
ミャンマーの自動車市場動向

Last up date:2019.11.25

Copyright©Consumer's Research All Rights Reserved.

当資料の一切の権利は（株）コンシューマーズ・リサーチに帰属しており、第三者へ提供する目的で情報を加工、再利用及び再配信することを固く禁じます。




ミャンマーの概要

- ミャンマーは人口5千万人を超え、低賃金で若い労働力が注目されていると共に、タイ、ベトナム、カンボジア、ラオスとを結ぶ経済回廊や中国及びインドとの隣接等の地政学的価値により、経済成長が期待されている。
- 一方ロヒンギャ問題によるリスクや、人身売買等の陰の部分もある。



面積: 68万km²(日本の約1.8倍)
 人口: 5,300万人(2018年10月IMFデータ)
 首都: ネピドー
 言語: ミャンマー語
 宗教: 仏教(90%)、キリスト教、イスラム教等
 名目GDP: 約715億ドル(2018年10月IMFデータ)
 一人当たりGDP: 1,400ドル(2018年10月IMFデータ)
 経済成長率: 6.4%(2018年10月IMFデータ)
 物価上昇率: 6.0%(2018年10月IMFデータ)
 失業率: 約4.0%(2018年10月IMFデータ)
 在留邦人数: 2,370人(2017年1月外務省統計)
 一般労働者賃金: 162ドル/月(2019年JETRO調査)

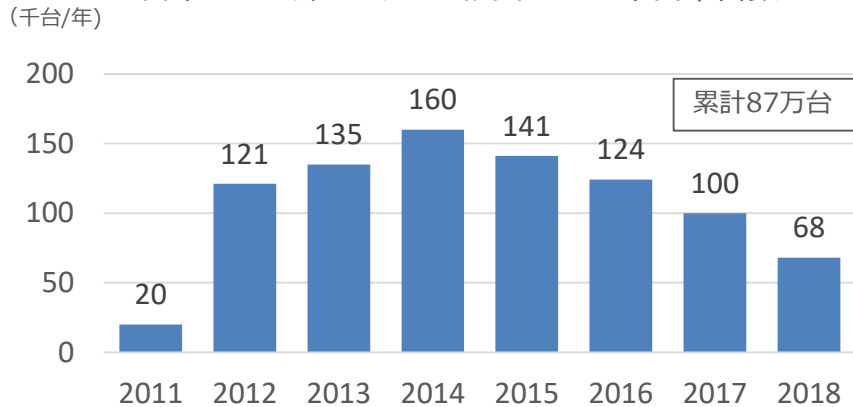


	 ミャンマー (ヤンゴン)	 フィリピン (マニラ)	 タイ (バンコク)	 インドネシア (ジャカルタ)	 ベトナム (ハノイ)	 カンボジア (プノンペン)	 ラオス (ビエンチャン)	 インド (ニューデリー)
人口(人)	5,300万	1億920万	6,930万	2億6870万	9,550万	1,650万	690万	13億5000万
識字率 (%)	93.1%	96.3%	96.7%	93.9%	94.5%	77.2%	79.9%	72.1%
一人当たり名目GDP(\$)	\$1,400	\$3,250	\$7,570	\$3,970	\$2,790	\$1,600	\$2,910	\$2,190
ワーカー月間賃金(\$)	\$162	\$234	\$413	\$308	\$217	\$175	\$140	\$265
マネージャー月間賃金(\$)	\$1,016	\$971	\$1,559	\$1,031	\$957	\$885	\$727	\$1,531
宗教	仏教(90%)	カトリック教(83%)	仏教(95%)	イスラム教(87%)	仏教(80%)	仏教(95%)	仏教(67%)	ヒンドゥー教(81%)
法人税所得(%)	25%	30% * PEZAは5%	20%	25%	22%	20%	24%	30%
免税期間	フリーゾーン 7免5半	PEZA 4~8免	第3ゾーン 8免	なし	SEZ内 4免9半	QIP 3~9免	第1~3ゾーン 1~10免	SEZ内 5免5半
個人所得税(%)	~25%	最高32%	最高35%	最高30%	最高35%	最高20%	最高24%	最高30%
付加価値税(%)	5%	12%	7%	10%	0~10%	10%	10%	12.5~14.5%

