



ミャンマー経済の現状と展望 ～貿易、産業、物流、産業人材育成～

2019 年 3 月

一般財団法人 国際貿易投資研究所(ITI)
INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT



競輪の補助事業

この報告書は、競輪の補助により作成しました。

<http://hojo.keirin-autorace.or.jp>

はしがき

本調査報告書は、一般財団法人国際貿易投資研究所が財団法人 JKA から機械工業振興資金の補助を受けて、平成 30 年度「アジア・サプライチェーン構築支援調査研究補助事業」として実施した内容を取りまとめたものである。

平成 29 年度に同じく財団法人 JKA からの補助を受けて実施した「メコン地域のサプライチェーン構築支援調査研究補助事業」の成果を踏まえ、今年度は ASEAN（東南アジア諸国連合）を巡る事業展開で、最後のフロンティアとして有力となっているミャンマーに焦点を絞った。具体的には、同国の貿易、直接投資、物流インフラ、産業人材育成、経済成長戦略について調査を実施してきた。

分析の結果、ミャンマーはフロンティアとしての潜在的な発展性を持ちつつも、近い将来に顕在化させていくには前述の各分野での取り組みが求められることが明らかになった。ミャンマー国内でサプライチェーン開発が進んでいくことは日系企業と現地企業の双方にメリットをもたらすことから、今後こうした課題に対応することが期待される。本報告書でも、そのための対策を示すことを目的とした。

補助期間中、4 回の研究会を開催し、関連分野の専門家各氏から委員に対して研究内容についての助言をいただいた。また、タイのメソート、ミャンマーのミヤワディ、ヤンゴン、マンダレーと両都市の周辺地域において現地調査を実施し、日本と現地政府機関、企業、ビジネス支援機関などから多大な協力をいただき貴重な情報を入手することができた。

また、以下の現地研究協力者にカンントリーレポートを執筆いただいた。

Aung Kyaw モンユワ経済大学商学部 教授

Kriengkrai Techakanont タマサート大学経済学部 准教授

本事業にご協力いただいた関係各位に対し心から謝意を表するとともに、本報告書の成果が各方面で活用されることを切望する次第である。

平成 30 年度 研究会メンバー

委員長	高橋 与志	広島大学 大学院国際協力研究科准教授
委員	工藤 年博	政策研究大学院大学 教授
委員	本間 徹	独立行政法人国際協力機構 国際協力専門員
委員	藤村 学	青山学院大学 経済学部教授
委員	大木 博巳	国際貿易投資研究所 研究主幹（事務局）
オブザーバー	春日 尚雄	都留文科大学 教授
オブザーバー	牛山 隆一	日経センター主任研究員
オブザーバー	増田耕太郎	国際貿易投資研究所 客員研究員

平成 30 年 3 月

アジア・サプライチェーン構築支援調査研究会

委員長 高橋 与志

目 次

第1章 ミャンマーの貿易構造～対中貿易を中心に～

要約	1
第1節 停滞するミャンマーの貿易	1
1. 2010年以降の貿易は中国とタイに依存.....	1
2. ミャンマーとベトナムの比較.....	3
第2節 ミャンマーの貿易構造	5
1. ミャンマーの財別輸出.....	5
2. ミャンマーの財別輸入.....	15
第3節 中国の対ミャンマー貿易（輸送形態別）	26
1. 陸路貿易と海路貿易.....	26
2. ミャンマー内陸部の経済を支える対中陸路貿易.....	28
第4節 ミャンマー国境貿易	31
1. ミャンマーの国境貿易.....	31
2. 非正規貿易の推計	33
3. 日本の対ミャンマー輸出を上回るミャンマーの対日輸入	34

第2章 ミャンマーの投資環境動向と展望 ～ラスト・フロンティアからの飛躍～

要約	37
第1節 はじめに～本稿の着眼点：民政移管以降の投資環境動向と展望	37
第2節 近年の投資動向	38
1. 全般概況・セクター別.....	38
2. 国別・日本からの投資.....	41
第3節 近年のミャンマー投資環境動向	43
1. ビジネス環境・はじめに	43
2. ミャンマー投資法	44
3. ミャンマー会社法	46
4. 輸出入・販売等に関する規制緩和.....	48
5. ティラワ特別経済区（SEZ）	48
6. 投資環境からみた課題	49

7. 投資環境からみたミャンマー投資の魅力.....	50
第4節 ミャンマー投資に関連する国家計画・経済政策・投資促進計画	51
1. 民政移管後・前政権における国家開発計画の系譜	51
2. NLD 政権における経済政策の系譜.....	52
3. 長期投資促進計画の系譜	54
第5節 ミャンマー投資：まとめと今後の展望	56
参考文献.....	60
第3章 タイ・ベトナム、対ミャンマー投資拡大の現状と含意	
要約	62
第1節 ASEAN 域内直接投資におけるミャンマーの位置付け	62
1. ASEAN 域内直接投資の拡大	62
2. ASEAN 域内直接投資の出し手.....	63
3. ASEAN 域内直接投資の受け手.....	65
4. 対内直接投資で ASEAN 依存度が高いミャンマー.....	65
第2節 タイ・ベトナムの投資先としてのミャンマー	66
1. タイの投資先としてのミャンマー.....	66
2. ベトナムの投資先としてのミャンマー	68
第3節 タイ企業、ベトナム企業のミャンマー進出動向	70
1. タイ企業のミャンマー進出動向	70
2. ベトナム企業の対ミャンマー事業動向	74
おわりに.....	77
参考文献.....	77
第4章 メコン経済回廊におけるミャンマー区間の連結性現状と 日系企業の動き	
要約	79
はじめに.....	79
第1節 東西経済回廊のミャンマー区間.....	82
1. メーソート=ミャワディ国境地帯	82
2. ミャワディ～パアン～モーラミヤイン	84
3. モーラミヤイン～ヤンゴン.....	86
第2節 ヤンゴン～マンダレー間的高速道路.....	88

第3節 マンダレーからインド国境へ	89
1. マンダレー～モンユワ～カレーミョ（カレー）	89
2. カレーミョからタムー国境へ往復.....	91
第4節 日系企業の動き	96
おわりに.....	107
参考文献.....	108
第5章 Connectivity of Myanmar with the Neighboring Countries: Focus on Upper Myanmar	
Introduction	110
1. Myanmar-India Relationship and Connectivity	112
2. Myanmar-China Relationship and Connectivity.....	116
3. Opportunities for Sagaing Region	124
4. Challenges and Issues.....	126
5. Conclusion.....	130
References	131
第6章 Mekhong Supply Chain Study Country Report Maesot, Tak, Thailand	
Introduction	144
1. Background of the ASEAN Community	145
2. Conceptual background.....	146
3. Rationale for Establishment of Thai SEZs	149
4. Tak SEZ.....	152
5. Patterns of Trade and Investment in Tak SEZ comparing to Mukdahan SEZ	154
6. Pressure on labour market in Thailand.....	162
7. Case studies	168
8. Conclusion.....	177
Reference.....	178
第7章 産業人材育成の現状と課題	
要約	182
第1節 はじめに	182
第2節 産業人材育成の現状と課題	183

第3節 産業人材育成支援の取り組み	184
1. ミャンマー日本人材開発センター（MJC）	185
2. Center for Vocational Training Myanmar（CVT）	186
3. Academy for Skills and Knowledge（ASK）	188
4. Myanmar Institute of Banking（MIB）	189
5. Strategy First Institute（SFI）	190
第4節 企業事例	191
1. 機織業 A 社	191
2. 飲料製造 B 社	192
3. 伝統薬製造 C 社	193
4. 木製家具製造 D 社	194
5. ワイヤハーネス委託生産 E 社	195
6. 衣料品製造 F 社	197
第5節 おわりに	199
参考文献	199
 第8章 ミャンマーの衣類輸出と LDC（開発途上国）卒業に向けての課題	
要約	201
第1節 ミャンマーの衣類輸出の競争力	202
1. 主要国におけるミャンマー製衣類の輸入状況	202
2. 日本のミャンマーからの衣類輸入の状況	203
3. ミャンマーの衣類輸出と競合国との比較	205
4. 日本以外の輸入市場での競合状況	208
第2節 LDC 卒業と今後の課題	211
1. ミャンマー製衣類の輸出課題	211
2. ミャンマーの『LDC 卒業』時期と LDC 卒業への備えと課題	214
参考資料等	215

第1章 ミャンマーの貿易構造～対中貿易を中心に～

(一財) 国際貿易投資研究所

研究主幹 大木 博巳

要約

ミャンマーの貿易をベトナムと比較すると、ミャンマーの停滞ぶりが浮き彫りになる。2017年にはベトナムの輸出額はミャンマーの15倍の規模に成長している。GOPに占める貿易の比率では、ベトナムが輸出89.8%、輸入では100.9%へと倍増し輸出指向型経済成長を実現した。他方、ミャンマーの貿易に占めるGDP比は、輸出で20.8%、輸入で29.2%と2000年時点と比べて下回っている。

2000年代にベトナムとミャンマーの貿易格差が生じた理由は、対米市場アクセスが、米国の対ミャンマー経済性によって制限されたことである。

中国は、米国のミャンマー制裁以降、ミャンマーにとって最大の貿易相手国に浮上した。とりわけ、2011年の民政移管、2016年のスー・チー新政権の誕生など民主化への取組以降に、ミャンマーの対中貿易は急拡大している。

