



ASEANの自動車産業の最新動向

中国系OEMの参入による供給過多と電動化による産業構造の転換

山本 肇

ASEAN主要市場であるタイとインドネシアは、「100万台の罫」にはまっている。両国に共通する要因は、中間所得層の購買力の伸び悩みにより、市場が頭打ち状態ということである。日系メーカーは、将来的なASEAN域内市場の成長を見込んで2010年代初頭に生産能力を増強したが、市場が頭打ちになり、供給過多に直面している。2020年代以降、各国の電動自動車(EV)の産業奨励策により、中国系メーカーが進出し、90万台以上の生産能力が加わる。その結果、域内での需給バランスが崩れ、コスト競争が一層激化することが危惧される。

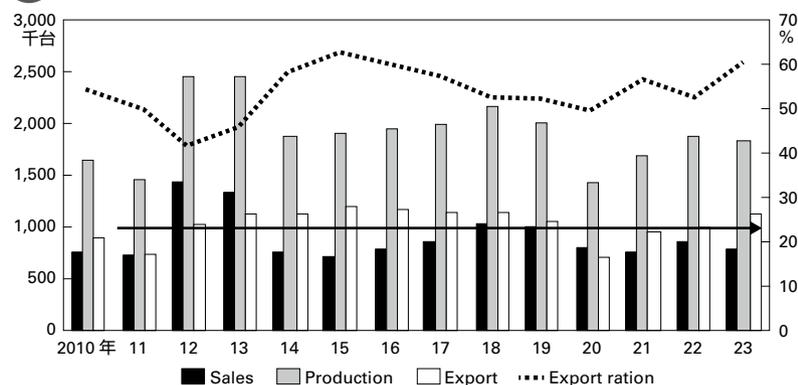
頭打ちにある ASEAN主要自動車市場

ASEAN最大の自動車生産国であるタイでは、2013年のピークに

は245万台生産し、国内販売も130万台以上に到達していたが、その後は減少傾向にあり、昨今はそれぞれ約180万台、80万台で推移している。足元では、家計部門の負債比率が90%以上に達し、債務の焦げつきが急増していることから、タイの中央銀行(Bank of Thailand)は2023年2月以降金融引き締め策を実施した。そのことが大きく影響し、2024年1~4

月には、生産台数は前年同期比で24%減の21万台、年率換算で60万台程度まで減少している(図1)。他方で、インドネシアも2012年に国内販売が100万台を超え、5~10年以内に200万台近くに到達すると期待されていたが、2010年代半ば以降100万台で頭打ち状態にある(図2)。現地業界ではこの状況は「1 Juta trap (100万台の罫)」と呼ばれている。

図1 タイ自動車市場



出所) FTIおよびGAKINDO dataより作成

こうしたASEANの自動車産業を取り巻く環境をPEST分析すると(図3)、政策(P)では、「中進国の罠」の回避と新規産業振興策の一環として、EVを誘致するために補助金の供与や法人税免税などのEV奨励政策を実施してい

る。経済(E)や社会・人口(S)で特に注目されているのが、一部の高学歴の若年の中高所得層(New Urban Elite)が台頭している一方で、中間所得層は一般的に購買力が伸び悩んでいることである。これに加えて、特にタイで

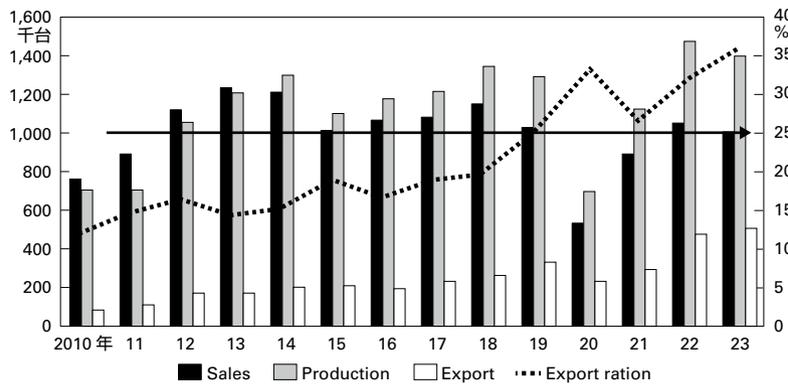
は、若年層が減少する人口構造の問題に直面しており、市場の将来的な伸びの足かせとなることが懸念されている。

