

## 2014年ミャンマー視察旅行 ミャンマー展開を考えるべき時！

2014.7.30 ザ・コンサルタンツ ミャンマー 中小企業診断士  
馬場 賢

2014年7月20日から25日の間、ミャンマー経済・投資センター（米村紀幸理事長）主催の視察旅行に参加した。

訪問先は

- ・ **ミャンマー側機関**：連邦商工会議所、ヤンゴンおよびマンダレー地域州知事、ヤンゴン市長、ヤンゴン中小企業総局。出席者は「長」以下いずれも各20~30人
- ・ **日本側機関**：JICA, ジェトロ、三井住友銀行、ティラワ経済特区、縫製工場。出席者はいずれも現地機関の「長」が一人だけ。

今回ツアー参加者は、米村団長を含め13名。金融機関：4名、中小など製造業：3名、商事会社：2名、群馬大学教授および馬場（私の立場はNPOザ・コンサルタンツ ミャンマー会員）

今回訪問は、ミャンマー側、日本側機関のトップ層に会え、双方の話を総合して「実体に迫った姿」を把握でき有意義であった。

数年後には、日本連合が開発中の経済特区稼働やタイバンコクとの高速道路開通などがあり「ミャンマーの事業インフラ」は一応整ってくる。我国の企業は、特に製造業は、今がミャンマー展開を検討・計画すべき時と考える。

### 1. ミャンマーとは

#### (1) 面積・人口・民族

- ・ **面積**：約68万平方キロ（日本の約1.8倍）、
- ・ **人口**：約5,140万、ヤンゴンが450万、マンダレーが120万、その他は100万以下  
識字率>92%
- ・ **民族**：約70%がビルマ族、その他、シャン族、カレン族など135の少数民族  
☆「真面目で勤勉」な国民性、ほほえみの国



#### (2) 産業構造

- ・ **GDP構造**：農業が40%、米、砂糖黍、トウモロコシなど、次いで商業、製造業が各20%。一人当たりGDPは約1,200\$で、アセアン諸国で最下位、（タイ5,600\$）
- ・ **天然資源が豊富**：天然ガス、石油、宝石類（翡翠、ルビー等）、金・銀、レアメタル、チーク材など

- ・ **輸出**：天然ガスが 35%で突出、衣類・チーク材・魚など 5～3%、  
国別では、タイ 38%、中国 22%、インド 10%
  - ・ **外国投資**：①中国 80 件 140 億ドル、シェア 30%、②タイ 22%、③香港 14%、⑩日本 45 件 0.7% （2014.3 末現在累計）  
分野別では、①電力 42%、②石油・ガス 32% ③製造業 8.6%
- ☆投資・輸出のメインは、中国とタイの天然ガスと石油への投資（採掘と自国向けパイプライン敷設）、次いで中国の水力発電、鉱山開発。

## 2. ミャンマーの経済・社会の課題構造

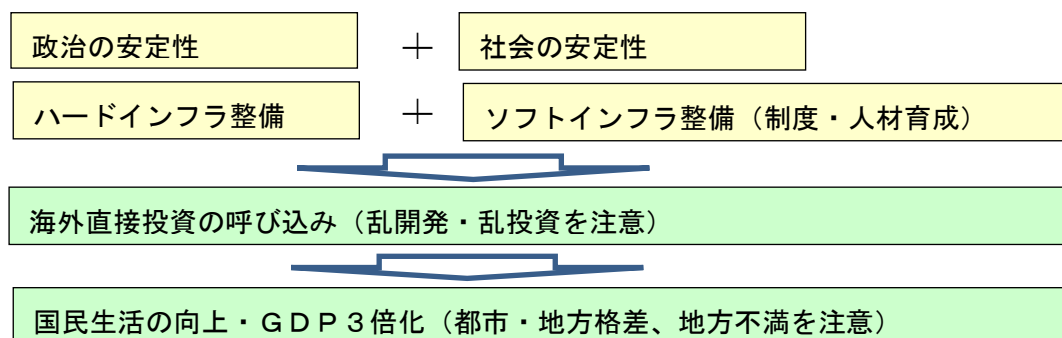
ミャンマー軍事政権は、1990 年総選挙でスーチーさん率いる国民民主連盟（NLD）が圧勝にもかかわらず「政権委譲」をせず、かつスーチーさんを「自宅軟禁」した。

これに対して米国、EUなどが、ミャンマーからの「輸入制限」、ミャンマーへの「投資制限」の経済制裁を行い、それ以降ミャンマーは、周辺アセアン諸国が経済発展する中で「20 年間の眠り（停滞）」を続けた。

