

アセアン・レポート

2023年11月号

《今月号のメニュー》

- ◆ 今月のシンガポルトピックス
「高齢化社会への対応について」
- ◆ 今月のバンコクトピックス
「タイのEV(電気自動車)市場について」

千葉銀行

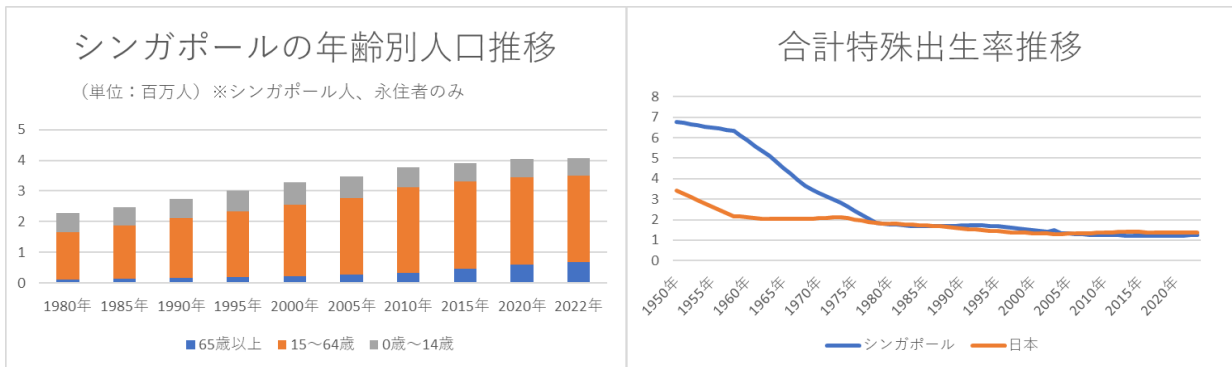
シンガポール駐在員事務所

バンコク駐在員事務所

今月のシンガポルトピックス

「高齢化社会への対応について」

1965年のマレーシアからの独立以降、シンガポールは順調な経済成長を成し遂げてきたことで、生活水準や医療などが発展し、平均寿命 83 歳と世界有数の長寿国家となっています（2022 年時点）。一方で、他の多くの先進国と同様に合計特殊出生率（1 人の女性が生涯に出産する子供の数の平均値）は低下の一途を辿っており、少子高齢化に直面しています。1.50 を下回ると「超少子化」と呼ばれますが、2023 年の数値は 1.17 を記録しています。現状の人口規模を維持するために必要となる 2.06 以上までの道のりは遠く、政府の推計では 2026 年には高齢化率が 21%に達し、「超高齢社会」入りする見通しです。



(出所：シンガポール統計局、厚生労働省)

既に 2007 年に「超高齢社会」入りした日本と同じく、医療や介護などの社会保障関連支出が国家財政の大きな負担になることが懸念されています。そこでシンガポール政府が打開策として注目したのが「健康寿命」です。「健康上の問題に制限されずに日常生活できる期間」を指す健康寿命は、シンガポールの場合 73.6 歳と平均寿命との差が約 10 年ありますが、政府はこの差を少しでも縮めようとしています。今回のシンガポルトピックスでは、「超高齢化社会」入りを目前に、政府が行ってきた様々な取り組みについて紹介します。

1. 医療システムの改革と「アワタンピネスハブ」について

2010年代に入り、シンガポール政府は高齢化社会に適用するため医療システム改革に着手しました。2012年に政府が発表した「ヘルスケア2020 マスタープラン」では、医療へのアクセスのし易さや質的向上などを目的として、新しいケアモデルへの転換が提唱されました。同ケアモデルでは医療機関の役割を従来の「診察」から「健康全般に関するアドバイスの提供」への転換を基本としており、最寄りのクリニック、老人ホーム、在宅ケア、リハビリ施設、多数の診療科目を有する総合病院などを緊密に連携させ、「地域医療システム」として再構築しました。これにより、医療機関間で簡単に患者の引継ぎができ、患者もより身近でニーズにあった医療サービスを受けるられるようになります。結果的に総合病院の利用頻度を減らし、国の医療関連コストの削減にも寄与しています。



