

2019年6月23日

## 2019年ミャンマー自動車業界レポート②

～トヨタ自動車の工場設立の影響と今後の展望～

ビジネスコンサルティング / ジャパンデスク

Director / 瀧波 栄一郎

### サマリー

#### 1. 【トヨタ自動車ミャンマー設立の背景】

2019年5月、トヨタ自動車はミャンマーへの生産工場設立を決定した。当初はピックアップトラックのハイラックスのみの生産を予定しているが、2020年の総選挙を踏まえて新車市場が順調に伸びれば、生産規模や生産車種の拡大も実施するだろう。

#### 2. 【国内新車市場の今後の展望】

ミャンマー人の新車自動車の購買意欲は強く、ヤンゴンを中心に新車市場は順調な拡大を見込む。弊社MSRで実施した調査をみても、ヤンゴンの世帯層の約7～8割が今後10年以内には自動車を購入する意向がある。世帯所得2千ドル以上の世帯では、既に約半数が自動車を保有しているとみられ、彼らの買い替え需要も含めて新車市場を牽引するだろう。

#### 3. 【ヤンゴンでの通勤手段（公共交通 VS 自動車）】

ヤンゴンの庶民にとってバイク通行規制や公共都市鉄道がないことから、ヤンゴンのストレスフルなバス通勤を緩和するには自家用車で通勤する以外に代替手段がない。ヤンゴンでMRTなどの公共交通が開通するのは最短で2027年であることから、今後も通勤のための自家用車保有の継続と購買への意欲は高まる。

#### 4. 【タイプラスワンとしてのミャンマーの位置づけ】

ミャンマーはタイプラスワンを活かせる好ポジションにあり、ティラワ工業団地を中心に自動車のサプライヤーもすでに進出している。タイの日系サプライヤー企業にとっても、タイにおける人件費の増加などから、ミャンマーを組み込んだサプライチェーンの再構築を検討する時期が再び訪れている。

1. 【トヨタ自動車ミャンマー設立の背景】

▶トヨタ自動車はミャンマーへの生産工場設立を決定。今後の市場拡大に期待

2019年5月末にトヨタ自動車は正式に、ミャンマーで初となる自動車生産会社 Toyota Myanmar Co., Ltd. (TMY) をティラワ工業団地に設立し、2021年2月より生産を開始する決定をした。これまで何度となくトヨタのミャンマー進出が噂されていたが、ついに正式決定となりミャンマーの新聞各社もトップで報じている。

改めて進出の要因を分析すると、大きく3つの経済的な要因が挙げられる。一つ目は当然だが新車市場の拡大である。右ハンドル車の実質的な輸入規制と自動車ローンの普及により2018年は前年比の2倍超に新車が売れている。二つ目は、競合の自動車メーカーの存在である。中でもスズキは2018年のシェアが58%と最大。6割近いシェアを1社で保有する国は、周辺国を見渡しても珍しく「ミャンマーの自動車市場はスズキの独壇場」とまで言われている。三つ目は、トヨタが税制優遇を得る目的がある。ミャンマーでは自動車メーカーが現地生産をした場合、主に車両登録税(税金)と関税が免除され、最終消費者にとっては販売価格が下がる。輸入車しか販売していないトヨタにとっては現地組み立て生産を行い、不要なコストをなくすことでスズキに対抗する姿勢がみえる。

トヨタは約57億円を投資し、工場稼働当初はSKD(セミノックダウン方式)により、ハイラックスの生産予定を年間約2,500台程度とする。タイやインドネシアでの近年数百億円規模の投資と比較すると今回の投資は小規模である。ピックアップトラックであるハイラックスだけの生産というところも、投資がやや限定的という印象は否めない。然しながら2013年に生産拠点を設立したスズキも当初は、小型トラックのキャリイのみであった。トヨタも2020年の総選挙を踏まえて市場が順調に伸びれば、生産規模や生産車種の拡大をするだろう。

