

タイで台頭し始める中国製造業 「タイランド4.0」に「中国製造2025」で積極呼応

調査部アジア調査チーム主席エコノミスト
酒向浩二
03-3591-1375
koji.sako@mizuho-ir.co.jp

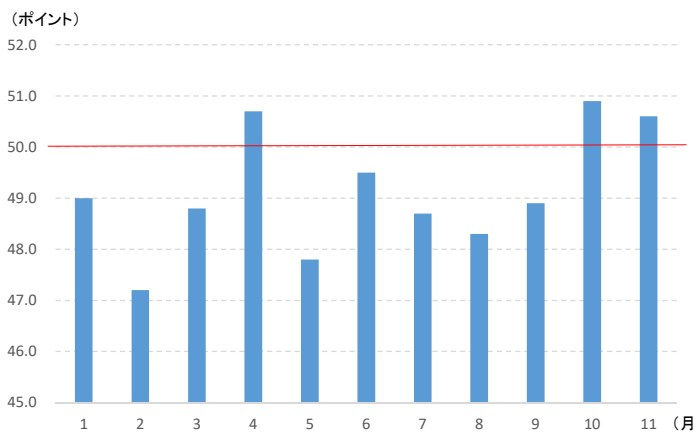
- タイはようやくコロナ禍からの回復の兆しが出てきた状況だが、中国系自動車メーカーがバッテリー電動車（BEV）の現地生産計画を相次いで発表するなど、中国製造業の存在感が目立つ
- 背景には、タイ政府がコロナ明けで周辺国との競争激化を睨み「タイランド4.0」として自動車の次世代化に注力していることに対する、「中国製造2025」でBEV大国化した中国企業の呼応がある
- タイの重工業化策である「タイランド3.0」では先発優位で潤った日系は「4.0」に慎重も、タイ政府を中継ぎ技術で引き止めつつ、インフラと技術革新進展後の後発優位での挽回が期待される

1. はじめに

タイでは、製造業の購買担当者指数（PMI）が2021年10月に50をようやく回復（図表1）、同年11月から隔離期間なしでの外国人客の受け入れが再開されるなど、コロナ明けに向けて一歩ずつ前進しつつある。オミクロン株の発症がその状況に冷水をかけている形ではあるが、タイ政府はコロナと共存するウィズコロナ政策へとシフトし、病み上がりの経済の再開を進めていきたい所存である。

このようにコロナ明けがようやく見えてきたタイで、俄かに存在感を高めているのが中国の製造業である。近年、中国企業によるタイ投資は、製造業において裾野の広がりを見せてきているが（図表2）、その存在感は限定的という印象は強かった。ところが、タイ工業省傘下のタイ投資委員会（BOI）の投資認可額をみると、タイにとって日本は最大の直接投資受入先であるが、中国が日本に比肩するレベルに到達しつつあり、その傾向が機械・電機ではより強くなっている様子がうかがえる（図表3）。

図表1 タイのPMI（2021年）



(出所) IHS Markit より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

図表2 中国企業のタイ投資の事例

(単位:100万ドル)

年	月	企業	投資額
2020	9月	中国鉄建	740
2020	2月	長城汽車	200
2019	1月	河北鋼鉄	130
2018	9月	紅豆集団	300
2018	4月	アリババ集団	320
2018	3月	山東玲瓏タイヤ	230
2017	9月	JD.com	230
2015	12月	中利科技	300
2015	5月	天合光能	160
2015	2月	青島森麒麟タイヤ	400
2014	6月	中国移動通信	880
2012	10月	山東玲瓏タイヤ	120
2012	10月	上海汽車	150
2011	10月	青島ビール	100
2010	12月	雲南阿詩瑪文化産業	500
2009	9月	中国工商銀行	530

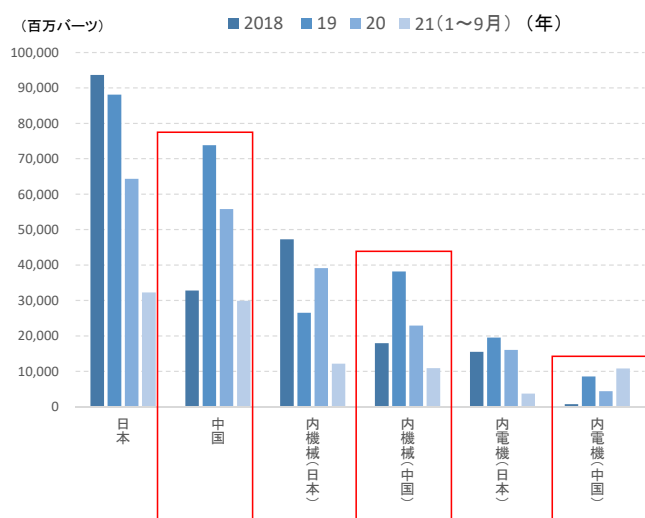
(注) 製造業に網掛

(出所) China Global Investment Tracker より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

