

マレーシア

省エネ車生産拠点化へ始動

ジェトロ海外調査部アジア大洋州課 手島 恵美

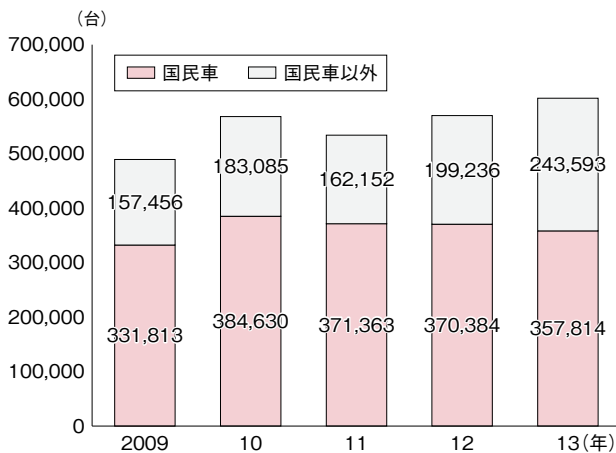
プロトン、プロドゥアなどの国民車メーカーが市場シェアの5割を占めるマレーシアで、自動車産業の育成は重点政策課題の一つだ。2014年1月、そのロードマップとなる最新の「国家自動車政策」(NAP2014)が発表された。政府は20年に先進国入りを目指すべく、省エネ自動車の生産拠点化や輸出拡大に本腰を入れる。

20年までに生産台数倍増

NAPが最初に発表されたのは2006年3月。自動車産業を取り巻く環境の変化に対応して見直しが行われており、今回は3年ぶり、2度目の見直し。

国際貿易産業省は「NAP2014」の政策目的として、①競争力がありかつ持続可能な国内自動車産業の促進、②省エネルギー自動車(EEV)生産の地域拠点化、③高付加価値活動の促進、④自動車および関連部品の輸出拡大、⑤国内自動車産業へのプミプトラ^注の参加促進、⑥安全で高品質な車を競争力ある価格で消費者に提供——の6点を挙げる。

図 自動車生産台数の内訳



注：国民車とはプロトン、プロドゥア、ナザ、イノコム、ハイコムを指す
 出所：マレーシア自動車連盟 (MAA)

特に④の自動車輸出拡大においては、現在の2万台から20年までに25万台に引き上げるとし、具体的な数値目標を掲げた。生産台数を125万台とする生産倍増計画をも打ち出しており、これまでの国内市場を中心とした販売方針から海外市場を本格的に開拓していく構えだ。政府は20年には国内総生産(GDP)の10%を自動車産業が占めると予測している。

自動車生産台数は13年に60万1,407台を記録、初めて60万台を超えた(図)。国民車生産は前年比3.4%減の35万7,814台、国民車以外は22.3%増の24万3,593台。国民車プロトンの生産台数が近年減少傾向にある一方で、国民車以外の生産は東日本大震災の影響があった11年を除き、内需拡大によって堅調に増え続けている。また、現地調達率の割合に応じた物品税(Excise Duty)引き下げなどの税制優遇制度を活用すべく、国民車以外の自動車メーカーが国内生産を拡大していることも背景にある。

国内には合計11社の自動車メーカーと、それを支える部品サプライヤーが約550社集積する。特に地場系サプライヤーの生産性と品質の向上は、政府が重要視する課題の一つだ。地場サプライヤーを育成すると同時に、中古部品の輸入を11年6月から段階的に禁止し、国内部品市場を保護する措置を講じている。NAP2014では、部品の輸出強化を新たに盛り込み、20年までに輸出額を100億リング(1リング=約31円)まで引き上げる倍増計画を打ち出している。現在輸出実績がほとんどない再生部品や再生材料についても、20億リングまで引き上げることを目標として掲げる。

国産車の85%を省エネ車に

ナジブ首相が注力する環境技術分野では、ハイブリッド車(HV)および電気自動車(EV)に対する輸入

税・物品税の免税措置を適用。輸入完成車、国内組み立て車とも13年末で終了した免税措置だが、今後は国内組み立て車に限定して延長されることになった。HVは15年末まで、EVは17年末までそれぞれ免税措置が延長される。国内で生産するインセンティブを与えることで、マレーシアを省エネルギー自動車（EEV）の生産拠点にするのが狙いだ。20年までには国内で生産される自動車の85%をEEVにする目標を掲げている。

