

2019年4月22日

2019年ミャンマー二輪車業界レポート

～ヤンゴン走行規制緩和の可能性と日系メーカーのポテンシャル～

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

本文

1. ヤンゴンでは ASEAN でも珍しく二輪車の走行が禁止されている

ミャンマー最大都市のヤンゴンでは15年以上、二輪車・バイクの走行が禁止されている。急激な経済成長を遂げる ASEAN のフロンティアといわれながらも、最大都市ヤンゴンでは、ホーチミンやジャカルタのようなバイクで街中が溢れかえる混沌さはない。ヤンゴンの街中に平穏さをもたらしている要因の一つに、バイク走行規制を挙げても間違いはないだろう。現在、ASEAN でバイク走行規制を敷く都市はヤンゴンしかない。ハノイでは、10年以上の猶予期間を設け、2030年までにバイク走行を禁止する予定である。ただし BTS や地下鉄などの公共交通を整備し、バイクの主なユーザーである低所得者層の交通手段の確保を条件としており、公共交通が十分に整備されていないヤンゴンでのバイク禁止は他都市と比較しても珍しい。

(図1) バイク/二輪車の走行規制を敷く ASEAN 主要都市

マレーシア	KL	• 規制なし
タイ	バンコク	• 規制なし
インドネシア	ジャカルタ	• 規制なし (※自動車ナンバー規制など通行規制あり)
ベトナム	ハノイ	• 2030年までに市内へのバイク走行を禁止することを2017年にハノイ政府が計画。10年程度の猶予期間を設けることで、公共交通の整備ができるとハノイ市は判断する
	ホーチミン	• 規制なし
フィリピン	マニラ	• 規制なし
カンボジア	プノンペン	• 規制なし
ラオス	ビエンチャン	• 規制なし
ミャンマー	ヤンゴン	• 2003年から当時の軍事政権がバイク走行をヤンゴン市内で禁止

(出所) 各種情報をもとに MSR 瀧波栄一郎作成

(図2) ヤンゴンにおけるバイク走行禁止エリア



2003年からヤンゴン地方域を構成する45郡区(Township)のうちヤンゴン市開発委員会(YCDC)が管轄する33郡区でバイクの走行が禁止されている(図1)。ヤンゴンのダウンタウンやオフィス街エリア、シュエダゴンパゴダ周辺でバイク走行はほとんど見かけない。

一方で、中心地から30分程度離れたヤンゴン空港やラインタヤ工業団地エリアなど、バイク走行が禁止されているエリアでも、違法と知りつつ、バイク走行を行う市民が絶えない。

出所：各種情報をもとに MSR 瀧波栄一郎作成

(参考) 中心地から離れた郊外規制エリアでバイクに乗る市民



(出所) ヤンゴンにて瀧波撮影

こういった郊外では、未だ公共交通の整備が進んでいない地域が多く、規制エリアと知りつつも、便宜上バイクに乗るしかない現状である。

ヤンゴン市民の唯一の公共交通であるバスを運営する Yangon Bus Services (YBS) は、毎日運行しているものの、夜間は20時までの運行であり、自家用

車を保有していない大半の世帯は夜間には高額なタクシーを利用するしか交通手段がない。然しながらヤンゴンの中心地であっても、警察などの管理体制が薄くなる時間帯には若者がバイクに二人乗りなどし、映画館などに訪れる姿も度々みられる。ヤンゴンにおけるバイク通行禁止が、ヤンゴン市民のモビリティを大幅に抑制してしまっている現状がうかがえる。

2. バイク禁止は軍事政権時代の名残りで、明確な規制理由は明らかにされていない

2003年ごろに、当時の軍事政権がバイクの通行規制をかけたが、走行が禁止された実際の理由や経緯は明らかにされていない。市民の間では諸説あり、交通安全の確保のためや、自動車が溢れかえった近年では交通渋滞緩和といったものから、当時の軍事政権の高官が、バイクに乗る若者に窓越しに侮辱されたり高官の車を悠々と抜き去るバイクに対して反感を持ったことなどがあげられるが、事実は一部の人間のみが知るところであり、ネピドーへの首都遷都と同様に、一部の軍事政権トップによる判断ではないだろうか。