中国の対ミャンマー貿易の特徴は、陸上輸送（陸路）による貿易、特に中国の対ミャンマー輸出が重要な役割を果たしている。

第1節 停滞するミャンマーの貿易

1. 2010年以降の貿易は中国とタイに依存

ミャンマーの貿易は、IMFのDOT統計によれば、輸出で見ると、1980年に4億ドル、15年後の1995年になってようやく10億ドルの大台を超え、2000年に20億ドル、2012年に100億ドルを超えた。2017年は140億ドルに増えている。

ミャンマーの貿易の推移を貿易相手国の変遷で見ると次のようになる（表1、図2）。1980年における輸出先はASEANが27.3%、EUの12.8%、日本の9.9%が主要な輸出先であった。1990年になるとインド、中国のシェアが拡大、2000年ではASEANと米国で6割を占めた。しかし、2010年では、タイが最大の輸出の輸出先に浮上したが、2017年には中国が36.5%でタイの21.6%を抜いた。2010年以降ではタイと中国でミャンマーの輸出の6割

弱を占めた。

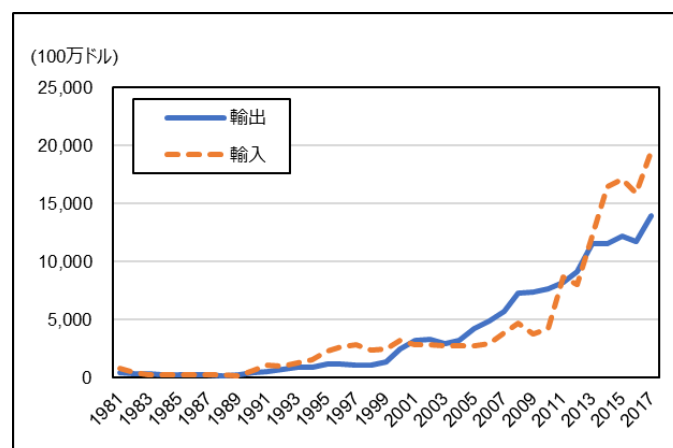
一方、輸入では、1980 年における最大の輸入先は 43.7%を占めていた日本であった。次いで EU の 21.4%とこの 2 つで 6 割を占めていた。1990 年になると、日、EU のシェアが後退し、インド、中国のシェアが拡大している。2000 年では ASEAN が過半近くを占め、中国、日本が 9%台で続いた。2010 年以降には、中国のシェアが高まり、ASEAN と合わせて 7 割を超え、2017 年には中国のシェアが 31.3%に高まった。

ミャンマーの貿易相手先は、頻繁に交代が起きているが、2010 年以降では、中国と ASEAN、中でもタイとシンガポールが主要な貿易パートナーとなっている。

こうした長期的な視点でミャンマーの貿易を見ると、次のような特徴が挙げられる。①1980 年代は停滞、②90 年代に輸出、輸入ともに上向き始め、特に輸入が、③2000 年代にはいと輸出が拡大しはじめ、④停滞していた輸入が 2011 年のテイン・セイン政権誕生後の経済改革を契機に拡大した。2011 年 3 月 30 日に 23 年ぶりの民政移管によって誕生したテイン・セイン政権が進めた民主化、経済開放へ向けた大胆な改革は、ミャンマーと欧米諸国をはじめとする国際社会との関係改善を実現し、グローバル経済に再参入し、経済成長を追求するものであった。

2016 年 3 月には、アウン・サン・スー・チー氏率いる NLD（国民民主連盟）新政権が発足した。2016 年 11 月には、1997 年以来、約 19 年間にわたり米国の対ミャンマー制裁法が全面解除された。全面解除後の対米輸出は、2017 年に対前年比 85.3%増と急増したが、ミャンマーの輸出に占めるシェアは 2.0%にすぎない。

図 1 ミャンマーの貿易



(出所) DOT より作成

表 1 ミャンマーの貿易額の推移（1980～2017 年）

①輸出

(単位：100万ドル、%)

相手国	金額					構成比					平均伸び率			
	1980	1990	2000	2010	2017	1980	1990	2000	2010	2017	1980-1990	1990-2000	2000-2010	2010-2017
ASEAN10	113	115	1,009	3,735	3,892	27.3	28.2	40.7	48.5	27.9	0.2	24.2	14.0	0.6
シンガポール	59	46	679	276	735	14.3	11.3	27.4	3.6	5.3	-2.4	30.8	-8.6	15.0
タイ	3	49	252	3,177	2,699	0.8	12.0	10.2	41.2	19.4	30.4	17.8	28.8	-2.3
中国	5	33	134	476	5,398	1.2	8.1	5.4	6.2	38.7	21.2	14.9	13.5	41.5
米国	2	9	489	2	278	0.5	2.3	19.7	0.0	2.0	16.7	48.5	-43.3	107.3
EU	53	28	190	90	1,508	12.8	6.9	7.7	1.2	10.8	-6.2	21.1	-7.2	49.5
日本	41	28	86	215	903	9.9	6.9	3.4	2.8	6.5	-3.7	11.7	9.7	22.7
インド	6	44	220	958	708	1.4	10.8	8.9	12.4	5.1	22.7	17.4	15.9	-4.2
バングラデシュ	12	1	17	82	129	2.9	0.1	0.7	1.1	0.9	-26.1	39.7	17.3	6.6
世界計	415	409	2,481	7,703	13,938	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-0.2	19.8	12.0	8.8

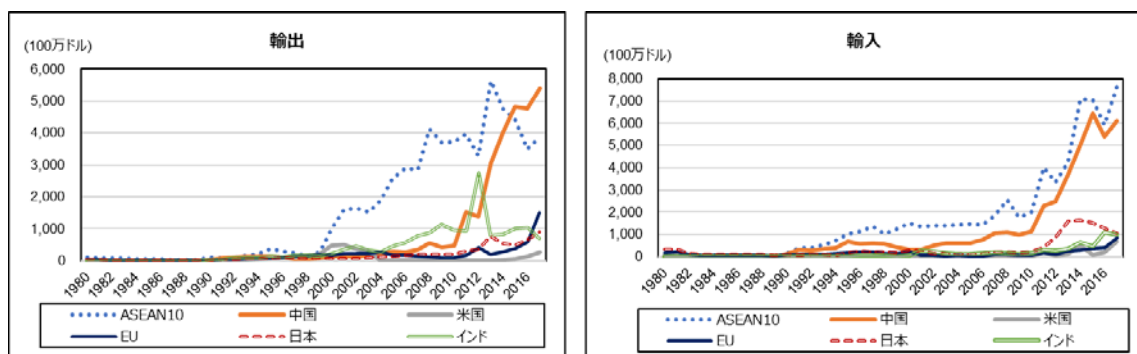
②輸入

(単位：100万ドル、%)

相手国	金額					構成比					平均伸び率			
	1980	1990	2000	2010	2017	1980	1990	2000	2010	2017	1980-1990	1990-2000	2000-2010	2010-2017
ASEAN10	65	174	1,528	1,986	7,618	8.3	26.0	47.3	46.4	39.0	10.3	24.3	2.7	21.2
シンガポール	48	119	683	1,123	2,931	6.1	17.9	21.1	26.2	15.0	9.6	19.1	5.1	14.7
タイ	1	20	343	473	2,167	0.2	3.0	10.6	11.1	11.1	31.8	33.0	3.3	24.3
中国	29	138	310	1,128	6,116	3.7	20.6	9.6	26.4	31.3	16.7	8.5	13.8	27.3
米国	39	19	75	25	695	5.0	2.9	2.3	0.6	3.6	-6.9	14.5	-10.5	61.0
EU	168	107	227	70	847	21.4	16.0	7.0	1.6	4.3	-4.5	7.8	-11.1	42.9
日本	343	111	304	219	1,055	43.7	16.6	9.4	5.1	5.4	-10.7	10.6	-3.2	25.2
インド	5	1	73	164	975	0.6	0.2	2.3	3.8	5.0	-11.3	48.1	8.4	29.0
バングラデシュ	9	1	3	10	24	1.2	0.1	0.1	0.2	0.1	-20.4	12.4	11.9	13.9
世界計	785	668	3,231	4,278	19,535	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-1.6	17.1	2.8	24.2

