

2019年2月18日

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～



コンサルティング部門 / ジャパンデスク

Deputy Director 瀧波 栄一郎

本文

1. 立ち上がる自動車産業

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中古車が9割以上を席卷し、新車市場は数千台しかなく、タイやインドネシアなどと比較すると小規模であったことから、自動車市場への注目度は低かった。然しここ数年で状況は一変している。ミャンマー政府が2017年に中古車輸入を実質的に規制¹したことをきっかけに、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²。前年度成長率で見れば、ASEANで新車市場が最も急速に立ち上がっている。

(図1) ミャンマーでの新車販売台数・増減率の推移²

(単位:台)



各種情報をもとに MSR 作成

¹ 2015年以降に製造された左ハンドル車のみを許可するとし、日本から輸入される右ハンドル車の輸入を実質的に禁止

² 韓国系メーカーは統計データに含まれていない

(図2) ASEAN 主要国の新車販売台数・成長率

国名	2017年 (万台)	2018年 (万台)	前年増減率 (17→18年)
ミャンマー 	0.8	1.8	112.8%
タイ 	87.2	103.9	19.2%
インドネシア 	107.9	115.1	6.7%
ベトナム 	27.3	28.9	5.8%
マレーシア 	57.7	59.9	3.8%
フィリピン 	42.6	35.7	-16.0%

ASEANで最大の伸び率

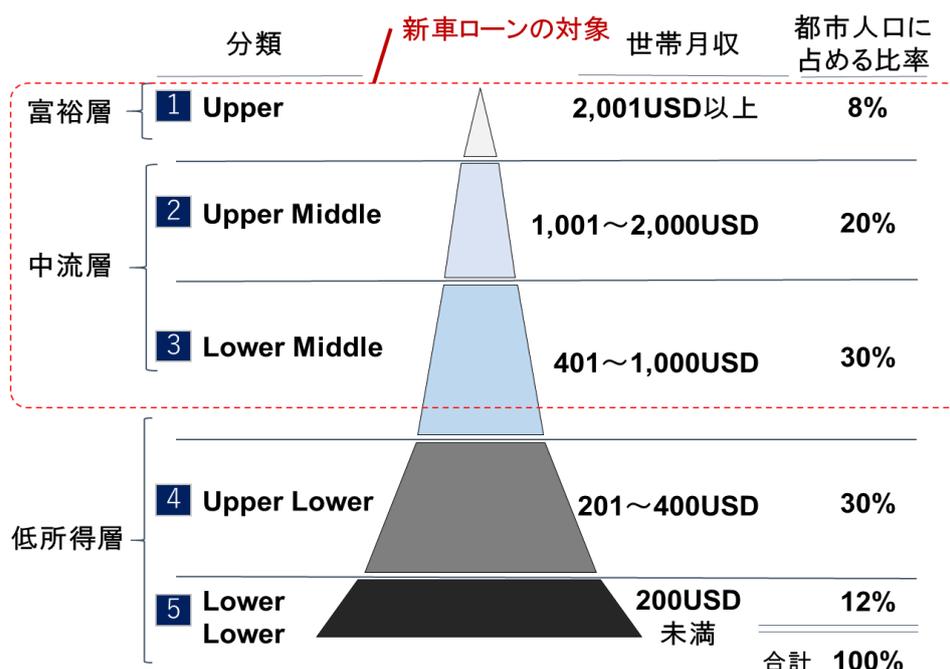
(出所)各国自動車協会データなどをもとに MSR 作成

2. 自動車ローンの普及と中間層の購買力

では、どのような顧客層が購買の担い手になっているのだろうか。2011年の経済開放以前、自動車の購買層はクローニーと呼ばれた企業経営者、政府高官、少数民族の武装勢力など限られた富裕層が中心となり数百万円以上していた輸入車などを購入していた。現在、購入の担い手はアッパーミドルに属する中間層であり、彼らにとっては、金融機関やメーカーが長期の自動車ローンを提供し始めたことが新車購買促進の一助となっている。例えば業界最大手のスズキは、地場大手銀行のAYA銀行と提携し最大7年のローンを提供。同ローンは日本円で約5万円(70万 kyats)の世帯月間収入があれば利用できるため、弊社MSRで実施している経年の調査結果(下記図3)をみても(定義上明確にローン対象の閾値となる5万円で区

