

## 「南部経済回廊」～ミャンマー編 1 ヤンゴン～

経営支援課 国際化支援 G 梅木智史

皆さんは「南部経済回廊」という言葉を聞かれたことがありますか？

「南部経済回廊」とは、メコン川流域の4カ国（ミャンマー・タイ・カンボジア・ベトナム）を跨いで東西に伸びる全長約1,200km強（ミャンマー・ダウエーからベトナム・ホーチミンまで）の幹線道路を指す言葉です。2015年末、アセアン経済共同体（AEC）が発足、アセアン域内のヒト・モノ・カネの流通の自由化が進められています。既に域内関税はほぼ撤廃されているメコン流域国では、この「南部経済回廊」をはじめとした国境を跨ぐ経済道路の整備が進んでおり、物流環境が整うことで、域内でのビジネスエリア・ビジネスチャンスの拡大が期待されています。

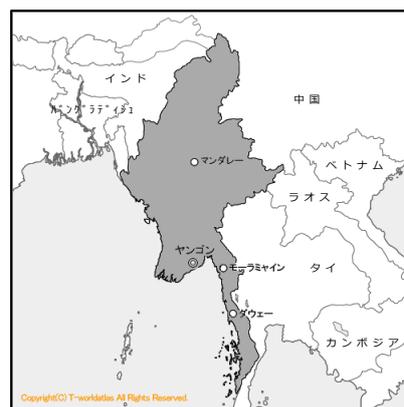


この経済回廊が貫通する国の内、ミャンマー、カンボジアという2ヶ国は長い内戦を経験し、アセアンへの加入も遅れ、経済発展が立ち遅れている国です。今、経済回廊の整備が進み、物流インフラが整うことで、この2ヶ国への外国資本投資の増加、それに伴う経済的発展が見込まれています。

去る2016年2月、我々は南部経済回廊の整備状況の確認と、前述のアセアン2カ国の現状を調査し、今後のアセアン経済の行く末を探るため、アセアンに飛びました。約1週間をかけて、南部経済回廊を（ほぼ）陸路で横断、現地の状況を見てきました。今回は「アジアのラストフロンティア」ミャンマーについてレポートをいたします。

### ミャンマーの概要

ミャンマー連邦共和国は、インドシナ半島の西側、タイ・ラオス・中国・インド・バングラデシュと国境を接する国です。人口は約5,100万人。「ビルマ」という国名に馴染みがある方もいらっしゃるかと思います。1948年、イギリス植民地からの独立以降、幾度ものクーデターと内戦を経て、軍政により統治されてきたこの国は、2011年、ようやく民政への移管を成し遂げました。軟禁から開放されたアウン・サン・スー・チー氏が率いる国民民主連盟（NLD）が今年の総選挙で圧勝したのは記憶に新しいところです。また先日行われた大統領選挙では、半世紀ぶりに軍出身ではない文民の大統領が選出され、これから本格的に民主化の歩みが進んでいくものと思われます。



しかし、長く続いた鎖国的な軍政統治と、欧米諸国から受けてきた経済制裁により、他のアセアン諸国に比べ、その経済発展は大きく立ち遅れています。

### 経済都市ヤンゴン

我々はタイ・バンコクから空路でヤンゴンへ入りました。ヤンゴンは元々の首都。2006年にネピドーが首都とされましたが、ヤンゴンは現在もミャンマー最大の都市であり、経済の中心地です。



調査の主旨から言えば、南部経済回廊を陸路で通過して入国するところですが、ミャンマー国内の道路インフラは整備途上、舗装もされていない箇所もあり、陸路では入国困難という事前情報があったため、空路での入国となりました。

事前情報通り、田園風景と、未舗装の、整地されただけの土の道路が広がる区間もかなりあり、道路インフラが未発展な現状は見てとれました。

流石にヤンゴン市内中心部はそれほど幅が広くないながらも舗装道路が整備され、綺麗な街並が広がっていました。建てられてからかなり年数を経た古い建物が多く、高層ビルのような近代的な建物は市内中心部で僅かに見られる程度で、まだそれほど多くないようでした。

印象的だったのは、街を走る自動車がほぼ日本車だったことです。タイ、インドネシアなど、アセアンでは日本車の割合が高い国は多いですが、ヤンゴンはその中でも随一。特徴的だったのは、日本で所謂「社用車」として使用されるライトバンが多く見かけられ、大半がタクシー車両として利用されていたことです。

聞けば、2012年頃中古車の輸入規制が大幅に緩和されたことで、中古の日本車が大量に流入し、今や圧倒的なシェアを占めているようです。日本語表記の社名ステッカーをつけた明らかな中古車を幾台も目にしました。前述の「社用車」は日本での商用利用で寿命を迎えた後、ミャンマーに輸出され、現地でタクシーとして第二の人生を送っているのです。



## ティラワ工業団地

ヤンゴン中心部から南東に20kmほどの地点にあるのが「ティラワ工業団地」です。このティラワ



はSEZ (Special Economic Zone = 経済特区) としてミャンマー国の認可を初めて得た工業団地。特区として、入居企業への税制が優遇され、各種許認可の円滑な取得が可能です。ミャンマー・日本の両政府、そして両国の民間開発会社の合併によって設立された開発会社により運営され、2014年から入居企業の公募を開始、翌2015年開業しました。既に日系企業を中心に数十社の企業が進出を決めているようです。現時点では稼働までこぎつけている工場はそれほど多くありませんでしたが、建設は急ピッチで進んでいました。

## ミャンマーへの投資

軍政時代に欧米から受けてきた経済制裁の影響により、ミャンマーは長年国内生産品をアメリカやヨーロッパに輸出することができず、また中国など数国を除けば、外資企業による投資はほとんど

行われてきませんでした。その影響により、農業を除けば国内の産業が発展しておらず、国内で物資を製造する技術をあまり持ちあわせていません。日用品、建設資材や鉄鋼材料等も国内で調達することができないため、ほとんど全て輸入に頼っています。

2011年の民政移管以降、「アジアのラストフロンティア」と呼ばれ、日本を含む外国企業の投資先として大きな注目を浴びるミャンマーですが、現在、この国に進出しはじめているのは「現地に何も無い」ことをビジネスチャンスと捉え、まだライバルがいない「ブルーオーシャン」に将来の市場シェアを取るために船出した企業か、もしくは賃金の安いローカルワーカーを大量に雇用して、手作業による大量生産を行う労働集約型の企業（縫製業が代表例です）のほぼ2択です。その受け皿となっているのが、ティラワのような工業団地です。（道路インフラが未整備な地域が多く、また電力供給も不安定なこの国では、発電設備を備えた工業団地に進出するのが現状最良の方法でしょう。）

現在のミャンマー政府の意図は明確で、これまでの規制を次々緩和、積極的に外資を呼び込むことで、経済を発展させていく方針のようです。ヤンゴン市内で見かける大量の日本中古車はそういった政策の一例といえるでしょう。

ミャンマーはまさに今、「夜明け」を迎えている国です。脆弱なインフラ、未だ整備途上で不透明な法体系など、未解決の課題は数々あり、今現地で事業を開始するにはかなりの我慢と、相応の覚悟、そして資金が必要だと思いますが、今後加速度的にこの国は発展していくでしょう。ヤンゴンではそういった期待を伺わせる声を数々お聞きしました。



ヤンゴンでの日程を終えた我々は、空路でミャンマー南部の街「ダウエー」に向かいました。ダウエーは南部経済回廊の西側の終点。インド洋への玄関口となる場所です。

ダウエーについては次回レポートいたします。

(了)