

表 BYDの組立工場を巡る報道で挙げられた問題点とそれに対するMITIの立場

問題点・申し立て事項	MITIの立場
<p>不利な条件により、BYDがCKD工場を再検討していると報じられた</p>	<p>BYDは2025年9月29日付で、ペラ州タンジュン・マリムにおける省エネ車（EEF）、電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）の組立に向けた製造ライセンス（ML）を取得。</p> <p>MLは、以下の政策に沿って事業を行うことを条件としており、BYDに限らずすべての自動車投資に対して2025年9月以降、適用されている。</p> <p>(1)国家自動車計画（NAP）および新産業マスタープラン2030（NIMP2030）に沿う (2)地場のサプライチェーンとの統合、技術移転、輸出志向型の生産を促進する (3)市場の歪みを防止し、持続可能な産業の発展を確保する</p> <p>これに伴い、MITIはMLに対して以下の追加条件を義務付けた。</p> <p>(1)承認された販売台数のうち国内市場向けは1万台（BYDの総生産能力の20％）に設定。輸出を優先するもので、（BYDと）相互に合意した生産枠組みである。 (2)高付加価値製造活動として認められるためには、組立工程に国内の車体工場、塗装工場、内装工場が含まれている必要がある。塗装済み完成車体（PBS）は、現地付加価値評価の対象となるコンテンツとして認められず、国内で調達する必要がある。ただし、BYDは引き続きグローバルな部品調達が可能。 (3)オンザロード価格（OTR、保険を除いた車両販売価格）は最低10万リンギ（約390万円、1リンギ=約39円）。</p> <p>この条件は差別的なものではなく、ブランドや原産国に関わらず、すべての大量生産を伴う自動車組立プロジェクトに等しく適用される。これは、現地の組立能力が持続可能で高付加価値なセグメントへと確実に移行し、既存のサプライヤーエコシステムが崩壊することを防ぐことを目的としている。BYDが特別扱いされているわけではなく、CKDに新規参入する企業すべてに同じ条件が適用される。</p>
<p>MITIが生産台数の80%を輸出する条件を課した</p>	<p>承認書に定められた条件により、国内向け販売台数は年間1万台に限定されており、これはBYDの想定総生産能力の約20％に相当する。本条件は、当該投資がマレーシアの貿易収支の改善およびグローバル・サプライチェーンへの統合に資することを目的とした、輸出志向型の措置である。総生産量を制限するものではなく、輸出拡大を促進するための戦略的な方針として位置付けられている。</p>
<p>BYDの生産台数のわずか20%しか国内販売できず、価格は20万リンギ以上であるべき</p>	<p>この主張は不正確。国内市場向けに課せられた条件は、BYDのCKD車両を国内で販売する場合、最低OTR価格を10万リンギットとすること。これにより、現地組立は高付加価値セグメントに集中したプロトンやプロドゥアといった国内メーカーの市場スペースを確保しつつ、手頃な価格のEVソリューションも提供できるようになる。</p>
<p>輸入された完全組立車（CBU）EVは25万リンギ以上で販売する必要があり、EVを手に取りやすくするという目標と相反する</p>	<p>フランチャイズ政策AP（特定メーカーの新車に限り輸入を許可）の下CBU輸入として国内に輸入される乗用車については、標準の最低OTR価格が25万リンギと定められている。</p> <p>EV普及を促進するため、政府は2022年から2025年12月31日まで、期間限定措置として、CBU EVに限り最低OTR価格を25万リンギから10万リンギへ引き下げた。</p> <p>本措置は、消費者需要を喚起し、市場におけるEVへの理解と親和性を高めることを目的とした期限付きの政策対応である。同時に、プロトン、プロドゥア並びに国内自動車産業エコシステム全体が、EV分野における発展能力の強化やサプライチェーン構築を進めるために必要な時間的・制度的余地を確保することを意図している。</p> <p>CBU車両の継続的な輸入に依存するのではなく、国内における製造および組立を通じてEVの普及と価格低減を図ることが、政府の中長期的な基本方針である。</p> <p>一方、MITIは現在、現地組立活動を一層強化しつつ、CBU車両の価格が市場原理に基づいて形成されることを確保する観点から、「最低価格」政策の見直しを進めている。</p>
<p>MITIが新規ピックアップトラック（BYD Shark、GWM Cannonなど）の輸入を禁止し、既存モデルのみを許可している</p>	<p>MITIは、BYD SharkやGWM Cannonなどを含む新型モデルのピックアップトラックについて、輸入禁止措置を講じていない。</p> <p>ピックアップトラックを含む商用車は、原則として現地組立（CKD）による生産が求められるが、CBUとしての輸入については、市場調査・事前組立（MRA）承認輸入許可枠に基づき、許可枠内の台数に限り認められている。</p> <p>MITIは新ブランドのピックアップトラックの輸入禁止を発表していない。</p>
<p>MITIが健全な産業エコシステムの育成よりも、既存の一部地場企業の利益を優先し、産業の将来を犠牲にしている</p>	<p>MITIの取り組みは保護主義ではなく、産業育成を目的としたものである。</p> <p>経済の高度化を推進することを使命とする、国家自動車計画（NAP）における次世代自動車（NxGV）ビジョンおよび新産業マスタープラン2030（NIMP2030）を基盤として、マレーシアは、先進製造、エンジニアリング、技術移転を含む高付加価値な活動へ移行していく必要がある。</p> <p>輸出に対する明確なコミットメントや現地化に向けた具体的な計画を欠く投資は、マレーシアの自動車産業エコシステムへの貢献が限定的であるのみならず、製造事業者が現地化を持続し深化させるために必要な経済規模の形成を阻害する可能性がある。こうした認識の下、MITIの政策枠組みは、投資家とマレーシア双方に利益をもたらす、長期的かつ高付加価値なコミットメントを促進することを目的として設計されている。</p>

（出所）MITI声明に基づきジェトロ作成