

# ミャンマーにおける経済発展と自動車産業政策

石川 和男

## はじめに

東南アジア諸国連合（Association of South - East Asian Nations : ASEAN）では、自動車産業に関しては、タイ、インドネシア、マレーシアの3カ国が「自動車先進国」とされる。他方、フィリピンは「自動車中進国」、その他は「自動車後進国」に位置づけられる。なお、シンガポールは、他の9カ国に比べて飛び抜けて高いGDPを有しているが、政策的に自動車使用を制限しており、ブルネイも市場規模からこの2国はどの区分にも属さない国として位置づけられよう。

本稿では、自動車後進国とされるミャンマー（Myanmar）を取り上げる。まず同国の概史に触れた後、その経済状況、特に他のASEANとの比較を行なう。そして、自動車産業が後れをとった背景を取り上げ、現在の産業構成に至るまでについて考察する。その上で、自動車産業の形成と発展について、外資系企業が同国市場を見る視点を中心に考察する。1997年に同国の軍事政権による民主化弾圧に対して米欧から経済制裁を受けた。その後、20年近くに及ぶ制裁下にありながら、制度的な改革を継続させていった状況を踏まえ、自動車産業の萌芽を見据えていきたい。

また、ミャンマーにおける自動車産業の生成について、中古車輸入から同国自動車市場が拡大し、それが新車普及や現地生産を遅滞させた状況を取り上げる。特に2011年の民主化ののち、自動車需要が急増し、古い自動車輸入に対する

政策を大きく転換した状況に言及する。そこでは輸入許可証をめぐる状況変化や旧型車のスクラップポリシーの変化も取り上げる。その上で、日本メーカーを中心として外資系自動車メーカーが、同国において現地生産に踏み切るまでの状況変化を射程としたい。これらにより、同国において自動車市場の拡大に資するような要素を発見することを目的としたい。

## 1. ミャンマーの概況

### (1) ミャンマー概史

ミャンマーは、8世紀頃からピュー（Pyu）族が点在して生活し、次第に小国家を建設し始めた頃から文化的に隆盛した。9世紀中頃、中国雲南から移住したビルマ（Bamar）族は、エーヤワディ（Ayeyarwady）川流域に移住、ピュー族やその他諸勢力を征服していき、1044年にミャンマー最初の統一国家バガン（Bagan）王朝を建設した。バガン朝は、1044年から1287年までビルマ族による統一国家であった。16世紀になると勢力を盛り返したビルマ族は、タウングー（Taungoo）に城塞を築き、国家統一を果たした。さらにタイのチェンマイ（Chiang Mai）、アユタヤ（Ayutthaya）王朝を滅ぼしていき、東南アジアに一大王朝を成立させた。それにより1550年から1752年は、タウングー王朝が国家を再統一した。ビルマ族は一度モン（Mon）族に滅ぼされたが、アラウンパヤー王（Alaung Mintaya-gyi Hpayaya）により再度攻勢を強め、バゴ（Bago）のモン族国家を

滅ぼし、統一国家を形成した。その後再度アユタヤ王朝を滅ぼし、再び隆盛を極めた。しかし1775年から1885年のコンバウン (Konbaung) 王朝が最後のビルマ王朝となった(中西 [2009] 32-35)。

イギリスは、ビルマ王朝との3度に及ぶ戦争により、1886年にミャンマー全土を植民地にした。第二次世界大戦が始まると1942年から旧日本軍が侵攻を開始した。そしてアウン・サン (Aung San) 率いる30人の志士を中心としたビルマ独立義勇軍 (Burma Independence Army: BIA) は、旧日本軍とともにビルマに侵攻した。1945年になると、抗日運動が起こり、連合軍が首都ラングーン (Rangoon) を占拠したことにより、旧日本軍は降伏、再びイギリス領となった(清水建設提供資料)。

ミャンマーは、1948年にイギリスの植民地から独立したため、1885年から1947年が同国の植民地時代である。同国の植民地支配からの解放は、独立よりも統合の意味合いが強く、イギリス植民地支配は同国に分断統治をもたらした。多数派であった仏教徒ビルマ人に代わり、植民地支配はカレン (Karen) 人やカチン (Kachin) 人、チン (Chin) 人など非仏教徒少数民族が優遇され、植民地支配の一角を担った。この分断統治が、独立後の国家建設には負の遺産となった。同国では、植民地時代以前から少数民族問題は存在した。しかし、イギリスの植民地政策が現在に至るまで同国の政治問題を深刻化させた(伊野 [2011] 191)。他方、イギリス統治時代は、ラングーンでは計画的な都市開発により通信、鉄道、道路などのインフラ整備が進められた。鉄道の主要路線はほとんどラングーンにつながるよう敷設され、道路も村、郡庁所在地、県庁所在地、管区長所在地が効率的につながった(根本 [1996] 30)。

## (2) ミャンマーの現況

### 1) ミャンマーの国土

ミャンマーは、面積68万㎡km (日本の約1.85倍)、人口5,148万人 (2015年5月、ミャンマー入国管理・人口省)、平均年齢27.1歳である。教育水準が高く、「チャイナ+1 (プラスワン)」の工場適地として注目される。首都はネピドー (Naypyidaw) である。民族はビルマ族 (約70%) と多くの少数民族 (135民族) が存在している。言語はミャンマー語であり、成人 (15歳以上) の識字率は91.9% (2008年) に達している。宗教は仏教徒89.7%、ヒンズー教徒9.2%、イスラム教徒0.7%、キリスト教徒0.3% (2001年国勢調査) である。さらに厳しい戒律の上座部仏教を信仰しているため、飲酒を嫌う人々も多く、独特な仏教文化がある(武田 [2017] 42)。気候は北部が温帯、中部・南部が熱帯に属し、高温多湿である。最高気温は25~37℃、最低気温は18~20℃であり、1年は雨季 (5月下旬~10月中旬)、乾季 (10月下旬~2月)、暑季 (3月~5月) に分かれている(清水建設提供資料)。

### 2) 政治状況

現在のミャンマーは、1948年にビルマ連邦として独立したが、少数民族や共産党の反乱により、内乱が継続した。1962年に軍総司令官ネ・ウィン (Ne Win) が、クーデターにより政権を掌握し、「ビルマ式社会主義への道」と題する革命政権の基本綱領を発表し、ビルマ社会主義計画党 (Burma Socialist Programme Party: BSPP) を発足させた。ビルマ式と冠されたのは、マルクス・レーニン主義の唯物論に比べ、精神の物質に対する優位性を認める特徴のためである(伊野 [2011] 196)。その後、1974年にビルマ連邦社会主義共和国 (Socialist Republic of the Union of Burma) が発足、ネ・ウィンが大統領に就任した。

やがて学生を中心とした反政府デモが起きるようになり、アウン・サン・スー・チー (Aung San Suu Kyi) を書記長とする「国民民主連盟 (National League for Democracy : NLD)」が結成された。ネ・ウインは、内向きで独特の計画経済体制を敷いたため、その矛盾は1980年代半ば以降に噴出し、1988年の「民主化運動」により、国民の不満は頂点に達した。この民主化運動を武力鎮圧した軍事政権は、それを契機に本格的な市場経済化と対外開放政策に踏み切り、難局面を打開しようとした (藤田 [2005] 3)。

ミャンマーでは、軍事政権のデモ参加者弾圧により、死者が出る事態となった。軍事政権の経済失政のため、国民には反政府機運が高まっていた。国庫は資源輸出で潤っていたが、市民は物価上昇に苦しみ、政権に近い一部富裕層とは格差が拡大し、不満が爆発した (日経新聞 2007.9.27)。そして同国は、2006年10月に首都をラングーンからネピドーへ遷都し、1962年から50年間続いた軍政が2011年に民政移管された。そして、連邦団結発展党 (Union Solidarity and Development Party : USDP) のテイン・セイン (Thein Sein) が大統領に就任した。その後、2015年11月の総選挙で改選議席491議席中NLDが8割に当たる390議席を獲得し、NLDが大勝した。これにより、2016年3月にテイン・チョー (Htin Kyaw) を大統領とし、アウン・サン・スー・チーを国家最高顧問兼外相とするNLD政権が発足した (清水建設提供資料)。

