

平成 28 年 6 月 10 日

バンコク産業情報センター  
中野 秀紀

## 一般調査報告書

### ミャンマーにおける日系企業活動の可能性について

ミャンマーへの立地理由については、安価な労働力、現地マーケット成長性、リスク分散の一環といったものが一般的です。

同国は、アジア最後のフロンティアとして 2～3 年前まで日系企業による視察ブームがありましたが、現状はどうなっているのでしょうか。

平成 28 年 3 月 10 日付のレポートにおいて、「タイプラスワンとしてのミャンマー」として、主に在タイ日系企業から見たミャンマーの可能性を取り上げました。

今回は、具体的に現地で活動する愛知県企業等へのヒアリングを踏まえ、日系企業のミャンマーへの進出可能性を特集します。

#### 1 立地にあたってのポイント

##### (1) 賃金水準等

昨年、全国一律かつ全業種を対象とする最低賃金の日額を 3,600 チャット (322 円程度 (2016 年 6 月 6 日レート)) としました。なお、業種、地域により留意は必要ですが、現在でもほぼ当該金額で雇用ができていく旨の現地の声もあります。

また、ジェトロによれば、この最低賃金が設定された際、縫製業など多くの従業員を抱える一部事業者が、高過ぎると不満をもち、複数の工場で従業員削減となったとの情報もあります。

出展：ジェトロHP：<https://www.jetro.go.jp/biznews/2015/09/061fe381627db587.html>

ちなみに、人口は 5,147 万人であり、15 歳から 59 歳が 62% を占めています。(いずれも 2014 年数値)

人口構成を見ますと、10～14 歳が最も多い人口形成となっており、同年齢帯に比べて、より若い 0 歳～9 歳の年齢帯が少ないのが特徴です。

また、日系企業の進出の動きを見ますと、内需を見込んだ企業、多くの人数(手数)を必要とする業種が、ミャンマーへ進出あるいは、進出準備を進めています。

##### (2) 立地場所

2016 年 4 月末現在で、ミャンマー日本商工会議所の工業部会の会員数は 67 社となっています。(この中には工場をもたない企業も含まれます。)

現在、ミャンマーには日系企業が立地しうる国際水準の工業団地が 2 つあります。1 つがミンガラドン工業団地 (ヤンゴン市中心部から北方約 20 キロ)、一方がティラワ SEZ (ヤンゴン市中心部から東南約 20 キロ) です。

現在、前者は全区画が申込済であり、結果的にティラワSEZのみ新規に立地可能となります。

◇ティラワSEZの優遇内容

種別		フリーゾーン (輸出型製造等)	プロモーションゾーン (国内市場向け事業)
法人 税	免税	7年間	5年間
	50%免税	次の5年間	次の5年間
	再投資後利益の 50%免税	次の5年間	次の5年間
輸入 関税	建設資材・製造設 備の輸入	免税	5年間+次の5年間の50% 免税
	原材料の輸入	免税	免税措置なし
商業税 (付加価値税)		免税	輸入関税の扱いと同様
土地リース期間		最長 75 年(当初 50 年+25 年)	

現在では、経済特区内にはワンストップサービスセンターが設置され、投資申請のみならず、関連するすべての機能を統括した一括窓口として機能しています。

例：ワークパミット、VISA・居住許可の発行、輸出入に係る税務業務

また、ティラワSEZの外に立地される日系企業も散見されますが、多くが大手地元企業あるいは国際的な大企業との合弁であり、一般的には単独日系企業のSEZ外の立地は土地所有権等が複雑である等の理由からもおすすめできません。



【ヤンゴンから郊外のティラワSEZへ向かう道 (都内から東南へ約 20 キロ)】

(3)物 流

東西経済回廊を利用し、バンコクからヤンゴンまで3～4日で到着できるようにはなっています。

ボトルネックだったミャンマー国内におけるミャワディーとコーカレイ間に新バイパスが開通したことの効果が大きくなっています。

新バイパスは、2015年秋開通しました。以前は、山岳地を通過し、陥没穴が多く隔日片道通行の道路であり、故障車が出ると後続車も修理を待つ必要があるほど道幅の狭い地帯もありました。

新バイパスの舗装レベルは、振動を与えられない貨物の輸送にも耐えられるとの情報もあります。(注意：個別輸送物品毎に精査が必要)

