

パキスタン自動車市場調査

- 部品サプライヤーのための進出ガイド -

2019年5月

日本貿易振興機構（JETRO）

ビジネス展開・人材支援部新興国ビジネス開発課

海外調査部アジア大洋州課

はじめに

第1章 一般概況：2億人のフロンティア市場

第2章 自動車産業政策と新規参入メーカーの動向

第3章 自動車生産・販売統計

第4章 パキスタンの投資環境

第5章 事業運営上の留意点

おわりに

はじめに

パキスタンの自動車市場にこれから取り組む皆様へ

本報告書は、新興の自動車市場として注目されているパキスタンへの進出を検討する自動車部品サプライヤーなど、自動車関連企業の実務担当者を対象に、パキスタンの一般情報、パキスタンの自動車産業・市場・プレイヤーの情報、投資関連情報などをまとめたものである。

パキスタンでは2017年、総人口が2億人を突破した。すでに自動二輪市場では年間200万台が販売され、世界有数の市場規模になっている。自動車市場については、現在は乗用車の年間販売台数が約30万台と少ないが、今後は販売台数が50万台へと拡大し、アジアでも有数の新興市場となる見込みである。

これまでパキスタンでは、日本品質に対する高い信頼から日系ブランドの自動車 がほぼ100%のシェアを占めていた。しかし、2016年に策定された新しい自動車開発政策（ADP）により、韓国や中国ブランドの自動車メーカーが続々と工場を設立している。部品メーカーにとっては納入機会が増えることを意味する。

非日系メーカーの参入に加えて、マクロ経済では急速に進むルピー安や外貨準備縮小に伴う為替管理の引き締めなど、ビジネス環境も急速に変化しており、既進出日系メーカーにとって現在は踏ん張りどころになっている。また、これから同国で事業を始める企業にとっては、同国は治安情勢が不安定な面がある上、税制や手続き面などの情報が少ない点が不安要素だろう。本レポートが、パキスタン進出を検討する日本企業のガイドとして活用されることを期待したい。

各章の主な内容

第1章 一般概況：2億人のフロンティア市場

パキスタンの一般情報、人口動態、国内地理を概観する。どの世代、どの州に人口が多く、市場として大きいかをみる。また、国内総生産（GDP）と所得増についても記載。南西アジア4カ国と比較した特徴をみる。

第2章 自動車産業政策と新規参入メーカーの動向

パキスタンの自動車産業を、歴史的な背景から直近の状況までを解説する。2016年に策定された新しい自動車開発政策（ADP）の内容と、ADPに伴う新規メーカーへの関税優遇策。そして新たに進出した自動車メーカーの動向を追う。また、原材料・部品の調達状況と、日本企業と技術提携で自動車部品を製造している主要メーカーなどを紹介する。

第3章 自動車生産・販売統計

事前の事業可能性調査（FS調査）のための自動車に関わる各種生産・販売統計を記載。また、近年の販売動向と、販売に影響を与えている要素について、現地取材で得た情報を記載する。

第4章 パキスタンの投資環境

パキスタンへ投資することのメリット、リスク、インフラの整備状況の実態を、進出日系企業のアンケートから読み解く。最大のリスクである治安情勢についても記載する。また、進出フローと特徴的な税制についても記載。

第5章 事業運営上の留意点

既にパキスタンに進出している日系企業へのアンケートや現地取材を通じて得た情報から、現地での事業運営上の問題点を解説する。特に、直近で日系企業の経営に打撃を与えている通貨安、外国への送金の遅延について、背景情報を踏まえながら状況を説明する。



（写真）カラチ市内の様子（ジェトロ撮影）

第1章 一般概況：2億人のフロンティア市場

1-1. 一般情報・地理

1-2. 人口動態

1-3. 州別・都市人口

1-4. 国内総生産（GDP）

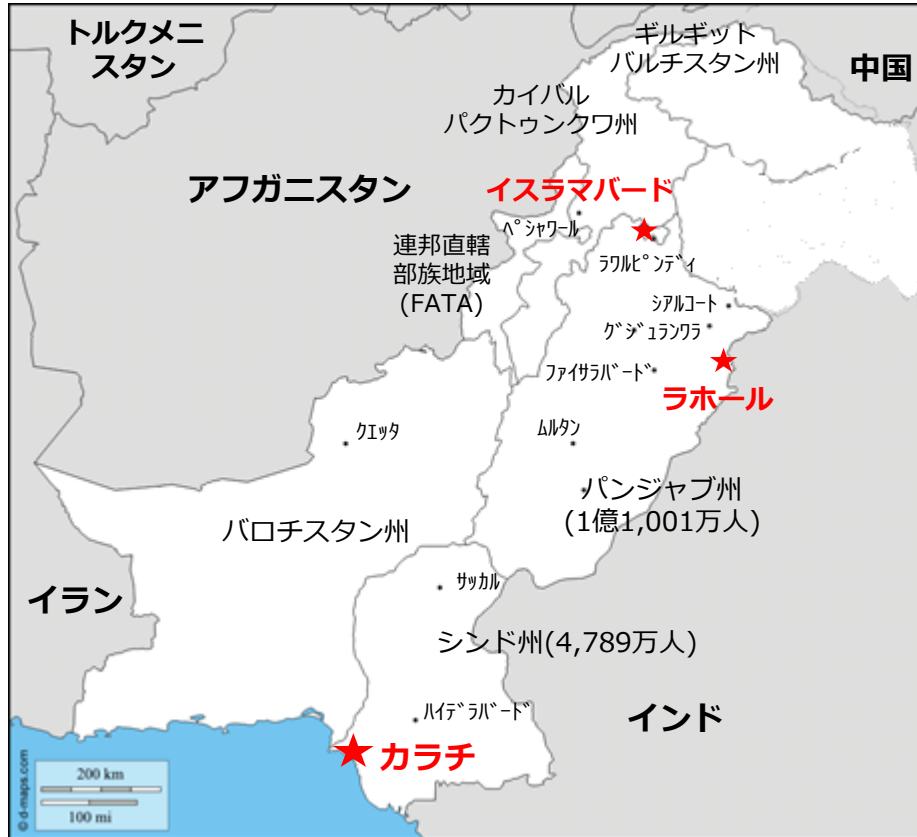
1-5. 所得増とミレニアル世代

1-6. 南西アジア各国との比較

1-1. 一般情報・地理

- パキスタンの国土は、インド、中国、中央アジア、アフガニスタン、イランに囲まれている。南アジアと中東の狭間に位置し、中国がアラビア海に抜けるルートの途上にある。地政学的に要衝にあると言える。
- 人口は2017年の国勢調査で2億人を超え、世界第6位。面積は日本の2.1倍と広い。民族ではパンジャブ州のパンジャブ人が半数を占め、パシュトゥン人やシンド人からなる多民族国家である。宗教はほとんどが国教のイスラム教を信仰する。現在の政権は2018年7月の選挙で政権交代を果たしたパキスタン正義運動（PTI）のイムラン・カーン首相が内閣を組成している。〔前政権パキスタン・ムスリム連盟ナワーズ・シャリフ派（PML-N）は2013年6月～2018年5月まで政権を担当し、任期を全うした〕

パキスタン国内の地理



パキスタンの一般情報

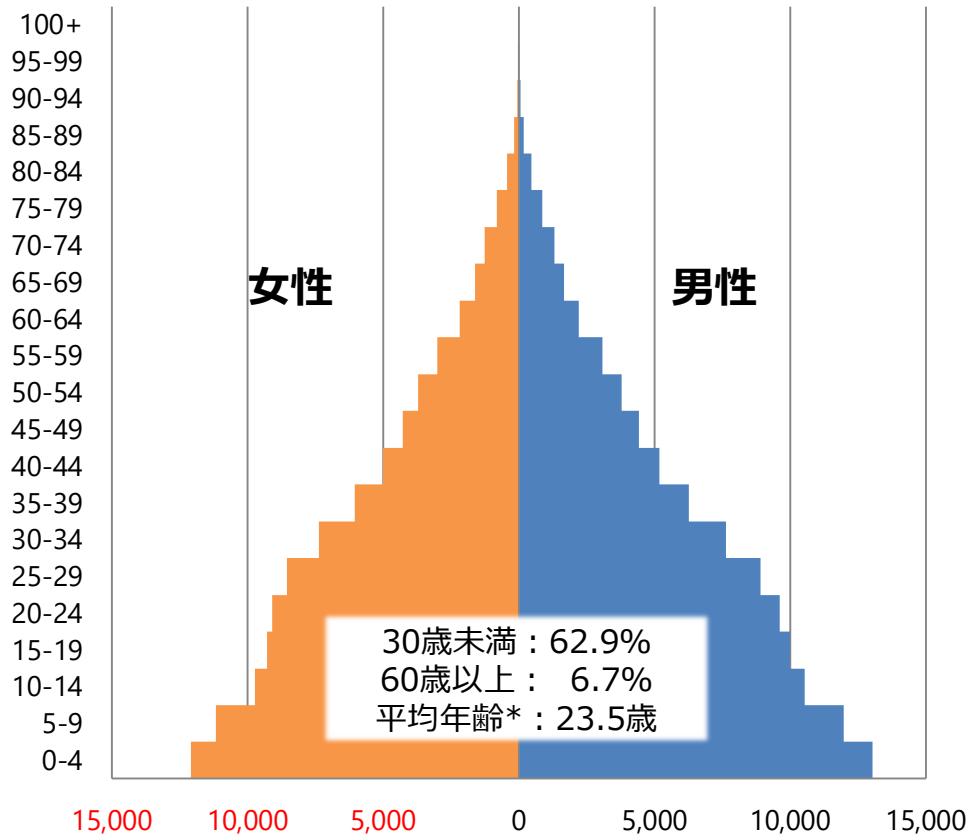
人口	2億777万人（2017年国勢調査）
面積	79万6,096km ²
人種	パンジャブ人(48%)、パシュトゥン人(15%)、シンド人(14%)
宗教	イスラム教(96%)、キリスト教(1.6%)、ヒンドゥー教(1.6%)
言語	ウルドゥー語(国語)、英語(共通語) ※識字率：57.9%
政体	連邦共和制、元首：アリフ・アルビ大統領
議会	二院制：上院104議席、下院342議席 ※下院は女性議席60席、非イスラム議席10席を含む
内閣	イムラン・カーン首相、シャー・クレシ外務相、アブドゥル・ラザク・ダーウッド首相顧問（商業・繊維、工業・生産、投資担当）
為替	パキスタン・ルピー 1ドル=141.66ルピー、1ルピー=0.79円（2019.4.22時点）

(出所) パキスタン政府、IMF、CIAなど

1-2. 人口動態

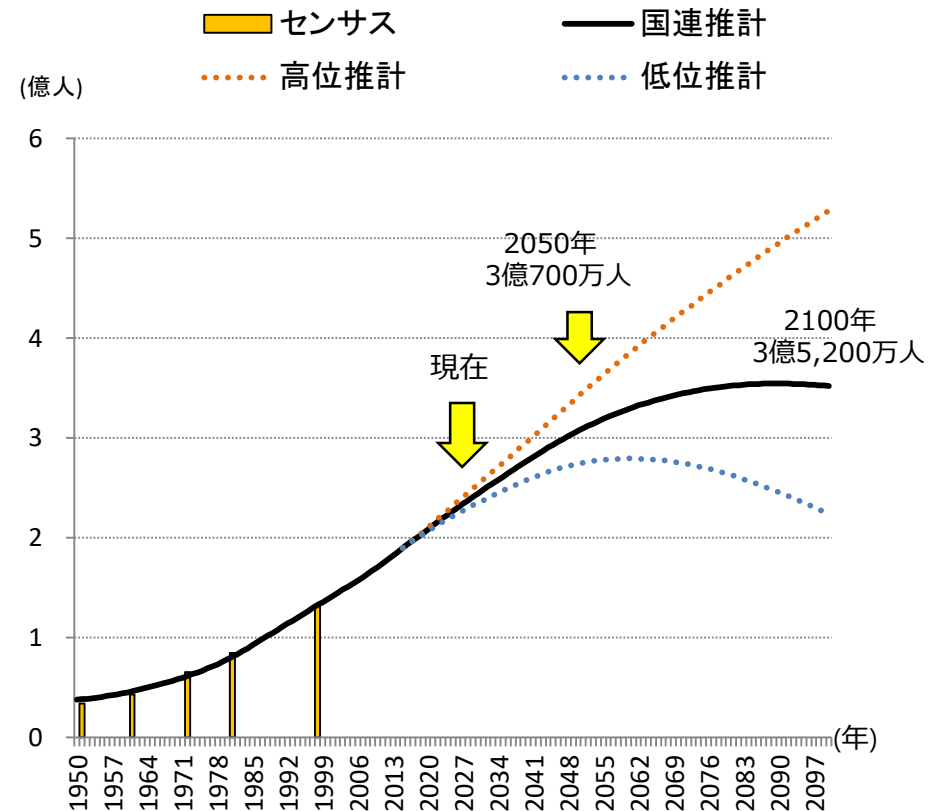
- 人口ピラミッドは綺麗な山型をしており、30歳未満の人口が全体の62.9%を占めている。平均年齢は23.5歳と若い。
- 今後の人口予測では、2050年に3億700万人まで増加する見通し。高位推計では将来的に5億人を超える可能性も示されている。

パキスタンの人口ピラミッド
(2017年国連推定値)



(出所) 国連、平均年齢は2020年の推定値

パキスタンの人口推移
(1950年～2100年, 国連推定値およびセンサス)

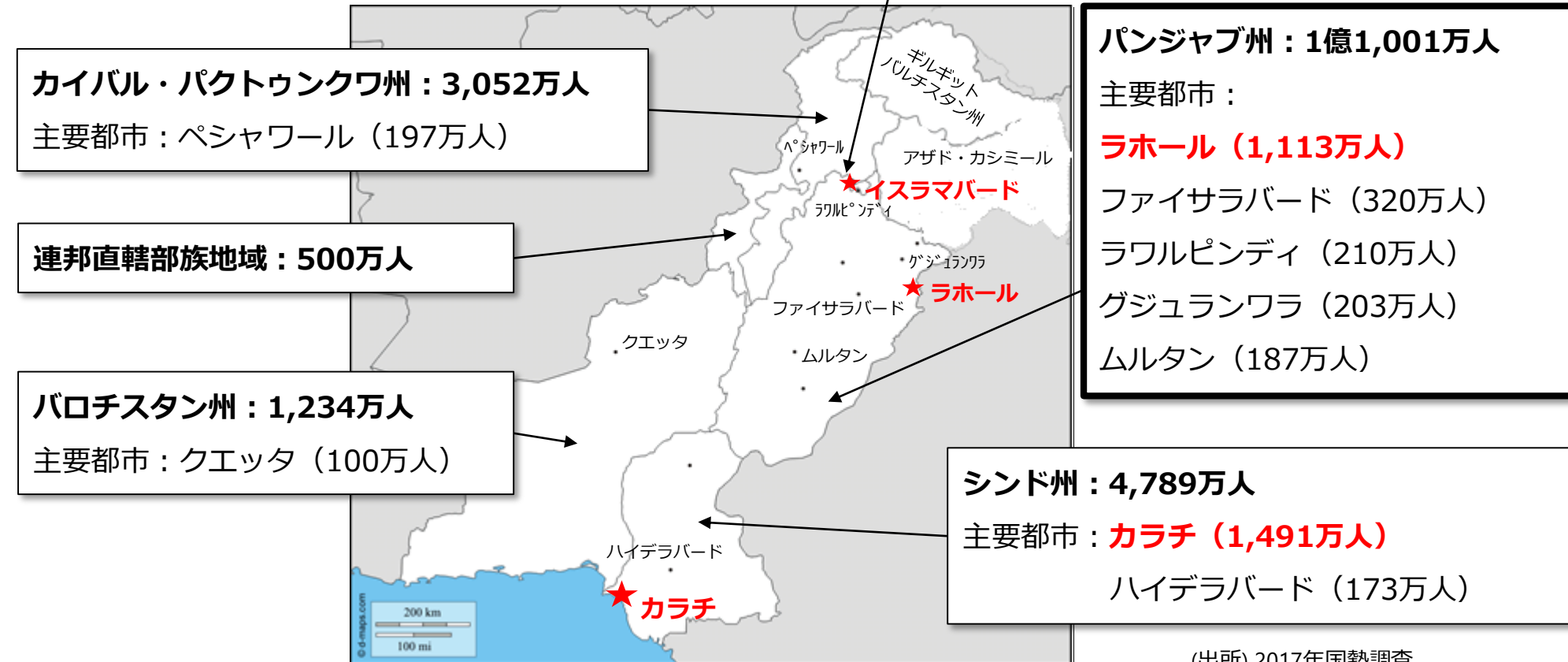


1-3. 州別・都市人口

- 州別人口では、パンジャブ州が最も多く、全体の53%を占める。自動車、バイクの販売についても、基本的にはパンジャブ州が最大の市場となる。
- シンド州には最大都市カラチ（1,491万人）がある。カラチの人口は2,000万人を超えるとも言われるが、同州にはカラチ以外に目立った都市が少ない。