出典: 丸紅 ミャンマーティラワ経済特区のご紹介

- ・ミャンマーの自動車保有台数は2017年1月末時点で77.3万台。9割以上が日本車の中古車。その内トヨタが7~8割を占める。地域別では、ヤンゴンが約7割を占める。なおヤンゴンは二輪車は禁止。
(参考：二輪の保有台数 400万台以上、三輪の保有台数 7万台)
- ・市場背景としては、2012年より個人輸入が解禁となり日本の中古車が流入。しかし2016年の輸入制限、2018年の右ハンドル輸入禁止（ミャンマーは右側通行）により、日本の中古車は大幅に減少。代わって、まだ僅かだが新車需要が伸長（2018年は17.5千台、内スズキが6割）。
- ・新車需要は、現地生産車が中心。ASEAN経済共同体（AEC）が進めて来た関税撤廃に対し、輸入車に対する車庫証明の取得義務付けや車両登録税の免税など、国内での規制により現地生産化を促している。（これまでの中古車と現地生産の新車との価格差は殆ど無い）

＜日本からミャンマーに輸出された中古車台数＞



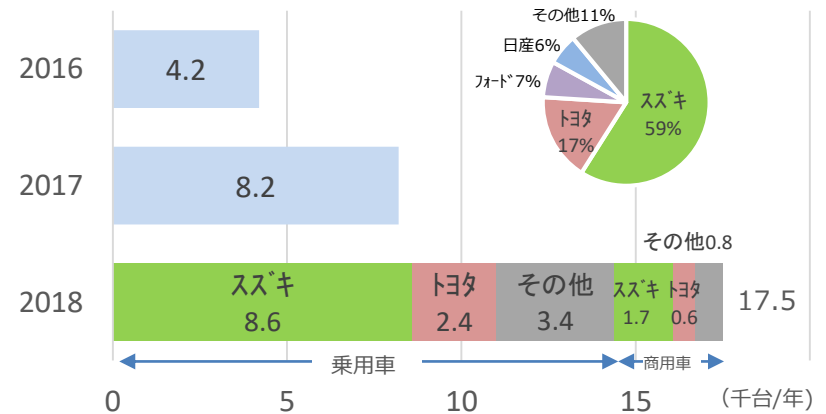
2007年以降登録の中古車、個人輸入可。右ハンドル輸入も認められる。

右ハンドルの輸入禁止（2015年以降の左ハンドルのみ可）

2011年9月、スクラップポリシー発表。20年以上経過した中古車をスクラップにすると、1996年以降登録の中古車を個人輸入できる。

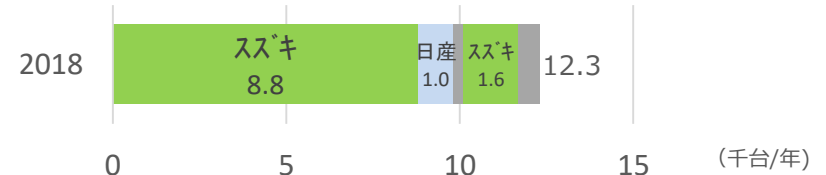
輸入制限（自動車の増加による渋滞緩和と環境保護の観点から）

＜ミャンマーの新車販売台数とメーカーシェア＞



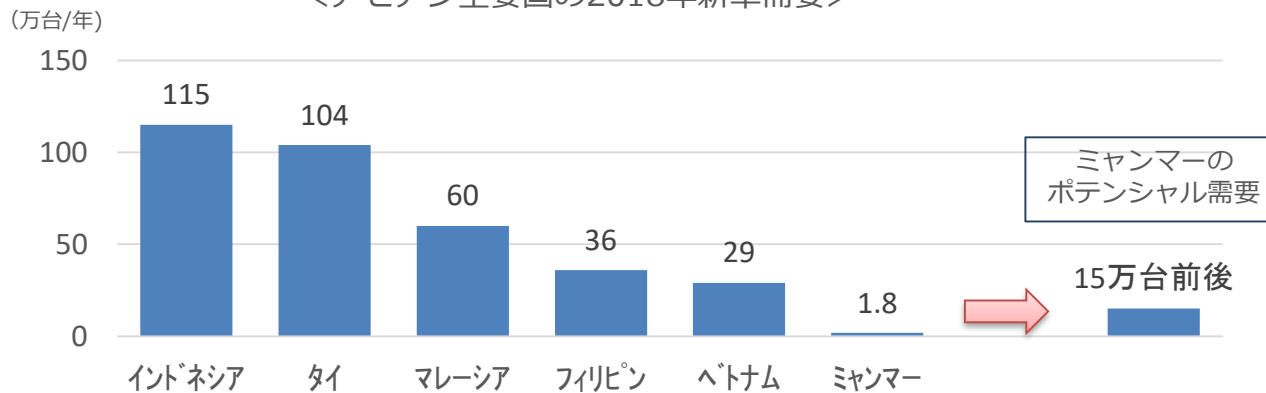
注：AAM (Automotive Association Myanmar)に加入していない現代、起亜等の台数は含まれない

参考：ミャンマーの現地生産台数