しかし 2011 年 3 月、民政移管後の初代リーダーに就いたテインセイン大統領は、政治犯釈放などの「民主化」、少数民族との「国民和解（停戦合意）」、「経済インフラの整備」などの大改革に着手した。

それ以降、2012 年には米国と EU も「経済制裁」を解除し、各国が「最後のフロンティア」として熱い視線をミャンマーに向けるようになった。

今後のミャンマーの課題は、政治・社会の安定を維持すると共にハード・ソフトの産業インフラを整備し、「海外直接投資」を呼び込んで国民生活の向上を図る事である。



## 2. しかし、産業インフラ整備は緒についたばかり

### (1) 道路・電気などのハードインフラ

#### ① 道路

ミャンマーの道路の舗装率は 20%（タイは 90%）、ただ舗装道路でも「凸凹」が多く速度を出すと精密部品の運搬は危なく、また橋梁強度の点から「重量制限」がある。

時速 70～80 kmで走れる高速道路は、現在はヤンゴン～マンダレー間の一本だけである。また港湾は、ヤンゴン港とその南 30 km にティラワ港があるがどちらも「深海港」ではなく、大型船は着岸できない。

従って例えば日本への出荷は、ヤンゴン港からコンテナ出荷後シンガポールで大型船に積み替えマラッカ海峡を通って行くので 3～4 週間かかる。

しかし 2～3 年後には、「東西回廊経由」でヤンゴン～バンコク間の高速道路が開通する。

日本連合がティラワに開発中の経済特区（2015 年中には第一期区画が稼働）もこれに接続する。

バンコクには約 7,000 社の日本企業が進出しており、それらと様々な形態の連携ができるようになる。

更にヤンゴンの南 600 km のダウエイにタイのゼネコン最大手が東南アジア最大の工業団地・経済特区の開発に着手（タイの政治混乱でやや遅れているが）した。ここからタイバンコクは 30 km の近さであり、その高速道路化もこの計画に入っている。

ヤンゴン、ティラワ、ダウエイとバンコクとの連携、更に「東西回廊と南部回廊」経由でのベトナムなどとの連携は、ミャンマーの経済発展、特に製造業の立ち上げに役立つ。

海運について、ダウエイには「深海港」もできるので印度洋側の「海への扉」が開く。またバンコク経由で「マレー半島を迂回」せず日本に物が運べる。

以上が整備される 3～4 年後には「物流インフラの基本的な制約」は解決する。従って今がバンコクとの連携も考慮しつつミャンマー展開を検討・計画する時と考える。

## ②電力

ミャンマーの電気普及率は 25%、電気がない地域の人口は 4,400 万人とアセアンでは最悪である。発電設備は水力が 75% で 4～6 月の乾季には「夜間電力不足」になる。

日本政府は「ミャンマー電力基本計画」の立案に参画し ODA 資金援助も 1,000 億円規模で予定している。

また日立グループや東洋エンジニアリングなどがヤンゴン周辺の火力発電所の修理や建



設を進めている。

しかし「電力制約の根本的解消」には5～10年はかかりそうである。

従って製造業の進出は、当面は「小電力消費」の部品加工、アSEMBリ、縫製、農水産物加工など「労働集約型」から、それも自家発電を持つての「停電覚悟」が求められる。

「設備集約型」の進出は、地域によるが5～10年後になるだろう。

### ③通信

20年の軍事政権下で通信は「管理・抑圧」されてきたので、ミャンマーの通信事情は悪い。基本的には「通信容量不足」でありメール・インターネットのつながりが悪い。

今後改善されるだろうが、進出する企業は「現地の通信状況」を踏まえた「本社などとの連携法」を採る必要がある。

## (2)法令・制度などのソフトインフラ

ミャンマーは新政権下で「新外国投資法」をはじめ「会社法」「労働組合法」「税制」「金融・為替・保険制度」などのビジネス関連の法令・制度を急ピッチで整えた。

- ・ 「一応の形」はできたがビジネス実態との「不適合や抜け」がありそうであり
- ・ 「事例・経験」が少なく役人が「適切な運用」ができないケースも多々ありそうで紆余曲折を経て「法令・制度の運用」が安定するには10年位は掛かると覚悟しておく必要がある。