パキスタン全体：2億777万人

年平均成長率（1998-2017）：2.4%



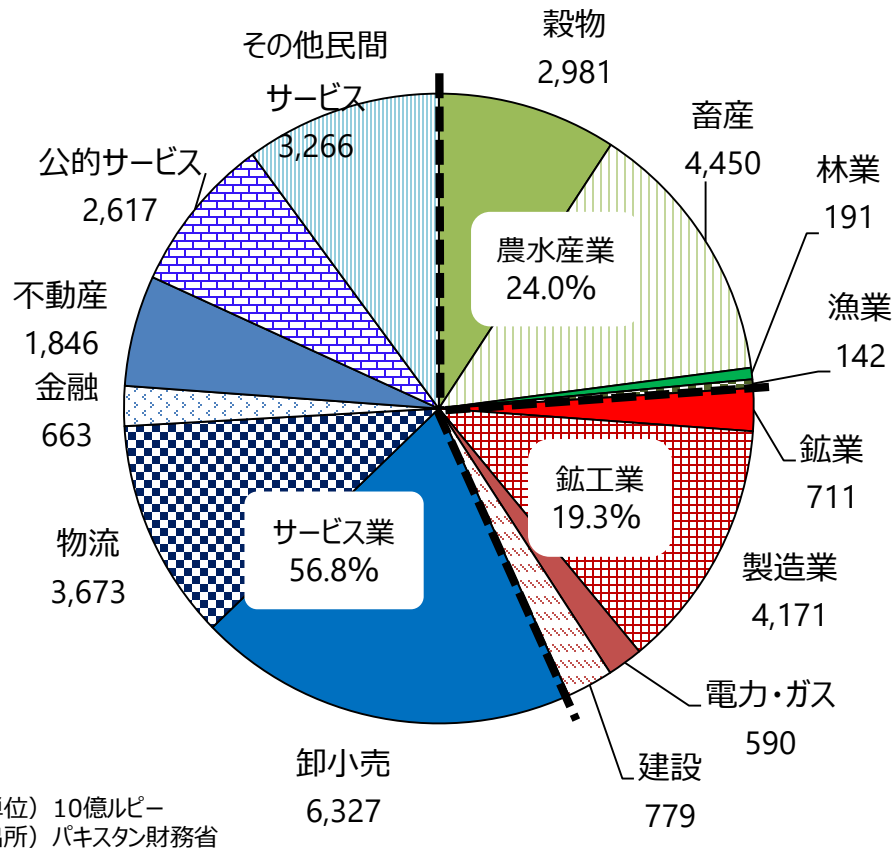
(出所) 2017年国勢調査

1-4. 国内総生産 (GDP)

- パキスタンの名目国内総生産 (GDP) は36兆2,137億ルピーである (間接税・補助金を含む市場価格表示)。日本円に換算すると約28兆5,900億円と神奈川県程度の経済規模である。鉱工業は20%に満たず、重化学工業は育っていない。労働人口でみると農水産業の従事者が4~5割であるため、見た目の経済規模よりも農業の豊作・不作が景気に影響する度合いが大きい。
- 実質GDP成長率は、前政権が始まった2013/14年度 (2013年7月~翌年6月) 以降は右肩上がりに上昇し、2017/18年度では5.8%を記録。

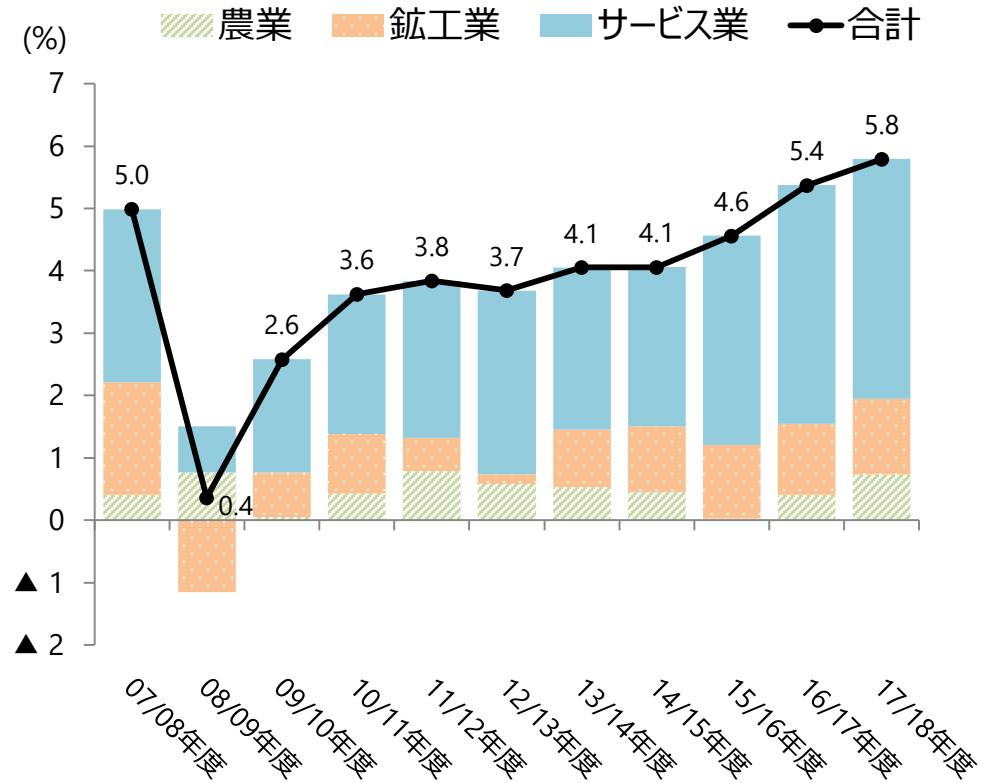
パキスタンの国内総生産

(名目GDP, 要素費用表示, 産業別, 2017/18年度)



国内総生産の推移

(実質GDP成長率, 要素費用表示, 産業別)



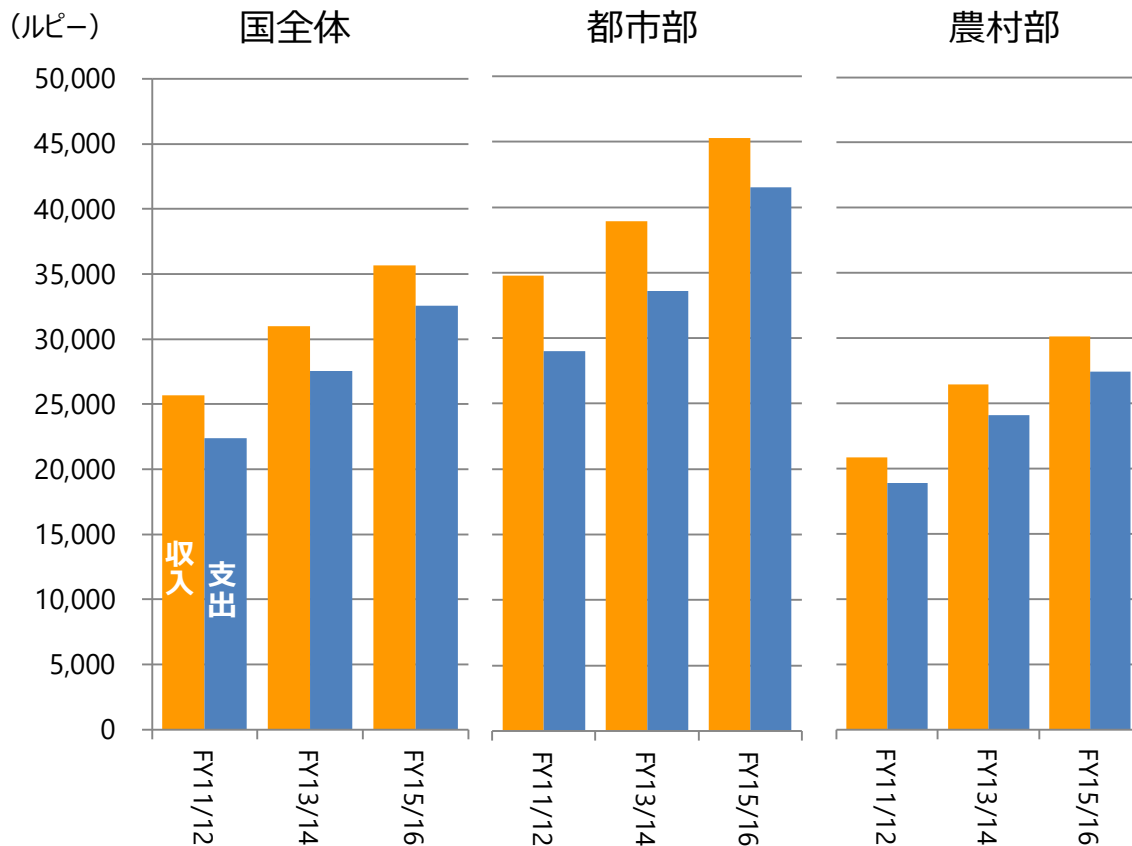
(出所) パキスタン財務省

1-5. 所得増とミレニアル世代

- パキスタンでは消費者の所得が年々拡大している。平均世帯収入は2015/16年度では35,000ルピーに増えている。
- 2000年以降に成人となった「ミレニアル世代」と呼ばれる若年層の豊富さは世界有数である。スマホやインターネットの普及も急速に進んでおり、新しい消費スタイルが生まれている。

平均世帯収入と支出の伸び

〔2011/12年度、13/14年度、15/16年度の推移〕



(出所) パキスタン統計局

1-6. 南西アジア各国との比較

- パキスタン、インド、バングラデシュ、スリランカの南西アジア4カ国と比較した場合、人口規模ではインドに次ぐ第2位である。しかし、インドの規模が大きすぎるため、ビジネス上はインドの一つの州と比較する方が、正しく認識・イメージができる。一人あたりGDPで見ると、インドやバングラデシュよりやや低い程度である。面積は日本の2倍と広く、狭い国土のバングラデシュと比べて人口密度が低く、豊富な農地がある。
- 人種は、バングラデシュなどと異なり、実は多様な民族構成となっている。最大グループはパンジャブ州に住むパンジャブ人で、言語もパンジャビが母語である。続いて、アフガニスタンに近いパシュトゥン人、カラチ付近のシンド人がいる。インドとの分離独立後にパキスタンに移住してきたムスリムをムハジールと呼ぶ。彼らはウルドゥー＝ヒンディーを母語とし、独立を指導したグループや独立当初から経済を支えた財閥が含まれている。ムハジールはカラチ周辺に多い。

	パキスタン	インド	バングラデシュ	スリランカ	日本
人口 (2017年)	2億777万人	13億1,690万人	1億6,312万人	2,144万人	1億2,690万人
GDP (2017年)	3,040億ドル	2兆6,110億ドル	2,614億ドル	876億ドル	4兆8,721億ドル
一人あたりGDP (2017年)	1,541ドル	1,983ドル	1,602ドル	4,085ドル	38,440ドル
面積 (km ²)	796,095 (日本の2倍)	3,287,263 (日本の8.7倍)	14万3,998 (日本の0.4倍)	6,561 (北海道の約0.8倍)	377,915
人種 (%)	パンジャビ (48) パシュトゥン (15) シンディー (14) サライキ (8) ムハジール (8) バローチー (4)	インド・アーリア (72) ドラヴィダ (25) モンゴロイドほか (3)	ベンガリ (98)	シンハラ (75) スリランカ・タミル (11) スリランカ・ムーア (9) インド・タミル (4)	日本人 (98.5) 韓国系 (0.5) 中国系 (0.4)
言語 (%)	パンジャビ (48) シンディー (12) サライキ (10) パシュトー (8) ウルドゥー (8) バローチー (3)	ヒンディー (41) ベンガル (8) テルグ (7) マラーティ (7) タミル (6) ウルドゥー (5) etc.	ベンガル (99)	シンハラ (74) タミル (18)	日本語
宗教 (%)	イスラム (96.4) - スンニ派 (85~90) - シーア派 (10~15) キリスト、ヒンズー他 (3.6)	ヒンズー (79.8) イスラム (14.2) キリスト (2.3) シーク (1.7)	イスラム (89.1) ヒンズー (10.0)	仏教 (70.2) ヒンズー (11.2) ムスリム (9.7) キリスト (7.4)	神道 (79.2) 仏教 (66.8) キリスト教 (1.5)

(出所：IMF, CIA Factbook)

第2章 自動車産業政策と新規参入メーカーの動向

2-1. パキスタン自動車産業の歴史

2-2. 自動車産業に関連する主な行政組織

2-3. 自動車開発政策(ADP)

2-4. ADPでの関税体系

2-5. 四輪メーカーの立地

2-6. ADP後の自動車メーカーの動向

2-7. 原材料・部品の調達

2-8. 主要な部品メーカー

2-1. パキスタン自動車産業の歴史

●パキスタンの自動車産業は50年代から始まっている。インドで自動車の組立販売をしていたGMとフォードが、パキスタンの分離独立後にカラチでオペレーションを開始した。日本メーカーは60年代から輸入販売を開始したが、70年代の国有化政策により、国有企業と提携して組立生産を開始した。80年代から民間企業にも自動車の生産販売事業が許可されるようになった。

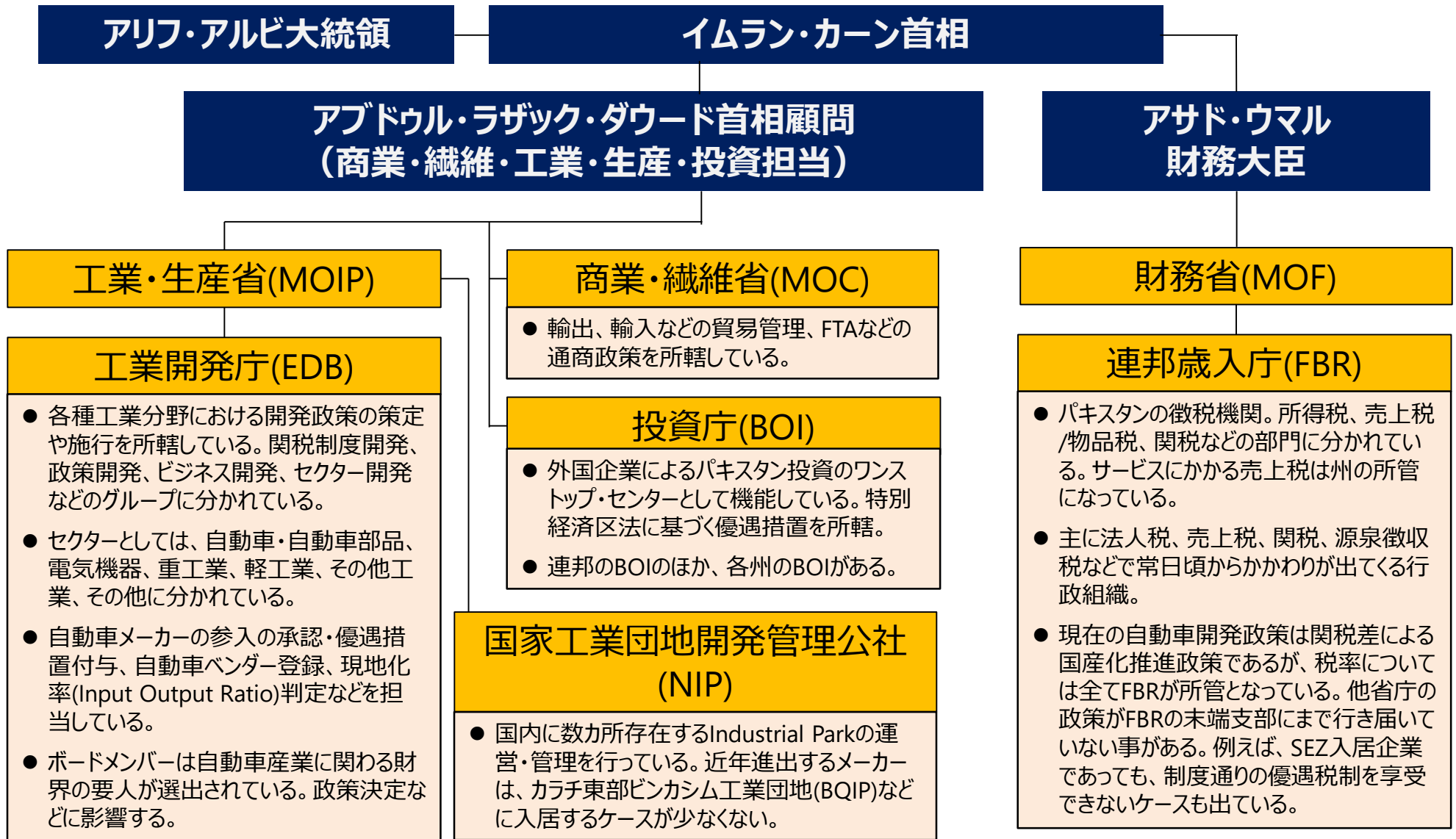
●1997～98年から指定部品の強制国産化政策を開始。2006年まで継続された。

●2006年7月に強制国産化政策の撤廃を決定、関税を利用して現地調達を促進する方針に切り替え（関税化）、2007年11月に自動車産業開発政策（AIDP）を策定した。2012年までに国内市場を50万台に拡大させる野心的目標だったが、未達の上、次期AIDPの策定に時間がかかった。

●2016年に後継となる自動車開発政策（ADP）が策定された。新規参入メーカーの輸入関税を下げるなど、参入者増を狙った政策である。

政策	西暦	自動車産業の動き
セミノックダウン生産	1954	GMインディア、シボレーの現地生産・販売開始 アリ・オートモーティブ、フォード車の現地生産・販売開始
国有化	1970 1971 1974	乗用車の輸入禁止 商用車の輸入禁止 現地生産会社の国有化
民営化 強制国産化	1981 1983 1984 1985 1989 1991 1993	鈴木自動車工業、国産化許可取得（先行許可） 鈴木自動車工業、パック・スズキ社設立（国有企業と合併） 日産ディーゼル、国産化許可取得。ガンダーラ日産ディーゼル社設立。 日野自動車、国産化許可取得。ヒノ・パック社設立。 ハビブグループ、トヨタ車の国産化許可取得。インダス・モーター社設立。 ガンダーラグループ、日産車の国産化許可取得。 シラジグループ、ホンダ車の国産化許可取得。ホンダ・アトラス・カーズ社設立。
関税化		2006 強制国産化政策の撤廃を決定。関税化政策に移行。
	AIDP	2007 自動車産業開発政策（AIDP）策定。5カ年計画開始（2012年まで）。
		2010 ガンダーラ日産、パキスタンでの生産（サニー）事業から撤退。
		2013 アル・ハジと第一汽車の合併アル・ハジFAW、小型車の組立生産を開始。
	ADP	2016 パキスタン自動車開発政策（ADP2016-2021）が策定
2018 ニシャットグループと双日、現代自動車の組立販売を発表。 ガンダーラ日産、日産車工場の再稼働、ダットサンの生産を発表 ユヌスグループ、起亜車の生産販売を発表。起亜ラッキー・モーター社設立。		

2-2.自動車産業に関連する主な行政組織



(出所) ジェトロ作成

2-3. 自動車開発政策(ADP)