なお同国は1989年に公式の英語名称を Union of Burma から Union of Myanmar へ変更し、さらにその後、Republic of the Union of Myanmar に変更されている。

## 2. ミャンマーの経済

### (1) ヤミ経済から経済回廊構想へ

先にあげたようにミャンマーでは、1962年のクーデターで実権を掌握したネ・ウインが社会主義政策により、産業国有化を推進した。そのため、資本市場の発展が遅れ、証券取引所への上場企業は3社のみであった。また不透明な権力構造のため、政商やクローニー (仲間内) がさまざまな分野で暗躍した。彼らは軍政幹部に取り入り、武器などの貿易や建設業などにおいて地位を確立し、高級ブランド店を展開したり、航空事業に進出する者もいた (日経産業 2006.11.30)。

政府は、1985年11月の通貨改革以降、ヤミ経済規制のため、引締めを強化した。そして、貧富の差が拡大した元凶である不法な利益を生む源を封じ、財政に余裕をもたせようとした。ただラングーンには、ヤミ商人が健在であり、これらへの対応が経済活動を鈍化させた面もあった (日経新聞 1986.6.23)。また、国内では十分な商品が生産できず、密輸品が消費経済の主役であった。その4割はタイから流入し、中国国境を越える密輸品もあった。国民は品揃えの悪い国営百貨店を回避し、政府が移転させたミンガラ (Mingalar) 市場が賑わった。さらに1987年9月初めに高額紙幣が廃止されると人々は銀行に押し寄せ、換金可能な高額商品の購入のため、同市場を訪れるようになった (日経新聞 1987.12.12)。

ミャンマーには先のような状況があったため、アジア開発銀行 (Asian Development Bank : ADB) が1992年に中国を含むメコン6カ国の経済協力の枠組みを提唱し、交通・物流インフラ開発を重点項目に位置づける「経済回廊」の概念が誕生した。特に1990年代後半には、アジア通貨危機を乗り越えるため、道路や鉄道な

ど国境を跨いで整備し、域内の経済交流を活発化させる「回廊」のコンセプトが固まり、2001年に各国の協議で3ルートが決定した（飯山 [2019] 49）。こうして同国は、国内に多くの問題を抱えながらも周辺諸国との経済的なつながりをもつようになっていった。

## (2) ミャンマーの産業構成

ミャンマーは、第二次世界大戦前後から1963年までは世界の米輸出国であった。米の生産量は、社会主義期（1962~1988）に急減し、軍政期（1988~2011）に停滞、一時はほとんど皆無の年もあった。しかし、2012年以降は急速に回復し、2012~13年度は150万トンに迫るようになった（高橋 [2018] 134）。現在は、農作物の輸出大国の復活を目指している。それは農業が貧困対策になるためである。

現在のミャンマーの産業別GDP構成は、農林水産業26.3%、製造業27.5%、サービス業46.2%である（CIA2016年推計）。したがって、主要産業は、農業、鉱業、製造業である。また主要輸出国は、①タイ、②中国、③インド、④日本の順であり、主要輸入国は、①中国、②シンガポール、③タイ、④日本の順である。日本からの主要輸出品目は、乗用車・トラックなど（63.9%）、建設機械など（12.3%）（財務省貿易統計）であり、日本の主要輸入品目は、縫製品（布帛製品、ニット製品）67.1%、履き物（12.8%）、魚介類（6.5%）である。国民の60%は、農業に従事し、経済の自由化とともに周辺国の水準を上回る7~8.5%の高成長を実現している。今後も短期的にはサービス部門が成長を牽引するとされる。中長期的には、製造業が成長を牽引できるようにインフラや法制度を整備しつつある（清水建設提供資料）。同国のGDPは2016/17年度IMF推計名目値663億ドルであり、1人あたりGDPは2016/17年度IMF推計

1,307米ドルである（外務省ウェブサイト）。

## (3) ミャンマーの市場成長性

ミャンマーにおける消費財の普及状況は、パソコン保有率3.5%、自動車保有率3.1%（JETRO）であるため、これらの普及率がかなり低いことから、市場としての潜在力があるとされる。他方、民主化後も同国市場は、米国から制裁を受けたため、主な財閥は2016年まで制裁対象となっていた。また同国は、未整備のビジネス環境が影響し、ビジネスのしやすさでは世界190カ国中170位である（武田 [2017] 42）。したがって、海外からは投資対象国としてはほとんど考慮されていなかったことがわかる。

かつての首都であったヤンゴンでは、1993年に携帯電話や自動車電話などの移動電話が登場した。これはミャンマー軍事政権の通信郵政省が、エリクソン・オーストラリア（Ericsson Australia）と移動電話システム建設契約を締結したことによる。同国では、外国援助の停止でインフラ整備が遅れ、電話の通信状態が悪かったため、移動電話システム導入に踏み切った。これにより、エリクソンが2カ所の無線局と1カ所の移動電話交換局を建設し、既存電話網との接続を請け負った。完成後は、ヤンゴン及びその周辺で携帯電話や自動車電話での国内、国外との通話が可能となった（日経産業1992.12.1）。現在のミャンマーでは、スマートフォンが普及し、2015年からの2年間でSIMカードの普及枚数が600万枚から5,000万枚へ急伸し、人口1人あたり約1枚の水準となった。これには2014年に海外事業者の参入を認めたため、SIMカードの価格が1枚10万円から150円程度に値下がりしたことが影響した（武田 [2017] 45）。

ミャンマー市場は、民政移管で市場開放され「チャイナ+1」としての成長可能性が見込まれる。特に近年は6~8%台の高成長を維持し、



順調な経済成長を遂げ、消費市場の拡大も期待される。それは非熟練労働力の調達コストの低廉さ（43USドル/日）によるものである。2012年から日系企業のミャンマー進出が続いているが、電力不足・不安定供給による停電が頻発し、そのためにインフラ、エネルギー環境への整備ニーズが大きい。インフラ整備等のために年間1,000億円以上のODAが供与されているが、道路、電力供給等の社会インフラが未成熟なため、スペックの高い製造業が進出できない。また、法令制度の未整備による市場の混乱がみられる。2016年4月には建築中案件の建設中止命令、商業税の課税問題、旧軍閥の利権維持の体制（建設資材輸入許可が外資企業には下りない問題など）、多くの同業他社が進出し、熾烈な価格競争が起こっている（清水建設提供資料）。こうしたエネルギー源やインフラ整備の問題など、対応しなければならない課題が山積しており、政策も一貫していないため、余計に混乱が生じているともいえる。

#### (4) 民主化前後の経済の動き

米国は、1997年にミャンマーの軍事政権による民主化運動弾圧に対し、米国企業の新規投資禁止を含む経済制裁を発動した。この経済制裁は20年近く継続した。これにより、米欧諸国は同国包囲網を強化し、同国への投資が急減した。国内では民主勢力が大規模集会を開催し、民主化を求める動きが加速した。他方、内政不干渉を原則としたASEAN諸国は、米国の制裁強化に反発した。そのため、1997年5月にクアラルンプールでASEAN特別外相会議を開催し、同国のASEAN加盟を決定した。米国の制裁措置は、①米企業の新規投資全面禁止、②同国でエネルギー開発などの投資事業関与企業との取引禁止などであった（日経新聞1997.5.22）。

