



## ミャンマーの最新状況とビジネスリスク

ミャンマーは2010年にアウン・サン・スー・チー氏の自宅軟禁措置を解除、翌2011年には軍政から民政への移管を実現させた。これらの動きを契機として、米国・EU等が1997年から続けていた経済制裁を、武器等の一部項目を除き停止し、それ以降ミャンマーにはタイ、英国、マレーシア等の各国からの投資が活発となっている。日本も他国と同様にミャンマーには高い関心を示しており、2013年6月にはヤンゴン日本人商工会議所の会員企業数が100社を突破した。人口の多さと教育水準の高さ、豊富な鉱物資源が魅力とされ「アジア最後のフロンティア」とも言われているミャンマー。しかし、企業が進出するに当たっては、越えなくてはならないハードルが数多く存在するの事実である。

本稿では、ミャンマーの最新状況を説明したうえで、ビジネスリスクとその対策を整理する。

### 1. ミャンマーの最新状況

#### (1) 人的資源

- 2012年人口：6112万人
- 人口の伸び率(2010年-2012年)：1.1%
- 20歳以上の識字率：92.3%
- 使用言語：ミャンマー語、シャン語、カレン語、英語<sup>1</sup>
- 宗教：仏教<sup>2</sup>(89.4%)、キリスト教(4.9%)、イスラム教(3.9%)、ヒンドゥー教(0.5%) 等

#### (2) 社会インフラ

##### a. 道路

###### ■ 東西経済回廊

2011年末にメコン地域内の国際経済回廊である「東西経済回廊」におけるタイ・ミャンマー国境(メーソット・ミヤワディ間)の利用が可能となった。しかし、ミャンマー側の道路事情は必ずしも良くない。タイ側からミャンマー側に入ると、1車線の山岳道路が約20Kmに渡って続き、日替わりで通行可能な方向が入れ替わる。また、タイの道路は左側通行であるのに対し、ミャンマーの道路は右側通行のため、国境付近の道路では交差に伴う渋滞も発生している。さらに、国境にかかる

<sup>1</sup> ミャンマーは1886年から1937年までは英領インドに属していた歴史的経緯もあり、1962年に軍事政権に移行するまで英語の教育が盛んであった。また、1988年の市場経済復帰宣言後に英語教育が復活している。概ねヤンゴン市内では40歳未満と60歳以上は簡単な英語を話すことができる。

<sup>2</sup> 仏教はタイなどと同様に上座部仏教(小乗仏教)である。上座部仏教の教えは、釈迦によって定められた戒律と教え、悟りへ至る智慧と慈悲の(毎日の)実践を根幹に据えており、一般的に日本や中国よりも信仰心が厚い。これが治安が良いことの遠因であると言われている。

橋梁は荷重による崩落の危険性が指摘されており、現在は 25 トン車未満の車両しか通行できないようになっている。

また、2013 年 4 月に JETRO（日本貿易振興機構）が実施した調査では、ミャンマーの山岳道路は凸凹が多いため揺れが激しく、ミャワディー～パアン間ではトラック内に 5G<sup>3</sup>の衝撃が 30 回以上記録されている。しかしながら、バンコクからヤンゴンまでの所要時間は、主要な輸送ルートである海上輸送が 21 日程度を要するのに対し、本陸上ルートは 3 日程度と格段に短いため、今後の活用が期待されている。

■ 図1 ミャンマー地図 (Google map より抜粋、弊社加筆)



### ■ ヤンゴンーマンダレー高速道路

2010 年にミャンマー国内初となる有料高速道路がヤンゴンーマンダレー間で開通し、同都市間の陸路での所要時間は従来の 10 時間以上から 5 時間程度に短縮された。しかし、高速道路と言っても道路の脇に柵等は存在せず、高速道路を横断する人の行き来が頻繁にあり危険であるとの報告がある。

