

2013 年 6 月 21 日

Mizuho Industry Focus Vol. 131

ミャンマーにおける産業発展の方向性 ～ティラワ SEZ 開発プロジェクトに関する調査からの考察～

藤生 麻依子

maiko.fujio@mizuho-cb.co.jp

〈要 旨〉

- ミャンマーは、2011 年のテイン・セイン大統領就任以降、民主化、経済改革に取り組んでおり、「アジアに残されたラスト・フロンティア」として注目を浴びている。かかる中、日緬官民共同複合都市開発プロジェクトとして、ティラワ経済特別区（SEZ）の開発が検討されており、当行は経済産業省の委託事業として調査を実施。本レポートは当該委託調査の一部と当行産業調査部の知見を集約し、ミャンマーの産業発展の方向性について記述したものである。
- ミャンマーにおける産業発展は、現在のミャンマーの状況に類似する 20 年前のベトナムに準えて考察すると、まずは縫製・衣服等の軽工業、ワイヤーハーネス等の労働集約的な組立加工業、一部ノックダウン生産（KD）による二輪・自動車、食品加工業等が進出、産業発展の経過とともに、電気機器、輸送機器、精密機器、素材等製造業のバラエティが増え、その後卸売・小売やサービス業等の第 3 次産業の比重が増していくことが予想される。これは、各産業が海外進出にあたり要求する労働力や関連産業の集積度合い等に照らしても、妥当性のあるものと考えられる。
- 他方、現在のミャンマーは 2015 年の AFTA による輸入関税撤廃を控えている等、20 年前のベトナムと単純比較ができない点も存在。より経済がグローバル化している中、ミャンマーの産業発展は、このような国際環境と、産業政策、外資規制やインセンティブ等の制度設計・運営にも大きく依存するものと考えられる。
- また、隣国タイの企業も、国内の労働力需給が逼迫している環境下、インフラや各種制度の整備を前提としてミャンマー進出を検討していることがわかった。タイのみならず、所得水準向上により安価な労働力確保が困難となっている中国、台湾、韓国、マレーシア等の企業にも進出ニーズが存在するものと考えられる。
- 現在、ミャンマーには外資系企業が利用可能な国際水準のインフラを具備した工業団地が存在しない。ティラワ SEZ は、日本の三菱商事・丸紅・住友商事が主導する約 400ha の早期工業団地開発を含むものであり、世界の注目を集めるミャンマーへの外資系企業進出の受け皿として、大きな期待が寄せられるところである。

目 次

**ミャンマーにおける産業発展の方向性
～ティラワ SEZ 開発プロジェクトに関する調査からの考察～**

I. はじめに		P2
II. ミャンマーの産業発展／産業誘致の可能性:総論		P3
III. 近隣諸国(タイ)からミャンマーへの産業移転の可能性		P5
IV. ミャンマーの産業発展／産業誘致の可能性:各論		P8
V. 終わりに		P13

1. はじめに

ミャンマーは、2011年3月のテイン・セイン大統領の就任以降、政治面における民主化への流れを加速させるとともに、経済面における改革・開放に向けた取り組みを活発化させており、我が国においても、「アジアに残されたラスト・フロンティア」として注目を集める存在となっている。

かかる背景のもと、ヤンゴン市南部近郊のティラワ港後背地にて、日緬両政府主導で進められているティラワ SEZ (Special Economic Zone) 開発プロジェクト(以下、本プロジェクト)は、ミャンマーが外国企業の誘致に本格的に取り組む象徴的なプロジェクトである。総開発面積 2,400ha に及ぶ本プロジェクトは、我が国が官民一体で手掛ける大規模かつ総合的なインフラ・システム輸出のビジネスモデルである「面的開発」(地域全体の電力システム、水、交通、工業団地、住宅、商業施設等の一体的開発)の格好の事例と言える。

当行は、2013年1月から3月の期間で、本プロジェクトの検討を促進すべく、官民の適切なリスク分担を探る狙いのもと、経済産業省の委託調査業務を実施した。委託調査業務は、①法・税・金融等の制度に関する基礎調査、②事業採算性の検証、③適切な事業ストラクチャーの検討を含むものであったが、本レポートにおいては、本プロジェクト成功に最も大きく影響すると考えられるミャンマーにおける産業発展・産業誘致にフォーカスして議論を展開したい。これは、「アジアに残されたラスト・フロンティア」において、今後どのように産業が集積し発展していくのか、本委託調査において収集した情報と、当行産業調査部に所属する各産業アナリストの知見を集約してまとめたものである。

【図表 1】ミャンマーにおけるティラワ SEZ の位置



(出所) 公開資料よりみずほコーポレート銀行作成

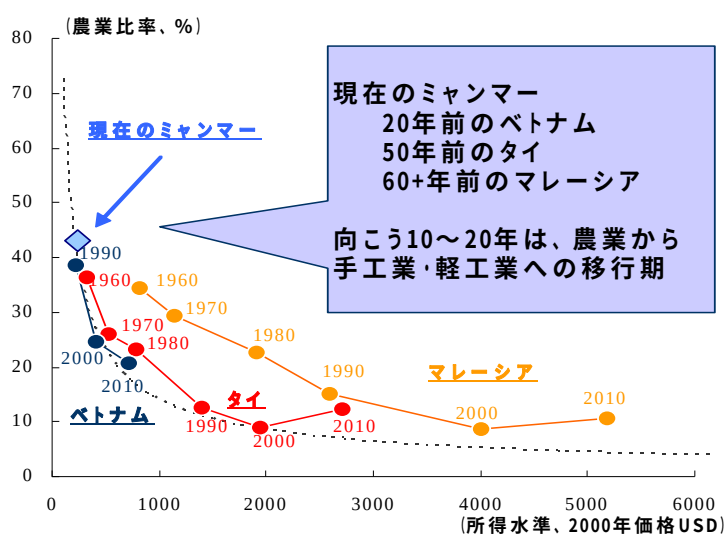
II. ミャンマーの産業発展／産業誘致の可能性：総論

現在のミャンマー
20年前のベトナム

2011年、ミャンマーの一人当たり名目GDPは約800ドルとバングラデシュ、カンボジアに並ぶ低い水準であり、ベトナムの約1,400ドルと比較しても大きく後塵を拝している。産業構造は、2010年現在名目GDPの36.4%をコメやマメ類の生産を中心とする第1次産業が占めており、第2次産業は26.0%と、ベトナムや中国の第2次産業割合約40%に比べると、低い状況にある。つまり、ミャンマーの現在の経済発展ステージは工業化の前段階で、今後、農業から工業へ、工業においても縫製や製靴をはじめとする軽工業から、外国企業の進出にも牽引される形で電気機械産業等へと産業の重点が移行して行くことが展望される。