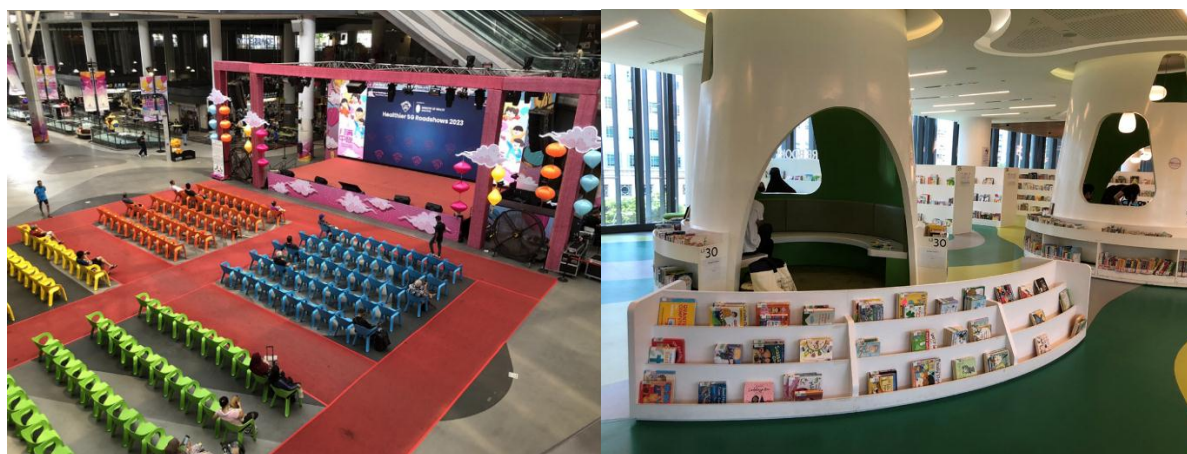
(出所：シンガポール保健省HP)

政府は2014年には、居住地の公園やフィットネス施設で地域住民が無料で参加できるアクティビティを拡充する「健康生活マスタープラン」を策定しました。こうした背景のもと、2017年にはシンガポール東部のタンピネス地区に、敷地面積5.7ヘクタール、総工費5億SGD（約550億円）の複合施設「アワタンピネスハブ」が誕生しました。同施設にはサッカースタジアム、スイミングプール、体育館やテニスコートなどのスポーツ施設に加え、図書館や行政・医療施設のほか、ショッピングモール、飲食店などの商業施設も誘致されています。



(「アワタンピネスハブ」と同施設内のコミュニティヘルスケアセンター、筆者撮影)

施設内では各種スポーツ以外にもジョギングトラックや運動器具が設置され、身体を動かせるのはもちろんのこと、併設されているコミュニティヘルスケアセンターでは医師の診断や健康相談ができるほか、デイケアサービスまで完備されています。また、コミュニティスペースとしての機能も有しており、常設のパブリックビューイングでは映画の上映や音楽イベントが行われているほか、図書館では広々とした児童書コーナーと子供の遊び場が隣接されるなど、高齢者だけでなく子供連れの若年層の憩いの場としても活用されています。