(出所) DOT より作成

図 2 ミャンマーの国・地域別貿易額の推移



(出所) DOT より作成

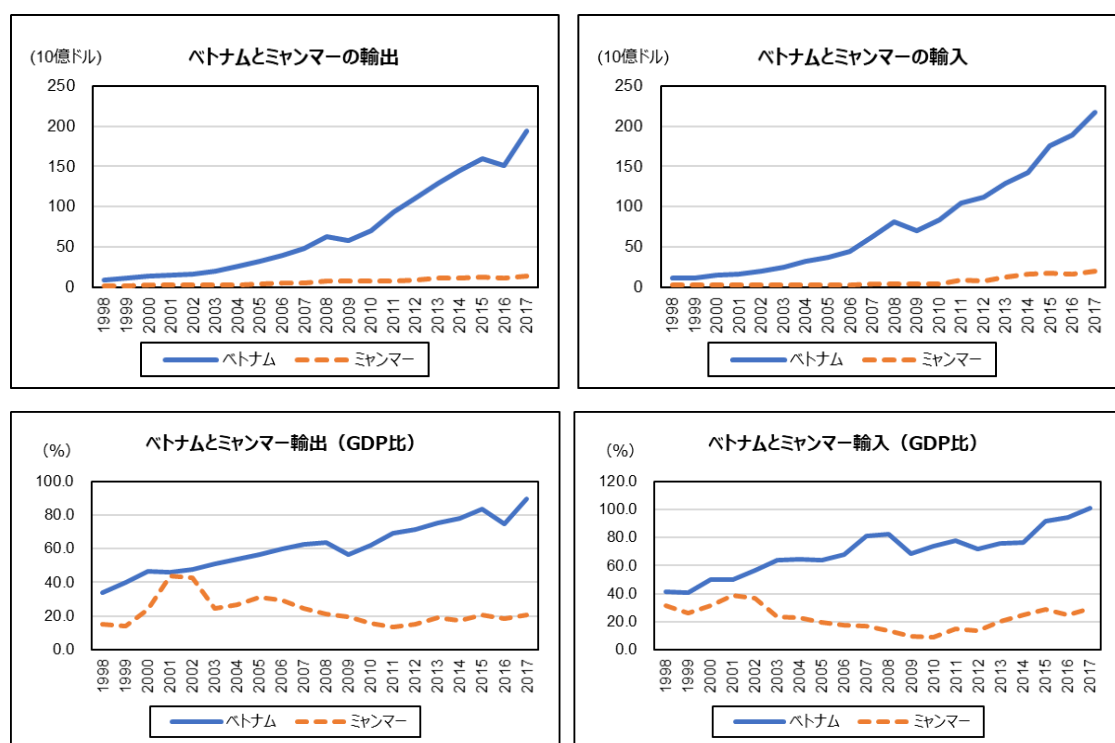
2. ミャンマーとベトナムの比較

ミャンマーの貿易をベトナムと比較すると、ミャンマーの停滞ぶりが浮き彫りになる。図は1980年から2017年までのミャンマーとベトナムの貿易の推移である。ベトナムの貿易

は、輸出では、1981年に1億ドルと1984年までミャンマーを下回っていた。ドイモイが始まった1985年に6.9億ドルに跳ね上がり、1989年に10億ドルを超えた。ミャンマーより6年早く達成。1994年に40億ドル、2000年に140億ドルとミャンマーより17年早く到達した。ベトナムの輸出は、2000年以降に飛躍的に拡大する。2012年に1110億ドル、2017年は2100億ドルとほぼ倍増している。2017年にはベトナムの輸出額はミャンマーの15倍の規模に成長している。ベトナムとの比較では、ミャンマーの貿易は停滞していた。

GDPに占める貿易の比率では、2000年時点ではミャンマーが輸出で24.2%、輸入で31.5%、ベトナムが輸出で46.5%、輸入で50.2%と、ベトナムがミャンマーを20%ポイント程度上回っていた。2017年では、ベトナムが輸出89.8%、輸入では100.9%へと倍増し輸出指向型経済成長を実現した。他方、ミャンマーの貿易に占めるGDP比は、輸出で20.8%、輸入で29.2%と2000年時点と比べて下回っている。

図3 ミャンマーとベトナムの輸出・輸入（1998～2017年）



(出所) 輸出入：DOT、名目GDP：WEO

2000年代にベトナムとミャンマーの貿易格差が生じた理由は、以下の点が指摘できる。

第1は、対米市場アクセスが制限されたことである。ベトナムは、米国との通商関係の正

常化（2001年に米越通商協定を締結）、以降、アパレルの対米輸出が急増した。ミャンマーは2000年代初めに対米アパレル輸出が開始したが、2003年の米国による対ミャンマー制裁法案以降、アパレルの対米輸出が途絶えた。東アジア諸国において工業化の糸口となったのはほぼ例外なく繊維産業であった。繊維産業は資本力や技術力には欠けるものの、労働力が豊富という途上国にとって比較的参入しやすく、優位性を生かしやすい産業である。ミャンマーは、途上国の最初が最初に手掛ける輸出商品である縫製品で機会を逸失した。

第2は、外資系製造業の投資である。ベトナムの輸出拡大は、機械製品が輸出主力品として新たに登場した。これをもたらしたのは、日本企業や韓国企業のベトナム投資である。ベトナムの貿易では、輸出を牽引する製品が交互に登場している。1990年代からアパレル、履物の輸出が伸び始め、2000年代初めにプリンターなどのIT機器が登場、2010年以降には携帯電話の輸出が始まり、次に家電製品が控えている。こうした主力輸出の登場は、外資系企業が担っている。ミャンマーにもこうした投資の動きが出てくるのか、ミャンマー貿易の今後を占うポイントになるだろう。

第2節 ミャンマーの貿易構造

ここでは、ミャンマーの貿易構造を財別国地域別に2000年、2010年、2016年の3時点と比較する。貿易データは、ミャンマーの主要貿易相手国の貿易データから対ミャンマー貿易をまとめたものである。主要相手先はASEAN、中国、米国、日本、EU、インドを取り上げた。

1. ミャンマーの財別輸出

ミャンマーの輸出構造は、財別に見ると、2000年では消費財が49.3%、鉱物資源などの素材が23.8%と消費財が過半を占めていた。しかし、2010年には、素材が52.2%と過半を占め、消費財の22.5%と素材と消費財の比率が逆転した。2016年は、素材が37.9%、消費財が27.5%と素材の比率が低下して消費財が高まった。素材、消費財に次ぐのが加工品である。2016年で加工品の比率が8.5%を占めている。

表 2 ミャンマーの財別輸出

～主要国の財別対ミャンマー輸入（ミャンマーの輸出に占める比率）～

(単位：%)

年	財・業種	各国の対ミャンマー輸入											ミャンマーの輸出
		ASEAN 10	シンガポール	タイ	インドネシア	マレーシア	中国	日本	米国	EU28	インド	小計	
2000	総額	21.3	5.0	11.7	1.0	3.2	5.7	5.5	24.0	17.4	8.2	82.1	100.0
	素材	11.8	1.1	9.1	0.3	1.2	3.7	0.7	0.2	0.6	6.6	23.6	-
	加工品	2.9	0.5	1.8	0.2	0.2	1.1	0.9	0.9	1.5	0.1	7.4	-
	部品	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.0	0.7	-
	資本財	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.5	0.0	0.7	-
	資本財（輸送機器除く）	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.3	-
	産業用輸送機器	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	0.4	-	0.4	-
	消費財	6.1	3.3	0.6	0.5	1.6	0.8	3.5	22.8	14.6	1.4	49.3	-
	食料・飲料	4.6	2.0	0.4	0.5	1.6	0.8	2.7	1.4	1.1	1.4	12.1	-
	乗用車等	0.0	-	-	0.0	-	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	-
	耐久消費財	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.4	0.0	0.7	-
	半耐久消費財	1.1	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	18.5	12.1	0.0	32.5	-
	非耐久消費財	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	1.1	-	4.0	-
2010	総額	44.5	1.1	38.3	0.4	3.1	12.9	5.2	-	2.9	15.1	80.7	100.0
	素材	39.2	0.5	36.2	0.0	1.5	6.7	0.4	-	0.0	5.8	52.2	-
	加工品	1.5	0.2	0.7	0.0	0.5	3.8	0.2	-	0.0	0.2	5.8	-
	部品	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.1	-
	資本財	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.0	-
	資本財（輸送機器除く）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.0	-
	産業用輸送機器	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0	-
	消費財	3.7	0.3	1.5	0.4	1.1	2.5	4.5	-	2.8	9.0	22.5	-
	食料・飲料	3.4	0.3	1.3	0.4	1.0	2.4	1.0	-	0.4	9.0	16.2	-
	乗用車等	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0	-
	耐久消費財	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.0	-
	半耐久消費財	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	3.5	-	2.3	0.0	6.1	-
	非耐久消費財	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.1	0.0	0.2	-
2016	総額	21.8	0.9	18.4	0.9	1.5	27.1	7.3	2.1	8.5	8.4	75.2	100.0
	素材	16.6	0.2	16.0	0.0	0.4	20.8	0.3	0.0	0.0	0.1	37.9	-
	加工品	2.0	0.1	1.1	0.5	0.3	4.2	0.2	0.2	0.7	1.2	8.5	-
	部品	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	-
	資本財	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.1	0.4	1.1	-
	資本財（輸送機器除く）	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.1	0.0	0.7	-
	産業用輸送機器	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	0.0	-	0.4	0.4	-
	消費財	2.8	0.4	1.1	0.3	0.9	1.8	6.7	1.9	7.6	6.7	27.5	-
	食料・飲料	2.3	0.2	1.0	0.3	0.7	0.7	0.6	0.4	0.9	6.7	11.7	-
	乗用車等	0.0	0.0	0.0	-	-	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-
	耐久消費財	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.7	0.0	0.0	0.1	0.0	0.9	-
	半耐久消費財	0.3	0.1	0.0	0.0	0.1	0.4	5.8	1.4	5.8	0.0	13.6	-
	非耐久消費財	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1	0.8	0.0	1.3	-