ミャンマーの各社新聞がトヨタの工場設立を報道



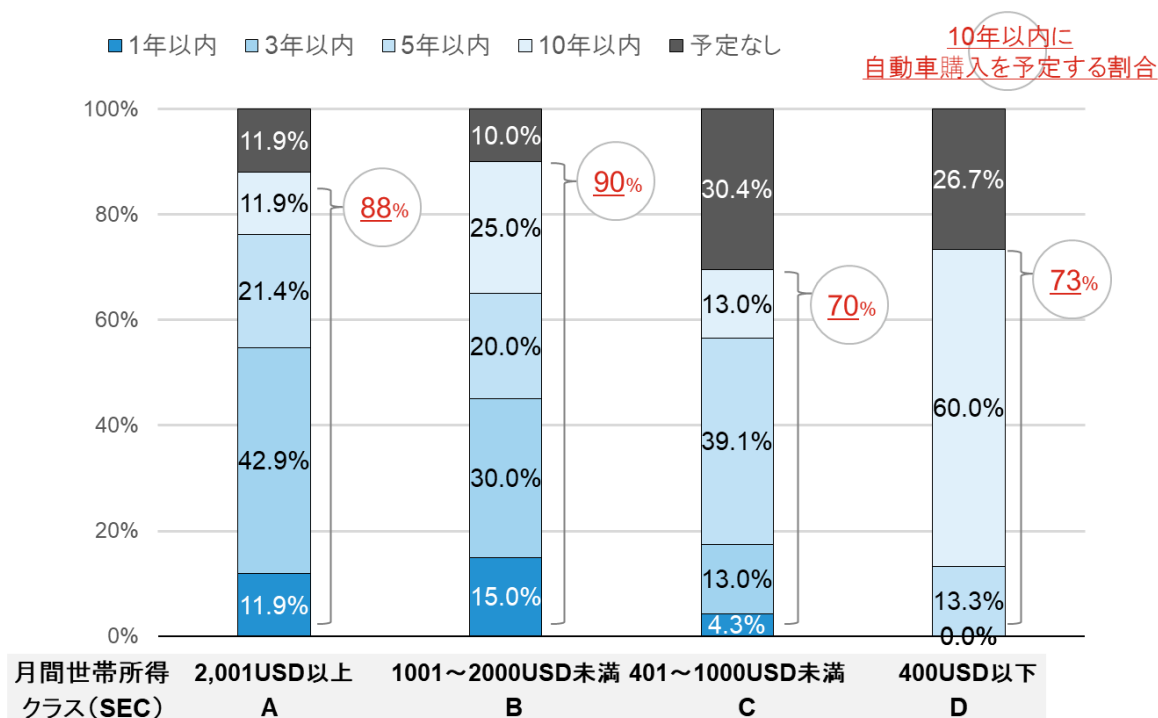
## 2.【国内新車市場の今後の展望】

### ▶ミャンマー人の購買意欲は強く、ヤンゴンを中心に新車市場は順調な拡大を見込む

ミャンマーのミドル層以上から自動車の購買意欲は高い。弊社で行ったヤンゴン在住のミャンマー人への自主研究調査の結果をみる（図1）。注目すべきは、ほとんどすべての世帯層の約7～8割が今後10年以内には自動車を購入する意向がある。なお世帯収入が2,000USD以上の富裕層の約5割はすでに自動車を保有しており、買い替えニーズがある結果となっている。

（図1）所得クラスに応じた自動車購買意向調査

Q.「自動車を購入する予定はありますか？もしあるとすれば何年以内ですか？」  
（ヤンゴン在住のミャンマー人 対象：100名）



出所：Myanmar Survey Research (MSR) 調査（2019年実施）

なぜ自家用車の購買意欲が高いのだろうか。なぜなら主要交通となっているバス通勤のストレスから逃れるためである。最大都市のヤンゴンでは、①鉄道網などの公共交通の未整備（⇨ストレスフルなバスと高額なタクシーしか交通手段がない）

②二輪車の走行がヤンゴン中心地では禁止（⇨低所得者の主要交通手段であるはずのバイク通勤ができない）③雨季時期におけるバスやタクシーの脆弱性（⇨雨による迂回などでバスは遅延。⇨タクシーは毎回直接交渉のため、降雨時は需要増加による価格の急上）などが挙げられる。その他、自動車の購買理由は、前回の自動車業界レポート