<sup>3</sup> 重力加速度。路面による振動の度合いを表したものの。株式会社日通総合研究所の調査レポートによる日本における参考値としては、整備された道路でおよそ 1.5G 未満、未舗装の道路で 2.5G 未満、荷役作業においては 2.5～5G 未満。日本の高速道路で走行した場合、概ね 3G 未満に収まる。

## ■ヤンゴン市内の一般道路

主要道路は舗装がなされているが、少し脇道へ入ると凸凹の道や舗装されていない道路がまだ多い。道路の損傷も目立つが、舗装に使うアスファルトを輸入に頼っており高価でもあるため、他の材料を混ぜて使用しているという背景を指摘する声もある。また、道路の水はけが悪く、雨が降るといたる所が浸水する。

朝夕の通勤時間帯における渋滞は深刻になりつつある。市内では駐車場が不足しており、多くの車が路上駐車をしていることが原因の一つであり、特に、学生の登下校時には沢山の乗り合いトラックが路上で待機している光景が見られる。これに加えて、2012年5月に政府が打ち出した、外貨預金口座開設者への車両輸入ライセンスの付与キャンペーンにより、車両数が急増していることが大きく影響している。

## b. 鉄道

ミャンマーの主要鉄道はヤンゴン－マンダレー線、ヤンゴン－ピィ線の2路線であるが、国内各地に鉄道網は広がっている。またヤンゴン市内には東南アジアで唯一の環状線が走っており、外国人は1回1ドルで乗車することができる。ただし、多くは第二次世界大戦前のものが当時のまま利用されており、線路や車両は老朽化が進んでいる。そのため、あまり速度を出せず、移動に時間を要するため、日常の交通手段としてはあまり活用されていない。

## c. 航空

ミャンマー国内には40の空港があり、うちヤンゴン、マンダレー、ネピドーの3空港は国際線が就航できる空港として整備されている。特に、日本からの直行便が到着するヤンゴン国際空港は外国人を受け入れる国際空港として設備等も充実しており、チェックイン、外貨両替、食事等に困ることはない。

## d. 港湾

ヤンゴン郊外のヤンゴン港 (Yangon Port) は水深が浅く、大型船は入港できない。また1996年に供用が開始されたティラワ港 (Myanmar International Terminals Thilawa) は、ヤンゴンの南25kmに位置し、面積の広い港であるがヤンゴン港と同様に河川港であるため、水深を確保するための開発が必要となっている。一方、ヤンゴンの東南部約600キロ、バンコクの西350キロに位置するダウェイ港 (Dawei Port) は立地は必ずしも良くないものの、2万トンから5万トン規模の大型船が25隻同時に接岸できるバースを建設中であり、本格的な国際港として期待されている。

## e. 電力

総発電量の約74%を水力発電に依存するミャンマーでは、3月から5月の暑季はダム貯水率が低下するため水力による発電能力が落ちる一方で、気温が上昇するため需要が増大し、結果として停

電が頻繁に発生する。特に2013年4月には、ヤンゴン市内で24時間停電が21日間継続したという。近年は雨季においても停電が頻繁に発生しており、電力事情は改善するどころか、年々悪化しているというのが日本人駐在員の一致した見方である。そもそもミャンマーでは、送電線が老朽化しており、ダムから市内に至るまでの電力ロスが大きいと言われているが、雨季には雷が落ちたり土砂降りの雨が降ると送電線が損傷し、周辺地域が停電することが多い。なお、水力発電所は1960年代に日本企業等が支援して建設されたものが多く、50年以上が経過した今でもそのほとんどが稼働している。一方、1990年代に主として中国等が支援して建設された発電所は不具合が多いため稼働率が低く、日本企業がミャンマー政府から当該発電施設の改良を要請されることもあるという。

