

タイトル	ミャンマーにおける自動車リユース市場の形成と展開
著者	浅妻，裕；佐々木，創；岡本，勝規；ASAZUMA, Yutaka；SASAKI, So；OKAMOTO, Katsunori
引用	季刊北海学園大学経済論集，67(4)：27-53
発行日	2020-03-31

《論説》

ミャンマーにおける自動車リユース市場の形成と展開

浅 妻 裕・佐々木 創・岡 本 勝 規

1. 本稿の目的

現在、ミャンマーでは急速にモータリゼーションが進んでいる。このプロセスで、自動車リユース（中古車・自動車中古部品）が重要な役割を果たしてきた。

浅妻ほか（2017）で示されるように、2011年以降の中古車輸入の規制緩和以降、現地では、中古車の流通や販売、修理などに関わる産業・企業が急速に発展した。既に流入した中古車は、2011年～2019年までの累計で約93万台に達し、現地では、このストックに対応する膨大な中古部品需要が発生している。

一方、現在、中古車輸入規制の強化が行われていることにより、中古品輸入に依存する自動車リユースが縮小局面に入り、東南アジアの「ラストフロンティア」とされるミャンマーに新車メーカー参入が相次いでいる（山本，2013）。これまで構築された自動車リユース中心の自動車市場に、今後は新車・新品部品市場が加わることになり、モータリゼーションは次の局面に入ることが予想される。また、これまでの国際的な自動車リユースは「潜在的廃棄物」（外川・浅妻・阿部，2013）の輸入の問題でもあり、栗屋（2016）で論じられている自動車リサイクル産業の発展にも関わってくる。

そこで、本稿では、今後予想される市場の大きな変化を見据え、これまでのリユース品中心に発展してきたミャンマーの自動車市場の形成と展開過程を整理し、その背景として、①政治・貿易制度の変化、②リユース品市場における集積利益、が機能していたことを明らかにする。

本稿の構成を示す。第2章では、基礎的なデータとして、ミャンマーの地誌とモータリゼーション概況、自動車リユース品の流通量の変化についてまとめる。第3章では、中古車輸入規制の変化と国境貿易、規制に起因した諸問題について論じる。第4章では、中古車流通を担ってきたヤンゴンの中古車市場の形成と展開、機能について論じる。第5章では、中古部品市場の形成と展開、その機能について論じる。第4章と第5章では、リユース品の取引における集積利益により、現地マーケットが成立していたことにも言及する。第6章では、5章までで論じたことをふまえ、リユース市場の展開と、政治・制度の変化や、集積利益との関係について考察し、課題を検討する。

2. ミャンマーの地誌・経済概況

2.1. ミャンマーの地誌と経済概況

ミャンマーは、東南アジアの西端に位置する連邦国家である。東側は中国、ラオス、タイと接し、西側はインド、バングラデシュと接する。面積は約 68 万平方キロメートル（日本の約 1.8 倍）である。エーヤワディー川が南北を貫き、その下流は大デルタ地帯となっている。そこには稲作地やマングローブ林が広がる。人口は 2018 年時点で約 5,400 万人であり、ヤンゴンにはその 1 割が集中する。首都はヤンゴンから北に約 200 km の距離にあるネーピードーである。ビルマ族が人口の約 70% を占め、その他多くの少数民族が存在する。言語はミャンマー語が公用語であり、宗教は仏教徒が 74% を占める（『データブック オブ・ザ・ワールド 2019 年版』、他による）。

1960 年代までのミャンマーは、東南アジア随一の経済大国であり、本稿の対象である自動車についても、日系メーカーが当時から現地で製造にかかわっていた（工藤，1993；尾高，2014）。しかし、その後、社会主義的経済政策、閉鎖的経済政策へと舵を切った結果、経済的困難に直面し、後発開発途上国となった。さらに 1988 年の軍政移管後は、各国が経済制裁を行ったため、国民生活は困窮を極めた。今や東南アジアの自動車製造拠点は、隣国のタイやインドネシアに移った。

2011 年 3 月の民政移管後には市場の開放や経済改革が進展した。現在は、エネルギー、通信、製造業、不動産等の分野において、海外からの投資が活発化しており、2012 年以降、毎年 7 % 前後の安定した経済成長を達成している。

ミャンマーの人口は表 1 に示されるように長期的に増加傾向にあり、その規模はタイに迫っている。一方で表 2 に示されるように、上記の閉鎖経済政策が続いたため、一人当たり GDP は極

表 1 ミャンマーと周辺国の人口推移（千人）

国名・年	1990	2000	2010	2016	2017	2018	2019
ミャンマー	41,335	46,720	50,601	52,885	53,371	53,708	54,045
マレーシア	18,030	23,194	28,208	31,187	31,624	31,528	31,950
インドネシア	181,413	211,514	241,834	261,115	263,991	267,671	270,626
タイ	56,558	62,953	67,195	68,864	69,038	69,428	69,626
ベトナム	67,989	79,910	87,968	94,569	95,541	95,546	96,462
バングラデシュ	103,172	127,658	147,575	162,952	164,670	161,377	163,046

（出所）矢野経済研究所『世界国勢図会』各年版

表 2 ミャンマーと周辺国の一人当たり GDP の推移（ドル）

国名・年	1990	2000	2010	2015	2016	2017
ミャンマー	65.13	155.71	819.05	1,171.85	1,202.06	1,241.59
マレーシア	2,441.76	4,043.72	9,040.63	9,380.09	9,412.36	9,849.98
インドネシア	737.86	830.69	3,122.36	3,260.92	3,482.84	3,752.56
タイ	1,564.08	2,007.72	5,076.34	5,814.17	5,930.68	6,539.27
ベトナム	95.19	390.10	1,317.89	2,022.60	2,148.45	2,319.88
バングラデシュ	272.72	356.19	775.93	1,180.94	1,365.23	1,506.53

（出所）矢野経済研究所『世界国勢図会』各年版

めて低くなっており、アジアにおける最貧国の一つと言っても良い状況が続いた。近年は成長過程にあるが、それでも依然として周辺国との差は大きい。2018年12月時点でも後発開発途上国に区分されている。

2.2. ミャンマーのモータリゼーション

2.1. で述べたように、周辺国より遅れて発展しはじめたこともあり、近年になって、自動車新車登録台数(表3)や、第3章で示すように登録乗用車台数の増加が顕著に見られるようになった。そのあまりの急増に道路整備が追いつかないことから、激しい交通渋滞、環境汚染、安全上の問題を引き起こしている(Kojima et al., 2015)。それでも、現在の市場規模は周辺と比較すると極めて小さい。その分、潜在的な市場の成長余力は大きいと考えられる。特に、一人当たりGDPとの比較では、新車登録台数が極めて低位になっており、このことから今後拡大が期待できる市場であるといえる。

表3 ミャンマーと周辺国の自動車新車登録台数(台)

国名・年	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ミャンマー	1,930	3,100	3,000	1,800	1,800	2,300	3,344
マレーシア	600,123	627,753	655,793	666,487	666,677	580,124	591,096
インドネシア	894,164	1,116,230	1,229,811	1,195,490	1,031,422	1,048,135	1,060,894
タイ	790,000	1,423,580	1,330,672	881,832	799,632	768,788	873,506
ベトナム	110,938	80,487	96,692	134,562	208,566	271,833	269,570
バングラデシュ	39,900	43,400	42,500	51,900	54,800	44,400	42,021

(出所) 日本自動車工業会『世界自動車統計年報』各年版

これまでミャンマーの自動車市場は、価格の安い中古車により発展してきたといつてよい(浅妻ほか, 2017)。2011年以降、日本からの中古車輸入台数は急激に増加し、日本車のシェアは保有台数の90~95%を占めたという(塩地, 2013)。現在では、年間2万台程度の新車販売に比して、4~5倍ほどの中古車販売があるとされ、この市場を狙って、豊田通商が現地企業と協力して自動車オークションを展開しはじめた(日経産業新聞, 2019年4月16日)。輸入においても中古車が優遇されてきた。2016年以前は、同一車種における中古車と新車の実質的な関税率が中古車輸入に有利なものとなっていたのである。この背景には、中古車貿易業にも携わる「政商」のファミリー企業の存在もあったという。この政策により、新車輸入のみならず、現地組み立ての新車であっても、部品輸入関税の影響で、(同スペックの)中古車よりも価格が高くなってしまった状況もあった(日本経済新聞, 2016年3月10日)。

それでも、第3章で述べるように、2013年以降、ミャンマー政府は、年式の古い右ハンドル車の段階的な輸入規制強化を行ってきた。そして、政権交代があった2017年には右ハンドル車の輸入を原則禁止するに至った。「廃車証明書」との引き換えによる中古車輸入についても、2011年~14年の期間に製造されたものに限定されている。こうした中古車輸入規制の強化をうけて、各国メーカーの現地生産が始まった。2013年に起亜自動車とスズキ自動車、2017年に日産自動車とフォード・モーター、2019年に現代自動車(韓国)が現地生産を始めた(日本経済新聞, 2019年11月20日)。さらに、トヨタが2021年をめどにヤンゴン市郊外、ティラワ経済

特区に年間 2,500 台規模のセミノックダウン工場を作ることを決めている（日刊自動車新聞，2019 年 5 月 31 日）。スズキ自動車については，1998 年，軍政下のミャンマーに展開し，2010 年にいったん撤退に追い込まれた経緯もある。現在は，2018 年に稼働したティラワ経済特区の工場でミャンマー最大の年間 1 万 2,000 台生産体制をとっており「インドでの成功体験」の再現をミャンマーで狙っている（日本経済新聞，2018 年 10 月 16 日）。

国内リユースも含めれば，自動車リユース市場は依然として活発な状況ではあるものの，上記のように現地のモータリゼーションは新たな局面を迎えている。

2.3. 自動車リユース品の貿易量

ここでは，ミャンマー向けの自動車リユース品の貿易量を示すが，データ制約と，第 4 章・第 5 章で述べる市場の実態から，日本からの中古車輸出台数のデータに限定して論じる。

図 1 は日本からのミャンマー向け中古車輸出台数を示す。また同図には，比較のために周辺国向けの中古車輸出台数も示した¹。2010 年以前は，ミャンマー向け輸出はごく少数であったが，それ以降は顕著な増加を示し，2017 年の右ハンドル車輸入規制以降も周辺諸国との比較では，輸出台数の多さが目立っている。成熟期に入りつつある ASEAN 諸国などと比べると，ミャンマーの自動車市場が発展途上にあると考えられる。

日本からの輸出中古車の内訳を図 2 に示した。2011 年以降の急増期には，全ての車種で増加傾向がみられるが，とりわけトラックの輸出台数増加が目立つ。一般的に，発展途上国では生産