- ・ミャンマーの新車需要は、他のアセアン諸国と比べ未だ僅かだが、これまでの日本車中古車販売台数（注：販売台数DATAは無いので、日本からミャンマーに輸出された台数）から推測すると、輸入された中古車と現地生産の新車の価格は略同等なので、少なくとも15万台/年前後の新車需要のポテンシャルは有ると思われる。
- ・但し、ミャンマーの自動車保有の7割を占めるヤンゴンでは、他のアセアン諸国と同様 渋滞問題が顕在化しつつ有り、今後行政の政策によっては需要に影響を及ぼす懸念がある（YVQC : Yangon Vehicle Quota Certificateなど）。

<アセアン主要国の2018年新車需要>



<90年代~2000年代の日本の中古車が多い>



<ヤンゴン中心部の渋滞>



<自動車メーカーの現地生産状況>

メーカー	開始年	立地	生産車種	備考
スズキ	2013年	ティラワSEZ サウスダゴン	シアズ、エルティガ キャリー	
トヨタ	2021年	ティラワSEZ	ハイラックス	
日産	2017年	ダゴン バゴー	サニー	タンチョンによる 展開
起亜	2013年	ヤンゴン北西部		
現代	2019年	ヤンゴン北部	グランドi10、クレタ	年1万台規模
フォード	2017年	東ダゴン	レンジャー、エベレスト	

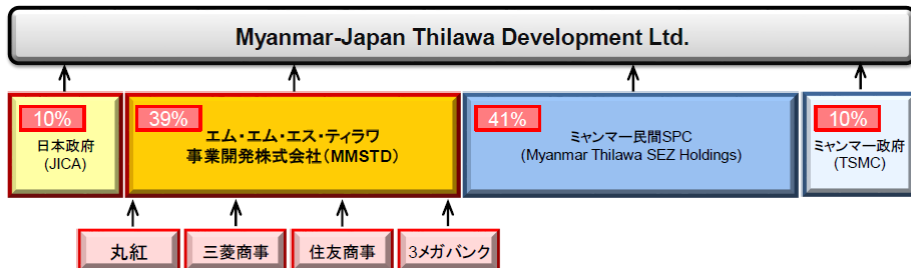
<サプライヤーの現地生産状況>

メーカー	開始年	立地	生産部品	備考
コーヨーラド	2014年	ティラワSEZ	ラジエター	
ゴムノイナキ	2015年	ティラワSEZ	ゴム、プラスチック製品	
GSユアサ	2018年	ティラワSEZ	バッテリー	
ツヤモト	2018年	バゴー	シート素材	
矢崎総業	2019年	ティラワSEZ	ハーネス	

ティラワ経済特区概要

- ・ヤンゴンから23 kmの場所に、日本政府、日本の商社、ミャンマー政府及び民間企業により、2014年に設立された。
- ・スズキはエルティガ、シアズをKD生産している。2021年にはトヨタがハイラックスをKD生産する計画。

