

タイとインドネシアの自動車産業に係る比較
 ～将来のASEANにおけるEV生産拠点はどこに？～
 一般調査報告書

要旨

ピックアップトラックの輸出基地としての地位を守ってきたタイと、2.7億人の国内市場を有するインドネシアはASEANの自動車産業における2大生産国です。CASE、MaaSに代表される自動車産業の変革に対応すべく、両国では様々な政策を導入して投資誘致や国内企業の育成に努めています。そこで今回のレポートでは、①タイとインドネシアの自動車産業における現状と、②電動化などへの対応を比較するとともに、③インドネシアで開催されたEVショーの状況を報告します。

1. タイ及びインドネシアの自動車産業の現状比較

ASEANでは、タイ、インドネシアをはじめ、マレーシア、ベトナム、フィリピン及びミャンマーにおいて日系メーカーを中心とする多くの完成車メーカーが進出し、自動車生産を行っています。特に、ピックアップトラックの輸出拠点となっているタイと、巨大な国内市場を有するインドネシアの2カ国はASEAN自動車生産の8割を占める集積を有しています(図1)。



図1 2021年におけるASEANの自動車生産台数
 出所: アセアン自動車連盟

(公財)あいち産業振興機構が実施する「2020年における愛知県内企業の海外事業活動調査」によると、自動車産業を中心とする企業が、タイに475拠点、インドネシアに255拠点進出しています。本年6月27日、インドネシア工業大臣の来日時には、愛知県で自動車部品ビジネスフォーラムが開催され、日系自動車部品メーカーとインドネシア自動車産業の更なる連携が呼びかけられました。これらの事例は、愛知県とASEAN自動車産業の深い関係性を示すものです。

図2においてタイとインドネシアにおける自動車生産台数及び販売台数の推移を示します。生産については、両国とも2020年にコロナ禍の影響による減産が見られるものの、基本的には増産傾向で、タイとインドネシアの差が縮小しつつあります。生産台数のうち、タイは半数以上がピックアップトラックであるのに対し、インドネシアは8割が乗用車であることは大きな違いです。

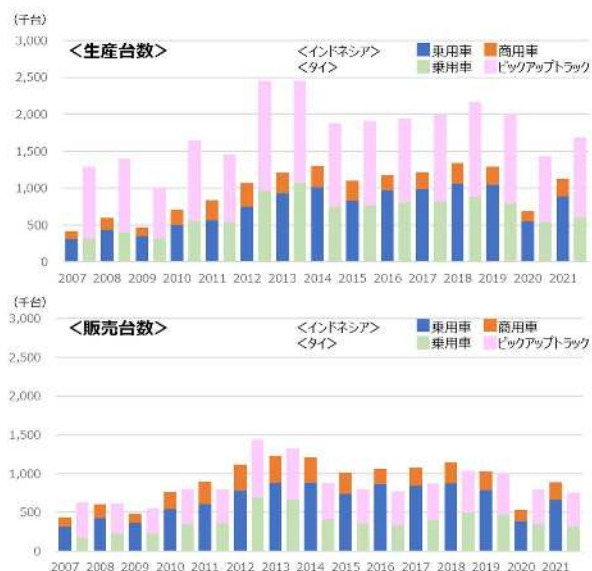


図2 自動車生産台数及び販売台数の推移
 出所: タイ工業連盟 (FTI) 及びインドネシア自動車協会 (GAIKINDO)

生産台数と販売台数を比較すると、インドネシアのそれらは、ほぼ同様の傾向を示すに対し、タイの販売台数は生産台数の半分程度まで減少します。これは、タイがアジアやオセアニアを中心に自動車を大量に輸