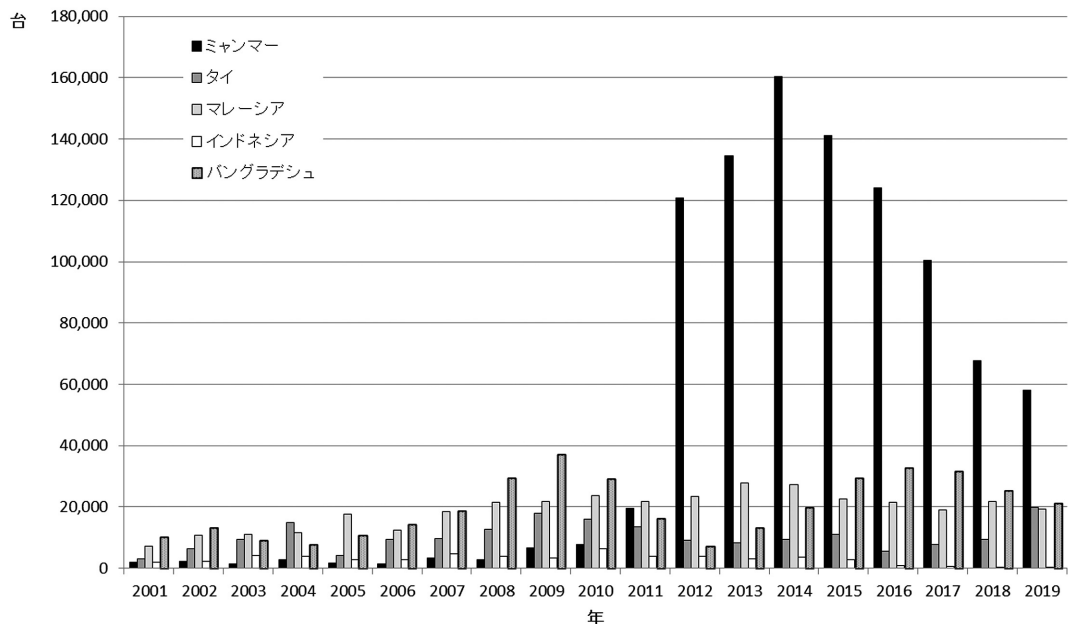


図 1 ミャンマーと周辺国向けの中古車輸出台数の推移

（出所）財務省貿易統計

注：2019 年は 11 月までのデータ

¹ 日本からベトナム向けの輸出は，数値が極小であることから除外した。

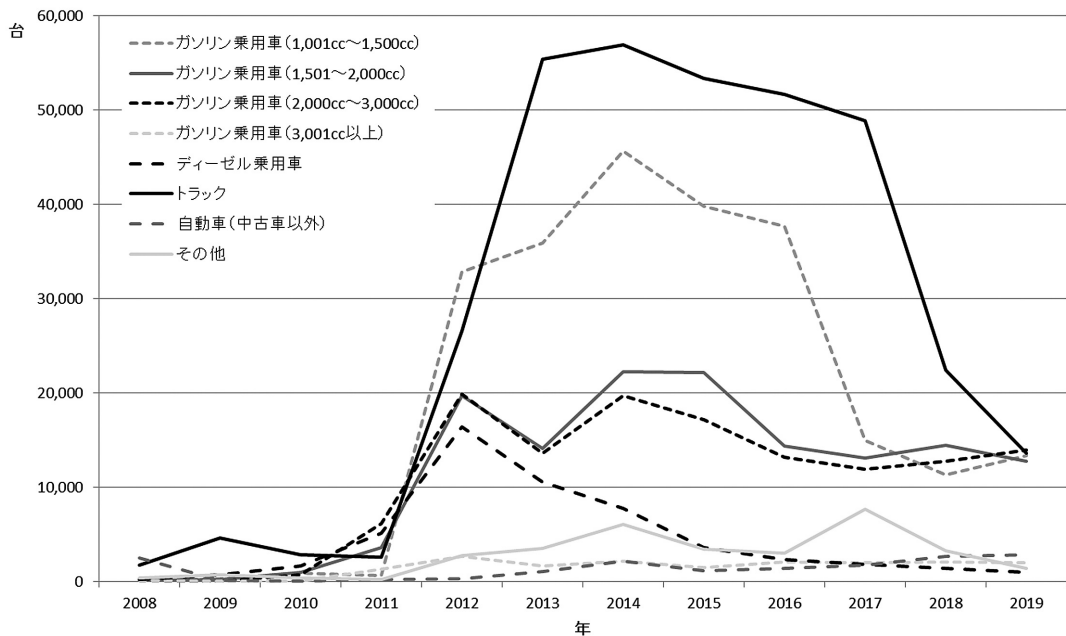


図2 カテゴリー別ミャンマー向け中古車輸出台数

(出所) 財務省貿易統計

注：2019年は11月までのデータ

財としての中古トラックは、国内自動車メーカーの振興に支障が有る場合を除き、乗用車との対比では、輸入に大きな制約が課されることが少ないと考えられ、ミャンマーの場合もこれに該当する。

また、現地では軽トラックの流通が盛んであり（浅妻ほか，2017），上記のトラック輸出台数のうち、相当数が軽トラックであると推測される。貿易統計上，軽トラックの輸出台数を把握することはできないが，図3で示すように，軽トラックが含まれるトラック（ガソリン車）のカテゴリーでは，市場開放以降，年間30,000台を超えて輸出された時期が続いた。軽トラックが急速に現地で普及したことが窺える²。また，全世界に占めるミャンマー向け輸出の割合が極めて高くなっていることから，中古軽トラック輸出市場にとってもミャンマー市場は重要であった。

乗用車について，顕著な増加傾向がみられたのは「コンパクトカー」ともよばれる小排気量のカテゴリーである。価格帯が安価であることから，市場開放期に急増したと考えられる。右ハンドル規制の導入後は，台数が大幅に減少し，他のカテゴリーとはほぼ同程度の輸出台数となっている。

一方で，一般的にはより高価である1,500cc以上の流通が相対的に増加している。規制下で，比較的排気量の大きい左ハンドル車の流通量が目立ってきた可能性も考えられる。日本から輸出される左ハンドル車は，小排気量のカテゴリーには該当しないと考えられるためである。乗用車の輸出台数については，第3章で，規制との関係で再度論じる。

² 通常「トラック」のカテゴリーでは，ディーゼル車が中心となるが，軽トラックに関しては，筆者の知る限りその全てがガソリン車である。

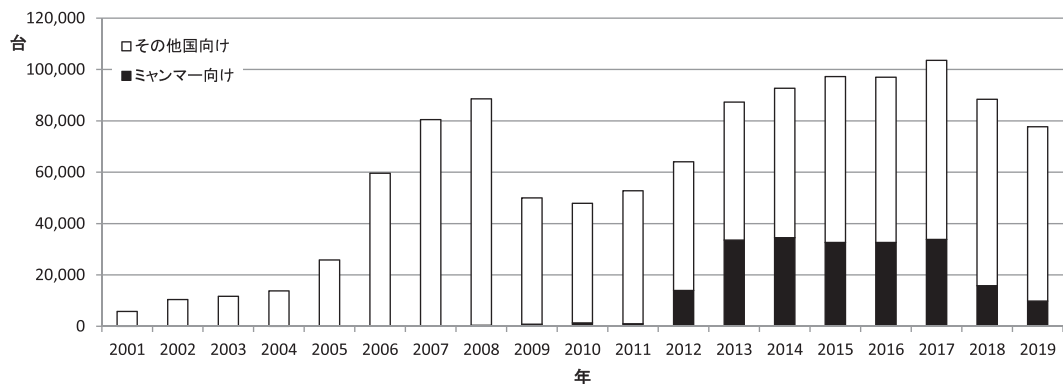


図 3 トラック（ガソリン車）の中古車輸出台数（ミャンマー向け、その他国向け）

（出所）財務省貿易統計

注：2019 年は 11 月までのデータ

3. 規制の変化が国境貿易とリサイクルに与える影響

3.1. 自動車輸入規制の変遷

近年、急速に進んだミャンマーのモータリゼーションは、直接的には、2011 年の輸入規制の緩和に起因した。しかしながら、ミャンマーは、かつては東南アジア随一の経済大国であり、これまで自動車貿易や製造に関して様々な経緯を有する。先行研究や各種資料から自動車輸入に関連する政策や規制を整理すると表 4 のようになる。

ミャンマーに初めての自動車が輸入されたのは 1905 年という記録が残っている。1956 年には第 2 次世界大戦の賠償金の一部として、トヨタによって 22 台のランドクルーザーがミャンマーに輸入された。1962 年ネ・ウィンによるクーデターで社会主義政権が発足し自動車輸入が制限され、その後船員・海外留学生・大使館員などの特定の職業従事者のみ輸入可能になった (Kyaw, 2013)。

1998 年にスズキがミャンマーモーターと組みノックダウン生産を開始した。その後、2010 年に一度撤退するが、2013 年 5 月から生産を再開している。関連して 1998～2011 年の間は、公式的には中古車輸入は禁止となっていた。また、これは現地生産するスズキへの配慮よりも 1997 年に発生したアジア通貨危機への対応で外貨事情が悪化していたことも大きく影響していると考えられる。西澤（2000）によれば、「不要不急の品目の輸入は抑制し、可能な限り必要性の高いものを優先的に輸入することを義務づけられ」、それらの品目は政府の公表するリスト A（必須品）に記載されていた。このリスト A には輸送機器として、木材運搬用車両、3 トン以上のダンプトラック、45 人以上用バス、3 トン以上のトラックなどに限定され、実質的に中古車輸入は禁止されていた。

2011 年 9 月に中古車の輸入が条件付で緩和された。具体的には「廃車証明書」の取得により自動車の輸入ライセンスを付与し、環境負荷の高い、安全性に問題がある古い中古車の買い替えが促進された。当初は廃棄する自動車の対象車齢は 40 年以上であったが、その後 30 年以上、20 年以上と順次拡大されていった。また、自動車の輸入ライセンスとして、代わりに輸入する車両は、当初 1995 年～2006 年に生産された自動車であることとされていたが、2012 年には 2007 年