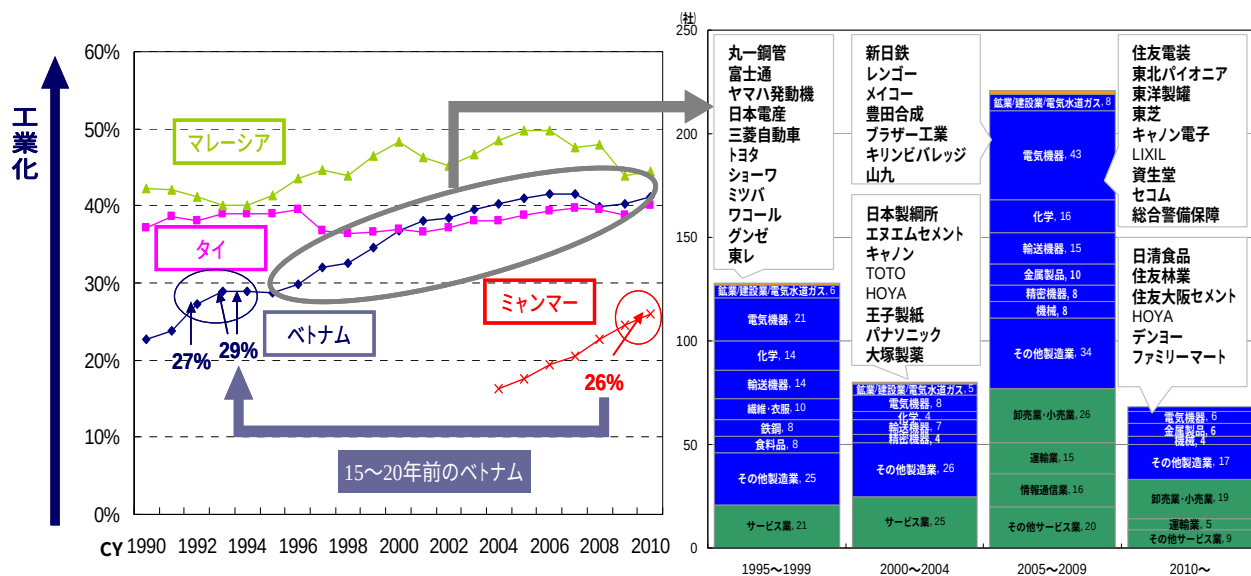
ミャンマーの工業化を見据えるとき、経済発展プロセスのメルクマールとしてベトナムが辿った道筋が参考になると考えている。大局的でマクロな議論として、図表2に示す所得水準とGDPに占める農業比率の相関関係や、図表3(左)に示すGDPに占める鉱工業比率の推移に鑑みると、現在のミャンマーは15～20年前のベトナムと近似したポジションにあると推察される。

【図表2】所得水準とGDPに占める農業比率の相関関係



(出所) 経済産業省図書館資料 (みずほコーポレート銀行が調査受託) より

【図表 3】 GDP に占める鉱工業比率推移 (左) / ベトナムにおける産業別日系企業進出推移 (右)



加えて、ミャンマーとベトナムは、いずれもメコン地域に属する仏教国で、人口も相応に大きく、主食が米である等、地理的・文化的にも類似点が多いことも比較対象として有効と考える理由である。

ベトナムをミャンマーの経済発展のメルクマールとした上で、その産業発展経緯を、日系企業の進出推移から見てみると、図表 3 (右) の通りである。ベトナムに初期の時点で進出した企業は、縫製・衣服等の軽工業、ワイヤーハーネスや小型モーター等の労働集約的な組立加工業、食品・飲料及びその加工業などであるが、産業発展の経過とともに、電気機器、輸送機器、精密機器、素材等製造業のバラエティが増え、その厚みも増していく上、卸売・小売やサービス業等の第 3 次産業の比重が増していることが見て取れる。無論、製造業についても時間とともに、高度で資本集約的なものが増えて行くことが分かる。自動車や二輪に代表される内需指向型産業については、内需が小さく関連部品産業の裾野が小さい初期の段階で進出することは通常合理的でないものの、ベトナムの経緯では初期の段階から進出が見られた。この背景は、マーケットへの浸透や政府との関係を睨んだ先行投資的な戦略に基づくものと考えられる。

**産業発展当初は
輸出志向型・労働
集約型産業、
食品加工業が有望**

以上に見た日本企業のベトナム進出経緯や、それとパラレルな産業発展の軌跡は、今後のミャンマーの産業発展の方向性を見通す上で多くの示唆に富むものと思われる。総論的なインプリケーションとしては、先ず、低廉でポテンシャルの高い労働力を生かす輸出志向型の軽工業や労働集約的な組立加工産業が有望であると考えられる。合わせて、農業・水産業等の資源を生かす食品加工業や、長期的な目線で内需にアプローチする食品・飲料、自動車・二輪 (いずれも当初はロックダウン (KD)¹) に可能性があると考えられる。

