海外法人便り

アセアン市場動向とAIAPの取り組み

ASEAN Market Trend and AIAP Activity

牧戸　共一　Kyoichi Makito
田中　一貴　Kazuki Tanaka

概　要

アセアン市場は,これまでの日系OEM寡占状態であり『日系の牙城』と言われてきたが,ここ数年で中韓OEM勢の電動車による市場参入が加速している.こういった市場動向の変化とアイシンの取り組みについて紹介する.

1. はじめに

アセアンとは平和・安全・安定の維持・向上,政治・安全・経済・社会文化協力の促進などを目的としタイ,インドネシア,マレーシアを中心とする東南アジア近隣10か国で形成される連合体である.

EUとは異なり,各国独自の政治・政策,通貨を有し,自動車市場ニーズも各国各様である.

図1はASEAN主要国の23年からの生産台数予測であるが,今後も緩やかに増加し,タイ,インドネシアで生産台数占有率75%を超える傾向は35年予測においても変わらない見込みである.

また,動力別に見ると欧州,中国といった主要市場とは異なりBEV,HEV・PHEVの生産台数はICE(内燃機関車)と共存しながら緩やかに増加し,30年で電動車率が過半となる予測となっている.

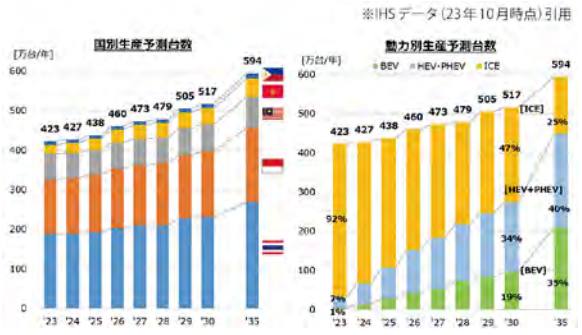

図1　アセアン国別/動力別の生産予測台数

AIAPは豪亜地域のビジネス規模拡大に伴う生産拠点の増加を背景に,2010年に地域の機能サポート会社として設立され,AIAP技術部は,競合と差別化できる価値の提供を日本連携で取組み,地の利を活かした拡販活動を営業部と推進している.

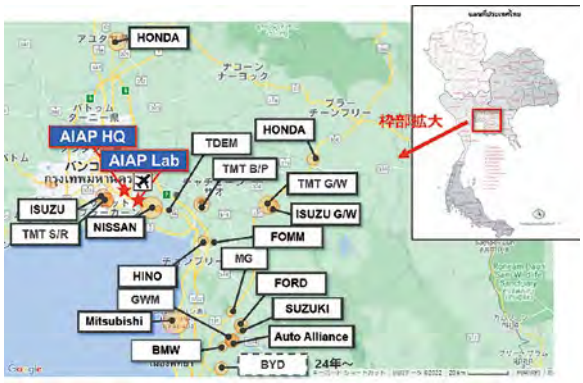

図2　AIAP会社所在地
スワナプーム空港の南に位置し,得意先や生産拠点へのアクセスが良い(2Hr以内)

2. AIAP技術部の活動について

＜車体＞

主に現地顧客へのプレゼンや受注活動,生産拠点への技術面のサポート,収益改善のためのVA/VE活動を行っている.

最近では新製品受注に向けてエンドユーザー目線で困り事を抽出し,解決に向けた新製品企画を日本に提案.また実車搭載による顧客への提案と適合設計を日本連携で推進している.また車両開発の初期段階から顧客にデザインインし,日本,顧客との連携によりスピード感ある開発を推進している.

＜電子・走行安全＞

現調化推進に向けた生産拠点への技術サポート,開発スピードアップに向けSE活動を日本連携で推進している.次世代モデルに向けては,現地生産に適した図面にするため生産拠点とのSE活動を密に行い,現地から

の提案を行っている.

今後は,現地での評価完結体制を製品評価チームと連携し,開発サポート力の更なる向上を図っていきたい.

＜材料技術＞

主に材料現調化による低コスト化,材料品質確保による未然防止,製品の差別化・競争力向上に向けた新規材の開拓を実施している.

特に現地調達部門と連携した最適材採用によるVA活動は,設立当初より注力しており継続的に推進している.

最近ではカーボンニュートラルや電動化への貢献に向けて樹脂リサイクル材活用に向けた技術開発や域内電炉メーカーの調査,モーター材評価技術の習得など積極的に取り組んでいる.

製品環境業務においてはAT製品の化学物質登録業務の現地移管に向けて日本,生産拠点と連携対応中である.

＜製品評価＞

域内開発品や市場BMC品のほか,工場での生準品に対して日本同等の試験ができるように評価体制を整備し,社内での評価完結を目指している.

ドアロック,ドアチェック,アウトサイドハンドルに加えて,直近の活動ではトランスファーアクチュエーターやABSモーター,ウィンドレギュレーターなど日本で評価技術の指導を受け,評価製品の拡大に積極的に取り組んでいる.