表 4 自動車輸入に関連する政策や規制の変遷

年	主な出来事
1905	ミャンマー初の自動車輸入
1914	インド自動車法適用（当時ミャンマーはインドの一部）
1915	ミャンマー自動車法施行
1956	戦後補償の一環として日本から自動車輸出を開始
1962	社会主義政権が自動車輸入を制限
1979	船員・海外留学生・大使館員の自動車輸入認可（3年毎に1台）
1983	船員等の自動車輸入緩和（3年毎から1年毎に1台へ）
1998	スズキがミャンマーモーターと組みノックダウン生産を開始
1998	輸入ライセンス対象車両に木材運搬用車両、3トン以上のダンプトラック、45人以上用バス、3トン以上のトラックを指定。
2001	国産四輪駆動車製造共同組合設立
2010	スズキがミャンマー撤退（提携解消）
2011	「廃車証明書」の取得により自動車の輸入ライセンスを取得
2011	ショールームでの自動車販売認可。日本の自動車メーカーも進出
2012	2007年以降に製造された中古自動車の輸入制限を解除
2013	2007年以前に製造された右ハンドルの中古バス、および2013年以前製造の右ハンドルの乗用車の輸入が禁止（製造年による段階的な輸入制限の導入）
2015	輸入車限定でヤンゴンナンバー取得時に車庫証明書の提出義務化
2018	右ハンドル車の輸入禁止（実質的には7月より）

（出所）Kyaw（2013）、NTTデータ経営研究所（2017）、渡辺慎一・久保公二（2013）、西澤信善（2000）などから作成

以降に製造された中古自動車の輸入制限が解除された。しかし、2013年に2007年以前に製造された右ハンドルの中古バス、および2013年以前製造の右ハンドルの乗用車の輸入禁止が発表され、製造年による段階的な輸入制限が導入されたことで、毎年車歴の新しい自動車に順次更新されていき、2017年末には右側通行のミャンマーでは安全上の問題があるという理由により右ハンドル車の輸入禁止が発表された。右ハンドル車は、輸入ライセンス発効から陸揚げまでの猶予期間を考慮し、2018年6月末までに陸揚げすることが認められ、同年7月から輸入禁止となった。またこの間の2015年には、ヤンゴンの渋滞を理由に輸入車限定でヤンゴンナンバー取得時に車庫証明書の提出が義務化されている。

3.2. 廃車証明書の妥当性の検証

前節で述べた通り、2011年9月に中古車の輸入が条件付で緩和された。具体的には「廃車証明書」の取得により自動車の輸入ライセンスを付与されるものであり、この制度は実質的に2018年6月末まで運用された。本節では2011年～2018年までの関連するデータから乗用車に限定して市場の変化を概観し、廃車証明書の妥当性を検証する。

まず、登録乗用車台数は2011年に27.9万台から2018年に62.8万台と34.9万台増加し、登録乗用車は2.3倍になった（図4）。

次に、2011年～2018年までに輸入された中古乗用車について考察する。ただし、ミャンマー

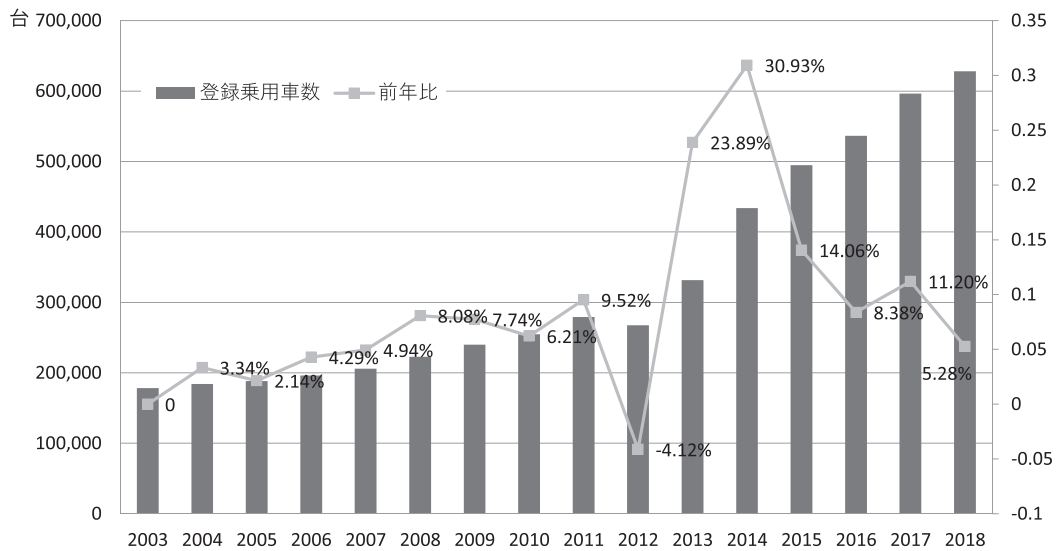


図 4 登録乗用車台数の変遷

(出所) Department of Road Transport Administration

税関では中古乗用車の輸入台数を公開していないため、ここでは市場シェアで9割を超えると言われ、最も輸入台数が多いと考えられる日本からのミャンマー向けの中古乗用車の輸出台数を代替値とする。2011 年～2018 年までに日本からミャンマーに輸出された中古乗用車は合計で 519,755 台であった(図 5)。

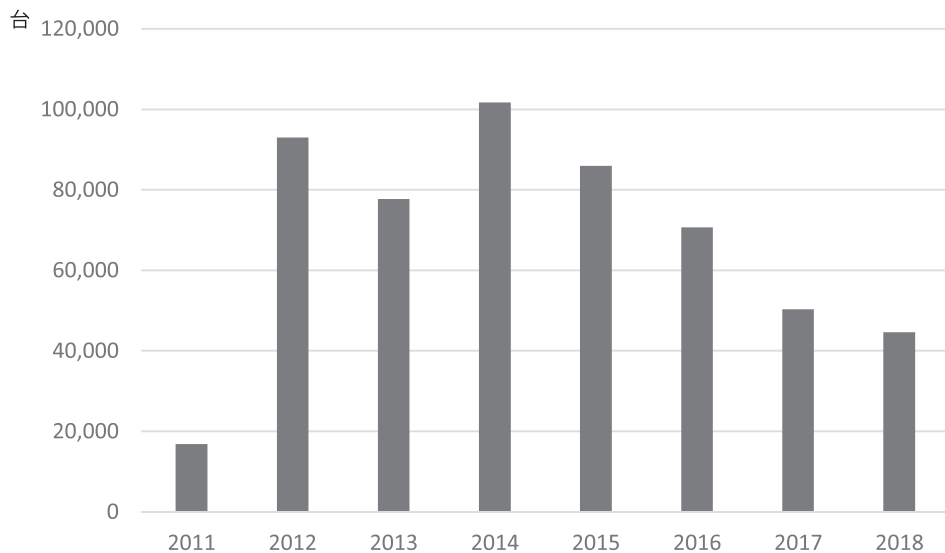


図 5 日本からのミャンマー向けの中古乗用車の輸出台数

(出所) 財務省貿易統計

次にミャンマー国内での新車乗用車販売台数では、日系自動車メーカへのヒアリングによれば2011年にショールーム販売が解禁されたものの新車販売が開始されたのは2014年からであった。したがってミャンマー自動車協会（Automotive Association of Myanmar）で把握できる新車乗用車販売台数は2014年から2018年までで37,250台であった（図6）。なお、この新車乗用車販売台数には韓国系の起亜自動車の台数は含まれていないため、千台程度上振れすると推察できる。

2011年～2018年までに鉄道運輸省より発行された廃車証明書は11,070台分であった。以上のデータから、2011年の登録乗用車台数27.9万台をストックの基数として、日本からミャンマーに輸出された中古乗用車台数と新車乗用車販売台数をフローとして加え、そこから2018年の登録乗用車台数のストックと廃車台数のフローを差し引くと、少なく見積もっても96,947台の不透明なストック台数が明らかになる（図7）。これらは部品取りとして輸入された中古車か、国境付近での密輸された中古車と推察できるが、2018年の登録乗用車台数62.8万台に占める割合は15%もあり、看過できるストック台数ではないと考えられる。

3.3. 廃車処理と国境貿易の実態

図7の通り、2011年～2018年までの間に約11万台が廃車され、約9.7万台が密輸など不透明なストック台数として輸入されたと考えられる。ここでは、廃車処理と国境貿易の実態について論じる。

廃車証明書を入手するためには、鉄道運輸省での承認手続きを経て、政府が指定するミャンマー北部のミンジャン（Mingyan）とヤンゴン近郊のティラワ（Thilawa）の指定された解体工場のいずれかへ対象車両を持ち込み、廃車証明書を発行してもらう必要がある。