足元で特に耳目を集めているのは中国自動車メーカーの動きであり、本年12月から一般公開されたタイ国際モーターエキスポ（モーターショー）では、上海汽車や長城汽車によるBEVの市場投入が注目を集めた。現在は中国とASEANの自由貿易協定（FTA）を活用することで、中国からの関税なしでの輸入販売が主流だが、近い将来タイ現地生産に切り替える方針を打ち出していることが注目される（図表4）。

タイ政府は、自動車産業はGDPの10%を占めるとしており、コロナで不振の観光業と並ぶ主力産業となっている。同国における自動車市場ではシェアの8割以上を日系メーカーが占めることが知られているが（図表5）、中国系の参入はこの盤石な基盤を揺るがしかねない動きとして、警戒感が高まっている。そこで本稿では、なぜタイで中国製造業の存在感が高まっているのか、背景を探ってみたい。

図表3 タイ投資委員会の日本と中国企業への投資認可額



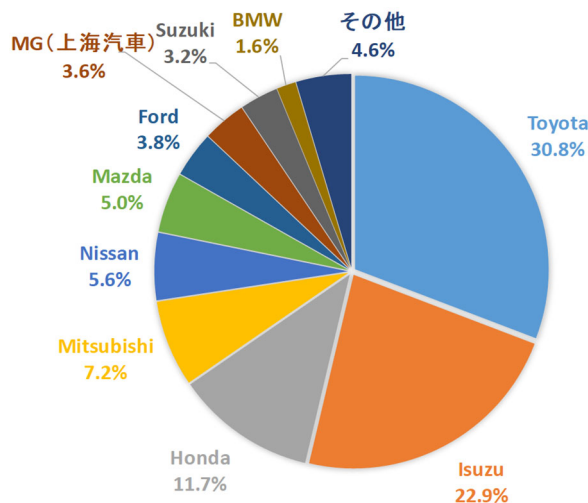
(出所) タイ投資委員会より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

図表4 中国自動車メーカーのタイにおけるBEV現地生産の動き

メーカー	生産計画
上海汽車	タイ財閥 CP と 2022 年に現地生産を計画
長城汽車	2023 年に現地生産を計画
重慶汽車	時期未定も現地生産を計画
浙江合衆新エネルギー汽車	タイ石油公社(PTT)と提携 PTT は台湾の鴻海(ホンハイ)との合弁で EV 生産を計画しており、当該合弁会社による生産も検討

(出所) 各種報道より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

図表5 タイの乗用車販売ブランド別シェア (2020年)



(注) 乗用車はピックアップトラックを含む

(出所) CEIC Data より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

2. タイは、「タイランド 4.0」実現のためのパートナーとして中国に着目

(1) 中所得国の罅回避のために「タイランド 4.0」推進、コロナ禍前はデジタルが先行

まず、コロナ禍前のタイの状況を確認しておきたい。タイは、所得水準では「上位中所得国」としてASEANの先頭集団の一角を占め、労働集約型から資本集約型への転換は進んでいるが、さらに付加価値を高めて知識集約型へとシフトし、「高所得国」入りを目指すにあたっては苦悩している。少子高齢化の足音が徐々に聞こえる中で高付加価値化への対応が追い付かず、「中所得国の罅」に陥っていると2010年代に入って度々指摘されるようになってきている¹。

そこで、2015年にタイ政府が開開の切り札として打ち出したのが「タイランド4.0」政策であった。同政策では、重点産業を特定したうえで、既存産業のバージョンアップや新産業育成で産業高度化を目指す方針が示されている。さらに、バンコクから150kmほど離れた日系など外資製造業の集積の既に進んだ東部経済回廊（EEC: Eastern Economic Corridor）地域を実践の場に指定、当該地域のインフラ整備の進展も並行して行っている²。

