

キリンもアサヒもヤンマーも……

〔「週刊ワイズ」編集長／バンコク在住〕

北川 宏

現地報告「最後のフロンティア」 ミャンマーは日系企業にとって楽園か

業界大手が続々と橋頭堡構築

昨年8月に取材で訪れたミャンマー。「アジア最後のフロンティア」のその後の調子はどう?」との問いに、友人であるミャンマー在住ジャーナリストの武田和人氏はこう嘆く。

「日本のメディアが勇み足で盛り過ぎ。スーパーゼネコンでさえ、頼みの綱である日系企業の進出増に絡んだ案件も少なく、ローカル企業に価格競争で破れ厳しいのが現状です。報道の半分以下の温度（現実）だと思っただけだ」

ふた昔前の中国、ひと昔前のタイに続く巨大マーケットは、そう簡単には見つからないようだ。インドシナ半島地域でタイ・プラス・ワンを探すとすれば、まずはベトナムが筆頭株だろう。人口約9000万人で市場規模も大きく、インフラも急速に整備されている。進出先の候補地としては申し分ない。

では他の国々はどうか。まずラオスは内陸国のため貿易には不利で、かつ人口も約600万人と市場的に小さい。カンボジアは1990年代まで続いた内戦でばら撒かれた地雷による爆発事故が、今で時折ニュー

スに上る。人口は約2000万人に留まり、まだ「フロンティア」と呼べる状況にない。

これらを考えると、人口約5000万人を抱え、労働賃金が安く、2011年の民政移管までは、ほとんど鎖国に近い状態だったミャンマーが魅力的に感じるのも無理はない。民政移管後は市場開放とインフラ整備も急ピッチで進め、外国企業の進出にラブコールを投げかける。

日本では「今こそミャンマー」「ミャンマーが熱い」と煽るメディアが多いが、ご多分に漏れず編集者もその一人かもしれない。とはいえ、昨年の現地取材も含め、隣国に駐在するからこそ感じる実情と肌感、日本から飛行機でいきなり首都ヤンゴンに舞い降り、1週間程度の行程で現地を視察・取材しただけでは得られないものだと考える。今回は筆者が実感する「身の丈のミャンマー」

をお伝えしたい。

ビール・飲料大手のキリンホールディングスは2月13日、傘下の東南アジア地域持ち株会社キリンホールディングスシンガポールが、ミャンマー首位の・ミャンマーエコノミックス・ホールディングス(MEHL)のビール製造・販売部門「マンダレー・ブルワリー」に51%出資し、合弁会社にすると発表した。

これは、今後同国内のビールのほぼ総てをキリンが占めることを意味する。また、飲料系ではアサヒグループホールディングス(HD)が、同国で乳性飲料「カルピスラクト」の販売を開始。タイのグループ工場が生産し、現地飲料メーカーとの合弁会社を通じて販売するという。同国におけるカルピス・ブランドの商品販売は初めて。同様にヤクルトも乳酸菌飲料の工場を同国内に建設中である。



ティラワ経済特区 (JICA)



ヤンゴン初の国際的な商業施設「ミャンマー・プラザ」

他にも、農業機械などの製造、販売大手のヤンマーが同月21日、本格的に進出を決めている。同社は同国の最大都市ヤンゴン近郊のティラワ工業団地に、三井物産と共同出資で農機の輸入・卸売り拠点を開設したと発表。2012年度までに同国での売上約100億円を目指すという。まさに日系企業の進出・販路拡大ラッシュだ。

ミャンマーは、世界有数のコメ生産国で、1920～60年代初頭は世界1、2位を争うコメ輸出国でもあった。ところが、その後軍事政権による圧政（事実上の鎖国主義）で民間のコメ輸出が禁止に。農業分野へ

の投資も細り、コメの品質や生産性も低下した。

だが、この国は人口の7割が農民という典型的な農業国である。それだけに市場開放後は、アウン・サン・スー・チー国家顧問主導の新政権は農業の近代化を重視。コメ輸出大国の復権に向け、国家を挙げて農業生産率アップに邁進している。

昨年8月に訪れた対タイ国境付近では、トラックに積み込まれてタイから運ばれて来た日本製の農機具が、ミャンマーで積み替えられる際に、「飛ぶように売れるから運べるだけ運ぶ」とばかりに、荷台に雑に山積みされていた光景が、何とも印象的だった。農機具がそれだけ足りない証左だ。

これを目のあたりにした某日系物流会社の幹部は「メーカーが進出していないので、タイで買付けた輸出業者が、とにかくミャンマー国境まで運び、受け渡し後は『勝手知らず』でも通じる（売れる）からでしょう」と漏らしていたことを思い出した。