しかしともかく「法令・制度のソフトインフラ」は一応整えられた。

## (3)三つの経済特区（SEZ）

ミャンマーには現在30の工業団地があるが、立ち寄った三つの工業団地は外観、周辺道路、稼働状況など「これが工業団地か」というものであった。

一方、日本、タイ、中国が主導して開発中の三つの経済特区がある。経済特区への進出は「一般の工業団地」に比べて「制約」は少なく「インフラ」は良い。

### ①ティラワ経済特区

ヤンゴンの南30kmにある2,400haの工業団地であり、第一期工事の400ha(東京ディズニーランド・シティの約4倍、約100社を予定)を日本連合が開発中である。

開発会社の株所有は「日本：ミャンマー＝49：51」で日本側の主体は「住友、三菱、丸紅」などの商事会社であり、日本とミャンマー政府も各10%出資してコミットしている。

2014年7月時点では「舗装、下水溝」などを工事中で、秋から工場建設が始まり、2015年末までには稼働開始予定である。

団地内は日本連合が「責任を持って」つくる。団地周辺の「道路、電力」などのインフ





ラはミャンマーと J I C A が政府レベルで進める。

ティラワはミャンマー経済特区のモデルケースであり、「公式日程」からは遅れるかもしれぬがインフラ整備は必ずできる（ティラワ責任者談）。

## ②ダウエイ経済特区

ヤンゴンの南 600 km、バンコクの西 300 km の所に計画中の東南アジア最大 25,000ha の工業団地である。タイ最大のゼネコンのイタリアンタイ社が 75 年間の開発権を得て請負った。

この開発にはダウエイ深海港、ダウエイ～バンコク間の高速道路と鉄道、パイプラインの敷設および 50 万都市の建設も含まれる。

両国トップも参画する「壮大なプロジェクト」で 2013 年 4 月着工予定であったが、タイの政治混乱で遅れている。

## ③チャウッピュ経済特区

ヤンゴン市の西北約 600 km のチャウッピュを中国が「資源確保を目的」に開発中であり、天然ガスの試掘に成功し中国雲南省まで「2,500 km のパイプライン」を建設した。

また大型石油タンカーが入港できる「深海港」と「巨大原油基地」に加え石油を中国に送る「2 本目のパイプライン」も建設中である。

工業団地や石油コンビナート建設などの地域全体の開発計画はなく、資源目的の開発が終われば「中国は手を引く」らしい。



ティラワ経済特区は日本連合がコミットしているが、ダウエイとチャウッピュの開発は停滞しており日本の参画が期待されている。さらにミャンマーは 7 つの「新規工業団地建設」も計画しており、日本の技術で「道路、配電、排水処理」などのインフラを作って貰いたい意向がある。

## 3. インフラ脆弱ながらミャンマーに注がれる熱い視線

ミャンマーの産業インフラ整備は「ハード面・ソフト面」ともに「緒についた」ばかりという脆弱さである。しかしヤンゴン空港の入国者数は、2011/2013 年比で 2 倍増、日本だけは 3 倍増している。

その大半は、今回の我々のような「視察旅行」だと思うが、目的は「いつ、どんな条件」でミャンマー進出ができるか見定めたいという事と思う。

「アジア最後のフロンティア」として世界各国の企業が熱い視線を注いでいるミャンマー。その理由には下記がある。

### (1) 豊富で良質な労働力

現在、中国やタイなどに展開している「各地域の中核製造業」は3,000～5,000人の従業員を必要とする。この規模の労働力を確保できるのはミャンマーしかない。

更に彼らは「熱心な仏教徒」であり「真面目で勤勉」な国民性である。これは製造業において良い製品を作る上で「重要な資質」である。



### (2) 地理的な優位性

西はインド洋、東はバンコク経由で太平洋側に面し、また陸続きでは西はインド、東は中国の大市場に接している。

また製造業においては、日本企業が7,000社進出しているバンコクと、また「東西回廊・南部回廊」を通してベトナムとも結ばれ「多様な段階と形態」の連携ができるという地理的好位置にある。

### (3) 消費市場としての大きさ

人口5,000万以上の規模で「一人当たりのGDP」がアセアン最低から今後急成長するだろうミャンマーは「消費市場としての魅力」も大きい。

将来の発展に備え「ブランドイメージやシェア」の確立が、インフラ整備に関係なくできる業種は展開を進めた方がよい。

### (4) カントリーリスクが少ない

東アジアの2大製造拠点である「中国とタイ」との比較で「進出企業の立場」から考えるとカントリーリスクは少ない。

中国は「諸矛盾が限界」でソフトランディングできるかという状況にあり、更に「企業の立場」からは何か事があると「資産没収」など何をするか分からない「法が通じぬリスク」がある。