日系OEMと中国系OEMがASEANで抱える生産能力問題

このような市場環境の下で、日系OEMが牙城としているASEAN市場に、中国系OEMが参入することで、産業構造が大きく変化する可能性がある。

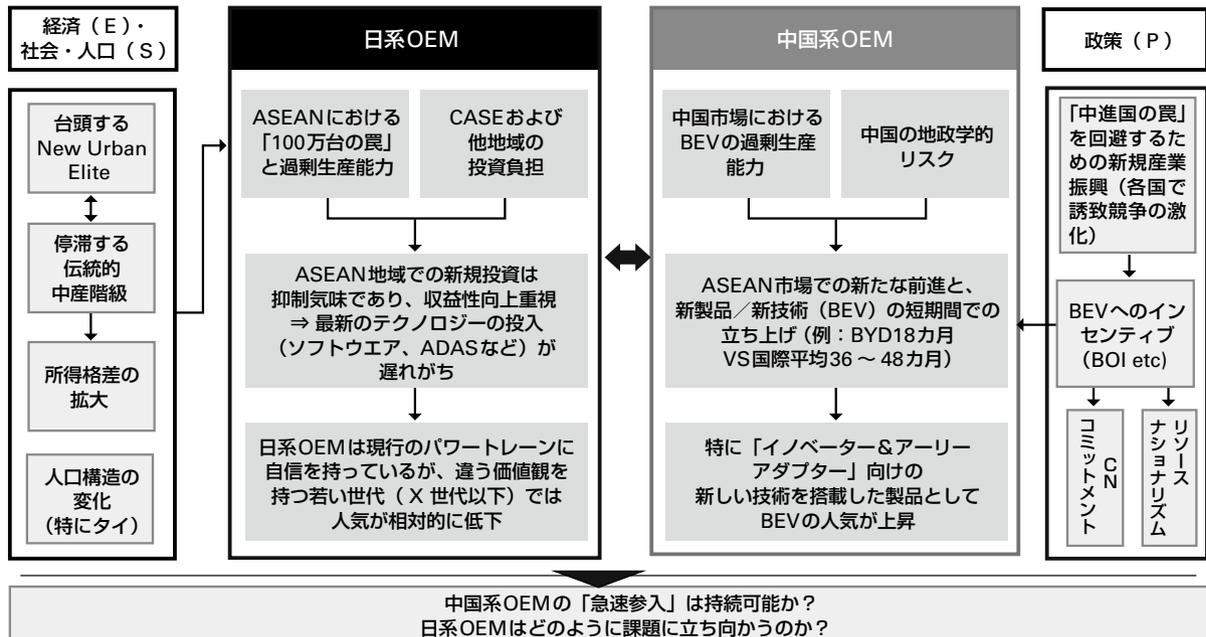
中国系OEMは、本国では、EVおよびPHEVを含むニューエネルギー車(NEV)の稼働率が50%程度であることから¹⁾供給圧力が高いが、ASEAN地域では、ASEAN-中国FTA(ACFTA)協定で、中国製EVの完成車輸入関税がゼ

図2 インドネシア自動車市場



出所) FTIおよびGAKINDO dataより作成

図3 ASEAN自動車市場のPEST分析



口になっていることから、供給のはけ口としてASEANに輸出攻勢をかけている。タイにおけるEVの販売台数は、図4で示すように、2023年の約9000台から2024年に約7万6000台と8倍以上伸びているが、その内訳を見ると、BYD、NETA、GWMなどの中国系OEMが8割以上を占める。

