



東南アジア経済ミッション報告②

# ミャンマー、ベトナム、シンガポールの 経済の現状と投資環境

環日本海経済交流センター主任 小森 洋

## 1. はじめに

6億の人口を抱える巨大経済圏、ASEAN経済共同体（AEC）が2015年12月に発足し、内外の高い注目を集めている。一方で加盟10カ国は、多様な民族や歴史、宗教、文化を有し、経済・産業構造、ビジネスに関する各種制度においても隔たりが大きく、一概に語るのは難しい。そこで、環日本海経済交流センターでは、2016年2月21日から26日までの6日間、ジェトロ富山と共催でミャンマー、ベトナム、シンガポールの3カ国を巡る経済ミッション団を派遣し、各国を見渡しながら、ASEAN全体への理解を深めることとした。

ここでは、現地の企業関係者との意見交換などを通して得られた各国の政治・経済動向や投資環境、日系企業が直面する課題について、これまで本誌であまり触れてこなかったミャンマーを中心に紹介することとした。

【表1】訪問国の主要経済指標比較

国名	ミャンマー	ベトナム	シンガポール	(参考)タイ
人口(万人)	5,148	9,073	547	6,866
面積(万km <sup>2</sup> )	67.7	33.1	0.072	51.3
1人当たりGDP(ドル)	1,221	2,053	56,284	5,445
実質GDP成長率(%)	7.7	6.0	2.9	0.9
消費者物価上昇率(%)	5.9	4.1	1.0	1.9

(出所) ジェトロ世界貿易投資報告(2015年版)

## 2. ミャンマー経済の現状と日系企業の動向

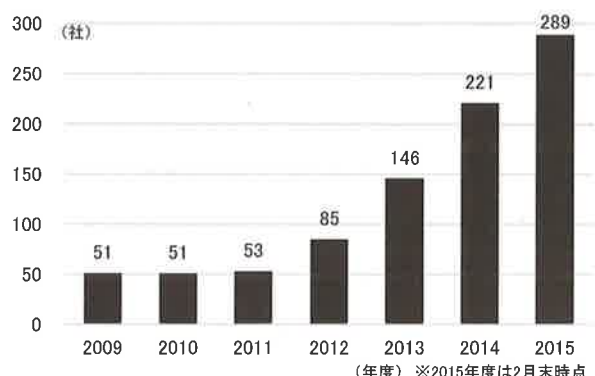
### (1) 経済発展を見越した進出ラッシュが依然続く

2011年3月末にテインセイン政権が誕生し、50年にわたって続いた軍政から民政への移管が実現した。以降は政治・経済改革が進められ、外資を

誘致するための様々な規制緩和が行われるなど、短期間で劇的な変化を遂げた。2015年11月の総選挙では、アウンサンスーチー氏率いる国民民主同盟（NLD）が、改選491議席のうち8割にあたる390議席を獲得し圧勝。国内外ではNLD内の人材不足を懸念する声もあるが、今後は軍部との折衝や、地方での少数民族紛争をクリアしながら、「国民主権」の国作りができるか、また、富の適正な再分配ができるかが焦点となりそうだ。

元来、ミャンマーは天然ガスや宝石（翡翠やルビーなど）、金、銀をはじめとする天然資源に恵まれ、広大な国土と、5,000万人の人口を有する豊かな国だ。今のところ1人当たりGDPは1,221ドルと、隣国タイの2割、ベトナムの6割程度にとどまっているが、2012年以降は実質GDP成長率が毎年7%を超えるなど高い経済成長を続けている。いつしか「アジアのラストフロンティア」と称されるようになり、「生産拠点」として、また、「市場」としても関心が高まっている。

【図1】ミャンマー日本商工会議所(JCCM)会員数の推移



(出所) JCCM

こうした中、2014年度の外国からの直接投資額（認可ベース）は前年度の2倍、民政移管後最高額となる80億ドルに達した。日系企業の進出も活発だ。2011年までの軍政時代は、進出企業数は50社程度だったものの、2016年2月末には289社と実に6倍近くに増えている。部会別に内訳をみると、建設部会が82社、流通・サービス部会が76社、工業部会が64社と続く。中でも建設部会は2011年度末には8社だけだったが、インフラ整備やオフィス・商業ビルの建設需要を見越した進出が相次ぎ、5年間で10倍となった。

## (2) 民政移管後、日本からミャンマーへの輸出額は5.6倍、輸入額は3.1倍に拡大

日本の財務省貿易統計によれば、ミャンマーへの輸出額は1,289億円（2015年）で、民政移管前の229億円（2010年）の5.6倍となった。中でも輸送用機器が64.1%を占め、大部分は中古車である。ミャンマー政府が2011年に中古自動車輸入に関する規制緩和を行って以降、日本からの輸出が急増、その後も堅調を保っており、ミャンマーが輸入する年間18万台のうち、日本車は9割を占めると言われている。