現在、ヤンゴンの市民にバイク規制に対して聞いてみると、大半の人々がバイク規制には賛成である。その最も多い理由としては、①渋滞悪化 ②交通事故の増加、が挙げられる。バイクを規制することと、上記理由がどの程度結びついているのか簡単に考察してみたい。

1 <渋滞の悪化>

弊社 MSR では、ヤンゴンにおける交通渋滞の案件などにも携わっているが、渋滞の最大の原因といわれているものは違法駐車増加である。ヤンゴンでは2011年以降¹、街中が中古自動車で溢れかえった。YCDCもこれまで、道路の拡幅を積極的に行ってきたが、違法駐車をなくすために必須な駐車スペースの整備が自動車の増加量に全く追いつかなかった。結果的に自家用車を道路の路肩に駐車したりそのまま放置されたりし、慢性的な渋滞の原因となっている。またドライバーたちの交通規則の順守意識のなさも問題である。規制レーンで突然のUターンや反対車線を横切る行為も多く、渋滞や事故の原因となっている。加えてMRT、LRTなどのバスに代わる都市型交通がないなど、バイクの規制有無を議論する以前に、考えるべきポイントが多い。

2 <交通事故の増加>

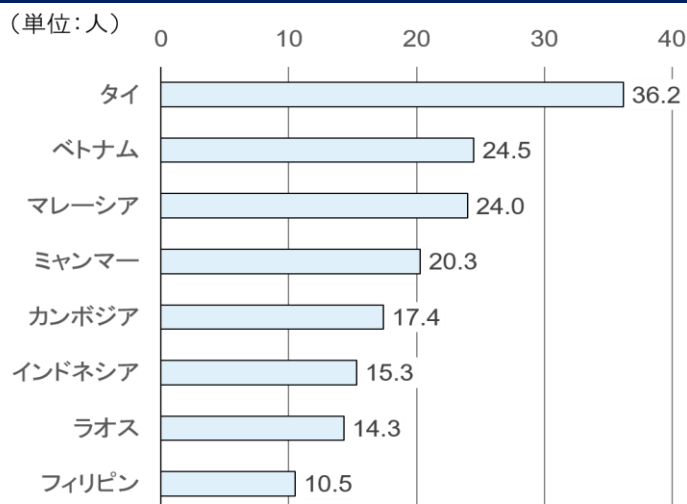
バイク通行を禁止していないASEAN主要国での交通事故致死率を比較してみる（図3参照）。数値をみるとタイが群を抜いて高く、次いでベトナム、マレーシアと続きミャンマーは第4位である。同様の経済水準であり、ASEAN経済発展では後発のCLM諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー）では、二輪車を特に規制していないカンボジアやラオスよりもミャンマーのほうが死亡率が高い結果であり、二輪車を規制しているから安全性が高いとは一概に言えないのではないだろうか。

また教習所で指導を受けずに運転するドライバーも少なくなく、事故につながる危険運転が多いことの方がより問題であると考えられる。

¹ 2011年のテインセイン政権発足で「自動車スクラップポリシー」により、これまでは軍やクローニー企業の利権であった中古車輸入が一般にも解禁。日本からミャンマーへの中古車輸出は、2011年は2万台弱であったが、翌2012年には12万台に増加

上記の点から安全性に関しても、バイク禁止=より安全性が高まる、という考えだけでなく、より多面的に議論すべきである。

(図3) 10万人あたりの道路交通死亡率 (2013年)



出所：各種情報をもとに MSR 瀧波栄一郎作成

3. 2018年にヤンゴンのバイク通行規制緩和の提案が為されたが、反対多数で否決

ヤンゴンでは既に記載の通り、公共交通が不便なエリアでバイク利用が横行しており、ヤンゴン政府も黙認している状態であったが、昨年2018年末からついにYCDCとヤンゴン運輸庁(YRTA)が、バイクの規制見直しについて協議を開始した。

(図4) バイク通行規制緩和が提案された6郡区



出所：各種情報をもとに MSR 瀧波栄一郎作成

具体的には、公共交通が不十分な地域に関してはバイク走行を認める、南ダゴン、東ダゴン、北ダゴン、ダゴン・セイッカン、ラインタヤ、シュエピタの6郡区を対象に規制緩和を行う等の提案がなされた。