ミャンマーでは、1980年代後半に給油所の

国営化と数量制限が導入された。そのため、どの車もガソリンを公定価格で1週間に2~4ガロンで購入することができた。これを市場で1ガロン200チャットで販売すると184チャットの利鞘が得られた。これは公定レートと市場の実勢レートが併存していたためである（日経新聞1995.8.29）。2005年以降、世界的な原油高で燃料油価格が大幅に上昇し、2007年には、僧侶を中心に大規模反政府デモが起こった。そこで政府は、2010年6月に国内の自動車用燃料の販売数量制限を撤廃した。これはテイン・セイン首相らが軍籍離脱し結成したUSDPを支援する選挙対策の1つであった。これにより、国内261の全給油所が民営化され、同時に1日2ガロン（1ガロンは英国式で約4.5リットル）までの販売制限を撤廃し、国民は同じ販売価格で自由に燃料補給が可能となった。（日経新聞2010.6.15）。

他方ミャンマーでは、2007年頃から天然ガス輸出による外貨収入が増え、2009年頃には為替レートも物価も安定した。2008年のリーマン・ショックにより、一旦経済成長が鈍化した。欧米による制裁緩和以降、対外経済関係拡大を背景に再び成長が加速し、2014年の実質経済成長率は7.7%となった（日経産業2015.7.16）。ミャンマーの2011年のGDPは、519億ドルで対前年比成長率は5.5%であった。同年度の輸出額約91億ドルのうち、天然ガスは4割近くを占めていた。輸入額は約90億ドルであり、石油と一般・輸送機械が各々約2割であった。天然ガス輸出で増加した貿易黒字は、2010年以降の輸入急増でほぼ消失した。それは、輸入規制緩和により自動車などの輸入が急増したためであった。そして、2012年以降に経常赤字が常態化することが予測されたため、資本収支次第では経済が再び不安定化する可能性もあった。これはシェールガス革命で変動期に

あった天然ガスの世界市況の懸念からであった（三重野 [2013] 25面）。また、同国の2011年の民政移管とそれに伴う経済改革は、タイからの荷動きを活発化させ、消費を拡大させた。ただタイからの輸入量増加は経済基盤の乏しさによるものであった（飯山 [2019] 48）。

2012年4月の新憲法に基づく総選挙によるテイン・セイン政権の発足により、日本は約四半世紀ぶりに円借款を決定した。欧州連合（EU）も武器禁輸を除いた経済制裁の一時停止を決定した。そして、米国も2012年11月にオバマ（Obama）大統領が同国を訪れ、実質的な制裁の全面解除と経済援助再開を表明した（日経新聞2012.12.26）。これにより長い間にわたった米欧による経済制裁が一応の終結を見た。

#### **(5) 経済特区の立ち上がり**

ミャンマーでは、民主化が急進展し、低コストの生産拠点や潜在的な巨大消費市場として注目されるようになった。米欧の経済制裁停止により、同国への投資が見られるようになった。政府は、為替制度改革などで外資導入を阻害した前近代的な経済制度改革を進めた。複雑な多重為替相場の解消はその象徴であった。従来は実勢レート、政府の対外借入れや輸出入金額算出に使う公定レート、関税算出に使う政府公認レートなどがあり、その差は140倍にもなっていた。それを2012年4月に実勢レートに一本化し、経済安定のため1日の変動幅を一定範囲内に抑える管理変動相場制へ移行した（日経産業2012.7.10）。

ミャンマーは、インフラが極めて貧弱なため、これまで製造業の進出が難しいとされてきた。ただインフラ整備の進捗により、日系メーカーの進出可能性が生まれた（日経産業2015.7.16）。2011年の民政移管によりティラワ経済特区（Thilawa Special Economic Zone）が立ち上がった。

特区設立に関与した同国政府関係者は、2016年に誕生したアウン・サン・スー・チーが主導する新政権でも発言権を有した。中国政府も同国のインフラ整備に多くの資金と労働力を提供し、結びつきを強めるようになった（日経ビジネス [2018] 40）。

2015年9月には、近代的工業団地ティラワ工業団地が部分開業し、日系企業など47社が進出した。この開業は、内需中心であったミャンマー製造業が輸出主体で成長を目指す契機となった（日経新聞2015.9.25）。ただ同国では、外資系製造業の進出は、許認可取得や法人登記で複雑な手続きが必要であり、所管官庁も異なった。そこで政府は、ティラワを経済特区に指定し、許認可手続きも専門組織が1カ所で行う体制を構築しようとした。これにより企業は手続き負担が軽減された（日経産業2014.5.29）。ただ、同国では水力発電が中心であり、乾期にはほぼ毎日のように停電が起きている。ガス火力発電所を整備したティラワ経済特区（Thilawa Special Economic Zone）の停電率は、他の工業団地に比べて10分の1程度であるが、入居している企業は縫製業など電力使用量が少ない企業が多いともいわれている（武田 [2017] 44）。

#### **(6) 改正外国投資法施行と段階的進行**

ミャンマーでは、金融制度改革と並行し、投資規制の緩和が進むようになった。同国には1988年に制定された「外国投資法（外資法）」があった。同国では、土地私有を禁じ、土地取引は利用権の売買であった。そこで外資は国から直接利用権を得る必要があった。新外国投資法が2012年11月に制定され、同法では民間同士の取引を認め、工場や店舗立地の自由度が拡大した。また法人税の免税期間も3年間から5年間に延長された（日経産業2012.7.10）。

改正法の制定過程では、国内産業保護を目的

に最低投資金額を500万ドルとする案が盛り込まれそうになったが、最終的には外国投資誘致を掲げるテイン・セイン大統領が極端な条項を削除した（小島 [2013] 108）。そして、2013年1月に改正外国投資法が施行され、投資環境は好転したが、内容には不明確な部分が残った。たとえば、小売業は条件を満たせば外資参入が認められたが、その条件は曖昧であった。また金融分野には触れられておらず、企業は法律や細則の運用を確認しながら事業を進める必要があった（日経産業2013.3.1）。

他方、ミャンマーでは、外国投資の許認可権を持つミャンマー投資委員会（Myanmar Investment Commission : MIC）の通達により、外資参入の規制分野を定めている。政府はこれを全面刷新し、小売業、卸売業、貿易業、倉庫業を規制対象から除外した。それまで海外企業には、代理店やフランチャイズチェーン店による事業活動しか認めておらず、流通業は現地企業が独占していた。政府は、2015年以降ショッピングセンターなど大規模店舗形態の小売業進出を認め、出店地域や投資額に規制を設定したが、外資のコンビニエンスストアや外食産業が出店可能になった。さらに貿易業解禁で海外からの仕入も機動的に行えるようになり、他国で開発・調達した商品をミャンマーに導入しやすくなった（日経新聞2014.7.27）。

MICの通達には、①外国投資が禁止される21分野、②外国企業がミャンマー企業との合弁のみによって認可される42分野、③投資認可に当たって「a）事業の所管省による意見書や連邦政府の承認などが求められる115分野」「b）特定の条件下でも参入可能な27分野」、「c）環境アセスメント（EIA）が認可の条件となる34分野」が記載されている。基本的にネガティブリスト方式であり、記載分野に該当しない分野は特別な条件がなく外資100%での参入が認

められた。しかし、それら分野でも所管省の許可が必要な場合もあった（小島 [2013] 108）。小売業や卸売業は除外され、進出には商業省などの許認可が必要であったが、流通業の自由化が段階的に進んだといえる。

ただ、自動車と二輪車の小売は除外され、外資は自動車販売店を展開することができなかった。それ以外に自動車メーカーの参入を縛るものではなく、（現地生産のための）投資は可能であった（日経産業2013.3.1）。この通達は、2018年5月9日に即日実施された。小売投資では、外資比率が80%超の場合は300万ドル、80%以下であれば70万ドル以上の投資（土地賃料を除く）が求められた。また、店舗面積が929㎡以下のミニマーケットやコンビニエンスストアは認められず、卸売業は外資比率80%超で500万ドル、80%以下では200万ドル以上の投資が条件であった。これまで商品輸入も原則的に現地企業を経由させる必要があったが、外国企業がミャンマーに販売会社を設置し、自社商品を国外から輸入、販売できるようになった。そのため自動車や家電メーカーなどが進出を加速させる可能性はある（日経新聞2018.5.12）。途上国や新興国では、雇用力のある小売業や卸売業を保護するため、経済がある程度成長するまで外資参入を制限することが一般的であるが、同国が大幅緩和をしたのは特異なケースであるかもしれない。

## (7) AECによる変化

ASEANは、東西冷戦下であった1967年に地域協力機構として発足し、域内一体化を進めてきた。ミャンマーは1997年7月にASEANに加盟したが、2015年11月にはクアラルンプールでASEAN加盟10カ国の首脳がASEAN経済共同体（ASEAN Economic Community : AEC）発足に向けた宣言に署名した（日経新聞2015.1.