また、総発電量の約21%はガス発電で、ミャンマーの天然ガスの確認埋蔵量は17兆6500億立方フィート、予想埋蔵量はその5倍の88兆7000億立方フィートとされており、予想埋蔵量はインドネシアやマレーシアに匹敵する。しかし、ミャンマーは天然ガスの深海調査技術を有していないため、ガス田開発は約8割をタイ、残り2割を中国に委託し、利権の多くもそれらの国が握るという結果となっている。こうして生産された天然ガスの7割は海外に輸出されているため、ガス発電が必ずしも十分な資源に裏打ちされている訳ではない。

## f. 医療

ミャンマーでは、優秀な学生は海外に留学することが一般的であるが、卒業後もミャンマーと比して待遇が良い当該国に留まって仕事をする者が多い。医師を目指す学生も同様に、卒業後もそのまま海外で医師となり働くため、ミャンマー国内では優秀な医師は少ないと言われている。盲腸だと医師に告げられ日本へ戻ったものの、整腸剤を飲んだだけで治癒したというケースもある。また外国人が通院するような病院でも衛生レベルが低い。また医薬品への信頼性も低い。

## g. 金融

銀行業務はオンライン化されておらず、手書きの通帳を抛り所として現金の預入れ・引き出しが行われている。そのため店舗での業務処理は遅々としており、窓口には常時行列ができています。また、クレジットカードは外国人が宿泊するようなホテルを含め、ほとんど利用できない。

## (3) 工業団地

### a. 概況

現在、ヤンゴン管区には20か所の工業団地が存在するが、多くは土地を提供するだけであり、受電所や工業用水、汚水処理等の施設は自ら整備する必要がある。これらのインフラを含めた提供ができていない工業団地は後述するミンガラドン工業団地(Mingaradon Industrial Park)1箇所に残っている。一方、新規の工業団地として、政府はティラワ経済特別区(Thilawa Special Economic Zone)の開発を急いでいる。

## b. ミンガラドン工業団地

ミンガラドン工業団地はヤンゴン市中心部から北へ約 20km、ヤンゴン港から約 24km に立地している。もともと 1998 年に日本のゼネコンが開発したという背景もあり、電力や工業用水、污水处理、通信、排水設備、消防設備等は揃っている。また、警備体制も確立されている。

ミャンマーでは多くの法律は「制定中」の状況であり、消防法や排水基準に関する法律も今のところ存在しない。ただし当該工業団地は近隣諸国の水準を勘案し、自主的に運用を行っている。

この工業団地の分譲区画は 41 区画であるが、全ての区画が入居済みもしくは予約済みの状況であり、現在のところ新規に入居することはできない。

## c. ティラワ経済特別区

2012 年に日本とミャンマーはティラワ経済特別区開発に関する協力覚書に署名し、2015 年に商業運用を開始するとしている。同区はヤンゴン市中心部から東南へ約 23km、ティラワ港と当該工業団地から構成され、工業団地部分は 2015 年に第 1 フェーズ部分 (400ha) で企業の入居・操業が開始される予定となっている。しかし、現在のところ分譲価格など諸条件が明らかになっていないため、日系企業で入居を明らかにしているのは 1 社に留まっている。

## d. ダウエイ経済特別区(Special Economic Zone)

ダウエイ経済特別区はダウエイ港と後背地約 250 平方キロの工業地帯から構成される巨大な経済特別区であり、2015 年までに運用が開始される計画である。同区はヤンゴンの東南部約 600 キロ、バンコクの西 350 キロに位置するため、主としてタイからの企業進出を期待している。

欧州連合 (EU) は途上国からの輸入製品に対して適用している一般特惠関税 (GSP) について、2015 年までにタイ製品に対しては撤廃するとしており、そうなると、例えば貨物自動車の関税は 6.5% から 10% に上昇する。そのためタイ国内の企業は競争力維持を目論み、一般特惠関税が適用されているミャンマーに進出する気配を見せている。ただし地域住民の反対で発電所の建設に目処が立たない等、2015 年からの運用開始は極めて困難な情勢である。

■写真1 ミャンマー市街 (弊社撮影)



