

改革の進むミャンマー（１） ～現地訪問から見える最新情報～

シンガポール事務所

2011年の民政移管からおよそ3年が経過し、政治経済改革が順調に進むミャンマーは、成長市場として引き続き各国の注目を集めています。当事務所は、日本の自治体からの視察も増加傾向にあるミャンマーを訪問しました。現地情報についてお知らせします。

1. 政治状況

2011年に就任したテイン・セイン大統領は、政治犯の恩赦、事前検閲制度の廃止などの民主化路線を積極的に進め、国民から高い評価を得ているようです。また、民主化運動のリーダーとして人気があるアウン・サン・スー・チー氏は、地元住民が反対する銅山開発に許可を出して国民の批判を浴びるというニュースがありました。2015年の総選挙に向けて、テイン・セイン大統領のリーダーシップのもと民主化の推進、少数民族との和平の実現が期待されると同時に、次期大統領候補の選定も注目されているところです。テイン・セイン大統領、アウン・サン・スー・チー氏、シュエ・マン下院議長が大統領の座を争うものと予想されています。

また、2014年1月、ミャンマーはASEAN議長国に就任しました。順序では2006年に就任する予定でしたが、当時軍事政権下にあったミャンマーの議長国就任に対して欧米諸国の反発が強く、混乱を避けるため辞退した経緯があります。ASEAN議長国として年間数十回にも及ぶ会議を取り仕切り、各国の利害を調整していくことで、ミャンマーは国際社会に外交力を示していけるのかが問われています。

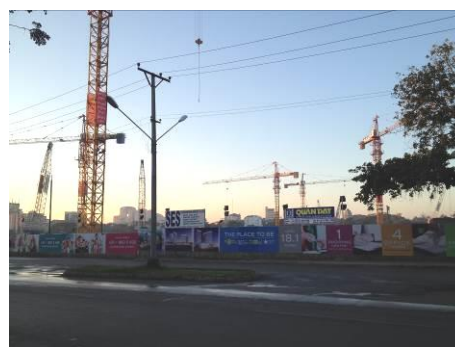
2. 順調な外国投資、経済状況

当事務所では昨年度もミャンマーを訪問していますが、昨年度よりもさらに企業関係者の進出が盛んになった印象です。ヤンゴン市内では、ホテルやコンドミニアム、商業施設の建設現場が増加している印象で、軍政下でインフラ整備が停滞し、老朽化した施設を一新する過程にあるようです。

日系企業の進出も相次ぎ、ヤンゴン日本商工会議所の会員数は、2011年度に53社だったのが、

2013年11月末現在で131社と大幅に増加しています。輸出入の状況について見ると、タイや中国などの近隣諸国との交易が盛んに行われていることがわかります。

経済改革が推進される中、2012年に外国投資法及び施行規則が制定されました。特定分野に係る海外企業の投資が禁止または制限されるとともに、最長70年の土地利用



大型複合施設の建設現場

権、5年間の法人税免税、外国送金の許可や、ミャンマー人労働者の雇用義務などの権利義務が生じるようになりました。

また、2014年1月、以前から議論されていた経済特区（Special Economic Zone：SEZ）法の改正が行われました。SEZの設置はCentral Bodyが決定し、各経済特区内への投資許可は経済特区ごとに設置されるManagement Committeeが決定します。現在、ミャンマー国内には、中国が支援するチャオピューSEZ、日本が支援するティラワSEZ、タイが支援するダウェイSEZの3つの経済特区が設置され、開発が進められています。経済特区内はフリーゾーン（Free zone）とプロモーションゾーン（Promotion zone）に分かれており、フリーゾーンでは基本的に輸出向け産業が、プロモーションゾーンでは国内市場向けとフリーゾーン向けの産業が置かれることとなっています。

3. 期待が集まるティラワ

ティラワはヤンゴンの南西約20キロに位置する地域で、日本政府の協力のもと、ティラワSEZの整備が進められています。全体計画ではティラワ港の後背地2,400haに、工業団地、居住区、商業施設などが設置される予定です。2013年11月にティラワ開発を担う「MJ ティラワ・ディベロプメン



ティラワ SEZ 早期開発区域

ト社」が設置され、現在、2015年に開業予定の200haに当たる早期開発区域の用地整備が始まっ

ています。MJ ティラワ・ディベロプメント社は、ミャンマー政府と民間が51%、日本の三菱商事、丸紅、住友商事が49%という出資比率になっています。現地には、まだ広大な土地以外に目に入るものはありませんが、重機が行き交い、整備が進められている様子がわかります。なお、周辺の道路や電力などの関連インフラについては日本政府の援助により整備が行われる予定です。なお、既にスズキ自動車がティラワへの進出を発表しています。