＜技術管理＞

アイシン本社,現地OEM及び現地生産法人との設計図面等技術データの授受及び仕組み改善,体制整備を実施している.

最近では法規運用の厳格化と電動化に伴う対象製品の多様化により認証リスクが高まっていることから域内法規認証体制の構築に向けて業務を標準化.また域内法規動向調査を着手し,日本はじめグローバルとの連携を強化している.

3. タイ,インドネシアにおける中韓OEMの台頭について

アセアン主要2か国のタイ,インドネシアにおいて特筆すべき点は,電動車による中韓OEMの市場参入である.現在の日系OEM占有率はタイで85%,インドネシアで89%であるが,電動車においてアセアンの自動車生産ハブを目指す両国政府のBEV車両優遇政策により,タイにおいて23年時点で既に2社が生産を開始しており,更に今後3年以内に中国OEM7社,韓国OEM1社が生産進出を計画している(図3).

また税制恩典を受けた中国OEMの輸入車販売は顕著に伸びており23年11月は過去最高の16%を記録した.さらに現地生産が開始されれば流通性も上りさらなるシェア拡大が予測される.

製造メーカー	SAIC		Great Wall	HORIZON+		Gac Aion	NETA	Chery
生産工場	Eastern Seaboad 2		Eastern Seaboad	Rojana Nong Yai		Rayong	Bangchan	中国
ブランド	MG		Great Wall Motor	Foxconn	(WM Motor)	Gac Aion	NETA	Omoda&Jaecoo
Source country	中国		中国	台湾	中国	中国	タイ	中国
モデル	ZS EV	MG EP	ORA Good cat	調査中	調査中	Y Plus	NETA V	Omoda 5 EV
輸入開始 Import	2019	2020	2021	調査中	調査中	2023	-	-
タイ生産開始	2024	2023	2023	調査中	調査中	2024	2024	2024
生産台数(台/年)	1,000	3,000	12,500	50,000	調査中	50,000	20,000	20,000
車両画像								

製造メーカー	BYD	Geely			Hyundai Motors Group		Changan	
生産工場	WHA Rayong 3G	中国	調査中	中国	調査中	調査中	WHA Rayong 3G	
ブランド	BYD	Geely	Geely	Volvo	KIA	Hyundai	Changan	
Source country	中国	中国	タイ	中国	韓国	韓国	中国	
モデル	Atto 3	Smart #1	Rader EV	Volvo C40	EV6	IONIQ 5	Deepal L07	Deepal S07
輸入開始	2023	2023	調査中	調査中	2024	2024	2024	2024
タイ生産開始	2024	TBD	調査中	調査中	調査中	調査中	2025	2025
生産台数	150,000	TBD	調査中	調査中	250,000	調査中	200,000	
車両画像								

図3　中韓OEM BEV輸入/生産情報

23年12月にバンコクにて開催されたMOTOR EXPO 2023では中韓OEMがBEV車を展示し,多くの訪問客の興味を引いていた.

本MOTOR EXPOは,車両展示即売会の性格が強く展示車両の成約数は開催期間中,毎日ネットに開示される.各OEMも自社車両の今後の販売を占う指標として注目するデータであり,図4が開期中のOEM別成約台数である.

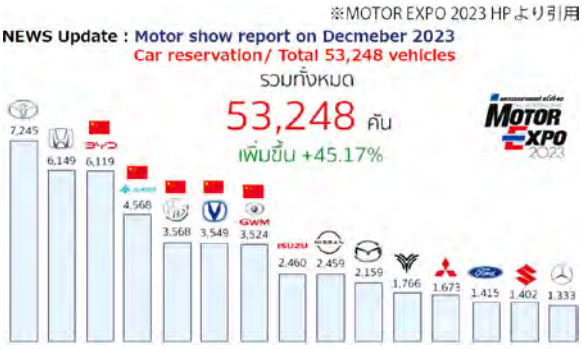

図4　MOTOR EXPO 2023 OEM別成約台数

成約件数TOP10のうち半数が中国OEM電動車となっていることから,タイにおける中国車のイメージが大きく変化していることが分かる.その理由として,デザイン性の向上や車両・バッテリー保証,メンテナンスサービスの充実の他に,政府のBEV振興優遇策により,販売価格が日系OEMのHEV車に対し同等以下の価格設定となっていること(図5),またその価格帯でパワーバックドアやサンルーフ,アラウンドビューモニターなどの快適装備が搭載されていることだと推察される(図6).