31)。AECは、1993年に発効したASEAN自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area：AFTA）が原型であった。2003年に域内自由化対象をモノだけでなく、サービスや投資に拡大することで10カ国が合意した。AECにより関税の削減・撤廃が進み、先発6カ国（ASEAN6）のタイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ブルネイは2010年から関税削減・撤廃の対象品目は0%となった。後発のCLMV（カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム）は2015年までに0%とし、税率7%が上限の一部品目は2018年まで猶予された。そしてASEAN6の自由化率（関税0品目の割合）は2015年に99.2%、CLMVは90.8%となった。ただ、非関税障壁として複雑な税関審査や輸入制限措置、規格・基準認証制度、検疫、内国税などがあった（日経新聞2015.10.7）。また、国境を越えて車両が往来できる越境交通協定や、出入国時に輸出国と輸入国双方での通関・検疫手続きを出入国時のどちらかにまとめる「シングル・ストップ」化も道半ばであり、雇用に配慮し、熟練労働者の移動自由化も進まない面がある（日経産業2016.7.14）。

### 3. ミャンマーにおける自動車普及

#### (1) ミャンマーにおける自動車産業の生成

1962年にミャンマー政府が行った自動車輸入規制により、輸入台数は減少した。政府は、1979年に自動車輸入を許可し、一般人、水兵、政府奨学金による海外留学生、在外の同国大使館に勤務する外交官が対象であり、外国滞在中3年ごとに1台輸入可能であった（Myanmar Times）。他方、同国では、日本政府による戦後賠償の一環で、1962年にMyanmar Automobile and Diesel Engine Industry（MADI）が設立された。当時は、日本の技術支援を受けたため、原

材料、部品の現地調達率は80%に達した。ここにはマツダの乗用車と日野自動車のトラックプロジェクトが含まれた。そこでは、エンジンブロックやホイールディスクなど鑄造部品の一部は、現地生産されたが、多くは日本から輸入された。しかし、1988年以降、日本企業による技術提携の終了に伴い、トラック、バス、乗用車の現地生産は終了した。さらに1988年の軍事クーデターにより、日本からの開発援助が停止し、部品輸入が滞った。そのため年間生産量は、乗用車とトラック総計で500~1,000台程度となった。これらの自動車は、原則的に公的部門に配分された（藤田 [2013] 93-94）。他方、1988年には完成車輸入が一時的に許可されたが、1997年に外貨不足が深刻になり、その後、厳しい輸入規制が敷かれた（山本 [2013]、日本自動車研究所 [2014]、水谷・堀間 [2017] 193）。そのために同国では、第二次世界大戦後に生産された老朽車が長年走行する状態が続いた。

他方、ミャンマーでは、1990年頃、幹線道路から村に入る道路の敷設時期を迎えた。当時、二輪車は本田技研の中古車、自動車はすべてトヨタや日産のピックアップトラックに屋根を付けた「バス」と呼ばれる車両が中心であった（高橋 [2018] 68-69）。こうした交通環境の悪さは、21世紀になっても続いた。他方、日本政府が、同国に援助した自動車は軍事目的に使用されたため、日本政府、企業に援助停止と経済制裁実施が求められた（日経新聞1992.5.30）。そこで、経済活性化と投資環境改善を目指したインフラ整備のために自動車輸入が進められることになった。ただ、外貨不足が深刻であり、性能の劣る安価な中国車が輸入された（日経産業1993.4.22）。その後、軍事政権が支配したヤンゴンでは自動車ブームが起き、中古車が路上で売買され、主に日本車が取引された。ガソリ



ン不足や中国向け再輸出規制強化により、在庫が増え、販売価格は急落した。かつて北部国境から中国・雲南省に密輸されたが、政府が1993年7月から密輸取締りを強化したため、在庫が急増した（日経新聞1994.1.31）。こうして自動車の輸入政策については、弥縫策が相次ぎ出され、一貫した政策が見られないまま時間が経過していった。

## (2) 中古車輸入の拡大

2011年にテイン・セイン大統領は、民主化を進めるために中古車輸入規制も大幅緩和した。ミャンマーでは、日本製の中古車は故障しにくく、故障しても修理をすれば何十年も乗れるために人気があった。こうして中古車が増加したため、ヤンゴンでは渋滞が深刻化し、至るところで高架道路が建設された。また民政移管後、国内の物流需要が上昇し、海外からの観光客の大幅増加によって観光バスの需要が高まり、日本からの乗用車以外の車両輸出も増加するようになった（水谷・堀間 [2017] 85-86）。

他方、ミャンマーでは、地方の交通手段は二輪車や馬車が中心であり、タクシーも走行していない地域もあった。道路整備も遅れ、主要幹線道路の総延長距離は、2011年に2万4,285マイルであったが、2015年には2万5,733マイルと約1,400マイル強伸張しただけであった。また、アスファルトとコンクリートの舗装率は64%であり、その他は砂利道などであった。そのために未舗装道路は雨季には冠水し、通行不能となった。さらにコンクリート道路は滑りやすくなり、事故も発生した。一般道路は、舗装道が少ない上、幹線道路との連結性も低かった。ルートによっては反政府勢力が支配する地域もあり、走行ルートには困難を極めた（水谷・堀間 [2017] 190-191）。一見、道路敷設を進めるとともに舗装をしていけばよいという見方もあ

るが、財政的な面やその危険性などにより、なかなか進捗しない状況も理解できる。

ミャンマーでは、先にもあげたように国内企業保護のために外資による輸入販売は禁止されていた。外資が自社製品をミャンマーに輸入販売する場合、現地企業への委託か現地生産による方法しかなかった。ただ、国内企業は小規模で販売力がない状態であった。一方、先の新政令でも国内業者への影響が大きい自動車と二輪車は、規制緩和対象から除外方向で議論が進んだ。そこで対象品目を制限し、外資誘致と国内企業保護を目指すこととなった。

## (3) 民主化以降の自動車需要の急増

1996年、ASEAN 6カ国の自動車産業がASEAN自動車連盟（ASEAN Automotive Federation : AAF）を再結成した。ここでは加盟国相互の部品供給の円滑化や環境・安全基準づくり、個別企業が対応しにくい多国間の問題解決に取り組むこととなった。ASEANはAFTAにより、2003年までに域内関税を0-5%に引き下げ、域内分業体制を推進することにより、経済発展を加速させようとした。そこでAAF設立は、有力自動車生産地域を目指したものであった（日経産業1996.7.30）。ただ、ASEANで新興市場とされるカンボジアとラオス、ミャンマーは、合計人口が1億人を下回り、GDPも少なく、モータリゼーションの開始は時期尚早の見方もあった（西本 [2017] 75）。それは1人当たりGDPからの見方であり、一般に1世帯あたり3,000米ドルという水準に達するには、時間がかかると判断する面からであろう。