タイでEVの販売台数が急増した第一の要因は、EV振興策「Thailand EV 3.0」の下で、タイで生産を計画するメーカーのものであれば15万パーツ（約63万円）の補助金が供与されたことで、内燃機関車（ICE）やハイブリッド車（HV）との価格差が縮小したからである。一部の廉価EVモデルでは、同じ車格のICEとほぼ同等ないし安くなっている。また、2023年以降にガソリン・ディーゼルの

燃料費が跳ね上がったことで、料金が比較的安定していた電力料金が2～3倍高くなった。

懸念される過剰供給問題

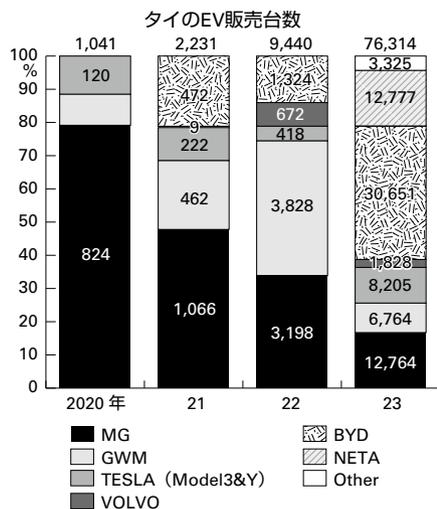
タイ政府は、OEMに対して、補助金の供与と引き換えに国内販売開始から1～2年以内に国内での生産を義務づけたことから、中国系OEMは相次いでタイに工場を設立している。タイは、2030年までに国内自動車生産の電動化の比率を30%にまで引き上げる「30@30」の方針の下で地域のEVの生産ハブを目指しており、ASEANで最も誘致政策に成功している。しかしその成功の代償として、多くの中国系OEMが現地生産を開始したことで、供給過剰

問題を深刻化させるリスクを招いている。

図5、6は、日系OEMおよび中国系OEMの生産能力と稼働率である。日系OEMは、すでに2010年代初めにはこの地域で将来的な市場成長を見込んだ投資をしており、乗用車とライトコマースャルビークル（LCV^{注2}）の合計で430万台以上の生産能力を抱える。2023年のASEANでの生産台数は315万台、稼働率は73%と余剰生産能力を抱えている。前述のようにASEAN市場全体が伸び悩んでいることもあって新規投資に踏み切れずにおり、各国政府が奨励しているEVの投入にも大幅に遅れている。現に、稼働率の低下に悩んでいたスズキは、中国系EVメーカーによる攻勢によるシェアの低下が決定的な打撃となり、2024年6月、2025年末までのタイでの工場閉鎖を発表した。

他方、中国系OEMは新規進出により、大幅に生産能力を増強する見込みであり、2032年までに生産能力は90万台以上に到達する見込みである。その一方で、域内での生産は45万台であることから、稼働率は50%程度にとどまる。タイでは、EVに対する補助金が15万パーツから10万パーツに引き下げられたことに加え、EVが新製品や技術への関心が高い「イノベーター・アーリーアダプター層」に一定程度行きわたっ

図4 タイのEV販売動向

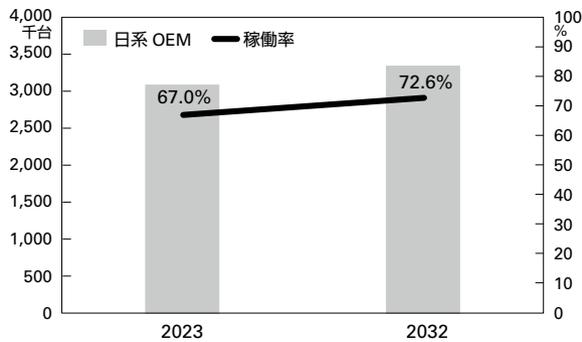


タイのEV販売上位モデル (2023年1月～2023年12月)