出しているためです。販売台数に注目すると、2014 年以降はインドネシアの販売台数がタイを上回ることが多く、ASEAN ナンバーワンの市場となっています。

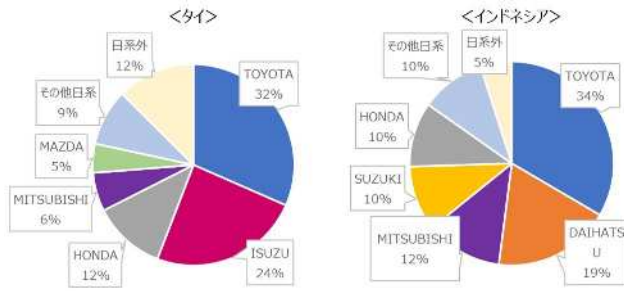


図 3 2021 年メーカー別自動車販売シェア

出所:タイ国トヨタ及び GAIKINDO

タイとインドネシアの自動車市場について詳しく述べます。図 3 は 2021 年における両国のメーカー別販売シェアを示します。日系シェアはタイ:88%、インドネシア:95%で、現状は日系メーカーの牙城となっています。表 1 では両国の売上 Top10 モデルを整理しました。タイではピックアップトラックの人気が高く、4 モデルが名を連ねています。そのため、メーカー別自動車販売シェアでも ISUZU の存在感が強くなっています。また、バンコク都内では、日本でも馴染みのある YARIS など、渋滞や細い路地に対応したコンパクトカーも多く見かけます。一方で、インドネシアでは家族全員が一度に移動できるような MPV (いわゆるミニバン) が流行しています。ピックアップに分類した SUZUKI の New Carry や DAIHATSU の Gran Max PU は商用トラックに近いモデルで、未舗装路も走破可能なタイのピックアップとは雰囲気が異なります。このように ASEAN 内の 2 大自動車大国でも、売れ筋モデルが異なるのは興味深いです。

表 1 2021 年車種別売上ランキング

順位	タイ				インドネシア			
	メーカー名	モデル名	車種	台数	メーカー名	モデル名	車種	台数
1	ISUZU	D-MAX	ピックアップ	148,711	TOYOTA	Avanza	MPV	62,304
2	TOYOTA	HILUX REVO	ピックアップ	129,710	mitsubishi	Xpander	MPV	54,624
3	TOYOTA	YARIS	コンパクト	45,185	SUZUKI	New Carry	ピックアップ	52,854
4	HONDA	CITY	乗用車	42,485	TOYOTA	Rush	SUV	52,553
5	FORD	RANGER	ピックアップ	26,801	TOYOTA	Inova	MPV	49,745
6	MITSUBISHI	TRITON	ピックアップ	22,307	DAIHATSU	Gran Max PU	ピックアップ	41,367
7	TOYOTA	FORTUNER	SUV	22,273	DAIHATSU	Sigra	MPV	40,283
8	MAZDA	MAZDA 2	コンパクト	19,388	TOYOTA	Calya	MPV	35,375
9	TOYOTA	COROLLA CROSS	SUV	18,770	HONDA	Brio	コンパクト	29,976
10	NISSAN	ALMERA	乗用車	17,076	MITSUBISHI	L300 D	トラック	26,335

出所:タイ運輸省陸運局及び GAIKINDO

注:1 次データはグレードや仕様によって細分化されているため、当センターにおいてモデル毎の台数を試算した。

2. タイ及びインドネシアの自動車産業の電動化対応

インドネシア経済担当調整省の 7 月 27 日の発表によると、同省大臣が来日時にトヨタ自動車及び三菱自動車の幹部と会談。両社がインドネシア市場における電動化対応に大規模な投資を行う計画を明らかにしたとのこと。これまで東南アジアの電気自動車市場で中国・韓国勢の先行を許していた日本勢の今後の動きに注目です。

タイとインドネシアの電気自動車に関する政策の概要を表 2 にまとめました。タイの電気自動車に関連した取り組みについては、これまでの一般調査報告書でも複数回取り上げてきましたので、詳細はこれらもご参照ください(2022 年 5 月 1 日付、2021 年 10 月 1 日付、2021 年 5 月 1 日付及び 2020 年 8 月 1 日)。政策目標に注目すると、インドネシアは 2035 年を目標年次とし、輸出増を通して自動車生産台数全体を 400 万台まで拡充させた上で、HV、PHV、EV、FCV を包括する低炭素排出車:LCEV を 120 万台生産するとあります。一方のタイは、既に日系メーカーを中心に HV や PHV の生産が立ち上がっている中、2030 年までに EV 及び FCV からなるゼロエミッション車を 75 万台生産することを目指しています。

表 2 タイとインドネシアの電気自動車政策(概要)

	タイ	インドネシア
政策目標	30@30 2030年:国内生産自動車台数250万台 うち30%の75万台をBEVなどに	自動車産業ロードマップ 2035年:国内生産自動車台数400万台 (うち150万台を輸出) うち30%の120万台をLCEVに
主な施策	完成車輸入関税の減免 物品税の減免 購入補助金の交付	奢侈税の減免 ニッケル鉱石の輸出禁止 ⇒バッテリー国産公社、中国・韓国企業の連携
EV販売	2021年:BEVのみで2,000台程度 中国系のMG、GWMに存在感	2021年:LCEV全体で3,200台程度 トヨタのHVが販売を伸ばし、BEVは少数
充電施設	(目標)2030年:12,000か所 (現状)2022年6月:855か所	(目標)2030年:31,859か所 (現状)2021年12月:267か所

