

## タイの電動車奨励政策が同国の自動車産業に与える影響

Consider the Impact of Thailand's "The Next-Generation Automotive Promotion" on  
Thai's Automobile Industry

機械振興協会経済研究所 特任研究員

太田 志乃 (Shino Ota)

### 1. はじめに

ここではタイの自動車産業に注目し、タイ政府が2017年3月に導入した電動車両生産促進を目的とする投資奨励策(The Next-Generation Automotive Promotion)が、同国の自動車産業にどのように影響するのかを考える<sup>1</sup>。タイが「東洋のデトロイト」と称されて久しく、その間、日本の完成車企業、部品企業は同国での生産規模を拡大してきた。2018年のタイの自動車生産台数は216.8万台で、そのうち日系企業が占める割合は8割強を占める<sup>2</sup>。この間、日本の自動車関連企業が同地で果たしてきた役割についての先行研究は枚挙に暇がない。

他方でタイがASEAN地域で最も大きな自動車生産国となったこと、いわゆるASEANの生産ハブ拠点となり得た背景には、タイ政府が一貫して自動車産業拡大のための投資奨励策を展開してきたことにあるだろう。マレーシアのように国民車政策を採らず、積極的に外資企業を誘致し続けてきたタイは、自動車のなかでも1トンピックアップトラック、そしてエコカー(小型乗用車)といった製品群に絞った投資奨励策を展開し、結果として内需拡大、そして輸出拡大につなげてきた(図1)。特に輸出においては、ASEANや中東地域、オーストラリアへの対応を大きくしてきたのである。

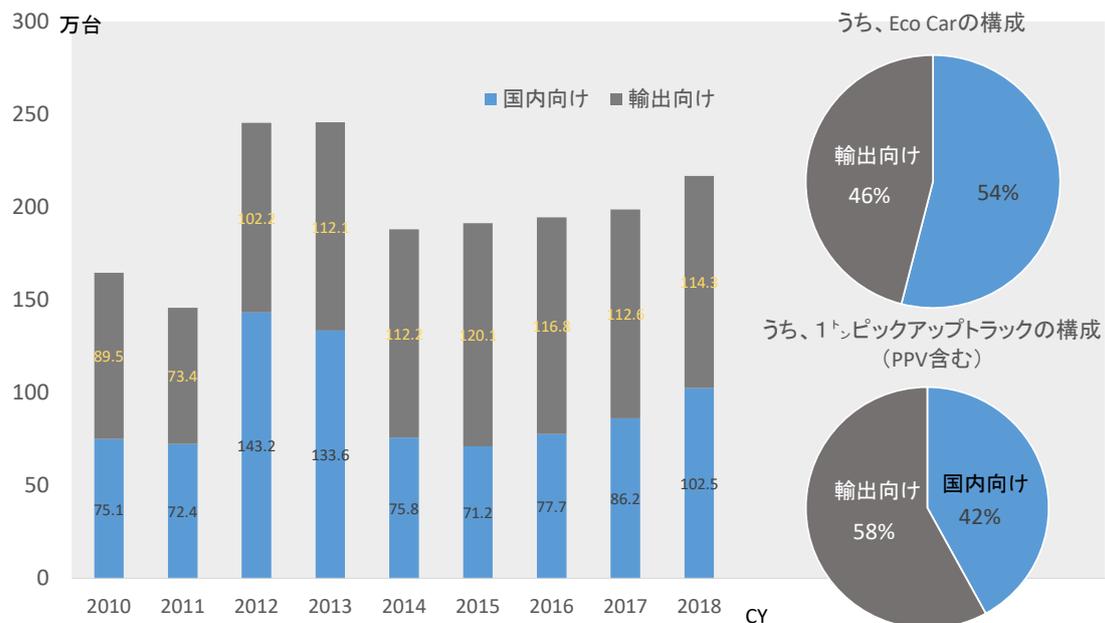
そして今、タイの自動車産業は大きな転換期を迎えている。Thailand4.0を受けて展開される電動車両生産促進に向けた投資奨励策の展開がそれを意味する。タイの電動車両生産に向けた投資奨励策では、ハイブリッド車(Hybrid Vehicle、以下HV)やプラグインハイブリッド車(Plug-in Hybrid Vehicle、以下PHV)、電気自動車(Electric Vehicle、以下EV)といった電動車両、そしてバッテリーやモーター、BMS(Battery Management System)、PCU(Power Control Unit)といった電動化に係るコア部品生産を行う企業に対し、機械輸入税や法人所得税などの免除策を展開している。ここでタイが目指しているのは、「環境自動車(エコカー)の世界的生産ハブ」としての地位確立である。タイは2016年3月にEVアクションプランを公表し、2036年までにEV、PHV(乗用車)の普及台数の目標を120万台に掲げた。そして周辺のASEAN諸国もEVなどの電動車両優遇策やエコカー政策を展