それぞれの解体工場の概況を表5に示す。

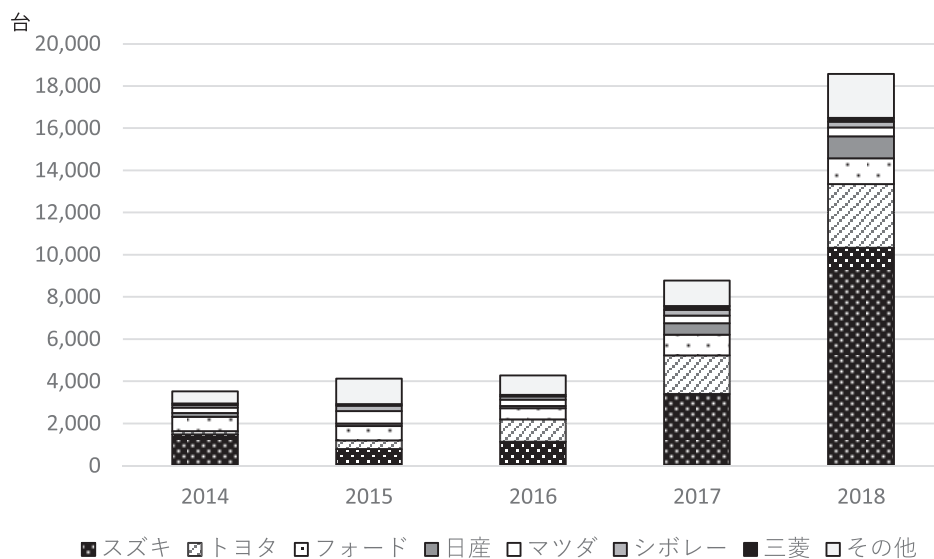


図6 ミャンマーにおける新車乗用車販売台数

(出所) Automotive Association of Myanmar

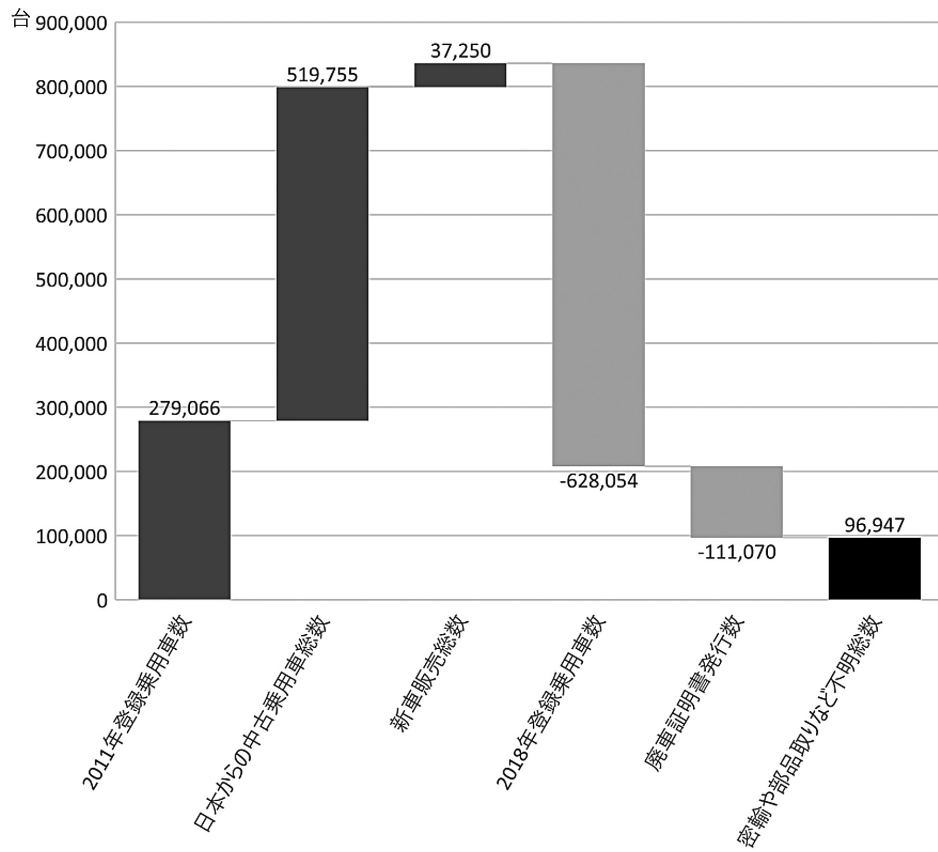


図 7 2011～18 年のミャンマーにおける乗用車のフローとストック台数

ミンジャン工場はシェン高原から鉄鉱石が産出し、発電所が隣接しており、川で鉄鋼製品の輸送が可能などの理由で、イタリアのダニエリ (Danieli) の電炉技術を導入し 2010 年に中国からの借款により操業開始している。当初はミャンマー経済公社が運営していたが、2012 年に工業省に運営権が移行した。しかし、安価な中国製品の流入により、経営が悪化し政府からの操業資金が停止して 2016 年 12 月から電炉自体の操業が止まっている。そのため、工場内には廃車車両が野積みされていた。また廃車の解体設備もプレ・シュレッダーであるため能力が不足しているなどの課題が見受けられた (図 8)³。

ティラワ工場は 2013 年 7 月より解体事業を行っている。当初はヤンゴン近郊の第 3 電炉工場で解体事業は実施されていたが、野積みされた廃車からのオイルが発火し火災が起きたため、従来から船舶解体を実施してきたティラワ工場に移管し、廃車の解体作業を再開した。処理能力は 50 トン/日とのことであったが、銅線などの鉄リサイクルにおける禁忌品が混入していることから電炉工場の再生鉄の品質は高くないと考えられる (図 9)⁴。

³ ミンジャン工場長へのヒアリング (2019 年 2 月)

⁴ ティラワ工場長へのヒアリング (2013 年 9 月)、現地視察 (2016 年 11 月) より

表 5 自動車解体工場の概況

立地	Mingyan	Thilawa	
工場名	No. 1 Steel Mill	Ship Breaking Factory	
運営主体	工業省	ミャンマー経済公社	
解体設備	プレ・シュレッダー 	シャーリング・マシン 	
現況	受入は継続しているが、解体作業は停止 ※併設する電炉が生産停止のため	運営中	



図 8 ミンジャン工場で解体されず野積みされたままの廃車



図 9 ティラワ工場で解体の様子

両工場とも廃車の解体作業工程は、まずエンジン、シャーシ、タイヤ・ホイール、内装品などをパーツごと取り出している。取り出したパーツは入札によってリユースパーツとして中古部品市場で販売される。その後ガスバーナーでボディを手解体後、ミンジャン工場ではプレ・シュレッダーで、ティラワ工場ではシャーリング・マシンで破碎され、電炉工場へ原料として納入さ

れる。これらの工程では、オイルやクーラントの垂れ流しなどの環境汚染だけでなく、ガスバーナーの手解体作業時における作業員の喫煙、マスクやヘルメットの未着用など労働安全衛生上についても、解体作業工程には多くの改善の余地が散見された。

他方で、2018 年 7 月から右ハンドル車の輸入は実質的に禁止となったはずであるが、図 1 や図 2 の通り、日本からの中古車輸出が途絶えている状態にはない。これらは国境貿易を通じて密輸されていると推察される。日本からミャンマー・ティラワ港向けの中古車の輸出は 2018 年 6 月末までで陸揚げが停止していた。

タイとの国境のミヤワディ近郊では輸入ライセンスが不要で輸入可能と答える海運貨物取扱業者や中古車販売店も複数存在している。また、輸送費は車両運搬 (Ro-Ro) 船のティラワ陸揚げで 6～8 万円/台、ミヤワディと国境を挟んでタイ側のメーソートまではコンテナ輸入で 5 万円/台であり、メーソートの方が安価である。これらの状況から、日本からミヤワディ経由でミャンマーへ輸入されている中古車が 2017 年中頃から増えている。

メーソートにおける定点調査では、輸入禁止前の 2018 年 2 月よりも禁止後の 2018 年 11 月の方が明らかにミャンマー向けに輸出される日本からの中古車が増えていた。また、不動態はタイ側で留め置きされており、部品取りとしての不動態の輸出は困難であると考えられる (図 10)。

国境貿易にはタイ・ミャンマー友好橋を通過する正規国境貿易と、タイ・ミャンマー国境を流れるモエイ川で渡し船を使って行われる一時許可貿易、さらに第 3 国からメーソート・ミヤワディを通過するトランジット貿易の 3 つに分けて把握されており、これらのタイを経由してミャンマーに輸出される日本からの中古車はタイ側の貿易統計では公開されていない。現地誌 TCIJ (2017) によれば、2015 年 11 月～翌 7 月までの 9 か月の間に 34,834 台の中古車がタイ・ミャンマー国境を通過していたはずが、実際には 2,082 台しか申告されておらず、一時許可貿易を利用した密輸の実態が報道されている。

また、ミャンマーの国境付近では、偽装ナンバープレートが 28,000 チャット (約 2,500 円) で販売されている⁵。さらに、カレン州ではカレン民族同盟 (Karen National Union : KNU) の KNLA (カレン民族解放軍) という反政府軍が発行しているナンバープレートを付けた車両も未だに走行している (松田, 2018)。



図 10 タイ・メーソートからミャンマー・ミヤワディ向けに輸出される日本からの中古車 (2018 年 2 月 (左), 同年 11 月 (中)) と輸出されずに留め置きされた車両 (右)

⁵ 「ミャンマーの密輸現場に潜入してみた」 (https://www.youtube.com/watch?v=goiiT3T_iEw&feature=youtu.be) による (2020 年 1 月 27 日最終アクセス)。

以上の通り、本節では自動車輸入に関連する政策や規制の変遷を概観し、入手できる関連統計から 2011 年～2018 年までの間に約 11 万台が廃車され、約 9.7 万台が密輸など不透明なストック台数として輸入された懸念があることを明らかにした。適正な手続きを経て廃車された車両も、その解体工程では環境問題を抱えており工程の改善が必要である。また、タイ・ミャンマー国境では密輸と考えられる日本からの中古車輸出が確認できることから、日本とミャンマーだけでなくタイを含めた税関等が連携し、適正な貿易が担保されることが必要と考えられる。

4. ミャンマーの輸入中古車市場⁶

4.1. 概要

ミャンマーにおける自動車登録台数の内、自家用乗用車の登録台数は、2016 年 6 月の時点で 476,679 台であった。うち 329,793 台がヤンゴン市での登録であり、国内で登録された乗用車の約 70%がヤンゴンに集中していたことになる⁷。2015 年 8 月の時点で、保有台数全体の 9 割以上を中古車が占めるとの報告もあることから(川崎, 2015)⁸、恐らく 2016 年 6 月にはヤンゴン市内に約 30 万台の輸入中古自家用乗用車が存在していたと思われる。

ヤンゴンにおいて、これら輸入中古車の末端消費者に対する販売ルートは大きく 2 つに分かれている。一つは、露天商的な小規模ディーラーが集積する「青空市場」ともいうべきマーケットでの販売である。もう一つは「ショールーム」と呼ばれる店舗を構えた業者による販売である。ここでは、それぞれの立地・集積の状況と今後の展望を述べる。

4.2. 「青空市場」の立地と集積の状況

「青空市場」とも言うべきマーケットは 2016 年 11 月の時点で、図 11 に示すように、ティリミンガラ、バーター、ハンターワディ、チャウミャウン、14/15 ジャンクション、の 5 カ所に分かれていた。図上には現地業者から聞き取った、それぞれのマーケットで展示販売されているおおよその中古車台数も記した。ただし、チャウミャウン、14/15 ジャンクションについては不明である。

後者 3 カ所は小規模なマーケットで政府非公認である⁹。たとえばハンターワディ市場においては、政府が市場としての許可を与えていない場所である路上に、ディーラーが露店を構えて集積している。摘発されれば 7 万チャット(調査時のレートで 8,000 円)の罰金が科されるとのことであり、違法な営業と思われる¹⁰。

このようなマーケットの立地に至るまでに、どのような変遷があったのかを、図 12 に示す。最初にマーケットができたのは 1980 年代でありそれは旧市街にあるボアウンチョーという通りであった。小規模なもので 40～50 台くらいの中古車が並んだストリートマーケットだったとい

⁶ 本章は 2015 年 5 月、2016 年 11 月の現地調査を元に作成した。

⁷ トラック、二輪車、三輪車などを除いた数値。Road Transport Administration Department 資料(<http://www.myanmartrtd.com/?q=en/article/68>)による。

⁸ 川崎(2015)では、「ミャンマーには中古車関連の公的な統計データがないため正確な数字はわかっていない」とも触れられている。

⁹ 現地ディーラー YA 社への聞き取り(2015 年 5 月 28 日)

¹⁰ 現地ディーラー YB 社への聞き取り(ハンターワディ市場、2015 年 5 月 28 日)