注：ミャンマーの輸出は、各国の対ミャンマー輸入計（DOT）より作成。

資料：ITI貿易マトリックスより

(1) 素材 天然ガス

ミャンマーの素材輸出のほとんどは、天然ガスで占められている。ミャンマーの主要ガス田は、シュエ（Shwe）、ヤダナ（Yadana）、ゾーティカ（Zwtika）、イエタグン（Yetagun）の沖合のガス田である。シュエで採掘されたガスのうち 8 割は中国に輸出、イエタグンで採掘された全ての天然ガス、ヤダナとゾーティカで採掘された 8 割の天然ガスはタイに輸出されている。これら沖合の天然ガス田 4 カ所のうち、アンダマン海のイエタグンでの生産量が 2018 年 1 月から 2 月にかけて一日の生産量が 2014 年比で約 55%と大幅に減少し

ている。ミャンマーの天然ガス輸出額を見ると 2015 年、2016 年に激減した。

浅海ガス田の生産量が減退してきたことから、今後の開発の中心は、浅海での開発から大水深へ移行すると捉えられている。ただし、ミャンマーの大水深はまったくのフロンティア開発であり、地層や地質データが乏しく開発に伴うリスクが大きいと考えられている¹⁾。

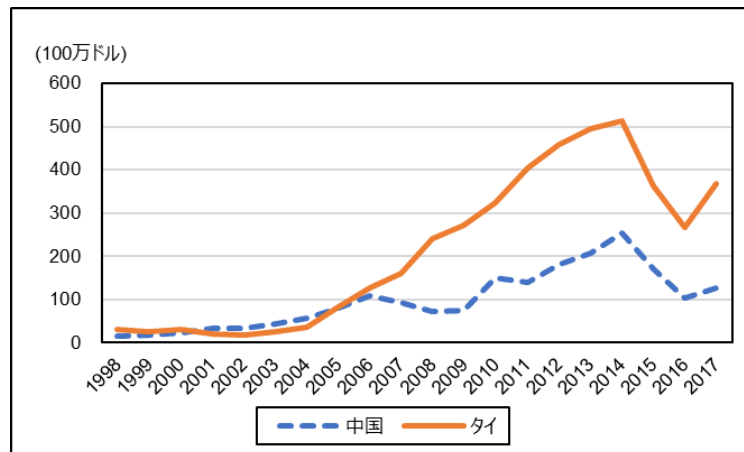
表 3 中国とタイの対ミャンマー天然ガス輸入 (2017 年)

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	中国	タイ
271121	天然ガス	1,172	1,887
270900	原油	-	26
271099	廃油－その他	-	0
270210	亜炭	0	-
270119	その他の石炭	-	0
270112	歴青炭	-	0
総計		1,172	1,913

(出所) 中国・タイ貿易統計より ITI 作成

図 4 中国とタイのミャンマー 石油及び同製品輸出



(出所) 中国・タイ貿易統計より ITI 作成

(2) ミャンマーの加工品輸出

ミャンマーは、石油・天然ガス、石炭、銅、鉛、亜鉛、金、銀、錫、タングステン、鉄など豊富な地下資源を有している。ミャンマーの加工品輸出は、2017 年で、中国に 8 億ドル、タイに 2.5 億ドル、インドが 1.7 億ドルである。中国向けには、フェロニッケル、精製銅の

輸出が近年拡大している。ニッケルは、2010年7月に中国企業2社とミャンマーのタガウン・タウン・ニッケル採鉱プロジェクトの共同開発の契約を結んだ²。銅山開発では、2010年に中国企業の万宝鉱産会社がミャンマー中部の「レパダウン銅山」開発を始めている。万宝鉱業会社は、中国国有の武器製造大手、中国北方工業公司の子会社である。

タイの対ミャンマー加工品輸入は、精製銅、水産物、木材、インドは、木材、フェロニッケル、精製銅が上位に来ている。

表 4 中国、タイ、インドの対ミャンマー 加工品輸入 (HS6 桁)

①中国

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
720260	フェロニッケル	-	-	126	317
740311	精製銅－陰極銅及びその切断片	-	21	130	262
710399	貴石・半貴石（その他の加工をしたもの）	2	118	137	59
271600	電力	-	45	43	40
900190	その他の光学用品	-	7	18	36
790111	亜鉛（亜鉛の含有量99.99%以上）	-	-	10	20
440290	やし殻炭他	-	10	6	13
284690	酸化イットリウム、酸化ランタン他	-	-	4	12
440729	木材（熱帯産木材）	10	38	29	12
230120	魚又は甲殻類、軟体動物の粉、ミール及びベレット	0	7	5	8
小計		12	246	509	779
総計		24	280	544	802

②タイ

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
740311	精製銅－陰極銅及びその切断片	25	17	44	148
230120	魚又は甲殻類、軟体動物の粉、ミール及びベレット	0	2	28	30
440729	木材（熱帯産木材）	4	5	18	18
282580	アンチモンの酸化物	-	-	12	12
900190	その他の光学用品	-	1	9	9
440290	やし殻炭他	-	7	8	8
710391	その他の加工をしたルビー、サファイヤ及びエメラルド	1	0	1	2
730661	その他の溶接管－正方形又は長方形	-	-	0	2
441820	戸及びその枠並びに敷居	0	3	1	2
440929	縁、端、面に沿って溝付け他の加工をした木材（針葉樹以外）	-	4	2	2
小計		31	38	122	233
総計		40	53	138	253

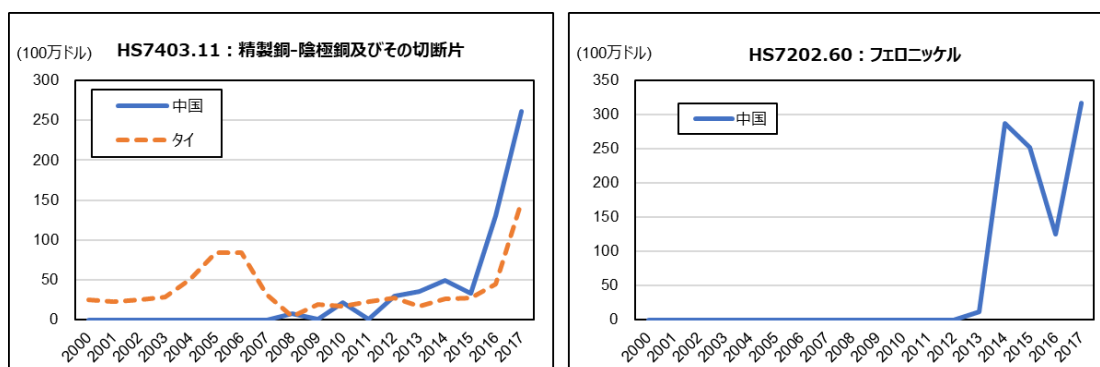
③インド

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
440890	その他の化粧(はり)用単板、合板用単板等	0	1	39	41
440839	化粧(はり)用単板、合板用単板等 (熱帯産木材)	0	2	52	36
440729	木材 (熱帯産木材)	-	1	23	29
720260	フェロニッケル	-	-	-	13
780110	精製鉛	0	-	1	12
440799	その他の木材	0	-	16	9
440810	化粧(はり)用単板、合板用単板等 (針葉樹)	0	0	9	8
440831	化粧(はり)用単板、合板用単板等 (熱帯産木材)	-	0	10	7
790111	亜鉛 (亜鉛の含有量99.99%以上)	-	-	1	5
440719	木材 (その他針葉樹)	-	-	-	4
小計		0	3	150	164
総計		2	17	156	176

(出所) 各国貿易統計より ITI 作成

図 5 中国とタイのミャンマー輸入 (精製銅とフェロニッケル)



(出所) 中国・タイ貿易統計より ITI 作成

(3) ミャンマーの部品輸出

ミャンマーの部品輸出は、輸出規模が極めて小さい。2017 年で見ると特定品目に集中している。対中国部品輸出では、プリンター、対タイでは電機機器の部品、日本、インドがトランスフォーマー、マレーシアがオシロスコープであった。

表 5 中国、タイ、日本、米国、インドネシア、マレーシアの対ミャンマー部品輸入
(HS6 桁)

①中国

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
844399	プリンター、複写機、ファクシミリ等の部品及び附属品	-	-	7.5	6.2
852990	ディスプレイモジュール	-	1.0	0.9	3.4
851770	電話機の部品	-	-	2.6	2.0
851890	マイク、スタンド、拡声器等の部品	-	0.0	0.6	0.3
853321	その他の固定式抵抗器（20W以下）	-	-	0.0	0.2
848420	メカニカルシール	-	-	-	0.1
854231	集積回路（プロセッサー及びコントローラー）	-	-	0.3	0.0
853610	ヒューズ（1000ボルト以下）	-	-	0.1	0.0
401120	バス又は貨物自動車用タイヤ（新品）	-	-	-	0.0
852290	その他の部品及び附属品	2.1	-	-	-
小計		2.1	1.0	12.0	12.3
総計		2.1	1.0	12.6	12.4