<sup>1</sup> 同政策を直訳すると、「次世代自動車」となるが、日本で用いられる「次世代自動車」は電動車両だけではなく低公害ディーゼル車等も含むため、混同する可能性がある。そのため、本稿ではタイの政策がHV、PHV、EV、FCVなどの電動車を具体的に挙げていることから、「電動車」としている。

<sup>2</sup> FOURIN (2019)、p.22より算出。

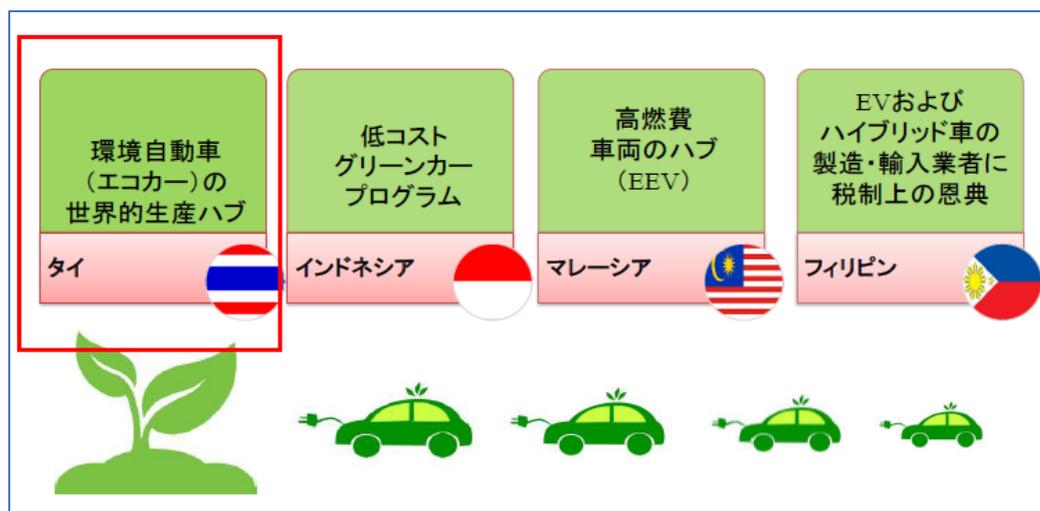
開していることも踏まえ、自国の「環境自動車（エコカー）」生産ハブ国としての地位確立を目指しているのである（図2）。

図1 タイの自動車市場：自動車生産台数の推移（2010～2018年）と、エコカー、1トンピックアップトラックの構成比（2018年）



出所) FOURIN (2019)、pp.22～23 より筆者作成。

図2 タイが目指す方向性と、周辺諸国の電動化政策



出所) BOI (2017)、p.11 より転載 (なお、原典はアセアン自動車連合 (ASEAN Automobile Federation))。

他方で電動車両に係る技術の蓄積は、従来のタイ自動車市場を概観するとごく一部に留まる。2007年に発表されたエコカー政策は、低価格、低燃費、低公害の自動車を国民に提供することを目的に導入されたものであり、これらに該当する車両を製造する企業に優遇税制を適用したものである。Yaris（トヨタ）や Brio（ホンダ）、MIRAGE（三菱自動車）などが対象となったエコカー政策は、いわば小型車を対象としてその生産、輸出拡大を意図する政策だった。ここで対象とされた車両は、欧州の自動車排気ガス規制に呼応し、排気量の大きさなどでその対象モデルが認可された。一方で 2017 年に発表された電動車生産促進に係る投資奨励策は、電動車両もしくはこれらの車両に搭載されるコア部品群の生産を対象としたものであり、その技術難易度は一気に高まる。タイではトヨタが HV を販売してきたが、これらの車両は日本からの輸入品であり、今後はその国内生産が求められる。果たしてこれらの製品への生産シフトがスムーズにいくのだろうか。

