

# 東南アジアの自動車電動化の展望 —高まるEV供給圧力への備えが必要—

2024/04

三井物産戦略研究所  
産業情報部産業調査室  
西野浩介

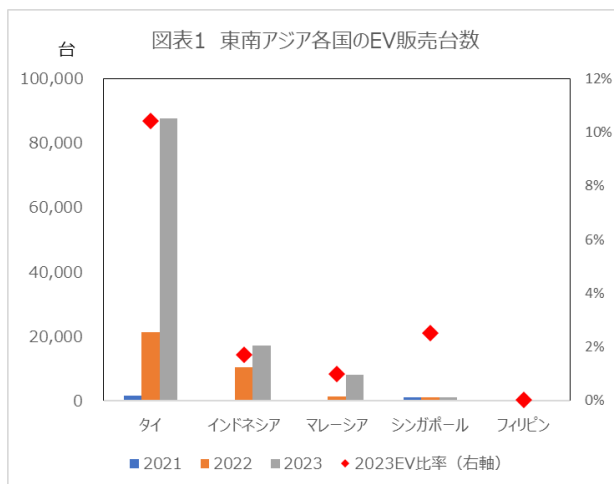
## Summary

- 東南アジアでは、中国企業を中心に、補助金や税制優遇などの推進政策に乗ってEV販売を拡大しており、タイ、インドネシアを中心にEVの販売が増加している。
- タイとインドネシアのEV普及策は、自国をEVおよび電池の生産・輸出拠点とすることに主眼を置いており、中国企業の生産進出が相次ぐ一方、国内でのEV普及促進策は限定的である。
- 日本企業が圧倒的なシェアを占めてきた東南アジアに、中国企業間の激しい競争が持ち込まれ、その結果、想定以上に早くEVが普及する可能性を否定できない。日本企業は冷静に市場の推移を見守りつつ、対応策を準備しておくべきである。

## 1. 東南アジア各国のEV市場動向

### 1-1. 国別の販売動向

東南アジアで、EV<sup>1</sup>の販売が増え始めている。タイでは、2023年の販売台数が8.7万台余りで、新車販売に占める割合は10%を超えた（図表1）。これは中国の30%、欧州の18%には及ばないものの、8%の米国よりも高い。これに次いだのがインドネシアの1.7万台で、新車販売に占める割合は1.7%であった。これ以外の国においては、販売台数は限られており、この地域での電動化に向けた動きは、この2国を中心に動いているとみてよいだろう。



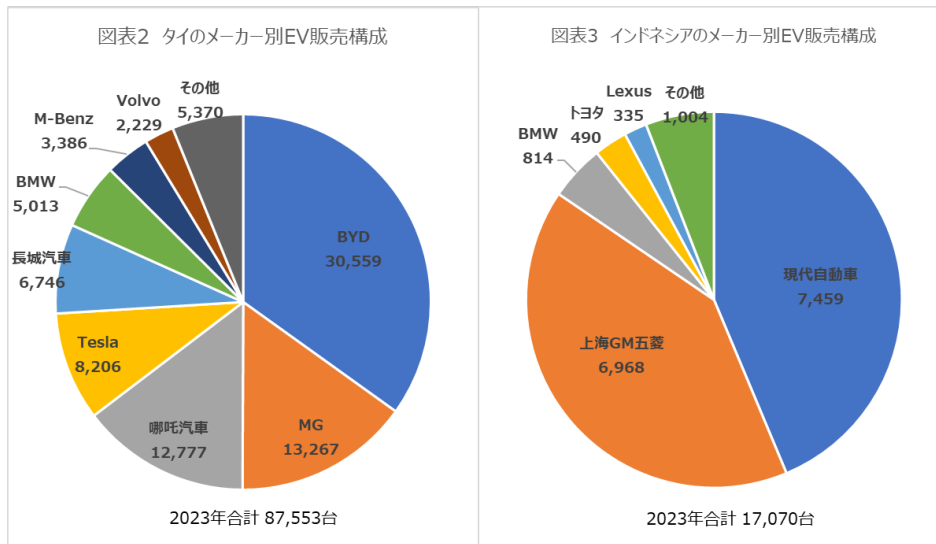
出所：マークライنزのデータから三井物産戦略研究所作成

### 1-2. 企業別のシェア

<sup>1</sup> ここでは、BEV（Battery Electric Vehicle）とPHEV（Plug-in Hybrid Electric Vehicle）を指す。