しかし、ミャンマーでは2011年の民主化後、自動車利用が急増した。図表1からわかるように自動車保有台数は、民主化以前から急増した。自動車市場の成長により、石油製品需要の伸長が見込まれたため、JXなど日本の石油元売各

<図表 1 ミャンマーの車種別自動車登録台数（単位：台）>

車種 \ 年	2012	2013	2014	2015	2016	前年比 %
乗用車	267,561	331,468	434,69	494,657	536,471	8.5
トラック	67,750	74,546	124,597	193,559	250,529	29.4
バス	19,579	19,812	22,151	26,746	25,937	▼ 3.0
二輪車	1,955,505	3,219,213	3,595,474	4,276,696	4,631,007	8.3
その他	53,352	54,070	61,291	86,041	97,316	13.1

(出所) フォーリン [2017] 158 頁

社は、外資への市場開放が進む同国を大きな市場と見なすようになった（日経新聞2014.9.14）。他方、中古車利用が浸透し、中古車輸入規制をしなければ、新車市場拡大は厳しい状況であった。同国の2016年の乗用車保有台数は約50万台である。登録車の8-9割は日本から輸入し、新車は年1万台に過ぎなかった。同国でも日系メーカーが多いが、ショールームや保守点検などには力を入れてきたが、工場建設には慎重な姿勢であった。そのような状況において、北京汽車が2014年2月にヤンゴンにショールームを開設した。同社は同国国境の雲南省瑞麗市で2015年に年産数万台の新車組立工場を稼働させ、同国への輸出拠点とした。後章で取り上げるが、同国では2010年に政府系企業との合併会社を清算したスズキが2013年に小型トラックの現地生産を再開した（日経新聞2014.6.10）。またスズキの行動は、米欧の経済制裁解除時期が見通せない状況での再開であった。

#### (4) 輸入許可証（ライセンス）発行をめぐる

##### 1) ライセンス取得をめぐる変化

2000年になると、ミャンマーでは国内経済の落ち込みや軍事政権による政策運営のため、トヨタ、味の素、全日空などの日系企業が駐在員を引き上げる事態となった。当時同国には約70社の日本企業が進出し、駐在員家族を含め

400人が滞在していた。トヨタでは、1998年1月に開設した駐在員事務所から日本人を引き揚げ、現地スタッフで事務所を維持することとした（日経新聞2000.5.7）。この対応には、同国をどのように見極め、判断するかという迷いが見られよう。

ミャンマーでは、それ以前の2010年時点において、当時10年を経過した日本製の4ドア乗用車が20万ドル、四輪駆動車も40万ドルを超えて取引されていた（日本貿易振興機構 [2011]、日本自動車研究所 [2014]、水谷・堀間 [2017] 193）。そして、2011年6月末には自動車登録台数のうち日本車が9割を超えていたが、この背景には流入増もあった。軍事政権は、それまで新車・中古車ともに輸入を規制してきた。一方、新車は経済制裁を踏まえ、日米欧メーカーは輸出を自粛していたが、中古車については輸出が可能であった。日本中古車輸出業協同組合（東京・品川）によると、月間数百台だった輸出は2011年12月に6,580台に急増した。これはテイン・セイン政権が、民主化と並行して経済活性化を目指したためであった（日経新聞2012.2.15）。中古車輸入の拡大により、2011年の輸入規制緩和で中古車価格の低下が進行した。そこで新政権は、新車輸入解禁の検討を開始した。同国では自動車は高価であったが、より自動車購入を難しくしたのが高額の「輸入許

可証（ライセンス）」であった。軍事政権時代は1台12万ドル（約930万円）であった。その後1万5千ドルに引き下げられたが、税金や手数料を含めると購入価格のほぼ半分を占めていた（日経新聞2012.2.15）。

他方、ライセンス取得には、輸出税支払済みの輸出獲得外貨の提示が必要であった。こうして政府は、裁量的にライセンスを発給してきた。完成車輸入が厳しく制限されているため、輸入代替企業には保護的であったが、それら企業にも厳しい外貨配分規制・輸入規制が課されたため、育成には結びつかなかった（藤田 [2013] 94）。またライセンスを得ても、実際に輸入許可が出ない状況が続いた。一方、各省庁の特別輸入枠を使った輸入が増加した（日経新聞2000.5.7）。

## 2) スクラップポリシー

ミャンマー政府は、2011年9月に古い車の入替促進策を開始した。旧型車は、排ガスや故障が経済発展の妨げになるため、廃車証明と引換えにライセンスを無料で発給することにした。これは自動車を一般国民に手が届く価格水準に引き下げるためであった。そこで、旧型車の買換え奨励策として、40年以上経過した旧型車を廃車にすると、1995年以降に生産された3,500ドル以下の中古車（当時）を輸入できる「スクラップポリシー」を発表した。その後、経過年数の条件を緩和し、自動車登録税の減税、2007年以降の右ハンドル車の輸入許可などについて規制を緩和し、2011年の民政移管以降、同国で日本の中古車輸入が急増するようになった（水谷・堀間 [2017] 193-194）。

さらにミャンマー政府は、旧型車の所有者に対し、生産年が1999年から2006年に限定した新型自動車の輸入許可を与えた。これにより、2012年8月時点で、総計58,711台の輸入が許可された（ミャンマー商務省）。これに対し、

2012年5月に発表した追加措置では、外貨口座開設などの条件を満たすと、2007年以降の生産車にもライセンスを無料発給することとした。これにより、旧型車の廃車を条件にせず、誰もが購入可能となった。そのため、年式の新しい車が大量に流入する可能性が生まれた。また中古車が値下がりし、関税や登録料など諸経費込みでも、排気量1,300cc程度の小型車は100万円前後で購入できる見込みとなった（日経新聞2012.6.4）。こうした生産年に対する輸入制限の解除は、新車輸入に道を開いたとも解釈できる。

## 3) 道路事情に合わせた対応

2016年11月にミャンマー車両輸入管理委員会（Vehicle Import Supervisory Committee : VISC）が発表した「2017年に輸入可能な自動車に関する通達」では、左ハンドル指定の車両に関する規制が増加した。これは政府が以前から同国の道路事情に合わせて左ハンドル車普及を進めてきたためであった（水谷・堀間 [2017] 86-87）。そして政府は、2017年1月以降、右ハンドル車の輸入を原則禁じる方針を2016年11月に発表した。廃車証明書と引換えに輸入を認める特例でも対象を2011~2014年製造の中古車に限定した（日経新聞2016.12.28）。

右側通行のミャンマーでは、左ハンドルが原則であるが、ヤンゴンでは日本からの右ハンドルの中古輸入車が9割以上を占めていた。そこで政府は、2017年から右ハンドル車輸入を原則禁止とし、廃車証明を条件として輸入特例は比較的新しい車両に限定した。2016年までに認められた輸入中古車の販売は継続していたが、在庫が底をつくると中古車価格が上昇し、新車との価格差が縮むことが予測された。中古車輸入規制の目的は安全確保であったが、自動車産業の育成を試みるミャンマー政府による産業政策の面もあった。中古車市場が縮小すると、代替する新車市場を狙った投資誘致も可能になる。

<図表2 自動車輸入に関する新規制（2017年1月）の概要>

車種	輸入可能な車両年代	その他
○老朽化した車の代替による輸入 ・乗用車 ・トラック/バス	2011~2014 2007~2014	1,350cc以下 2015~2017年式は 左ハンドル限定
○個別輸入 ・乗用車 ・トラック ・高速バス ・旅客自動車、ミニバス、路線バス	2015~2017 2007~2017 2012~2017 2007~2017	左ハンドル限定、排気量1,350cc以下を含む 2015~2017年式は左ハンドル限定 左ハンドル限定 左ハンドル限定
○通常の輸入ライセンスによる会社、 団体の輸入 ・乗用車 ・工業用中古車（事業用重機） ・高速バス ・ミニバス、路線バス ・消防車、救急車、霊柩車 ・宗教で使用する車	2015~2017 2007~2017 2012~2017 2007~2017 2001~2017 2007~2017	左ハンドル限定  左ハンドル限定 左ハンドル限定
○ミャンマー政府による輸入 ・乗用車 ・工業用中古車（事業用重機） ・バス、トラック	2015~2017 2007~2017 2007~2017	左ハンドル限定  2015~2017年式は左ハンドル限定