然しながらヤンゴン議会の下院は、同提案に対して翌2019年年初に、賛成50、反対265、棄権3で、同動議を否決したため、提案内容における6地域での規制緩和はなされなかった。

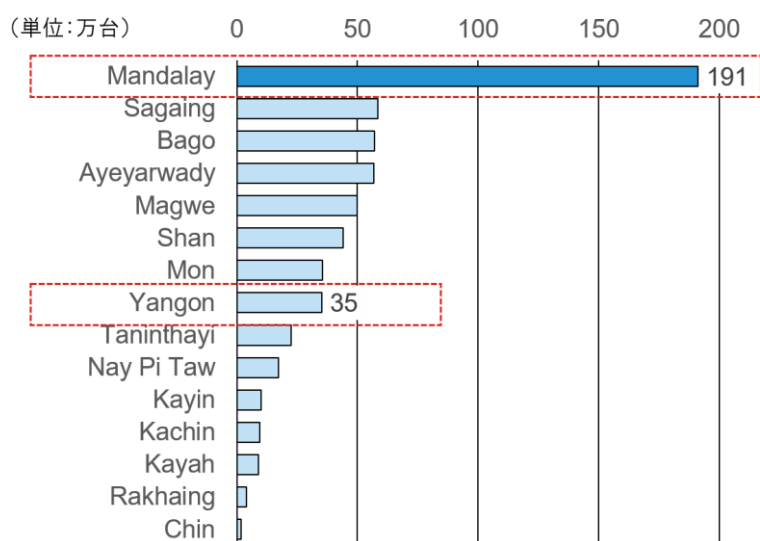
しかし同地域における人々の移動方法の改善案は出ていないため、今後も2019年のYCDC選挙で選出された地元の議員や業界関係者を中心に、バイク規制

緩和に向けた動きが起こる可能性も考えられる。

4. ミャンマーの二輪車市場は二桁台で成長している

二輪車が普及するといわれる一人あたり GDP1 千ドルを超えた年が丁度経済開放路線が決まった 2011 年。以降、これまで急速に普及を遂げてきた。国内の二輪車の登録台数統計で見ると、2012 年には累計 200 万台弱であった登録台数が年平均 10-20%程度で成長し、2017 年には 520 万台を超えている。実態としては、中国、タイなどから違法に輸出され、登録されていない二輪車も多くあるため、ストックベースでの累計台数はさらに多い。地域別にみると、バイク規制をしていない第二の経済都市マンダレーで最も普及している（図 5 参照）。

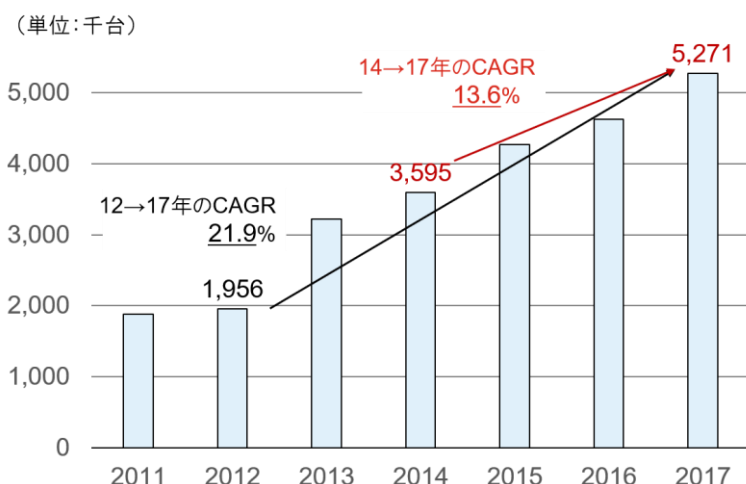
（図 5） ミャンマーの二輪車登録台数の推移



ヤンゴンでは規制の影響もあり、ザカイン州、バゴー地域などよりも登録台数が少ない。別の見方をすれば、今後、二輪車の規制緩和がなされれば、マンダレーの約 5 倍の人口があるヤンゴンにおける需要や保有台数は一層高まるだろう。