¹ ロックダウン (KD) 方式とは、自動車・航空機等について、部品や半製品を輸出し現地で組み立てを行う生産方式。

2015 年 AFTA 関税撤廃や外国投資法も産業育成に与える影響はおおきい

15～20 年前のベトナムとの対比で留意すべきことは、現下の世界経済は、グローバル化が進展しており、従来一般的であった「一定期間の保護を前提としてアSEMBラーを誘致、徐々に関連部品産業も誘致して裾野産業を形成する」といった産業政策を採用する余裕がミャンマーにはない虞があることである。具体的には、ASEAN 自由貿易圏 (AFTA) の最終目標である輸入関税の撤廃が 2015 年に迫っていることが懸念される。自動車や二輪にかかる関税が低ければ、自動車や二輪メーカーにはミャンマーで組立を行うインセンティブは働き難く、近隣のタイやインドネシアから完成品を持ち込む戦略が採用され、ミャンマーにおける製造業の集積に逆風となる可能性がある。但しこの点は、AFTA の議論のみならず、足下ミャンマーが法律整備中の外資規制の内容にも影響を受ける。特に、外資系企業は製造・販売を手掛けることはできるが、販売だけを行うことはできない (製造を行わず輸入販売だけを行う場合は現地企業にフランチャイズするしかない) といった形になれば、やはりミャンマーでの製造が検討されるものと考えられる。

III. 近隣諸国 (タイ) からミャンマーへの産業移転の可能性

本委託調査において、タイの現地業界団体を訪問し、各業界団体に属する各企業が置かれている事業環境や、それを踏まえた各企業の海外進出戦略、本プロジェクトに対する認識や進出意欲、進出を検討する上での課題等について、ヒアリング形式にて現地調査を行った上、タイからミャンマーへの進出可能性について、考察を行った。

【図表 4】在タイ各業界団体ヒアリング概要

面談概要	ティラワについて	土地販売価格	タイ縫製業	タイ食品加工業	タイ自動車部品業
		その他	・ベトナム等の近隣国との比較になると思う ・リース期間は 50 年で十分 ・一社当たり 1500 人の雇用者と 1.5ha の敷地が必要 (イメージ)		
	進出動向		カンボジア、ラオス、ミャンマー等が進出対象国	・ツナ産業を中心にインドネシア・ベトナムに進出する企業あり ・ミャンマーは未進出	・ヤンゴンに近い立地は消費市場としてメリット ・河川港とはいえ港の存在も評価 ・サプライチェーンを意識した進出動向の見極めが重要 ・例：ゴム系自動車部品：天然・合成ゴムの原材料調達先の進出動向が極めて重要
	進出意欲		・ミャンマーに関心の有る企業は多い 人件費の高騰、労働者確保難で、タイ国内での事業継続が困難な企業が増加しており、早急な対応が必要となっている ・その他、エビ等の食品加工業や、ワイヤハーネス等の労働集約産業が可能性有	・ツナ産業を中心に可能性あり ・一社当たりの進出規模は、5,000 人の雇用者と 20 ライ (32,000 m ²) 超の敷地面積	・人件費・電力料金等コストメリットが享受できる点と、大きな人口を抱える消費国である点でミャンマーは魅力的 ・足許でも、中古車のアフター市場狙いで可能性有り
	進出する上での課題		・電力・港・労働者の確保 ・コスト (人件費、土地取得代) が重要 ・自家発電設備の自己負担は厳しい	・法人税や、輸入機械にかかる関税の免除等、外資参入への優遇策の整備 ・電力の確保 (タイでは 24 時間稼働工場が多い) ・水の確保 (ツナ産業は綺麗な水確保が重要)	・労働者のスキル向上 ・法制度、金融決済システムの整備 ・進出企業向けワンストップサービスの整備

(出所) ヒアリング情報に基づきみずほコーポレート銀行産業調査部作成

1. タイ縫製業

タイ縫製業：インフラ整備を前提に労働者確保を目的としたミャンマー進出に関心

現下のタイの縫製業においては、人件費の高騰に加えて労働者の確保が困難になってきているため、タイ国内での事業継続が難しくなっている。その結果、安価で豊富な労働者を確保すべく、カンボジア、ラオス、ミャンマー等の周辺国への進出ニーズが高まっている。殊にミャンマーは、文化的・歴史的にタイとの緊密性が高いため、これまで存在した政治的な障壁が取り除かれつつある昨今、注目の対象となっている。タイ国内の工場現場において、多数の出稼ぎミャンマー人が存在しているために親近感が持たれている上、彼らを活用する形でのミャンマー進出もあり得ることが高い関心の一因と思われる。

業界内調査によると、業界企業のうちミャンマーへの進出意欲を示している企業は相応にあるとのことであり、各社ともタイにおける足下の労働マーケットの逼迫を背景に周辺国への進出検討を迫られているため、進出実現までの迅速な時間軸が重要であるとの意見が多い。

縫製業が進出を検討する上でのポイントは、労働力の確保に加え、電力と港の確保と、コスト（人件費や土地代等）である。電力については、自家発電設備を各社の自己負担で用意することは厳しいとのコメントがあり、土地代（購入価格）の目線はベトナムとの比較で USD50/m²程度とのことであった。

賃料負担力が必ずしも高くない縫製業を誘致するためには、電力等のインフラを工業団地の事業者側で整備した上で、土地代等のコストについても他国対比で競争力を持たせる必要がある。レンタル工場を用意することも、縫製業の立地実現に有効であると思われる。

2. タイ食品加工業

タイ食品加工業：労働力を求めて海外展開は不可避。但し安定電力・飲用可能な水供給インフラ整備が重要

タイの食品加工業は、ツナ、シーフード、パイナップル、スイートコーン、果物・野菜、食品原料・加工食品の 6 グループで構成されているが、ツナ産業が最大で略半分の規模を占めている。生産量の太宗は輸出向けであり、内需向けは少数に留まる。タイの労働マーケットが量・コストの両面でタイトになる中、輸出向け製品の価格競争力を維持するために、生産拠点をタイ国内から周辺国へ移転或いは拡大させる動きが加速することは不可避の趨勢となっている。

