

[研究ノート]

ミャンマーの自動車産業の現状と リサイクル市場のポテンシャル

敬愛大学経済学部准教授

粟屋 仁美

I 目的と背景

我が国の主要産業の一つに自動車産業がある。日本自動車工業会の資料によると、自動車産業の関連就業人口は国内就業人口中8.8%、製造品出荷額は全製造業中16.4%、商品別輸出額は全輸出額中20.0%、研究開発費は全製造業中20.2%、設備投資額は全製造業中19.3%である¹⁾。これらの数値からわかるように、自動車産業の我が国における影響力は大きい。

自動車に関する数値を確認すれば、我が国の自動車保有台数は8000万台前後で推移している(表1)²⁾。また自動車新車販売台数は500万台前後で推移している(表2)³⁾。

表1 我が国の自動車保有台数推移 (万台)

年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
台数	7,828	7,899	7,924	7,908	7,880	7,869	7,866	7,911	7,963	8,027

表2 我が国の自動車新車販売台数 (万台)

年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
万台	586	562	532	470	488	460	475	521	569	530

他方で、使用済自動車の発生台数は300万台前後で推移している(表3)⁴⁾。同時に中古車として輸出される台数は100万台前後で推移している(表4)。

表3 使用済自動車の発生台数推移 (万台)

年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
万台	305	357	371	358	392	365	296	341	343	333

表4 中古車輸出台数推移 (万台)

年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
万台	94	114	123	135	68	84	86	100	116	128

以上をまとめれば、我が国では毎年約500万台が新車登録され、約400万台が登録解除、すなわち廃車として処理される。そのうち300万台は使用済自動車として自動車リサイクル市場に供出され、100万台は中古車として海を渡り、海外で新たな人生を送るわけであ

る。

使用済自動車は解体され、中古部品としてリユース、また鉄や非鉄としてマテリアルリサイクルされる。現在では日本国内で使用済となった自動車のリサイクルは90%を超え、資源循環の制度はほぼ整っている。しかし日本の制度は国内で解体される自動車を対象としており、海外の自動車リサイクルは各国の制度に依拠することになる。そうした制度の整った国であれば問題はないが、我が国の中古車の仕向け地先はアジアやアフリカなどの発展途上国が多く、リサイクルはもちろんのこと、まだ自動車を管理する制度すら存在していない国もある。それらの地で使用済となった自動車の対応は、中古車の製造国である我が国の企業にも何がしかの責任は存在するであろう。日本では自動車リサイクルのビジネスは法制度を機軸として機能しており、これまで蓄積した技術を活かして同ビジネスを海外展開することも可能性はある。

以上の背景を踏まえながら、海を渡る中古車の仕向け地を確認してみよう。日本からの中古車流通量の近年の動向として、2001年から2007年までは御三家と称呼されるロシア、ニュージーランド、アラブ首長国連邦（UAE）が上位を占めていた⁵⁾。2012年にはミャンマー2位、パキスタン4位とアジアの国が上位に顔を出し始めた。中古車輸出仕向け地の、ここ数年の上位5位は表5に示している。特にミャンマーの台頭が目覚ましい。

表5 中古車輸出台数推移

	2010年	2011年	2012年	2013年	
1位	ロシア	ロシア	ロシア	ロシア	14.4%
2位	アラブ首長国連邦	アラブ首長国連邦	ミャンマー	ミャンマー	11.6%
3位	チリ	チリ	アラブ首長国連邦	アラブ首長国連邦	8.5%
4位	ニュージーランド	ニュージーランド	パキスタン	ニュージーランド	7.9%
5位	南アフリカ共和国	南アフリカ共和国	チリ	チリ	6.7%

（出所）財務省貿易統計より筆者作成。

ミャンマーは2011年に軍事政治から民政化し、特に2015年11月に行われた選挙で、より民主化されたことで経済的に注目が集まっている国である。実質GDP成長率も8.3%と目覚ましく、今後の日本国の輸出入に大きな影響を及ぼすことは想像に難くない。