②タイ

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
854390	電気機器の部品	-	-	9.4	8.2
854890	機器の電気式部品	-	-	0.0	5.3
901590	測量用機器の部品及び附属品	-	-	0.3	0.7
843143	第8430.41号又は第8430.49号のせん孔用又は掘削用の機械の部品	-	-	0.0	0.7
841391	ポンプの部品	-	-	0.1	0.4
850490	トランスフォーマー、スタティックコンバーター、インダクター部品	0.0	-	0.0	0.3
853610	ヒューズ（1000ボルト以下）	-	0.0	0.0	0.3
903300	この類の機器の部品及び附属品	-	0.0	0.2	0.2
853339	巻線形可変抵抗器（その他）	-	-	-	0.2
848110	減圧弁	-	-	0.1	0.2
小計		0.0	0.0	10.2	16.5
総計		0.2	0.1	10.6	16.8

③日本

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
850490	トランスフォーマー、スタティックコンバーター、インダクター部品	-	-	1.5	3.3
853610	ヒューズ（1000ボルト以下）	2.9	2.3	1.8	2.7
853650	その他のスイッチ	-	-	0.2	0.3
853331	巻線形可変抵抗器（20W以下）	-	-	0.0	0.3
853321	その他の固定式抵抗器（20W以下）	-	-	0.2	0.2
853510	ヒューズ（1000ボルト超）	-	-	-	0.1
853890	第85.36項から第85.37項の物品用部品	-	-	-	0.1
870891	ラジエーター及びその部品	-	-	-	0.1
844399	プリンター、複写機、ファクシミリ等の部品及び附属品	-	-	0.0	0.1
848120	油圧伝動装置用又は空気圧伝動装置用の弁	-	-	-	0.0
小計		2.9	2.3	3.7	7.2
総計		4.1	2.3	3.9	7.4

④米国

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
850490	トランスフォーマー、スタティックコンバーター、インダクター部品	-	-	-	0.4
853650	その他のスイッチ	-	-	0.1	0.1
841899	冷凍冷蔵庫、家庭用冷蔵庫他の部品	-	-	-	0.1
870891	ラジエーター及びその部品	-	-	-	0.0
853649	継電器（その他）	-	-	-	0.0
840991	航空機エンジン部品（ピストン式火花点火内燃機関用）	-	-	-	0.0
853340	その他の可変抵抗器	-	-	-	0.0
853890	第85.36項から第85.37項の物品用部品	-	-	-	0.0
850300	第85.01項又は第85.02項の機械用部品	-	-	-	0.0
840999	航空機エンジン部品（その他）	-	-	-	0.0
小計		-	-	0.1	0.8
総計		1.3	-	0.1	0.8

⑤インドネシア

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
844391	印刷機の部品及び附属品	-	-	0.2	2.6
870895	安全エアバッグ（インフレーターシステムを有するもの）及びその部品	-	-	1.7	1.6
870891	ラジエーター及びその部品	-	-	0.2	0.2
847330	第84.71項の機械の部品及び附属品	-	-	0.0	0.0
853400	印刷回路	-	-	-	0.0
851890	マイク、スタンド、拡声器等の部品	-	-	0.0	0.0
850300	第85.01項又は第85.02項の機械用部品	-	-	-	0.0
853690	電気回路の開閉用機器、接続用機器	-	-	-	0.0
843149	第84.26項、第84.29項又は第84.30項の機械用部品	-	-	-	0.0
853890	第85.36項から第85.37項の物品用部品	-	-	0.0	0.0
小計		-	-	2.1	4.4
総計		0.0	-	2.1	4.4

⑥マレーシア

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
903090	オシロスコープ、スペクトラムアナライザー等の部品及び附属品	-	-	0.0	13.5
843143	第8430.41号又は第8430.49号のせん孔用又は掘削用の機械の部品	-	0.0	2.6	3.4
850490	トランスフォーマー、スタティックコンバーター、インダクター部品	2.6	1.5	0.1	0.8
901590	測量用機器の部品及び附属品	-	-	0.0	0.5
851770	電話機の部品	-	-	0.2	0.2
847330	第84.71項の機械の部品及び附属品	0.0	-	0.2	0.1
840820	第87類の車両の駆動用エンジン	-	-	0.0	0.1
880390	その他の航空機部品	-	0.0	0.0	0.0
843691	家さんの飼育器、ふ卵器又は育すう器の部品	-	-	-	0.0
880330	飛行機又はヘリコプターのその他の部品	0.0	-	0.0	0.0
小計		2.6	1.5	3.2	18.8
総計		2.7	1.6	3.4	18.8

(出所) 各国貿易統計

(4) 消費財

ミャンマーの消費財輸出は、食料・飲料と半耐久縫製品（縫製品）が大宗を占めている。

食料品の最大の輸出先はインドである。インドには、豆類、中国は米、豆、果実、タイには水産物、日本はエビ等である（表 6）。

半耐久消費財の輸出は、縫製品である。2000 年代はじめにの縫製品輸出は、対米、対 EU 輸出に支えられていた。縫製品の輸出は、1990 年代末になって、委託加工による輸出が伸びはじめ、外貨獲得業種として発展の兆しをみせていた。しかし、2003 年に米国がスー・チー氏拘束に反発して対ミャンマー経済制裁を実施したことで、ミャンマーの対米輸出がストップした（表 7）。

米市場を失ったミャンマーの縫製品輸出は、日本が最大の輸出先となり、韓国、ドイツと続いている。2016 年 11 月に米国の対ミャンマー経済制裁が全面解除された後の 2017 年で、ミャンマーの対米縫製品輸出は 1.3 億ドルと前年比倍増近くになっているが 2003 年の水準には、回復していない。

米国の対ミャンマー経済制裁は、ミャンマーの縫製品輸出に大きな打撃を与えた。ミャンマーと同様に一般特惠制度（GSP）の適用を受けるカンボジア、バングラデシュと貿易額を比べると、日本市場では互角である。しかし米国市場ではベトナムに、EU 市場ではバングラデシュやカンボジアに大きく引き離されている（図 6）。米国や EU の縫製品市場でベトナムやバングラデシュに追いつくのは大変困難と思われる。さらに、ミャンマーは後発途上国（LDC）の『卒業』要件を満たしている。2021 年に再度『卒業』要件を満たすと、2024 年には LDC から『卒業』する。『卒業』は国際的な地位を高める点で望ましいが、一方、GSP の適用などの措置が受けられなくなることへの影響が懸念される³。

表 6 タイ、中国、日本、インドの対ミャンマー 食料・飲料輸入

①タイ

		(単位：100万ドル)			
HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
030289	その他の魚（生鮮・冷蔵）	-	-	50	47
030249	さわら、さんま、むろあじ、からふとししやも、他（生鮮・冷蔵）	-	-	-	26
030742	いか（生きているもの、生鮮・冷蔵）	-	-	-	15
071331	乾燥豆（緑豆）	-	18	30	14
030243	いわし（生鮮・冷蔵）	-	-	1	6
030633	かに（生きているもの、生鮮・冷蔵）	-	-	-	5
030636	その他のシュリンプ及びプローン（生きているもの、生鮮・冷蔵）	-	-	-	5
081340	乾燥果実	-	0	0	4
080132	カシューナット（殻を除いたもの）	-	0	1	3
090421	とうがらし属又はピメンタ属の果実（乾燥）	-	-	9	3
小計		-	18	91	129
総計		9	97	131	155

②中国

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
100630	米（精米）	-	-	29	21
080390	バナナ（生鮮・乾燥）	-	-	10	19
071331	乾燥豆（緑豆）	1	52	11	11
030633	かに（生きているもの、生鮮・冷蔵）	-	-	-	8
081340	乾燥果実	9	12	9	7
030617	その他のシュリンプ及びプローン（冷凍）	-	-	5	5
030639	その他の甲殻類（生きているもの、生鮮・冷蔵）	-	-	-	4
030631	いせえび（生きているもの、生鮮・冷蔵）	-	-	-	1
030771	クラム、コックル、アーケシェル	-	-	1	1
071333	乾燥豆（いんげん豆）	0	1	3	1
小計		10	65	68	79
総計		18	180	91	84

③日本

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
030617	その他のシュリンプ及びプローン（冷凍）	-	-	47	48
071331	乾燥豆（緑豆）	3	7	14	21
071339	乾燥豆（その他のささげ属又はいんげんまめ属の豆）	4	6	7	7
030499	その他の魚のフィレ他の魚肉（冷凍）	-	6	3	4
160521	シュリンプ及びプローン（気密容器入りでないもの）	-	-	3	4
030743	冷凍いか	-	-	-	2
030890	その他の水棲無脊椎動物及びその粉、ミール及びペレット	-	-	-	2
030614	冷凍かに	0	1	2	2
040900	天然はちみつ	-	1	2	1
030559	その他の乾燥した魚	0	1	1	1
小計		8	22	79	92
総計		59	75	83	95

④インド

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
071331	乾燥豆（緑豆）	9	417	503	270
071360	乾燥豆（き豆）	-	-	253	147
071339	乾燥豆（その他のささげ属又はいんげんまめ属の豆）	0	69	51	49
071320	乾燥豆（ひよこ豆）	0	0	10	29
071390	乾燥豆（その他）	12	170	4	24
071333	乾燥豆（いんげん豆）	1	6	10	10
091030	うこん	0	1	10	7
030389	たい、かつお、さば他（冷凍）	-	-	4	6
071335	乾燥豆（ささげ）	-	-	2	4
080280	びんろう子	-	-	5	2
小計		23	664	851	548
総計		31	669	863	549