## 2. タイの自動車産業における電動化政策

### (1) Thailand4.0 のもとに推し進められるタイの電動車両政策

2017 年、タイ政府は Thailand4.0 という Industry4.0 に類似する産業目標を掲げた。タイの新たな経済政策である Thailand4.0 は国内産業のさらなる高度化のために高付加価値型、そして先端型産業の外資誘致を謳ったものであり、この Thailand4.0 の中で、電動車両の国内普及ならびに輸出拡大を目指し、タイを電動車両の生産拠点とする計画が練り広げられている。

この Thailand4.0 に関しては、類似する他国の産業目標とは異なる点がある。タイはこれまでに、主に重工業を中心とした輸出促進政策、そして海外からの直接投資を積極的に受け入れ、国内産業の高度化、グローバル化を図ってきた（Thailand3.0）。

Thailand4.0 は 3.0 時代に顕在化した課題を解決するために提示されたものであり、例えば所得格差など、いわゆる「中所得国の罫」を乗り越えて高所得国の仲間入りを果たし、さらなる経済の高度化を目指すものである。そのため Thailand4.0 は、すでに国内で産業基盤が整っており、これから S カーブを描きながら拡大が期待できる産業として①次世代自動車、②スマートエレクトロニクス、③医療・健康ツーリズム、④農業・バイオテクノロジー、⑤食品分野の 5 産業をターゲット産業に掲げた（First S-Curve）。そしてこれからタイに新たに興す産業として（Second S-Curve）、⑥ロボット産業、⑦航空・ロジスティクス、⑧バイオ燃料・バイオ科学、⑨デジタル産業、⑩医療ハブの 5 分野を据えている。

この First S-Curve に該当する①次世代自動車産業において、上述した電動車両生産拠点としてのタイの存在感を大きくすることが目標に掲げられている。タイ政府は内燃機関車を中心とした自動車産業はすでに基盤が築かれているとし、さらなる技術革新で新たな価値を付加できる産業への変容を求めているのである。その具体的な製品群が上述の HV

や PHV、EV といった電動車両であり、これらが 1 トンピックアップトラック、そしてエコカーに続くタイ自動車産業拡大のための 3 つ目の軸として据えられている。繰り返になるが、これらの製品群の主なプレイヤーとして活躍が期待されているのは、タイ政府が従来から国内産業拡大の頼りとしてきた海外資本である。そしてより具体的に言えば、これまでにタイの自動車産業で大きな役割を果たしてきた日本の完成車企業、部品企業なのだろう。

## (2) 電動車奨励政策の概要と完成車企業の反応

そして 2017 年 3 月に、具体的に電動車投資奨励策が発表された。同政策は電動技術により優遇内容が異なっており、電動化が高い車両を生産する企業ほど優遇される。その概要を、電動技術別に示したのが表 3 である。ここに示すように、HV や PHV 購入時は物品税が 50%減税、EV の場合では物品税を 2%にすることに加え、生産側の優遇策としては完成車の輸入税が当初 2 年間は免除されるなどの措置がとられる。これを受けて最も早く投資申請に動いたのが日本の完成車企業である。トヨタやホンダ、日産、マツダ、スズキなどが HV 生産案件で BOI の認可を受け、外資企業では Mercedes-Benz (独) や BMW (独)、SAIC-CP (中) の 3 社が PHV 案件で認可を受けた。ほかにも BOI 認可を受けてはいないものの、エコカー政策に呼応するものとして現代自動車が EV セダン Ioniq electric を、起亜が Soul EV を市場投入するなどの動きもみられる。また、シンガポールの New Resources Technology から生産技術の供与を受ける形で、タイの Beta Energy Solution が EV バスや EV トラック向けに Li-ion バッテリーを生産するといった動きもある。BMW も、同社が他国で展開している ChargeNow<sup>3</sup>をタイでも開始している。

他にも、日本のベンチャー企業である FOMM が超小型 EV、FOMM1.0 (One) の生産販売を開始したり、トヨタがチュラロンコン大学で超小型 EV を活用したカーシェアリングサービスのプロジェクト (CU TOYOTA Ha : mo) に着手したりといった様々な動きが出ている。

しかしながら、これらの動きが一部の車両の生産、販売増を生み出しても、特に EV が一気に普及するののかについては未知数である。HV や PHV、EV についてはその技術や価格帯、そしてこれまでのグローバル販売台数も異なるため、単純比較は出来ないものの、後述するように HV や PHV はある程度の販売実績がある。今後、EV を含む電動車両を対象とするこの政策が巧く機能するかどうかは、タイだけではなく他国の自動車産業も概観しながら判断しなければならない。次節にその理由を述べていこう。