その内容は、中国がほぼ同じタイミングかつ同じく「中所得国の罅」を回避する目的で打ち出していた「中国製造2025」と重複するところが多い。ただし、「中国製造2025」が次世代情報技術産業、いわゆる情報通信技術（ICT）を活用したデジタルをまず重視しているのに対し、「タイランド4.0」は、既存産業のバージョンアップを短中期、新規産業立ち上げを長期と区分し、短中期の筆頭を次世代自動車とし、デジタルを長期としている点などには差異がある（図表6）。

タイ政府は、「タイランド4.0」推進のために、EECのインフラ整備と新産業の振興を図るうえでの開発パートナーとして、旧来から同国への投資受け入れ先である日本に加えて、新たな受け入れ先として中国にも期待してきた³。その中で、本来長期目標ながら、先行して進んだのがデジタル分野であった。例えば、中国のアリババ集団がタイにおけるEECへの投資やデジタル人材の育成をコミット⁴し、EC物流やデータセンターの投資計画を進めるなど、デジタル先行がコロナ禍前の潮流であったといえよう。

図表6 「タイランド 4.0」と「中国製造 2025」

	タイ	中国
政策	タイランド4.0	中国製造2025
1	次世代自動車(短中期)	次世代情報技術産業
2	スマートエレクトロニクス(短中期)	高性能NC制御工作機械・ロボット
3	メディカル&ウェルネスツーリズム(短中期)	航空・宇宙用設備
4	農業・バイオクラスター(短中期)	海洋工程設備およびハイテク船舶
5	先進的な食品(短中期)	先進的軌道交通設備
6	ロボット工学(長期)	省エネルギー・新エネルギー自動車
7	医療ハブ(長期)	電力設備
8	航空・ロジスティクス(長期)	農業設備
9	バイオ燃料・バイオ化学(長期)	新素材
10	デジタル(長期)	バイオ医療

(注) 赤枠は2カ国の重複が少なく、各国の独自色が強い部分

(出所) 各国政府資料より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

（２）コロナ禍後に、次世代自動車にアクセル

コロナ禍で「タイランド 4.0」はしばし中座し、ようやく再起動の見込みが立ちつつあるが、そこでタイ政府が満を持してアクセルを踏んでいるのが、次世代自動車の分野とみることができそうだ。タイは、ASEAN における自動車分野の地域大国で、アジアのデトロイトの異名を持つが、当該分野をコロナ明けの「タイランド 4.0」の起爆剤にしたい同国政府の強い意向がある。

そこでタイ政府が打ち出したのが、約 240 万台の生産能力中、現在は本格的には生産していない BEV の比率を 2030 年に一挙に 30%まで引き上げるとする「30・30 計画」であった。政府はそれを実現するための 3 フェーズを策定しており（図表 7）、フェーズ 1 の段階でまず呼応しているのが中国系メーカー（前掲図表 4）ということになる。

ここでタイの周辺国の状況を確認しておくと、天然資源が豊富なおうえに一定程度自動車産業の集積が進んでいるインドネシアは、ニッケルやコバルトなどのバッテリー電極の原材料を有していることから、川上となるバッテリーセル生産も含めた川下までの一貫した BEV 振興を模索している。韓国の現代自動車などの車両メーカーに加えて、中国の寧徳時代新能源科技（CATL）や韓国の LG 化学などの BEV 向けの世界シェア 1 位、2 位のバッテリーメーカーもまた同国への投資に関心を示している。自動車産業の集積は遅れているが電機産業の集積が進んでいるベトナムにおいても、BEV 振興の機運が俄かに高まっている。周辺国の事業主体としては、中国系に加えて、韓国系メーカーや地場財閥も名乗りを上げており、自動車の次世代化の過程で、エンジン車で築いてきたタイの優位性を脅かす懸念が出てきている。

これらの周辺国との競争が、タイ政府に対して、周辺国に先駆けて BEV 分野の産業集積を進め、2030 年を睨んだ競争の優位に立たせるピアプレッシャーになっているように思われる。無論、パリ協定の発効や英国で開催された COP26 などにより、グローバルレベルで気候変動対応圧力が高まっていることも追い風になっている。

タイ国内では、「30・30 計画」を、BEV の比率をより高めて「30・50 計画」にすべきとの論調も政府高官から発言されるようになってきている。

図表 7 タイ政府が打ち出した「30・30 計画」のロードマップ

フェーズ	内容
1 (2021～2022年)	タイ政府はBEV企業の投資誘致を進め、そのための制度・インフラ整備を進める
2 (2023～2025年)	22.5万台のBEV（全体の約10%）を生産
3 (2026～2030年)	72.5万台のBEV（全体の約30%）を生産 タイにおけるバッテリーの現地生産を進める

