007 年と 2013 年に実施していますが、その際には、1300CC 以下のガソリン、1500CC 以下のディーゼルエンジンといった純粋な内燃機関を対象とし、自動車産業の生産基盤強化、エネルギーの節約、環境への負荷低減を図ってきました。

このたびタイ政府は、8 月 2 日に開いた閣議で、財務省、運輸省、工業省といった関係 8 省庁が連携し、「電気自動車」のタイ国内での生産実現を図り、クリーン、節約、安全をテーマとした自動車と部品を持続的に生産、輸出することを趣旨とする閣議決定を行いました。

タイではこの閣議決定以降、急速に「電気自動車」のタイ生産に係る政府、カーメーカー各社の動きが活発化しています。

現在、タイ国内で議論されている「電気自動車」の定義は、バッテリー電気自動車（BEV）以外に、場合によってハイブリッド（HV）やプラグインハイブリッド（PHV）を含む場合と含まない場合がありますので注意が必要です。

1. タイの電気自動車利用促進推進計画

タイの電気自動車に関する普及計画は、「電気自動車利用促進推進計画（2016 年 3 月策定）」に記されています。

同計画には、2036 年までのタイ国内の電気自動車の数は、当該計画がなければ、約 40 万台の普及数であり、それに対応する充電ステーションは約 230 か所と見積もっています。

当促進計画により、電気自動車の数は 2～3 倍に増えると予想されることから、結果として 120 万台を目指すとしています。その場合の充電ステーションは、690 か所を目指すこととなります。

導入フェーズは以下のとおりです。

【導入フェーズ】

(フェーズ 1 2016 年～2017 年) : 公共交通 (バス) の電氣化
国民に広くメリットが伝えられることから、公共交通をまずは電力化する。
また、将来の電氣自動車促進の準備期間と位置付ける。

- (1) パイロット・プロジェクトとして、バスを電氣化
- (2) 電氣自動車利用による課題形成と解決
- (3) 電氣自動車に関するインフラ整備
- (4) 電氣自動車に関するソフト面の整備

例 : 税制インセンティブ、法律改良、サービス料金の価格構造、人材育成、
研究活動振興など

(フェーズ 2 2018 年～2020 年) : 公共交通の電氣化によるメリットの最大化、
個人用電氣乗用車の利用促進の準備。

- (1) 2020 年までを目途に、普及する電氣バスに対応するためのインフラを準備
- (2) 充電ステーションの基準、充電ステーションの運営許可条件の決定
- (3) 民間企業の充電ステーション事業への参加促進のためインセンティブ政策の実施
- (4) 充電ステーション用のサービス料金レート等の作成

(フェーズ 3 (2021 年～)) : 個人用電氣乗用車の利用促進

- (1) 個人用電氣自動車の保有台数の上昇に対応するためのインフラ準備
- (2) EV Smart Charging という高機能充電管理システムを開発する。そのシステムでコスト軽減を行う。
- (3) 電氣自動車の発展と共に、電氣需要を管理するシステムを開発する。
(Vehicle to Grid: V2G)

上記計画にもとづく主な動きとしては以下のとおり。

- ・エネルギー政策企画事務局 (EPPO) が 2 年間で 100 カ所の充電ステーションの投資促進計画を実施中。
- ・同 EPPO が、2036 年までにタイ国内で電氣自動車 (バッテリー使用タイプとプラグインハイブリッド) を 120 万台へ増やすための政策を早急に検討。インフラ、充電ステーションの基準等を決める予定。

2. 各種政府施策の動き

(8 月 2 日閣議決定)*タイ首相府発表内容

- ・財務省 (MOF)、運輸省 (MOT)、エネルギー省 (MOE)、科学技術省 (MOST)、工業省 (MOI)、予算局 (BB)、首相府、投資委員会 (BOI) といった関連機関により、電氣自動車のタイ国内での生産実現を図る。
- ・タイ自動車産業の開発指針に沿い、自動車と部品を持続的に生産、輸出する

ことを重要視する。

- ・財務省、運輸省、科学技術省、及び工業省を任命し、2016年11月までに電気自動車を実際に利用できるようにする。

(8月2日の閣議決定に絡んだ報道)

◇Prachachat Thurakij 新聞、2016年8月4日

- ・財務大臣コメントを紹介

政府は電気自動車生産を促進することのみならず、ハイブリッド車も共に促進する。税金に関する政策はBOIの恩典と共に検討する。

- ・トヨタモータータイランド社長コメントを紹介

充電ステーション、電力などのインフラ準備の面で課題がある。準備時間は10年も掛かる可能性がある。

内燃機関と電気モーターの組み合わせのハイブリッド車の方が適している。

トヨタは、ハイブリッドのプラットフォームを継続的に開発するプランがある。更に、将来的にプラグインハイブリッドにシフトする。

◇Prachachat Thurakij 新聞、2016年8月4日

- ・タイ財務省事務次官は、8月2日の電気自動車促進方針に関する内閣決議について、財務省としては賛成。
- ・財務省としては、税金に関するサポート政策は可能である、しかし、タイにもたらされるメリットを考えることが肝要であり、タイ国内生産のために投資が促進されることが大事である。先ずは、テスト販売のための関税減税について関係部署で調整をする。しかし、関税減税恩典によって、輸入販売が継続しては意味がない。
- ・タイ財務省の物品税局長は、「現在、電気自動車の物品税は10%であるが。さらに下げることが可能である。しかしながら、自動車企業へのヒアリングによれば、完成車の減税よりも部品の減税の方が望まれているようだ。

3. 筆者コメント

タイには、自動車関連サプライヤとして、ティア1の700社、ティア2、3の1,700社が集積しています。(ジェトロ資料)

これらの集積は、輸出を支える他車種共用プラットフォームを前提とした内燃機関の集積がメインであり、産業政策を考える場合、こういったサプライヤ構成も考慮する必要もあります。

実際に、経済団体、業界団体からは、内燃機関のサプライヤを考慮するような意見が相次いでおり、BEVではなくまずはサプライヤ構成、充電インフラを考慮し、内燃機関との併用となるPHVとの声も根強くなっています。

ちなみに、タイ・ローカルサプライヤが提供している部品としては、エクステリア、内装パーツとともに、内燃機関固有であるラジエター、オイルタンク、排気管があります。エンジン機能部品としてはコネクティングロッド、カムシ

ャフト等があります。(BEVではこういった部品が必要なくなってしまうことを危惧しています。)

根本的な課題として、タイ国全体のエネルギー需給も考慮する必要がありますし、自動車の利用状況としても、タイはエアコンを利用した状態での長時間の渋滞など熱帯特有の事情もあります。

一方で、日本のBEVメーカーによるタイ現地生産やタイサプライヤーとの連携の動き、さらには同じアセアン内でマレーシアが2020年までに同国で国内生産される自動車の85%を省エネルギー自動車(BEV、HV、PHV等含む)にする目標を掲げるなどアセアン全体でも中長期的には大きな流れを生むトピックとなっています。

そこで今後とも当センターでは、タイはじめアセアンにおける次世代自動車の普及・生産に向けた動きを追ってまいります。

以上。

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。