足許は、ツナ産業を中心にインドネシアやベトナムに生産拠点を有する企業はあるものの、ミャンマーへの進出企業は未だ存在しない。進出を検討する上で重要な点は、生産拠点として労働賃金やインフラを含むコスト競争力に優れているかであり、法人税の減免や輸入機械にかかる関税の免除等のインセンティブ付与の帰趨にも注目が集まっている。その観点から、新外国投資法や SEZ 法の整備が、食品加工業のミャンマーへの進出を占う上で重要であると考えられる。

インフラに関しては、現在タイにおける食品加工業は 24 時間稼働の企業が多いため、その基準に照らせば安定的な電力供給が重要であり、また、ツナ産業をはじめとする食品産業は、食の安全にかかわるため、飲むことが可能なレベルの品質の水を供給する重要性も高いとの指摘があった。従って、食品加

工業の誘致においては、一定の水準の質を充足する水や電力等のインフラの整備が重要であると思われる。

3. タイ自動車部品業

タイ自動車部品業：労働力・将来的な市場確保を狙った進出を展望。インフラ・制度整備・関連産業の集積がポイント

タイ自動車部品業界は裾野の広い業界団体で、10%が大企業、40%が中堅企業、50%が中小企業という構成。部品産業であるため、納入先の自動車メーカーに追随して新規進出することがメイン・ストーリーであるが、ミャンマーには多くの中古車が流入しており、中長期的には有望な自動車マーケットであるため、セカンダリー・マーケットを狙った進出を検討している企業もある状況。

タイの自動車部品産業にとってのミャンマーの魅力は、人件費や土地代等のコスト面が低廉であることと、豊富な人口を有するため、将来的には消費国としての魅力があることである。一方、自動車部品産業から見て課題認識されていることは、労働者のボリュームは豊富であっても、知識や技能の面で劣るため教育・訓練が必要であること、法律や行政、金融システム（資金決済等）といった制度面に現状未整備な部分が多く改善が必要であることである。

生産拠点を検討する上で重要なこととして、産業としてのサプライチェーンがある程度整備されることが必要との指摘があった。例えば、ゴム系部品を例に取れば、天然ゴム・合成ゴム等の原材料の調達が完全に輸入となるのか、ある程度現地調達できるのかが重要であり、そうしたサプライチェーン産業の動向も見据えて、進出の検討がなされている。

既述の通り、内需指向型産業である自動車産業がミャンマーに集積するためには、一定ボリュームの内需の成長に加えて、AFTA を含む関税動向、ミャンマーの外資受入政策や産業政策等の整備が重要である。かかる視点に加えて、部品産業については、OEM マーケット以外にセカンダリー・マーケット狙いの進出可能性も見据えるべきであろう。

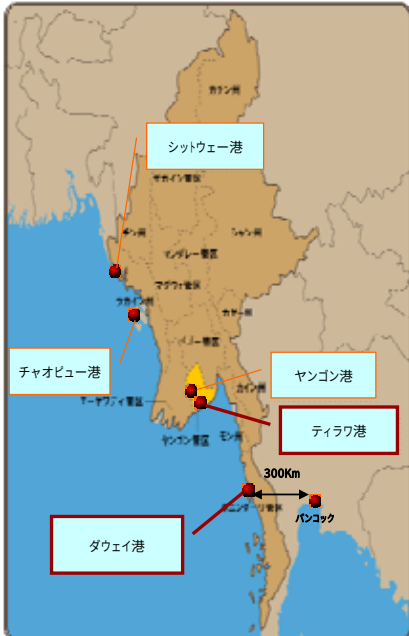
4. タイからの産業移転の受け皿としての SEZ プロジェクト

タイ主導のダウエイ SEZ とティラワ SEZ は、開発の時間軸・地理的条件・港の深さにより差別化

タイの産業界は隣国ミャンマーの投資環境を客観的に理解している上、その将来性への期待も高い。タイからミャンマーへの産業移転を考える場合、タイのゼネコンであるイタリアン・タイ・デベロップメント社 (ITD) が開発権を持ち、タイ・ミャンマー両政府が後押しするダウエイ SEZ 開発プロジェクトへの関心が高い。その要因としては、ダウエイに深海港が整備され、バンコックから西へ約 300km の距離が高速道路で結ばれることにより、陸路でインド洋に出るルートが整備されれば、現在マラッカ海峡を通るシンガポール経由となっている物流が大幅に短縮され、タイに大きなメリットがもたらされるためである。一方、ダウエイ深海港の整備は未着手であり、整備には少なくとも 5 年以上の歳月がかかる上、ダウエイとバンコックを結ぶ道路整備も、山岳地帯を通る困難もあり、まだまだ検討途上である。資金力に限界のある ITD が開発権を持っていることもプロジェクト実現の障害となっている。ミャンマー最大都市ヤンゴンとダウエイを結ぶ道路も整備されておらず、その間には少数民族が居住し、火力発電所の建設も反対運動で頓挫した経緯もある。そのような事情から、タイの産業界もダウエイ・プロジェクトには期待するものの、まだまだ時間がかかるだろうというのが一致した見方であった。

これに対してティラワ SEZ プロジェクトは、日本政府が開発の旗を振っており、JICA の ODA による周辺インフラの整備が着々と進むだろうと見られていることから、その時間軸の早さを背景に、タイ産業界の期待を集めている。従って、両プロジェクトを比較すれば、ヤンゴンに近く、日本政府が JICA の ODA によるインフラ整備を含め全面支援し、東南アジアで工業団地事業を実施した実績のある日本の大手 3 商社が早期開発区域を事業主体として開発する本プロジェクトの立ち上がりが最も早いと見込まれる。ダウエイについては、将来開発される深海港をベースに、タイからの産業移転や重化学工業の立地などが考えられ、そのポテンシャルは高いと言えるが、開発の時間軸はティラワの後になると思われる。