---

<sup>3</sup> 会員制の充電インフラ提供サービスを指す。

表3 タイの電動車奨励策概要と、主要企業の対応状況

	概要	BOIへの申請期限	主要企業の対応状況 (BOIへの投資申請進捗)
HV	・車両の組み立てや主要部品の生産を行うプロジェクトに対し、機械輸入税の免除、プロジェクト内でバッテリーを生産する場合は物品税を50%減免	2017年12月31日	BOI認可取得: <b>トヨタ</b> (2017年7月、注1))、 <b>ホンダ</b> 、 <b>日産</b> (両社ともに2018年7月)、 <b>マツダ</b> (AAT、2018年11月)、 <b>スズキ</b> (申請済)
PHV	・機械輸入税の免除、法人所得税の3~6年間の免除、プロジェクト内でバッテリーを生産する場合は物品税を50%減免	2018年12月31日	BOI認可取得: <b>Mercedes-Benz</b> (2018年3月)、 <b>BMW</b> (2018年7月)、 <b>SAIC-CP</b> (2018年9月) 投資申請済: <b>トヨタ</b> 、 <b>三菱自</b>
	・法人所得税の免除は、3年目にバッテリー、モータ、BMS、DSU (以下、主要4部品) のうち1種類を生産すると3年間、2種類の場合は4年間、以降、3種類は5年間、4種類は6年間と免除期間が延長		
EV	・当初2年間の完成車輸入税を免除(台数制限あり)、機械輸入税の免除、法人所得税の5~10年間の免除、プロジェクト内でバッテリーを生産する場合は物品税を2%に減免	2018年12月31日	投資申請済: <b>トヨタ</b> 、 <b>日産</b> 、 <b>マツダ</b> (AAT)、 <b>三菱自</b> 、 <b>Mercedes-Benz</b>
	・法人所得税の免除は3年目に主要4部品のうち1種類を生産すると8年間、4年目であれば7年間、5年目では6年間、6年目では5年間、そして8年間の法人所得税免除取得後、技術移転が伴うと10年間の法人所得税が免除		
EVバス	・機械輸入税の免除、主要4部品のうち、1種類を生産すると3年間、2種類の場合は4年間、3種類の場合は5年間、全種類の場合は6年間、法人所得税が免除。なお、主要部品の生産を1種類追加ごとに1年間免除期間が延長	2018年12月31日	
充電スタンド	・ISO18000に適合した充電スタンドで、かつ4基中少なくとも1基は急速充電器	2018年12月31日	

注) トヨタは2018年1月、C-HRのHVモデルの生産を開始した。

出所) BOI (2017)、その他報道資料より筆者作成。

### 3. 電動車両を全面に押し出すことの難しさ

#### (1) タイでEVが普及する素地があるのか

はじめに、EV普及の面からみていく。EVは周知のとおり、グローバルに導入が求められている車両である。特に欧州など自動車先進国は環境対応の面からもその普及に急いでいるが、昨今では中国やASEANといったアジア諸国もEV普及を目指す施策を展開している。例えばインドネシアは、EVに対する奢侈税を免除したり、フィリピンも物品税を全額免除したりといった優遇施策を導入している<sup>4</sup>。タイではEVについては物品税が2%に、HVやPHVは物品税が通常税率の半分に免除される。しかしながら、この物品税免除があっても、タイのような中所得国で一気に電動車両が普及するのかわは不明である。電動車両は通常の内燃機関車よりも高額であることは自明である。他方で従来のエコカー政策においては、廉価なエコカーはタイ国民にとって入手しやすい価格帯として魅力だった。図1に挙げたように2018年のタイのエコカー生産台数は約39万台であり、FOURINによればこのうち約20万台をも内需が占める<sup>5</sup>。そのなかで、代表的なエコカーYaris (トヨタ) は高いモデルでも61.9万バーツだが、例えばタイでも販売されているEVのLeaf (日産) は199万バーツと3倍強の違いがある。

また、バッテリーやモータなど、電動化に関する部品も生産量が増すに従ってその単価が小さくなるとは従前から言われ続けているが、「卵が先か鶏が先か」と同様に、未だ高額で