（出所）スパッタナボン副首相兼エネルギー相発表（2021年5月13日）より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

3. 中国呼応の背景に、中国国内での新産業勃興の先行経験

(1) デジタル大国化

続いて、中国側の状況を確認しておくとして、中国企業が、コロナ禍前からタイにおいてデジタル分野にコミットしてきた背景には、同国がデジタル分野で競争力を高めていることがあると考えられる。欧州のビジネススクールであるIMDが毎年公表している世界デジタル競争力ランキングをみると、中国は2019年以降に急速にランキングを上げており（図表8）、ランキングが伸び悩む日本やタイとは対照的である。

中国を代表するデジタル分野のハイテク企業であるBATH（Baidu、Alibaba、Tencent、Huaweiの頭文字）は、米国のGAFA（Google、Amazon、Facebook、Appleの頭文字）に比肩する存在となっており、電子商取引（EC）、フィンテック、配車、フードデリバリーなど、スーパーアプリと称される複合アプリで完結するサービス体系が完成されている。特にアリババ集団は、ECを活用した中国国内の都市と農村市場の連結やフィンテックを活用した低所得層への金融包摂の拡大のノウハウ蓄積などの面で一日の長がある。

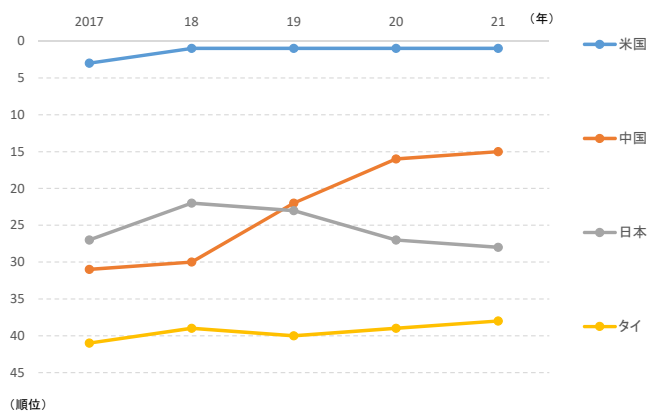
中国が先行して社会実装を進めてデジタル大国化したことが、タイにおけるコロナ禍前のコミットの背景にあったと考えることができ、タイにとっては、中国のデジタルノウハウの導入でキャッチアップの速度を早める効果を期待していることになる。

(2) BEV 大国化

前述の通り「中国製造2025」では、次世代情報通信産業（デジタル）が筆頭に上げられているが、タイにおける次世代自動車に該当する省エネルギー・新エネルギー車（BEVが主体、プラグインハイブリッド（PHV）も対象に含まれる）も盛り込まれている（前掲図表6）。

質的には、ハイエンドBEVと短距離用と割り切ったローエンドBEVに2極化された市場であり⁵、ミドルエンドの層が薄いなど先進国とは異なる面があるものの、量的にみるとデジタルと同等以上に中国の躍進が著しい分野となっている。国際エネルギー機関（IEA）によると、2020年末時点の中国のBEV保有台数は351万台で、世界の685万台の51%を占めて世界最大となっている（図表9）。

図表 8 世界デジタル競争力ランキング



（出所）IMD「World Digital Competitiveness Ranking」より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

中国においては、都市部では渋滞や大気汚染の緩和のためにナンバープレートの発給を制限しており、取得が容易ではないが、BEVはナンバープレートの発給が迅速であることが普及の追い風になっている。世界最大のBEV用のバッテリーメーカーに育っているCATLを筆頭とするバッテリーセルの生産能力や、政府の支援で急速に普及している充電スタンドもまた追い風になっている。既に200万カ所を超える（自家用車用117万9,000、公共用104万4,000、2021年9月時点、出所：中国電動汽車充電基礎施設促進聯盟）充電スタンドが整備されている。

中国では、「中国製造 2025」が打ち出された 2010 年代後半から、異業種も含めて多数の企業が BEV 生産に参画、その数は一時的には約 400 社に達し、現在は約 300 社に整理されたとの見方があるが、激しい競争の最中にある。厳しい中国市場で勝ち残った企業は、海外でも競争力を発揮できるとの目算が今般のタイにおける BEV 現地生産のコミットにつながっていると考えられ、中国国内の競争が厳しい故に、早めに海外市場開拓に着手して、競争優位に立ちたい目算もあると考えられる。