そこで、本稿ではそうしたミャンマーの特に自動車産業（新車、中古自動車、自動車部品）の現状を把握し、自動車リサイクル市場の可能性を探ることを目的とする。

II ミャンマーの概要

ミャンマーの概要を、JETROのホームページを参考に要点を絞って提示しながら考察する⁶⁾。

国名はミャンマー連邦共和国（Republic of the Union of Myanmar）、面積は67万6,578平方キロメートルで日本の1.8倍である。人口は5,142万人（2014年8月30日時点、出所：ミャンマー入国管理・人口省暫定発表）、首都はネーपीドーである。言語はミャンマー語、シャン語、カレン語、英語が使われ、宗教は仏教（89.4%）、キリスト教（4.9%）、イスラム教（3.9%）、ヒンドゥー教（0.5%）であり、敬虔な仏教徒が多い。政体は大統領制、共和制であり、議会制度は二院制、議席数は664である。2015年11月8日にはミャンマー総選挙（上下両院選）で改選される全491議席の当選者が確定し、アウン・サン・スー・チー党首

の最大野党、国民民主連盟（NLD）が390議席を得た。

ミャンマーに在留する日本人は1,330人（2014年10月1日現在）⁷⁾であるが、一年前は891人（2013年10月1日現在）と、この一年における増加の割合は1.4倍である。その背景には日系企業進出状況の活発化がある。2015年7月末時点で、ヤンゴン日本人商工会議所メンバー企業数は250社であるが、前年の2014年10月時点は200社であった。それだけ我が国からの注目度も高いことがわかる。

投資（進出）に関連した特長と問題点は以下である。まず長所であるが、ミャンマーには勤勉、低廉、かつ豊富な労働力が存在する。特に縫製業では中国やベトナムに次ぐ候補地の1つとして注目されている。また日本向け特惠関税が活用できることや、豊富な天然資源（農業、水産物、天然ガス等）も魅力である。他方で短所は、電力などインフラの未整備、外貨送金規制などがあげられる⁸⁾。以上がJETROのホームページからの情報である。

筆者が2015年8月にミャンマーのJETROヤンゴン事務所を訪問しヒアリングをした際、次のような情報を得た⁹⁾。ミャンマーは国としての統治も発展途上であり、統計やデータの信頼性は高くないこと、道路・鉄道インフラが整備されていないため地理的ポテンシャルを効果的に活用できていないこと、労働力が豊富ではあるが少子化が進みつつあること、電気・水道・ガス等のインフラの未整備により企業の参入が容易ではないこと、などである。

フォーブス誌による「ビジネスのしやすい国ランキング」では、ミャンマーはワースト5内に入っていることも留意が必要である¹⁰⁾。

Ⅲ ミャンマーにおける自動車産業の現状

ミャンマーの概況を踏まえたうえで、同国の自動車産業について確認するため『ASEAN自動車リサイクルの実態と展望2014年版』¹¹⁾に記載されている関連事項をまとめてみる。

まず、自動車産業の育成であるが、ミャンマーは約40年前には日野自動車（ヤンゴン）やマツダ（トーンポー）から技術提供を受けており、国内部品調達率は60%から70%であった。しかし1988年に以前の軍事政権成立後、アメリカを中心とした経済制裁が開始され、事実上の鎖国状態となった。よって日本からの技術提供は中止された。その中で、ミャンマーは中国から部品を輸入しながら国産車（グランドタイガー、ミャンマーミニ等）の生産を継続したとされている。

現在のミャンマーの自動車生産は、民間企業Super Seven Stars（スズキや中国から技術提供）が生産、ミャンマー工業省がグランドタイガーを年間200台から300台生産している。生産には至っていないが、インドのTATA社や中国のCNHTC社と提携したトラック生産プロジェクトも開始している。

軍事政権下では自動車輸入は厳しく規制されたため自動車不足に陥った。よってミャンマー国民は古い年式の自動車に長期にわたって乗ることになる。しかし2011年に民政移管して以降、「登録期間が長期に及ぶ中古車の代替プロジェクト」が始まり、国民に対する輸入規制が緩和されたため状況は一変した。