企業別のシェアを見ると、タイでは、2023年から本格的に販売を開始したBYDが他を大きく引き離してトップ。これに、MG（上海汽車）、哪吒汽車（Neta）、Tesla、長城汽車が続く（図表2）。2023年の販売台数上位5社のうち4社は中国企業で、合計のシェアは72%に及んだ。

一方、インドネシアでは、既に現地生産を行っている韓国・現代自動車と上海GM五菱がおのこのシェア44%、41%と市場を二分する形になっている（図表3）。ただし、2024年に入ってBYDなど数社が販売を開始しており、この勢力図は、すぐに一変する可能性がある。



出所：マークラインズのデータから三井物産戦略研究所作成

## 2. 各国のEV導入政策

### 2-1. タイ

長年、東南アジア最大の自動車生産基地として君臨してきたタイは、世界各地でEV化の波が起き始めている中、EVでも自国をASEAN内外に向けた生産ハブとすべく政策を展開している。

EV委員会<sup>2</sup>は、国内の自動車生産に占めるEVの割合を2030年までに30%とする30@30政策を掲げており、販売においては、EVの割合を2030年に50%に引き上げる目標である。EV普及促進のため、政府は、販売面では、EV購入時の補助金給付と物品税の減免、生産面では、EVとEV部品の輸入関税減免、EV生産拠点や充電インフラに投資する企業に対する5～13年の法人税免除の恩典を与えている（図表4）。

ただし、これらの政策の多くは時限的なものである。2022年から2025年にかけてEVを輸入販売して補助金を受給する企業は、2024年以降、累計販売台数に応じてタイ国内で生産することが義務付けられている。生産年が後になればなるほど必要な生産台数が増えていく仕組みなので、企業には早期に生産開始するインセンティブが働く。2026年以降は完成車輸入が認められなくなり、主要部品である車載電池の国内生産が義務付けられる。

<sup>2</sup> セター首相が委員長を務める国家電気自動車政策委員会（NEVPC）。

図表4 タイ政府のEV利用および投資促進政策

EV導入目標				2030年までに国内生産の30%（72.5万台）、国内販売の50%（44万台）をEVとする。								
購入補助金	車種 乗用車 (200万THB以下のみ)	電池容量		政策スキーム	2022	2023	2024	2025	2026	2027		
		<30kWh			EV 3.0	7万THB						
		30kWh≤				15万THB						
		<50kWh			EV 3.5			5万THB	3.5万THB	2.5THB		
50kWh≤				10万THB		7.5万THB	5万THB					
物品税減税	乗用車（700万THB以下）			共通	通常8%→2%に減税							
	ピックアップ（200万THB以下）				通常3～12%を免税（国内生産車のみ）							
完成車輸入関税減免	販売価格200万THB以下			共通	最大40%引き下げ		最大40%引き下げ					
	販売価格200万～700万THBかつ電池容量≤30kWh				20%引き下げ		対象外					
内生産義務（補助金受給および税制優遇の受給条件）	完成車生産	EV 3.0	完成車輸入・登録	22～23年輸入数と同数生産義務		22～23年輸入数の1.5倍生産義務						
			EV 3.5	完成車輸入・登録		24～25年輸入数の2倍生産義務						
	部品生産	EV 3.0	EV部品9品目輸入関税免除		電池国産化							
法人税減免	完成車生産	BEV	50億THB以上：最大13年間免除 50億THB未満：最大11年間免除									
		PHEV	3年間免除									
	部品生産	主要部品	8年間免除									
		電池容量 充電器	バッテリーパック組立：5年間免除 モジュール生産、セル生産：8年間免除									