（「[2019年ミャンマー自動車業界レポート](#)」2019年2月）を参照いただければ幸いである。

### 3. 【ヤンゴンでの通勤手段（公共交通 VS 自動車）】

▶バス以外の公共交通開通は最短で 2027 年。自家用車保有意欲は継続見込み

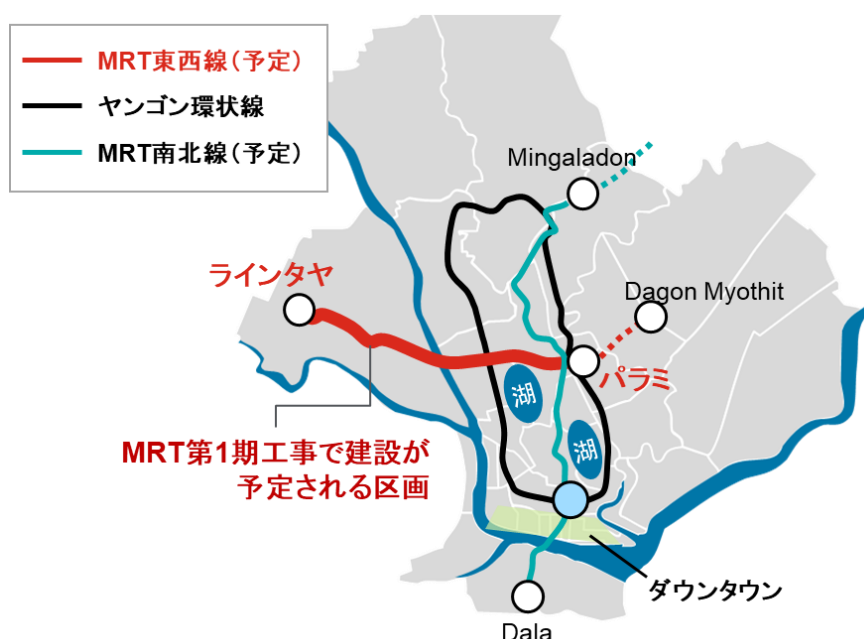
自家用車を保有しなくとも、日本のように通勤に便利な公共交通が整備されればよいという声もある。ではヤンゴンでは将来的にいつから都市鉄道などの公共交通（地下鉄、MRT（Mass Rapid Transit、大量高速交通システム））が整備され、自動車に頼らない交通環境が完備されるのだろうか。下記、図 2 で改めて整理する。現在はヤンゴン環状線の鉄道が老朽化でほとんど機能しておらず、バスに一極集中している。

(表 2)ヤンゴンの主要交通の現状と今後の計画

| 交通手段                | 概況・現状   | 近年の動向（新設・改修計画など）   |
|---------------------|---|--|
| バス                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ヤンゴン運輸庁（YRTA）が管轄する YBS が運営。民間運行会社が 100 社超</li> <li>約 120 路線で約 4,300 台が運行し、<u>1日当たり 200～250 万人が利用</u></li> <li>課題は、運行会社の赤字経営、バスのエネルギー（ガス）充填の効率化、運転手、車体の安全性向上、交通渋滞の緩和</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>2017 年に中国製の左ハンドルの新型バスを納入し改革を実施。バス路線の整理、危険車両や危険運転の規制を強化</li> <li>2020 年から電子決済システム（YPS）を導入し運賃回収を確実にいき効率化を実施予定</li> <li>中国系が信号システムやバスの一元管理を目的に交通管理センターを設立したがシステムが未完成で 19 年現在稼働していない</li> </ul> |
| ヤンゴン環状線             | <ul style="list-style-type: none"> <li>1954 年に現在の環状線が開業以来、特段改修工事なく現在まで運行されている</li> <li>1 週 46km を 38 駅で結ぶ（*東京の山手線は 1 週約 40km）</li> <li><u>利用者は約 6 万人/日でバスに比べて利用者が少ない</u></li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>地場建設会社が 19 年内をめどに改修工事を実施し 1 週の所要時間が 3 時間弱から 1 時間に短縮される予定</li> <li>住商、日本信号などが改修工事を受注しており、2022 年に完了予定。速度が倍の速さになり 2.5 倍の旅客増加を見込む</li> </ul>  |
| MRT<br>(大量高速交通システム) | (現在 MRT は存在しない)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>2019 年 5 月から JICA とミャンマー政府で<u>事業化調査を開始</u>。東西線と南北線に分けて調査を開始。第 1 期で取り組む予定の東西線（ラインタヤ～パラミ）は <u>2027 年の開通を計画</u></li> </ul>   |

出所：各種情報をもとに MSR 瀧波作成

(図 3)JICA 主導で策定されたマスタープランで計画されるヤンゴンの MRT



出所：各種情報をもとに MSR 瀧波作成

MRT 計画は 2019 年の 5 月から ODA 資金の活用を視野に事業調査が始まった。ただし開通予定は 2027 年とされ今から 8 年も先である。ヤンゴン環状線の改修により少しは利用者は増えるのだろうが、ヤンゴンへの人口流入も続いており YBS のバス利用への一極集中は今後も続くだろう。同時にヤンゴンの渋滞悪化は避けられず、バンコクやジャカルタ並の渋滞水準まで悪化してもおかしくない。2019 年初旬に進んでいた二輪車規制緩和も、議会において話が立ち消えてしまった。代替交通手段のなさから、自動車の保有意欲はさらに高まるだろう。

#### 4. 【タイプラスワンとしてのミャンマーの位置づけ】

▶ミャンマーはタイプラスワンを活かせる好ポジションにあり、ティラワ工業団地を中心に自動車のサプライヤーもすでに進出する

自動車産業が集積する隣国のタイでは、自動車のサプライチェーンが築かれているが最低賃金の高騰と労働者不足によるコストアップが避けられない状況であり、域内最低水準の人件費であるミャンマーへ生産工程の一部を移すことも検討できるだろう。すでに完成車メーカーへのサプライヤーともなる企業がミャンマーに進出している（図 3）。スズキ自動車が進出し、トヨタ自動車も 21 年から工場稼働を予定するティラワ工業団地には、コーヨーラド、ゴムナノインキ、GS ユアサ、矢崎総業などがすでに入居する。