ミャンマーの中古車の輸出入に関する規定と取り扱い状況について確認してみよう。そもそも貿易には許認可が必要である。自動車は中古車販売が主流であり、自動車販売台数の90%以上が輸入中古車である。前述したように2011年に中古車代替プロジェクトが実施

され、登録期間が20年を超える車両を廃車にして廃棄証明を得れば、代わりに自動車輸入ライセンスを取得できることになり、輸入登録税も大幅に低減された。また2012年5月にはミャンマー国籍があること、政府指定の外貨銀行に一定額の預金があること条件を満たし、2007年以降の車両であれば、自由に輸入が可能となった。そうした制度変化により、ヤンゴン市内に中古車販売店が相次いで参入した。また2014年9月には、登録期間ではなく製造後20年を超える車両の廃棄証明でも自動車輸入ライセンスが取得可能となった。このようにして、中古自動車の輸入が増加したのである。

中古自動車の流通状況を街中観察した結果として、トヨタ車の多さが指摘されている。その要因は、トヨタのアジアにおける圧倒的なブランド力と推測されている¹²⁾。2011年までのミャンマーの政権方針により古い年式の車両しか存在しなかったことに加え、その後も中古自動車が輸入されているため、整備工場が必要であるが、ミャンマーにはトヨタのアフターサービス網がある程度確立されており、部品の入手も容易である。

続いてミャンマーの使用済自動車の発生状況について確認してみよう。ミャンマーの自動車関連法規である自動車法（Motor Vehicle Law）は1964年に制定、1989年に改正された。自動車規則（Motor Vehicle Rules）としては自動車の製造方法や免許の取得手続き、信号標識などが制定されている。使用済自動車の発生台数を把握するには、新車販売台数も関与してくるが、残念ながらミャンマーには公式統計が無い。そこで前述した自動車代替プロジェクトを利用して計算すれば、これまでの廃棄証明発行総数は138,184台（2011年9月—2014年8月7日）であり、3,950台/一ヵ月と計算される。つまり、ミャンマーの使用済自動車数の総数は明確には把握できないが、少なくとも自動車代替プロジェクトによる廃棄証明発行数3,950台以上の使用済自動車が一ヵ月毎に発生していたことが理解できる。

そうした使用済自動車は放置すると廃棄物となる。2016年1月時点で、ミャンマーにおける使用済自動車に関する法規制は存在しない。そもそも産業廃棄物に関する包括的な規制が無く、環境関連法が整備中である。今のところは有害物質のフロンや廃液等は発生元が工業団地であれば工業省、それ以外は各州、各管轄都市の規定に従うのが決まり事である。

使用済自動車である廃車は、政府、もしくは政府関連企業により回収される。使用済自動車はミェンジャンに集められ、工業相管轄下の製鉄工場に運ばれ、電炉に投入される。製鉄工場は一時的に処理を停止することもあり、その時期は廃車が蓄積されるが、年間20万トンの処理能力があるとされている。日本では、不法投棄の多発が自動車リサイクル法制定の要因の一つであったが、ミャンマーでは廃棄証明により自動車輸入ライセンスが取得できるため、不法投棄リスクは低い。すなわち、ミャンマーは環境規制が発展途上であるが、少なくとも使用済自動車の回収については効率の良いシステムがすでに形成されていることになる。

以上が矢野経済研究所のレポートの要点である。

IV 自動車産業市場の展開と自動車リサイクル市場の可能性

ここまでミャンマーの現状について確認した。ミャンマーのインフラや社会制度の未整備は、ビジネス参入に高い障壁ではあるが、成長の著しい国であり、状況は刻々と変化するであろう。これらを加味し、ミャンマーでの自動車リサイクルビジネスのポテンシャル