注：EV 3.0は2022～2025年の投資奨励スキーム、EV3.5は2024～2027年の投資奨励スキーム

出所：ジエトロ、EVなどから三井物産戦略研究所作成

## 2-2. インドネシア

インドネシアのEVの普及目標は、2035年までに四輪車生産400万台に対し、LCEV<sup>3</sup>の比率を30%、そのうちBEVのみで100万台生産となっている<sup>4</sup>。EV生産促進策として、車両の現地組立と一定率の原材料・部品の現地調達（TKDN）<sup>5</sup>を条件に、購入時の奢侈税と付加価値税が減免される。また、国内でEV車両や部品を生産する事業者には、5～20年にわたる法人税減免が行われる。

インドネシアのEV関連目標や促進策は、タイ以上に国内生産や国内調達に主眼を置いたものになっていた。しかし、2023年末、BEVの国内生産に投資する企業に対して、有利な条件による完成車輸入と資機材の輸入を認め、部品の現地調達条件を緩和するなど、早期の国内市場参入を容易にする方向にかじを切り始めている（図表5）。

その一方、二輪EVには付与される購入補助金が四輪EVにはなく、充電ステーションの設置に関する優遇策が弱いことなど、国内でのEV普及と利用に向けた政策は限定的である。

図表5 インドネシア政府のEV利用および投資促進政策

EV導入目標	2035年の生産台数目標400万台のうちLCEV120万台、BEV100万台。2050年以降エンジン車販売なし
奢侈税非課税	所定の原材料・部品の現地調達率（TKDN）を満たすBEV、燃料電池車の課税率実質ゼロ
付加価値減税	TKDN40%超のBEV購入時の付加価値税率を通常11%から1%に減税
TKDN条件	2026年末まで国産化率40%、2027年以降引き上げ
法人税減免	国内でEV車両・部品を製造する事業者に対して法人税減免 対象：EV車両、バッテリー、モーター、パワーコントロールユニットなど 最低投資額：1,000億ルピア（約10億円） 減免期間・割合：投資金額に応じて商業生産開始年から5～20年、50～100%減額
EV関連投資企業に対する優遇策（大統領令2023年第79号）	2025年までに、BEV生産設備を建設、設備投資、新製品投入のための生産能力増強投資をする企業に対し、一定量の完成車（CBU）輸入を認め、車両輸入時の輸入税減免、生産に使用する原材料・部品、工場・設備用の輸入資機材の輸入関税優遇、販売時の奢侈税優遇

出所：ジエトロなどから三井物産戦略研究所作成

<sup>3</sup> LCEV：Low Carbon Emission Vehicle、BEV、PHEVとHEV（Hybrid Electric Vehicle）を含む。

<sup>4</sup> 工業省による「自動車産業ロードマップ」に設定されている。

<sup>5</sup> 大統領令2019年第55号で設定され、2023年第79号で緩和された。

### 2-3. 両国の政策上の類似点と他地域との相違点

両国の政策に共通しているのは、EVと電池などEV部品の生産能力構築に重点を置いて、EVおよび車載電池の輸出産業化を志向していることである。一方、両国には、国内でのEV普及のドライバーとなる燃費規制<sup>6</sup>やZEV規制<sup>7</sup>がない。EV普及で先行する欧州や中国では、これらの規制と補助金政策が、いわばアメとムチの両輪となっているが、これらの規制がないため、国内でのEV導入の強制力が働かない。補助金の額も相対的に少なく、需要拡大の後押しとしては力不足の感がある。

## 3. 各国企業の進出動向

### 3-1. タイ

補助金や各種の免税恩典を利用して、中国企業が相次いで生産進出を表明している（図表6）。EV最大手のBYDが、2024年前半に同社初の国外生産拠点を稼働させるほか、長安汽車などが続々とEV生産を開始する計画である。2030年までに生産能力が年間60万台を超える計算となり、国内販売目標を大きく上回る生産能力を抱えることになる。

これに対して、古くから生産拠点を構え、タイ国内での販売シェアが合計で80%以上を占めてきた日系企業は、ホンダが一部生産を開始<sup>8</sup>したものの、これ以外に現地生産について具体的な計画は明らかになっておらず<sup>9</sup>、市場動向を見てからと慎重な姿勢を崩していない。