2023年（1月～12月）のトップ5EVモデル別の販売台数			
	ブランド	モデル	販売台数
1	BYD	ATTO3	19,214
2	NETA	NETA V	12,777
3	BYD	Dolphin	9,410
4	GWM	Good Cat	6,712
5	TESLA	Model Y	5,881

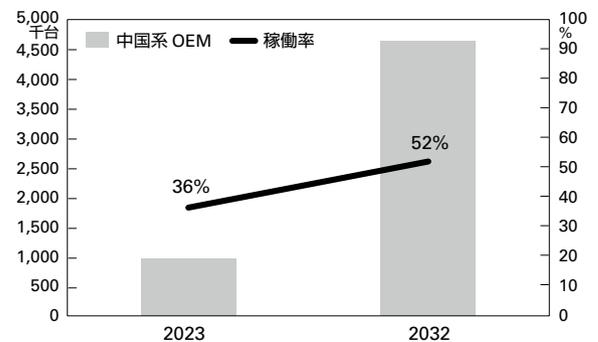
出所)「Autolifethailand」より作成

図5 日系OEMの生産能力と稼働率



出所) 各種報道およびHISの生産予測などを基に作成

図6 中国系OEMの生産能力と稼働率



出所) 各種報道およびHISの生産予測などを基に作成

たことから、EV市場は2024年2月以降には大幅に減速している。このため、2024年前半から後半にかけて現地生産を始める中国系OEMは、早くも過剰生産のリスクに直面している。

過剰生産能力がASEANの自動車サプライチェーンにもたらす影響と日系企業の課題

今後、ASEANで顕在化する過剰生産能力は、自動車産業の構造に大きなインパクトをもたらす可能性がある。第一に、コスト競争の激化により、各企業の収益性の低下につながる。現に中国系のBYDは、2024年3月末に開催されたモーターショーで、最も売れているモデルであるATTO3のバッテリーのスペックなどを若干見直し、2割の割引きを行った。

第二に、供給過剰に起因するコストダウン圧力と中国系OEMが進める電動化により、サプライヤー

が圧迫される。中国系OEMは最低限の国産化の要件を満たすために、外装や内装における付加価値の低い部品の現地調達を増やすものの、金型やコア部品の大部分はコスト競争力の高い中国から輸入することが予想される。既存のOEM顧客からのコストダウン要請を生き残りをかけて受ける一方で、中国からの安い部品の輸入が可能なら新興中国系OEMとの取引を拡大できないという、両面から圧迫を受ける状態となる。さらに、タイのように賃金やエネルギーコストの上昇、為替の切り上げによる金融コストの増大が重くのしかかり、ASEANに進出する日系サプライヤーやローカルサプライヤーは三重苦に直面するリスクが高まっている。

以上のように構造変化する環境から、日系企業が域内で事業基盤を再強化するためには、グローバルでのASEANの生産拠点の位置づけを明確にして、集約化によ

る生産効率を一層高める必要がある。また、中国系OEMとの徹底的な差別化を図るために、日系OEMは現地での商品企画機能および開発機能を強化し、現地のニーズを製品や機能に反映できるような開発体制を構築・強化する必要性がある。特にCASE(Connected, Autonomous, Shared, Electric)の開発では、現地のさまざまなプレーヤーとエコシステムを組成する必要があり、製品軸のみでなく、事業軸でみるクロスファンクショナルなチームの組成や人材を育成することが求められる。

注

- 1 日本経済新聞「中国EVが供給過剰、生産稼働率5割に 価格競争に拍車」(2024/4/27)
- 2 1トンピックアップや商用バンなどの小型商用車のことを指す

山本 肇 (やまもとはじめ)

野村総合研究所タイランドプリンシパル