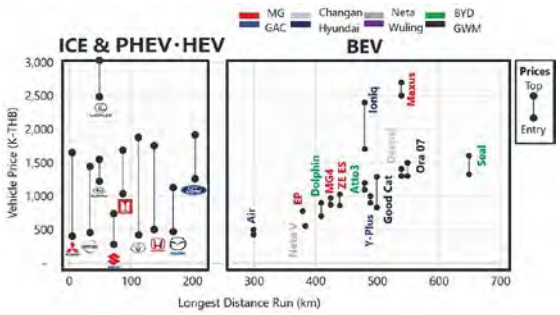

図5　ICE&PHEV・HEV車両価格と中韓OEM BEV車両価格比較

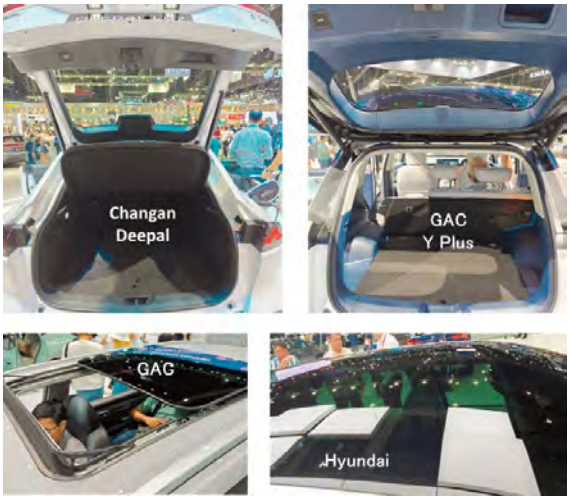

図6　中韓OEM BEVの搭載装備の一例
快適装備であるパワーバックドア,サンルーフを標準装備として搭載しているBEVもある.

4.　拡販に向けた今後の取組みについて

カーボンニュートラル(CN)に向けた取り組みが世界的に加速する中,ASEANにおいてもばらつきはあるもののCN達成及び電動車に関する数値目標が各国で掲げられ(図7),達成に向けた投資が始まっている.

一方で,充電ステーションの設置数は,欧米や中国,日本と比べまだまだ十分ではなく,長距離移動におけるユーザーの不安はまだまだ大きい.

また雨季のあるタイでは洪水影響を受けにくい車高や路面を選ばない走行性の高さからピックアップトラックやSUVの需要が高い.さらにピックアップトラックやSUVは,高い積載能力を活かして農村部等の仕事向けからアウトドアなどの多目的スタイルまで用途の幅は大きい(図8,図9).一方,インドネシアでは大人数で自動車を利用する傾向がみられMPVの需要が高い(図9).

拡販に向けては,アセアン地域の動向,ニーズをよく見極め,地域のユーザーの皆様に感動,笑顔を届けられる製品・技術の開発を日本・顧客との連携で推進し提供していきたいと考えている.

自動車業界が大きな変革を迎える中,これまで以上にフレキシブルかつスピード感ある対応により,社会に貢献していきたい.

※各国政府HP及びMarklinesデータより引用

国	CN目標	電動車 目標	充電ステーション(箇所)
インドネシア	CN ('60)	低炭素排出車生産比率: 30% ('35)	2,400 ('25)
カンボジア	CN ('50)	国内BEV比率: 自動車&バス 40% ('50)	200 ('23)
シンガポール	ネットゼロ('50)	内燃エンジン車の廃止 ('40)	60,000 ('30)
タイ	CN ('50) ネットゼロ('65)	BEV生産比率: 30% ('30)	8,227 ('30)
フィリピン	75%削減* ('30) ※BAU比	内燃エンジン車の販売を終了 ('40)	65,000 ('28)
ブルネイ	CN ('50)	BEV販売比率: 60% ('35)	1プロジェクト
ベトナム	CN ('50)	内燃エンジン車の輸入・生産を禁止 ('40)	20,000 ('25)
マレーシア	CN ('50)	BEV&PHEV、HEV販売比率: 15% ('30) BEV販売比率: 38% ('40)	10,000 ('25)
ミャンマー	CN ('50)	—	19 ('23)
ラオス	CN ('50)	国内EV比率: 1% ('25), 30% ('30)	>50 ('25)

図7　ASEAN各国のCN達成及び電動車に関する数値目標

図8　人を運ぶピックアップトラック
荷台部分にフェンスや冷蔵・冷凍庫,アルミボックスなどを設置して,農作物や家畜の運搬や人を運ぶバスとして利用されている.バンコク市内は大型トラックの通行規制があるため,よく見かける.

※トヨタHPより引用

図9　キャンピングカー仕様のピックアップトラック
Toyota Hilux Champ
趣味を楽しむために荷台部分をキャンプ用などにカスタマイズして利用されている

5.　おわりに

AIAPのあるタイは言わずと知れた親日国である.これは,官民,業界を問わず我々の諸先輩の方々が長い時間をかけて築き上げてきた賜物である.

我々も自動車部品を通じてタイ社会,経済,タイの人々の幸せに微力ながら貢献できればと思いながら執筆させて頂いた.

日々ご支援いただいている関係者の皆様に感謝申し上げます.

参考文献
1) IHSデータ(23年10月時点)
2) 各国政府HP 及びMarklinesデータ
3) Motor Expo 2023 HPデータ

筆　者

牧戸　共一

AISIN ASIA PACIFIC Co., Ltd.
Sales and Marketing Business Field
Vice President

田中　一貴

AISIN ASIA PACIFIC Co., Ltd.
Designing Division
General Manager