タイではここ数年、地域基盤のタクシン派と都市基盤・軍事政権との間の抗争が続いており「政治安定の出口」が見えない。また「洪水リスク」も残っている。

それに比べてミャンマーは民主化宣言後も「実質は軍主導」の安定政権であり、また「少数民族との和解」も進んでいて、現時点で「政治的な抗争」はない。

2015年秋に行われる「総選挙」の結果が重要なキーであるが、結果がどうあれ、

- ・ ミャンマーが現在の「民主化・改革路線」を放棄(逆戻り)する事はなく
- ・ また「企業の立場」からは、「進出企業は守る」政策を取るだろうと考えられ、相対的に「カントリーリスクは少ない」と言える。



上記のほかにも「低人件費（中国・タイの約1／5）」や次に述べる「日本への期待・対日感情の良さ」もある。

#### 4. 期待される日本企業の進出

ミャンマーへの直接投資累積シェアは、中国 30%に対し日本はたった 0.7%である。

中国は、米国、EUなどが「経済制裁」で投資を控えていた間に「主に資源獲得」を目的に投資を継続した。その手法は、天然ガス、宝石、鉱石、電力、高級食材などの「ミャンマー資源を収奪」するもので「一昔前の植民地政策」と変わらない。

ミャンマー政府も国民も「経済封鎖下」でやむを得ずこの「直接投資」と「越境貿易（中国国境経由での日用品輸入）」を受け入れてきたが「反中感情」は増大している。

この状況下、同じ「仏教徒」で似ている「真面目な国民性」やビルマ独立戦争以来の「対日親近感」があり、かつ「高い技術力」を持つ日本への期待が経済制裁解除後に増したのは当然と思う。

##### (1) 日系縫製工場フレックスジャパン訪問

ヤンゴン郊外の民間工業団地に 2006 年に進出、広さ約 2,500 坪、従業員 400 名で「ワイシャツ縫製」を行っている。

日本のワイシャツ市場は年間 5,000 万着、内当社のシェアは 20%、アオキ、コナカなどに納入している。

材料は中国、タイ、インドネシアから調達、出荷はヤンゴン港からコンテナ出荷後シンガポールで大型船に積み替えて日本へ。

型紙裁断から縫製、検査、ラベル付・包装、梱包までの一貫生産、3ラインがある。

ミャンマーの若い女性達が「黙々・テキパキ」と働いている。



驚いたのは「離職率 1%」という事、同一団地内に中国、韓国の縫製企業があるにも係らずである。



理由は「福利厚生」に力を入れているため。全寮性、月一回の誕生会、年一回のフェスティバル、盆正月にはバス・一部は飛行機を仕立てて「故郷へ送迎」している。

第2工場の建設計画があるが、従業員公募は未だしていないにも係らず「ロコミ」ですでに300名の就職希望者があるとのこと。

日本の良き時代の「家族的な経営」をベースに、中国、タイ、バングラデシュなどの工場展開で「場数を踏んだ」企業ならではの結果と思う。

「中国、タイ plus ワン」の中核生産拠点として、このような企業の進出が期待される。

## (2) ミャンマー進出の業種と条件

### A. 現在でも進出できる業種

「物流インフラ」の制約が少ない「小電力消費」の業種。ただし「停電は覚悟」で自家発電の準備が必要。

#### ① 商業・サービス

高級住宅街にあるショッピングモールに行ってみたが、日本と変わらない雰囲気であり、また品揃えと価格（1～2割位しか安くない）も余り変わらない。

ヤンゴンを中心に「所得が向上」しているのので今までよりも高級品の需要が増えている。

個別のアイテムと個店レベルでは「やはり女性ターゲット」の化粧品や婦人服が有力である。

ミャンマー女性は昔から「タナカ」という伝統的化粧で「おしゃれと日焼け止め」をしてきた。

また10年前はほとんどのミャンマー女性はロンジーという民族衣装（筒状のスカート）をはいていたが、現在都会では「スカートとスラックス」の洋装が半分以上を占めている。