【図表 5】 ミャンマー ティラワ SEZ プロジェクト VS ダウエイ SEZ プロジェクト

ミャンマー 主要港マップ		ティラワSEZ	ダウエイSEZ
	位置	ヤンゴンから南東に24Km	ヤンゴンより南東に600Km バンコックより西に300Km
	近隣人口	600万人 (ヤンゴン市)	7,000人 (近隣人口) 現状、漁村
	開発主体	ミャンマー政府/民間+日本政府/民間 (早期開発区域は三菱、住友、丸紅の3商社他)	ミャンマー政府+タイ政府 Italian-Thai Development PLC(ITD)
	スケジュール	2012年4月 日=緬MOI締結 (→マスタープラン策定) 2012年12月 日=緬MOC締結 (→日緬による2400ha開発、JV設立)	2008年5月 緬=泰の基本合意 2010年10月 緬港湾局=ITD詳細合意 但し、ITDの資金難もあり、進捗状況に問題
	開発面積	2,400ha (内、早期開発区域420ha)	25,000ha
	他 参加者	マスタープラン策定: 日本工営 経産省調査 (事業性、ストラクチャー): みずほ 周辺インフラ整備: JICA	-
	土地の性質	地盤軟弱 海拔低(洪水リスク、高潮リスクあり)	地盤良好
	港	河川港 (稼働中、拡張予定) 最大喫水 8-10m ドレッシングの必要性	深海港の可能性 (未整備) 最大喫水 20-25m ドレッシングの必要性
コメント		・本PJは日本政府がコミットするものであり、周辺インフラはJICA円借款を活用/整備 ・早期開発区域は3商社が事業主体	

(出所) 各種公開情報に基づきみずほコーポレート銀行産業調査部作成

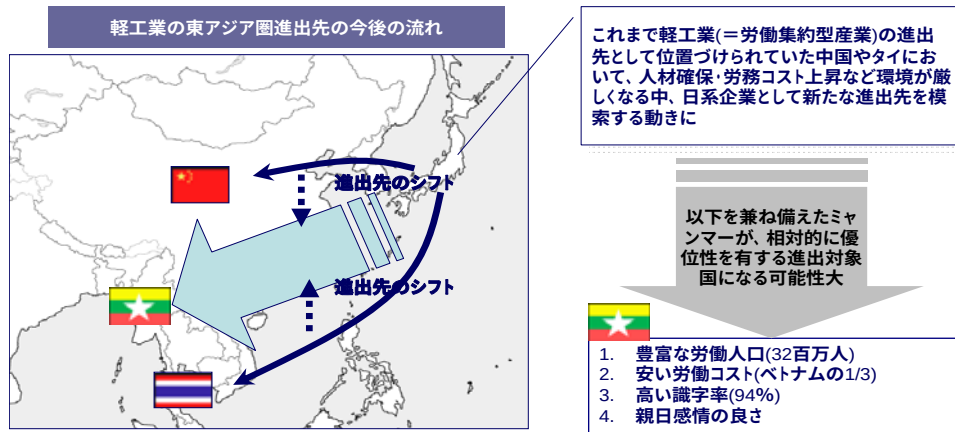
IV. ミャンマーの産業発展／産業誘致の可能性: 各論

1. 軽工業

ミャンマーの低廉・優秀な労働力は、アジア諸国の軽工業にとって魅力的

前項における整理の通り、ミャンマーの隣国であるタイにおいては、労働マーケットが量・コストの両面でタイトとなっているため、縫製業・衣服、繊維・織物といった軽工業の移転先、拡張先としてミャンマーへの関心が高いことが確認できた。日系についても、縫製工場のミャンマー進出が増えていることも事実である。ミャンマーの豊富で低廉、優秀な労働力に鑑みれば、今回調査対象としたタイからのみならず、所得水準の向上から労働集約型産業の立地が厳しくなりつつある中国、韓国、台湾、マレーシア等のアジア諸国からも、同様の背景を踏まえたミャンマーへの更なる進出ニーズがあるものと思われる。

【図表 6】日系企業のミャンマーへの進出先シフトの動き



(出所) 経済産業省図書館資料(みずほコーポレート銀行が調査受託)より

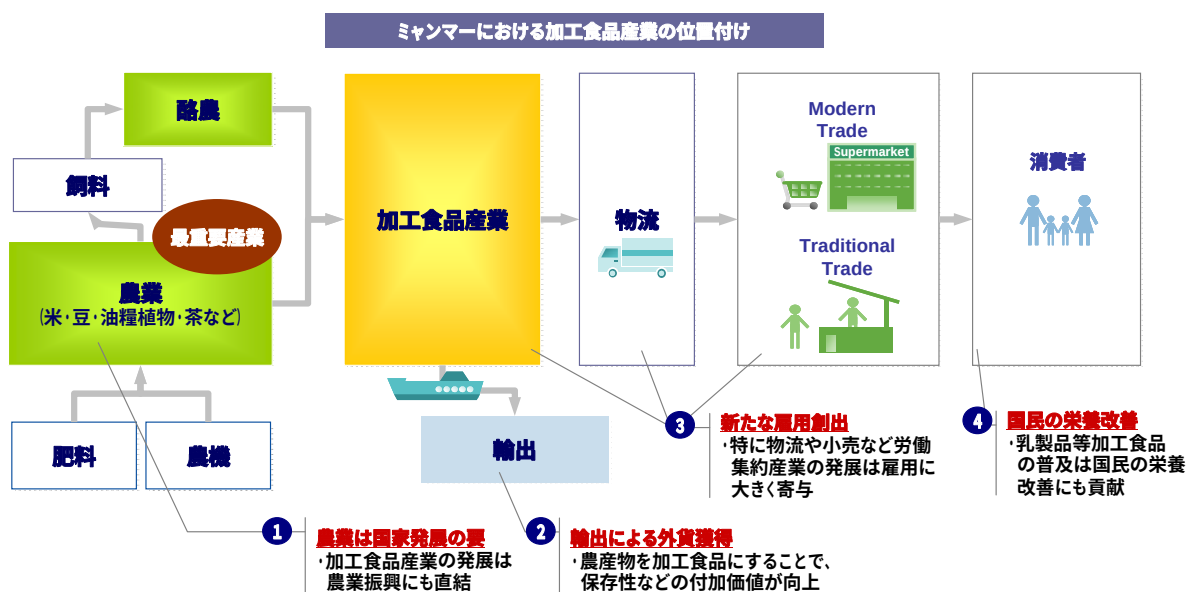
2. 食品加工業

食品加工業は、農業含む関連産業発展にも結びつきうる有望産業

ミャンマーは GDP の 40% 近くを農業が占める農業国であり、農業振興は国の最重要課題となっている。また、ミャンマーの製造業の構成においても、食品・飲料製造業が現時点でも全体の約 60% を占める最大産業となっており、その豊かな農水産資源、労働力に鑑みれば、食品加工業はミャンマーにおける有望産業の一つと言える。