<sup>4</sup> ここでは論の中心をEVに置くことからEVに関する優遇策のみ挙げているが、例えばフィリピンではHVについての物品税は通常税率の半分に設置されるなど、他の電動車両についても優遇策を導入している国は多い。

<sup>5</sup> FOURIN (2019)、p.23 参照。

あるために購入者が少ない、従って部品単価もドラスチックには変わらないといった連鎖が続いているのが現状だろう。それは中所得国だから起きうる現象ではなく、自動車先進国においても同様である。IEAも指摘するように、確かにEVのグローバル販売台数は右肩上がりに増加しているものの<sup>6</sup>、やはり内燃機関車のボリュームは大きく、特に中所得国、低所得国ではしばらくは内燃機関車の存在感が大きいものと思われる。

他方で、HVはタイでもその動きがみられるように、EVよりは一般普及が進む製品である。ここ数年の動きをみても、タイのHV（乗用車）の累計保有台数は、6.3万台（2014年）、7.0万台（2015）、7.9万台（2016）、10.1万台（2017）と拡大し、2017年には10万台を超えた。一方でEVは同じ年で比べると、36台（2014年）、50台（2015）、54台（2016）、82台（2017）と極めて限定的である<sup>7</sup>。HVも他の内燃機関車両と比べると高額ではあるが、燃費の良さなどに注目した比較的高所得者層が購入していると想定される。電動車に対する奨励政策が展開されたのは2017年のため、これらの数字は未だ優遇策の恩恵を反映してはいないものの、購入時の補助が物品税の減免に留まることを考えれば、EV市場が一気に開花するとは想定しづらい。

それを示唆するのが、タイと同じ上位の中所得国である中国の新エネルギー車関連政策（New Energy Vehicle、以下NEVと記す）とその下でのNEV普及状況だろう。中国政府は2012年に「省エネ・新エネルギー車産業発展計画（2012～2020）」を発表し、EV、PHVの累計生産・販売数値目標を、累計で2015年までに50万台、2020年までに500万台に置いた<sup>8</sup>。また、中国政府は2017年9月、中国国内で生産（輸入）台数3万台以上の自動車生産（販売）に従事する企業に対し、生産車両の一定数の割合のNEV化を求める法律<sup>9</sup>を発表した（2018年4月施行）。ここでは2019年に10%、2020年に12%のNEV比率要求が課され、そのために当時、EV生産に積極的ではなかった日本企業も中国国内でのEV生産を余儀なくされた。

そしてIEAによれば、2018年の中国の年間EV販売台数は81.6万台と過去最高を記録し、グローバルEV販売台数の約6割を占めると発表した<sup>10</sup>。この背景には、おそらく中国政府によるNEV購入時に展開される補助金政策がある。中国のNEV政策はタイのそれとは異なり、購入者に大きな補助金が用意されていたことに加え<sup>11</sup>、中国政府が用意する補助とは別に省政府が用意する補助金なども上乘せ申請することが出来る制度だった。

---

<sup>6</sup> IEA（2019）、p.4参照。

<sup>7</sup> HVとEVの累計販売台数推移についてはFOURIN（2018）No.143、p.25参照。

<sup>8</sup> 日本が得意なHVはNEVの対象外とされた。この点については後述する。

<sup>9</sup> NEV生産を義務付ける「乗用車企業平均燃費・新エネルギークレジット並行管理法」を指す。この詳細については居城・太田（2018）を参照されたい。

<sup>10</sup> IEA（2019）、p.212より確認。

<sup>11</sup> なお、この補助金を申請するには、政府が登録するNEVを購入しなければならず、これらのNEV登録車両の殆どは中国企業製だった。上述のように、タイの自動車産業は海外からの投資に重点を置いていること、そしてタイ資本の完成車企業の存在感はとても小さいため、国内市場の殆どは外資企業が占めている。そのため、タイと中国は電動車両生産拡大という同じような目的を有する政策を展開しているが、そこで優遇されるプレイヤーが外資系か（タイ）、内資企業か（中国）で大きく異なる。このような自動車生産国の政策の違いを分析することも興味深い。

例えば 2018 年当時、EC180（北京新能源汽车）という EV は、北京市補助金を含めると約 5 万元で購入することが出来た。EC180 の販売価格は 15 万元だったため、実に 1 / 3 の価格帯で購入することができたことになる<sup>12</sup>。その結果、中国では一時期、EV の販売台数が急増したものと想定される。