#### ② 自動車修理

日本からミャンマーへの中古車輸出台数は、「経済制裁下」では「月数百台」であったが現在では「月10,000台」を超えている。

これだけ急速に増えると「修理需要が急増」する。最近の車の部品は「コンピュータ内蔵」のため修理に「知的技術と保守部品」が求められる。

走行している車の95%は「日本製の中古車」であり、さらに90%近くが「トヨタ車」という日本勢には有利な条件もある。





### ③原材料在庫負担が軽い軽工業：食品加工、縫製、家具製造など

原材料が「ミャンマーで調達」できる食品加工や、ワイシャツなど単品衣料で「材料在庫負担」が軽い労働集約型の製造業は進出できる。

またミャンマーではチーク、マホガニーなどの「堅木」が産物であり、これを使った「家具製造」も有望である。

ただし、日本への輸送リードタイムは3～4週間かかっても問題ないという条件が付く。

### ④インフラ関連業種：物流、電力、通信、など

今後5～10年この需要は続く。日本企業の「高い技術とプロジェクト管理力」が期待されている。

## B. 基幹物流網ができた点で進出できる業種：3～4年後

ミャンマーでの製造業立上げには、東南アジア最大の製造拠点「バンコク」との連携が欠かせない。

ヤンゴン～バンコク間が高速道路でつながる時、もう少し広く言えばミャンマーが「インドシナ経済回廊」を通して「大メコン経済圏」に組み込まれる3～4年後には、大多数の「労働集約型製造業」の進出が可能になる。

ただし「電力問題」は、現在よりは改善されているだろうが「基本的には制約あり」で、前項と同じ配慮が要る。

具体的には「次の2タイプ」のバランスある「進出・集積」が望ましい。

- ・ **アSEMBル企業**：バンコクなどから部品提供を受けてユニットまたは完成品を組み立てる企業。
- ・ **部品の製造・加工企業**：バンコクとミャンマーのアSEMBル企業に部品提供する企業。

## C. 電力不足問題が解消できた点で進出できる業種：約10年後か

電力不足問題が解消されると自動車、化学、石油などの「設備投資型」の産業、いわゆる「重工業」の進出が可能になる。

## D. ソフト開発拠点

ミャンマーは「オフショアソフトウェア開発拠点」として、勤勉で真面目な国民性と英語ができる人材が多い、日本語習得能力が高い、安い人件費などの点から適している。

ただし次の二つの問題があり「いつ、どのような規模・内容」で進出するかは慎重に計画する必要がある。

- ・ **専門人材の不足**：ソフト開発の専門家は「全て自前で教育・育成」する覚悟が居る。
- ・ **通信容量の不足**：日本を含む「他拠点とのネット連携」が必要だが「いつ、どのレベル」で可か、「許容運用範囲内」かの見極めが要る。

### (3) 日本政府の取り組み

米国、EUなどの「経済制裁」の間も、日本は「完全同調」はせず国民生活に直結する「技術協力」と人道分野の「無償資金協力」を維持してきた。

しかしこれからのミャンマー支援の主要な領域は下記になる。

- ①**国民生活向上支援**：貧しい地方・少数民族に対し農業、道路、医療などの支援
- ②**人材能力向上や制度整備の支援**：産業技術者、教育、制度運用能力向上支援
- ③**インフラ整備**：ヤンゴンの都市交通、上下水道、鉄道、航空安全設備、発電所などの整備・補修

上記に沿って、日本政府は下記を実施中である。

- ①**円借款 630 億円**：ヤンゴン～マンダレー間鉄道、ティラワインフラ、ヤンゴン上水などの整備
  - ②**無償資金協力 77 億円**：地方総合病院整備、避難民援助・食糧支援、貧困農民支援等
- 日本からのミャンマーへの支援額は「国規模に比して突出」した額になっている。

### 5. ミャンマーの順調・健全な経済発展のかぎ：政治と社会の安定

国の経済が急成長する過程では、特に都市部で「一部富裕層」への富の集中や「成金」が輩出する。

事実ヤンゴン市内には「広大で鬱蒼とした樹木」に囲まれた軍幹部の屋敷や「少々派手」な富裕層の邸宅が目につく。

他方、少数民族を含む「地方農村」は「電気も飲み水」もない生活をしている。

彼らが「国の経済発展の恩恵」が感じられる事が重要であり、そのためには「第1に電気、次に飲み水」の地方普及が最重要である。

貧困な地方は「山間部」に散在する。巨大なダムを作っても「送電・送水」に金と時間がかかる。

従って「集落単位」の小規模の水力・太陽光発電と水道・上水設備の設置を進めるのが良いと思う。日本の技術が活かせる分野である。



「地方・少数民族 vs 都市富裕層・軍」というタイと同じ「抗争図」は避けること、加えて「2015年の総選挙」は再び欧米からの「経済制裁」を受けぬよう、絶対に「公正」に行わなければならない。(以上)