図 11 ヤンゴンにおける中古車販売「青空市場」の立地状況

(出所) 現地調査により作成

注：2016 年 11 月現在

う。1990 年頃になるとボアウンチョーの市場は、同じくストリートマーケットで、ボアウンチョーからそれほど離れていないイディンと呼ばれる場所に移転した。その後、渋滞問題からマーケットは市郊外へ移動し、一定の規模を持った「青空市場」としてハンターワディ市場が成立した。ハンターワディへの移転時期は 2000 年頃とみられる。しかしながらその後、アパート建設のために政府によってハンターワディ市場は閉鎖され、業者にはセントジョンと地元の人が呼ぶ巨大な「青空市場」へ移転が指示された。ただし、先述の通り政府に認可されていない路上の市場としての集積は残り、2012 年 9 月時点でも、市内最大級の中古

車市場であった (佐々木, 2014)。セントジョン市場はヤンゴン刑務所の跡地を利用したもので、都心部に隣接している。2012～2013 年頃までは拡大しつつ機能していたようである¹¹。そのセントジョン市場が病院建設のため政府によって立ち退きを迫られ、立地していた業者は 2013 年から 2014 年にかけてティリミンガラ市場やバーター市場など 4 カ所の新マーケットへ分散した。これに残存しているハンターワディ市場の集積を加えて現在のように 5 カ所のマーケットが存在する状態となった¹²。

次にハンターワディ市場、バーター市場、ティリミンガラ市場のそれぞれについて、2015 年 5 月と 2016 年 11 月の現地調査に基づき現状を述べる。現在のマーケットで最古のハンターワディ市場では、ハンターワディ通り沿いに複数の中古車ディーラーが、販売する中古車を路上駐車のように並べその横に、いすやテーブルなどを設えて露店としている (図 13)。全体で 200 台程度の規模とのことである。各ディーラーは個人商のように見えるが、実は市場の「なわばり」確

¹¹ 地図上では「Min ye kyaw swar Car Market」と記されている。また、『ミャンマーエクスプレス』(第 85 号, 2013 年 10 月 9 日号)で「ミンイエチョーズワ中古車市場」として紹介されている市場と同一のものと思われる。

¹² 主に現地ディーラー YC 社への聞き取り (ティリミンガラ市場, 2015 年 5 月 29 日) に他社からの情報も踏まえて整理した。

保を目的としてグループを作っている。聞き取りを行った YB 社の場合は 17 名のグループを形成していた。だいたい 1 人月 3 台程度販売するので、グループ全体では月間 50 台強となる。このマーケットでは 20 グループほどが商売を行っているという¹³。買い手は地方の人が多くこのことでヤンゴンでは中古車普及も一巡しているようである。また YB 社は 30 年前からこのビジネスを行っているということであったが、当時は輸入が困難であったため、国内流通の中古車を扱っていたのではないかと推測された。

多くのディーラーはグループのメンバーごと買い付けを行うが、その際には SBT 社¹⁴やビーフォード社¹⁵といった日本の大手中古車輸出業者から買い付けを行うことが多いとのことである。そのことは多くの中古車のリアウィンドウに、それら輸出業者のシールが貼られたままになっていることから確認できた。現地では、日本の大手中古車輸出業者名がブランド化しており、シールは一種の品質保証の目印となっているようである(恐らく輸出業者側にもその思惑はあるのだろう)。価格は筆者らの調査時点では上昇傾向にあり、理由として、2015 年 1 月からヤンゴン

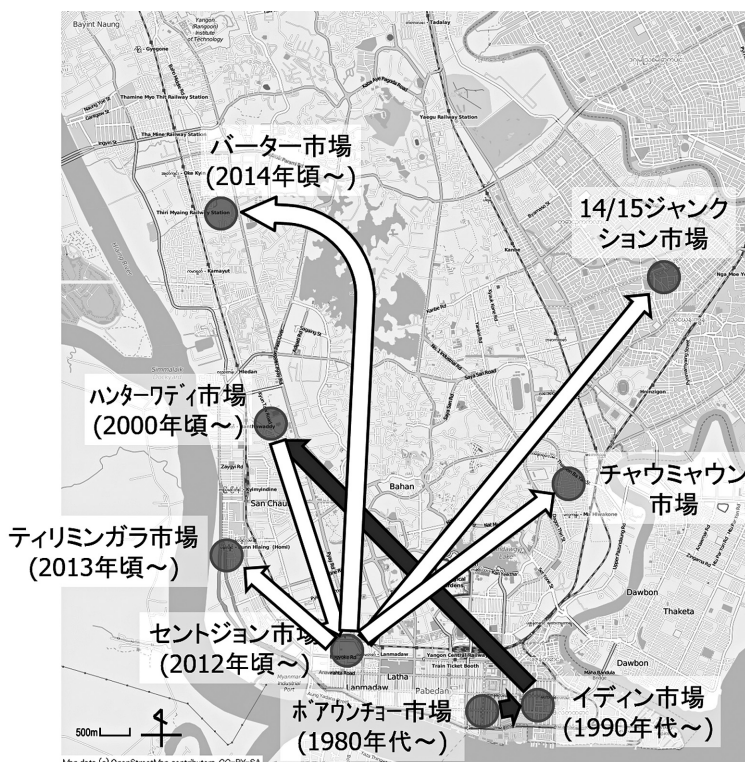


図 12 ヤンゴンにおける中古車販売「青空市場」の立地変遷
(出所) 現地業者への聞き取りにより作成



図 13 ハンターウェイ市場 (2015 年 5 月 28 日)

¹³ 現地ディーラー YB 社への聞き取り (ハンターウェイ市場, 2015 年 5 月 28 日)

¹⁴ 横浜市に本社を置く。設立は 1993 年。年商 846 億円 (2018 年 9 月期)。同社 web サイト (<http://www.sbtja.pan.co.jp/company/info.html>) による (2019 年 2 月 6 日最終アクセス)。

¹⁵ 東京都調布市に本社を置く。2004 年設立。売上高は 671 億円 (2018 年度)。同社 web サイト (<http://corporate.beforward.jp/company/outline/>) による (2019 年 2 月 6 日最終アクセス)。

市内の渋滞対策のため、車庫証明書が中古車購入時に必要となったことがあげられた。

続いて市街地北部のバーター市場について述べる。ここでは全体で約 700 台が販売されているが、ハンターワディ市場と異なり、200 台ほどトラックの販売も見られる(図 14)。また、ここは政府が公認したマーケットであり、そのような中古車マーケットは、夜になると市場を閉鎖し、商品の車を市場外へ移動させなければならない。公認マーケットであるバーター市場には当然そのことが課されており、夕方には中古車が列をなして退去する様子が観察された。聞き取りを行った YD 社によると、バーター市場でもハンターワディ市場と同様、個人の何人かがグループを作ってビジネスを行っており、5～6 名のところが多いという。この会社では日本からの仕入れと輸送は日本にいる社長の親族が行っていた。

ここでもやはり車庫証明書を取得するための費用(2015 年 5 月時点で 80 万チャット、当時のレートで 70 万円弱)による車両価格の上昇を聞いた。この費用は車両の販売価格に含まれている。車庫証明書は第 3 章で触れたとおり、自動車購入者がヤンゴンナンバーを取得する際に課されるものであるが、地方から来た顧客であってもその事情を知らずに、車庫証明書込みの料金で車を買っていくそうである¹⁶。

最後に、現在ヤンゴン市内最大の「青空市場」であるティリミンガラ市場について述べる。ここでは全体として 1,000 台程度が販売されている。もともと青果市場であったところで、2013 年頃に 1 階のみが転用され、2 階は駐車場である(図 15)。この市場は政府に公認されているが、あらかじめ政府がセントジョン市場に代わる公認市場として設けたものではなく、民間から政府へ市場の許可を申請して、公認市場となったものである。他のマーケットと同様、個人商が数人でグループをつくりビジネスを行っている。市場では低排気量車が多く 1,300 cc の中古車がメインで販売されている。その他には、市場の一角に大量に並んだ軽トラックやピックアップトラックが目立っていた¹⁷。軽トラックは、走行中のものも頻繁に見かける。第 2 章で述べたように日本からの流通量を把握することはできないが、日本独自の規格であるにも関わらず、現地で盛んにリユースされていることがわかる。

ティリミンガラ市場はヤンゴン港に隣接した立地であるが、そのことがこの市場の利点となっ



図 14 バーター市場 (2015 年 5 月 28 日)



図 15 ティリミンガラ市場 (2015 年 5 月 29 日)

¹⁶ 現地ディーラー YD 社への聞き取り (バーター市場, 2015 年 5 月 28 日)

¹⁷ 現地ディーラー YC 社への聞き取り (ティリミンガラ市場, 2015 年 5 月 29 日)

てはいない。ヤンゴン港がその狭隘さからコンテナのみの取り扱いとなっているのに対し、ほとんどのディーラーは Ro-Ro 船で中古車を輸入しているため、荷揚げはヤンゴン郊外のティラワ港で行っている。従ってティリミンガラ市場に限らず、中古車マーケット全体とヤンゴン港との結びつきは薄い。ティラワ港からの物流にあつては主として自走が採られており、そのために運転手を雇うと 15,000 チャット/日の人件費が発生する¹⁸。また、ヤンゴンとティラワを結ぶ橋は一本しかない。

「青空市場」全体でいえることとして、ミャンマーの中古車ディーラーは華人系が多いと思われる¹⁹。しかし現場に華人の姿は少ないとの意見もあり²⁰ 経営には係わっているが末端の販売現場に出て来る機会が少ないとも考えられる。

4.3. 「ショールーム」の立地と展開

もう一つの主要な販売ルートである「ショールーム」(図 16) について 2016 年 11 月 5 日に行った、日系中古車輸出業者代理店の YF 社と、「ショールーム」業者である YG 社への聞きとり結果をもとに、その立地展開傾向を述べる。「ショールーム」においては、特に目立った集積はなく、市内に散在しており、大規模なものと同規模なものに二分されている。

大規模なものはそのための店舗を幹線道路沿いなどに構え、100 台、200 台と売りさばくことを前提にしている。このような大規模「ショールーム」を営業するためには「ショールーム」で販売することを前提にしたスペシャルパーミッションを取得しなければならない(取得自体は難しいものではないとのこと)。つまり、そのパーミッションが、100 台、200 台といった単位であるため、スペシャルパーミッションを取得した以上はそれだけの販売を行うだけの組織や店舗が必要になり、大規模化せざるえない面がある。ただし市場拡大のときには仕入れ台数を確保するためチャンスが多いと言えるだろう。