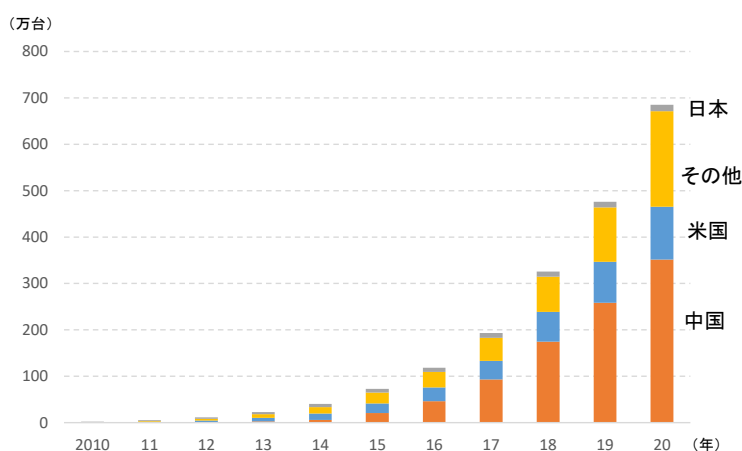
（3）政府主導下での個別企業の台頭

このように、デジタル、BEVで自国が大国化したことを中国側が自認、タイ側はそこに目を付けて中国系をメインターゲットに企業誘致している側面があるようだ。結果的に「30・30計画」のフェーズ1に関しては、タイと中国系企業の協調路線で進められている感が強くなっている。

中国においては、次世代情報技術産業（デジタル）と省エネルギー・新エネルギー自動車（BEVなど）が「中国製造2025」の中核に据えられているうえ、中国政府がタイのEEC開発を「一带一路」構想の広域インフラ開発の一環と捉えており、政府主導の大型の企業幹部随行ミッションなどが行われている。

インフラ開発などでは、中国政府の動きが目立っているのは事実であり、同国政府の寄与度は高い。他方で、デジタル企業（アリババ集団は民営企業）や自動車メーカー（上海汽車は地方政府系企業、長城汽車は民営企業）の動きは、中国政府の支援を追い風にしつつも、あくまで一企業のグローバル経営戦略の一環としてタイ政府の呼びかけに呼応している感が強い。また、上海汽車は、買収した英「MGブランド」でのタイ進出であり、長城汽車は買収した「GMのタイ工場」を改修するなど、米欧のブランド・技術を戦略的に活用している点も注目されよう。

図表 9 BEV 保有台数



（出所）IEA「Global EV Outlook」より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

4. ケーススタディ～タイ BEV 産業振興にみる中国製造業呼応の行方～

(1) 充電スタンドの整備も並行して進めることで BEV の弱点を補填

タイの政策に中国系メーカーが呼応して動き始めた「30・30 計画」について、フェーズ 1 は順調に立ち上がったように見えるが、今後の促進要因と課題を深掘りしてみたい。

BEV 普及の最大の課題は、バッテリーにおいて革新的な技術開発が進まない限りエンジン車よりも航続距離が短く、エネルギー充填時間が長いことであり、充電スタンドの整備が不可欠であるが、この短所をタイ政府と中国系メーカーはどのように考えているのだろうか。タイの充電スタンドは2021年9月時点で693カ所（機器は2,285基）である。遅れていると指摘されることの多い日本でも、18,270カ所（2020年3月時点、出所：次世代自動車振興センター）あることに比べると整備は相当程度遅れているといえ、「30・30計画」では、2030年に18,000カ所の充電スタンド設置を目標に掲げているが、実現可能性には疑義が残る。

タイ政府は、充電スタンドの整備を電力会社と石油公社に要請しており、現時点では電力会社のスタンドが約6割となっているが、石油公社はガソリンスタンドに充電スタンドを整備する計画を進めている。石油公社自身が台湾の受託生産サービス（EMS）と共同でEV生産を計画（前掲図表4）しており、ハードとサービスの両面で市場参画を図ろうとしている点は注目される。

次いで普及の後押しが期待されるのが、中国系メーカーによる充電スタンドの整備である。タイへの市場参入では、英 MG を買収したことで「MG ブランド」を展開している上海汽車が先行しているが、同社は、タイ政府と充電スタンドの基準の策定で協力している。中国系の参入がさらに続けば、ブランド力向上の PR 効果のある充電スタンドをさらに増加させることは期待し得る（図表 10）。中国系主導で太陽光パネルなどが取り付けられた充電スタンドが、多くの人が集まるショッピングモールなどの施設などで徐々に増えていけば、中国系ブランドが浸透していく可能性はありそうだ。