- ADP2016では、輸送機器の分野毎に生産台数や車種・モデル、安全・環境基準についての目標が設定されている。自動車産業の関係者の見地からは、販売を阻害するような政策・事象が起こらなければ台数自体は達成可能な目標である。
- エアバッグ、ABSの搭載など、枝葉の議論が多いため、自動車産業全体のグランドプランが必要とされている。自動車産業開発委員会は、工業開発委員会(EDB)のボードメンバーがその役割を担っている。

分野	項目	目標
乗用車 バン、ジープ 軽商用車	生産台数 車種・モデル 安全・環境基準	2014/15年度の18.5万台から、2020/21年度に42.9万台を目指す。 新規参入メーカーを増やし、国内生産モデルの多様化を図る。 エアバッグ、ABSの搭載の義務化を図る。
トラック	生産台数 販売	2014/15年度の4,774台から、2020/21年度に1万2,000台を目指す。 中国パキスタン経済回廊(CPEC)による需要拡大に対応する。 大型車両を購入する個人事業主向けの低利融資を用意する。
バス	生産台数 輸出	2014/15年度の933台から、2020/21年度に2,200台を目指す。 中東・アフリカ地域への輸出を目指す。
二輪 三輪	生産台数 車種・モデル	2014/15年度の169万9,764台から、2020/21年度に250万台を目指す。 デザイン、排気量を多様化する。
トラクター	生産台数	2014/15年度の4万5,862台から、2020/21年度に8.8万台を目指す。 耕作地1ヘクタールあたりの導入率(馬力)を増やす。
全般	安全・環境基準 研究	2015年時点では自動車規制が1969年時点のもので、排気ガス規制はユーロ2。 国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)への参加を目指す。 車両型式相互認証制度(IWTA)へ参加する。世界技術規則(GTR)の採用を目指す。 パキスタン自動車研究所、自動車産業開発委員会の設置。

(出所) ADPを基にジェトロが作成

2-4. ADPでの関税体系①

- パキスタンの自動車産業政策では、2006年から完成車には高い関税率を課し、部品・原材料に近づくほど関税率を低くし、関税差を設けることによって現地生産・国産化を推進するという方針になっている。具体的には、乗用車の完成車には排気量に応じて50%～100%の関税が課される。また、パキスタン国内のいずれかのメーカーが国産化した実績のある組立部品については「現地化済み組立部品」とされ、まだ現地化の実績がない「未現地化組立部品」の関税率30%に加えて、15%高い45%の関税が課される。これは現地メーカーでは懲罰関税（A-Max）と呼称される。
- A-Maxの問題は、新モデルに合わせて新型のヘッドランプを導入しようとしても、旧型のヘッドランプを現地で生産できている場合は、品質にかなりの差があっても「現地化済み」と認定されてしまう点にある。このため、新モデルの導入には、メーカー側で現地化とコストダウンにかなり努力が必要となる。
- ADP2016においては、新規参入の自動車メーカー（カテゴリA）は、組立部品を既存のメーカーに比べて20%低い関税率で、5年間輸入できる（赤字の部分）。また、生産を再開する自動車メーカー（カテゴリB）は3年間、同様の優遇が受けられる。パキスタンの自動車はほとんど組立部品から構成されるため、この20%は販売価格に直接影響し、既存メーカーは競争上で大きなハンディキャップを負うことになる。

既存の自動車メーカーが輸入する際の関税率

品目	原材料	構成部品	部分組立部品	未現地化組立部品	現地化済み組立部品	完成車	その他恩典
乗用車	1%	10%	20%	30%	45%	50-100%	なし
5トン以下の軽商用車(LCV)	1%	10%	15%	20%	45%	60%	

新規参入メーカー（カテゴリA：グリーンフィールド投資家）が輸入する際の関税率

乗用車、LCV	1%	10%	20%	10% (5年間)	25% (5年間)	50% (100台限定)	1回限定で機械設備を無税で輸入できる。
---------	----	-----	-----	--------------	--------------	-----------------	---------------------

生産停止していた自動車メーカー（カテゴリB：ブラウンフィールド投資家）が再参入する際の関税率

乗用車、LCV	1%	10%	20%	10% (3年間)	25% (3年間)	50-100%	
---------	----	-----	-----	--------------	--------------	---------	--

2-4. ADPでの関税体系②

中型・大型トラックなどの積載5トン超の商用車、トレーラー・トラックのトラクタ、バスなどの製造については、新規参入メーカーおよび再参入メーカーは3年間、現地化済みの組立部品を、未現地化組立部品と同じ関税率で輸入することができる（A-Maxが免除となる）。自動二輪については既存の政策Statutory Regulatory Order (SRO) 939(I)/2013、940(I)/2013を継続する。トラクターは地場メーカーが強く、国産化も進んでいるため、新規参入への優遇はない。

既存の自動車メーカーが輸入する際の関税率

品目	原材料	構成部品	部分組立部品	未現地化組立部品	現地化済み組立部品	完成車	その他恩典
トラクタ(牽引車)	1%	1%	1%	5%	35%	20%	
バス	1%	10%	15%	5%	35%	20%	LPG/LNG/HVのCBUは1%
積載5トン超の商用車(HCV)	1%	10%	15%	10%	35%	20-30%	HEVは1%
トレーラー	—	—	—	5%	35%	15%	
自動二輪	1%	10%	20%	15%	45%	50%	
農業用トラクター	1%	1%	1%	1%	35%	10-15%	

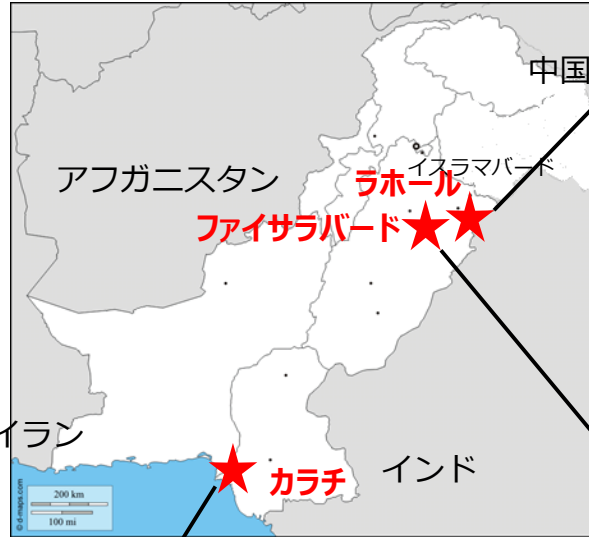
新規参入メーカー（カテゴリA：グリーンフィールド投資家）が輸入する際の関税率

生産停止していた自動車メーカー（カテゴリB：ブラウンフィールド投資家）が再参入する際の関税率

牽引車	1%	1%	1%	5%	5% (3年間)	20%	
バス	1%	10%	15%	5%	5% (3年間)	20%	
HCV	1%	10%	15%	10%	10% (3年間)	20-30%	
自動二輪	1%	10%	20%	15%	10% (5年間)	50%	新規参入のみ優遇。現地化の約束・履行が必要。

2-5. 四輪メーカーの立地

- 四輪メーカーの立地をみると、これまではホンダがラホール周辺、スズキ、トヨタ、日野自動車および地場メーカーはカラチ周辺に立地していた。
- 自動車開発政策（ADP）により、新規参入メーカー、再参入メーカーが増えた。**緑字はADPに伴う新規参入ブランド、茶色はADPに伴う再進出ブランド**を表わしている。
- ファイサラバード周辺では現代自動車、ルノーの2ブランドが新たに生産される。
- 日産や起亜、コラオ・ブランドはカラチで生産される。



Karachi

Way of Life! **パック・スズキ・モーター**
生産モデル: ワゴンR (1,000cc)、スイフト (1,300cc)、アルト (660cc) ほか

TOYOTA **インダス・モーター (トヨタ)**
INDUS MOTOR COMPANY LTD. 生産モデル: カローラ (1,300-1,800cc)、ハイラックス(2,800cc)、フォーチュナー (同)

ヒノパック・モーター
生産モデル: トラック(2ト、4ト)、バス(バスシャシ)

マスター・モーター (三菱ふそう、福田汽車/FOTON、宇通客車/Yutong、長安汽車/Changan、イヴェコ/IVECO)
生産モデル: 中型トラック、大型トラック、バス

起亜モーター・パキスタン
生産モデル: スポルテージ(SUV:2,400cc)、カーニバル(MPV:3,300cc)

DAEHAN **大韓デワン・モーター(双竜自動車、コラオ)**
生産モデル: Shehzore (2,600ccピックアップ)

ガンダーラ・インダストリーズ (いすゞ)
生産モデル: 小型・中型トラック、バス、D-MAX (2,500-3,000cc)

ガンダーラ日産 (江淮汽車、東風汽車、日産)
生産モデル: トラック、バス、**ダットサン**

Lahore

Atlas Honda

ホンダ・アトラス・カーズ (HACPL)
生産モデル: シティ (1,300-1,500cc)、シビック (1,800cc)、BR-V (1,500cc)

JW FORLAND
MOVING THE WORLD.

JWフォアランド (福田汽車)
生産モデル: 小型・中型トラック

United

ユナイテッド・モーター (洛陽大河新能源車両)
生産モデル: Bravo (800ccハッチバック)

Faisalabad

HYUNDAI **NISHAT**

現代ニシャット・モーター
生産モデル: 2019~2020年に生産開始。SUV、12人乗りバンを生産予定。

RENAULT **Al-Futtaim**

アルファタイム・オートモーティブ・パキスタン (ルノー)
生産モデル: 2020年に生産開始か。小型SUVを導入予定か。

2-6. ADP後の自動車メーカーの動向①

パキスタンにおける自動車メーカーの動向〔2017年1月～、自動車開発政策(ADP)策定後〕

年	月	分野	企業	動向
17	2	LCV	フォルクスワーゲン（独）	LCVのアマロク（Amarok）、T6の販売を検討している。国内40カ所のディーラーが販売する。
	5	HCV	現代自動車（韓国）	地場自動車製造大手アル・ハジ・グループと合併でHCVの生産・販売を開始する。大型トラック「エクシエント」、大型観光バス「ユニバース」を導入予定。
		バス	宇通客車（中国）	宇通客車の幹部がパキスタンに視察訪問。シンド州投資庁（BOI）に対して生産拠点の設立について言及した。
	6	乗用車	北京汽車（中国）	地場オート・リキシャ製造大手サズガール・エンジニアリングによる北京汽車（BAICモーター）の製造組立事業が、ADPの枠組みの下、認可を受けた。
	10	乗用車	起亜自動車（韓国）	地場財閥ユヌスブラザーズ（ラッキーセメント）と合併会社を設立した。起亜ブランド車の組立販売事業への参入を発表した。工場はビン・カシム工業団地に立地し、投資額は20億ルピー。
	11		ルノー（フランス）	アラブ首長国連邦（UAE）のコングロマリットであるアルフタイム・グループの自動車部門と、パキスタンでの自動車の組立販売事業を合併で行うことを合意した。
18	2	LCV	コラオ（ラオス・韓国）	地場財閥デワン・グループと合併会社「大韓デワン・モーター」を設立。ピックアップ・トラックのShehzoreを製造販売する。
	3	乗用車	日産自動車	2010年の生産終了以来の再参入を発表。ガンダーラ日産が44億円を投じて工場を増設。2020年にダットサンの生産販売を開始する。
	5	二輪	アトラス・ホンダ	自動二輪の年間生産能力を150万台に拡大するため、1,500万ドルの拡張投資を発表。
		乗用車	ホンダ・アトラス・カーズ	地場金融大手JSバンクとの戦略的提携を発表。自動車ローンの利便性を向上する。
	6	乗用車	起亜ラッキー・モーター	起亜ランド・カーニバル（11人乗り）の輸入販売を公式発表。
			アルフタイム・ルノー	生産工場の敷地としてファイサラバードのM-3工業団地の土地54エーカーを取得。生産能力は年5万台。20年までに商業生産開始。
		乗用車	双日	現地財閥ニシャットと、トラクター大手ミラット・トラクターズと、現代自動車の組立販売事業に参入する。総事業費は150億円規模。
		LCV	長安汽車（中国）	マスター・モーターとの合併事業を発表。SUV、MPV、軽商用車などを生産する。

（出所）各種報道からJETRO作成

2-6. ADP後の自動車メーカーの動向②

パキスタンにおける自動車メーカーの動向〔2018年7月～、自動車開発政策(ADP)策定後〕

年	月	分野	企業	動向
18	7	HCV	UDトラック (埼玉県)	大型トラック「クエスター」の販売開始を発表。バンコクの工場から地場VPL社が輸入販売する。
	8	乗用車	インダス・モーター	トヨタRushの完成車輸入の開始を発表。
		乗用車	インダス・モーター	33億ルピーを投じて、生産能力を拡張する。年間6万5,000台から7万6,000台に拡大。
	10	部品	錦湖タイヤ (韓国)	地場センチュリー・エンジニアリング・インダストリーズと、タイヤ製造技術の移転に関する契約を締結。
		LCV	長安汽車 (中国)	マスター・モーターが合併事業でピックアップ、7人乗りバンをラホールで販売することを発表。
		部品	大同工業 (石川県)	技術援助契約をしているアトラス・オートの新工場が稼働。DIDブランドで二輪チェーンを生産。
		バス	金龍客車 (中国)	バスメーカーの厦門金龍連合汽車工業が、ラホールに組立工場を設立する計画が明らかになった。
	11	乗用車	KA漢騰モーター	中国の漢騰汽車との合併会社KA漢騰モーターが、ハイブリッド、SUVの現地生産を発表。
		乗用車	パック・スズキ	工場の拡張に4億6,000万ドルの投資を明らかにした。
	12	HCV	福田JWオートパーク	中国・長沙の福田汽車との契約が投資庁に認可された。投資額は約14億ルピー。同社は国内でのForlandの独占製造権を得る。
19	1	二輪	アトラス・ホンダ	2019年1月から125ccの新モデルの導入を発表した。
		乗用車	起亜ラッキー・モーター	2019年9月までに商業生産開始する見通しが明らかになった。輸入販売は2018年1月から開始。
	2	部品	ゼネラル・タイヤ	1963年進出のパキスタン最大のタイヤ・メーカーであるゼネラル・タイヤがファイサラバードのSEZに3億ドルを投じて拡張投資。
		部品	享栄工業 (岡山県)	フィリピン現地法人が現代ニシャット向け治具を2019年8月に納入する予定だ。
		乗用車	現代ニシャット・モーター	サンタフェ、グランド・スターレックスの販売を発表。
	3	HCV	中国重汽 (中国)	姉妹会社シノトラックのパキスタンにおける独占販売業者ダイシン・オートが販売モデルを拡大。中パ回廊による恩恵が大きい。
		乗用車	プロトン (マレーシア)	パキスタンのアル・ハジと合併会社の設立を発表。2020年6月からの生産開始を発表。工場はカラチ。当初投資額は3,000万ドル。
		その他	ウーバー (米国)	パキスタンで配車サービスを展開するカーム (UAE) を買収。

(出所) 各種報道からJETRO作成

2-6. ADP後の自動車メーカーの動向③

- 毎年開催されている2019年4月12日～14日にかけて開催されたパキスタン最大の自動車の展示会「第15回パキスタン・オートショー2019」では、中国や韓国のメーカーの出展が、以前より目立って増えた。
- 起亜ラッキー・モーターズはSUVの「スポルテージ」、小型乗用車「ピカント」などを展示した。
- 地場大型商用車メーカーのマスター・モーターズも、中国の福田汽車のブランド「FOTON」や、イタリアの「IVECO」などの新規ブランドを展示した。
- 日系ではパイク・スズキが新型アルト（660cc）、ホンダ・アトラス・カーズが新型シビックを展示した。



写真：起亜自動車「ピカント」（ジェットロ撮影）



写真：パキスタン・オートショー2019で展示された起亜自動車の「スポルテージ」（ジェットロ撮影）



写真：マスター・モーターズが組み立てる福田汽車の「フォトン」（ジェットロ撮影）

2-7. 原材料・部品調達

- 自動車開発政策 (ADP)により完成車メーカーは増えたが、サプライヤー数は他国との比較では極めて少ない。パキスタン自動車部品メーカー協会 (PAAPAM)に所属するサプライヤーは約350社程度しかいない。
- 現調率は7割に達するモデルもある。しかし、実際は輸入したCKD部品を組み立てているだけであったり、本来は部品メーカーから調達したい部品も、現地に部品メーカーがないため、セット・メーカー側で仕方なく内製化している部品も多い。サプライヤーが育っておらず、真の現調化が期待される。

- ジェトロの2018年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査によると、原材料・部品の調達先の内訳について、パキスタンの製造業全体では現地調達が36.6%、ASEANから19.9%、日本が17.3%、中国が11.4%となっている。輸送機器の内訳では、現地が42.3%、日本が20.2%、ASEANが17.0%、中国が20.2%、その他が0.3%という順であった。
- 化学メーカーではASEANやインド調達が多い。自動車向け鋼材は日本の新日鐵、韓国のポスコなどから輸入しているケースが多い。

パキスタンの自動車産業ピラミッド

セット・メーカー

パック・スズキ
インダス・モーター (トヨタ)
ホンダ・アトラス・カーズ
ヒノパック・モーター

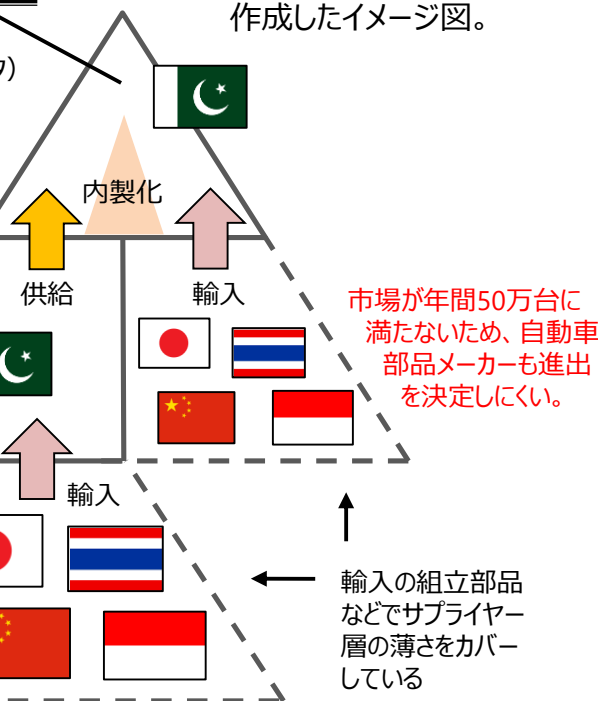
※聞き取り調査を基に作成したイメージ図。

Tier1

アグリ・オート
オービトロニクス
タール・エンジニアリング

Tier2...