#### 【タイからヤンゴンへのイメージ】

メソート (タイ) ⇒ 国境 ⇒ ミャワディー (ミャンマー) ⇒ 新バイパス道路  
⇒ コーカレイ ⇒ ヤンゴン

課題としては、タイ、ミャンマー間でトラックの相互乗り入れができず、国境で荷物の積み替えを行っており、相互乗り入れが待たれるところです。

また、コーカレイからヤンゴン間の410kmは、まだまだ効率的な物流の観点から道幅が狭く、舗装レベルも高くないよう改善の余地は大きいようです。

現在、増大する交通需要に対応すべく、メソート (タイ) からミャワディーを結ぶ第2友好橋が建設中であり、こちらは開通がまもなく迫っています。

## 2 ミャンマーに立地する愛知県企業例

とりわけ愛知県から進出が今後見込まれる製造業について、現地での稼働状況はどうでしょうか？

ミャンマー最大の都市であるヤンゴン郊外のティラワSEZに立地の KOYORAD MYANMAR CORPORATION CO., LTD. (本社名古屋市：江洋ラヂエーター株式会社) の江尻 Managing Director にお話を伺いました。

同社は、ティラワSEZでの起工第1号であり、主に自動車のラヂエーターを2016年1月から生産されています。

### Q1：立地の経緯をお教えてください。

私 (江尻MD) が、シンガポール販社の営業の一環として、ミャンマーでの顧客開拓を目的に同国を出張で訪れたのが始まりでした。シンガポール販社採用のミャンマー人のスタッフが中心となり、調査を進めて2014年初夏にティラワSEZへの立地契約を決定しました。

当時は、ティラワSEZも売り出し始めた頃でその勢いにも乗りました。

他のアジア諸国も考慮しましたが、同スタッフを通じてミャンマー人の方の国民性が大体理解できてきたのは大きかったと思います。

進出理由は、3つの理由があります。

#### ①コスト要求への対応

低価格を求める顧客が増加し価格競争が激化したこと。

#### ② (自社) インドネシア工場の賃金上昇

インドネシア工場の賃金上昇の幅が大きかったことが挙げられます。

2013年頃にアジアの中で新規立地先を探し始めましたが、当時は、(同社の) イン

ドネシア工場の立地する地域では、毎年数十パーセントも賃金が上昇していました。

### ③中国、インドネシア工場との分担体制の構築

世界における最適分業の観点から、生産品目は、中国、インドネシアの両工場では自動化が効く製品・行程を担当しています。また、中国工場は、同国の車両販売台数の増加による（自社部品の）需要増を見込み、国内販売にも注力しています。にそして、ミャンマー工場では手作業が必要な、少量・多品種に対応する役割をもたせました。

#### Q2：どのような事業内容を営まれていますか？

アフターパーツ用のラジエータを生産しています。

一部の金型等をインドネシア工場からも移管し、もともと同国で行っていた作業の一部をミャンマーで行っています。

タイからアルミニウムのコイル材を海路で輸入し、マレーシアやシンガポール港を経由してインドネシア、日本等へ輸出しています。

#### Q3：運営上の課題はございますか？

今年(2016年)の4～5月の乾季中には、1週間に複数回の停電があり、一回あたり5～6時間止まることもあります。

そして、ワーカーの確保は何とか行えましたが、管理者の確保が大変に困難です。識字率等は比較的高いと感じます。

#### Q4：人員体制はどのような状況でしょうか？

人材不足という問題を常に抱えている中小企業だからこそ、現地化を進めて効率的に事業運営を行えるよう、全社的に心がけています。ミャンマー工場では現在約100名の社員が働いていますが、トップはインドネシア人社員が担っています。日本人の常駐者は一人もいません。

#### Q5：今後、ミャンマーへ立地を検討する方へのアドバイスをお願いします。

人件費は、周辺国と比べて確かに廉価ではありますが、例えば土地代はタイ並です。また、工場建築費も資材が輸入になるため割高です。

さらには工業用のガス等も入手困難なものもあります。

イニシャルコストはある程度見込まないといけないこと、そして投資の回収は短期的には困難であり、中長期的な回収を念頭におく必要があると考えます。

今後、ミャンマーへの立地に興味をもたれた企業様がございましたら、愛知県バンコク産業情報センターまで御連絡をいただければと存じます。

ティラワSEZ、ミャンマー税務当局への取り次ぎ等を支援させていただきます。

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。  
バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。  
本情報の採否は読者の判断で行ってください。  
また、万一不利益を被る事態が生じましても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。