このように、タイ政府の後押しと中国系メーカーの参入で、充電スタンドへの市場参入が続いているが、今後、その動きが持続するか否かが、BEV 普及のカギを握ることになりそうだ。

(2) BEV の中核部品であるバッテリーセルの国産化にはハードル

タイは、既存のエンジン車主体の自動車産業において産業集積が進んでおり、高比率での部材の現地調達の実現できていることが知られている。ただし、BEV においては、生産コストの数割を占める最重要中核部品はバッテリーとなる。バッテリーはセル（単電池）の集合体である。

図表 10 中国系自動車メーカーによるタイにおける充電スタンド設置の動き

企業	概要
上海汽車	買収した「MG ブランド」で合弁を組むタイ財閥 CP グループおよびタイ政府機関である科学技術開発機構と充電スタンドの基準を策定。全国 500 カ所で充電スタンド設置予定を発表
長城汽車	2023 年までの全国 100 カ所以上に設置を目指す

(注) 足元で参入業者増えていることから、目標を引き下げる動きも出てきている
(出所) 各種報道より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

現時点では、タイにおけるバッテリー生産は、バッテリーセルなどのコア部品の大半は同生産大国である中国などからの調達に依存し、当面はセルの組み立てに止まる可能性が高い。中国系の進出が続けば、川上の中核部品は中国への依存をより高めることになりそうだ。

さらに、リチウムイオンバッテリーの電極の主要原材料となるニッケルの埋蔵量では世界最大で、同様に必要なコバルトも産出が期待されるインドネシアが、存在感を高める可能性もあろう。仮にインドネシアでバッテリーセルが量産されるようになれば、タイはインドネシアからの調達可能性が出てくるが、インドネシアがタイに対してBEV産業で優位性を強めることになる。

また、BEVで先行する中国で課題となっているのが使用済バッテリーの静脈物流の整備の遅れであり、後発のタイではバッテリーのリサイクル体制を当初から構築しておく必要も出てくる。

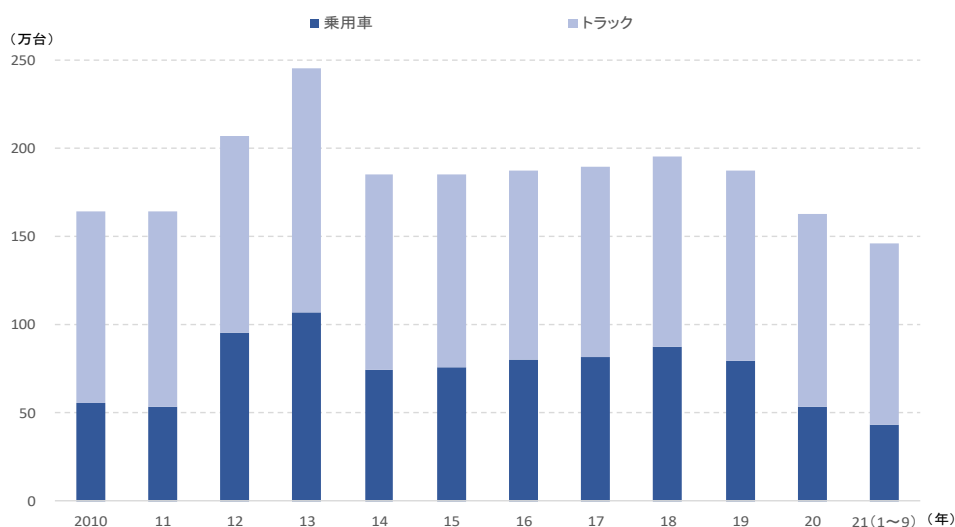
(3) ピックアップトラックのBEV化にもハードル

タイ自動車産業の特徴として、生産台数の約半分を中小型ピックアップトラックが占めている点がある(図表11)。タイの地方では頑丈で人と荷物の双方の運搬でピックアップトラックは利便性が高く、主要輸出先の新興国でもそのニーズが強い。その担い手である日系メーカーは、タイにおいては、北米生産タイプよりも排気量が小さく価格も低廉な中小型ピックアップトラックを生産して、輸出にも注力している。