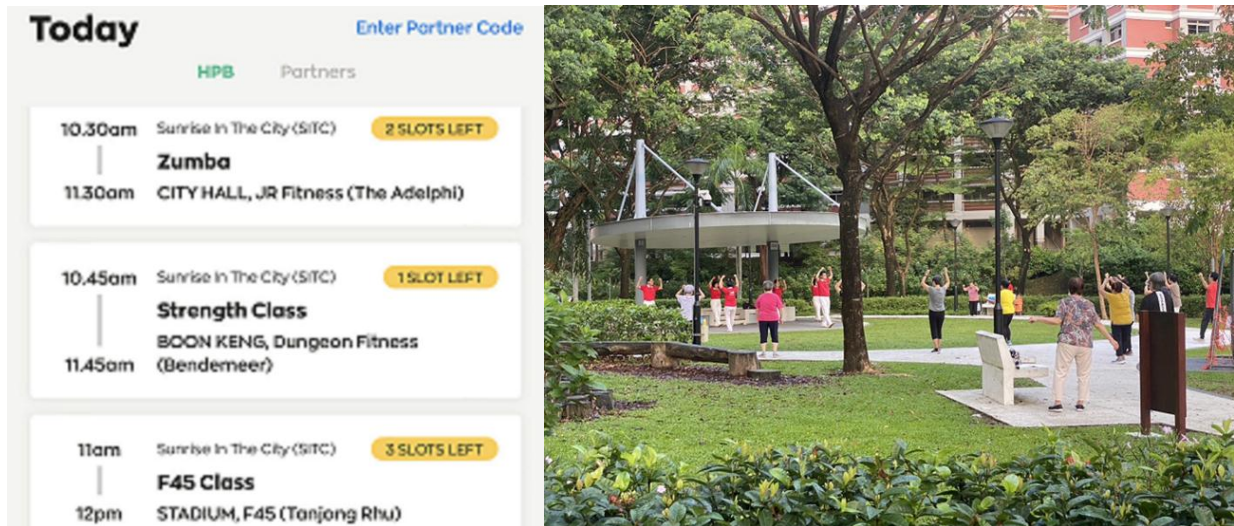


(「アワタンピネスハブ」内のパブリックビューイングと図書館、筆者撮影)

2. 「スマートネーション」構想の実現について

「アワタンピネスハブ」のような大規模な「地域医療システム」の設置と並行して、政府は「デジタル・イノベーション」にも注力しています。2014年、リー・シェンロン首相が目指すべき国家の在り方として「スマートネーション」というキーワードを掲げて以来、健康・教育・都市開発・金融など様々な分野で積極的なインフラ投資や規制改革が掲げられました。一例として、健康に関しては政府は「ウェアラブル端末やスマートフォンを活用して身体的データを集計し、自身で健康を管理できるようになることを目指す」と掲げ、新たなサービスが次々に打ち出されています。

例えば、健康促進庁が運営するアプリ「Healthy365」では、市民に無料配布したウェアラブル端末が、計測した歩数や運動量に応じて飲食店やスーパー等で利用できるクーポンやポイントが還元されるなど、市民の健康促進に一役買っています。市内の至る所で開催されているアクティビティを一覧で確認できる機能もあり、誰でも無料で参加できます。朝夕の公園やオフィス街では、ズンバ（ダンスフィットネス）やヨガ等に参加する市民の姿が見られます。



(Healthy365 アプリのアクティビティ一覧と参加する市民の様子、筆者撮影)

また「Health Hub」というアプリでは、医療施設のオンライン予約、往診履歴、薬の服用履歴などが確認でき、支払いもアプリ上で完結するため、待ち時間の解消も図られています。

3. 最後に

上記のとおり、シンガポール政府は、市民がより身近で、適切な医療サービスが受けられる医療システム改革を進めてきました。並行して、気軽に運動できる施設を各地に設け、自身で健康管理するスマートネーション化も進めていきました。その結果、シンガポールでは各地域単位で運動を習慣化させる仕組みが作り上げられています。

こうした取組みが、シンガポールが掲げる平均寿命と健康寿命の差の縮小にどれほどの好影響を与えていくのか、今後の動向を注視していきたいと思えます。

千葉銀行シンガポール駐在員事務所は、今後も、シンガポールを初めとした ASEAN 地域の様々な情報をご提供してまいります。お気軽にご相談ください。

今月のバンコクトピックス

「タイのEV（電気自動車）市場について」

タイでは、自国のメーカーが自動車を開発・製造するという国民車構想を持たず、海外の自動車メーカーに対して減税などの優遇策を提供することで進出を促し、自国の自動車産業の発展を後押ししてきた経緯があります。