切ることはできないが)ヤンゴンでは、3~4割が同ローンの対象となる可能性がある。

(図3) ヤンゴンにおける所得ピラミッドと自動車の購買層

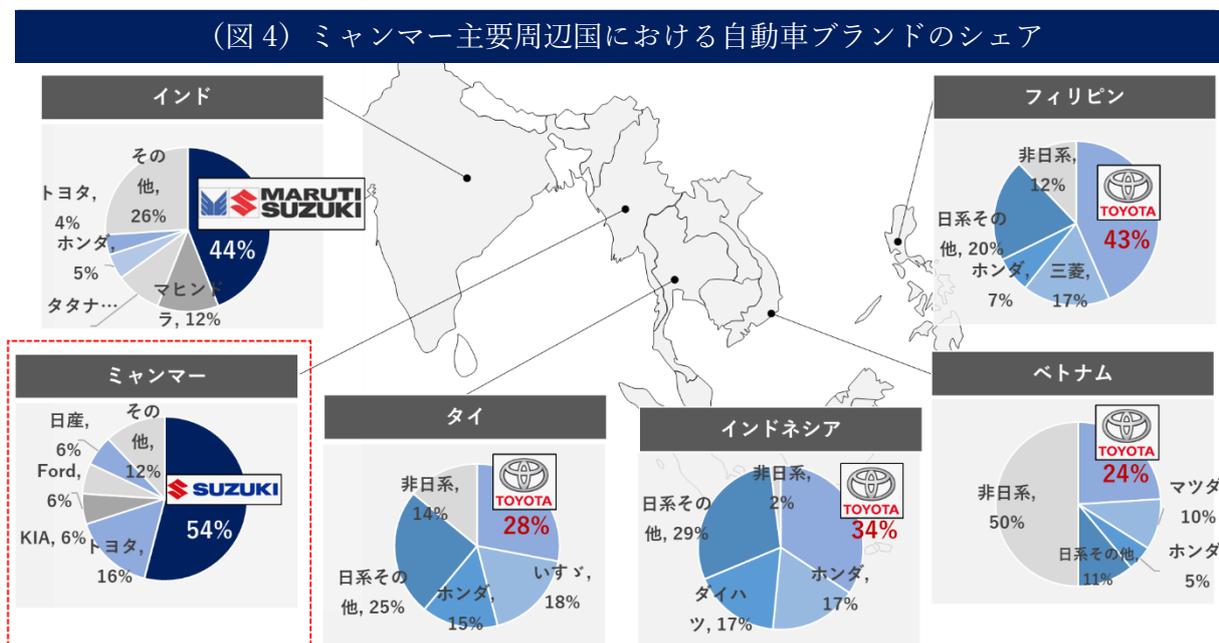


(出所) Myanmar Survey Research (MSR) 所得調査をもとに作成

今後は、①ヤンゴンでは鉄道網などの公共交通が未整備であり、自動車为主要交通手段であること ②二輪車の走行がヤンゴン市内では禁止されていること ③自動車が普及するといわれる一人当たり GDP2 千ドル目前にミャンマーが達していること³から、ストレスの負担が少ない通勤、週末の交通手段の確保を目的に自家用車を保有するニーズは一層高まるだろう。

3. ミャンマー市場でシェアトップのスズキ、背景には長年の“仕込み”期間

トヨタとホンダなどが筆頭シェアを握るタイ、ベトナムなどの ASEAN 諸国とは異なり、ミャンマーはインド新車市場に近く、スズキが一強として新車市場シェアトップを握っている（図 4 参照）。



(注)インド、タイ、インドネシア、ベトナム、フィリピンは2017年のシェア。ミャンマーのみ2018年のシェア（出所）NNA、各種情報をもとにMSR作成

スズキの成功は一朝一夕では語れず、対インド同様に他社に先駆けて進出し、長年の粘り強い努力の結晶ともいえる。経済制裁下にあった1998年に当時のミャンマー工業省などと共同で事業を開始し、1999年から10年間の取り決めでピックアップトラックやワゴン車、二輪車の生産を行った。ただし同時期は米国の経済制裁の強化により悪化する経済に加え自然災害なども影響し、民衆の度重なるデモが発生していた。スズキは国内外から非難される軍事政府と共同で事業を行うリスクを承知の上で、生産を継続し人を育ててきた。2010年に会社は解散となるが、それまでの10年間で部品などの輸入や決済が容易に出来なかったにもかかわらず、累計6千台程度の四輪車を生産している。会社の解散後も将来の市場立

³ 「米中対立期におけるミャンマー市場の重要性」(p.9 参照)

<https://msr-jp.com/wp-content/uploads/2018/12/Significance-of-Myanmar-market-amid-the-US-China-Conflict.pdf>