前述したヤンマーの事例は、農機市場として同国が巨大であることを同社が認識した結果でもある。ライ

バルのクボタもひと足早く、同地（ティラワ）に農機の輸入・卸売り販売拠点を開設している。日系農機具の「両横綱」の揃い踏みである。

「ティラワSEZ」が推進剤

前述のヤンマーが進出したティラワとは、日本のODAで整備が進むミャンマーの中核港湾のティラワ港に隣接する、同国初の経済特区（SEZ）のこと。総面積2400haは東京ドーム500個分の広さで、開発主体のミャンマー・ジャパン・ティラワ・デベロップメントMJTDには、三菱商事、住友商事、丸紅の3商社と国際協力機構（JICA）が合わせて49%を出資。

火力発電所やガスパイプライン、前述の港湾などのインフラの大部分は、JICAの円借款事業で整備するなど、日本が官民を挙げてプロジェクト推進に協力している。まさに同国の近代化へ向けた象徴的なプロジェクトだ。

2015年9月に「ゾーンA（約400ha）」が開業し、すでに同工業団地と人居契約を結んだ企業は78社に上る。そのうち日系企業は、自動車関連、建材、物流、食品・飲料、

物流、縫製など39社に達すると言う。

オープンから1年が経過した同SEZも好調なようで、2月24日には拡張工事が本格始動。「ゾーンB」と呼ばれる約1000haの工業地帯を造成する。2018年半ばには第1期分が完成する予定だ。

「すでに、ゾーンBへの進出企業を決めた会社もあり、引き合いを感じています」と、MJTDの幹部は喜びを隠さない。同SEZの動向は、タイ・プラス・ワンとして分業体制を急ぐ、タイに拠点を持つ日系製造業にとっても注目のニュースだろう。同SEZについて、前出の武田氏是这样話す。

「最も大きいのは、2011年の民政移管から急ピッチで進めている産業創出の原動力となっている点でしょう。軍政Ⅱ鎖国によって、産業が皆無だった同国ですが、ティラワSEZが開業したことで、この国に存在しなかったビジネスが始まっているのです。例えば、コイルセンター（薄板）の参入は、裾野産業の第一歩ですし、ヤンマーやクボタの進出もそうですが、建設資材や肥料関連企業の参入で、輸入代替効果が期待されます。タイの日系企業が期待



ヤンゴン国際空港。ANAが成田空港との間に直行便を飛ばす

する労働集約型産業も、従来の縫製偏重から工業製品の部品へと領域が拡大していますよ」。

タイ・プラス・ワンの下地は着々と進んでいるようだ。

圧倒的な情報不足がネック

開国、新政権始動後、米国の経済制裁解除を筆頭に、日本からの8000億円の投資に加え、今年4月には新会社法や新投資法など外国企業

の進出を促す政策が発表される予定など、進出を目指す外国企業にとつては、まさに追い風が強くなる一方のミャンマー。だが、この国に詳しいタイ在住コンサルタントは「長年続いた軍事政権の影響で企業情報はほとんど非公開で、進出を考える外資にとつて、この情報の乏しさが足かせになっているのです」と、問題を指摘する。

海外進出の際、現地企業とパートナーを組むのが定石。しかし、同国の企業情報はほとんど公開されておらず、結局、独自のルートでパートナーを探したり、進出支援会社などの紹介がメインとなる。

そして仮にパートナー企業が見つかったとしても、その実態が掴めないことが多く、先方から提出された情報を鵜呑みにして、業務提携や合弁会社を設立することになる。また信頼に足り得ると思われた企業であっても、財務状況に問題があったり、業務ライセンスなどに関わる書類の中身が杜撰だったりで、後々にトラブルを抱えることがあると言う。

中には、提携後に業務を開始しようとした際に、相手方が業務ライセンスを持っていないことや、進出予

定地の土地の持ち主ではなかったなど、信じられないようなケースまであるらしい。そうした場合、問題を解決することに時間やコストがかかり、最後には諦めて撤退するに至った例も少なくないそうだ。

産業発展の本丸は「自動車」

ミャンマーを走る多くの自動車は、実は中古の日本車であることは周知の通り。中でも、日本の各バス会社名（路線名）をそのまま残した路線バスは、今やこの国の風物詩となっている。とりわけ遭遇率が高いのが「神奈中バス」こと、神奈川中央交通の車両だ。他にも名鉄バスや長距離観光バスなど、ひと昔前に活躍した日本全国のバスがミャンマーで活躍する。

同様に、〇〇通運や△△商事といった商業車も企業ロゴそのまま走るのはもちろん、ヤンゴン空港のターミナルから搭乗口を結ぶシャトルバスさえ車体には「千葉内陸バス」と書かれたままだ。

しかし、そんな「中古車天国」も、どうやら昨年まで終焉。今年から同国政府は、原則として右ハンドル（つまりは日本車）の中古車輸入を禁止、

このため誕生したての新車市場が活気を帯び始めている。

現地紙によると、今年1月から日産自動車と同国での現地生産・販売を開始したと発表した。すでにトヨタ自動車やスズキ、米フォードが進出済みで、新車市場のシェア争いも熱を帯び始めている。