輸入した車は 2 年以内に売り切らなければ政府から輸出元へ返すよう指導される。また、売った分だけ追加でパーミッションをもらえるが、在庫がはけなければパーミッションを得られないということになる。さらにスペシャルパーミッション取得のためには 10,000 チャットを支払う必要があり、かつ 10 万米ドルのデポジットも必要とされている(デポジットは事業をやめると戻ってくる)。税についても、年に 1 回、自動車一台当たり 3.5% の税を支払う必要がある。地代もたいていの場合 2,000～3,000 米ドル/月程度かかる。

一方、自宅で 2～3 台程度を商う「ショールーム」もある。このような「ショールーム」はパーミッションを取得する必要がある。ただ、事業を拡大したいと考えたときにはパー



図 16 ショールーム店舗の例 (2016 年 11 月 5 日)

¹⁸ 現地ディーラー YB 社への聞き取り (ハンターワディ市場, 2015 年 5 月 28 日)

¹⁹ 現地ディーラー YD 社への聞き取り (バーター市場, 2015 年 5 月 28 日)

²⁰ 現地ディーラー YE 社への聞き取り (ティリミンガラ市場, 2016 年 11 月 3 日)

ミッションがない以上仕入れを増やすことができないので、その点は枷となる。

「ショールーム」は多いときには 150 件程度存在したとのことだが、その後減少し始め 2016 年には 120 件程度となった。その内 50～80 件の「ショールーム」がスペシャルパーミッションを持っていると思われる。減少の原因は市況の悪化であり、売れている店舗とそうでない店舗の差が出始めている。

なお、「ショールーム」業者の仕入れルートとしては、日本などの仕出国から Ro-Ro 船でティラワ港に入れるルートと共に、タイに陸揚げした後にメーソートとミヤワディの間の国境を越えてミャンマーに入れ、ヤンゴンへ輸送するルートも使用されていることが確認できた。従って少なくとも「ショールーム」販売ルートにはミヤワディ経由の一つまり統計上捕えきれない—中古車が商品として混ざっていると言うことになる。

4.4. 輸入中古車販売業の立地と集積の今後

3 章で述べたとおり、輸入ライセンス制度が 2018 年から大幅に変更され、右ハンドル車の輸入が出来なくなった。中古車市場の拡大という点では転換を迫られた訳であり、そのことも「ショールーム」の立地数の減少の背景にあるのかも知れない。しかしながら、インフォーマルな外形の「青空市場」が未だに一定の勢力を保持している一方で、フォーマルな外形の「ショールーム」がその数を減らしていることには、別の背景もあると考える。

様々なディーラーからの聞き取りによれば、顧客への PR はまだまだ口コミや経験知などが主であることが解った。つまりインターネットの活用など、「誰でも簡単に知ることができる」媒体による PR は発展途上と言うことである。「インターネットを使える環境を持っているのは一部のヤンゴンの人だけ」²¹という状況を考えると当然であるが、それ故に業者と顧客をつなぐ情報は細り、「情報の非対称性」はまだまだ大きいと思われる（特にヤンゴン以外の地方に住む人々にとっては）。このため、顧客は車両の現認を指向し、それに応えるために、顧客が現認を繰り返して回遊しやすいよう、ディーラーは集積していた方が都合が良いのではないかと。結果、小規模ディーラーが集積したインフォーマルな外形の「青空市場」が根強く生き残る素地が生まれていると考えられる。一方で、「青空市場」では日本の大手中古車輸出業者のシールが品質保証の記号として存在していた。これはすなわち、顧客に品質保証の面で安心感を与えるためには、「ショールーム」と言った外形的な“フォーマルさ”は、現時点では非常に重要とまではいえないことを示している。これらの背景が、「青空市場」が根強く残り、「ショールーム」が減ると言う結果を招いたのでないかと推測する。

しかしながら、ミャンマーにおいてもインターネット通信網の整備は進められている。すでに 2012 年に、「carsDB」(<https://www.carsdb.com/en/used>)と言ったミャンマーにおける中古車ネット取引のプラットフォームが誕生しており、2020 年 2 月の時点で約 9,000 台の中古車が出品されていた。これには小規模ディーラー（恐らく「青空市場」の）も、「ショールーム」ディーラーも出品している。ロシアではネット取引のプラットフォームが成長していった結果、ゼリョーヌイ・ウーゴル市場に代表される「青空市場」形態の取引は規模を縮小し、「青空市場」はネットにおける成約を待つまで車両ヤードとしての色彩を強めた（浅妻ほか, 2017）。ミャンマーにおいてもいずれは、その方向が強まるのではないだろうか。

²¹ 現地ディーラー YE 社への聞き取り（ティリミンガラ市場，2016 年 11 月 3 日）

5. ミャンマーの輸入中古部品市場²²

ミャンマーでは、日本から輸入された多数の中古車が走っているため、補修用として旺盛な輸入中古部品需要が発生している。現地では中古部品輸入が政府により禁止されているとされるが(富山, 2013)、流通は活発である²³。流通に実質的な影響を及ぼすような規制(とその運用)の存在は確認できていない。このような状況下、現地に進出する日系企業も複数みられている。ミャンマーの自動車保有はヤンゴンに集中しており、中古部品流通の拠点も当地にあると考えられる(NTT データ経営研究所, 2017)。そこで、筆者らは、第4章で述べた中古車市場と同時期に、ヤンゴンにおける中古部品市場の形成と展開に関する調査も行った。

5.1. ヤンゴンにおける中古部品輸入の歴史²⁴

筆者らが確認した限りでは、ヤンゴンで現存する中古部品販売(輸入)業者の中で、最も古いところでは1980年からこの事業を行っている。1980年代の輸入元は不明であるが、1990年に一時的に市場が開放された時期、1993年ごろまではマレーシア北部に位置するペナンからの輸入があったことは把握できた。それ故、現在でも、中古部品は「ペナンもの」とよばれている。これを考慮すれば、マレーシアからの輸入は、黎明期から見られていたと考えても良いだろう。その後、1995年頃までに、日本からも部品が入ってくるようになった。ただし、この時には、輸入規制が再び厳しくなっていたので、輸入許可を取得できなければ、第3章で述べたタイからの密輸も併用されていたようである。

自動車中古部品は、自動車以外の広範な用途を前提として流通している。1980年代のヤンゴン市場における日本からの中古エンジンの用途は²⁵、船舶5%、発電機25%、車60%、残り10%はインドへの再輸出であったという見方がある。特に、トヨタ13B(ダイナ、トヨエース、ランクル等のエンジン)、三菱の4G32といわれる型式のエンジンが多く流通した。

発電機の用途が多かったのは、当時のミャンマーが電力不足下だったという事情もある。特に三菱車のエンジンは発電機として需要が高かった。一方、日野やいすゞのエンジンは、以前から利用されていたジープやボルボなどの自動車に寄せ換えて使用されていたという。

中古車輸入が厳しく規制されていた2000年代にも中古部品は輸入され続けていた。バンコクやマレーシアまで貿易業者や解体業者が買い付けに行き、「かろうじて」コンテナを輸入することができていた。当時は、日本から直接輸入するようなビジネスは出来なかったとのことである²⁶。この期間中の2002年2月、従来の輸入規制をさらに強化した政策変更の際、輸入されたコンテナ200個分が違法となり、多数のディーラーが逮捕されたという「事件」もあった²⁷。このような状況下で、国内発生品の流通も多くみられたと思われる。

²² 本章は浅妻ほか(2017)をもとに、2016年11月、2018年7月の現地調査結果を加味して作成した。

²³ 筆者らの現地調査でもこのことが確認された(2016年11月2日、ISUZU MOTORS INDONESIA LIMITED MYANMAR BRANCH OFFICE YE TUN氏、ほか多数による情報)。

²⁴ 現地中古部品ディーラー、YG社(2016年11月5日)、YH社(2018年7月12日)、YI社(2018年7月11日)へのヒアリング等による。

²⁵ 上記のように、1980年代は、日本からの直接輸入であるかどうかは判然としない。

²⁶ 現地中古部品ディーラー YG社へのヒアリング(2016年11月5日)

²⁷ YH社へのヒアリング(2018年7月12日)



図 17 ヤンゴン市街地と中古部品市場の立地

(出所) 現地調査による。

注：バイナウン市場・タムウェイ市場については実際の市場の面積を示し、ラタ地区・ミリゴン地区については市場のおおよその位置を示す。

2011 年に中古車輸入規制が緩和されたため、部品市場は一変した。従来は、国内で低年式車を長期に渡り利用していたため、中古部品市場でも 1982～1996 年の期間に生産された極低年式車対応のものが流通していた。輸入規制の緩和後は、それらがリサイクルされるようになり、従来からの中古部品を扱っていた店舗が 200 件ほど倒産した。これらは市内に分散立地していたものが多かったという。一方で、新規に流通し始めた高年式中古車に対応する中古部品流通が発生した。また、これらの新しい中古部品需要に対応し、日本から部品を直接輸入するビジネスが改めて開始された。実際、貿易に従事し、バイナウン市場に立地する YI 社は、日系の企業と 2011 年 10 月中古車輸入解禁を機に取引をはじめ、2013 年には中古部品の輸入も開始している。YG 社のように、この時期に、埼玉や福岡の解体業者から部品調達を始めたという企業もある。とはいえ、近隣のマレーシアやタイは、日本からの中古部品中継貿易拠点になっており、現在に至るまで、ミャンマー向けの主要な中継地となっている。また、シンガポールからの輸入も続いている。

なお、中古部品市場は、もともとダウントウンに位置するミリゴン地区とラタ地区にあったが(図 17)、両地区で人口が増えたこと、国会議事堂が近いという景観上の理由から、後述するバイナウン市場とタムウェイ市場に移転したという経緯がある。

5.2. 流通と規制について

ヤンゴンには 2 箇所の巨大中古部品市場があるが、市場には、自ら輸入を行うディーラーと、輸入を行う業者から調達するディーラーがある。これは、UAE のシャルジャや、バンコクのバンナー等の市場と同様の構造であり、それぞれに市場内での役割がある。

流通は、マレーシアやタイからのコンテナ輸入が中心であるが、小規模店舗の関係者が自ら現地市場に赴き、中古部品を手荷物として持って帰ってくることがあるという。マレーシアへの入国はビザが必要だが、タイはビザが不要であるため、自ら買い付けに行く場合はタイの利便性が高いと推測される。なお、日本から直接コンテナを輸入している企業はごく限られている。

コンテナは、市街地に接するヤンゴン港(図 18)かヤンゴン郊外にあるティラワ港で陸揚げしている。これとは別に、第 3 章で述べたタイからの国境ルートでの輸入も盛んに行われている。正規輸入に比較して関税等の諸費用が安価になるために利用されている。この場合には、トレーラーでタイ国内をミャンマー国境まで運び、ボートに積み替えてミャンマー国内に入る。さらにトラックに積みかえてヤンゴンまで運ぶ²⁸。海路と陸路での輸入比率はちょうど半々ほどではないかとの見方がある。