日本の自動車メーカーの進出は、1957年にトヨタがバンコクに販売拠点を置いたことから始まり、その後も安価な労働力を求めて1960年代にトヨタ、日産、ホンダ、いすゞなどのメーカー各社が次々と生産拠点をタイに展開していきました。

日系メーカーのタイ国内自動車販売シェアは合計で85%を誇り（2022年実績）、長きにわたり同国の自動車産業を牽引してきましたが、近年は世界中で拡大するEV化の流れが、タイの自動車市場にも変化を及ぼしています。

中でも、上海汽車集団（SAIC モーター）、比亜迪（BYD）、浙江合衆新能源汽车（合衆汽車）などの中国メーカーによるタイ進出が急拡大しており、街中でEVを見かける機会が増えています。



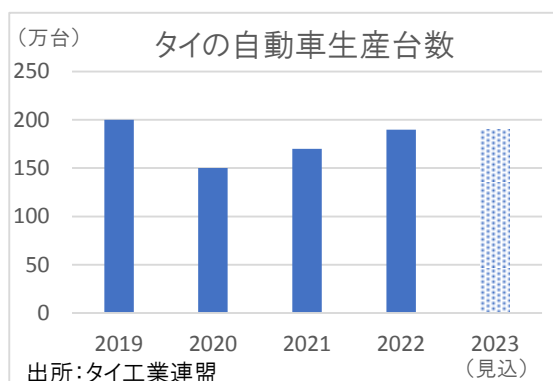
バンコク都内の販売店に並ぶEV（筆者撮影）

また、四輪ではありませんが、バンコクの観光名物である三輪タクシー「トゥクトゥク」のEV版をアプリで呼べるサービスもあり、日本よりもEVは身近な存在に成りつつあるようです。

今回のバンコクトピックスでは、タイのEV市場の動向についてレポートいたします。

1. タイの自動車生産とEV市場の現状

タイの自動車生産台数は2014年以降、年間200万台前後で推移していましたが、新型コロナウイルスの影響により2020年には約150万台と大きく減少。2021年には経済活動の再開に伴い回復に転じましたが、足元ではタイ国内の自動車ローン審査の厳格化などが



街中を走るピックアップトラック（筆者撮影）

影響し、主力のピックアップトラックを含む商用車の需要が低迷しており、2023年の生産台数は昨年と同水準（190万台）か、それを下回る水準に留まる見通しです。

一方で、乗用車については、国内販売・輸出ともに堅調で、生産台数は前年同期比+28%増加しています（2023年1～8月）。

さらに乗用車の中でも、EV※の生産台数は前年同期比で+154%と大幅に増加しており、実に5台に1台はEV車が占めるまでに拡大しています。

※ハイブリッド車（HEV）・プラグインハイブリッド車（PHEV）、バッテリー電気自動車（BEV）の合計。

近年、タイ政府は国家戦略として環境政策に力を入れており、BEV購入者には1台あたり最大15万THB（約61万円）の補助金が支給されるほか、EV本体や部品を輸入する際の関税引き下げなど、販売・生産の両面からEV普及を推進しています。

これらの政策に呼応する形で、多くの中国メーカーがBEV販売を拡大しており、低価格帯（300～400万円前後）の車種が増加した結果、2022年のBEV新規登録台数は前年比+260%と大きく増加しました。現在タイで販売されているBEVのほとんどが海外からの輸入車ですが、中国メーカーを中心にタイにBEV製造拠点を設置する計画が多数進行中

【タイにおける乗用車の種類別生産台数】（単位:台）

種類	2022年 1-8月	2023年 1-8月	前年 同期比
ガソリンエンジン	294,649	330,324	+12.1%
EV	36,510	92,604	+153.6%
HEV	34,601	85,435	+146.9%
PHEV	1,909	7,021	+267.8%
BEV	0	148	-
合計	331,159	422,928	+27.7%

出所:タイ工業連盟

【タイにおけるEV新規登録台数】（単位:台）

種類	2021年	2022年	前年比
EV	48,581	95,716	+97.0%
HEV	35,740	63,568	+77.9%
PHEV	7,060	11,331	+60.5%
BEV	5,781	20,817	+260.1%