ち上げを見越し、人員を張り付け、交渉を重ねた結果、2013年には単独での工場操業となった。

日本製ブランドという品質への安心感だけでなく、2013年から業界でも先駆者的に現地生産を始めたことで、輸入車の場合に上乘せされる各種税金などの費用を回避し、競争力のある価格帯で最終消費者に販売が出来る。2018年には、世界戦略車でエントリータイプのSwiftを投入するなど、現地消費者の志向に合った車を販売し、またミャンマーで最も影響力を持つといっても過言ではない日本とミャンマーで活躍する俳優の森崎ウィンを広告塔に用いるなど、プロモーションに於いても現地に適している。

(参考) 森崎ウインを広告塔に用いたSwiftのプロモーション



出所：Suzuki (Myanmar) Motor Co., LTD パンフレット

スズキはトヨタなどとは異なる戦略を採ってグローバル事業の推進と生き残りを図っており、海外では米国と中国事業から撤退している。日本に次ぐ世界第4位の400万台の市場規模となったインド市場への経営資源の投資を公表し、アフリカなど競合企業の進出が薄いエリアへの展開を志向している。現在のミャンマーのトップシェアはインドに次ぐ成功事例であり、今後他社メーカーが現地生産に参入する中、いかにシェアを維持しミャンマーでより拡大を図るのかに注目が集まる。

4. 完成車メーカーの生産拠点の新設と拡張の動き

ミャンマー政府は自国の5千万人超の市場性を理解しており、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、自国での雇用創出やタイやインドネシアが経験したような技術移転を促したい考えである。ASEAN経済共同体(AEC)が進めてきた自動車も対象となる域内の関税撤廃に関しても、ミャンマー政府は、輸入車に対しては車庫証明の取得を義務付けるなど、国内での規制を用いて実質的に規制をかけることで、メーカーの現地生産拠点の新設を促進している。スズキの独断シェアを許さない完成車メーカーは今後、組立工場の新設や整備を進めるだろう。直近では2019年2月に韓国の現代自動車が新たに10億円程度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を開始した。現代自動車

は、2013年にショールームを開設し輸入車を販売していたが、知名度は日系ブランドに劣り、価格面でも競争力を持てずにいた。ヤンゴンに構える基幹店のショールームでも月間約20~30台程度しか販売できておらず、市場全体に占めるシェアも2%台と落ち込んでいる。今回の投資で、最大年間で1万台生産できる体制を整える予定だ。

現代自動車以外にも、日系最大手であるトヨタ自動車ティアラワ工業団地への投資を検討している報道⁴もされており、トヨタの生産拠点新設を起点に他社の生産拠点への投資拡大が促進されるだろう。また韓国系の大宇(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具体的に進んでおり、乗用車だけでなく商用車の現地生産の動きも加速するだろう。

5. 自動車産業が本格的に立ち上がる時期とは

完成車メーカーの進出だけを見ても、自動車産業が成すピラミッド構造のほんの一部であり、部品・部材を供給するサプライヤー企業の進出があって、初めて自動車産業の本格的な立ち上がりといえる。現在のミャンマーで生産拠点を構えるメーカーはスズキ、Ford、KIA、日産、現代の5社で、どの企業もCKDかSKD方式であり、現地で部品を調達して生産はそもそもサプライヤーがいなかったため出来ていない。

ミャンマーにおける主要メーカーの生産状況				※生産拠点有
メーカー	現地組立拠点	生産拠点		生産状況・備考
		立地	開始年	
スズキ	○	1.サウスダゴン 2.ティアラワSEZ	2013年	•ティアラワSEZのゾーンAIに入居。20haの土地で、月に約1千台超を製造。サウスダゴンではトラックを製造
トヨタ自動車	※検討中	-	-	•18年にティアラワSEZへの生産拠点投資が報道される
Ford	○	東ダゴン	2017年	•東ダゴンの工業エリアに、組立工場を開設し一部車種の現地生産を行う
KIA	○	ヤンゴン北西部	2013年	•ヤンゴン郊外の工場で、6つの車種を生産中
日産自動車	○	1.ダゴン 2.バ ゴ(建設中)	2017年	•マレーシア資本のTan Chong Motorsが展開。バゴに第2工場を建設中(19年後半の稼働)
現代自動車	○	ヤンゴン北部	2019年	•2019年2月に約10.8億円を投じて、1万台規模で生産が可能な工場の稼働が開始
マツダ	×	-	-	•1963年から小型車などを現地生産していたが、1996年に撤退。現在は販売・メンテナンス拠点あり
ホンダ	×	-	-	•生産は行っていないが、販売やメンテナンス拠点を有する