(出所) 各国貿易統計

表 7 主要国の対ミャンマー、ベトナムのアパレル輸入

①ミャンマー

(単位: 100万ドル)

国名	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
日本	5	8	15	32	45	53	71	96	133	149	184	349	409	478	561	582	652	714
中国	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7	21	39	34	41	45	47
韓国	1	3	2	5	6	7	18	30	30	54	124	232	279	391	462	397	346	353
米国	405	410	303	235	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	16	44	77	139
ドイツ	65	76	67	91	116	96	106	95	91	77	74	79	49	62	111	162	238	357
タイ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	2	2	4	6	10
インドネシア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	1	1	1	2
マレーシア	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	15	21
ベトナム	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-
インド	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1
計	476	497	387	364	167	157	196	222	255	282	388	668	759	973	1,188	1,231	1,381	1,644

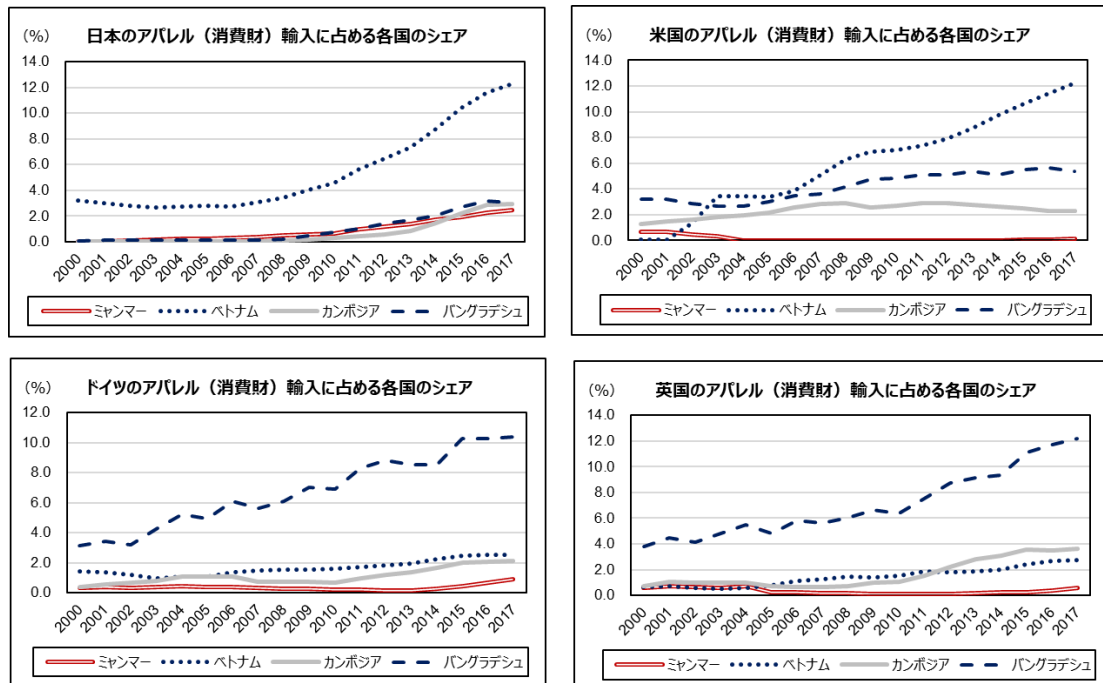
②ベトナム

(単位: 100万ドル)

国名	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
日本	644	581	510	538	609	651	675	756	916	1,096	1,278	1,948	2,280	2,570	2,858	3,095	3,387	3,614
中国	2	1	2	10	5	10	13	26	44	45	78	190	247	414	562	740	854	1,047
韓国	29	41	48	44	41	49	67	83	150	241	411	865	1,128	1,732	2,206	2,272	2,475	2,906
米国	48	49	883	2,362	2,553	2,703	3,204	4,338	5,197	5,051	5,848	6,614	7,078	8,115	9,276	10,566	10,794	11,567
ドイツ	290	269	243	221	284	274	388	478	535	499	533	703	646	713	892	897	937	973
タイ	0	1	1	1	1	2	5	9	7	10	9	17	26	38	45	53	65	77
インドネシア	0	0	0	0	0	1	1	4	2	11	4	9	11	17	17	21	24	45
マレーシア	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	91	97
インド	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	30	52
計	1,030	942	1,685	3,175	3,495	3,690	4,353	5,695	6,852	6,953	8,186	10,346	11,415	13,598	15,857	17,644	18,657	20,378

(出所) 各国貿易統計より ITI 作成

図 6 日本、米国、ドイツ、英国のアパレル輸入シェアの推移



(出所) 各国貿易統計より ITI 作成

2. ミャンマーの財別輸入

主要国からのミャンマーの財別輸入構成比は、2016 年では加工品が 38.1%、消費財が 21.8%、資本財が 18.4%となっている。2000 年、2010 年ともに加工品のシェアが高く、次いで消費財、資本財という順番は変わっていない。部品の比率は極めて小さい。

国別では、加工品輸入は、ASEAN と中国が主な輸入先である。ASEAN ではシンガポールとタイの比率が高い。中国は、国別では、最大の輸入国である。

部品の輸入は、2000 年で 10%、2010 年で 9.0%、2016 年で 7.0%と低調である。輸入先は、2000 年では ASEAN、日本、中国の順であったが、2010 年には、日本が後退し、中国が最大の輸入先となった。

資本財の輸入は、中国からの携帯電話の輸入が急増しているためである。消費財の輸入は、食料飲料、オートバイの輸入金額が大きい。オートバイは中国からの輸入が大宗を占めている。

表 8 ミャンマーの財別輸入～主要国の財別対ミャンマー輸出
(ミャンマーの輸入に占める割合)

(単位: %)

年	財・業種	各国の対ミャンマー輸出												ミャンマーの輸入
		ASEAN 10	シンガポール計	再輸出	タイ	インドネシア	マレーシア	中国	日本	米国	EU28	インド	小計	
2000	総額	45.4	15.8	8.9	18.2	2.4	8.4	18.0	7.1	0.6	3.9	1.6	76.6	100.0
	素材	5.5	0.1	0.0	0.1	0.0	5.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	-
	加工品	20.3	6.2	2.1	9.7	1.7	2.5	8.5	1.0	0.1	0.8	0.8	31.5	-
	部品	4.8	2.7	2.2	1.8	0.2	0.1	1.3	2.4	0.2	1.0	0.2	10.0	-
	資本財	3.3	2.2	1.6	0.8	0.2	0.1	4.5	3.5	0.3	1.6	0.1	13.2	-
	資本財 (輸送機器除く)	3.3	2.2	1.6	0.8	0.2	0.1	4.1	3.0	0.3	1.2	0.1	12.0	-
	産業用輸送機器	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.5	-	0.3	0.0	1.3	-
	消費財	10.5	4.0	2.9	5.6	0.3	0.4	3.5	0.2	0.1	0.4	0.4	15.1	-
	食料・飲料	4.1	1.4	0.7	2.4	0.1	0.2	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	-
	乗用車等	0.7	0.1	0.1	0.6	-	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	-	0.9	-
	耐久消費財	1.4	1.1	0.9	0.2	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	-
	半耐久消費財	1.7	0.5	0.4	1.2	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.1	0.0	2.8	-
	非耐久消費財	2.6	0.9	0.8	1.2	0.2	0.1	1.4	0.0	0.0	0.3	0.3	4.7	-
	総額	43.5	12.8	6.3	22.9	3.1	4.0	38.4	2.9	0.1	1.2	3.0	89.2	100.0
2010	素材	0.3	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	-
	加工品	26.2	7.9	2.6	12.1	2.7	3.1	16.1	0.7	0.0	0.2	0.9	44.1	-
	部品	3.4	1.7	1.3	1.5	0.1	0.2	4.8	0.2	0.0	0.2	0.3	9.0	-
	資本財	3.6	1.5	1.3	1.7	0.1	0.2	11.1	1.6	0.0	0.4	0.2	17.0	-
	資本財 (輸送機器除く)	3.2	1.4	1.2	1.4	0.1	0.2	8.8	1.3	0.0	0.3	0.2	13.8	-
	産業用輸送機器	0.4	0.1	0.1	0.3	0.0	0.0	2.3	0.3	-	0.1	0.0	3.2	-
	消費財	9.8	1.5	1.1	7.5	0.3	0.4	6.5	0.3	0.0	0.3	1.6	18.5	-
	食料・飲料	5.2	0.7	0.4	4.3	0.0	0.2	0.7	0.0	0.0	0.1	0.8	6.7	-
	乗用車等	0.7	0.0	0.0	0.6	-	0.0	2.7	0.3	0.0	0.0	0.0	3.7	-
	耐久消費財	0.8	0.4	0.4	0.4	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	-
	半耐久消費財	0.9	0.1	0.1	0.8	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	-
	非耐久消費財	2.2	0.3	0.3	1.4	0.2	0.2	0.7	0.0	0.0	0.2	0.7	4.0	-
	総額	36.3	10.3	4.5	18.8	2.8	4.3	36.3	4.7	0.9	2.8	5.3	86.1	100.0
	素材	0.3	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.2	0.7	-
	加工品	19.4	6.9	1.8	6.9	2.2	3.3	16.2	0.7	0.3	0.5	1.0	38.1	-
2016	部品	2.7	1.3	1.0	1.3	0.0	0.1	3.3	0.2	0.1	0.4	0.3	7.0	-
	資本財	4.3	1.2	1.1	2.8	0.1	0.2	10.2	2.2	0.1	1.2	0.4	18.4	-
	資本財 (輸送機器除く)	4.1	1.1	1.0	2.7	0.1	0.2	8.3	0.5	0.1	0.9	0.4	14.3	-
	産業用輸送機器	0.2	0.1	0.1	0.1	-	0.0	1.8	1.7	0.0	0.3	0.0	4.1	-
	消費財	9.7	1.0	0.6	7.6	0.4	0.6	6.6	1.5	0.1	0.6	3.4	21.8	-
	食料・飲料	5.8	0.4	0.1	4.9	0.2	0.4	1.3	0.0	0.0	0.1	2.4	9.6	-
	乗用車等	0.7	0.1	0.0	0.6	0.0	0.0	1.7	1.4	0.0	0.2	0.0	3.9	-
	耐久消費財	0.6	0.2	0.2	0.4	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	-
	半耐久消費財	0.7	0.1	0.1	0.5	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.1	2.1	-
	非耐久消費財	1.8	0.2	0.2	1.2	0.2	0.2	0.9	0.0	0.0	0.3	0.9	3.9	-