出所:タイ工業連盟

【タイの主なEV関連政策】

年月	概要
2021年5月	2030年までにZEV※の生産比率を全体の30%とする計画を発表 ※BEV・燃料電池車など、大気汚染物質・温室効果ガスが発生しない車両
2022年2月	BEVの普及と生産を促進するインセンティブパッケージを承認(2022年～2025年) ①販売補助金(最大15万THB/台) ②物品税の引下げ(8%→2%、電動ピックアップトラックは0%) ③輸入関税の引下げ
2023年2月	車載バッテリーの生産支援策の原則を承認 ①物品税(8%→1%) ②生産補助金(400～800THB/1KWh)
2023年9月	BEV販売補助金予算を10億2,400万THB追加

出所:各種報道等より筆者作成

であり、2024年以降、BEV製造が本格化する見込です。

2. EV普及に向けた課題

足元で急速に拡大するタイのEV市場ですが、今後も拡大を続けるためには、主に次の3点が課題としてあげられます。

1 点目は新車販売車種の構成です。タイの新車販売は、いすゞ「D-MAX」やトヨタ「ハイラックス」などの“1 トンピックアップトラック”が約半数を占め、中でも、200 万円程度の低価格モデルのガソリンエンジン車が人気です。ピックアップトラックをEV化するにあたり、積載能力を落とさずに航続距離を確保するためには、高出力のバッテリーを搭載する必要があります。一方で、販売価格をガソリンエンジン車比で競争力のある価格に抑えるためには、相応のスケールメリットの確保や技術革新が求められます。

2 点目は充電インフラの不足です。タイ政府は 2030 年までに急速充電ステーション 1 万 2,000 ヲ所の設置を目標としていますが、2023 年 5 月時点では約 1,300 ヲ所に留まっており、目標達成までは道半ばです。ピックアップトラックの利用者が多い地方の農村部に充電インフラが広がるまでには更に時間を要すると考えられます。

3 点目は化石燃料への依存度の高さです。タイでは国内電源構成（輸入除き）の約 84%を化石燃料が占めており、2021 年 8 月には「2030 年までに再生可能エネルギー発電比率を 50%以上にする」計画が発表されましたが、その後具体策は示されていません。実は BEV の製造過程では大量の電力が必要であり、将来的に輸出先の国々で環境負荷の高い製品に対する規制などが導入された場合、タイからの輸出が制限される懸念があります。

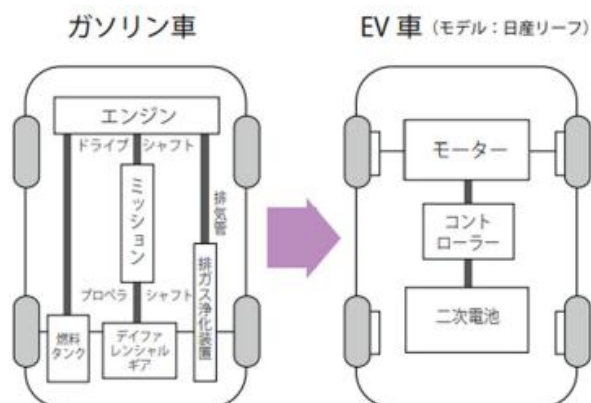
短・中期的には、近距離利用が中心となる都市部の富裕層による需要が見込まれるほか、補助金による需要下支えもあり、EV 販売の拡大基調は続くと考えられますが、長期的な市場拡大・安定化のためには、政府主導による上記課題解決に向けたより一層の努力が求められています。

3. EV化の影響および今後の展望

続いて生産面に目を向けると、タイにおけるEV市場拡大への期待が高まる一方で、従来のガソリンエンジン車向けを中心とする自動車部品メーカーへの影響が懸念されています。