開発会社: Myanmar Japan Thilawa Development Limited
 設立: 2014年1月
 場所: ティラワ経済特区内(ヤンゴン市街地から南東23km)
 株主: 10% 日本政府(JICA:日本国際協力機構)
 39% エム・エム・エス・ティラワ事業開発株式会社
 41% ミャンマー民間SPC
 10% ミャンマー政府(TSMC:ティラワSEZ管理委員会)
 事業内容: 工業団地の開発・販売・維持管理
 ホームページ: <http://mjtd.com.mm/>



ティラワSEZ全体計画



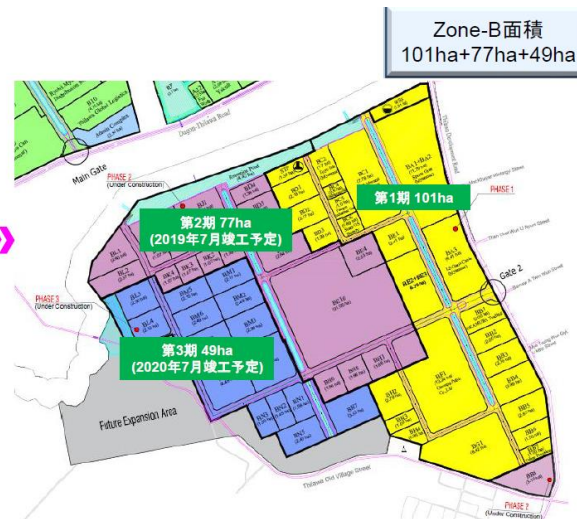
全体開発総面積
2,400 ha
(山手線内側の約40%)



ティラワSEZ全体計画



全体開発総面積
2,400 ha
(山手線内側の約40%)



出典: 丸紅 ミャンマーティラワ経済特区のご紹介

- ・スズキはスイフト、シアズ、エルティガ、キャリーを販売している。
- ・シアズ、エルティガは現地生産により、同クラスの輸入車よりも2割ほど安く、販売は好調。

	エルティガ (Bseg 3列MPV)	シアズ (Bseg Sedan)
外観		
全長	4,395mm	4,490mm
全幅	1,735mm	1,730mm
全高	1,690mm	1,475mm
WB	2,740mm	2,650mm
車両重量	1,090~1,135kg	985kg
エンジン排気量	1.5L ガソリン	1.4L ガソリン
ミッション	4 MT	4MT
タイヤサイズ	185/65-15	195/55-16
車両価格	27,200,000 MMK	27,200,000 MMK

<参考：諸経費を含めた費用>

(MMK)	
車両本体価格	27,200,000
保険 (1%)	217,000
税金 (15%)	4,080,000
登録費	419,000
合計	31,971,000

注：1 MMK (チャット) = 約0.07円

写真の出典：[ミャンマーのスズキHP](#)

ヤンゴン街中のクルマ

- ・ヤンゴンで見るクルマは、日本の中古車（右側通行で右ハンドル）が大半を占める。特に目立つのはカローラワゴンやプロボックス等のタクシー。（タクシーは個人で、料金メーターが無く、料金は都度交渉で決まる）
- ・エルティガ、シアズ（現地生産、左ハンドル）も時々見かける。ボディカラーは全て白だった。何故エルティガの様な、小型3列MPVの需要が有るのか不明。

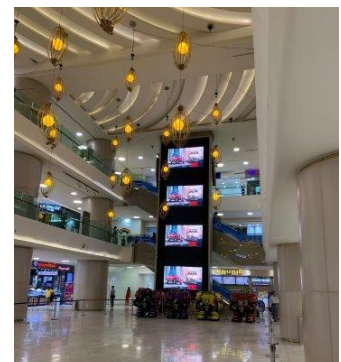


ヤンゴン中心部の様子

- ・ 1926年イギリス植民地時代に建てられたアウンサンマーケット。ヤンゴン最大のマーケットで周りは混雑している。



- ・ アウンサンマーケットの近くには、欧米型のモールもある。



ヤンゴン中心部の様子

- ・ 中心部の夜20時頃の様子。車は未だ多く走っている。繁華街は、人出もそこそこある。しかし駅の周りは寂しい。



- ・ 駅北側（中心部から空港に向かって20km程度）、南北に幹線道路があり、比較的綺麗。途中二つの湖（カンドージー湖、インヤー湖）やシュエダゴンパゴタなどがある。しかし、ちょっと中に入るとローカルな街並みになる。街は路駐が多い。