日産は、マレーシアのタンチョン・モーターと提携し、同国政府から2013年にヤンゴンでの新工場建設の認可を受けている。同工場ではアッセンブリーを基本に、部品はタイなどから輸入して簡単な組み立てをし、「サニー」を生産する。すでに、第2工場の建設にも着手し、2019年の稼働を目指している。

最大手のトヨタは、すでに新興国向けの多目的スポーツ車（SUV）「フォアチュナー」と、世界戦略車と位置付けるピックアップトラック「ハイラックスREVO」を販売。

一方、スズキは2013年に現地法人「スズキ・ミャンマー・モーター」を設立し、小型トラック「ギャリイ」とミニバンタイプ「エルティガ」の生産・販売を始めた。来年には、テイラワSEZで建設中の新工場が稼働する予定で、生産台数も大



まだまだ三輪人力車（サイカー）も多い

幅に引き上げられる見通しだ。

隣国タイでも自動車産業進出は成長の原動力となり、その意義は大きい。産業の裾野が広いだけに、関連企業の進出の他、タイからの部品供給も期待できる。将来的には、電気自動車（EV）といった生産車種の高度化が進むタイから、部品のサプライヤーとしてこそ移管というウルトラCも予想されるだけに、同産業の進出インパクトは大きい。

先行する日本を脅かすタイ

これまで、新興国市場を狙う動きとえば、欧米、中国、韓国、日本が相場だった、ミャンマーにおい

てはASEANの優等生「タイ」を忘れてはならない。

陸続きで古くから国境貿易が続ける間柄だが、これまでは、大消費地であるタイ・バンコクとヤンゴンとの物流の貧弱さがボトルネックとなり、大きな貿易額を生むことはなかった。ところが、2015年6月に両国国境近くのミャンマー側の山岳地帯に、ミヤワディ・コーカレイを結ぶ新たな山越え道路が完成。これで経済回廊と言われるASEANを結ぶ幹線道路が全通した。

それまでは、軍政時代に整備された山岳道路が存在したが、道幅が狭く1日おきに進行方向の変わる変則的な一方通行路で、物流業者は通行可能日を選び、なおかつ未舗装な隘路を走らなければならなかった。

新ルートの完成で、移動時間は従来の3分の1以下に短縮し、ヤンゴンへの物流は日に日に増すようになった。（詳しくは本誌今年1月号に）物流網の整備は両国関係も変えつつある。タイのソムキット副首相（経済担当）は、2月2～5日の日程でミャンマーを訪問。ティン・チョー大統領やアウン・サン・スー・チー国家顧問兼外相と会談し、経済協力

関係を強め、ラオスやベトナムからタイ、ミャンマーを通りインドまで続く、経済回廊の整備の必要性で一致したという。

同副首相を筆頭とする訪問団には、経済3団体（タイ商工会議所、銀行協会、工業連盟）の代表や、PTT（タイ石油公社）、CP、バンコック銀行、アマタ・コーポレーション、建設大手イタリアンタイ・デベロップメント（イタルタイ）、小売り大手セントラル百貨店グループなど大手企業14社のトップらが同行。会談後、ソムキット氏は、「両国間でこれほど経済関係を深めたことはない。激動する世界経済の中でASEANの国同士が協力し、共に成長していく必要がある」と成果をアピールした。

また、同氏はミャンマーと日本が共同で開発するティラワ工業団地を引き合いに、「現在、ティラワ経済特区内には13のタイ企業が進出している。タイ政府としては、近い将来我が国主導による工業団地の開発を後押ししたい」とした上で、両国間の貿易や将来の工業団地開発にも不可欠な物流（運輸）インフラ整備について、「両国で委員会を設置する。

現在の両国間の貿易額は約2000億バーツだが、5年後には2倍になるだろう」と予想した。

民間レベルでの交流も進んだ。訪問中、タイ投資委員会（BOI）は、タイから同行した100人以上の起業家や経営層らとのビジネス商談会を開催。タイ側が、ミャンマーの小企業や製造産業の成長支援などを約束した。

その他、両国は漁業協力と海外送金に関する覚書（MOU）を結び、タイで働くミャンマー人労働者の自国への送金手法を緩和。観光面でも、タイ・チェンマイ・ミャンマー・マンドレーと、タイ・プーケット・ラノー・ミャンマー・ベイ間での観光促進を図るという。

世界が競って進出する「アジア最後のフロンティア」。日本のノウハウを享受し、安価な消費財を生むタイの参戦は、先行する日本にとって脅威となる。途上国が中国を選んできたように、「安からう悪からう」を求められれば、官民挙げて先行投資してきた日本にとっては元の木阿弥だ。果たして、ミャンマーは本当に楽園なのだろうか。ぜひ、一度訪れて自分の眼で確かめて頂きたい。