出所:政府発表や各種報道より当センターにて作成

EV 普及を図る施策を導入しているのはタイとインドネシアで共通です。タイは税制及び補助金を導入しており、売れ筋の中国メーカー製 EV が内燃機関車と比較しても安価に購入できるようになったのは 2022 年 5 月 1 日付一般調査報告書でご紹介したとおりです。その後、5 月 30 日付官報で公表された EV 生産に関する規定では、補助金や税制優遇を受けた完成車メーカーに対し、バッテリーや電動化部品の国産化が義務付けられました(表 3)。既に本格的な EV 生産の計画が

公表されている中国系メーカーのように、タイにおいてバッテリーから EV までを一貫生産する覚悟が求められる印象です。インドネシアの EV 普及に係る支援策は奢侈税の減免です。ただし、当該制度を適用するためには、インドネシア国内で主要部品の現地調達率に係るポイント制度をクリアする必要があります。EV 購入に対する補助金の交付は、国内の所得格差が大きな情勢を踏まえると難しいと思われます。

表 3 タイの電気自動車生産に係る規定

	2022	2023	2024	2025	2026~
フェーズ	EV利用の普及⇒投資促進	国内生産EVの利用促進	国内生産EVの利用促進	国内EV生産の本格化	国内EV生産の本格化
国内生産	完成車輸入関税の引下	輸入と同数	輸入の1.5倍	①国産バッテリーの使用 ②レベルに応じた部品使用	
部品免税	バッテリー、モーター、コンプレッサー、減速機などの免税				

国産バッテリー	2026~	2030~	2035~
セルレベル	バッテリー国産化	その他電気部品の国産化に関する規定なし	
モジュールレベル	バッテリー国産化	PCUインバーター国産化	電動5部品(注)の1つを国産化
アッセンブリーレベル	バッテリー国産化	PCUインバーター国産化	電動5部品(注)の2つを国産化

出所: 政府発表や各種報道より当センターにて作成
注: 電動 5 部品はモーター、減速機、コンプレッサー、BMS、DCU。

インドネシアの電気自動車関連の取組で特徴的なのは、自国で産出されるニッケル鉱石を活用したバッテリー製造の集積に挑戦していることです。ニッケルはバッテリーの正極に用いられるレアメタルで、インドネシアが世界輸出額の 4 割を占める最大の産地となっています。インドネシア政府は 2020 年からニッケル鉱石の輸出を全面的に禁止した上で、国営インドネシアバッテリー公社を設立。民間企業からの投資を呼び込み、採掘、精錬、バッテリーの製造からリサイクルまでのサプライチェーン構築を目指しています。国内調達が可能なニッケル、コバルト以外の材料をどのように調達するのか？全自動ラインが導入されるバッテリー製造ではインドネシアの安価な労働力を武器にできないのでは？ニッケルは国際価格で取引されるレアメタルゆえ、国内利用だけを安価に設定できるのか？といった疑問点は残りますが、中国車載電池大手の CATL、韓国の LG、台湾の鴻海精密工業などが参画しています。さらに、現地報道によると、ブラジル・カナダ系ニッケル大手のヴァーレ・インドネシアがニッケル精錬事業に関してアメリカのフォード・モーターと協力合意を締結し、2025 年から車載リチウムイオン電池用のニッケルを生産したり、上汽通用五菱汽車が EV を年間 1 万台規模で現地生産したりするとのことで、海外からの投資が活発になっています。

現状の EV 販売台数や充電インフラの普及状況から、両国の電気自動車産業に係る競争は始まったばかりです。ただ、生産に関するルールや資源の囲い込みなど、AESAN 内での次世代自動車の生産拠点を巡る競争に注力している間に、中国やインドといった他地域への生産移管が進む恐れもあるのではないのでしょうか？長年に渡り蓄積してきた自動車産業の集積と、6 億 7 千万人の市場を踏まえ、タイとインドネシアを中心に ASEAN 域内全体で最適な電気自動車におけるサプライチェーンを構築できれば、他の競合地域と十分に伍する潜在性がある一方、複雑に入り組んだ各国の利害を調整するのは難しく、リーダーシップを発揮するプレイヤーも不在であることは重い課題です。