EV はガソリンエンジン車と比べて構造が非常に簡素であり、エンジンやトランスミッション、燃料関連など、平均で 40%程度の部品

【ガソリン車とEVの構造比較】



が不要になります。EV 化の進展により需要が無くなる部品メーカーが生き残るためには、他の用途向けの需要の開拓や、新たな製品の開発などが必要です。

また、充電インフラが整備途上のため、航続距離の長さも車種選びの際の重要なポイントです。航続距離を伸ばすためには車重の軽量化は必須で、高機能素材[※]を活用した部品への切り替え、高度な加工技術も求められることから、部品メーカーには大きな投資負担が見込まれます。

※超ハイテン材（高強度の鋼板）、アルミ材、炭素繊維強化プラスチックなど

日本の大手自動車メーカーはこれまで、製造過程の環境負荷や、ガソリンエンジン車の需要を奪ってしまうリスクなどを考慮し、EV 関連投資に慎重な姿勢を取ってきたため、EV 化への舵取りは中国メーカーなどに遅れを取っているのが現状です。しかし、足元では日本のメーカーもタイで EV 関連の生産計画を拡大する動きがあり、今後サプライヤーを含めた日系サプライチェーン全体の EV 化対応が加速していくことを期待したいところです。

【日本企業の主なEV関連動向・計画(タイ国内)】

メーカー	概要
トヨタ	・2022年11月に中型スポーツ用多目的車(SUV)のBEVを発売。 ・主力のピックアップトラック「ハイラックス」のBEVモデルをタイ国内で生産。年内に販売開始予定。
ホンダ	スポーツ用多目的車(SUV)「HR-V」BEVモデルのタイ国内生産を検討。年内に正式発表予定。
いすゞ	2025年以降、BEVピックアップトラックのタイ国内生産を計画。
三菱	ピックアップトラックの電動化(BEVまたはPHV)およびタイ国内生産を検討(時期未定)。

出所:各種報道等より筆者作成

なお、政府の積極的な EV 振興策を巡っては、「偽の需要」を生むことで本来の自動車市場の需給を歪め、長期的には家計債務の増加要因になるとの指摘や、中国企業への過度な優遇であるとの批判も報じられています。これに対し、タイのセーター首相は今年 10 月に、従来型のガソリンエンジン車は向こう 10~15 年必要であるとの認識を示し、12 月に予定される訪日時にタイへの追加投資を誘致する考えを表明しました。

欧州では今年 3 月に「2035 年以降はエンジン搭載車の新車販売を全面禁止する」との方針が撤回されるなど、ガソリンエンジン車産業に配慮する動きも見られますが、タイも混乱を抑えつつ EV 化をスムーズに進められるか、引き続き動向が注目されます。

4. おわりに

このように様々な課題はありますが、タイ政府は今後も積極的に EV 普及を推進する強い意向を示しているほか、5 月の ASEAN 首脳会談では、ASEAN 全域を EV 生産のハブとする方針で合意しました。タイは ASEAN 諸国のなかでも既存のサプライチェーンを活かして中心的な役割を担うことが期待される一方で、関連メーカーによってはビジネスモデルの再構築が求められる転換点になり得ることから、今後も EV を含む自動車市場の動向やサプライヤーへの影響等について注視していきます。

お知らせ

千葉銀行シンガポール駐在員事務所及びバンコク駐在員事務所では、アセアン地域への進出等を全面的にサポートしております。

現地法人設立の手続きやオフィス・工場物件のご紹介、税制等の情報、販路・調達先のご紹介など、幅広いサービスを提供させて頂いておりますので、弊社お取引店を通じ、お気軽にご相談ください。

以 上

※ここに掲載されているデータや資料は、情報提供のみを目的としたもので、投資勧誘等を目的としたものではありません。投資等の最終決定は、ご自身の判断でなされるようお願いいたします。

※また、弊行は、かかる情報の正確性や妥当性については、責任を負うものではありません。

本レポートに関するお問い合わせは、千葉銀行 市場営業部 海外支店統括グループ
(Tel : 03-3270-8526、e-mail : kaigai_tokatsu@chibabank.co.jp) までお願いいたします。

《出典》

NNA、時事通信、各種新聞報道