【表2】日本からミャンマーへの輸出品目（2015年）

輸出品目	金額 (百万円)	構成比
輸送用機器 (中古乗用車、バス、トラックなど)	82,642	64.1%
一般機械（建設機械など）	16,362	12.7%
電気機器	7,801	6.1%
織物用糸及び繊維製品 (合成繊維織物など)	7,184	5.6%
鉄鋼	3,118	2.4%
その他	11,824	9.1%
輸出額	128,932	

(出所) 財務省貿易統計

一方、ミャンマーから日本への輸入額は1,045億円（2015年）で、2010年（338億円）の3.1倍に増加した。内訳をみると、衣類と履物で全体の80%を占める。これはミャンマーが安価で豊富な労働力を背景に、労働集約型産業の委託加工先として活用されているためだ。特に近年は、人件費が高騰した近隣国から生産ラインを一部移転する動きがあり、繊維・縫製品の輸入額は更に拡大する見通しである。

【表3】ミャンマーから日本への輸入品目（2015年）

輸出品目	金額 (百万円)	構成比
衣類及び付属品	70,230	67.2%
履物	13,387	12.8%
魚介類（エビなど）	7,417	7.1%
果実及び野菜（豆類など）	3,513	3.4%
採油用の種・ナット（ごまなど）	1,894	1.8%
その他	8,063	7.7%
輸入額	104,504	

(出所) 財務省貿易統計

また、ミャンマー政府統計によれば、貿易相手国（2014年度）は、1位中国（構成比33.2%）、2位タイ（同19.6%）、3位シンガポール（同16.8%）と続き、日本は4位（同7.9%）となっている。

## (3) ビジネス展開上の課題

### ① ハード・ソフト両面で脆弱なインフラ

日系企業のミャンマー進出が続く一方、ビジネス上の障害の1つとなっているのが貧弱なインフラだ。例えば、2014年時点での国内の電化率は30%にすぎず、道路の舗装率は20%である。また、2011年以降、輸入中古車が急増した結果、都市部の渋滞は年々深刻になっている。今回のミッションでも、都心部ではことごとく渋滞につかまり、時には5kmの移動に1時間を要するなど、時間の

<sup>1</sup> 世界銀行「Myanmar: Achieving universal access to electricity by 2030」より

<sup>2</sup> アジア開発銀行（ADB）「Marubin - Phyapon Road Rehabilitation Project」より

# ミャンマー、ベトナム、シンガポールの経済の現状と投資環境

読めない移動が続いた。

さらに、軍事政権によるトップダウン型の場当たり的な統治が50年間続いたことにより、法律や税制、金融などソフト面のインフラも未整備のまま。その結果、必要な諸手続きが複雑でわかりにくい上、当局担当官の裁量の幅が大きくなり、不正の温床にもなりうるという指摘も聞かれた。



ヤンゴン都心部の渋滞

## ②不動産価格の高騰

ミャンマーへの関心が高まり、多くの外国人が訪れるようになってから顕在化したのが、オフィスや駐在員向け住居の絶対数不足だ。民政移管した2011年以降、不動産価格は高騰し、そのまま高止まっている。例えば、多くの日系企業が入居するヤンゴン都心部のオフィスビル「サクラタワー」の場合、2011年1月には1㎡当たりの月額賃料が18ドルだったものの、2015年1月には90ドルと5倍に跳ね上がった。また、都心部の駐在員向けサービスアパートメントでも、2011年1月には月額1,600ドルから入居可能だったが、2015年1月には月額4,400ドルからと3倍近くの価格になった。いずれも日本では赤坂や六本木などの東京都心部、ASEANでは最も物価の高いシンガポール都心部のAグレード物件並みだ。さらに出張者が泊まるホテルも、4つ星であれば1泊2万円を超えるのが相場となっており、同国でビジネスを展開する企業にとっては頭の痛い問題だ。

## (4) ティラワ工業団地の開発は順調に進む

### ～日本・ミャンマー官民共同プロジェクト～

ヤンゴン都心部から約20km、ティラワ港に隣接した土地に、日本・ミャンマー官民共同プロジェクトである「ティラワ工業団地」の開発が進められている。開発事業者であるミャンマー・ジャパン・ティラワ・ディベロップメント (MJTD社) には、日本からJICA、住友商事、丸紅、三菱商事が出資している。総面積24km<sup>2</sup>という広大な土地が経済特別区 (SEZ) として認可を受けており、順次、造成・整備が行われている。ミッション団が訪問した2016年2月時点では約60社の入居が決まっており、そのうち半数は日系企業だ。富山県企業のアつみファッションも工場の建築工事を進めているところであった。