ぜい弱な
サプライヤー層

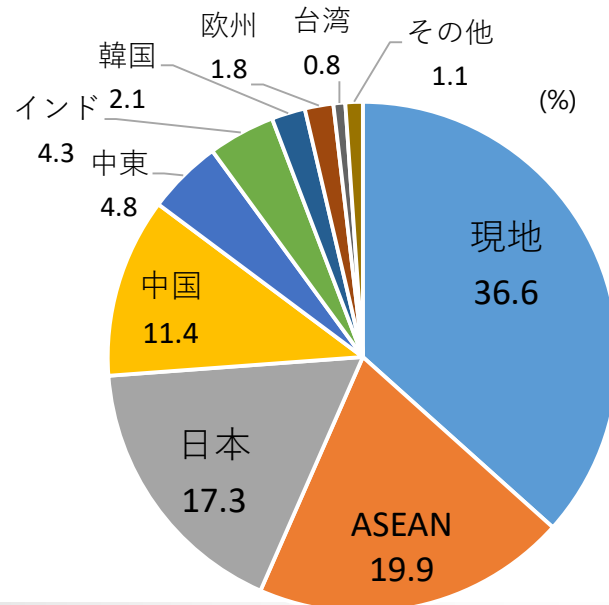


輸入の組立部品などでサプライヤー層の薄さをカバーしている

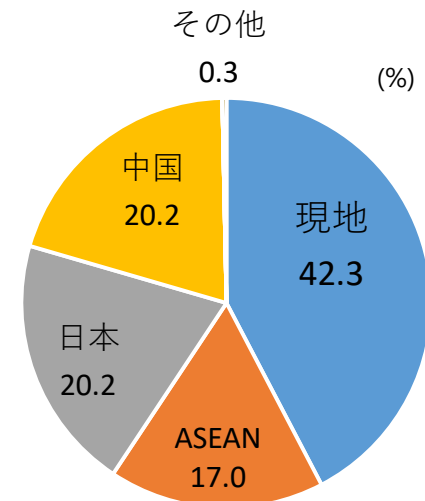
原材料・部品の調達先の内訳

(金額ベース、構成比の平均値)

パキスタン進出日系メーカー (有効回答数：16社)



パキスタン進出日系輸送機器メーカー (有効回答数：6社)



(出所) 2018年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

2-8. 主要な自動車部品メーカー①日系企業

- パキスタンに進出している自動車部品メーカーは少ない。日系数社が進出しているのみで、欧米系の自動車部品メーカーについては殆ど知られていない。
- 最も有名な日系部品メーカーは群馬カーエアコン大手サンデンが出資するサンパック・エンジニアリングで、ラホールに立地してホンダを中心に納入している。他に、ホンダの合併パートナーであるアトラス・グループ（シラジ財閥）との合併会社のアトラス・ハイテック（デンソー）、アトラス・バッテリー（ジーエス・ユアサ）がある。また、インダス・モーター（トヨタ出資）のパートナーであるハビブ財閥傘下のタールと、トヨタ紡織の合併会社でタール紡織がある。
- 近年では、スズキの現地法人パック・スズキが、テクノパック・グループとの合併会社テクノ・オートガラスを設立した。自動車用スクリーンガラスを生産する。



サンパック・エンジニアリング

設立：1993年

本社：ラホール

出資：サンデン（群馬県伊勢崎市）

製造部品：カーエアコンほか



アトラス・バッテリー

設立：1966年

本社：カラチ

出資：ジーエス・ユアサ（京都市）

製造部品：バッテリー



アトラス・ハイテック

設立：2013年

本社：カラチ

出資：デンソー（愛知県刈谷市）

製造部品：二輪用点火装置



パキスタン・リークレス

設立：1998年

本社：カラチ

出資：日本リークレス工業（東京都港区）

製造部品：エンジン用ガスケット



タール紡織

設立：2013年

本社：カラチ

出資：トヨタ紡織（愛知県刈谷市）

製造部品：シートアッシー



テクノ・オートガラス

設立：2017年

本社：カラチ

出資：パック・スズキ（スズキ子会社）

製造部品：自動車用スクリーンガラス

2-8. 主要な自動車部品メーカー②TA契約

- 進出している日系部品メーカーが少ない代わりに、日本企業と技術指導（TA）契約を締結して、自動車部品を製造している地場メーカーが多い。
- 自動車部品で最大手は、アグリオート・インダストリーズ、アグリオート・スタンピング、タール・エンジニアリング、オービトロニクスなど。この4社はインダス・モーター（トヨタ合弁）を傘下に持つハビブ・グループ系列。アトラス・エンジニアリング、アトラス・オートも、ホンダ・アトラス・カーズのパートナーであるアトラス・グループ（シラジ財閥）の系列である。ある程度の資金力がなければTA契約は結べないため、パートナーは製造業に強い大手企業グループに限られる。
- 近年、技術料やロイヤルティ送金の海外送金が遅延する問題が発生しており、TA契約に基づいて生産している各メーカーの経営上の問題になっている。



アグリオート・インダストリーズ、アグリオート・スタンピング
 技術提携先：KYB、シロキ工業、アイシン精機、三旺理研
 オギハラ(タイ)、KYBモーターサイクルサスペンション
 製造部品：ショックアブソーバー、プレス部品、レギュレーターほか



タール・エンジニアリング
 技術提携先：デンソー、古河電工
 製造部品：ハーネス、スターター、オルタネーター



オービトロニクス
 技術提携先：小糸製作所、豊田合成、タイカ、村上開明堂、関東化成
 製造部品：ランプアッシー、ステアリングホイール、ミラーアッシー



テクノパック・テレコム
 技術提携先：クラリオン、JVCケンウッド、芦森工業
 製造部品：オーディオ、シートベルト



プロコン・エンジニアリング
 技術提携先：テイ・エステック、日本発条、日本プラスト、スミノエティジンテクノ
 製造部品：シートアッシー



ノール・エンジニアリング
 技術提携先：浜名部品
 製造部品：ギアシフトレバー



ローズ・リミテッド
 技術提携先：三恵技研工業、ティラド、ユタカ技研、スニック、フタバ産業
 製造部品：マフラーアッシー、エキゾーストパイプ、ラジエーター



アルバ・エンジニアリング
 技術提携先：三桜工業
 製造部品：ブレーキパイプ、フューエルパイプ



アトラス・エンジニアリング
 技術提携先：本田金属、新電元
 製造部品：シリンダー、ピストン、CDレギュレーター

アトラス・オート
 技術提携先：ショーワ、大同工業、アツミテック、エフ・シー・シー
 製造部品：二輪用アブソーバー

ホークス・エンジニアリング
 技術提携先：理研化機
 製造部品：ドアヒンジ

ラジソنز
 技術提携先：スニック
 製造部品：シートアッシー



アルソنز・オートパーツ
 技術提携先：日信工業、メトロ電装、豊田鉄工
 製造部品：ブレーキアッシー、スピードメーターアッシー

アルコ・トランスファー・プリンター
 技術提携先：土屋工業
 製造部品：ラベル、ステッカーなど

バハワルプル・エンジニアリング
 技術提携先：住友電工、住友電装
 製造部品：ワイヤーハーネス

第3章 自動車生産・販売統計

3-1. 世帯数予測・乗用車保有率

3-2. 自動車生産・販売台数

3-3. 乗用車・軽商用車 生産・販売統計

3-4. 中型・大型商用車 生産・販売統計

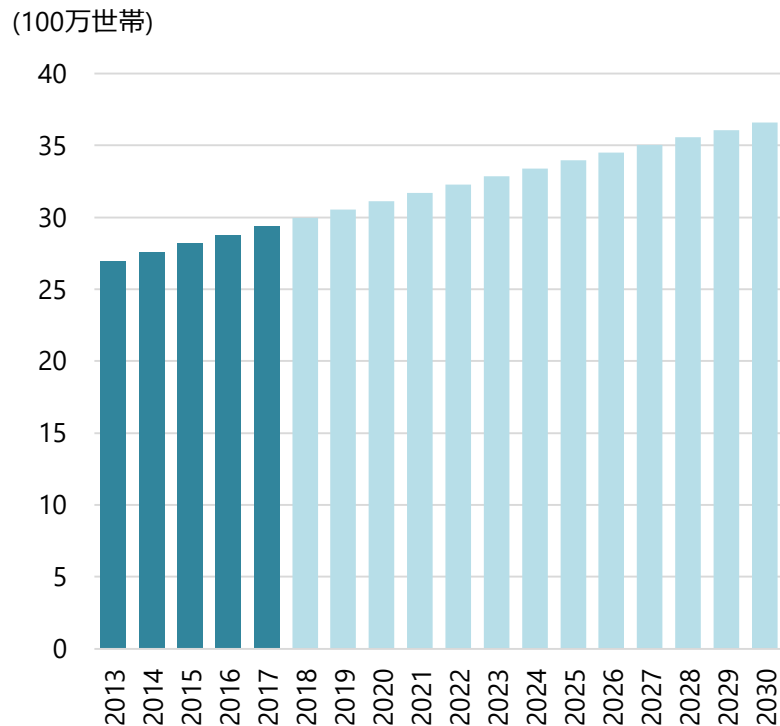
3-5. 自動二輪 生産・販売統計

3-1. 世帯数予測・乗用車保有率

- パキスタンには2018年時点で2,938万世帯が存在し、2030年には3,661万世帯まで拡大すると予測されている。
- 耐久消費財や生活インフラの普及率をみると、カラーテレビ、トイレなどは2020年にかけて普及が進んでいくが、乗用車の普及率はまだ上がらないと予想されている。まだ一人当たりの購買力が低いパキスタンでは、依然として乗用車は高嶺の花であり、モータリゼーションが起こるのはしばらく先とみられている。

パキスタンの世帯数予測

(2013～2030年、2019年以降は予測)



(出所) ユーロモニターよりジェトロ作成

パキスタンの耐久消費財/インフラ 世帯普及率予測

(2013～2020年、2019年以降は予測)

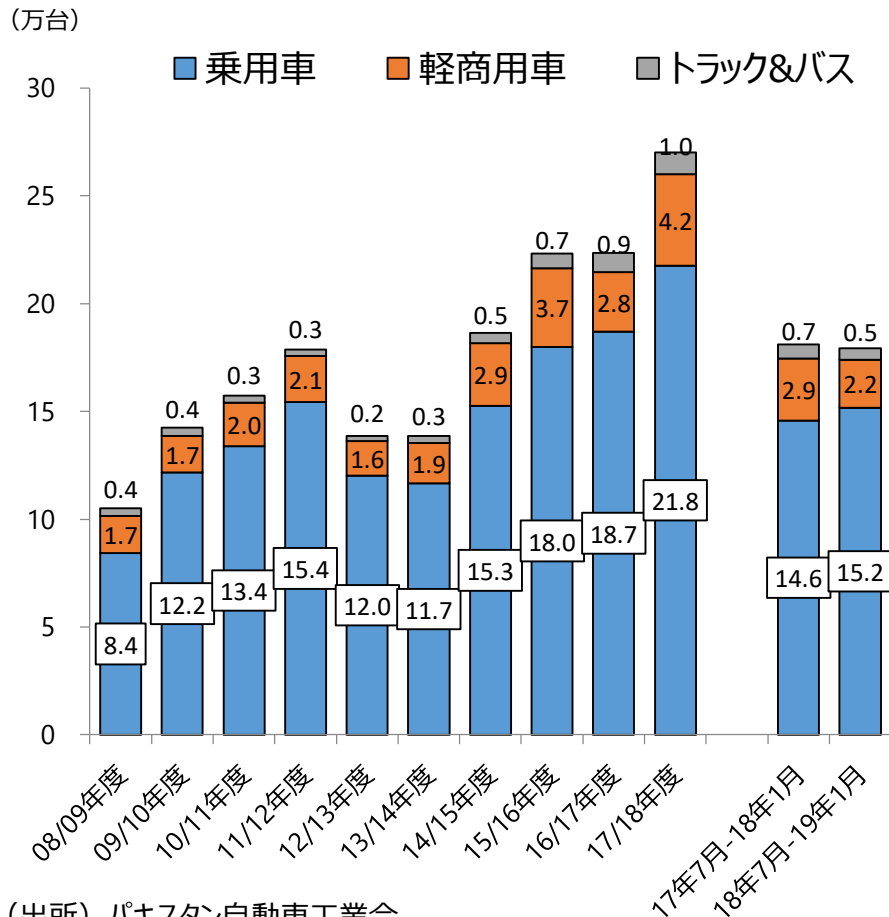
カテゴリ	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
乗用車	6.1	6.1	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
エアコン	7.6	8.0	8.3	8.7	9.0	9.3	9.6	9.9
バイク	36.0	37.4	38.7	40.0	41.2	42.3	43.4	44.5
冷蔵庫	45.4	46.9	48.4	49.9	51.3	52.8	54.2	55.6
洗濯機	49.4	50.3	51.2	52.1	53.1	54.0	54.9	55.8
カラーテレビ	67.7	69.3	70.8	72.3	73.8	75.2	76.5	77.8
水洗トイレ	72.5	73.0	74.9	76.7	78.3	79.8	81.2	82.5
水道	84.5	86.3	87.9	89.5	90.8	92.1	93.2	94.2
電気	92.5	92.6	92.6	92.8	93.2	93.8	94.5	95.0

(出所) ユーロモニターよりジェトロ作成

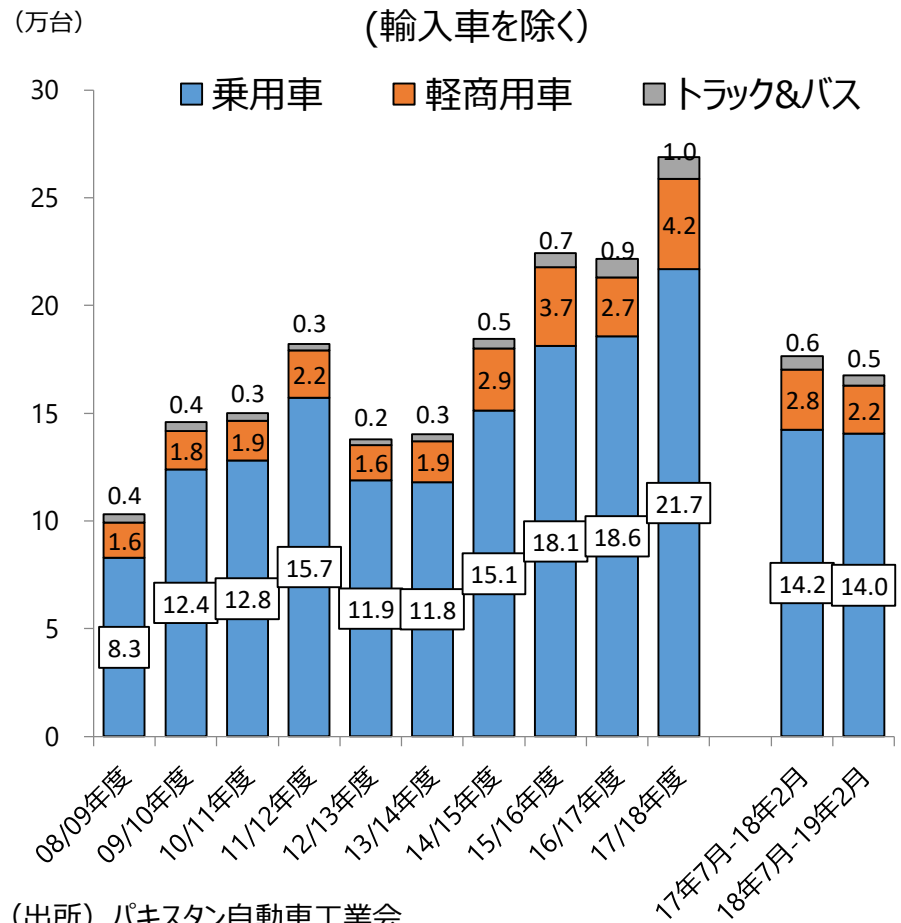
3-2. 自動車生産・販売台数

- パキスタンの自動車生産台数は2017/18年度で27万台となっている。輸入完成車や中古車を除く販売台数も27万台となっている。現状、輸入完成車は少ないが、中古車に関しては7～8万台が輸入される年度もある。これは政策の変更による変動が大きい。現在は引き締め方向にある（中古車輸入は原則禁止）。
- 現地進出メーカーでは2017年頃は2025年までに50万台（現地生産43万台+輸入車7万台）を達成するとの見方が多かったが、2018年後半の失速やマクロ経済の悪化を受けて、2025年で40万台弱、50万台の達成は2030年頃かという見方も支配的になってきている。

パキスタンの自動車生産台数



パキスタンの自動車販売台数 (輸入車を除く)



3-3. 乗用車・軽商用車 生産・販売統計

- パキスタンの2017/18年度の乗用車および軽商用車(LCV)の生産台数は前年度比21.2%増の26万193台、販売台数は21.4%増の25万8,632台。
- 政府は税収の増加を目指し、2018年7月から納税番号を取得していない「ノン・ファイラー」と呼ばれる個人が自動車を購入することを禁止した。これにより、特に小規模個人事業主（ノン・ファイラーが多い）が購入層であったLCVの販売が大きく減速した。また、急速に進んだルピー安のため、輸入部品のコストが上昇し、各メーカーは複数回の値上げを実施しており、これも購買熱に水を差した。こうしたマイナス要因が起きたため、拡大が続くと思われた自動車販売は2018年後半から失速している。政府は2019年3月の第2次補正予算案において、「ノン・ファイラー」も追加で税金を支払えば、自動車購入ができるように変更を加えた。

乗用車/軽商用車(LCV) 生産・販売台数

(単位：台、%)