地方や新興国での需要が多いタイ生産の中小型ピックアップトラックは、拙速なBEV化へのハードルが高いと考えられている。タイにおける地方や輸出先新興国では、長距離移動が頻繁であるが、充電スタンドの早急な整備は期待し難い。BEVは、当面の間は都市部主体での普及となると見込まれ、ピックアップトラックについては、BEVとは区別することが現実的な対応であろう。

先進国で先行して進むオールBEV化を目指すことは、タイにおいては、車種の制約上から当面の間は障壁が高いということになりそうだ。この車種問題が、「30・30計画」を「30・50計画」に昇華させるうえでの障壁になると考えられよう。

図表 11 タイの車種別生産台数



(注) 乗用車の大半はエコカー、トラックの大半は中小型ピックアップトラック
(出所) CEIC Data より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

5. 考察～中国製造業の台頭にどう対応すべきか～

(1) 「タイランド3.0」では呼応した日系に「タイランド4.0」では足踏み感

タイ政府は、まず1970年代から長らく中小型ピックアップトラックの生産を重視してきた。悪路を走れ、人も荷物も運べる中小型ピックアップトラックは、タイ国内の購入者には物品税（消費税に相当）の優遇税制を適用（一般20%、ピックアップは車種により3～12%）した。タイ国内の地方での需要があるのみならず新興国全般で需要があることから、タイ国内販売と輸出の両にらみが可能であり、これに呼応したのは前述の通り日系メーカーであった。タイ政府はピックアップトラックに次いで、2000年代～2010年代は新興国都市部で高まるエコカー需要の潮流を睨んで、低燃費小型乗用車をラインナップに加えることを狙った。「エコカー計画」は、2007年の第一弾ではCO₂排出基準120g/km・燃費基準20km/L、2013年の第二弾では同100g/km・同23.25km/Lであり、呼応したのは、ピックアップトラックに続いてまた日系メーカーであった。タイ政府は、エコカー生産者には法人税を6年間の免税とし、購入者には物品税の優遇（エコカー第一弾17%、同第二弾12～14%）を適用した。ここまでは、タイの政策に呼応するのは日系という、タイにおける鉄板ともいえる構図であった。

「エコカー計画」が軌道に乗ったタイ政府は、「タイランド4.0」政策を打ち出して間もない2016年に「EVアクションプラン」を発表し、2036年までにBEVとPHVを合わせて120万台の生産を長期目標に掲げたが、その時点では目標はまだ漠然としていた。そこで2020年11月に「30・30計画」として50億バーツ（約175億円）以上の投資の場合は法人税8年免除などの施策を新たに打ち出して、BEV重視の姿勢を明確にした。今後は、物品税でもBEVが最優遇（BOIの認可を受けた案件は2020年から2022年までは物品税免除）となる可能性が高い。「タイランド4.0（ターゲット産業の高度化）」で、日系は再度呼応すべきか否か問われているが、今回は足踏み感が目立っている。

(2) 「タイランド3.0」と「タイランド4.0」の間の「タイランド3.5」に活路

日系メーカーは、航続距離の短さ、充電スタンドの不足や、高価なバッテリーに拠る割高な価格などからBEVの投入には現時点では慎重であるが、エコカー時代の投資を活かして、現実的な選択肢としてハイブリッド車（HV）、さらにPHVの投入には積極的である。メーカーによってBEVへの取り組み姿勢には温度差はあるも、総じてHVとPHVで当面の間は繋いで、段階的にBEV化を進めていこうという目算である。特にPHVは、タイにおいては、現地生産時に法人税の3年免除など、BEVほどではないものの一定の政府優遇策が得られる点も安心材料となっているようである（日系メーカーからヒアリング）。

現実的な選択肢として、近距離ならBEVとして使用でき、いざとなればエンジン走行が可能なPHVは、有力となり得る。充電スタンドの未整備も補完でき、タイ政府もその認識の下で一定の優遇は付与している。HVからPHVへのシフトでしのぐ戦略は、いわば「タイランド3.5」戦略であり、当面の間は現実的かつ合理的な選択肢に見える。さらにタイは中小型ピックアップトラックも生産の中軸に据えており、こちらはBEV化の道程がまだ明確には見えてきてはいないことも朗報ではあろう。

(3) 中国で起きた変化はタイなどASEANでも起きることを念頭に

ただし、日系が「BEV」に活路を求めている期間が長引けば長引くほど、中国系がじわりとブランド力を高める可能性はありそうだ。単純なBEV化は、電力会社に負荷を負わせることに終わるために、電源のグリーン化が進まない限り温室効果ガス削減には繋がらない。しかしながら、電力部門のグリ