バリューチェーンの観点から考えれば、食品加工産業を振興することは、原料となる農業、畜産業、水産業、関連する肥料、農機、物流、小売など、広範な産業の発展に寄与するとともに、雇用創出や輸出促進にも結びつくことが期待され、ミャンマー経済全体の発展においても意義があるものと考えられる。

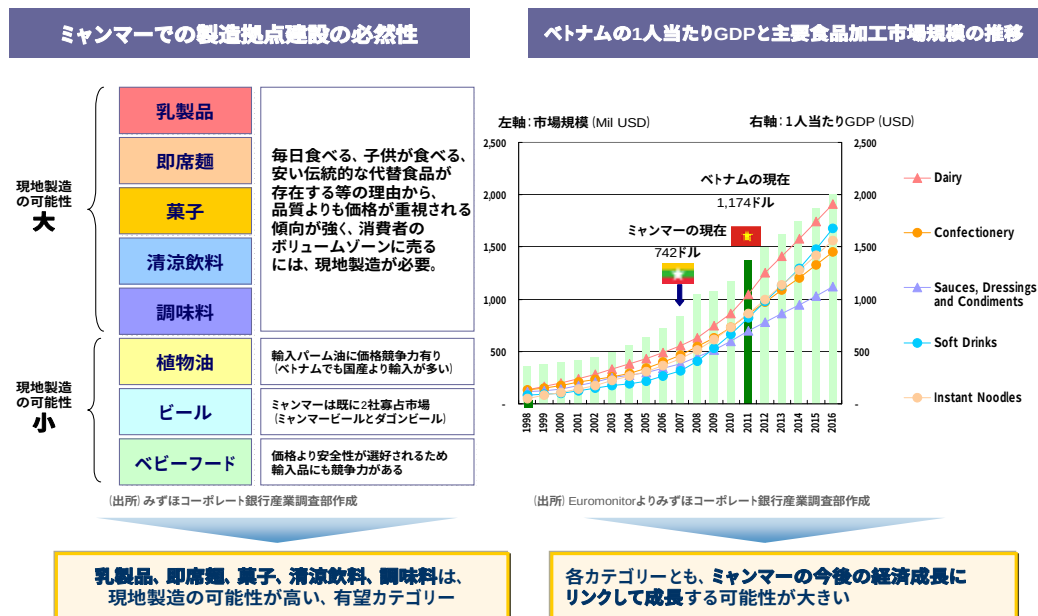
【図表 7】ミャンマーにおける食品加工業の位置付け



(出所) 経済産業省図書館資料(みずほコーポレート銀行が調査受託)より

ミャンマーの経済発展プロセスのメルクマールとなるベトナムとの対比で考えれば、今後、食品加工業の分野で現地製造ニーズが高いと思われるのは、毎日食べて品質よりも価格が重視される、①乳製品、②即席麺、③菓子、④清涼飲料、⑤調味料の5カテゴリーであると考えられる。これらのカテゴリーの市場規模は、一人当たりGDPとの相関が高いため、今後ミャンマーにおいても経済成長に比例する形で拡大することが見込まれる。

【図表 8】ミャンマー食品加工業の可能性：ベトナム市場からのインプリケーション



（出所）経済産業省図書館資料（みずほコーポレート銀行が調査受託）より

特に、ミャンマーはアセアン諸国中でも屈指の生乳生産量、消費量を誇る国であるため、乳製品の分野は有望であると思われ、日本の乳業メーカーにも活躍の余地があるものと考えられる。即席麺、菓子、清涼飲料、調味料についても、ミャンマーには油の原料となるごま、ひまわり、ピーナッツや、飲料の原料となる茶、パイナップル、マンゴーなど原料調達面での優位性があるため現地生産が行われる可能性は高い。

前項でタイの食品加工業がミャンマーへの進出に高い関心を持っていることを記したが、ツナやエビなど、その豊富な水産資源を原料とする食品加工業も現地生産が有望である。

3. 労働集約的な組立加工業

労働集約的な組立加工業も進出の可能性あり。ラオス・カンボジアへの進出事例も

労働集約的な組立加工業（ワイヤーハーネス、小型モーター、ボールベアリング、電子部品等）においては、安価で優秀な労働力の確保が、その価格競争力の維持・強化のために極めて重要であるため、中国やタイなど労働賃金が上昇しているアジアの近隣諸国からミャンマーに移転、拡張するニーズは高いと思われる。実際に近年、タイに進出している日系企業の動きとして、矢崎

総業のタイ現法がタイ国境に近いカンボジアに分工場を立ち上げた事例、ニコンのタイ現法が同じくタイ国境に近いラオスに分工場を立ち上げた事例が出てきている。従って、図表9の事例にあるような企業がミャンマーに進出する可能性は十分にあるものと思われる。

【図表 9】労働集約的な組立加工業の進出事例

国名	ベトナム		その他東南アジア諸国
進出企業例	ソニー(オーディオ)(1994)	JUKI(工業マシン)(1995)	矢崎総業(ワイヤハーネス)(フィリピン)(1974)
	PENTAX(カメラ)(1995)	日本電産トーソク(コントロールバルブ)(1994)	ミツミ電機(電機部品)(フィリピン)(1980)
	矢崎総業(ワイヤハーネス)(1996)	住友電装(ワイヤハース)(1997)	エプソン(スキャナー、プリンタ)(インドネシア)(1991)
	NECトーキン(電子部品)(1997)	キャノン(プリンタ)(2001)	ミネベア(小型モーター)(カンボジア)(2010)
	デンソー(エアフローメーター)(2001)	HOYA(磁気ディスク)(2004)	住友電装(ワイヤハーネス)(カンボジア)(2011)