出所：各種情報をもとに MSR 瀧波栄一郎作成

（図 6） 各地域における二輪車登録台数（2017 年）



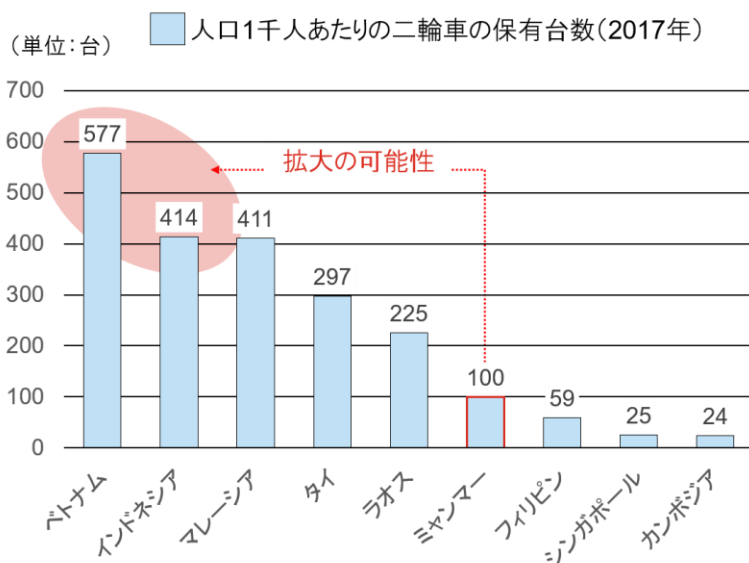
出所：CSO や各種情報をもとに MSR 作成

5. ベトナム・インドネシア市場は、ミャンマーの4倍以上普及する

ミャンマーとASEAN周辺国とを普及台数の水準で比較する。ミャンマーは、人口1千人あたりの保有率が、約100台（約10%）である。先行するベトナムやインドネシアでは、2017年時点で400-500台であり、今後ミャンマーがベトナムなどの市場に近づくとすれば、伸び代がある市場とみることができる。

過去3年の平均成長率でも、タイやマレーシアが成熟化する一方で（1-2%以下）、ミャンマーは7%台と高い成長率で上昇しており、今後もポテンシャルがある市場と考える。

（図7）ASEAN主要国における二輪車普及率の比較



出所：各種情報をもとに MSR 瀧波栄一郎作成

6. 日系二輪車メーカーからみたアジア市場と、競争が過熱するインド市場

大手二輪車メーカーは、世界の二輪車市場の約8割を占めるアジアを重視している。中でも ASEAN では、地域最大の約600万台弱の市場があるインドネシアを筆頭に、国内市場も好調であり、輸出拠点ともなるベトナムやタイを重視している。加えて、二輪車では世界最大の市場が形成されているインド市場への投資が非常に活発だ。インドは国内市場だけで2,000万台超あり、輸出も合わせると合計約2,500万台程度を生産している。

(図8) アジア主要国における二輪車の販売台数

国名	販売台数(17年) 万台	前年度成長率
インド	1,918	8.4%
中国	1,509	2.4%
インドネシア	589	-0.8%
ベトナム	327	4.8%
タイ	181	4.2%
フィリピン	132	15.7%
ミャンマー	約100	約7%
マレーシア	43	9.7%

