

キリンもアサヒもヤンマーも……

(「週刊ワイヤーズ」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つて楽園か



ティラワ経済特区 (JICA)

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」その後の調子はどう?「との問い合わせに、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)だと思つて欲しい」

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・ワンを探すとなれば、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そ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2000万人に過ぎない。まだ「フロンティア」と呼べる状況はない。

これらを考えると、人口約500万人を抱え、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

ヤンマーが熱い」と煽るメディアが多いが、ご多分に漏れず編集子もその1人かもしれない。とはいっても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は、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観察・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、ミヤンマー首位の・ミャンマー・エコノミック・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で生産し、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。



ヤンゴン初の国際的な商業施設「ミヤンマー・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、三井物産と共に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ふ。まさに日系企業の進出・販路拡大ラッシュだ。

ミヤンマーは、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庄政（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

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、ミヤ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、荷台に難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、タイで買付ける輸

出業者が、とにかくミヤ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」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

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、ミヤ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、開発主体のミヤンマー・ジャパン・ティラワ・デベロッPMENT M J T D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

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

同国へ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

業団地と入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、

バルのクボタもひと足早く、同地（テ

イラワ）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

「両構綱」の揃い踏みである。

「ティラワSEZ」が推進剤

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

業にとつても注目のニュースだろう。

同SEZについて、前出の武田氏

はこう話す。

「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＝鎖国によつて、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

存在しなかつたビジネスが始まつて

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

一步ですし、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

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って、この情報の乏しさが足かせになつてゐるのです」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たとしても、その実態が掴めないことが多い、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

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80

00億円の投資に加え、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

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が、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つていて。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、○○通運や△△商事といった商業車も企業ロゴそのまままで走るのはもちろん、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。今年からもうとした際に、相手方が業務ライセンスを持っていたことや、進出予

定地の土地の持ち主ではなかつたなど、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ることで、最後には諦めて撤退するに至つた例も少なくないそうだ。

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月から日本自動車が同国での現地生産・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年の稼動を目指している。

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）「フォーチュナ」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REV」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」を設立し、小型トラック「キャリイ」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、ティラワSEZで建設中の新工場が稼働する予定で、生産台数も大

ブレ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たことや、進出予

定地の土地の持ち主ではなかつたなど、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つた例も少なくないそうだ。

現地紙によると、今年1月から日本自動車が同国での現地生産・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。

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ごとごつそり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言えば、欧米、中国、韓国、日本が相場だったが、ミャンマーにおいて

まだまだ三輪人力車（サイカ）も多い

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・チヨー大統領やアウン・サン・スー・チー、国家顧問兼外相と会談し、経済協力

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な日を選び、なおかつ未舗装な険路を走らなければならなかつた。

では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を続ける間柄だが、これまで、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つた。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。

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、同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。

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・ボレーシヨン、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。

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、ミャンマーの中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中国への送金手法を緩和。観光面でも、タイ・チエンマイ・ミャンマー・マンダレーと、タイ・ブーケット・ラノーン・ミャンマー・ベイ間での観光促進を図るという。

世界が競つて進出する“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は脅威となる。途上国が中国を選んで来たように、「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。