²⁸ ただし、第 3 章で述べたようなタイ・ミャンマー友好橋を通過する正規輸入がないと断言はできない。



図 18 ヤンゴン港に積み上げられたコンテナ (2016 年 11 月 3 日)

また、自動車中古部品は、制度上輸入禁止となっており、正規に輸入される海路の場合には「洗浄済みコンディションパーツ」として輸入されている。しかし、その定義は明確なものではなく、税関職員の判断次第となるグレーゾーンも残される。2018 年には、このことに関連した賄賂が摘発され、2 ヶ月ほど中古部品輸入が止まった時期もあったという²⁹。

なお、ミャンマーの輸入中古部品市場は、輸入中古車市場が再開してから年数が浅いことに起因して、特定の車種に対する中古部品需要が高いという特徴がある。

5.3. タムウェイ中古部品市場 (Tamwe Car Parts & Accessories Market)

5.3.1. 市場の概況

市中心部の北東部、直線距離で約 5 km のところに、タムウェイ中古部品市場がある。2000 年頃に開業した市場で、もともとは墓地として利用されていた土地である。市政府が、別の場所(ミリゴン、ラタと想定される)にあった市場を、ここに移転したという経緯で開設され、現在は、タムウェイタウンシップ(行政区の呼称)によって管理されている。

市場は、住宅等が密集している市街地にある。スペースに限りがある中、フェンスで仕切られた市場内には 227 件のディーラーが並んでいる(図 19)。敷地が手狭であることもあり、市場外にも 74 件のディーラーが連なっている。取り扱う商品は、中古外装品や電装品が中心で、なかには新品を扱っている店舗もある。各店舗がどのような商品を扱っているかという情報は共有されている。

輸入ルートは前節で述べたとおりだが、ディーラーの中には、web サイト上で部品販売を行う(輸入)業者から調達しているところもある。各中古部品ディーラーの販売先はミャンマー国内であり、全国から整備業者などが買いに来る。

また、ここでは、多様な民族による中古部品輸入・販売業が行われている。明確なデータはないが、「ミャンマー国籍のあるものも含めたイスラム教徒が最大勢力であり、インド人(ヒンドゥー教徒)、ミャンマー人が続き、さらには中国人ディーラーもいる」という見方や、「店舗の

²⁹ YI 社へのヒアリング(2018 年 7 月 11 日)

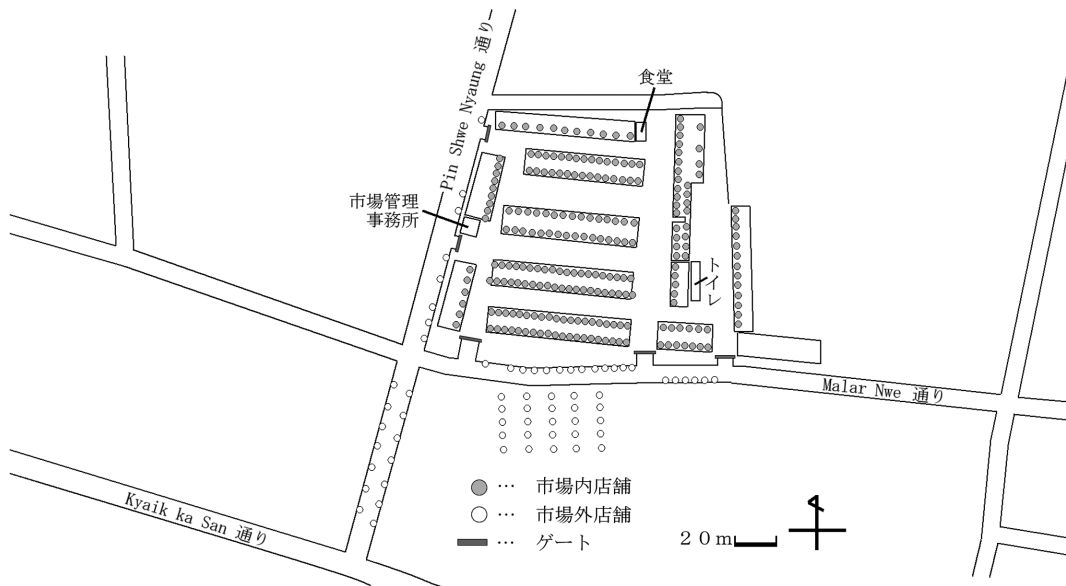


図 19 タムウェイ中古部品市場の店舗立地図

(出所) 2015 年 5 月の現地調査による

オーナーは、華僑系・インド系・タイ系でちょうど 3 分割されている」という見方がある³⁰。いずれにせよ、マイノリティが市場の主たる担い手となっていることは明白である。

5.3.2. タムウェイ市場内での事業の実態

ここでは同市場に立地する、日本との深い関係を持つ A 社の事例を紹介する³¹。A 社は元々木材やエビの貿易を行っていたが、2013 年頃、タムウェイ市場に進出し中古部品の輸入・販売を開始した。店舗とは別に、市内に倉庫兼事務所も有している。日本の同系列解体業者に社員が 1 名駐在しており、現地からメールや電話で注文を入れている。いわゆる「常駐スタイル」(浅妻ほか, 2017) であり、今後、駐在員を更に増やす計画もある。輸入量は 40FT コンテナで月 1 本であり、陸揚げはヤンゴン港で行う。一部にはタイ経由で調達する部品もあるが、取扱量の 75% が日本からの調達である。陸揚げ後、自社倉庫などでデバンニング作業を行い、店舗ないしは倉庫に来訪した顧客(国内の修理業者や中古部品販売業者)に販売する。市場内の店舗は「アンテナショップ」としての位置づけもあり、市場における顧客ニーズや相場観を把握している。もちろん、タムウェイ市場に立地することにより、現地顧客が安定的に来訪するというメリットもある。顧客には、照合のため、破損したパーツを持参して買いに来るものもいるが、あらかじめ Viber というコミュニケーションアプリを通じて、中古部品を写真で確認した上で来訪するものもいる。

中古車の輸入解禁後、(調査時点では) 年数がさほど経っていないことから、比較的車齢の浅

³⁰ 現地中古部品ディーラー YJ 社 (タムウェイ市場, 2015 年 5 月 28 日), YI 社 (タムウェイ市場, 2018 年 7 月 10 日) へのヒアリング

³¹ 同社ヒアリング (2018 年 7 月 11 日)。なお, YI 社とは同一企業である。

い中古車用の補修部品流通が少なく、直接、日本から現地のニーズを踏まえて仕入れることができる同社商品に対する需要は大きい。

日本側では、駐在員（バイヤー）が、日々解体業者内での部品調達を行っているが、他国バイヤーとの競合も発生する。とはいえ、例えば、ラオス向けは大排気量車の部品、ミャンマー向けはプロボックス用の部品など、一定の棲み分けはなされている。

なお、従業員数はアンテナショップに 20 人ほどが働いており、倉庫を含めた全社では約 100 名の従業員がいる。

5.4. バイナウン中古部品市場（Bayint Naung Market）

5.4.1. バイナウン市場の概況

バイナウン市場は、市の中心部から北方に 10 km ほどのところに立地している。15 万平米弱の面積に、111 棟の建物が密集し、その中に 2,471 軒の店舗がある。この市場はミニゴンタウンシップ（行政区の呼称）の管理下にあるが、店舗の所有権は各オーナーにあり、権利の売買も可能である。したがって、権利売買に伴う店舗の入れ替えもある。店舗の多くは数メートルの極めて小さな間口であり、雑然としている（図 20）。開店時間は朝 7 時～夕方 6 時までで、日曜祝日は休みである。

この市場は、もともと青果市場に用いる予定で整備されたが、入居者が少なく、1996 年以降、自動車中古部品市場に衣替えした。旧来のミニゴン市場やラタ市場が手狭になったこともある。1990 年代までは市場は閑散としていたが、2000 年代に入ると店舗も増加し、賑わいを見せ始めた。初期の頃は、旧来の市場でビジネスを行っていたインド人ディーラーばかりが集まってきたという。

現在は、自動車関係業者のみがこの市場に入居できる。商品はタムウェイ市場と同様に、輸入中古部品中心となっており、その中でも機能性部品、エンジンとそのパーツ、サスペンション等の駆動・操舵系部品とそのパーツを扱う店舗が圧倒的に多い。モジュールとしての販売が 25%、それらのパーツ販売が 75%といったところである。

さらに、エンジンパーツについて、その 9 割は日本製中古エンジンのものであるという。サス



図 20 狭い路地に店舗が密集する（2016 年 11 月 3 日）

ペンションについてもその 5 割が日本製であり、日本製中古部品の需要の大きさが窺える。エンジンパーツの流通が多く見られるのは、以前、国営石油会社のガソリンのオクタン価が低くエンジン故障が頻発したため、オーバーホールによる修理が広く求められていたことに起因する。近年では、流通ルートが確立したことも背景にあると思われるが、故障の場合でもエンジンを丸ごと載せ替えることが多くなっている。

中古外装品と電装品を扱うのは 10 店舗と少なく、タムウェイ市場との棲み分けがなされている。中国やタイ、韓国から輸入された新品部品を取り扱っているディーラーは数多く、中国からの部品については 2012 年頃から流通が見られるようになった³²。トラック用の大型中古部品については、市場の外（事務所管理外）にある 40 店舗が扱っている。これら自動車中古部品のほとんどが、整備業者等、自動車部品としての使用を目的として販売されるが、一部に同業者間の取引も見られる。

調達ルートについては、タムウェイ市場同様に、マレーシアや日本等から輸入しているが、日本との関係が強い企業は親族を直接に日本に派遣する「常駐スタイル」をとっている。また「仲買人」のような中古部品輸入業者が、輸入した中古部品をトラックで運んできて現地で販売するケースもあるという。

さらに、近年増加した高年式対応の中古部品のみならず、リサイクル工場で処理された極低年式の廃自動車の中古エンジンなども流通している（図 21）。特に古い部品については、農業用トラクターやポンプを用途とした需要もある。

5.4.2. バイナウン市場内での事業の実態

ここでは B 社の事例を紹介する³³。B 社はバイナウン市場に立地するトラック中古部品の老舗業者である。創業年は不明であるが、現在の経営者は 3 代目である。初代（祖父）からのルーツ