	排気量 cc	生産台数						販売台数					
		2015/ 16年度	2016/ 17年度	2017/ 18年度	2018年7月～2019年2月		2015/ 16年度	2016/ 17年度	2017/ 18年度	2018年7月～2019年2月			
					構成比	前年同期比				構成比	前年同期比		
パック・スズキ		97,409	97,531	123,846	84,638	55.8	Δ 0.5	97,960	96,100	122,564	73,454	52.3	Δ 9.7
メヘラン	800	36,869	38,311	47,199	28,944	19.1	Δ 10.0	37,504	37,933	46,221	22,460	16.0	Δ 27.3
ボラン	800	30,088	19,531	21,879	12,126	8.0	Δ 21.0	30,154	19,245	21,738	11,385	8.1	Δ 22.6
カルタス	1,000	16,772	17,797	19,894	16,097	10.6	17.5	16,450	17,006	20,483	14,785	10.5	7.9
ワゴンR	1,000	9,504	17,516	29,954	23,672	15.6	16.0	9,709	17,671	29,206	21,600	15.4	14.1
スイフト	1,300	4,176	4,376	4,920	3,799	2.5	11.4	4,143	4,245	4,916	3,224	2.3	2.9
カローラ (インダス)	1,300-	57,474	52,874	51,218	38,268	25.2	14.6	57,452	52,676	51,412	38,248	27.2	13.8
シティ・シビック (ホンダ)	1,300-	25,061	36,531	42,710	28,847	19.0	5.1	25,726	37,004	42,810	28,760	20.5	4.9
サントロ (現代)	1,000	0	0	0	0	0.0		7	1	0	0	0.0	
乗用車		179,944	186,936	217,774	151,753	100.0	4.0	181,145	185,781	216,786	140,462	100.0	Δ 1.3
ラビ (スズキ)	800	29,796	18,567	21,570	12,281	55.9	Δ 18.1	29,825	17,944	21,506	12,300	56.5	Δ 16.3
ハイラックス (インダス)	2,400	6,040	5,698	7,485	4,739	21.6	Δ 3.5	5,923	5,860	7,470	4,318	19.8	Δ 8.8
フォーチュナー (インダス)	2,400	582	1,373	4,183	1,847	8.4	Δ 25.6	602	1,375	4,186	1,843	8.5	Δ 19.4
BR-V (ホンダ)	1,500	0	2,157	9,181	3,120	14.2	Δ 51.2	0	2,159	8,684	3,317	15.2	Δ 47.0
ディフェンダー (シグマ)	2,500-	191	0	0	0	0.0		173	0	0	0	0.0	
軽商用車 (LCV)		36,609	27,795	42,419	21,987	100.0	Δ 23.6	36,523	27,338	41,846	21,778	100.0	Δ 22.1
乗用車+LCV 小計		216,553	214,731	260,193	173,740		Δ 0.5	217,668	213,119	258,632	162,240		Δ 4.8

(注) 各合計は表中に現れない「その他」も含んでいる。

3-4. 中型・大型商用車 生産・販売統計

- 2017/18年度の中型・大型トラックの生産台数は前年度比20.9%増の9,326台、販売台数は24.4%増の9,331台であった。中国パキスタン経済回廊(CPEC)による国内インフラ整備、建設需要の拡大により、大きく販売が伸びた。PML-N前政権はIMFや中国から借り入れた外貨を使って建設資材や建設機械を輸入し、発電所や道路などのインフラを整備した。しかし、同政権の任期が終了する頃には外貨準備は縮小し、国内のインフラ建設が減速し、セメント採掘なども停止している。そのため、2018年7月～2019年2月の販売台数をみると、トラックの販売台数は26.8%減と大幅に減少している。
- バスについては、2018年7月～2019年2月の8カ月間の生産台数が前年同期比23.6%増の602台と好調になっている。販売台数は54.3%増の648台と大幅増になっている。国内では高速道路が整備されてきた関係で、長距離移動のニーズが高まってきている。トラックに関しても言えることだが、大量輸送、高速化の流れが来ている。

中型・大型商用車(HCV) 生産・販売台数

(単位：台、%)

	生産台数						販売台数					
	2015/ 16年度	2016/ 17年度	2017/ 18年度	2018年7月～2019年2月			2015/ 16年度	2016/ 17年度	2017/ 18年度	2018年7月～2019年2月		
					構成比	前年同期比					構成比	前年同期比
日野パック(トラック)	2,468	2,988	3,960	1,418	30.3	△ 46.6	2,458	3,042	3,874	1,458	34.0	△ 43.6
いすゞ(トラック)	1,465	2,862	3,786	2,323	49.6	△ 3.4	1,398	2,640	3,878	1,988	46.4	△ 15.4
マスター(トラック)	929	1,140	1,579	938	20.0	△ 7.9	890	1,115	1,561	842	19.6	△ 7.2
UDトラックス	804	722	1	0	0.0	△ 100.0	804	702	18	0	0.0	△ 100.0
中型・大型トラック 小計	5,666	7,712	9,326	4,679	100.0	△ 23.1	5,550	7,499	9,331	4,288	100.0	△ 26.8
日野パック(バス)	840	682	340	294	48.8	41.3	821	709	334	305	47.1	70.4
マスター(バス)	32	178	304	146	24.3	△ 27.7	28	158	306	165	25.5	△ 7.3
いすゞ(バス)	198	258	159	162	26.9	110.4	168	263	122	178	27.5	182.5
バス 小計	1,070	1,118	803	602	100.0	23.6	1,017	1,130	762	648	100.0	54.3
重商用車(HCV)	6,736	8,830	10,129	5,281		△ 19.6	6,567	8,629	10,093	4,936		△ 21.4
合計(乗用車+LCV+HCV)	223,289	223,561	270,322	179,021		△ 1.2	224,235	221,748	268,725	167,176		△ 5.4

(注) 各合計は表中に現れない「その他」も含んでいる。

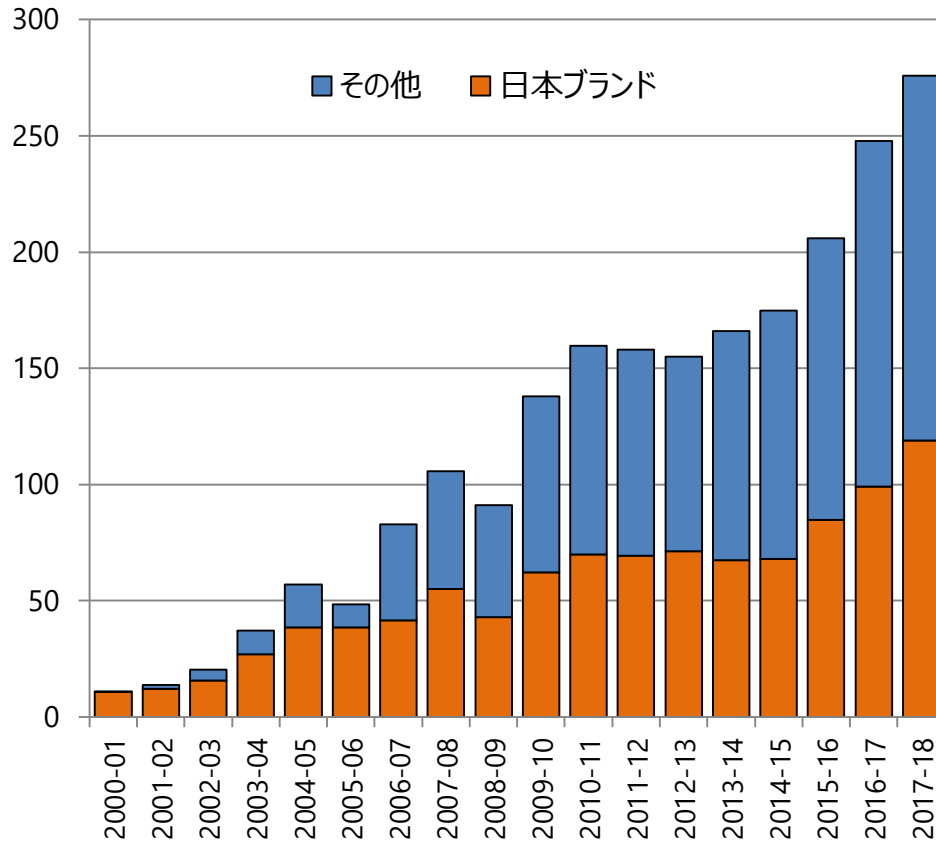
3-5. 自動二輪 生産・販売統計

パキスタン工業開発庁（EDB）の統計によれば、パキスタンにおける自動二輪・三輪の生産台数は2017/18年度で275万8,843台となっている。自動車販売台数は、PAMAに加盟していないメーカーも少なくないため、すべてを補足できている統計ではないが、2017/18年度で193万1,340台になっており、世界でも有数の二輪市場になっている。

パキスタンの二輪・三輪生産

(2000/01～2017/18年度)

(万台)

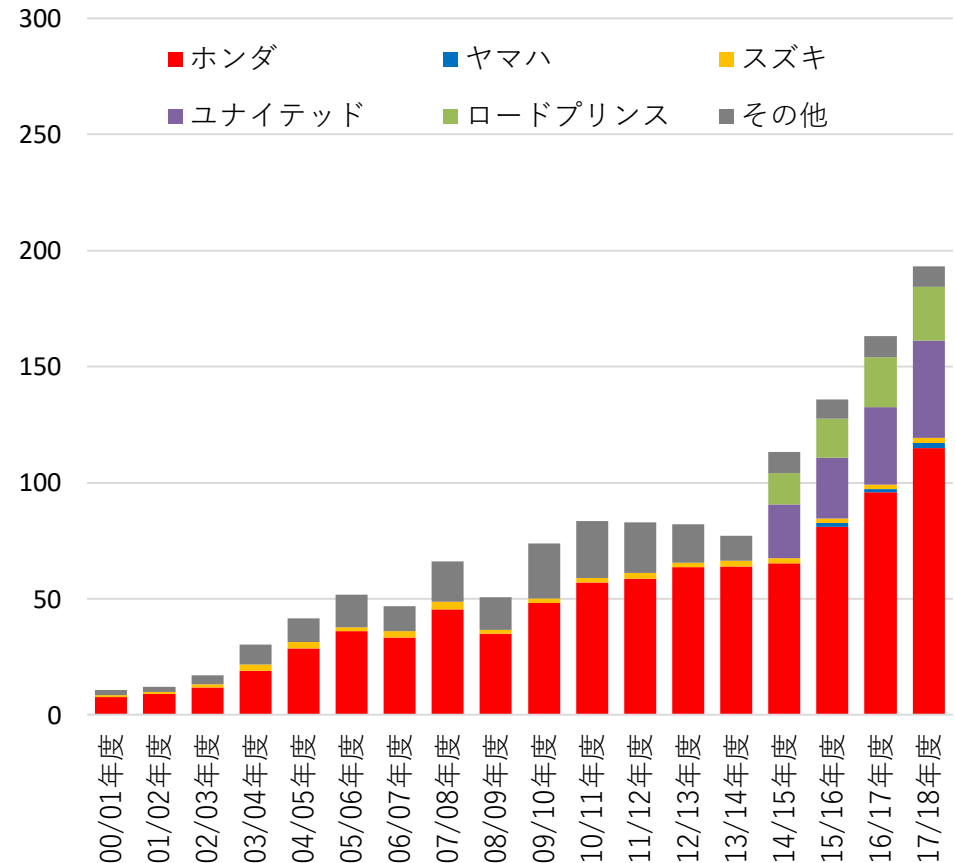


(出所) パキスタン工業開発庁 (EDB)

パキスタンの二輪・三輪販売

(2000/01～2017/18年度)

(万台)



(出所) パキスタン自動車工業会 (PAMA)

第4章 パキスタンの投資環境

4-1. パキスタンの投資環境（メリット）

4-2. パキスタンの投資環境（リスク）

4-3. 治安情勢

4-4. インフラ整備状況

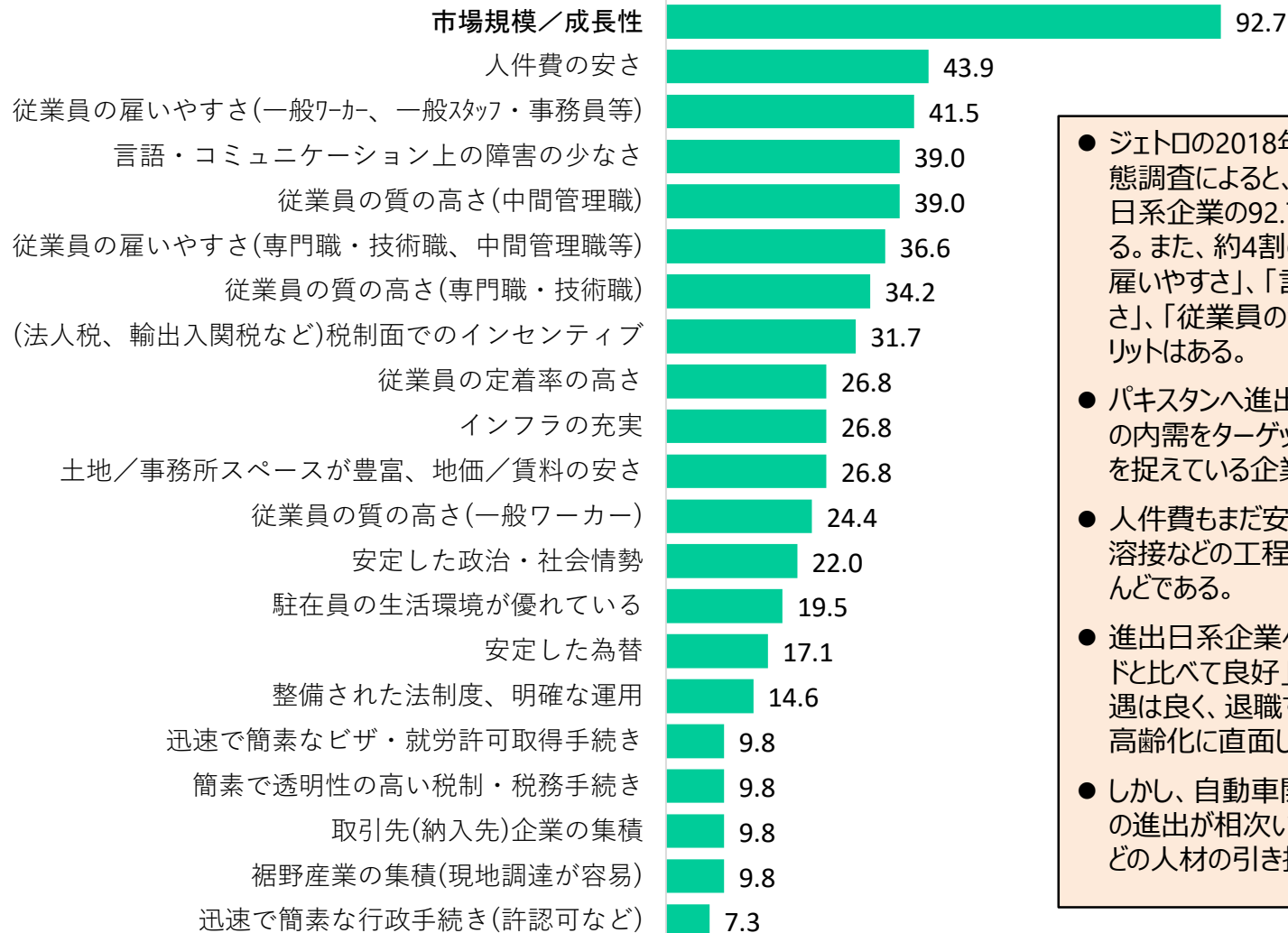
4-5. 進出フローと留意事項

4-6. 投資奨励制度

4-1. パキスタンの投資環境（メリット）

パキスタン進出日系企業にとっての投資環境上のメリット

（複数回答、2018年度調査、有効回答数：41社）



- ジェトロの2018年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査によると、投資環境上のメリットについて、進出日系企業の92.7%は「市場規模/成長性」を挙げている。また、約4割の企業は「人件費の安さ」、「従業員の雇いやすさ」、「言語・コミュニケーション上の障害の少なさ」、「従業員の質の高さ」を挙げており、労務面でのメリットはある。
- パキスタンへ進出する日系企業のほとんどは人口2億人の内需をターゲットとしており、輸出拠点としてパキスタンを捉えている企業は現状では少ない。
- 人件費もまだ安いことから、日本では機械化されている溶接などの工程も、マニュアルで対応している工場がほとんどである。
- 進出日系企業へのヒアリングでは「人材の定着率はインドと比べて良好」という声が聞かれた。日系メーカーの待遇は良く、退職するスタッフは少ない。長期雇用社員の高齢化に直面しているメーカーもある。
- しかし、自動車開発政策の策定以降、自動車メーカーの進出が相次いだことにより、チームリーダーや熟練工などの人材の引き抜きが激しくなっている。

4-2. パキスタンの投資環境上のリスク

パキスタン進出日系企業にとっての投資環境上のリスク

(複数回答、2018年度調査、有効回答数：41社)