### 3-2. インドネシア

既に生産を開始している韓国現代自動車、上海GM五菱、東風小康（DFSK）、奇瑞汽車に加え、2024年以降、BYD、MG（上海汽車）、Ora（長城汽車）、哪吒汽車（Neta）、ベトナム Vinfastが生産開始を発表しており、タイに続く進出ラッシュとなっている。

また、インドネシア政府が重点を置く電池生産については、現代自動車が韓国LG Energy Solution、IBC<sup>10</sup>と共同で、同国初の電池セルの生産を始めるほか、上海GM五菱が国軒高科と共同開発、中国CATLがIBCなど現地企業と組んでニッケル鉱石採掘から電池製造、リサイクルに至るサプライチェーン構築を行う計画を進めているなど、こちらも中国企業を中心に進出が相次いでいる。

<sup>6</sup> 企業が1年間に販売した自動車の平均燃費を規制するCAFE（Corporate Average Fuel Economy）規制。欧州ではCO<sub>2</sub>排出規制。

<sup>7</sup> 企業が1年間に販売する車両の一定割合をZEV（Zero Emission Vehicle: BEV、PHEV、Fuel Cell Vehicleなどを指す）。中国ではNEV（New Energy Vehicle）規制。

<sup>8</sup> タイ工場ラインでe:N1を生産開始。生産能力非公表。

<sup>9</sup> 2023年12月、タイ政府報道官が、日系自動車メーカー4社が今後5年間でEV現地生産に約1,500億パーツ（約6,300億円）投じる見通しと発表した。

<sup>10</sup> Indonesia Battery Corporation：国内で電池生産を推進するために設立された国営企業。

図表6 各国企業のタイ・インドネシアでの生産拠点設置状況

進出先	企業	進出元	内容	稼働時期	
タイ	EV車両	上海汽車	中	2017年からCPグループ合併生産。2023年末にBEV生産開始。BEV生産に合わせて25億パーツを投じてバッテリー工場建設。	2023年
		BYD	中	179億パーツを投じて年産15万台規模の工場設立。子会社で39億パーツを投じてEV/PHEV向けバッテリー生産。	2024年
		長城汽車	中	既存工場での生産に加えて、米GMの工場を取得し、226億パーツを投じて改修。電池子会社SVOLTでHEV、BEV向け電池生産。	2024年
		長安汽車	中	88億パーツを投じて年産10万台の工場建設。車載電池も製造。	2025年
		Foxconn	台	タイ石油公社子会社との合併で年産5万台のEV工場設立。2030年までに年産15万台に引き上げ。	2024年
		哪吒汽車	中	現地企業BGACに生産委託。生産能力2万台。	2024年
		奇瑞汽車	中	鴻海/PTT合併に委託してノックダウン生産。第1期年産1.8万台、第2期5万台、第3期10万台を投資。2024年予定生産台数2万台。	2024年
		広州汽車 (AION)	中	60億パーツを投資。2024年予定生産台数2万台。	2024年
		ホンダ	日	タイ工場ラインでe:N1を生産開始。生産能力非公表。	2023年
インドネシア	EV車両	現代自動車	韓	2021年設立の年産15万台規模工場でインドネシア初のEV生産。韓国LG、尼IBCと共同で電池セル生産。	2022年 2024年
		上海GM五菱	中	小型EV生産。 国軒高科とインドネシア市場向け車載電池開発。	2022年
		東風小康汽車	中	小型商用EV生産。	2023年
		奇瑞汽車	中	SUVオモダ5をHandal Indonesia MotorでCKD生産開始。	2023年
		MG (上海汽車)	中	傘下ブランドMaxusを2024年前半に生産開始。	2024年
		長城汽車	中	傘下ブランドOra EVを第2四半期に生産開始。	2024年
		哪吒汽車	中	Neta VをHandal Indonesia Motorと提携してCKD生産。生産能力2.7万台。	2024年
	車載電池	CATL	中	尼国有企業2社とニッケル鉱石採掘、精錬、電池製造、回収の産業チェーン構築。電池工場に最大60億ドル投資。	2022年
		LG Energy Solution	韓	同社中心のコンソーシアムと尼Antam、IBCで電池一貫体制構築。	2022年
		Foxconn	台	尼MMGと商用EVバッテリー生産企業を設立。	2022年
		SK On	韓	韓EcoPro、中GEMとニッケル中間原料生産工場建設。2024年供給開始。	2022年

