

経験生かした支援を ～パキスタンの自動車産業政策を後押し～

パキスタンは、人口約1億9,000万人と世界で6番目に大きい国、そのうちの7割以上が35歳以下で、平均年齢も20代という大変若い国家である。また、国際通貨基金（IMF）によると、2017年には国民一人当たりのGDPが1,500ドルを超えるとも推定されている。

そんな同国では、アジズ政権が07年に「ビジョン2030」を発表。30年までに、特に製造業の重化学工業化を通じて産業の高度化を押し進める経済・産業構造改革を提唱した。加えて、13年にもシャリフ政権が「ビジョン2025」を発表し、25年までに同国の経済規模を世界25位以内に引き上げる目標を掲げている。

パキスタンは元来、良質な綿花を原料とする繊維産業を中心とする農業国だった。しかし、70～80年代に実施された国有化政策の影響により、繊維産業の国際競争力は民営化以降も漸減傾向をたどり、現在は経済を牽引する力を有していない。そこで、パキスタン政府は、前出の産業構造の高度化の一環として「自動車産業開発計画」（AIDP）と呼ばれる特定産業を育成する政策を導入した。

自動車産業は、製造業の中でもひととき裾野産業が広く、付加価値も高い。人口が大きなパキスタンにとって、雇用を創出する大きな力を持ち、他産業への波及効果（産業連関効果）も高い同産業を育成するのは理にかなったことだと言える。同国の自動車産業は、長い低迷期を経て、01年に米国の経済援助が再開されて以降、生産規模が急速に拡大。07年には、20万台規模に達したものの、その後の中古車政策の変更などにより現在は再び低迷期を迎えている。

日本は、戦後復興期から積極的な産業政策を実施し、世界的にも高



日本自動車研究所（JARI）の衝突実験施設で説明を受けるEDBのタリク長官（中央）とアシム秘書官（右）

い技術力を持つ産業を築いてきた。とりわけ、自動車産業はさまざまな規制の対象となってきたことが今まで高い技術力を維持してきた理由にもなっており、例えば、排出ガス規制が自動車の低公害化を促したほか、安全性に関する保安基準が自動車の安全性能を進化させてきた。また、日本の自動車産業は、他国の厳しい規制にも対応することで、現在の地位を確立してきた。例えば日本の自動車部品メーカーのみが、世界で最も厳しい規制に対応したエンジンやサスペンションなどを供給している。もちろん、こうした技術革新には企業努力も肝要だが、国立研究所での技術開発プロジェクトの実施や、適切な規制の実施も自動車産業の育成に極めて重要なのだ。

パキスタンでは現在、産業省傘下の工業開発局（EDB）がAIDPの後継となる「自動車開発政策」（ADP）の立案を進めており、国際協力機構（JICA）は「自動車産業振興アドバイザー」をEDBに派遣し、ADPの立案を支援している。同国では産業高度化を誘発する保安基準・排出ガス基準が存在せず、自動車産業を担う人材も不足していることから、ADPでは投資優遇策や関税優遇策のほか、保安基準・排出ガス基準の導入やパキスタン自動車研究所の創設なども盛り込まれている。また、EDBの長官（CEO）は15年にJICAのプログラムで日本を訪問。国土交通省や環境省、経済産業省の自動車関係政策の担当局長などに政策立案への協力を依頼したほか、交通安全環境研究所や日本自動車研究所も訪れ、パキスタン自動車研究所の創設に向け協力を仰いだ。さらに、同国政府は、国際的な自動車保安基準・排出ガス基準を立案する国連フォーラムであるWP29にオブザーバーながら初めて政府代表団を派遣。同フォーラムへの加盟を表明するなど積極的な姿勢を見せている。

日本の自動車産業は、部品メーカーにこそ強みがある。フォードとゼネラルモーターズ（GM）が日本でノックダウン生産を開始した50年代当初は、自動車部品など生産したことのないメーカーばかりだったが、両社の厳しい品質基準を満たすために技術力を磨き、世界最高の技術を有するまでに成長した。適切な規制により技術革新を誘導し、国立研究所のプロジェクトを通じて新技術を確立したことなど、官民協力によって産業育成に成功した日本の経験が、今、パキスタンの自動車産業の育成に生かされようとしている。

（文責：国際開発センター 経済社会開発部 主任研究員 高中 公男）