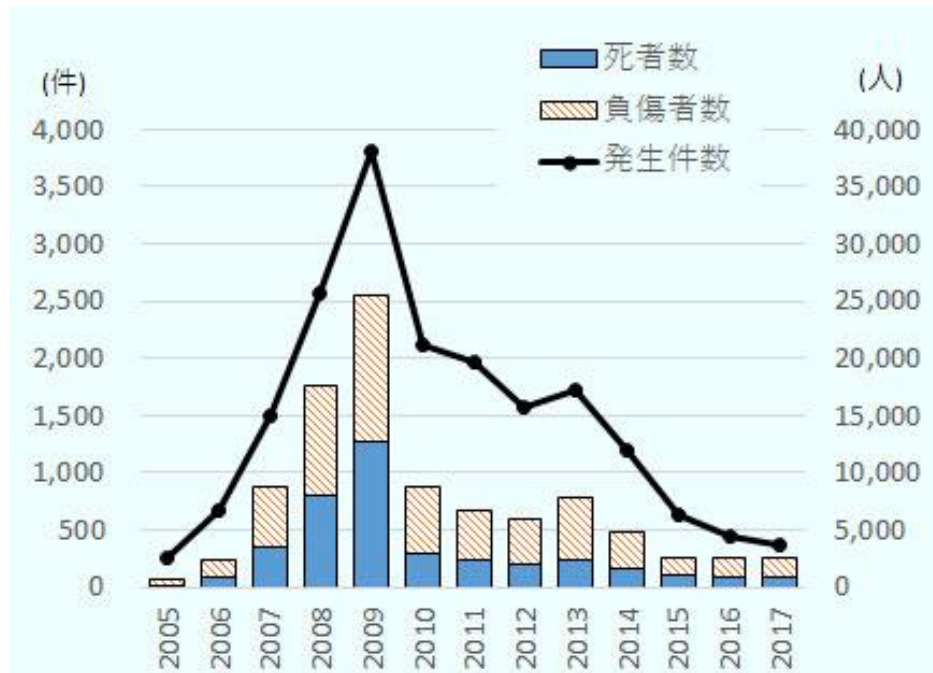


- 投資環境上のリスクについて、進出日系企業の92.7%は「不安定な政治・社会情勢」を挙げている。
- 以前に比べれば治安情勢は改善しているものの、2018年10月にイスラム教を冒したキリスト教徒の死刑判決が最高裁判決で覆ったことに対する大規模な抗議デモが発生したり、2019年2月にインドとの空爆の応酬となるなど、想定外の事柄で急に情勢が悪化する。企業は操業停止を余儀なくされ、外出や出張が不能になるなど、駐在員・従業員に大きなストレスがかかることがある。
- 不安定な為替については、ルピー安が急速に進行している関係で、日系企業における調達コストやエネルギーコストが大幅に上昇し、メーカーは価格引き上げによる転嫁に苦慮している。

4-3. 治安情勢①テロ発生件数

- パキスタンの治安情勢を俯瞰する上で特筆すべき点は、近年テロ件数が大幅に減少している点だ。ピーク時の2009年、同国全土でのテロ件数は3,816件に上り、死者・負傷者数は2万5,000人を超えた。パキスタン政府は2013年から過激派組織の本拠地（北ワジリスタン地区）に対して掃討作戦を開始。こうした武装勢力に対する攻撃や、主要都市での拠点制圧が功を奏した結果、テロ発生件数は減少を続け、2017年には370件まで激減した。同年の死者数（815人）、負傷者数（1,736人）も、以前よりも著しく減っている。
- テロの攻撃目標としては、軍・警察関係者（160件）が43.2%と多くを占め、一般市民（86件）も多い。政府・省庁（16件）、シーア派宗教施設・コミュニティ（16件）、政治家・関係者（13件）なども狙われたが、外交官・外国人が対象になったテロは1件にとどまった。また、中国パキスタン経済回廊（CPEC）事業・関係者を狙ったテロが3件あった点に留意したい。
- 日系企業の拠点多いカラチに限定すると、テロ発生件数は2013年の356件をピークに、2017年には24件まで減少している。死者数（25人）、負傷者数（16人）の規模も縮小している。パキスタン政府がレンジャー部隊をカラチに投入し、過激派拠点の制圧を行った効果が出ている。

パキスタンのテロ発生件数



出所：パキスタン平和研究所

カラチ市内のテロ発生件数

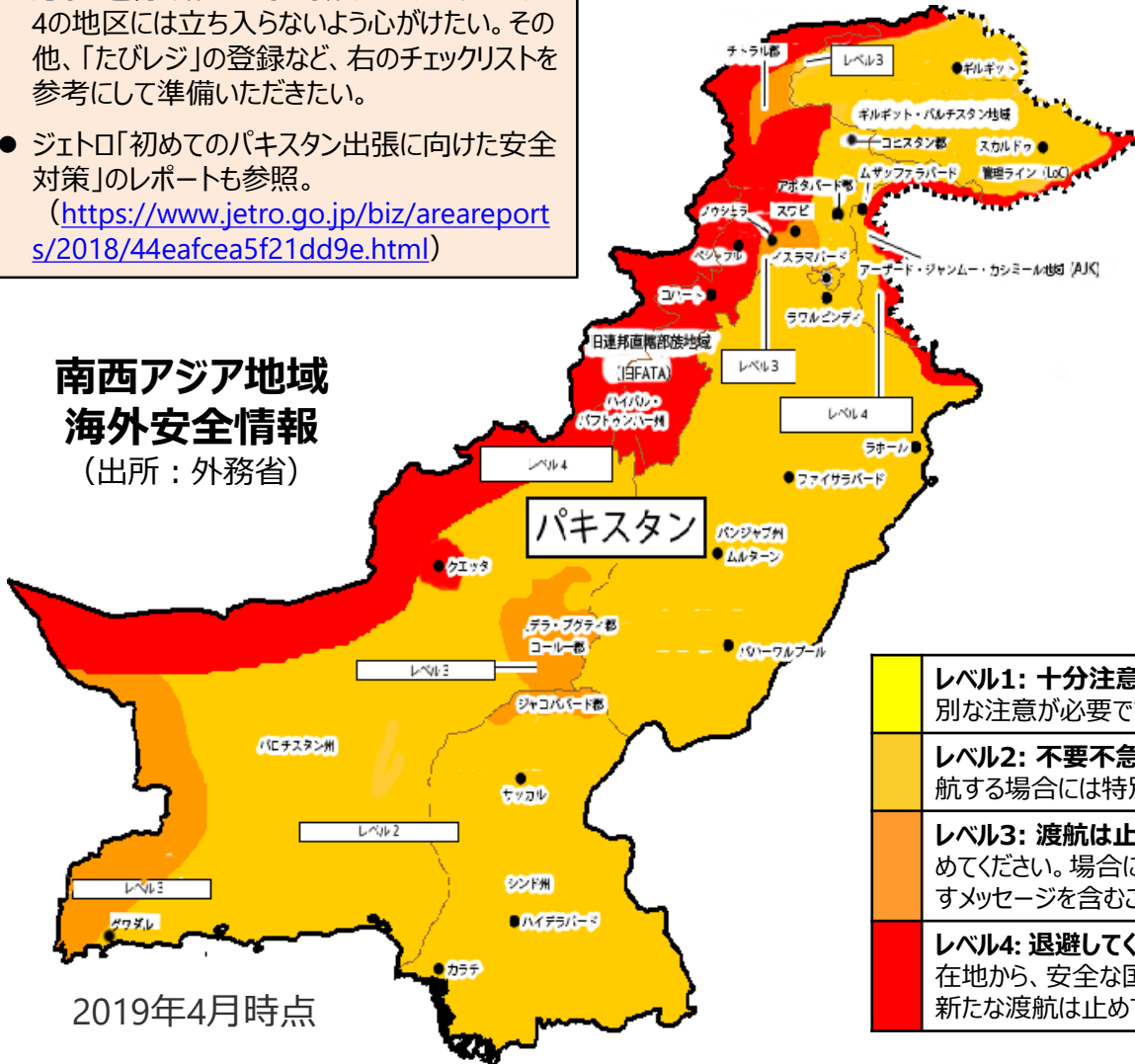


出所：パキスタン平和研究所

4-3. 治安情勢②海外安全情報

- パキスタンへの渡航前には、外務省の海外安全情報を必ず確認するようにしたい。危険度に応じた色分けがされているが、レベル3やレベル4の地区には立ち入らないよう心がけたい。その他、「たびレジ」の登録など、右のチェックリストを参考にして準備いただきたい。
- ジェトロ「初めてのパキスタン出張に向けた安全対策」のレポートも参照。
<https://www.jetro.go.jp/biz/areareport/s/2018/44eafcea5f21dd9e.html>

南西アジア地域 海外安全情報 (出所：外務省)



2019年4月時点

表 カラチへ渡航する上での安全対策チェックリスト

基本となる安全対策
<input type="checkbox"/> 外務省、渡航先の日本大使館・総領事館などから最新情報を入手する。 <input type="checkbox"/> 渡航先のリスクを抽出して回避策を検討する。 <input type="checkbox"/> 緊急時の対処方法をイメージし、事前に対策を練っておく。
テロ対策
<input type="checkbox"/> テロ組織の攻撃対象となり得る場所に近づかない。 <input type="checkbox"/> テロ攻撃が予想される時期や時間帯を避ける。 <input type="checkbox"/> 警備体制の不十分な施設は避ける。
路上犯罪対策
<input type="checkbox"/> 移動は自動車を利用し、歩く時間を最小限にとどめる。 <input type="checkbox"/> 人通りの少ない通りや夜間移動、単独での移動を避ける。
誘拐対策
<input type="checkbox"/> 犯罪組織やテロ組織の手口を把握し、活動地域に近づかない。 <input type="checkbox"/> ホテルや事務所の安全性を確かめる。
在カラチ日系企業が採用する安全対策
<input type="checkbox"/> 祝祭日を含む日程での出張を控える。 <input type="checkbox"/> 礼拝のある金曜午後は外出を控える。 <input type="checkbox"/> 携帯電話に依存しない通信手段を確保する(緊急時に回線が遮断されるため)。 <input type="checkbox"/> 車両にはシェードを付けて車内を見えづらくする。 <input type="checkbox"/> 警備員を乗せた車両を後方から随行させる。または警備員を車両に同乗させる。 <input type="checkbox"/> 外務省の「たびレジ」へ登録する。 <input type="checkbox"/> 少額を入れた財布や携帯電話を携帯する(強盗に遭遇した際に渡すため)。
(出所)オオゴシセキュリティーコンサルタンツの廣瀬幸次シニアコンサルタントと久木治ジェトロ・カラチ事務所長の講演内容

<p>レベル1: 十分注意してください。その国・地域への渡航、滞在に当たって危険を避けていただくため特別な注意が必要です。</p>
<p>レベル2: 不要不急の渡航は止めてください。その国・地域への不要不急の渡航は止めてください。渡航する場合には特別な注意を払うとともに、十分な安全対策をとってください。</p>
<p>レベル3: 渡航は止めてください(渡航中止勧告)。その国・地域への渡航は、どのような目的であれ止めてください。場合によっては、現地に滞在している日本人の方々に対して退避の可能性や準備を促すメッセージを含むことがあります。</p>
<p>レベル4: 退避してください。渡航は止めてください(退避勧告)。その国・地域に滞在している方は滞在地から、安全な国・地域へ退避してください。この状況では、当然のことながら、どのような目的であれ新たな渡航は止めてください。</p>

4-3. 治安情勢③カラチ市内マップ

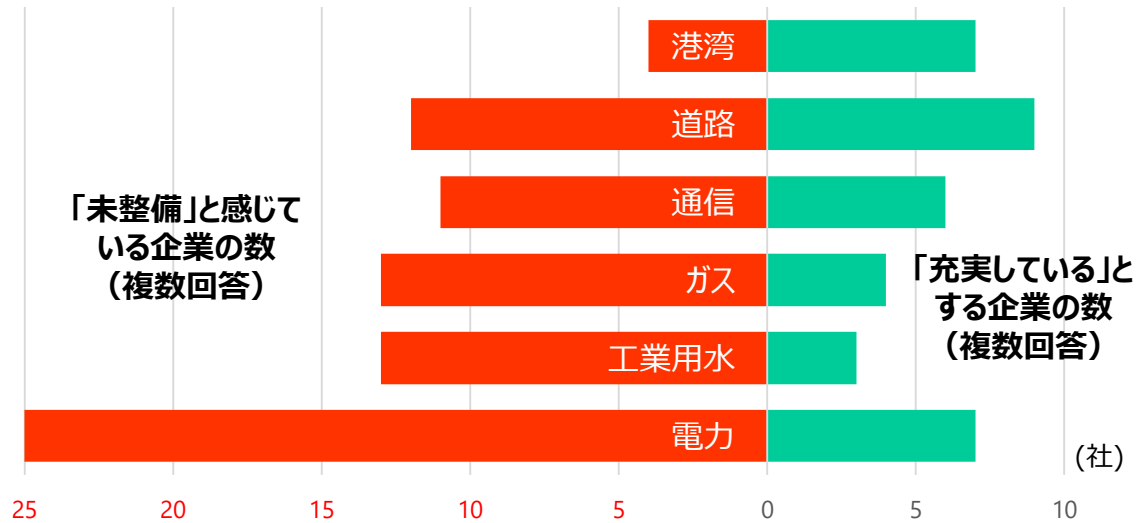
- カラチに出張する場合は銃強盗の被害に遭う可能性があるため、武装した警備員を随行させるなどの配慮が必要である。特に治安の悪いリアリ地区、ランディー地区は迂回するか、十分注意して通行するのが望ましい。シャラエ・ファイサル通りやDHA地区はレンジャー部隊が監視しており、警戒体制がとられてはいるが、それでも邦人が強盗被害に遭うケースがあるため、常に警戒・対策を行うことが肝要。
- テロに関しては、政府・軍関係施設、欧米関係施設、宗教施設が主要なターゲットにされるほか、近年は観光地など、これまでターゲットになっていなかった場所も狙われているため、人の集まりやすい場所には近づかない方が無難である。デモも避けるようにする。
- 各日系企業は各種対策を講じており、その結果、日系企業関係者の間では生死に関わる程の大きな被害はでていない。



(出所) OpenStreetMapを基にJETRO作成

4-4. インフラ整備状況

各インフラについて「未整備」と感じる日系企業と
「充実している」と感じる日系企業の数



シンド州カラチ郊外のビン・カシム工業団地

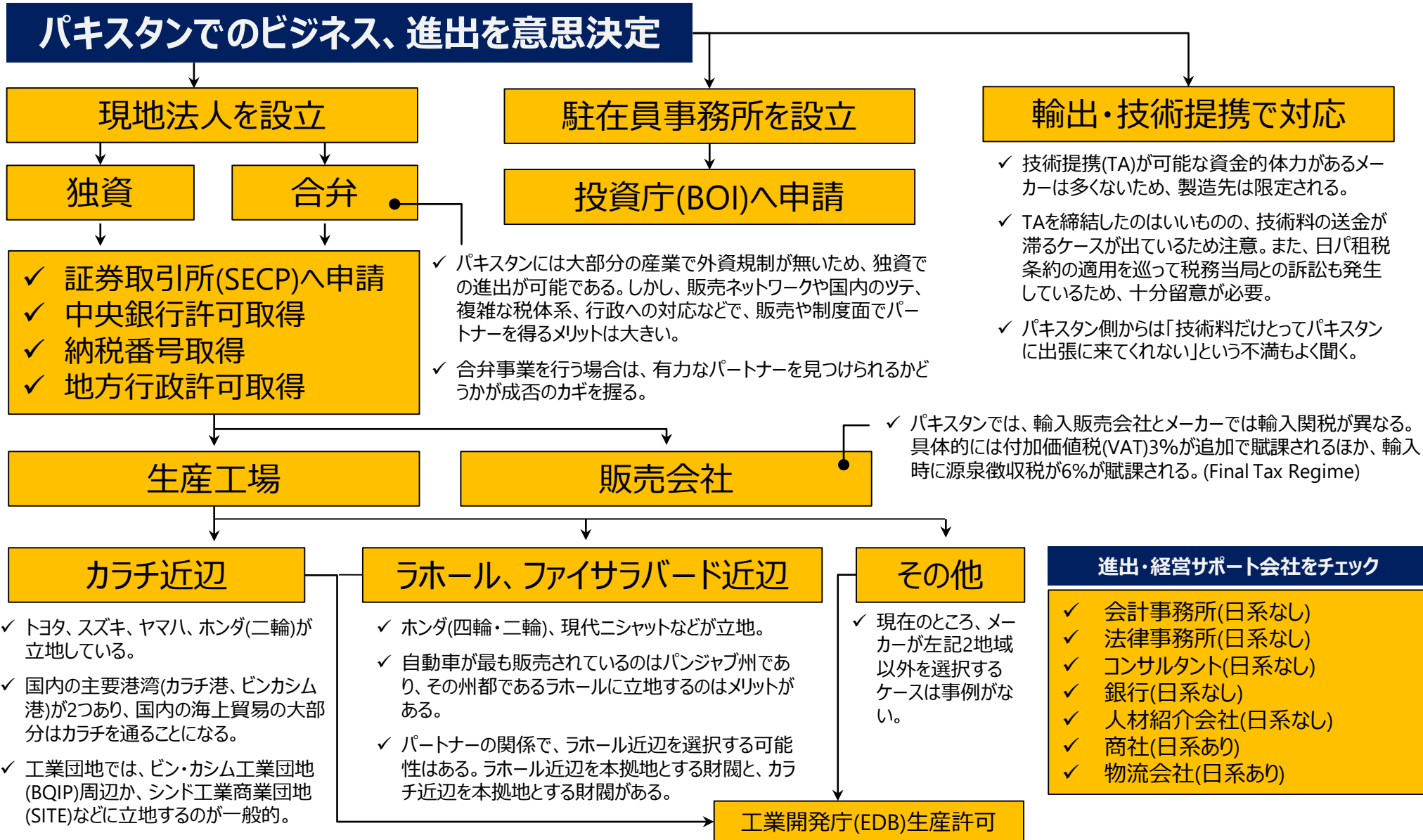


パンジャブ州ラホールの道路整備状況



- パキスタンのインフラ整備状況については、各州や工場の立地場所によって、進出企業の評価は異なってくる。右上の写真のように、カラチ近辺の工業団地については整備が進んでおらず、ガスや電力なども自社で解決しなければならないケースが出てくる。ただし、カラチ近辺には港湾が近かったり、大手自動車メーカーが集積しているというメリットがある。
- 一方、パンジャブ州は人口が最も多く、前政権の支持基盤でもあったことから、インフラ整備が優先的に進められてきた。道路の整備状況についても、カラチとは比べ物にならないほど整備されている。
- 電力については、中国パキスタン経済回廊計画の一環として発電所の増設が進み、電力容量は拡大したものの、配電網の整備が遅れているため、企業側では電力が増大したという実感があまりないようだ。自家発電設備を有すメーカーがほとんどである。
- 水道、ガスについても、供給が止まったり、ガス圧が下がることもある。

4-5. 進出フローと留意事項



4-6. 投資奨励制度

特別経済区（SEZ）法

- 特別経済区（SEZ）への入居企業に対して、10年間所得に対する税金が免除される。（2020年7月以降は5年間に縮小予定）
- SEZへすえつけられる資本財に関しては1回に限り輸入関税が免除される。（ただし、HS番号87類の品目を除く）
- 日系企業の利用実績はあるものの、制度の不備が目立つ。