(出所) フォーリン [2017] 159頁 (一部改)

そして、国内で組み立てをし、国産要件を満たせば、自動車税が免除されることとなった（日経産業2017.9.8）。図表2は、2017年の自動車輸入に関する新規制の概要を示したものである。輸入可能な車両年代をかなり新しいものでも可能とし、さらに左ハンドルに限定するとの条件を付けた車種が目立っている。これにより、日本において使用されていた右ハンドル車の中古車輸出は大幅に減少することが予測されるようになった。そのため、日本にとっては、政策的な同国に対する情報収集と見極めがより重要となった。

### (5) 現地生産の促進

ミャンマーでは、テイン・セイン政権下での経済開放以降も国内を走行している自動車のうち中古車が9割以上であり、新車市場は数千台規模でしかなく、タイやインドネシアと比較す

ると小規模であった。しかし、政府が2017年に中古車輸入を実質的に規制し、新車販売が直近の2018年は前年度から倍以上伸び、1.7万台を突破した。前年度成長率からは、ASEANで新車市場が最も急速に立ち上がっているとされる（瀧波 [2019] 1）。つまり、新車市場の立ち上がりは、政策による影響が大きいといえる。

ミャンマー工業省は、2019年5月に自動車政策を公表した。自動車市場は2018年の新車販売台数、生産台数ともに前年比で倍増し、同国の経済発展に資する自動車および関連産業の将来にわたる持続的成長を見据えて策定された。その骨子は、新車販売台数の目標値を3期に分けて設定した。第1期（5年間）で年間20万台、第2期（5年間）で年間40万台、第3期（5年間）で年間120万台としている。これはブランド力のある自動車を国産化することによって、生産設備・自動車部品製造、原材料供給、アフ



ターサービス、自動車保険、販売金融など各関連分野を育成することが目的である。また、外国企業の進出による技術移転を推進し、ミャンマー人の雇用機会を創出しようとする面がある。外国直接投資を促進するため、現地生産に対する優遇税制などインセンティブを付与しながら、R&Dセンター設立も促し、グローバル・サプライチェーンの一角を担おうとしている（草刈 [2019]）。

このようにミャンマー政府は、域内の最大生産国であるタイからの輸入車流入を防ぎ、自動車産業を振興させようとするものである。AECでは、自動車の域内関税は撤廃されているが、現地生産を優遇することにより、雇用増や技術集積を形成しようとしている。このため各国政府は、輸入車に非関税障壁を設けている。そこでヤンゴンでは、2016年にナンバープレートの取得に必要な車庫証明発給を停止した。そのため、ヤンゴン市民は他地域の人から名義を借りなければ輸入車を購入できない状況となった。さらに商業省が販売・価格面で輸入車に規制をかけ、代理店1社につき輸入許可を300台に制限している。現地生産車にかからない車両登録料を本体価格の5~120%を徴収することとしている（日経新聞2019.2.15）。こうした政府の対応は、輸入車に規制をかけることで大手メーカーに現地生産を促し、雇用創出や裾野が広い自動車産業自体の立ち上がりを期待するものといえよう。

## 4 ミャンマーにおける外資系自動車メーカーの事業活動

### (1) ミャンマーにおける自動車の現地生産

ミャンマー政府が、自動車産業の育成を目指し、2017年から中古車輸入に大幅な規制をかけたため、自動車市場に変化が起きるように

なった。有力な中古車輸入業者は、新車販売に業態転換している。またメーカーでは、スズキのように現地生産を拡大する動きも出てきた。同国は、ASEANの自動車市場における「最後のフロンティア」とされる。それは同国での2018年1~10月の国内生産台数が約9,500台（前年同期2.5倍）となり、乗用車が約7,700台（同3.1倍）、商用車が約1,800台（同1.3倍）と乗用車の伸張が顕著であることからわかる。現在、同国では、スズキ、日産、Ford、起亜の4社が同国内での生産を行っている。首位のスズキの生産台数は約7,900台（同3.0倍）であり、乗用車が約6,600台（同3.6倍）、商用車が約1,300台（同1.6倍）であった。スズキは、ティラワ工業団地に第2工場を建設し、増産をしている。また、日産車を販売するマレーシア資本のタンチョンモーター（Tan Chong Motor : TCM）が、バゴーに第2工場を建設しており、2019年半ば以降の稼働を予定している。いずれも現在、SKD方式であるため、部品はほぼ全量輸入であるが、TCMでは、CKD方式での部品現地調達も視野に入れ、部品メーカー用の土地を第2工場の隣接地に確保している（草刈 [2018]）。このような状況は、やはり同国の自動車政策の変更により、これまでとは異なった自動車環境が形成されつつあることを示している。

### (2) 日系メーカーによるミャンマーでの事業展開

#### 1) スズキのミャンマーにおける事業活動

スズキは、ミャンマーのモータリゼーション初期に進出した。同国はトヨタやホンダなどが優位であるタイやインドネシアとは異なり、同社が新車市場では1位である。それは同社が他社に先駆けて進出したためである。ASEANは1997年の経済危機の影響を受けたが、同社と同国政府関係者らが合弁契約書に調印し、事業

認可を受け、ミャンマー自動車・ディーゼルエンジン工業公団（MADI）と合弁会社 Myanmar Suzuki Motor を設立した。出資比率はスズキ70%、MADI30%であった。生産車種は二輪車が110ccクラスの実用車、四輪車が1,000ccクラスの乗用車と商用車であった。ヤンゴンに工場を新設し、当初は年間数百台ずつタイや日本から部品を調達してKD生産を行った（日経産業1998.10.14）。1999年からは、10年契約でピックアップトラックやワゴン車、二輪車生産を行ってきた。ただ同時期には、米国の経済制裁が強化され、自然災害や度重なるデモが発生した。同社はこれらのリスクも踏まえた上で生産を継続した（藤田 [2013] 94）。合弁会社は2010年に解散したが、10年間で累計約6千台を生産した。会社解散後も将来性を見越し、人員を張り付け、交渉を重ね、2013年には単独で工場操業を開始した。同社は、同国での生産を2013年5月に再開した。100%出資の生産・販売子会社である Suzuki Myanmar Motor 設立の申請認可が下りたため、ヤンゴン市内の既存工場を再稼働した（日経産業2013.2.7）。

スズキのミャンマーでの生産規模は、二輪車年間25,000台、四輪車1,000ccクラスの乗用車など同3,000台を目標とした。また同国では、同社が日本ブランドという安心感だけでなく、2013年から現地生産を開始したため、輸入車に上乘せされる各種税金などの費用発生が回避でき、競争力のある価格帯での販売が可能となった。またスズキは、2018年に世界戦略車 Swift を投入し、現地消費者の嗜好に合った自動車を販売し、ミャンマーで最も影響力を持つ日本と同国で活躍する俳優森崎ウィンを広告塔に起用し、プロモーションでも現地に適合させている。同社は、トヨタなどとは異なる戦略によりグローバル事業を推進している（瀧波 [2019] 2~3）。したがって、同社は他の世界的