出所：各種情報をもとに MSR 作成

今後、自動車業界が整備されるためには、完成車メーカーの動向だけでなく、すでにタイに拠点を持つ Tier1 や 2 の自動車サプライヤーの進出に注目が必要であるが、いつその時期が到来するのだろうか。

⁴ <https://www.mmmbiztoday.com/articles/toyota-looking-invest-auto-manufacture-plant-thilawa-sez> (2018年2月 Myanmar Business Today)

ベンチマークすべきは、同じくメコンエリアの ASEAN 国であるベトナムが挙げられる。ベトナムは経済水準では、ミャンマーより約 10 年進んでいるといわれており、新車販売は約 30 万台の市場である。完成車メーカーへのサプライヤーとなる日系企業の代表格であるデンソー、矢崎工業、日本電産などはハノイを中心にすでに進出済みでメーカーに供給を行っている。自動車のサプライヤー数が 2 千社強のタイと比較すると、ベトナムでは 200 社程度と限定的ではあるが、中国やタイなどから新たに新規投資を行うサプライヤー企業も増えている。また AEC で輸入関税は撤廃されたが、2017-18 年にかけて、ベトナム政府が完成車（CBU）の実質的な輸入制限となる完成政令 116 号を公布し輸入がやや落ち込んだ。政府としては、輸入車に市場が席捲されないように配慮しており、（ミャンマー同様であるが）政策面から現地生産を促している。

ベトナムの地場企業も現地生産を志向しており、例えばシェア第 2 位のマツダの組み立て生産を行うチュオンハイ自動車（Thaco）⁵は、中部クアンナム省に 2018 年から新工場を稼働させており、現地調達率を現状の 44%から上げて、年間 10 万台の生産を目指している。また近年業界では最も話題となっている地場大手の Vin Group も北部ハイフォンで国産車の Vin Fast を 2019 年から生産開始予定である。国産車の成否に関しては、事業悪化から中国企業に買収されてしまったマレーシアでのプロトンの事例もあり、否定的な声が多いが Vin Group としての本気度は高く、GM で 37 年間勤務し Executive Vice President まで務めた米国人の Deluca 氏を CEO に任命している。その他のマネジメントメンバーも GM、Ford などから外国人の業界経験豊富なメンバーを採用。部品は将来的には国内生産で調達し産業育成を考えており、エンジンも BMW などの海外企業から技術供与を受け国内で製造することを公表している。

（参考）2018 年パリモーターショーでの VinFast のプロモーション



（左）CEO で元 GM の Deluca 氏

（右）広告塔のベッカム氏

出所：VinFastMedia HP より

⁵ THACO は 2012 年からマツダの現地組み立て生産を行う

6. 今後の展望

10年進んでいるベトナムに比し、ミャンマーでは完成車メーカーの組立が本格化した段階であり、自動車“産業”が整備されるにはまだ時間を要する。AECによる関税撤廃によりタイを中心としたサプライチェーンでほぼ完成したかに見えたメコンの自動車産業であるが、貿易赤字を垂れ流す状況をよしとしないミャンマー政府は、非関税障壁を設けることで、政策面から現地生産を促す流れはしばらく続くだろう。また安全面からみても、右車線に対して、右ハンドルの中古車が普及する状況は政府も問題視している。今後は購買力のあるヤンゴン市民を中心に、長年親しんだ右ハンドルの中古車を離れ、“Assembled in Myanmar”の新車への切り替えが進むだろう。

以上

著者略歴

瀧波 栄一郎 (Eiichiro Takinami)

Deputy Director / コンサルティング部門・ジャパンデスク責任者

慶應義塾大学を卒業後、三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング (MURC)、デロイトトーマツコンサルティング (DTC) にて海外進出支援を専門とするチームで一貫して大手日系企業の海外進出案件に従事

e-mail : takinami@myanmarsurveyresearch.com

MYANMAR SURVEY RESEARCH (MSR) に関して

1995年に創業をしたミャンマー最大手のリサーチ・コンサルティング会社の一社。国内外の民間企業と政府機関向けに各種調査・コンサルティングサービスを提供する。20年以上の実績から、政府機関、財閥・民間企業とは直接のネットワークを有する。

近年は政府・JICA・JETRO と共同での投資フェアの開催や、民間企業向けのコンサルティングサービスを拡充。18年にジャパンデスクを設置し、日系企業の新規進出支援を強化

ジャパンデスク HP : <http://msr-jp.com/>