■写真2 ミンガラドン工業団地<sup>4</sup>



<sup>4</sup> ミンガラドン工業団地ホームページ : [http://mingaladon.com/japanese/infrastructure\\_services.htm](http://mingaladon.com/japanese/infrastructure_services.htm) より

## 2. ビジネスリスクと対策

これまでに述べたミャンマーの最新状況を踏まえ、今後進出を検討する企業が注意すべきビジネスリスクと対策について、以下のとおり整理する。

### (1) 採用・労務管理

- 教育水準が高く、仏教への信仰心の強いミャンマー人は日本人にとって「扱いやすく、親しみやすい」労働力とみなすことができる。さらに、2008年5月に起きたサイクロンによる大災害の際は、停電で電気、水道が使えない中で自主的に被災地に救援物資を届ける動きがあるなど、互助の精神が垣間見られた。
- 日本人と比べた場合、「あきらめが早い」「予測に反することへの対応が困難」「チームワークに欠ける」などの国民性も一部で指摘されている。そのような面も考慮しながら、従業員の採用や採用後の労務管理を行う必要がある。

### (2) 物流管理

- 主要道路を除き、舗装状況は必ずしも良好ではないので、破損しやすい部品や製品は十分に梱包した上で運送する必要がある。
- 東西経済回廊を利用する場合、運送時の衝撃が大きい現在の状況下では、繊維製品や食品関連等の比較的衝撃に耐える商品に限定すべきである。またトラックの大きさや運送日程にも配慮する必要がある。

### (3) 工場・事務所管理運営

- 停電が頻繁に発生するため、工場が一定の生産量を確保するためには自家発電機の設置が不可欠である。また、自家発電機の導入に当たっては多額の費用を必要とするため、日光による採光や食堂の屋外設置等、電力を極力必要としないような工場設計が求められる。
- 事務所においては、停電によりサーバや端末が急に遮断されることを防ぐため、UPS（無停電電源装置）を設置することが望ましい。
- 煙草の不始末や発電機の過負荷などを原因として火災が発生する事例があることから、国や工業団地から求められなくとも消火器、消火栓等の消防設備設置は日本と同様の水準で行うことが望ましい。また、避難訓練や消火訓練を定期的実施し、不測の事態への備えを万全にしておくことが求められる。

### (4) 駐在員自身のリスク

- ヤンゴン市内では日本で使い古した路線バスや観光バスが再利用されているが、日本は左側通行のためバスのドアは左側にあり、右側通行のミャンマーにおいては客が道路の中央に降車せざるを得ない状況となっている。どこから人が飛び出してくるか分からないので、十分に注意する必要がある。

- ヤンゴン市内では交通マナーが日本と比べて悪く、急発進や U ターンなど予測が難しい運転も散見される。徒歩で移動する場合は周囲の車両に十分注意する必要がある。
- 2012 年はデング熱が流行し、日本人の中にも感染者が発生した。デング熱はマラリアと同様に蚊を介して感染し、重度の場合は死に至る可能性もあるため、半袖・半ズボン姿で池や水たまりの近くを歩かないよう注意するべきである。
- ミャンマーの病院は技術、施設、衛生管理ともに十分ではない。手術を要する事態になった場合は、ミャンマー国内ではなくバンコクやシンガポール、日本で手術を受けるようにすることが望ましい。
- 入居する予定の住居に自家発電機が設置されているか、あらかじめ確認すべきである。停電すると水の供給も停止する場合があります、生活に重大な支障を及ぼすことになる。

参考資料：ADB「Asian Development Bank & Myanmar」

JETRO ヤンゴン事務所「ミャンマーの投資環境と日系企業進出動向」

(社)日本ミャンマー友好協会「ミャンマー経済の現状とビジネス・チャンス」

日本経済新聞

NNAasia

執筆：東京海上日動リスクコンサルティング（株） タイ・バンコク駐在 主席研究員 青島 健二

[2013 年 10 月 11 日発行]