出所：各種情報をもとに MSR 瀧波栄一郎作成

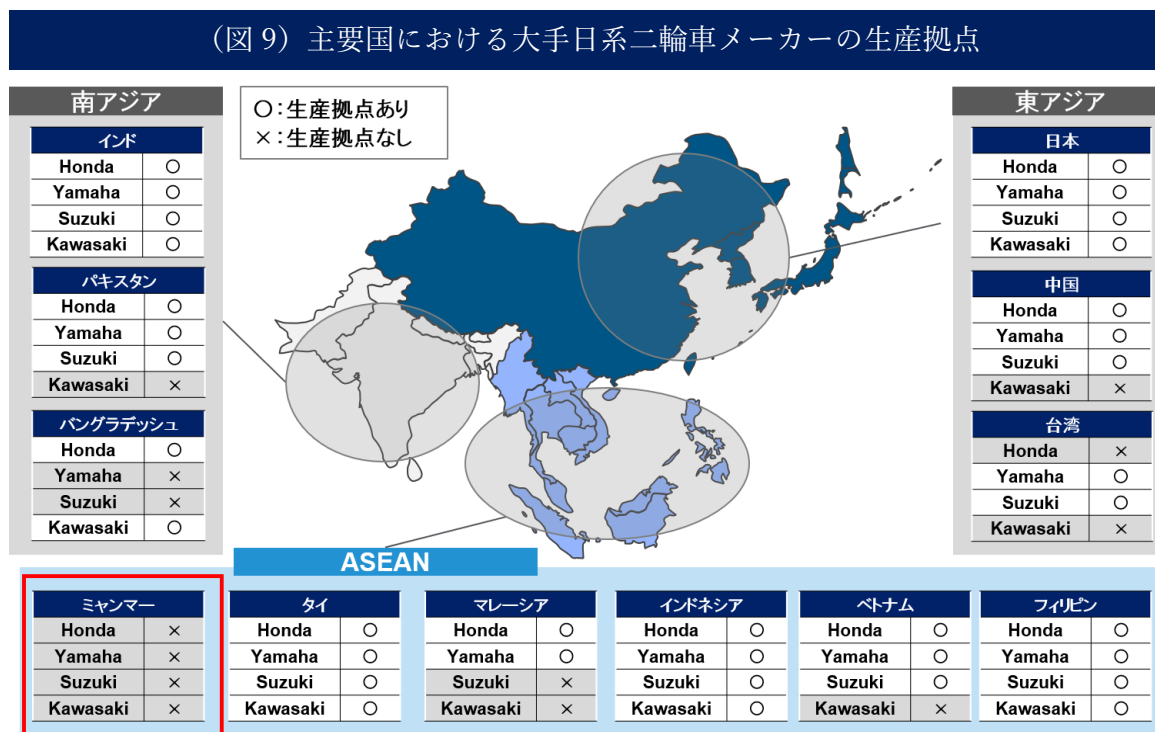
世界首位で新興国では絶大な人気を誇る Honda は、インドではシェア2位（市場の約30%）であり、1位の地場ヒーローモトコープ²から首位の座を奪還するために近年投資を行う。インド市場は巨大であり、 Bajaj オート、TVS モーターなどの地場系大手メーカーも伸びており、競争が最も激しい市場の一つといえる。そのため各社はすでに次なる市場として、近隣のバングラデッシュにもその食指を伸ばしている。

既に年間約300万台、金額規模にすると310億円程度がインドからバングラデッシュに輸出されており、2018年には前年比5割増に伸びてインド最大の二輪車輸出先となっている。ヒーローモトコープは2017年、Honda は2018年に二輪車の新工場を完成させ、ASEANに加えて南アジアへの投資が目立つ。

2 Honda が長年技術供与を行ってきたが、現在、提携関係は解消

7. 日系二輪車メーカーにとってのミャンマー市場とその魅力

ミャンマー周辺で二輪車市場の競争が激化する中、ミャンマー市場はどういった位置づけなのであろうか。日系の大手4大二輪車メーカーの生産拠点をみると、ミャンマーに生産拠点を持つ企業は未だ一社もない状況である（図9参照）。



出所：各種情報をもとに MSR 瀧波栄一郎作成

現在、二輪車に限らず多くの製造業の企業にとって、ミャンマー市場は、主にタイや中国など、周辺国の自社生産拠点から輸出すれば足りる市場とみられており、実際に各社ともそういった戦略の下にサプライチェーンも形成してきた。然しそのような中でも、ミャンマー市場に生産拠点を進出・投資拡大を行う魅力は多いにあり、以下の3点でその魅力を概括したい。

1 <既に存在する年間100万台超の二輪車需要>

- 成長市場といわれる隣国のバングラデッシュに於いても、2017年では36万台の市場であり、その3倍程度ある年間100万台超、且つ、2桁台で成長しているミャンマー市場（図5参照）は大きな魅力があるといえる。

2 <中国製からの買い替えニーズ>

- 現在、ミャンマーの二輪車市場の8-9割を中国系メーカーが席捲しているが、2018年頃から日系ブランド、特にホンダの二輪車が中国ブランドよりも売れている傾向が都市部ではみられる。ヤンゴン近郊のある店舗では、これまではホンダと中国製バイクが1:2の比率で中国製が多く売れていたが、近年は、4:1でホンダのほうが売れているという。要因としては、分割払い購入の利用拡大、所得の増加、そしてホンダが提供するアフターサービス・メンテナンスが全国で統一され、一律料金となったことも大きい。現在は中国製を保有してい

