



## パキスタン・イスラム共和国

独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部アジア大洋州課リサーチ・マネージャー

北見 創

### 概況（政治状況、マクロ経済）

パキスタンでは2018年7月に総選挙が行われ、元クリケット選手として有名なイムラン・カーン党首が率いるパキスタン正義運動（PTI）が第1党に躍進し、同党初となる政権を発足させた。パキスタンは建国以来、選挙による文民政権とクーデターによる軍事政権が交互に政権を担うのが常であったが、選挙で政権交代したのは2013年に続いて2回のことであり、民主政治が根付いてきたという点で、政治的に意義の大きい出来事であった。

しかし、パキスタンはマクロ経済面で苦境に立たされている。同国の実質GDP成長率をみると、前与党のパキスタン・ムスリム連盟ナワーズ・シャリフ派（PML-N）による政権が始まった2013／14年度（2013年7月～2014年6月）から5年間は右肩上がりに成長を続け、2017／18年度に5%を超えた。しかし、2018／19年度は3.3%に下落し、IMFの予想では2019／20年度は2.4%まで下降する見通しだ。南アジア地域では成長率の高い新興国が多いが、パキスタンだけが低成長に甘んじている。

経済成長が失速した要因として、（1）個人消費の減退（2）インフラ投資（固定資本形成）の縮小という2点が挙げられるが、これらはPML-N前政権が残したツケとも言われる。2015年4月に中国の習近平国家主席がパキスタンに訪問した際、PML

—N前政権は一帯一路構想の一環として、中国の新疆とアラビア海をつなぐ大動脈「中国パキスタン経済回廊（CPEC）」を推進することを約束した。両国の協力の下、約460億ドル相当のプロジェクトの実施が開始された。

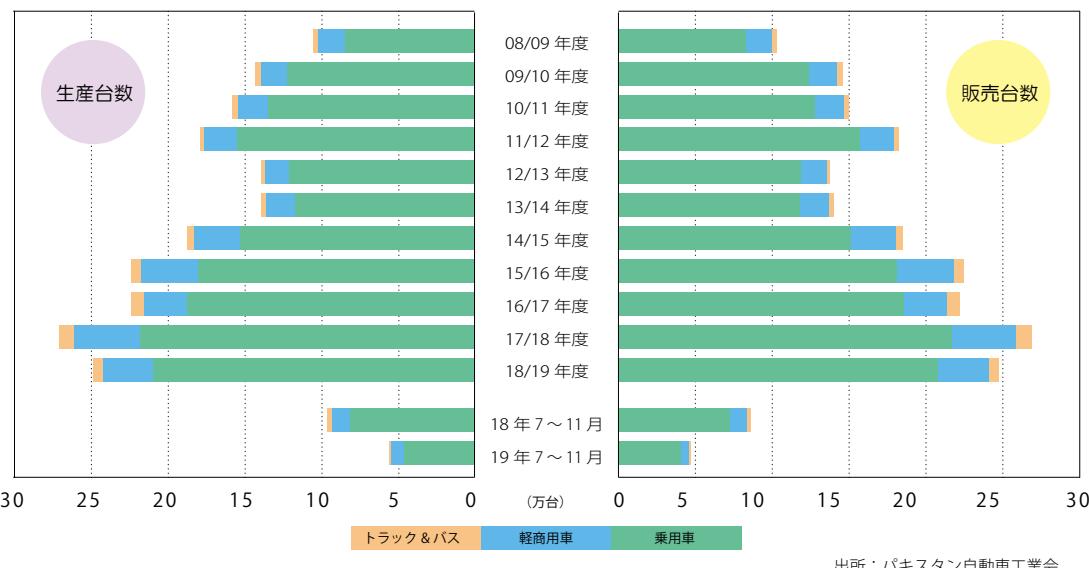
CPEC推進の名の下に、パキスタンは中国からの資金を使い、大型発電所やダム、道路の建設、鉱山の開発、同国南西部にあるグワダル港（中国が運営権を持つ）の整備などを進めた。こうした開発プロジェクトの増大に伴い、日本企業のトラックや建設機械の販売が拡大した。雇用も拡大したため消費が喚起され、乗用車の販売なども増え、進出日系企業も少なからず好況の恩恵を受けた。

しかし、好景気ではあったものの国内産業の育成は遅れており、輸出はこの数年間ほとんど伸びていない。その反面、発電所建設などの各種開発プロジェクトに必要な資材の大部分は輸入したため、貿



一帯一路・CPECの一環として開発されるタール炭田（筆者撮影）

図：パキスタンの自動車生産台数と販売台数の年次推移



出所：パキスタン自動車工業会

易赤字は PML – N 政権以前に比べて倍増している。経常赤字は、2013 年～ 2015 年の間は対 GDP 比で 1.0%～ 1.7% 程度であったが、2018 年には 5.5% まで拡大している。

外貨準備は急速に縮小を始め、2016 年中は 200 億ドルを超える時期もあったが、2018 年末には 100 億ドルを下回った。外国為替レートは、2013 年から 2017 年にかけて 1 ドル = 105 パキスタン・ルピー前後で安定していたが、2017 年末から急激な通貨安が進み、2019 年 7 月には 160 ルピーまで下落した。このため、日系企業に多い輸入販売業や、原材料・部品を輸入しているメーカーなどに大きな打撃を与えていている。