ヤンゴン中心部の様子

- ・ヤンゴン中心部の居住形態はマンションが中心。どれも古く、衛生さも欠ける。



- ・駅南側の川沿いには、イギリス植民地時代の建造物が多く残っていて、公園もあり観光地となっている。河は汚い。



ヤンゴン郊外の様子

- ・ヤンゴン中心部を抜けると（川向うのエリア）、他のアセアン諸国と同様バイクが多くなる。ドアの無いバスも走っていた。



- ・ヤンゴン中心部から約20km離れた町。貧しさが漂う。



ティラワ経済特区の様子

- ・ティラワ経済特区はヤンゴン市外地から23kmの所にあるが、周辺は畑と貧しい村が点在。ティラワの近くには、出張者用のホテルとちょっとしたショッピングモールがある。



- ・ティラワにあるスズキのKD工場。エルティガとシアズを生産。



- ・ティラワの周りには鉄道、トラックの修理工場、タンクローリーの待機場や運転手が食事するお店、変電所などが有る。



ディーラーの様子

- スズキのディーラー。エルティガ、シアズ、キャリーなどが展示してあった。エルティガやシアズは日本円で約200万円。現地生産の為、同クラスの輸入車に比べ約2割安い。



- トヨタのディーラー。イノーバ、フォーチュナー、マジステイ（グランエース）、ハイラックスなどが展示してあった。カローラがUS\$32,600、カムリがUS\$49,900とかなり高額。

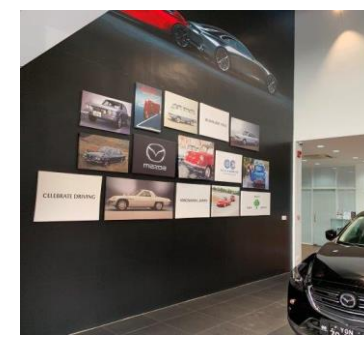


- 三菱のディーラー。エクスペンダーがミャンマーでも発売された。その他パジェロスポーツ、トライトン、アトラージュ、RVRなどが展示されていた。



ディーラーの様子

- マツダのディーラー。黒を基調とした高級感を感じる店構え（2014年に発表された新世代店舗）。マツダ2セダン、CX-3、CX-5などが展示されていた。



年代	出来事
1044年	ビルマ族よりバガン王朝樹立。
1752年	コウバウン王朝によりビルマ再統一。
1886年	英緬戦争(第一次英緬戦争1824年、第二次英緬戦争1852年)でイギリス領インドに編入。
1937年	インドから独立。イギリス連邦内の自治領となる。
1943年	ビルマ国建国(アウンサン率いるビルマ独立義勇軍と日本軍の連携)
1945年	ビルマ国民軍(アウンサン率いる)がクーデター、再度イギリス領へ。
1948年	イギリス連邦を離脱、ビルマ連邦として独立。初代首相にウー・ヌ氏就任(アウンサン氏は前年に暗殺)。
1949年	カレン族などの少数民族、ビルマ共産党、国民党軍などによる武力闘争激化。
1962年	ネ・ウィン将軍率いる軍事クーデターにより、軍部が政権掌握。ビルマ式社会主義へ移行。
1974年	ビルマ連邦社会主義共和国憲法制定。ネ・ウィン大統領就任。
1988年	民主化運動(アウンサンスーチー女史ら)により軍事政権崩壊。 その後再度クーデター(無血)により軍部が国家法秩序回復評議会を組織し政権掌握
1989年	アウンサンスーチー女史、自宅軟禁(~1995年)
1997年	ASEAN加盟(この頃、第一次ミャンマー投資ブーム)
2000年	アウンサンスーチー女史、再度自宅軟禁(~2010年)
2003年	米国の経済制裁開始。ミャンマー政府が民主化に向けた「7つのロードマップ」発表
2011年	テインセイン政権誕生。民政に移管。
2015年	11月8日総選挙 ⇒ 2016年4月、NLD政権誕生、アウンサンスーチー女史は国家最高顧問に。