これらの補助金付与の政策に対して、中国政府は EV 産業の育成段階を過ぎたと判断し、購入補助金額を削減し始めており、2020 年には撤廃するとされている。この補助金が全廃となると EV 販売台数がどのように変化するか注目される（筆者は新たな補助政策を打ち出さない限り、2020 年以降の中国国内 EV 販売台数は大きく減少するのではないかと考える）。

この中国の NEV 市場と関連法制にみるように、補助制度をもって拡大した EV 市場が今後どのように成長するのか、その動向は導入国の政策にかかっていると指摘できる。それほどまでに、EV 販売台数が伸びている国は、少なからず補助政策を打ち出しているからである。これらの国に対し、タイでは EV 購入時のインセンティブが圧倒的に小さい。国民の所得水準も踏まえて考えると、やはりタイ市場において EV が一般普及するとは考えにくい。

## (2) タイは電動車両生産のハブになり得るのか

続いてタイにおける電動車両「生産」の面から考えていく。ここでポイントとなるのは、タイ政府が強調する「環境自動車」のハブが実現できるのかという点である<sup>13</sup>。

上述のようにこれまでタイが展開してきた自動車産業政策は、1 トンピックアップトラックやエコカーなど、内外需ともに拡大が見込まれた製品が対象だった。1 トンピックアップトラックは、内需はもちろん外需の拡大も大きく、タイはオーストラリアや中東諸国への輸出ボリュームを大きくしてきた。例えば「貨物自動車（車両総重量 5 トン以下）」

（HS870421）はタイの主要輸出品目であり、2018 年においては輸出額トップの「HDD を含む記憶装置」（HS847170）に次ぐ額である<sup>14</sup>。そしてエコカーがタイ周辺国に輸出されてきたことも踏まえると、これまでの 2 つの製品群が内需、外需を共に支えてきたことになる。

ただし、このタイの電動車奨励策においては、中国のそれとは異なり HV を含めることに大きく注目したい。上述のようにタイの自動車市場における HV は割合的には未だ小さいものの、EV と比べるとその普及スピードは速い。したがって、この販売増の可能性が見込まれる HV 市場をいかに強化するかが、完成車企業の競争戦略にも直結してくる。こ

<sup>12</sup> 北京新能源汽车 Websiteなどを参照し、筆者算出（2018 年 2 月）。

<sup>13</sup> なお、電動車両、環境自動車と文言を代えて表現しているのには意味がある。図 2 に挙げたように、タイは「環境自動車」ハブとして自国を位置付けるとしているが、これまでに用いてきた「次世代自動車（本稿では電動車）」ではなく、あえて「環境自動車」と表現しているように思える。出典の BOI は日本語版での表記であり、英語など他の表記を確認することができなかったため日本語版を用いたが、ここでの「環境自動車」は電動車両のほかに、これまでのエコカーも含むと想定される。

<sup>14</sup> 2018 年における「HDD を含む記憶装置」はタイの輸出額全体 4.9 %を、「貨物自動車（車両総重量 5 トン以下）」は同 2.9%を占めた（以上は、Global Trade Atlas より確認）。

の HV 市場には当然のことながら、タイ国内だけではなく外需も含むものと想定される。タイ政府が電動車両生産のハブ化を目指すということは、これらの製品の輸出も視野に入れるということである。ついては、これまでにタイが獲得してきた海外市場において輸出製品群を増やす、もしくは新たにこれらの電動車両の販売増が望まれる国、地域の市場獲得を意図しなければならない。これらが巧く運んだ結果として、タイは電動車両のハブ拠点としての地位を確立するのである<sup>15</sup>。

そしてタイが ASEAN のハブ拠点としての地位を保持し続けることが出来るかという点については、やはり、近接する ASEAN 諸国の動向に注目しなければならない。これらの国々の自動車産業の大きな転換期にあり、例えば ASEAN でも自動車後進国だったフィリピンやベトナムは、ここにきて一気に自動車販売台数を伸ばしている。この内需の拡大に伴い、例えばフィリピンは 2015 年 6 月、乗用車生産を支援する CARS プログラム (Comprehensive Automotive Resurgence Strategy Program) を交付した。これは同国における自動車産業の競争力を強化し、ASEAN 地域での存在感を増すためのものであり、2017 年には CARS プログラムに対応した乗用車生産がスタートしている。また、輸入車規制を敷き国産車保護に動いたベトナムは<sup>16</sup>、この保護策の実現自体が困難なために政策自体が巧く機能していないとみられるものの、市場が拡大することを踏まえた現地生産が増加する可能性も高い。この 2 か国の生産増がタイの自動車産業にも、少なからず影響を及ぼしてくると思われる。他方で、この 2 か国ともにタイよりも下位の低所得国であることを考えても、電動車両が一気に販売増となるとは想定しづらいため、タイの電動車の輸出先として検討することは早急だろう。要は、フィリピンとベトナムの今後の自動車生産国としての動向も気かけながら、タイは電動車以外の車両でこれらの国への輸出ボリュームを維持し続けなければならない。