について考察したい。

ミャンマーの経済発展に伴う自動車関連産業の需要は増加することは間違いない。しかし、ミャンマー国内における自動車製造は僅かであり、量産化には至っていない。そのうち新車需要も増えてくるであろうが、しばらくは中古車の輸入販売が主流となるであろう。中古車であれば新車と比較し故障も多く、交換部品も必要になるため自動車部品の輸入販売も市場として必要である。中古ではなく、新品としての部品販売の市場も発展途上である。どちらにしても日本から輸入しての販売となる。

モータリゼーションが進み、使用済自動車も増加し、使用済自動車の買い取りが可能となれば、中古部品の現地調達もできるようになる。また将来的には使用済自動車の解体により、鉄や非鉄、レアメタルもミャンマーで調達され、ミャンマーはもとより近隣国への販売も可能になるであろう。

このようにミャンマーの自動車産業・リサイクルビジネス市場の創造や参入の可能性はあると思われるが、その実現には以下のような配慮が必要である。

まず現在はミャンマーにおいて外国人の輸入品販売が認められていないため、日本人が輸入販売ビジネスを行うにはミャンマー人のパートナーが必要である。よってビジネスの遂行には、信頼のおけるパートナーの存在、人柄、ビジネス能力、人間関係が大きく影響する。まずは、人的資源の確保が必要である。

また国の法制度等の情報の有無は競争優位に差異を生じる。民政化に大きく舵を取りつつあるミャンマーは期待もあると同時に、不確実性も高い。前述した外国人に対するビジネスの規制も緩和されれば参入は容易ではあるが、他方で競合も増加する。信頼のおける情報源を確保し、スピーディに情報を得て対応することが、先行者優位につながってくる。政権による自動車関連規制や、産業廃棄物規制など環境関連法の動向から目が離せない。

次に人材教育である。ミャンマーの平均年齢は26歳と言われており、働き手も若手が多いが、文化の相違も踏まえた教育が必要である。当面は労働集約的な仕事になるが、長期的にはマネジメントできる人材の育成も課題となる。

また電気、ガス、水道などのインフラ未整備問題や、急増した自動車への対応が追いつかない道路交通事情、駐車場問題も課題である。

V その他：ミャンマー・ティラワ経済特別区（SEZ）

自動車リサイクルビジネスに間接的に影響を与える動きとして、ミャンマー・ティラワ経済特別区（SEZ）の存在がある。ティラワ経済特別区¹³⁾とはミャンマーで初めての経済特別区であり、ヤンゴンから南東に20kmの距離でティラワ港（河川港）に隣接している経済団地である。開発事業者は、ミャンマー・ジャパン・ティラワ・デベロップメント社（MJTD）、出資比率は日本側（住友商事・三菱商事・丸紅・JICA）が49%、ミャンマー側（ミャンマー政府・ミャンマー企業）が51%である。総開発面積は約2,400ha（東京ドーム500個分）、このうち、クラスA（396ha）をMJTD社が開発を進める。2014年5月よりクラスAが正式に販売開始された。周辺インフラ（発電所、送電線、浄水場等）はJICA円借款によって整備される予定である。

2015年12月2日時点でティラワ経済特別区に進出した企業は52社である¹⁴⁾。土地サブリース契約を締結した企業は39社で、日本企業は19社（自動車関連2社、電子部品1社、手袋1

社、環境1社、縫製2社、食品1社、カメラ三脚1社、建材2社、梱包資材1社、ぬいぐるみ1社、職業訓練1社、物流2社、製靴1社、車椅子1社、ゴム製品1社）である。その他に台湾が4社（建材2社、コンベア、靴関連資材）、香港が1社（縫製）、中国は1社（縫製）、韓国1社（建材）、タイ3社（建材、タンク、潤滑油）、シンガポール2社（飲料容器、木工装飾品）、ミャンマー3社（樹脂成型、塗料、物流）、マレーシア1社（セメント）、米国1社（製缶）、スウェーデン1社（縫製）、オーストラリア1社（製菓）である。土地の予約契約を締結した企業は13社であり、日本企業は7社（物流2社、化学1社、産業用ガス1社、建機レンタル1社、農業機械1社、飲1社料）、タイ2社（食品、飲料容器）、マレーシア2社（アルミ缶、包装資材）、シンガポール1社（通信）、ベトナム1社である。