ティラワ工業団地では、電力や通信、港湾、上下水道などのインフラが整備されている。隣接地には火力発電所が完成予定で、更なる電力の安定供給が見込まれる。ソフト面でも、団地内にある政府出張所では各種許認可のワンストップサービスが提供されているほか、日本人駐在員のサポートも手厚い。また、SEZにあるため、一部手続きが簡略化されていることに加え、優遇税制の恩恵も受けられる。さらに、ヤンゴン都心部まで1時間でアクセスできるため、輸出加工拠点のみならず、内需向けの生産拠点として進出を決める企業も多い。



ティラワ工業団地にて

### 3. ベトナム ～今、ASEANで最も元気な国、日系中小企業の進出が進む～

ベトナムは人口9,000万人で、そのうち約半数が29歳以下という若い国家である。最近10年間では、実質GDP成長率が常に5%以上という堅調な経済成長を続け、中でも第2次産業のGDPは2倍になるなど工業化が進んでいる。また、2010年と2011年には10%を超えたインフレ率も、2014年は1.9%と落ち着きを見せている。好調な経済に加え、政治・社会情勢も安定していることから、ASEANで最も元気な国とも称されている。

日系企業の投資動向を見ると、大企業による大規模投資は一巡し、最近では中小企業の小規模投資が中心である。また、エリア別では、北部地域には労働集約型の大規模な組立工場が集積しているのに対し、経済の中心地である南部には輸出加工型の企業に加えて、旺盛な内需を狙った進出も多くみられる。ベトナムの1人当たりGDPは約2,000ドルであるが、ホーチミンでは既に4,000ドルに達していると言われており、人口ボーナスも相まって更なる経済発展が見込まれている。

【表4】ベトナムの経営上の問題点 (%)

項目	15年調査	14年調査
1. 従業員の賃金上昇	77.9	74.4
2. 原材料・部品の現地調達難しさ	65.2	70.3
3. 通関等諸手続きが煩雑	55.8	61.1
4. 品質管理の難しさ	55.6	50.2
5. 従業員の質	50.2	49.0

(出所) ジェトロ「2015年度アジア・オセアニア進出日系企業調査」

市場としては魅力的な一方、進出日系企業が抱える課題は少なくない(表4)。人件費は年々高くなる一方で、現地調達率は30%程度にとどまり、コスト削減は難しい。また、豊富な労働力を背景にワーカーの確保は容易だが、管理職やエンジニアといった高度人材は不足している。さらに、法律や税、通関制度は流動的で曖昧なケースも多く、不透明な運用がされているという指摘も頻繁に聞かれる。

今回の経済ミッションでは、南部地域で工業団地を運営する企業2社を訪れたが、インフラ整備は勿論のこと、入居企業に対して、各種許認可申請のワンストップサービスや、日本人駐在員によるサポート、入居企業同士でのワーカー賃金の共有など、日系企業のニーズに応じた手厚いサポートを提供しているのが印象的であった。

### 4. シンガポール ～ASEAN・南西アジアのビジネスハブとして成功～

シンガポールは面積700km<sup>2</sup>の小国ながら、1965年の建国以来、外国資本や人材を自らの成長源として積極的に取り込み、1人当たりのGDPは2014年には日本の1.5倍を超えた。また、世界銀行が毎年発表している「ビジネスのしやすさランキング」では、10年連続の1位を獲得するなど、ビジネスハブとして世界的に高く評価されている。

当地には日系企業は推計値で2,000社以上が進出しており、シンガポールの強みとしては「政治・社会の安定性」「英語が公用語」「物流・各種インフラの充実」「教育水準の高い人材が豊富」「税制上のメリット」「アジアの中心に位置する地理的優位性」などの項目を挙げる企業が多い。さらに、狭いエリアに日系企業ほか、多数の外国企業が集積しているため、ビジネス情報へのアクセスも良好だ。市場としてのASEAN・南西アジアの重要性が高まる中で、地域統括拠点を置く企業も年々増加している。

投資環境上の課題としては、インフラや法制・税制面での指摘はほとんど無く、①タイトな雇用環境、②外国人就業規制の厳格化、③高額な不動産賃料などに集約される。特に②については、シンガポールは人口の39%を外国人が占めており、政府の人口白書では2030年には45%まで上昇するという想定値も発表されている。外国人割合の増加に対しては、国民からの反発も大きく、外国人雇用に対する締め付けは暫く続く見込みだ。