図 21 ティラワのリサイクル工場から搬出されたとみられる中古部品。市内方向に向かって（2016 年 11 月 4 日）。

³² 新品部品を扱っているのは 600～700 店舗程度とのことである。

³³ 同社ヒアリング（2018 年 7 月 12 日）

をたどれば、親族経営の店は市場内に多く存在する。ただし、親族とはいえ、ビジネスは別個に行っており、いわゆる「ファミリービジネス」ではない。

中古部品の調達は、タイ（ランシット市場）とマレーシアからであり、それぞれ自社の従業員を2人一組で送っている。調査当時、マレーシアは相場が悪かったので、マレーシア向けには1グループのみの派遣であったが、タイには2グループを派遣し、輸入を増やしているとのことであった。

マレーシアとタイから調達する理由は、現地に市場（集積地）があり、中古部品が調達しやすいためである。かつては同様の状況にあるドバイ（シャルジャ）からも輸入していたこともある。

2010年までは日本からも中古部品（トラックエンジン）を調達していたが、調査時点では取りやめていた。日本では、年式や走行距離を確認して中古エンジンのチェックを行うのみであったが、マレーシアやタイでは、実際にエンジンを動かして燃焼状態を見ることができ、この方がB社のスタイルに合っているためである。なお、日本からは、オークションで調達した中古トラックと中古建機を輸入している。建機については2016年から始めた新しいビジネスであり、好調に推移している。

なお、輸出や海外バイヤーの来訪については、情報を得られなかった。他社と同様に、国内販売専業であると思われる。

5.5. ヤンゴンにおける中古部品市場の展開にみられる集積利益

調査を通じ、ヤンゴンは、インド向けに中古部品が再輸出された歴史もあるものの、基本的には現地需要に対応したローカルマーケットであることがわかった。グローバル市場におけるハブであるマレーシア、東南アジア市場におけるハブであるバンコク（浅妻ほか、2017）とは全く異なった位置づけである。とはいえ、この市場は様々な要因で激しく変動していることもわかった。中古部品市場は、1980年代と、古くから存在しており、そこでは極低年式用中古車の補修部品流通がみられていた。しかし、第3章で述べたような廃車代替による中古車輸入政策が実施されて以降、極低年式車用の部品は、急速に市場を失った。一方で、新規に輸入された中古車に対応する補修部品の需要が生まれ、輸入が始まった。絶対量は少ないとはいえ、日本からの輸入も再びみられるようになった。このように、ごく短期間の間に、商材や流通ルートが劇的に変化した。規制に左右され、参入障壁が低く、業態転換が激しい中古部品市場特有の状況であるともいえる。

一方で、自然発生的に存在した当初の中古部品市場は、第4章で述べた中古車市場と同様に、計画的に郊外へ移転させられた。この経緯から、中古部品産業にみられる集積利益（浅妻、2018）を求めて、市場が形成されたわけではないことが判明した。一方で、両市場の外部には自然発生的な同業種の集積がみられている。つまり、両市場は、計画的に形成されたものではあるが、多くの店舗が移転ないしは創業したことにより、結果として集積利益を生み出している。市場全体として「品ぞろえの深度」（田村、2002）が増し、整備業者等の顧客にとって、自らが必要とする部品の調達が容易になっているのである。これにより顧客が増加すれば、結果的に売り手にとってもヒット率が向上する。また、両市場には数多くの店舗があるが、バンコクやシャルジャのマーケット（浅妻、2018）同様、市場内での取引等を通じた各店舗の専門化が進んでおり、特定の中古部品を求める顧客にとって調達が容易になる。売り手は、仮に自店舗に顧客が求める商品がない場合であっても、タムウェイ市場でみたように各店舗の「得意分野」を把握していることから、他店舗からこれを調達したり、他店舗を紹介したりするなどの行動をとることができる。

さらに、これらの市場でも、他国と同様に、マイノリティが各ディーラーを経営するという構図があることがわかった。ただし、それらがビジネスにも寄与しうるエスニック・ネットワークを形成しているかどうかは確認できなかった。また、シャルジャやマレーシアといった中継貿易拠点のディーラーとは異なり、中古部品発生地である日本に親族を派遣する、というケースも多くは見られず、この点もローカルマーケットであることに起因する独自性であると思われる。

なお、いずれの市場もさらに郊外に移そうという計画もあることを付け加えておく³⁴。

6. 結 論

2011 年以降のミャンマーでは、中古車輸入に関する政策が大きく変化し、中古車・中古部品輸入に関わる産業のみならず、自動車リサイクルや新車ディーラーの展開にまで広く影響を及ぼしている。

中古車市場は 1980 年代からの歴史を有するが、2011 年の政策の変化は、市の中心部に近いところにあった従来の輸入中古車・中古部品市場の狭隘化をもたらし、郊外部への移転が進められた。市場の拡大期には、新規に創業したディーラーも多くみられたと思われる。いずれの市場も、集積利益を求めて形成されたものではなく、政府の政策により計画的に進められたものであった。しかし実際には、買い手の回遊行動を可能にするという点で中古車「青空市場」における集積利益が観察された。一方で、中古車市場においては、減少傾向にあるとはいえ、大規模な「ショールーム」型の店舗も依然として数多く、必ずしも集積立地のみがビジネス上の優位性を生み出しているわけではないことも明らかになった。また、インターネットを用いた売買が展開し始めていることにも、中古車市場の今後の在り方との関係で着目する必要がある。さらに、右ハンドル車の輸入中古車市場が継続している背景には、第 3 章で述べた国境貿易の存在も大きいことが判明した。

中古部品については、遅くとも 1980 年代には都心部に市場が形成され、そこでは極低年式部品が流通していた。その後、輸入規制が厳しい時期もあったが、国内リユース品を含めた中古部品市場は存続した。計画的に進められたタムウェイ・バイナウンへの郊外化は 2000 年前後から本格化したといっておく、中古車市場よりも早かったことは興味深い。その後、2011 年の中古車輸入規制の変化により、市場の場所ではなくその流通における位置づけが変化した。第 5 章で述べたように、2011 年以降の流通の激変により、市街地に分散立地していたショールーム型の店舗が衰退し、タムウェイ・バイナウン両市場の流通拠点としての位置づけはより重要なものとなった。中古車に比して、より多様な中古品を扱う産業であり、集積立地のメリットは更に大きい。とりわけ、市場外にも同業種店舗の集積がみられていることは重要である。

また、輸入規制の強化が、規制が十分に行き届かない地域における自動車リユース品の流通を増加させることも明らかになった。このことは、輸入中古車ストックの把握を困難にするという点で大きな問題をはらんでいる。「廃車証明書」政策が導入されて以降、適切ではない解体工程により、極低年式車のリサイクルが一気に進んだが、それでもまだ絶対的な保有台数が少ない時期の廃車であった。ミャンマーのモータリゼーションはこれまでとは異なったスピードで進んでいるのであり、今後はリサイクル工程の改善が必要となる。この際、将来的な処理台数を推計す

³⁴ ISUZU MOTORS INDONESIA LIMITED へのヒアリング (2016 年 11 月 2 日)

る手がかりとなる輸入中古車ストックは必要不可欠なデータであり、改善が望まれる。

追記：本研究は、2015 年度北海学園学術研究助成（総合研究）「様々な複雑現象の本質に可視化・多変量解析で切り込む」, JSPS (26370930, 17K03255, 16H05687) による研究成果の一部である。

【文 献】

- 浅妻裕・福田友子・外川健一・岡本勝規 (2017)：『自動車リユースとグローバル市場—中古車・中古部品の国際流通—』成山堂書店。
- 浅妻裕 (2018)：自動車国際リユースと立地変容, (所収 小島道一編『中古品の国際貿易（調査研究報告書）』ジェトロ・アジア経済研究所：65-81)。
- 栗屋仁美 (2016)：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, 『総合地域研究』6：65-71。
- NTT データ経営研究所 (2017)『平成 28 年度「質の高いインフラシステム海外展開促進事業」ミャンマー国における自動車リサイクル事業の展開可能性調査 最終報告書』。
- 尾高煌之助 (2014)：『ミャンマー工業化論：序論的考察 (PRIMCED Discussion Paper Series, No.56)』一橋大学。
- 川崎大輔 (2015)：新車販売ラッシュのミャンマー 中古車流通への影響は (川崎大輔の流通大陸), 『Response』(2015 年 8 月 11 日記事, <http://response.jp/article/2015/08/11/257678.html>)
- 工藤年博 (1993)：日本の対ビルマ援助政策の変遷と問題点, 『アジア・アフリカ言語文化研究所通信』79：1-18。
- 佐々木創 (2014)：中所得国における国際リユース, (所収 小島道一編『国際リユースと発展途上国 越境する中古品取引』アジア経済研究所：199-224)。
- 塩地洋 (2013)：『ミャンマー自動車産業の概況』（第 5 回アジア中古車流通研究会配付資料, 2013 年 5 月 25 日）。
- 田村正紀 (2002)：『流通原理』千倉書房。
- 外川健一・浅妻裕・阿部新 (2010)：「潜在的廃棄物」としての日本からの中古車輸出の展開, 『経済地理学年報』56(4)：262-279。
- 富山栄子 (2013)：『ミャンマーの自動車市場を訪れて』（第 5 回アジア中古車流通研究会配付資料, 2013 年 5 月 25 日）。
- 西澤信善 (2000)：『ミャンマーの経済改革と開放政策 軍政 10 年の総括』勁草書房。
- 松田健 (2018)：外資誘致に動き始めたパアン, 『月刊 U-machine』2018 年 7 月号。
- 矢野経済研究所 (2014)：『2014 年版 ASEAN 自動車リサイクルの実態と展望』。
- 山本肇 (2013)：『ミャンマー自動車産業の政策と展望 ～ラストフロンティアの夜明け』（第 5 回アジア中古車流通研究会配付資料, 2013 年 5 月 25 日）。
- 渡辺慎一・久保公二 (2013)：グローバル化への適応と金融システムの進化, (所収 久保公二編『ミャンマーとベトナムの移行戦略と経済政策』アジア経済研究所：29-64)。
- KOJIMA Momoko, FUTOSE Takayoshi, Phan Le BINH and KATO Hironori (2015): "Yangon's Urban Transportation: Traffic Demand and Its Quality of Service," *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 11: 243-262.
- Kyaw Swa Lynn (2013): *Automotive in Myanmar*, Ipsos Business Consulting.
- SASAKI So and ASAZUMA Yutaka (2019): "Automobile Market Analysis in Myanmar," International Colloquium of Gerpisa, ENS Paris-Saclay. DOI: 10.13140/RG.2.2.26151.19362.
- ทีมข่าว TCIJ (2017), "คนไทยรู้หรือ: ไทยส่งรถมือสองไปพม่ากี่คันกันแน่?" (TCIJ News Team (2017), "Thai people know yet: How many second hand cars does Thailand send to Myanmar?"), 17 February 2017.