このようにミャンマー・ティラワ経済特別区への日本企業の進出割合は大きい。今後はティラワ経済特別区に加え、新たな特別区が設置される可能性もある。日本企業がミャンマーに進出すれば、自動車リサイクルに必要な使用済自動車の調達やリサイクルした素材の市場化が、日本の自動車リサイクル企業にとっては容易になる。製造業が増加すれば、産業廃棄物の制度も必要となり、他のリサイクル産業も創造されるであろう。自動車リサイクルとの相乗効果も期待される。

VI まとめ

ミャンマーでは、初の証券取引所である「ヤンゴン証券取引所（YSX）」が2015年12月に開くなど変化が著しく、参入企業も複数国からと多い。本稿では、アジア最後のフロンティアとして注目されているミャンマーに焦点を当て、雑駁ではあるが特に自動車産業についてデータの分析を試みた。ミャンマーの自動車、中古部品の現状を把握し、自動車リサイクル市場の可能性を探ることが目的であった。

地球環境レベルで考えれば、使用済自動車の適正な処理は進めたほうが良いことは間違いない。リサイクル技術を持つ日本企業のビジネスチャンスは多いであろうし、積極的に市場創造することも可能であろう。課題としては、国の制度への対応や旧政権との距離のおき方などがあげられる。社会の中で存在する企業が、グローバルな市場において、どこまで事業化が可能なのか、どのように社会的な責任を負うのかという経営者の姿勢が問われている。

*本研究は科研費（15K03716）「自動車リサイクルビジネスにおける戦略性の検討」（2015年4月－2018年3月）により行ったものである。

(注)

- 1) 日本自動車工業会資料〈www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/special/.../shiryo08.pdf〉（2013年）。
- 2) 自動車検査登録情報協会〈<https://www.airia.or.jp/publish/statistics/number.html>〉。
- 3) 日本自動車販売協会連合会〈<http://www.jada.or.jp/contents/data/index.html>〉。
- 4) 表3、表4とも、『自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書』、4頁を参照した〈<http://search.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=5952150>〉。
- 5) 浅妻裕（2013）。
- 6) <http://www.jetro.go.jp/world/asia/mm.html>
- 7) 出所：外務省「海外在留邦人数調査統計」。
- 8) JETROによると、欧米による経済制裁もあったが、ほぼ解除・停止しているとのことである。ただし、米国財務省外国資産管理室が管理するSDNリスト（個別経済制裁リスト）掲載者には米ドル送金ができないなどの

- 問題が残っているそうである。
- 9) ヤンゴンJETRO事務所におけるプリーフィングは2015年8月17日月曜日である。対応は道下雅也氏である。
 - 10) 日本経済新聞〈<http://www.nikkei.com/article/DGXMZO95485620U5A221C1000000/>〉(2016年1月5日確認)。
 - 11) 矢野経済研究所(2014)「第7章ミャンマーにおける使用済自動車のリサイクル状況」、177-200頁。
 - 12) Toyota Authorized Service Stationによる、ミャンマー国内のメーカー別自動車シェアの推測データでは、Toyota 70%、Nissan 10%、Isuzu 7%、Mitsubishi 6%、Honda 3%、Suzuki 3%、EU/USA 1%である。
 - 13) JETRO ホームページを参照した〈<https://www.jetro.go.jp/world/asia/mm/sez.html>〉。
 - 14) データは『ジェトロ・ティラワSEZ通信』No. 10を参考にした〈https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/asia/mm/sez/pdf/thilawa_sez_10.pdf〉。

(参考文献)

- 浅妻裕(2013)「第5章 中古車・中古部品の国際リユース」小島道一編『国際リユースと発展途上国』調査研究報告書、アジア経済研究所、73-96頁。
『ASEAN自動車リサイクルの実態と展望2014年版』(2014)、矢野経済研究所、177-200頁。

(参考資料)

- 経済産業省・環境省(2015)『自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書』。
JETRO(2015)『ジェトロ・ティラワSEZ通信』No. 10。