(表 4)ミャンマーに進出する自動車産業へのサプライヤー企業例

| 進出時期   | 分類     | 主要製品          | 企業名                  | 備考                             |
|--------|--------|---------------|----------------------|--------------------------------|
| 2014 年 | サプライヤー | 自動車用ラジエーター    | コーヨーラド<br>(江洋ラジエーター) | ●ティラワ SEZ 起工の第 1 社目            |
| 2015 年 | サプライヤー | 自動車用ゴムなどの樹脂製品 | ゴムノイナキ株式会社           | ●ティラワ SEZ                      |
| 2018 年 | サプライヤー | 自動車用電池        | GS ユアサ               | ●(現在は輸入販売のみだが、生産も検討中) ティラワ SEZ |
| 2018 年 | サプライヤー | 、車シート向けの繊維素材  | ツヤモト                 | ●バゴー地域の工場が高機能繊維素材の製造事業         |
| 2019 年 | サプライヤー | 自動車用ワイヤハーネス   | 矢崎総業                 | ●19 年 12 月よりティラワ SEZ の工場が稼働予定  |

出所：各種情報をもとに MSR 瀧波作成

人材においては、現在タイ国内の自動車関連工場ではミャンマー人も多く勤務しているが、彼らはミャンマーに定職さえあれば多くが帰国するはずである。例え末端のブルーカラーワーカーであっても、製造業独特な就業体制や規則などをミャンマー人のワーカーに伝えることが出来、将来的にはマネージャー層候補にもなり得る。

サービス業では同様の傾向がみられる。例えば IT 業界では、シンガポールやタイへ出稼ぎに出ていたホワイトカラーのミャンマー人が近年ヤンゴンに戻り、マネージャー層として勤務する。飲食店などでもタイのチェーン店で勤務経験があるミャンマー人がヤンゴンに戻り、ホールやキッチンの責任者として活躍している。ミャンマーで今後、製造業の工場や生産拠点の雇用が増加すれば、出稼ぎにでていたミャンマー人が自国で活躍できる場が増えるだろう。タイに拠点を置く労働集約性の強い日系メカ企業にとっては、タイと陸伝いのミャンマーへの製造拠点の拡大・移管の可能性を改めて検討する時期に来ているのではないだろうか。

(最後に)

トヨタ自動車にとっては、従前からサプライチェーンを構築してきたタイの生産拠点からミャンマーへ輸出することが経済的にはベストシナリオであったと拝察する。トヨタからしてみればミャンマーの新車市場 2 万台という数字は、タイの 1/50 の市場でしかない。トヨタ自動車にとってはミャンマーの 20~30 年先を見据えた長期的な投資であることが理解できる。またこれまで「トヨタの中古車が大半の国でトヨタの工場がない」という状況であったが、組立工場を設立することで、消費者やミャンマー政府側からトヨタへの印象がさらに向上したこともあるだろう。

今回のニュースは、日系コミュニティにとっては朗報である。日本ビジネス界はミャンマーにおいて中国や韓国、ASEAN や欧米諸国との投資競争を繰り広げている。ミャンマーの大規模入札案件で、権限のある政府担当者側は単純な入札企業の技術力のみでは判断しないケースが多い。総合的に、企業やその企業の本国がどの程度ミャンマーに対して貢献するか、または、これまで貢献をしてきたかで判断される。これまで豊富な資金力を背景に大規模インフラ案件を勝ち取ってきた中国に対して、日本の最大の強みはなんといっても製造業企業が持つ技術力によりミャンマーの産業を育成できることである。

トヨタの生産拠点新設により将来的な自動車の技術移転、雇用創出など目に見える形での貢献が見え、これまで ODA によるインフラ整備を中心に勝ち取ってきた日系コミュニティへの信頼がさらに厚くなったといえる。日系の自動車関連メーカーにとっては、「消費市場としてのミャンマー」「タイとサプライチェーン上、相互関係のあるパートナーとしてのミャンマー」として、改めてミャンマーという国をどう自社の事業活動に活用をするか再度検討する時期が訪れている。

(終)

## 著者略歴

瀧波 栄一郎 (Eiichiro Takinami)

Director of Consulting Division / 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。2018 年より現職

e-mail : [takinami@myanmarsurveyresearch.com](mailto: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シンクタンク・リサーチ会社。

国内外の民間企業と政府機関向けに Marketing、Social、Industrial、EIA の 4 分野で各種調査・コンサルティングサービスを提供。近年は政府・JICA・JETRO と共同で地方州における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。

2018 年にジャパンデスクを設置し、日系企業のミャンマー進出支援や市場調査を行う

ジャパンデスク HP : <http://msr-jp.com/>