注: ミャンマーの輸入は、各国の対ミャンマー輸出計 (DOT) より作成。

資料: ITI貿易マトリックスより

(1) 加工品

加工品の輸入は、鉄鋼、繊維、化学、燃料が主な業種である。ミャンマーの加工品輸入額は、主要 10 カ国のデータでみると、2016 年で鉄鋼が 15.8 億ドル、繊維が 15.1 億ドル、化学品が 12.0 億ドルである。鉄鋼の輸入は、7 割強が中国で、合金鋼、フラットロールある。韓国からは 2.3 億ドル、タイからは 1.3 億ドルである。繊維も中国からの輸入が 7 割強を占めている。次にタイが続いている。化学品では、中国が 5.2 億ドル、タイが 3.3 億ドルとなっている。

表 9 ミャンマーの加工品輸入（国別、2000・2016 年）

（単位：100万ドル）

国名	繊維		化学品		鉄鋼	
	2000	2016	2000	2016	2000	2016
日本	4	67	6	12	11	28
中国	100	1,048	38	526	45	1,084
韓国	66	93	16	77	47	237
米国	0	3	1	14	0	0
ドイツ	1	1	2	15	0	1
タイ	30	212	82	336	36	133
インドネシア	7	13	8	29	5	4
マレーシア	3	5	15	102	1	9
ベトナム	1	20	0	48	2	48
インド	1	50	7	42	8	42
計	214	1,513	174	1,202	156	1,586

（出所）各国貿易統計より ITI 作成

表 10 ミャンマーの国別加工品輸入（HS6 桁）

① 中国

（単位：100万ドル）

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
722830	その他の棒（熱間圧延、熱間引抜き又は押出しをしたものに限るものとし、更に加工したものを除く。）	0	46	238	223
721049	亜鉛をめつきたもの（電気めつきによるものを除く。）	-	21	91	130
721070	ペイント若しくはワニス塗布し又はプラスチックを被覆したもの	1	21	134	119
551219	合成繊維（ポリエステル短繊維85%以上）	0	88	127	118
271019	石油及び歴青油（原油を除く。）並びに調製品（バイオディーゼルを含有するものを除く。）	-	60	61	86
730661	その他の溶接管－横断面が正方形又は長方形のもの	-	14	79	84
600632	その他のニット（合成繊維製－浸染したもの）	-	9	58	82
722870	形鋼	-	2	74	77
310210	窒素肥料－尿素	2	15	62	74
730890	その他の構造物及び部品（鉄鋼製）	4	78	45	57
小計		7	355	970	1,050
総計		234	1,458	3,582	3,911

②タイ

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
271019	石油及び歴青油（原油を除く。）並びに調製品－その他	-	248	173	239
271012	軽質油及び調製品	-	-	92	126
252329	ポートランドセメント	19	147	167	77
732690	その他の鉄鋼製品	1	15	21	45
190190	穀粉、ミール又はでん粉の調整食料品等	2	26	43	43
520852	なせんした物－平織りのもので、重量が1平方mにつき100gを超えるもの	3	24	43	38
292242	グルタミン酸及びその塩	33	37	39	38
271119	液化－石油ガス他	0	0	18	33
310520	鉬物性肥料及び化学肥料（窒素、りん及びカリウムを含有するもの）	2	8	31	30
310210	窒素肥料－尿素	0	0	6	28
小計		59	505	633	698
総計		266	1,093	1,517	1,686

③インド

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
721420	節、リブ、溝その他の異形を圧延工程において付けたもの及び圧延後ねじつたもの	-	0	7	64
271019	石油及び歴青油（原油を除く。）並びに調製品	-	2	5	46
230400	大豆油かす	0	10	17	40
520514	単糸－125デシテックス以上192.31デシテックス未満	-	-	20	20
170191	しよ糖等－香味料又は着色料を加えたもの	-	1	3	14
520548	マルチプルヤーン及びケーブルヤーン－83.33デシテックス未満	-	-	8	10
721410	鉄又は非合金鋼のその他の棒－鍛造したもの	-	-	-	9
240399	たばこのエキス及びエッセンス他	-	0	9	8
854460	その他の電気導体（使用電圧が1,000ボルトを超えるもの）	-	1	12	8
854449	その他の電気導体（使用電圧が1,000ボルト以下のもの）	-	0	0	7
小計		0	15	79	227
総計		22	82	217	359

④日本

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
540761	その他の織物－テクスチャード加工をしてないポリエステル長繊維85%以上	1	9	14	14
720851	その他（熱間圧延をしたもので巻いてないもの）厚さ10mm超	0	1	8	6
551323	浸染したもの－ポリエステル短繊維のその他の織物	-	3	3	5
271019	石油及び歴青油（原油を除く。）並びに調製品	-	0	5	5
590320	ポリウレタンを染み込ませ、塗布し、被覆し又は積層したもの	1	2	4	4
900290	その他の光学用品	-	-	6	4
590390	その他の紡織用繊維の織物類	-	1	3	3
480255	その他の紙及び板紙－1平方mにつき40g-150gのもの（ロール状）	-	0	2	3
960719	スライドファスナー	0	1	4	3
600537	合成繊維製のもの－浸染したもの	-	-	-	3
小計		2	16	48	51
総計		28	60	145	158

(出所) 各国貿易統計より ITI 作成

(2) 部品輸入

ミャンマーの部品輸入は、主要10カ国のデータでみると、2016年で電機が4.4億ドル、一般機械が3.3億ドル、自動車部品が1.4億ドルと僅かである。輸入先は、中国とタイであ

る（表 11）。

中国からの部品輸入の上位品目は、バス・トラックのタイヤ、電話機の部品、モーターサイクルの部品、発光ダイオード、エンジン用部品、リチウム電池、火花点火内燃用機器、鉛蓄電池、トラクター用部品などの自動車関連部品が多い。タイは、同様に、金額が大きい上位品目は自動車関連が並んでいる。

表 11 ミャンマーの部品輸入（国別、2000・2016 年）

（単位：100万ドル）

国名	一般機械		電機		自動車部品（※）		精密機器	
	2000	2016	2000	2016	2000	2016	2000	2016
日本	47	18	13	14	2	5	0	2
中国	14	194	5	260	7	105	0	1
韓国	4	13	5	15	1	8	-	0
米国	5	7	0	3	-	0	0	1
ドイツ	9	10	1	7	0	0	3	1
タイ	12	70	10	86	2	26	0	4
インドネシア	2	1	1	2	1	1	0	0
マレーシア	2	8	1	6	-	0	0	0
ベトナム	-	3	0	13	0	1	-	0
インド	1	9	2	40	-	0	0	0
計	95	335	39	445	13	146	4	11

（注）自動車部品は、エンジンを除く。

（出所）各国貿易統計より ITI 作成

表 12 ミャンマーの国別部品輸入（HS6 桁）

①中国

（単位：100万ドル）

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
401120	バス又は貨物自動車用タイヤ（新品）	4	46	67	62
851770	電話機の部品	-	1	49	48
871410	モーターサイクル用部品	-	-	49	37
854140	光電性半導体デバイス及び発光ダイオード（LED）	-	4	20	36
840999	エンジン用部品	3	57	35	34
850760	リチウム・イオン蓄電池	-	-	17	23
840991	ピストン式火花点火内燃機関用	2	5	23	22
853710	電気制御用・配電用盤（使用電圧1,000ボルト以下）	2	14	19	20
850720	その他の鉛蓄電池	0	1	27	19
870899	トラクター用部品	3	33	24	18
小計		16	162	329	319
総計		37	438	721	672

②タイ

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
850710	ピストンエンジン始動用の鉛蓄電池	5	33	39	43
401390	ゴム製のインナーチューブ（乗用車、自転車用以外のもの）	0	11	21	19
401110	乗用自動車用タイヤ（新品）	1	2	20	19
401140	モーターサイクル用タイヤ（新品）	0	7	19	17
848180	その他のコック、弁	0	4	11	16
401120	バス又は貨物自動車用タイヤ（新品）	14	15	12	12
854390	電気機器の部品	0	0	1	12
870899	トラクター用部品・附属品	1	1	17	11
871410	モーターサイクル用部品・附属品	-	-	10	11
843149	第84.26項、第84.29項又は第84.30項の機械用部品	0	1	3	10
小計		22	74	154	171
総計		50	134	295	355