に有力な自動車メーカーが進出する前に市場参入し、早期に市場を形成しようとする先行型戦略の採用であり、既にインドで実践していたものである。

## 2) いすゞのミャンマーにおける事業活動

いすゞは、かつて Myanmar 国軍との関係が深い Union of Myanmar Economic Holdings Limited (UMEHL) と合弁し、組立を行っていた。部品輸入は、厳しい外貨管理の対象であったため、生産規模はいずれも年間数百台規模であった（藤田 [2013] 94）。同社は、1999年に同国でトラック生産を開始したが、2000年代初めに欧米による経済制裁により休止していた。そして、同社は民主化後の2012年中に、同国でトラック生産を開始するため、ヤンゴンにおいて組立工場を取得した。同国では将来の経済成長を見込み、他メーカーも現地生産を検討しているために先駆けようとした。そこで同社は、政府系企業の First Automotive の株式の約6割を取得し、同社がヤンゴンに持つ工場で小型トラックやピックアップトラックを生産することとした。民主化以前には、先に取り上げたスズキが同国内で生産をしていたが、政府が民主化路線に転じて以降、日本の自動車メーカーの現地生産開始は同社が初めてとなった。組立部品については、同社のアジア最大の生産拠点があるタイから輸送することとした。そして、販売状況に合わせ生産設備を増強し、将来は数万台規模を目指すこととした。さらに修理や点検などアフターサービスの拠点整備も進めようとしている。現地生産の再開で輸送費や関税コストを抑えられ、政府による自動車輸入制限規制も回避できる（日経新聞2012.5.30）。これらは現地生産を手がけることによって得ることのできるメリットである。しかし、これらのコストや規制への対応は、環境が変化するとメリットではなくなることも考慮する必要がある。

### 3) 日産のミャンマーにおける事業活動

日産は、2016年2月にミャンマーでの乗用車生産開始を発表した。2017年1月、提携相手のTCMの現地生産拠点において、Sunnyを年間数百台を生産し、国内市場向けに販売することとした。同社は2013年以降、ミャンマー市場に参入した。同社はこれまで日本やタイなどから輸入したSUVやピックアップトラックなどを販売してきた。TCMの工場生産能力は、年数百台規模であった。そこで両社は、2016年2月にバゴーで新工場向けの土地を確保し、工場建設に着手した（日経新聞2017.1.19）。

まず、同グループの既存工場に生産ラインを新設して生産を開始し、2020年までに新工場を建設して稼働し、年間1万台の生産を目指している。新工場では約300人の従業員を雇用し、投資額は5,000万ドル（約57億円）を予定した（日経産業2016.2.18）。さらに日産は、2019年に委託生産方式によりヤンゴン近郊の新工場を稼働させ、生産能力を現在の10倍以上の1万台超に引き上げることを予定している（日経新聞2019.2.15）。同社のこのような行動も、ミャンマー市場が今後急拡大することを見据えての対応といえる。

### 4) トヨタのミャンマーにおける事業活動

トヨタは、1956年にアジアで海外販売を開始した。第二次世界大戦の賠償金の一部として、22台のランドクルーザー（トヨタJ20シリーズ）をミャンマーに発送した歴史がある（トヨタグローバル）。それ以降、同社のASEANでの活動は、タイやインドネシアでの事業活動が取り上げられることは多かったが、同国での事業活動はほとんど取り上げられることはなかった。しかし、2016年には同社の世界生産の12%をASEANが占めるようになり、5カ国に完成車9工場を構え、サプライチェーンはカンボジア、ラオスなどの後発国にも延びるようになった

（日経新聞2017.8.10）。そして、同国の自動車専門誌『Drive』が2017年9月に同国初の「カー・オブ・ザ・イヤー」を発表し、トヨタ車が受賞した（日経産業2017.9.8）。

トヨタは、2019年6月に車両生産会社のトヨタ・ミャンマー（TMY）を設立し、2021年2月にピックアップトラックHI-LUXの生産開始と、初の完成車工場建設を発表した。これは同社と豊田通商は約5,260万ドル（約57億円）を投資し、ヤンゴン近郊のティラワ経済特区に新工場を建設することとしている（瀧波 [2019] 5）。出資比率はトヨタ85%、豊田通商15%である。完成車部品を輸入して組み付けるSKD方式により、2021年の稼働当初には年約2,500台のHI-LUXの生産能力を持ち、約130人の新規雇用することとしている（日経産業2019.6.6）。やはり、同社についてもミャンマーの市場成長性各国による非関税障壁の形成により、現地生産を決定したものといえる。

### (3) 日系メーカー以外のミャンマーでの事業活動

ミャンマーにおいては、日系メーカー以外のメーカーの動きも活発である。同国政府は、インドのTataと大型トラックの共同生産で合意し、約2,000万ドル（約18億円）で合弁工場を建設し、初年度は年間1,000台の生産、操業を開始することとした。同社は、民主化移行のため、経済改革・開放も考慮し、投資に乗り出したといえる。そこで同社は、政府の第2工業省自動車ディーゼルエンジン工業局と調印した。工場はヤンゴンから北西480kmの中心都市マグエ（Magway）近郊の工業団地に建設、20~30トン級のトラックを生産することとした（日経新聞2010.3.24）。同社の同国への進出は、ヤンゴンの工場労働者の平均賃金がバンコクの15分の1程度であり（日経新聞2010.4.27）、生産コス

トが低下することを期待した上での判断であった。

また韓国系メーカーでは、2019年2月に現代自動車新たに約10億円を投資した生産工場が、ヤンゴン北部の工業エリアで稼働した。同社は、2013年にショールームを開設し輸入車を販売したが、知名度は日系ブランドに劣り、価格競争力を有していなかった。ヤンゴンの基幹店のショールームでも月間20~30台程度しか販売できず、市場全体に占めるシェアも2%台に落ち込んでいた。そこで、最大年間で1万台を生産可能な体制を整えようとしている（瀧波 [2019] 4-5）。同社の販売店に掲げた青白の幟広告では、顧客に品質や価格よりもヤンゴンのナンバープレートを訴求している（日経新聞 2019.2.15）。さらに大宇（Daewoo）は、現地企業と共同で、バスの組立工場の生産を行う計画が進み、乗用車だけでなく商用車の現地生産の動きを加速させようとしている（瀧波 [2019] 5）。

そのほかにミャンマーでは、起亜、Fordも委託生産方式で現地生産している。ただ、2018年の新車販売は1万7,519台であった。統計に含まれない現代自と起亜を加えても2万台弱である。市場規模は非常に小さいため、5社体制での販売競争は厳しいものとなることが容易に想像される。

## おわりに

本稿では、ASEANの自動車産業について、世界から自動車後進国に位置づけられるミャンマーを取り上げた。まず同国の概史、経済状況の変化を取り上げ、自動車普及がなかなか進捗しない背景について考察した。そこでは、1997年に米欧諸国から経済制裁を受けていたため、

外資系企業の同国への進出が、停止あるいは遅滞し、外資を巻き込んでの経済発展を図ることができなかった状況を取り上げた。さらにインフラ整備の不備についても言及した。同国は、そのような状況にはあったが、第二次世界大戦前後に生産された旧型車使用を制限し、同国の道路事情に適合するように、左ハンドル車への切り替えを促進させた状況を捉えた。特に自動車普及がやや進んだ背景には、輸入許可証（ライセンス）に関しての制度変化が大きく影響し、また旧型車から年式の浅い自動車への切り替えについては、スクラップポリシーが大きく影響したことを明確にした。

さらにミャンマーが、制裁下にある時期から市場の成長性を見据え、リスクを承知の上で同国に進出したスズキの企業行動を取り上げ、その後いすゞや日産、トヨタに至るまで現地生産に踏み切り、あるいは踏み切ることを意思決定した段階的進化についても取り上げた。また日系メーカーだけではなく、インドや韓国メーカーも市場としての同国の魅力を感じ取り、現地生産に至るまでの意思決定背景について考察した。他方、同国の中心都市であるヤンゴンでは、鉄道網などの公共交通が未整備であり、自動車が主要交通手段であること、二輪車走行が同市内では禁止されていることなどから、今後も自動車普及が進んでいくものと思量される。ただその傾向が継続するためには、モーターゼーションが急速に進捗するとされる1人あたりGDP3,000米ドルの水準に早く達することが必要である。さらに本稿では取り上げなかったが、各メーカーによる販売チャネル（ディーラー）網とアフターサービス網の構築が望まれる。これら同国における流通チャネルとサービスチャネルの構築については、次稿の課題としたい。