マレーシア政府はEEVの規格について排気量に制限を設けておらず、この結果大型自動車なども優遇対象となる（表）。またEEVには、HVやEVだけでなく圧縮天然ガス（CNG）、液化石油ガス（LPG）、バイオディーゼルなどを燃料に用いた車両も含まれ、規格の範囲が広いのが特徴的だ。

表 マレーシアにおけるEEVの規格

区分	車種	総重量 (キロ)	燃費効率 (ℓ/100km)
A	マイクロカー	800以下	4.5
	シティーカー	801~1,000	5.0
B	スーパーミニカー	1,001~1,250	6.0
C	小型ファミリーカー	1,251~1,400	6.5
D	大型ファミリーカー	1,401~1,550	7.0
	小型エグゼクティブカー		
E	エグゼクティブカー	1,551~1,800	9.5
F	ラグジュアリーカー	1,801~2,050	11.0
J	大型四輪駆動車	2,051~2,350	11.5
その他	その他	2,351~2,500	12.0

出所：マレーシア国際貿易産業省

13年のHV販売は、前年の1万5,355台から23.5%増の1万8,967台へと拡大した。販売台数は、ホンダ（8,550台）とトヨタ（5,789台）が大半を占め、日本車の販売が好調だ。13年末まで適用されていた輸入税・物品税の免税措置がHVの販売を大幅に押し上げた。しかしNAP2014では、優遇税制が適用されていたHVおよび電気完成車の輸入は対象外となったため、これまでのような大幅な販売増につながるかは不透明だ。そうした中でマレーシア自動車連盟（MAA）は、ホンダがHVの国内生産を表明していることから、優遇税制の恩恵を受けることで価格競争力が増し、同社の販売が急増すると分析している。

物品税、輸入許可証の方針変わらず

自動車購入時に課せられる物品税は、政府の重要な収入源になっていることもあり、現行税率を維持することが決まった。ただし、財政状況が許せば段階的な税率の引き下げを検討するとしている。物品税は最高税率が105%になるケースもあり、これがマレーシアでの自動車価格を高くする要因の一つとなっている。自動車の物品税は、当該車両が道路交通局に登録された時点で支払われる。輸出車にはかからない。物品税以外に課される国内税としては売上税があるが、15年4月からは消費税に相当するGST（Goods and Service Tax）に置き換えられる予定で、現行の10%から6%に下がる予定だ。

中古車を含む全ての自動車輸入時に必要とされる輸入許可証（AP）については、AP廃止がブミプトラに与える影響について今後慎重に調査を進める、という表現にとどまった。APはブミプトラの自動車産業への参入促進を目的に導入された制度。原則ブミプトラしか取得できない。このためAP制度は自由貿易の阻害要因となっているとして、産業界は廃止を希望している。今回のNAPではAPに対する今後の政府方針について注目が集まっていた。

APは10年までに段階的に撤廃される予定だった。だが、NAP2009発表時に、フランチャイズAP（特定メーカーの新車に限り輸入を許可）は20年末まで、オープンAP（車種、仕入れ先など制限がない輸入許可証）は15年末までと、それぞれ撤廃時期が大幅に延長された経緯がある。

マレーシアで最も重要な政策課題の一つは、国内自動車産業保護とブミプトラ保護であり、自由貿易協定（FTA）の進展で関税が引き下げられる中、物品税やAPについてはNAP2014でも当面守られた結果となった。マレー系の自動車輸入業者団体であるマレー自動車輸入・販売業者協会（PEKEMA）はAP制度の存続を訴え、国際貿易産業省へ陳情を続けているといわれる。生産倍増などの強気な目標値を打ち出す一方で、ブミプトラへの配慮は政府にとってセンシティブな問題だ。これらの非関税障壁撤廃にはまだまだ調整に時間がかかるとみられる。

JS

注：マレーシア語で「土地の子」の意。マレー系および先住民の総称。