所得税法(2001年) 65B (1) ※既出企業向け

- 新設工場、設備機械などにかかった費用の10%または20%相当のタックスクレジットが付与される（2～5年間の繰越しが可能）
- 条件: 2010年7月1日～2021年6月30日の間に事業拡大、設備交換の目的で購入・取り付けられたプラント・機械が対象。

所得税法(2001年) 65D

- 5年間、支払った法人税額のうち、一定の割合のタックスクレジットが付与される。
- 法人税額×（即時現金対価の新規株式発行額／総投資額）で算定される。
- 条件: 2011年7月1日～2021年6月30日の間に設立（株式登録および生産開始）した企業で、借入金比率30%以下で投資されている場合。

所得税法(2001年) 65E

- 既存会社が拡張投資・新規事業のために工場を設立したり、設備機械を新たに購入・設置した場合、プロジェクト費用の一定の割合のタックスクレジットが付与される。5年間利用可能。
- 一定の割合：法人税額×（即時現金対価の新規株式発行額／総投資額）で算定される。
- 新規事業と既存事業の会計が別になっていない場合は、税額控除額は新資本金と既存資本金の割合を使い計算される。
- 条件: パキスタン国内で2011年7月1日以前に設立した企業が、新株発行することにより得た資本金を使い（借入金比率30%以下）、2011年7月1日～2021年6月30日の間に拡張投資・新規事業のため、工場設立や、設備機械を購入設置した場合。

その他

- 工場設備、機械類、機器類（PME）には、優遇的な税率が適用される。税率は1969年関税法の第5スケジュールおよび売上税法の第6・第8スケジュールに記載されている。優遇的税率は、品目・分野ごとに異なる。

第5章 事業運営上の留意点

5-1. 経営上の問題点

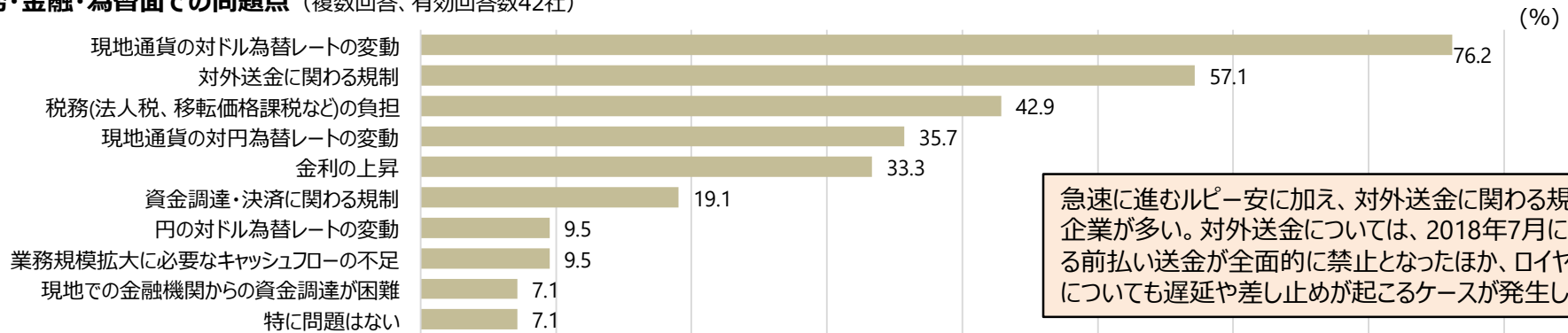
5-2. 調達コスト増の原因となる通貨安

5-3. 対外送金規制

5-4. 税務の負担

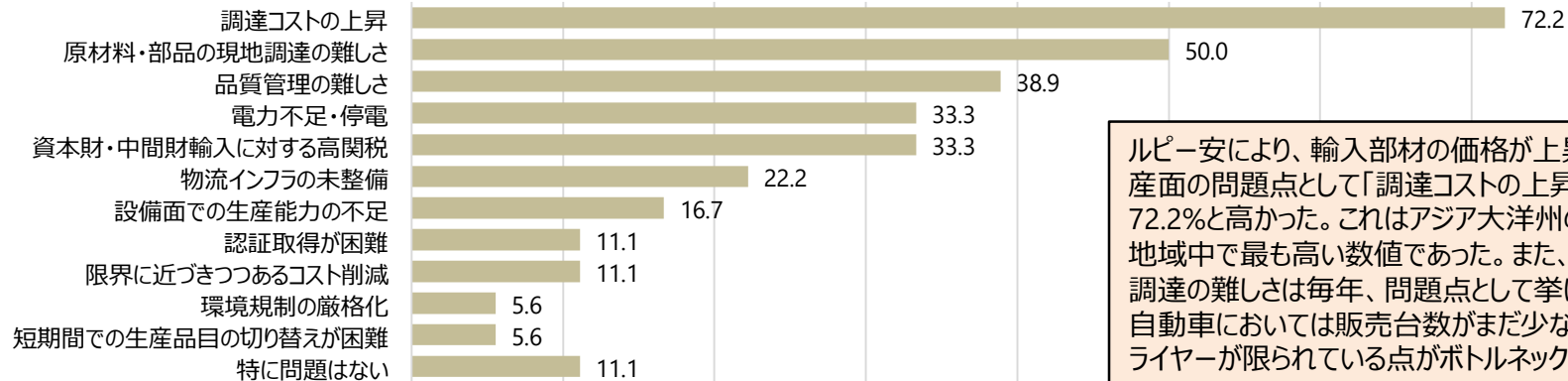
5-1. 経営上の問題点①

財務・金融・為替面での問題点 (複数回答、有効回答数42社)



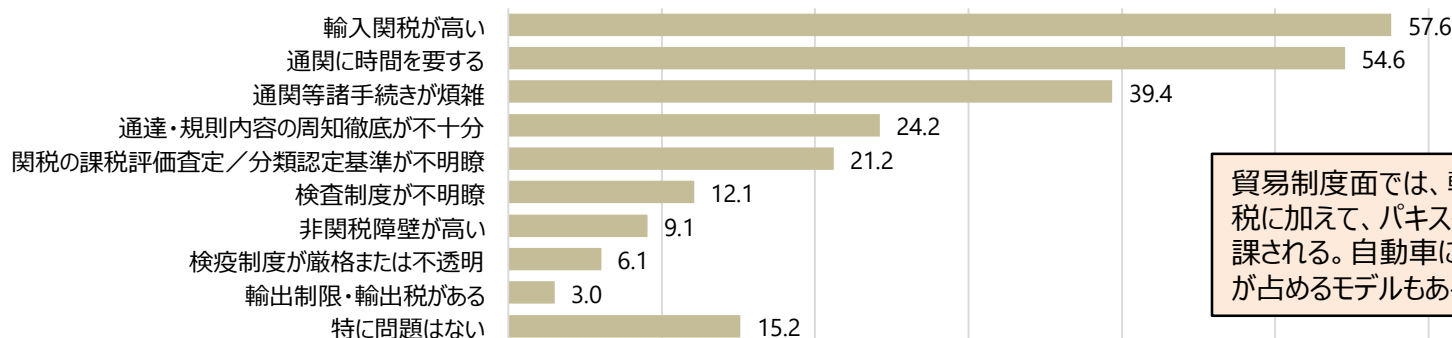
急速に進むルピー安に加え、対外送金に関わる規制を挙げる企業が多い。対外送金については、2018年7月に輸入に対する前払い送金が全面的に禁止となったほか、ロイヤルティ送金についても遅延や差し止めが起るケースが発生している。

生産面での問題点 (複数回答、有効回答数18社、製造業のみ)



ルピー安により、輸入部材の価格が上昇していることから、生産面での問題点として「調達コストの上昇」を挙げる企業が72.2%と高かった。これはアジア大洋州の調査対象国20カ国・地域中で最も高い数値であった。また、原材料・部品の現地調達の難しさは毎年、問題点として挙げる企業が多い。特に自動車においては販売台数がまだ少ないため、進出部品サプライヤーが限られている点がボトルネックになっている。

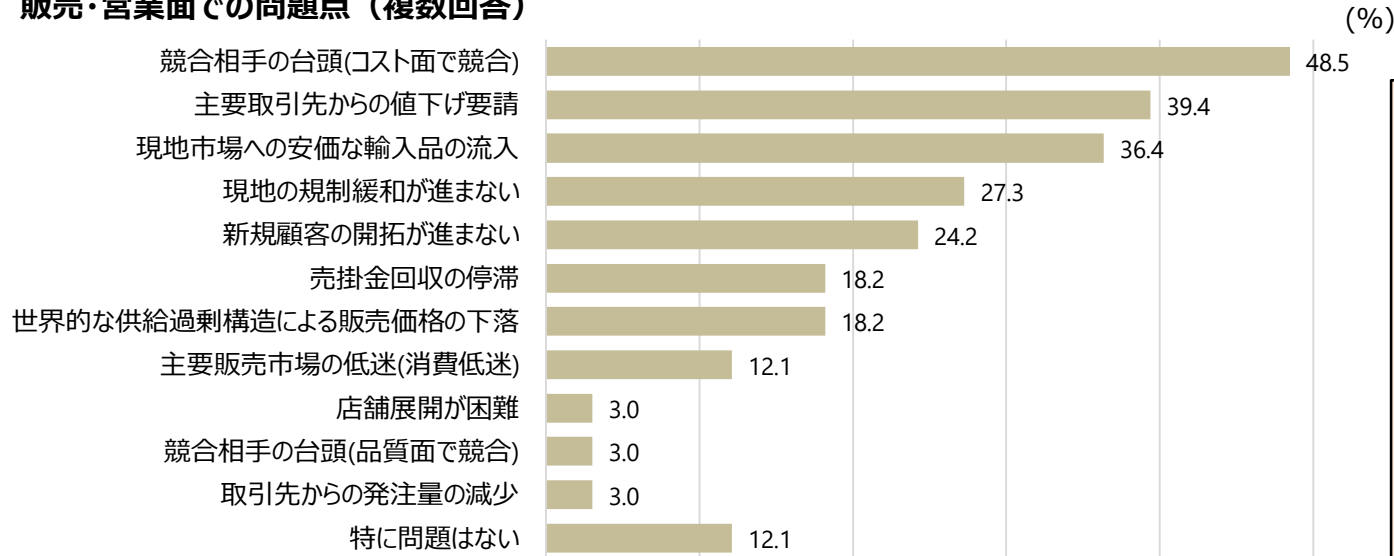
貿易制度面での問題点 (複数回答、有効回答数33社)



貿易制度面では、輸入関税の高さを指摘する声が多い。関税に加えて、パキスタンでは様々な種類の税金を輸入時に賦課される。自動車に関して言えば、販売価格の3分の1を税金が占めるモデルもある。

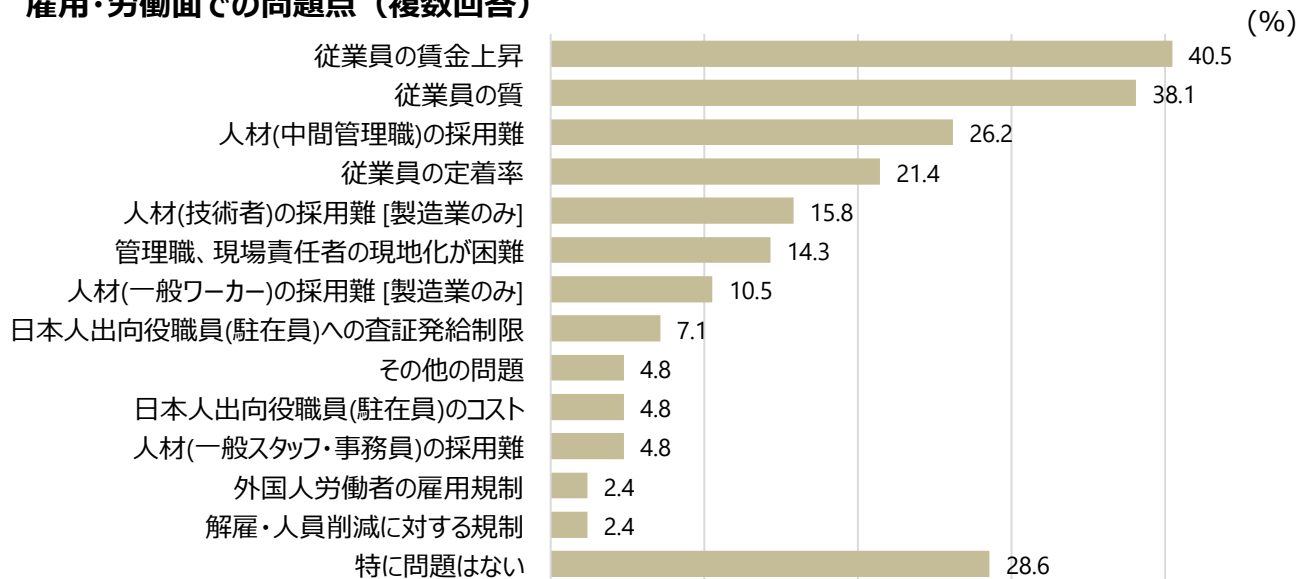
5-1. 経営上の問題点②

販売・営業面での問題点（複数回答）



- 販売・営業面での問題点では、およそ半数の企業が競合相手の台頭を指摘している。自動車産業においては、自動車開発政策以降に次々と新規参入メーカーが増えている。
- 自動車産業以外でも、国内市場には安価な中国製品が流入していることが多く、価格に敏感なパキスタン人は値段で決める事が多い。一定の品質を求める層への売り込みでは、同じ日系同士でのシェア争い、韓国・台湾・欧米勢との競合になることが多い。

雇用・労働面での問題点（複数回答）

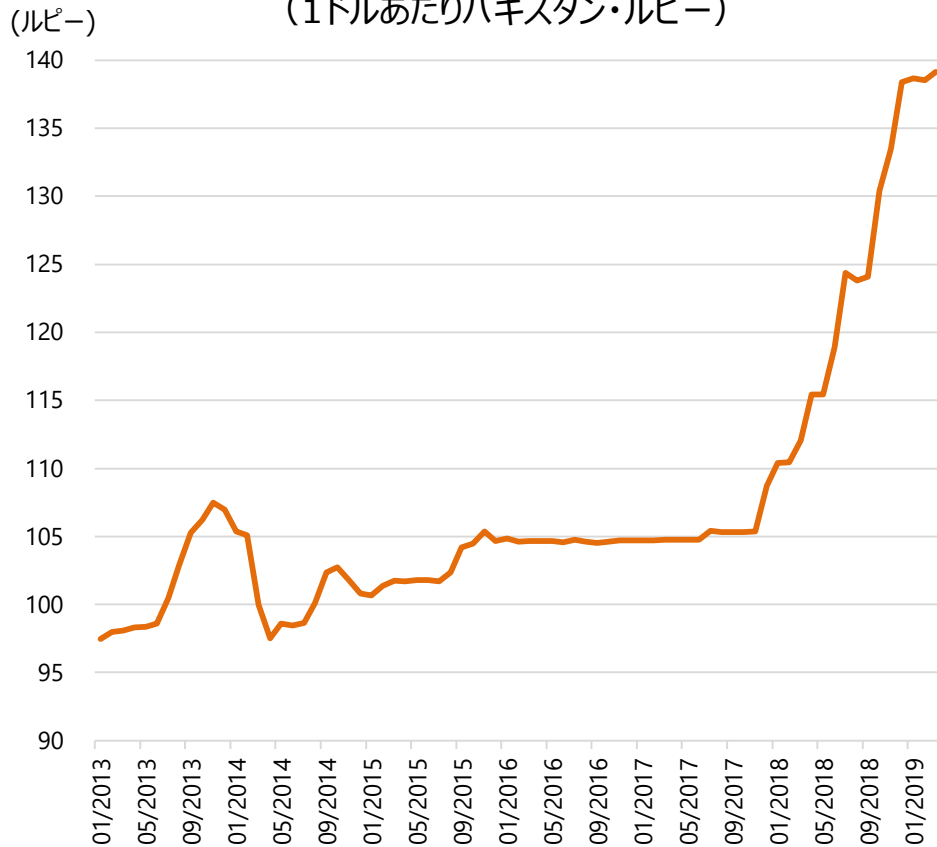


- 雇用・労働面での問題点では、「特に問題はない」とする企業が約3割と、他の分野の問題点に比べて割合が大きい。
- 賃金上昇率は高いほか、基礎教育が十分でない従業員に対する教育も時間と手間がかかる。また、ワーカーレベルは安価で十分な人材が供給されるものの、中間管理職については引き合いが多いため、十分な給与水準を提示しなければ採用することは難しい。

5-2. 調達コスト増の原因となる通貨安

- 為替レートを見ると、パキスタン・ルピーは米ドルに対して、2013年から2015年9月までは1ドル = 100～105ルピー、2015年9月からは1ドル = 105ルピーで安定していたが、2017年12月から急速にルピー安が進展し、2019年3月では1ドル = 140ルピー近くまで通貨安が進展している。
- 自動車メーカーにおいては、ルピー安に伴い輸入部品など部材の調達コストが上昇している上、エネルギー価格も上昇している。商品原価が高くなっているが、販売価格への転嫁が追い付かない状況である。メーカーは数回にわたり販売価格を引き上げており、これが自動車販売台数の減退につながっている。

パキスタン・ルピー＝米ドル相場
(1ドルあたりパキスタン・ルピー)



パキスタン・ルピー＝日本円相場
(1円あたりパキスタン・ルピー)



(出所) CEICよりJETRO作成

5-3. 対外送金規制①外国送金の禁止や遅延

輸入決済における前払い送金を原則禁止

- 中央銀行は7月14日、外国為替通達2018年第6号（FE Circular No. 06 of 2018）を発出。これまでパキスタンでは輸入決済で、インボイス1件当たり1万ドルまでの少額取引については前払いの海外送金が認められていたが、今後は原則として認められなくなった。
- パキスタンへ進出している大企業は、L/CやD/P決済で対応しているが、少額の輸出をしていた日本企業にとって打撃となっている。