<参考資料>

- ADB "Key Indications for Asia and the Pacific 2015" ASEAN [2011] "Small & Medium Enterprises Development Policies in Myanmar"
- Myanmar Industries Association [2015] "Myanmar Industries Directory (2015-2016) " Myanmar Marketing Research & Development Co., Ltd
- Myanmar Industries Association [2016] "Myanmar Industries Directory (2015-2016) " Myanmar Marketing Research & Development Co., Ltd
- Myanmar Times : <http://mmtimes.com/>
- Myanmar Business Today : <http://www.mmbiztoday.com/>
- 飯山辰之助 [2019] 「胎動する「経済回廊」米中摩擦が追い風に」『日経ビジネス』2019.9.23、48-52頁
- 伊野憲治 [2011] 「ミャンマー—人間関係で動く政治のジレンマ」清水一史・田村慶子・横山豪志編著『東南アジア現代政治入門』ミネルヴァ書房、190-210頁
- イプソスビジネスコンサルティング [2013] 「ミャンマーにおける自動車産業」IPSOS BUSINESS CONSULTING Automobiles in Myanmar、1-17頁
- 草刈貴 [2018] JETRO ビジネス短信 (c78a63c3d6b9358d) : 「新車販売が好調に推移、メーカーに現地生産拡大の動き (ミャンマー)」  
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/11/c78a63c3d6b9358d.html> (2019.9.28)
- 草刈貴 [2019] JETRO ビジネス短信 (f7dc216a4fa88a15) : 「工業省が自動車政策を公表、国産化など推進 (ミャンマー)」  
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/05/f7dc216a4fa88a15.html> (2019.9.28)
- 小島英太郎 [2013] 「改革を急ぐミャンマー」日本経済研究センター研究本部国際・アジア研究グループ『バングラデシュ、ミャンマー「次」の拠点と市場を拓くアジア『新・新興国』戦略』日本経済研究センター、95-115頁
- 高橋昭雄 [2018] 『蒼生のミャンマー』明石書店
- 瀧波栄一郎 [2019] 「2019年ミャンマー自動車業界レポート—立ち上がる自動車産業と今後の展望」『MSR Myanmar Insight Report』2019.2.18、1-7頁
- 武田健太郎 [2017] 「スー・チー経済圏 際どく攻める日本勢」『日経ビジネス』2017.4.10、42-46頁
- 藤田幸一 [2005] 「ミャンマーにおける市場経済化と経済発展構造」藤田幸一編著『ミャンマー移行経済の変容—市場と統制のはざままで—』アジア経済研究所、3-23頁
- 藤田麻衣 [2013] 「輸入代替産業の発展と政策転換—ベトナム二輪車産業の事例とミャンマーへの含意」久保公二編『ミャンマーとベトナムの移行戦略と経済政策』アジア経済研究所、65-100頁
- 中西嘉宏 [2009] 『軍政ビルマの権力構造—ネー・ウィン体制下の国家と軍隊1962-1988』京都大学学術出版会
- 西本真敏 [2017] 「圧倒的な存在感のトヨタ 続くか日産・三菱自の連合」『Nikkei Automobile』2017.6、74-77頁
- 日経産業新聞「首都に移動電話」1992.12.1、3面
- 日経産業新聞「中国が輸出、ミャンマーにトラック2500台」1993.4.22、3面
- 日経産業新聞「域内分業推進死刑座発展を加速」1996.7.30、6面
- 日経産業新聞「スズキ、ミャンマーで合弁1000cc級乗用車生産」1998.10.14、14面
- 日経産業新聞「軍政に食い込む政商」2006.11.30、4面
- 日経産業新聞「民主化のミャンマー、外資を誘致へ制度改革続々」2012.7.10、20面
- 日経産業新聞「ミャンマー、自動車需要拡大」2013.3.1、11面
- 日経産業新聞「ミャンマー生産スズキが再開」2013.2.7、14面
- 日経産業新聞「ミャンマー進出45社表明」2014.5.29、4面
- 日経産業新聞「東南アジア随一の成長」2015.7.16、4面
- 日経産業新聞「ミャンマーで車生産」2016.2.18、13面
- 日経産業新聞「域内の分業体制進む」2016.7.14、2面
- 日経産業新聞「車市場、新車シフトへ」2017.9.8、5面
- 日経産業新聞「トヨタ、ミャンマーに初工場」

2019.6.6、8面  
日経ビジネス [2018] 「「大義」を掲げて切り開く」『日経ビジネス』2018.1.29、38-41頁  
日本経済新聞「密輸市ビルマ・ラングーン―庶民経済の担い手」1987.12.12、夕刊3面  
日本経済新聞「援助は軍事政権保護」1992.5.30、6面  
日本経済新聞「密輸取り締まりで中古車在庫山積み」1994.1.31、3面  
日本経済新聞「ミャンマー、二重レート、貧富も拡大」1995.8.29、9面  
日本経済新聞「ミャンマー ASEAN加盟正念場」1997.5.22、9面  
日本経済新聞「ミャンマー 駐在員引き上げ相次ぐ」2000.5.7、7面  
日本経済新聞「ミャンマーデモ流血」2007.9.27、8面  
日本経済新聞「民主化前、ミャンマーの「異変」」2010.4.27、6面  
日本経済新聞「車の給油制限を撤廃」2010.6.15、8面  
日本経済新聞「ミャンマー経済「開国前夜」」2012.2.15、7面  
日本経済新聞「いすゞ ミャンマー進出」2012.5.30、1面  
日本経済新聞「ミャンマー、車輸入規制緩和」2012.6.4、夕刊3面  
日本経済新聞「陣取り合戦に号砲」2012.12.26、地方経済面中部  
日本経済新聞「勃興ミャンマー 中国車食い込む」2014.6.10、11面  
日本経済新聞「ミャンマー小売り自由化」2014.7.27、1面  
日本経済新聞「ミャンマーで製油所整備」2014.9.14、3面

日本経済新聞「ミャンマー、輸出の夜明け」2015.9.25、11面  
日本経済新聞「東南ア成長加速へ」2015.1.31、5面  
日本経済新聞「関税以外の障壁様々」2015.10.7、30面  
日本経済新聞「ミャンマーで生産開始」2017.1.19、14面  
日本経済新聞「東南ア「ものづくりの鎖」」2017.8.10、11面  
日本経済新聞「ミャンマーに外資100%」2018.5.12、9面  
日本経済新聞「ミャンマー、車外資ひしめく」2019.2.15、13面  
日本自動車研究所 [2014] 「ミャンマー連邦共和国における自動車登録・検査インフラの整備に係る実現可能性調査」経済産業省  
三重野文晴 [2013] 「ミャンマー市場離陸の課題」(経済教室) 2013.4.5、25面  
ミャンマー商業省：<http://www.commerce.gov.mm/>  
ミャンマー商工会議所連盟 (UMFCCI)：  
<http://www.u.fcci.com.mm/>  
ミャンマー中央統計局 (CSO)：  
<http://www.csostatat.gov.mm/>  
ミャンマー中央銀行 (CBM)：  
<http://www.cbm.gov.mm/>  
ミャンマー日本商工会議所：<http://jccim.org>  
水谷俊博・堀間洋平編著 [2017] 『ミャンマー経済の基礎知識』JETRO  
山本肇 [2013] 「ミャンマー自動車産業の政策と展望―ラストフロンティアの夜明け」鹿児島県立短期大学  
ヤンゴン日本商工会議所、JETROヤンゴン事務所編 [2013] 『ミャンマービジネスガイドブック (2012~2013)』