ーン化と統合的な BEV シフトを図っている先進国とは異なり、新興国においては先に BEV 化を推し進め、後に電力部門の脱炭素化を進めればよいという目算も見受けられる。特にその傾向がみられるのは中国であり、再生可能エネルギーの普及が遅行しつつも 2030 年以降に加速的に進んでいけば、BEV は温室効果ガス削減効果が大きいと生まれてくると考えている節がある。タイにおける中国製造業の台頭の背景には、中国国内における先行した産業勃興があり、中国を筆頭とする新興国市場の動きにより一層神経を尖らす必要がありそうだ。

6. さいごに、「先発優位」から「後発優位」への志向転換も一考

本稿では、最近のタイにおける中国製造業台頭の様子を、BEV のケースにフォーカスしてみた。背景には、タイ側には、産業高度化の遅れへの危機感があり、「タイランド 4.0」政策に沿って自動車産業をより強化し、周辺国との競合に勝ち抜きたいという強い思惑がある。中国側には、「中国製造 2025」政策に沿って先行して勃興したデジタルに続いて、次世代車である BEV でも政策呼応し、さらに充電スタンドの普及などにも一役買って、タイにおいて BEV で先発して一挙に存在感を高めようとしている。アジア経済はまだ病み上がりとはいえ、図らずもコロナ明けの光明が見えてきたなか、タイにおいては 2030 年に向けた競争への号砲は鳴り、スタートダッシュでは中国製造業の立ち上がり早い。

タイは、日本企業にとっては、ASEAN において思い入れの深い国といえよう。2000 年代、2010 年代の「エコカー政策」ではタイ政府は日系を主対象とし、日系は 2011 年にタイ全土に広がった大洪水や近年の政治混乱も乗り越えてタイとの共栄共存を続けてきた。BEV 振興はまだ緒に就いたばかりであり、日本の牙城が今後数年で根底から揺らぐことはないであろう。それでも、コロナ明けに伴って日本企業が改めてグローバル展開の加速を求められるなかで、海外市場の変化への対応力が、牙城ともいえる ASEAN で問われていることは確かである。「タイランド 4.0」では、中国系がリープフロッグを満を持して実行しつつあるようにみえるが、本格的に BEV が普及するかどうかを問われれば不確実性は残る。コロナが明けて本格的に移動距離が延びると、亜熱帯でエアコンが必須の環境下で、航続距離が短い BEV の弱点は顕在化し易い。充電スタンドの整備状況を見極めながら日系はこれまでのストックを活かしてタイ政府をつなぎとめつつ、バッテリーの内製化に積極的であることを強みとすることが得策となろう。容量の拡大、充電時間の圧縮、熱暴走の抑制など、バッテリー技術が BEV 普及のカギとなるが、日系は内製化での技術開発を重視している点は安心材料であり、不確実性が払拭されたとみれば、強い流通チャネル力を活かして、「後発優位」で一挙に巻き返しを図ることに期待したい。

¹ 詳細は、酒向浩二「ASEAN の先頭集団タイ・マレーシアの日本企業への役割期待は何か」（『みずほインサイト』2019 年 7 月 30 日）参照。<https://www.mizuho-ir.co.jp/publication/mhri/research/pdf/insight/as190730.pdf>

² 詳細は、酒向浩二「タイ EEC に積極関与する中国」（『みずほインサイト』2019 年 2 月 18 日）参照。<https://www.mizuho-ir.co.jp/publication/mhri/research/pdf/insight/as190218.pdf>

³ バンコクから EEC までのインフラ整備では中国鉄道建設などの動きが目立っている。

⁴ 詳細は、酒向浩二「アリババの海外展開に呼応するタイ・マレーシア」（『みずほインサイト』2018 年 2 月 27 日）参照。<https://www.mizuho-ir.co.jp/publication/mhri/research/pdf/insight/as180227.pdf>

⁵ みずほ銀行産業調査部「日本産業の中期見通し（自動車）」p15（『みずほ産業調査』2021 年 12 月 2 日）参照。https://www.mizuho-bank.co.jp/corporate/bizinfo/industry/sangyou/pdf/1068_09.pdf

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。なお、当社は本情報を無償でのみ提供しております。当社からの無償の情報提供をお望みにならない場合には、配信停止を希望する旨をお知らせ願います。