技術料送金、ロイヤルティ送金の遅延

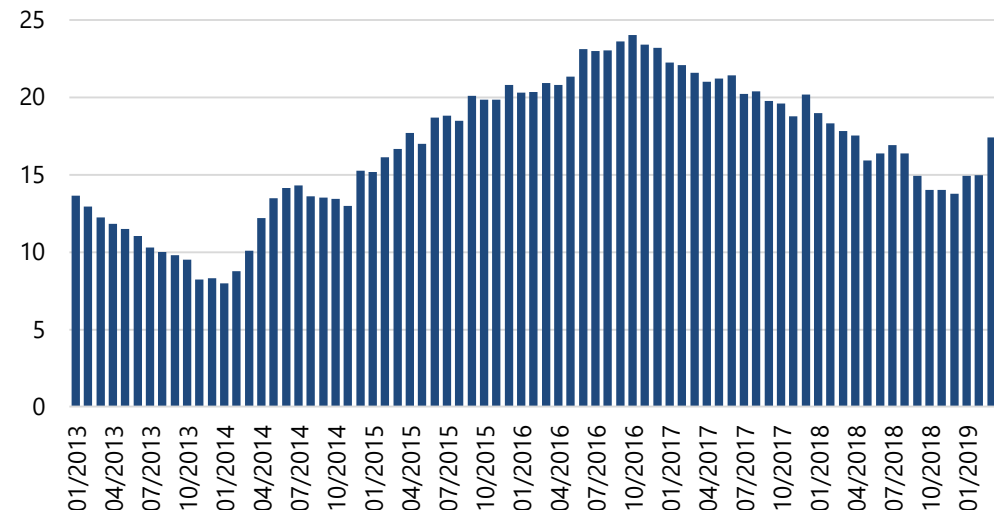
- 外貨準備の縮小に伴い、メーカーから外国への技術料やロイヤルティの支払いが遅延する事例が目立っている。
- 送金にあたっての中央銀行における審査プロセスが長期化している。送金をしようとすると、中央銀行から質問や指摘などをされるケースが増えている。「ロイヤルティの比率は売上の4%までしか認めない」など、細かい点までチェックされる。
- パキスタンの自動車部品メーカーは技術指導（TA）契約で製造を行っているケースが多く、技術指導料を支払えない事は重大な問題になっている。

主な原因：外貨準備の縮小

- 2018年末の外貨準備は138億ドルと、ピーク時の2016年10月に比べて約4割減となっている。
- 前政権では中国パキスタン経済回廊(CPEC)に伴うインフラ開発により、高成長を実現した。インフラ整備に必要な資材の輸入や、消費の活性化に伴う外国製品の輸入が増加したが、輸出産業の育成が遅れているため、2017/18年度の貿易赤字は312億ドルと、前政権の発足前に比べて倍額に膨らんでいる。
- 根本的には輸出産業を育成し、外貨を獲得しなければならないが、短期的な対症療法として、イムラン・カーン政権は外貨の融通を友好国に依頼している。サウジアラビアは最大60億ドル、アラブ首長国連邦は30億ドルなど、融資を提案している。IMFとも交渉を進めている。

(10億ドル)

パキスタンの外貨準備高



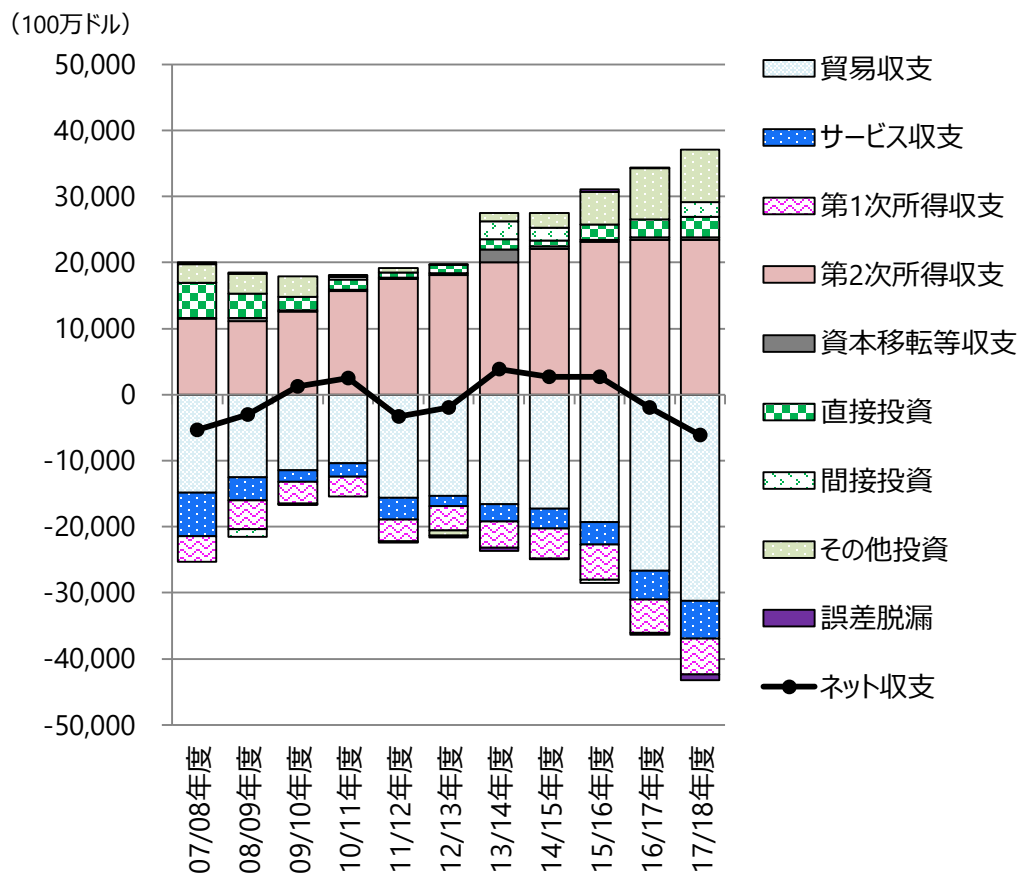
(出所) CEICデータベースよりJETRO作成

5-3. 対外送金規制②国際収支

パキスタンの国際収支統計をみると、貿易赤字が年々拡大しており、2017/18年度では312億ドルにも上っている。これまで貿易赤字を帳消しにしてきたのは海外就労パキスタン人による本国送金であり、これが毎年200億ドル強の第2次所得黒字に繋がっているが、貿易赤字の拡大が急速すぎる状況。

国際収支統計

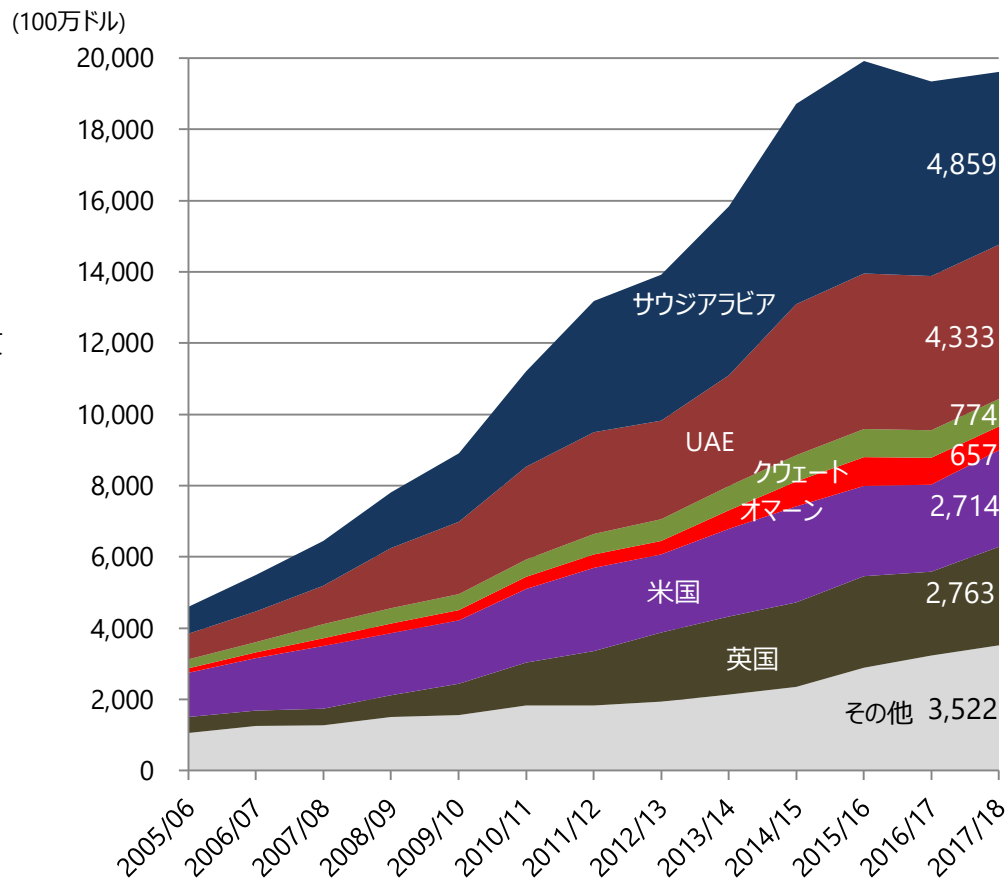
(2007/08年度～2017/18年度, BPM6)



(出所) パキスタン中央銀行

海外就労者からの送金額

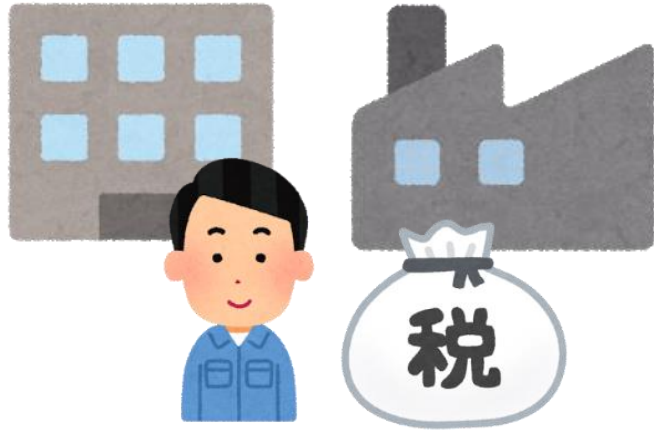
(2005/06年度～2017/18年度)



(出所) パキスタン中央銀行

5-4. 税務の負担①知っておきたい税金

法人経営で賦課される税金



法人所得税 (Income Tax)

一般的な法人税。税率は29%（2018/19年度）で、25%になるまで毎年1%ずつ減税される。

最低税 (Minimum Tax / Turnover Tax)

利益が出ているかに関わらず、当該年度の売上高の1.25%を税金として納める。最低税の納付額と法人所得税の納付額の、いずれか高い方を支払う。

スーパータックス (Super Tax)

5億パキスタン・ルピー以上の所得がある法人・個人に対し賦課されていたが、2019/2020年度（2019年7月～2020年6月）からは税率0%となる予定。

源泉徴収税 (Withholding Tax)

配当金、利子、ロイヤリティ送金の他、サービス提供や自動車購入など様々なケースで賦課される。

売上税 (Sales Tax)

日本の消費税、他国での付加価値税(VAT)にあたる税。標準税率は17%。

輸入する際に賦課される税金



関税 (Custom Duty)

一般的な関税。自動車や部品の関税率は、工業開発庁(EDB)が定めている。

調整税 (Regulatory Duty)

基本税率に加え、鉄鋼などの品目に課税標準の100%までの調整関税が適用される場合がある。

追加関税 (Additional Customs Duty on imported goods)

特定品目には、基本税率に加えて追加関税(3%程度)が適用される。

源泉徴収税 (Withholding Tax)

輸入にあたって、メーカーの場合は1%、商社・販売会社の場合は9%を納める。

売上税 (Sales Tax) ※同上

5-4. 税務の負担② 税収増が政策課題

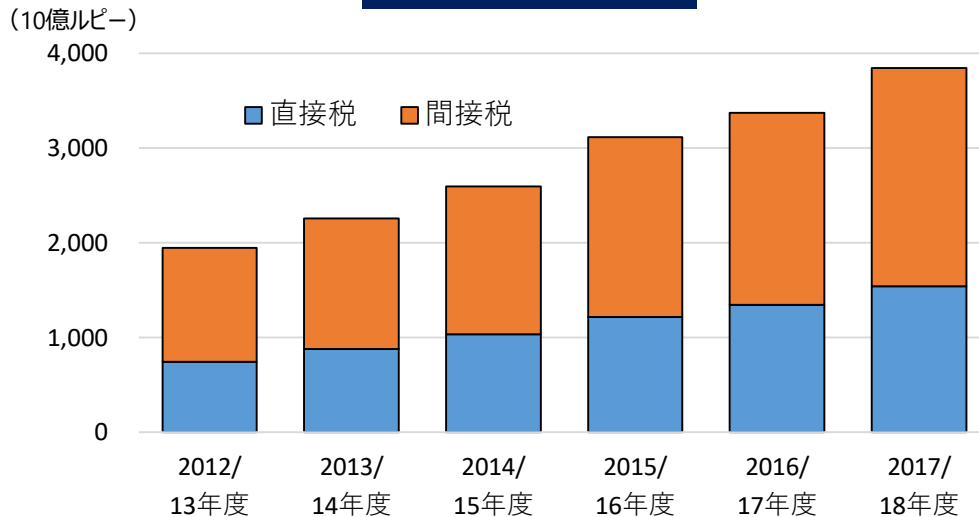
イムラン・カーン新政権の公約

- 外国からの借入金に頼らずに国内開発を進める上では財源が不十分である。税制改革、税収増が喫緊の課題。
- イムラン・カーン政権は政権発足後、「100日間アジェンダ」を公表。アジェンダの柱は①政府改革、②連邦強化、③経済成長の再活性化、④農業の拡大と水源の保全、⑤社会サービスの革命、⑥国家安全保障の確保の6つ。
- 「経済成長の再活性化」では、①ビジネス環境の改善、②税制改革、③製造業の復活・中小企業の急成長の円滑化、④エネルギーの課題解決、⑤資金アクセスの強化、⑥ゲーム・チェンジャーとしてのCPECの強化、⑦主要機関の変革(国営企業の民営化)、⑧観光業の強化、⑨500万戸の住宅建設、⑩若年層の雇用創造などが重点項目に挙げられている。

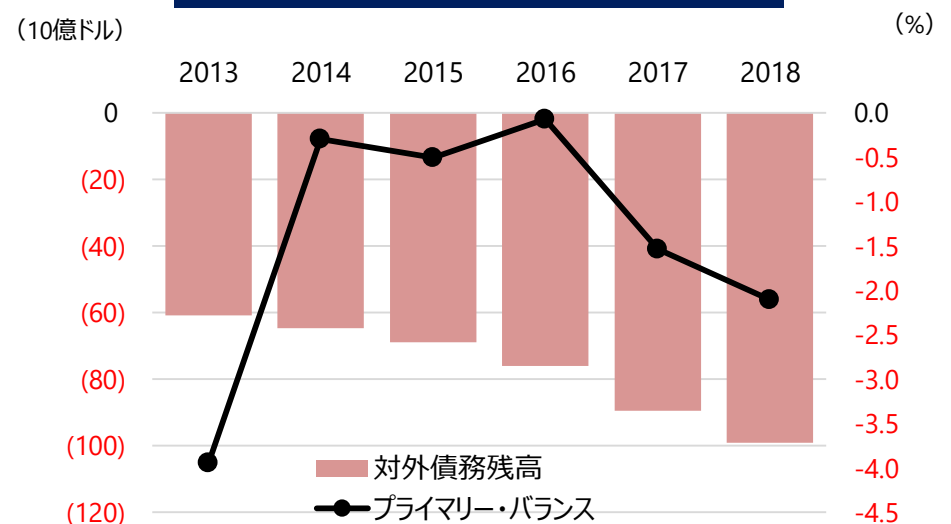
政権にとって税収の確保は主要な政策課題

- パキスタンの対外債務残高は、前政権の発足時の2013年6月に比べて、2018年9月末時点で58.8%増の967億ドルに達している。インドやスリランカに比べて早いペースで増加している。
- パキスタンの納税番号登録者(ファイラー)の数は2017年末時点で110万人に留まる。2億人の人口に対して、直接税はわずかな国民からしか徴収できていない。政府は税収増の一環として2018年7月に納税番号登録者(ノンファイラー)による自動車購入を禁止し、日系企業に大きく影響した。2019年3月の第2次補正予算によって、購入時に税を支払えば自動車購入が可能となった。
- 前政権下では法人税率を引き下げたものの、大企業に対する追加的な税金、内部留保金に対する課税、調整税の引き上げ・適用品目の拡大などを行い、日系企業には税負担が重くのしかかっている。

パキスタンの税収の推移



パキスタンの対外債務残高・基礎的財政収支



(出所) CEICデータベースよりJETRO作成

おわりに：要点

- ☆ パキスタンの自動車市場では、販売台数の伸び率は下方修正されたものの、2030年までには50万台を達成すると見られている。人口動態上も、2030年から自動車の購買層のボリュームが増えるため、市場としての潜在性は大きい。
- ☆ これまで日系自動車メーカーのシェアがほぼ100%を占めていたが、2016年に策定された自動車開発政策(ADP)によって、2017年から新規参入メーカーが増加している。
- ☆ マクロ経済面では、貿易赤字の拡大が問題視されている。ルピー安が急激に進行し、調達コスト、エネルギーコストが拡大している。メーカーとしては販売価格への転嫁のため値上げせざるをえない状況で、直近のビジネス環境は厳しい。
- ☆ 参入したメーカーも含め、生き残れない自動車メーカーも出てくると予想されている。セツトメーカーの激しいシェア競争が見込まれる。一方、政策上の取り決めから、どのメーカーも現地調達を進める必要があり、部品メーカーの納入チャンスが増加する。
- ☆ 部品メーカーが進出できない最大のボトルネックは市場規模の小ささである。ベンチマークが50万台と見込まれる中、技術提携(TA)契約により、地場部品メーカーが日本のメーカーの指導の下で生産する事例が多い。
- ☆ 部品の調達を輸入やTA契約で対応する場合においても、外貨準備不足がネックとなっている。輸入に対する前払い送金が禁止されたり、技術料の送金が遅延するなど、課題は少なくない。

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約1分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20190005>



本レポートに関する問い合わせ先：
日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部アジア大洋州課
〒107-6006 東京都港区赤坂1-12-32
TEL：03-3582-5179 E-mail：ORF@jetro.go.jp

【免責条項】

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載