今回、ティラワ港を運営する Myanmar International Terminal Thilawa（MITT）を訪問しました。MITTは、香港を拠点として世界26か国で52の港を運営する HPH グループの100%子会社で、ティラワ港の開発及び運営を行う会社として、1995年に事業を開始しています。ティラワ港が開設された当時、港の運営を担えるミャンマー国内企業は存在せず、そのためミャンマー政府は外国企業に門戸を開くことを決定しました。MITTはミャンマー政府との間に40年間のBOT（Build, Operation, Transfer）契約を締結しており、2038年までティラワ港を運用する予定です。

ティラワ港はヤンゴン川の河口からヤンゴン市内中心部に至るちょうど中間地点、ヤ

ンゴン市から車で40分～1時間程度に位置する河川港です。川幅や深度の点で天然の深海港とは所与の条件が全く異なり、ヤンゴン川の河口付近には川底に多くの堆積物があり、満潮時でないとティラワ港への入港は困難です。韓国や中国の企業がヤンゴン川河口に港を設置し、川底を掘削する計画もあるようですが、MITTの担当者は難しいのではないかと話していました。MITTは現在、クレーン4台（2台は可動式）、倉庫、コンテナ庫などを設置済みで、2015年のSEZ開業に合わせて取扱量の増加が期待されています。ティラワ港もSEZ整備に併せて拡張が計画されており、現在MITTが運営している区画を含めて、最終的には計37のバースとなる予定です。なお、この拡張区域については現在入札や建設が順次行われており、完成後は石油、天然ガス、アスファルト、パームオイルなどを取り扱う予定とされています。

現在ティラワ港で扱う輸出品目の中心は木材及び米、輸入品目は建設機材や乗用車、機械などです。2014年1月からは加工前のチーク材輸出が禁止されるということで、禁止前に輸出しようとする大量のチーク材が山積みになっていました。また、2012年の中古車輸入の解禁により、日本からの中古車輸入が53百万ドルから1,024百万ドルに大幅に増加し、ティラワ港でも多くの中古車輸入を扱っており、広大な敷地に多数の日本からの輸入中古車が並べられていましたが、2014年4月からは右ハンドル車の輸入ができなくなるとのことでした。

また、ヤンゴンからティラワに向かう途中に、Star Cityプロジェクトという大型の居住区開発のプロジェクトが進められています。開発会社であるYomaグループは不動産開発を手掛けており、Star CityプロジェクトもティラワSEZの開発による外国人居住者の増加等を見込んで進められているようです。



日本からの中古車の列



山積みのチーク材



Star City プロジェクト（同プロジェクトHPより抜粋）

4. 工業団地の状況

チャイナプラスワン、タイプラスワンの流れを受け、労働者の確保のしやすさ、質の高さと労働賃金の安さから、幅広い企業のミャンマーへの進出が進んでいます。

ミャンマーは、タイやベトナムのように整備された工業団地はほとんどありませんが、今回、ヤンゴン北部に位置するミンガラドン工業団地を訪問して、状況を聴取しました。



ミンガラドン工業団地入口

ミンガラドン工業団地は、ヤンゴン市中心部の北約 20 キロ、ヤンゴン国際空港から車で 15 分の場所に位置しています。1998 年にミャンマーで初めての国際水準の工業団地として開発が行われ、開設時は三井物産が共同事業者として参画していましたがその後撤退、現在の出資比率はミャンマー政府建設省住宅局が約 89%、シンガポール企業の Kepventure が約 11%となっています。工業団地内の土地は既に完売しており、半数程度は日系企業の工場が入居しています。

脆弱なインフラがデメリットとして挙げられているミャンマーですが、ミンガラドン工業団地も例外ではなく、政府の変電所から電力供給を受けているため、電力不足時には計画停電の対象となります。そのため、電力消費量の多い重工業は進出が困難で、縫製業の工場が多くなっています。また、停電時の電力をまかなうため、各工場内に自家発電設備が備えられていますが、自家発電による発電コストは高額で、製品価格に転嫁されるリスクがあります。

ミャンマー政府としては国民の所得水準を向上させるため、被用者を増やしたい意向があります。現在、ミンガラドン工業団地で働いている人たちは、農村で小作農に従事していた人がほとんどであり、人材確保が課題となっているタイと比較すると、ヤンゴン周辺部でも人材の供給能力が十分にあります。また、他の東南アジア諸国と同様、労働者が真面目で、周辺国と比較して賃金が安いことが進出のメリットとなっているようです。

※ 2013 年 12 月ミャンマー出張時の聞き取り等から執筆しています。

(吉本所長補佐 鹿児島県派遣)