注：2023年12月、タイ政府報道官が、日系自動車メーカー4社が今後5年間でEV現地生産に約1,500億パーツ投じる見通しを発表した。

出所：ジェトロ、マークラインズ、日経産業新聞、読売新聞、東洋経済などから三井物産戦略研究所作成

## 4. 東南アジアの自動車電動化の展望

### 4-1. タイ

2023年にEV販売が急伸した背景には、中国企業の参入ラッシュに加え、2024年からの補助金など優遇政策の縮小前の駆け込み需要があった。一部のEVは優遇策によって日本メーカーのハイブリッド車同等の価格で購入可能になっているとはいえ、コストパフォーマンスや充電の利便性の観点から、購入層は都市部の若者やアーリーアダプター層に限られている。また、タイで市場の半分近くを占めるピックアップトラックはEVにすると電池の搭載量が増えて荷物の積載量が減ってしまうなど不向きな面があり、商品化が難しい。

さらに、今は中国企業が期間限定の免税措置を利用して、輸入完成車による攻勢をかけている<sup>11</sup>が、2026年以降義務化される現地生産に切り替えた際には、生産コストが大きく上昇する可能性がある。補助金も減額されていく中、価格面でガソリン車やハイブリッド車に対抗していくことは難しくなる可能性がある。

一方、生産能力が拡大し、国内でさばけない分は輸出に振り向けられることになるが、既に世界各国に輸出されている中国本国製EVとどうすみ分けていくのが課題となろう。

### 4-2. インドネシア

<sup>11</sup> 中国とASEANのFTAにより、通常80%の完成車輸入関税はゼロとなる。



インドネシアは、EVの市場としては、タイ以上に未成熟である。EVは都市部での2台目やナンバープレート規制<sup>12</sup>対策の需要が主体で、需要の多い小型MPV<sup>13</sup>のガソリン車との価格差は2~3倍と大きく、またこのセグメントもEV化が難しい。奢侈税や付加価値税の減免だけでは普及促進には不十分であることから、当面、EV市場の大幅な拡大は見込みにくい。

ただ、タイ同様、輸入完成車による現地生産開始前の市場参入を認めたことで、中国メーカーの販売攻勢が強まることが予想される。

#### 4-3. 日本企業への示唆

タイとインドネシアのEV推進策に乗って中国企業が大量して進出した結果、EV販売が急増して日本車のシェアを奪ったことは驚きをもって受け止められたが、このままの勢いで増えていくとは考えにくい。ただ、EVの生産能力が積み上がって供給圧力が高まるのは間違いなく、中国企業が本国で展開してきた競争を持ち込んでEVの価格が下がり、想定より早く普及への流れが加速する可能性は否めない。

現地では、日本メーカーが得意とするハイブリッド車も好調を維持しており、企業は静観の構えである。ただ、EVがマジョリティになることはないにしても、一定のシェアを占めていくことが予想される中、いかにして市場の侵食を抑え、日本企業にとっての最重要市場を守っていくのか、対応策を考えておく必要がある。

---

当レポートに掲載されているあらゆる内容は無断転載・複製を禁じます。当レポートは信頼できると思われる情報ソースから入手した情報・データに基づき作成していますが、当社はその正確性、完全性、信頼性等を保証するものではありません。当レポートは執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社および三井物産グループの統一した見解を示すものではありません。また、当レポートのご利用により、直接的あるいは間接的な不利益・損害が発生したとしても、当社および三井物産グループは一切責任を負いません。レポートに掲載された内容は予告なしに変更することがあります。

<sup>12</sup> ジャカルタでは、ナンバープレートの末尾番号（奇数・偶数）によって市内中心部に進入できる車両が1日ごとに替わるが、EVはその規制から除外されている。

<sup>13</sup> MPV：Multi Purpose Vehicle トヨタ・イノーバなど、3列シートを有する小型ミニバン。