るが、買い替えの際には多少値は張っても安全性、性能アフターサービスなどで優れる日本製を購入する潜在ニーズは非常に高いと考える。

3 <競合が少なく先行者メリットを享受できる可能性>

- ミャンマー政府が、近年、自動車の輸入を実質的に規制したと同様に、二輪車でも国内保護政策などで国内組立製造を誘発する可能性がないとはいえない。そうなった場合、他社に先駆けて生産拠点を設けることで、税金・関税などを回避し、現在シェアの過半数を握るスズキのように先行者メリットを享受できる可能性が多いにある。

8. 模倣品の排除や交通安全対策など政府との連携が必要

二輪車メーカーとしては、自社製品の販売増加に向けたマーケティングの強化と同時に、政府への働きかけも必要である。ミャンマー政府と共同で真っ先に取り組むべきは、日本ブランドの名称をコピーする中国製模倣品の排除である。これらは、中国から直接、または、タイなどの第三国を経由し輸入されているが現在のところ特に政府が取り締まる動きも聞こえていない。政府当局と取り締まりを強化し、場合によっては直接小売店なども回りつつ、模倣品を販売する店舗は摘発していくべきである。

これまで政府はバイク規制緩和をうたってきたが、それには安全性を上げるための努力が必須である。現在のミャンマーでは道路交通法・交通規制の遵守や交通マナーが非常に悪く、交通事故の最たる原因となっている³。免許証取得や管理を政府が十分に統制できていない。実際、身近でもバイクによる事故は非常に多く、直近でもマンダレーに居住する弊社社員の家族が、少年が運転するバイクにより追突され大けがをするなど、バイク事故の例は枚挙にいとまがない。ある事業者の調査結果では、国内で普及するバイクに対して、ヘルメットの数が1.5%程度しか普及していないことや、バイク年齢制限は16歳だがほとんど順守されていない。バイク業界全体の活性化と共に、マナー向上や安全性の対策は必須であり、事故を防止するためのライダーの教育は早急に必要である。

ミャンマーでは未だ正式な二輪車の業界団体がなく、各事業者と足並みをそろえて業界の声を関係省庁に正式に伝える手段が限られている点も解決すべき課題の一つである。

3 道路管理局によれば18年の交通事故件数は1.7万件のうち死者の半数はバイク事故

9. (最後に) ヤンゴンにおける二輪車規制緩和は経済活動の起爆剤となり得るか

ヤンゴンにおけるバイクの規制エリア緩和・拡大が実現すれば、中間層以下の世帯の消費活性化につながる。バイクは、一人当たり GDP1~3 千ドルの新興国の庶民にとっては欠かせない「脚」として経済を底から支え、彼らの経済活動にも密接に結びついている。

現在のヤンゴン中心地では、公共バスの運行が止まる 20 時以降、居住者が少ないエリアは静まり返り、自動車を保有する世帯しか外食などを楽しめない。バイクが活用できるようになると、気軽な買い出しをはじめとして、帰宅時間を気にせず外で過ごせ、消費活動の活性化につながるのである。

バイクとは本来、自動車やバスなどとは異なり、より自由な移動手段として世界中の若者たちから愛されてきた。歌手尾崎豊の「15 の夜」ではないが、若者にとってバイクとは“自由”を得るための象徴の一つなのである。バイク走行が規制されていないマダレーでバイクに跨る若者を見ると、どこかその表情が自信に満ちあふれ豊かにも見える。

ミャンマーに限らず、一国の経済発展には、エネルギーに溢れる若者たちが一生懸命働き収入を消費に回すことが重要である。ミャンマーに於けるバイク利用の拡大が消費活動を助長するはずであり、現在急速に経済発展を遂げるベトナム、インドネシアと同じ成長ステージに移行するために、ヤンゴンでもバイク規制緩和の議論が急務なのではないだろうか。

(終)

著者略歴

瀧波 栄一郎 (Eiichiro Takinami)

Director / Business Consulting Divison ・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

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。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も行う

ジャパンデスク HP : <http://msr-jp.com/>