## 経済・産業動向

### (1) 将来的に 50 万台～ 100 万台を目指す自動車市場

パキスタンで、日本企業の関心が最も高いのは自動車産業だ。同国では、スズキが 1975 年に自動車生産を開始して以来、トヨタ自動車、ホンダ、日野自動車が進出し、現地子会社が生産工場を構えている。日本車の人気は高く、4 社のシェアは合計で 98% に上る（2018／19 年度）。同年度の国内自動車生産台数（乗用車、軽商用車、大型商用車の合計）

は 24 万 8,200 台と、隣国インドや東南アジア主要国に比べれば小さいが、直近 5 年間の年平均成長率（CAGR）は 12.4% と着実に伸びている。

複数の自動車業界の関係者によれば、パキスタンはインドネシアに近い人口規模を持ち、同国の年間自動車生産台数が 130 万台前後であることに鑑みれば、パキスタンも所得向上に伴って 50 万台～ 100 万台規模の市場に成長することが期待できるという。

しかし、目下の市場では暗澹たる状況が広がっており、2019 年 7 月～ 11 月の 4 カ月の自動車販売台数は前年同期比 45.5% 減の 4 万 6,900 台になっている。通貨安によって原材料・部品の輸入コストが増大した上、財政難に苦しむパキスタン政府が原材料・部品の輸入にかかる税金や、自動車の購入にかかる税金を引き上げたため、メーカー側は価格転嫁のために値上げを繰り返し、自動車販売が激減してしまった。自動車メーカーでは生産調整で対応する動きが出ており、パキスタンへの進出や投資を計画していた企業も見直しを迫られるなどの影響が出ている。

### (2) 食品・日用消費財（FMCG）市場：年間 600 万人の新生児が誕生

日本では 2019 年の出生数が 90 万人を下回るという報道がみられるが、パキスタンでは年間約 600 万人の新生児が誕生している（国連推計）。そのため、

ベビー向けを中心に日用消費財（FMCG）市場として脚光を浴びている。

パキスタンの粉ミルク市場でシェア第2位の森永乳業は、2016年末に同国での合弁会社設立と粉ミルクの現地生産を発表し、2019年中に商業生産が開始される見込みとなっている。毎日アジアビジネスレポート（2019年6月号）によると、森永乳業は40年以上前からパキスタンへの輸出販売を続けていたが、最近になって急激に売上が拡大し、2018年度の同国での販売額は10年前に比べて6倍に拡大しているという。

味の素も2016年に現地財閥との合弁会社を設立し、調味料・食品の輸入販売事業を開始した。同社発表によれば、パキスタンは人口が2050年には3億4,000万人に達すると予測されており、内食比率も高いため、家庭で食べられている豆料理や野菜の煮込み料理で同社の調味料が使われる余地が大きいと判断した。

## 投資情報

国連貿易開発会議（UNCTAD）によると、パキスタンの対内直接投資残高は2018年で419億ドルに上る。南アジアの近隣国であるバングラデシュ（161億ドル）、スリランカ（128億ドル）よりも大きい。やはり両国よりも人口・市場規模が大きく、欧米企業からみるとアジアでは最も近い距離にあるため、欧米の金融機関やユニリーバやネスレ、ペプシコといったFMCGメーカーなどが進出して存在感を發揮している。

近年、急速に投資が増えているのは中国で、パキスタン中央銀行の統計で直近3年間（2016／17年度～2018／19年度）のパキスタンへの直接投資フロー（国際収支ベース、ネット）をみると、総額79億ドルのうち47%を中国が占めており、他国・地域を大きく引き離して首位となっている。中国からはCPEC関連事業に基づく建設会社や電力会社などの投資が増加している。

日本は同統計で8%を占めている。日本側（日本銀行）の直接投資統計をみると、2014年からは毎



フードコートで外食を楽しむパキスタン人（筆者撮影）

年150億円前後の直接投資がパキスタンへ流れている。業種別では、その9割以上を輸送機器が占める状況で、各自動車メーカーがシェアの高い同国市場で、設備投資を継続的に行っていることが分かる。今後数年はマクロ経済環境の悪化もあり、直接投資は縮小する可能性もあるが、長期的には拡大が期待される市場だけに、中長期的な視点・姿勢が求められるだろう。

## ■パキスタン基礎データ

国名	パキスタン・イスラム共和国		
面積 出所：外務省	79.6万km <sup>2</sup> （日本の約2倍）		
人口 出所：国連	2億2,089万人（2018年）		
首都	イスラマバード		
名目GDP 出所：IMF	3,146億米ドル（2018年）		
1人当たりGDP 出所：IMF	1,497米ドル（2018年）		
実質GDP成長率（%） 出所：パキスタン中央銀行	2016/17年度 5.2	2017/18年度 5.5	2018/19年度 3.3
貿易収支（100万米ドル） 出所：パキスタン中央銀行	△28,164（2018/19年度）		
経常収支（100万米ドル） 出所：パキスタン中央銀行	△13,508（2018/19年度）		
主な輸出品目 (金額上位の品目名) 出所：パキスタン中央銀行	①繊維製品（56.0%） ②食品（19.1%） ③化学・医薬品（5.0%）		
主な輸入品目 (金額上位の品目名) 出所：パキスタン中央銀行	①石油類（26.6%） ②農業・化学製品（16.0%） ③機械（12.9%）		
メーカー（一般工職） 月額基本給 出所：「2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」	129米ドル		
進出日系企業数 出所：ジェトロ	74拠点（2019年11月時点）		

2018年8.9月号から掲載してまいりました「JETRO 経済セミナー」は、本号をもって終了となります。（編集部）