3. インドネシア EV ショーの状況

インドネシア初の本格的な EV 展示会、「ペリクインド EV ショー」が首都ジャカルタの「ジャカルタ・インターナショナル・エキスポ」において 7 月 22 日から 31 日までの会期で開催されました。会場を視察された、JETRO バンコク事務所・広域調査員の北見氏にお話を伺いました。

Q1. 今回の展示会の概要と目的は？

展示会を主催したペリクインドは 2021 年 4 月に設立された EV の業界団体です。大統領首席補佐官が会長を務め、中国系メーカー、地場企業の電気バスメーカー、電動バイクメーカーなどが加盟しています。本展示会は、“EV”を対象とするもので、プレスリリースによると、10 日間で 10 万人の来場と 5,000 億ルピア(約 45 億 5,000 万円)の成約を見込んでいるとのことでした。

出展者リストには、DFSK や三菱汽車といった中国系、現代自動車など韓国系の EV メーカーが名を連ね、日系では日産のリーフと三菱ふそうの電気小型トラック「eCanter」が、欧米勢ではルノーとテスラが参加していました。その他、ローカル企業を含む電動バイクメーカーや電動 3 輪車メーカーも自社の製品を PR していました。インドネシアの EV 普及状況を踏まえると、タイのモーターショーのような即売会とは異なり、EV 及び関連技術の啓発目的が強いかも知れません。

Q2. 会場の雰囲気は？

インドネシアが今年の議長国を務める G20 で用いられる VIP 用のオフィシャル EV を大々的に展示したり(図 4)、産業政策である「インダストリー4.0」の情報を発信したりするなど、国を挙げて電気自動車産業を振興したいという想いを感じました。会場内には EV や電動バイクが試乗できるコーナーも設けられていました。

EV の価格を聞き取りしたところ、DFSK のミニ EV が約 180 万円、三菱汽車のエア EV が約 270 万円、日産のリーフは約 660 万円とのことでした。中国系の一部モデルは現在のインドネシア市場で売れ筋となっている内燃機関車と同程度の価格帯ではありますが、家族全員で乗ることができる MPV が人気のインドネシア市場と出展されていた小型 EV を比較すると、ニーズのミスマッチも感じられました。視察したのが 23 日(土)の午後と休日だったこともあってか、人の入りは少ない印象で、各社のブースで積極的に EV を購入する様子は見受けられませんでした。この点は、中国系の MG や GWM の EV に注文が殺到するタイのモーターショーとの違いが鮮明でした。



図 4 ペリクインド EV ショーの様子(北見氏提供)

4. おわりに

今回取り上げたペリクインド EV ショーは、当初、筆者もインドネシアに渡航して、現場の状況を直に確認する予定でした。しかしながら、同居家族に新型コロナウイルスの感染が確認され、濃厚接触による自宅隔離の

対象となったため、予定していた面談をオンラインに切り替えるとともに、現場を訪問された北見氏の協力を得てレポートを執筆しました。タイ政府の発表によると、7 月以降の感染確認数は 1 日あたり 2,000 人前後で減少傾向である一方、簡易検査で陽性となり自宅隔離する人が 1 日当たり 20,000 人以上と想定されており、自分の周囲でも感染により隔離されている人数は残念ながら増えている印象です。日本でも議論がなされているように、いつまで正確な感染者数を把握し続けるのかも with コロナに向けた論点です。

日本でのコロナ感染拡大が続く中ではありましたが、8 月には愛知県知事のシンガポール渡航に同行する機会に恵まれました。今回の渡航は、①副首相をはじめとするシンガポール政府の要人、シンガポール国立大学の学長などと面談を重ね、2024 年 10 月の STATION Ai の開業に向けて、世界でも先進的なスタートアップ支援の実績を持つシンガポールとの連携をより強固にすることと、②シンガポール航空に対し、中部国際空港-シンガポール路線の回復を求めるエアポートセールスが目的でした。面談の概要は、シンガポール国内のメディアにも大きく取り上げられ、両地域間における直接交流の重要性をアピールすることができたと思われま



図 5 愛知県知事のシンガポール渡航における成果

日本政府は新型コロナウイルスの水際対策を緩和すると発表しており、9 月 7 日以降、ワクチンの 3 回目接種を条件に、滞在国から出国前 72 時間以内の陰性証明の提示が免除される見通しです。海外に駐在する身としては、日本と海外の往来がさらに回復し、グローバルな経済活動が活発になることを祈る毎日です。

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。