(出所) 経済産業省図書館資料 (みずほコーポレート銀行が調査受託) より

4. 二輪 (オートバイ) 産業

市場の将来性は十分。製造拠点設立インセンティブ付与により進出可能性あり

ミャンマーの二輪市場は現状 100 万台程度であるが、今後の所得水準の上昇を睨めば、将来的には 200 万台超のマーケットになると見られており注目度が高い。マーケットの規模から考えれば、ミャンマーへの進出・現地生産が検討されて然るべき国であるといえよう。しかしながら、現状においては、輸入関税が低いと、既にアセアン諸国に生産拠点を展開する二輪メーカーにとって、ミャンマー市場向けに販売する二輪は近隣諸国で生産した製品を輸入すればこと足るため、生産拠点を設立するメリットが安い人件費以外に見出せない状況となっている。今後を展望しても 2015 年に域内関税撤廃 (AFTA の形成) が見込まれているため、二輪メーカーの基本戦略はアセアン域内での生産拠点の最適相互補完である。但し、総論にて既述の通り、ミャンマー政府が、産業育成の観点から外資法などの規定により、外資メーカーにとって現地生産をしなければメリットを享受できない建付けを構築するならば二輪メーカーの現地生産が進む可能性はあると思われる。

なお、ミャンマー最大都市であるヤンゴン市内ではオートバイの使用が禁止されている。将来的に禁止措置が解除されればヤンゴン都市圏における二輪マーケットは拡大すると見られている。

5. 自動車産業

将来性はあるが、当面進出はKD方式。本格的な産業集積は時間が必要

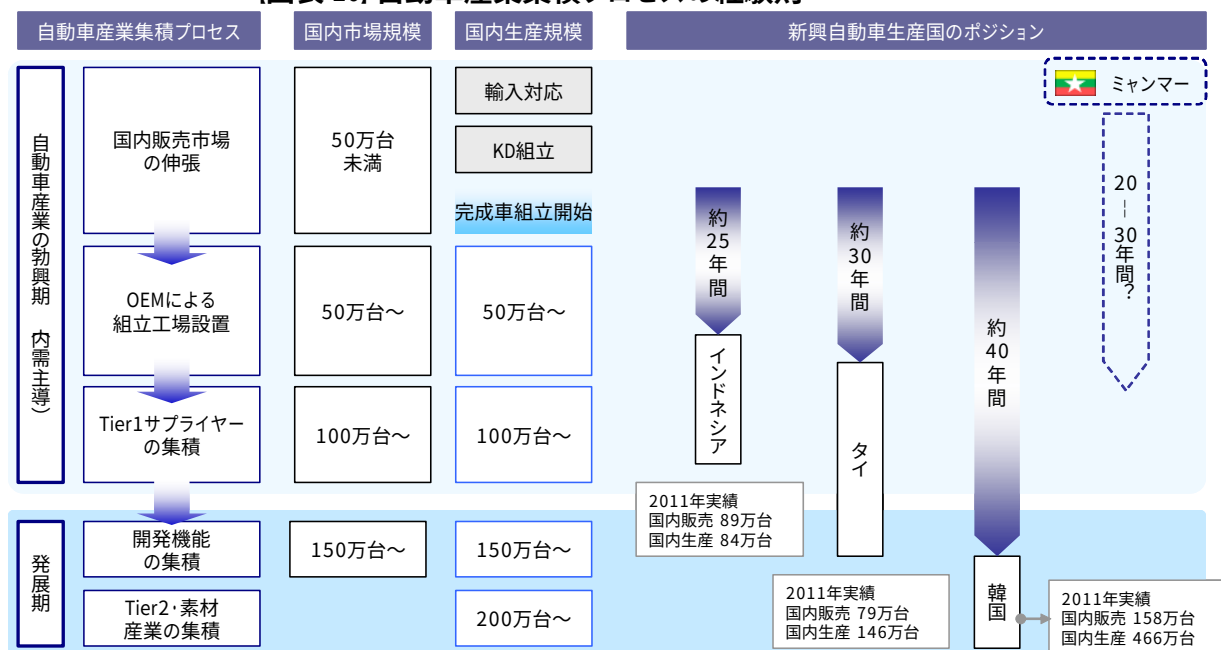
ミャンマーに登録されている車両数は 2011 年時点で約 230 万台、うち二輪が 8 割超を占めており、乗用車が 28 万台、商用車が 7 万台、バスが 2 万台程度。ミャンマーでは、従来、新車・中古車ともに輸入が規制されてきた上に経済制裁を踏まえて日米欧メーカーとも新車輸出を自粛してきたため、新車の販売

台数はほぼない状況。従って、ミャンマーにおける自動車販売は中古車の輸入販売である。更に特筆される事実として、登録中古車の9割超が日本車であり、日本車に対する信頼感が高く、長年に渡って日本から中古車が輸入されてきた歴史がある。

ミャンマー政府は、近年、中古車に係る輸入規制を緩和してきているため、中古車輸入台数は急増しており、2012年の輸入台数は乗用車9.4万台、商用車2.7万台となっている。中古車の販売は、従来は中古車輸入・小売業者の取得する輸入許可も高額であったため、製造10年超の「マーク2」に800万円の値がついていたが、現在は、コンパクトカーであれば100万円前後で売り出されるケースも出てきている模様。60百万人超の人口規模に加え、今後、所得水準が上昇して行くことを考えれば、将来的に有望なマーケットとなるポテンシャルは高いと思われる。