そして ASEAN ではタイに次ぐ自動車生産国であるインドネシアの動きにも注意したい。インドネシアは 2013 年にタイのエコカー政策と同様の政策、LCGC (Low Cost Green Car) 政策を発表し、低価格、低燃費の小型車による優遇税制を展開することによって、内需を中心とした需要拡大を図った。そのため 2013 年から 14 年にかけては生産増となったものの、2015 年以降は販売減に伴う生産減が続いている。しかしインドネシアは 2012 年には年間販売台数が 100 万台を超え、2014 年にタイを追い抜き、ASEAN では自動車販売台数首位となっている。タイも 2012 年に 100 万台を超える市場となり、この内需拡大をうまく捉えることが出来たことが、ASEAN の自動車産業の構図を変えることになった。このことを踏まえると、インドネシア政府も早晩、自国の自動車産業強化に転じることが想定されるのではないだろうか。これらの結果として、インドネシア、フィリピン、ベトナム

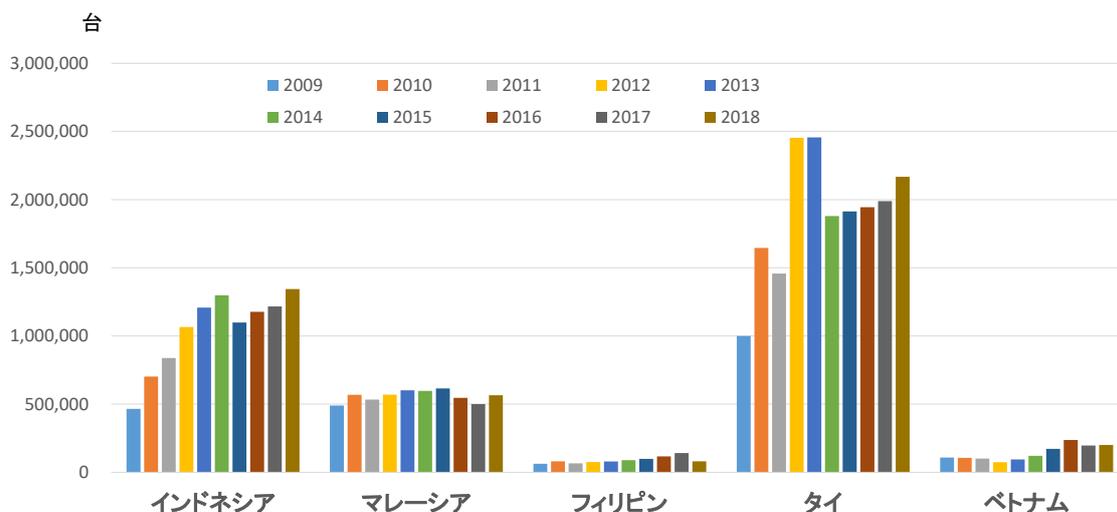
---

<sup>15</sup> ここでは紙面が限られることから詳細は別稿に譲るが、タイからの品目別輸出額を確認するなかで、その仕向地先で売れ筋の価格帯の車両を確認することが肝要だろう。上述のように電動車は高額であり、その国の一般的な所得水準に見合った製品か否かの確認が必要である。

<sup>16</sup> 政令 116 「自動車の生産・組み立て、輸入および保証・保守サービス事業に関する条件」、2017 年 10 月公布、施行を指す。

といった国々の内需拡大が、ASEAN の自動車産業、つまりは生産体制に変化を及ぼすことも想定されるのである。これまではタイが ASEAN 地域の需要の供給元であり、他地域への輸出国としてのハブ機能を果たしてきた。図4に ASEAN の自動車生産台数推移をみるように、タイの存在感は他を抜き出ているが、他国の自動車産業環境を取り巻く変化がかまびすしい中、その生産体制が変化してきてもおかしくはないだろう。その際のメルクマールとなるのが、タイが展開し始めている電動車戦略であり、これが吉と出るか凶と出るかで ASEAN の自動車生産体制が変わる可能性もある<sup>17</sup>。