新興生産国における自動車産業の集積プロセスの経験則（図表10）に照らせば、国内生産のスタートは通常KDの形で、完成車工場の進出が検討されるのは国内生産台数が50万台に近付いたタイミング、Tier1部品産業の集積も含めて自動車産業が立ち上がるには30年以上の年月を要すると考えられる。従って、本プロジェクトへの自動車産業の進出は、当面KDでの可能性はあるものの、本格的な自動車工場の設立や部品産業の集積は、かなり先のフェーズと考えられる。

【図表10】自動車産業集積プロセスの経験則



(出所) 経済産業省図書館資料(みずほコーポレート銀行が調査受託)より

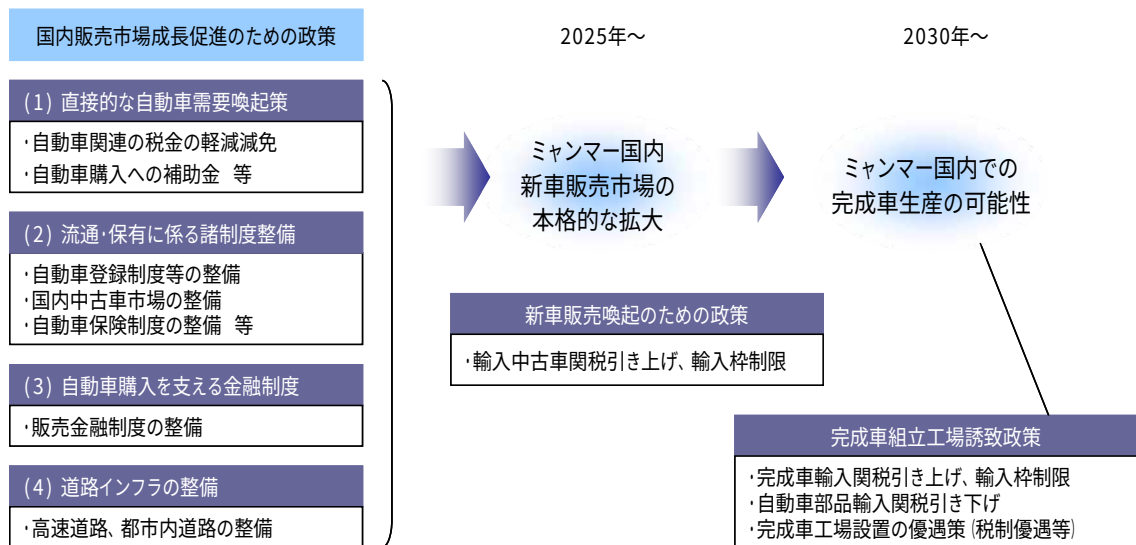
進出インセンティブ、国内需要喚起、金融市場制度整備、道路整備等がポイント

ミャンマーの自動車マーケットとしてのポテンシャルを睨めば、相応規模のKD生産を検討する自動車メーカーが出てくる可能性は十分にあるが、その実現のためには、中古車輸入に対する規制、完成車輸入に対する然るべき関税や外資規制等による一定の輸入障壁の設定が必要であると思われる。二輪

産業についての議論と同様、2015 年に見込まれている域内関税撤廃 (AFTA の形成) の影響にも留意が必要である。

自動車産業の立地が進むための需要喚起策の観点からは、経済成長・所得水準の向上に加えて、図表 11 にあるような、(1) 直接的な自動車需要喚起策、(2) 流通・保有に係る諸制度整備、(3) 自動車購入を支える金融制度、(4) 道路インフラの整備が重要であると考えられる。

【図表 11】自動車需要を喚起するために求められる政策



(出所) 経済産業省図書館資料 (みずほコーポレート銀行が調査受託) より

V. 終わりに

労働力、長期的な国内需要を背景に産業誘致可能性は十分。外資系企業の進出受け皿としてティラワ SEZ 開発は期待が寄せられる

ミャンマーにおける産業誘致の可能性については、短期的には低廉でポテンシャルの高い労働力を生かす輸出志向型の軽工業や労働集約的な組立加工産業が有望である上、農業・水産業等の資源を生かす食品加工業や、長期的な目線で内需にアプローチする食品・飲料、自動車・二輪 (いずれも当初は KD) に可能性があると考えられる。但し、産業誘致が順調に進むためには、産業育成の観点からの一定のインセンティブや輸入障壁の設定 (ミャンマーで製造するメリットの設定) が必要である。ミャンマーが産業誘致においてその潜在性を実現できるかどうかは、AFTA の最終目標である輸入関税撤廃が2015 年に迫っている国際環境に、国内政策を通じてどのように対処するかが重要であるといえよう。

本プロジェクトのうち、日本側事業者として3 商社 (三菱商事、丸紅、住友商事) が取り組む早期開発区域の事業化は、足下着々と進められている。早期開発区域については、今後、日緬事業者間の JV 契約の実務的な詰め、ストラクチャーの構築、環境アセスメントの実施、3 商社が行った事業 FS に基づく詳細事業計画策定、JICA の支援を受ける形での周辺インフラの整備が行われる

予定であり、ミャンマー側が強く希望する 2015 年の開業に向けた具体的な取り組みが進むものと思われる。本早期開発区域は、世界から熱い注目を浴びるミャンマーへの進出を検討する日本企業やその他海外の企業にとって、具体的に進出を検討し得る (実質唯一の) 受け皿となる意味で、非常に大きな意義を有する。このような早期開発区域の開発を含むティラワ SEZ 開発プロジェクトは、ミャンマーが民主化に舵を切った今、日緬政府が最大限バックアップして他の開発中の工業団地に先んじて実現しようとしている事業であり、ミャンマーの今後の経済発展を先導する役割を果たすことを期待したい。

(戦略プロジェクト室 藤生麻依子)

maiko.fujio@mizuho-cb.co.jp

©2013 株式会社みずほコーポレート銀行

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、弊行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、弊行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますよう、また必要な場合は、弁護士、会計士、税理士等にご相談のうえお取扱い下さいますようお願い申し上げます。

本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他如何なる手段において複製すること、②弊行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。