図4 ASEAN5 カ国の自動車生産台数推移（2009～2018）



出所) ASEAN AUTOMOBILE FEDERATION より筆者作成。

#### 4. おわりにかえて

以上に、タイの電動車奨励策がどのように影響するのかをみてきた。同国における自動車産業は、HV を中心に拡大していくことが想定されるが、特に輸出面においてはその仕向地が従来とは異なる可能性があること、そして ASEAN 地域の自動車産業という面でも、他国が自国生産の拡大を意図していることから、その競争環境が変化していく可能性もある。これらを前提に、タイ政府、そして特にタイや ASEAN の主要プレイヤーである日本企業は、細やかな戦略を企てていく必要があるだろう。

また、補足になるが、この変遷しつつあるタイの自動車産業において日本企業の存在感を高めるためには、拡大するモビリティ産業における影響力をみせることも必要ではないだろうか。タイに限らず、ASEAN 諸国では特に CASE に関するサービスが拡大しつつある。そこでの主要プレイヤーは Grab や GO-JEK などの新興企業であり、例えば Grab

<sup>17</sup> ASEAN 地域の自動車産業については、AICO や BBC スキームの中での補完体制の確立など、様々なテーマを内包している。ここではあくまでもタイ周辺国の自動車生産拡大の可能性を考えるに留めた。

は世界最大手の配車アプリサービスを展開する Uber から ASEAN 事業の譲渡を受けるなどその競争関係にも変化がみられる。ASEAN でも大きな自動車市場シェアを占めるトヨタも Grab に出資を発表するなど（2018年6月）、完成車企業も ASEAN 域内のモビリティ事業に注目している。CASE や ADAS に関しては、モビリティサービスの展開も含め、新たに産業領域を拡大することができるため、各国がその拡大支援に取り組んでいる。日本でも Society5.0 において、自動運転や AI 技術などを用いた少子高齢化、地方の過疎化問題の解決糸口を模索する動きが出ているが、ASEAN で展開されるモビリティ関連の動きは、自動車市場の拡大とともに指摘される課題—慢性的な交通渋滞や、低所得者層も活用できるモビリティサービスなどへの対応が焦点となっているように見受けられる。

このモビリティサービスはいわゆるリープフロッグ型発展の一面として、ASEAN 地域では動きが活発化してくると考えられる。その点では、モビリティサービスが今後の自動車産業にどのように影響するのか、現時点で見極めることは難しいが、上述の ASEAN の交通事情の課題解決としてモビリティサービスが展開されるのであれば、既存の自動車産業に影響を及ぼすことも想定されるだろう。しかしながらこれらの動きにおいて、タイを含めた ASEAN 諸国では日本企業の動きが鈍いように感じる。本稿で述べてきた電動車産業と CASE は同じ範疇で括られるものではないものの、先述したように、タイの電動車奨励政策は Thailand4.0 の下で展開していることを改めて考えなおしたい。Thailand4.0 は未だ First S-Curve の産業を対象とした展開に留まっている模様だが、次の S-Curve 事業に展開した際には、デジタルエコノミー産業がターゲットとされていることを考えると、少なからずモビリティサービスにも影響してくるだろう。ここで ASEAN やタイ市場で、どれほど日本企業が存在感を押し出すことが出来るのかが、その時の自動車市場にも関係してくるのではないだろうか。

いずれにしてもタイの電動車政策は始まったばかりである。この評価には数年を要するが、引き続きウォッチングを行いながら、本稿で問題提起した点を別稿に改めたい。

## 参考文献

---

- 居城克治・太田志乃（2018）：新エネルギー車産業確立にみる中国自動車市場形成への動き、『福岡大学商学論叢』 62(3)：191-230。
- BOI（2017）：「次世代自動車奨励政策と投資機会」（[http://www.f-abc.org/uploads/attachments/3\\_1501719651\\_1.pdf](http://www.f-abc.org/uploads/attachments/3_1501719651_1.pdf)）（2019年7月2日閲覧）。
- FOURIN（2018）：「アジア自動車調査月報」No.143、2018年11月号。
- FOURIN（2019）：「アジア自動車調査月報」No.147、2019年3月号。
- IEA（2019）：*Global EV Outlook 2019*。