③日本

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
401180	建設用、鉱業用又は産業用の車両及び機械用タイヤ（新品）	-	-	-	5
870840	ギヤボックス及びその部品	0	0	1	4
870870	車輪並びにその部品及び附属品	0	0	1	3
840999	エンジン用部品	1	2	4	2
401110	乗用自動車用タイヤ（新品）	1	0	1	2
851110	点火プラグ	0	1	1	2
903290	自動調整機器の部品及び附属品	-	-	0	2
854620	がい子（陶磁製）	-	0	1	1
870899	トラクター用部品・附属品	0	0	1	1
853690	その他の機器（開閉用機器、接続用機器）	0	0	1	1
小計		2	4	11	23
総計		65	22	47	47

④インド

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
870899	トラクター用部品・附属品	0	1	6	14
850720	その他の鉛蓄電池	-	0	4	4
852990	ディスプレイモジュール	-	-	19	2
401120	バス又は貨物自動車用タイヤ（新品）	0	6	3	2
853620	自動遮断器	0	1	1	2
853720	電気制御用又は配電盤及び数値制御用機器（電圧1,000ボルト超）	0	1	1	2
870829	車体のその他の部品及び附属品	-	0	0	2
401110	乗用自動車用タイヤ（新品）	-	0	1	2
901590	測量用機器の部品及び附属品	-	-	0	1
843290	農業用機械の部品	0	0	1	1
小計		1	10	37	32
総計		7	28	73	57

(出所) 各国貿易統計より ITI 作成

(3) 資本財

ミャンマーは資本財の輸入を中国に依存している。中国から輸入する資本財は、2017 年で携帯電話・スマートフォンが約 4 分の 1 を占めている。これに基地無線局が続いている。約 3 割が通信機器関連で占めている。次に、トラックである。

タイからの資本財輸入も、中国と似ている。2017 年で携帯電話がトップに来ている。トラックの輸入も大きい。コンバインやトラクターなどの農業機械も上位にある。

ミャンマーの資本財輸入の最大の輸入品である携帯電話は、タイからはピークを越して減少傾向、中国からは 2014、2015 年に急拡大した後、2015 年に落ち込んだが、その後持ち直している（図 7）。

表 13 ミャンマーの資本財輸入（国別、2000・2016 年）

（単位：100万ドル）

国名	一般機械		電機	
	2000	2016	2000	2016
日本	69	67	6	20
中国	50	678	25	1,017
韓国	12	52	2	6
米国	4	11	2	4
ドイツ	7	49	4	2
タイ	7	248	4	208
インドネシア	2	11	0	1
マレーシア	3	31	0	4
ベトナム	0	10	0	15
インド	1	31	0	14
総計	155	1,189	45	1,290

（出所）各国貿易統計より ITI 作成

表 14 ミャンマーの国別資本財輸入（HS6 桁）

①中国

（単位：100万ドル）

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
851712	携帯電話	-	9	543	652
851761	基地局	-	25	58	166
870422	貨物車（ディーゼル）5-20t	0	14	105	104
870290	その他10人以上の人員の輸送用自動車	0	0	3	102
851762	送受信・変換・再生装置	-	14	75	101
870410	ダンプカー（不整地走行用に設計したもの）	0	39	23	71
870421	貨物車（ディーゼル）5t以下	0	4	39	56
840890	その他のエンジン	16	69	83	50
850440	スタティックコンバーター	0	12	41	47
842952	メカニカルショベル等（上部構造が360度回転するもの）	0	44	29	44
小計		16	230	1,000	1,393
総計		123	1,005	2,240	2,587

②タイ

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
851712	携帯電話	-	3	133	57
843351	コンバイン	0	0	90	45
870421	貨物車（ディーゼル）5t以下	0	10	12	41
731021	缶（50L未満－はんだ付け又はクリンプ加工により密閉するもの）	0	1	16	14
847130	携帯用の自動データ処理機械	0	8	21	13
870192	トラクター（18kWを超え37kW以下）	-	-	-	12
842952	メカニカルショベル等（上部構造が360度回転するもの）	0	2	9	11
847989	絶縁電線の製造機械他	0	0	4	10
847150	処理装置	-	0	6	10
854370	その他の電気機器	-	0	7	9
小計		1	25	298	222
総計		23	157	616	515

③日本

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
870431	その他の貨物車（ピストン式火花点火内燃機関）5t以下	1	5	108	116
870422	貨物車（ディーゼル）5-20t	6	3	71	49
870421	貨物車（ディーゼル）5t以下	2	7	51	48
842952	メカニカルショベル等（上部構造が360度回転するもの）	12	71	12	25
870193	トラクター（37kWを超え75kW以下）	-	-	-	25
870120	セミトレーラー用の道路走行用トラクター	0	0	62	25
870423	貨物車（ディーゼル）20t超	0	1	46	23
870290	その他10人以上の人員の輸送用自動車	0	0	10	8
870210	10人以上の人員の輸送用自動車（ディーゼル）	3	4	14	7
844720	平型編機及びステッチボンディングマシン	-	-	2	7
小計		24	92	375	335
総計		96	144	479	441

④インド

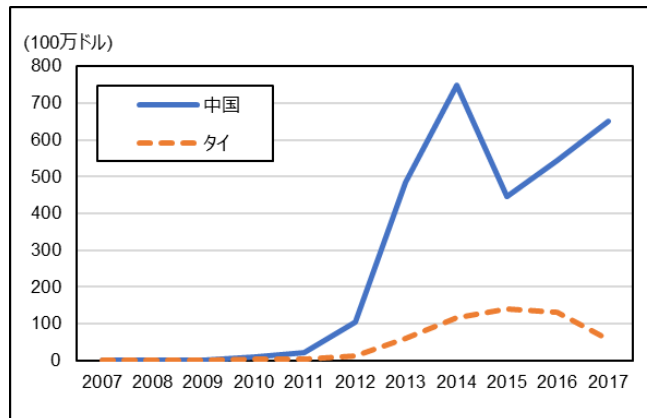
(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
890400	曳航用又は押航用の船舶	-	-	-	21
870193	トラクター（37kWを超え75kW以下）	-	-	-	20
870190	トラクター	0	0	37	12
860290	その他の鉄道用機関車及び炭水車	-	-	-	11
860110	鉄道用機関車（外部電源）	-	-	-	11
850440	スタティックコンバーター	-	0	4	7
850211	発電機（ディーゼルとセット）75kVA以下	0	0	2	6
851821	単一型拡声器（エンクロージャーに取り付けたもの）	-	-	4	4
841850	貯蔵・展示用他の備付品（冷蔵用又は冷凍用機器を自蔵するもの）	-	-	0	4
843280	その他の機械（耕うん機他）	-	-	3	3
小計		0	0	50	99
総計		3	16	93	160

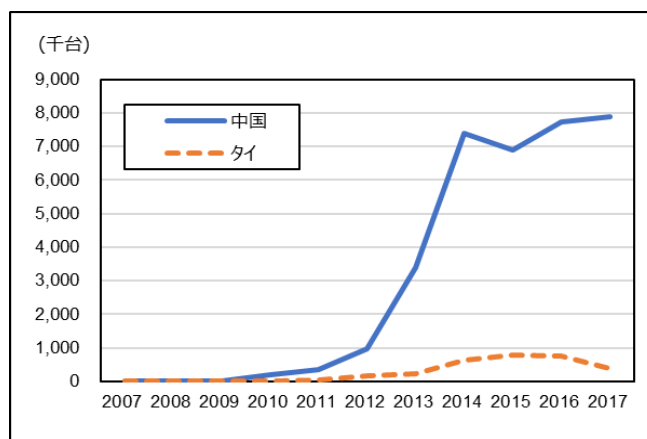
(出所) 各国貿易統計より ITI 作成

図 7 中国とタイの対ミャンマーの携帯電話輸出

①輸出金額



②輸出台数



(出所) 中国・タイ貿易統計より ITI 作成

(4) 消費財

ミャンマーの消費財の輸入は、タイと中国に依存している。タイには食料品、中国は電機、アパレルである。

2017 年でミャンマーの中国からの輸入品は、オートバイが 3.2 億ドルと最も大きく、次にリンゴ、ソース調整品、エアコン、アパレル、テレビ、調整食料品、果実、自転車等の多様な日用品・雑貨が中国からミャンマー市場に流入している。

タイからの消費財輸入は、砂糖、アルコール、調整食料品、オートバイ、ビール、医薬品、履物等中国と同様に多岐にわたっている。中国、タイからの消費財の 2017 年の輸入額は、2010 年と比べて、中国で 3 倍弱、タイで 2.5 倍に拡大している。中国製品は内陸部の市場、

タイ製品は南部の市場に、国境貿易を通じてより広く流通している。

日本からの輸入は、圧倒的に自動車、中でも中古自動車が占めている。日本からの中古自動車の輸入は、2012 年をピークに減少傾向にある。ミャンマー政府は、2011 年に中古車の輸入規制を大幅に緩和したことで、右ハンドルの日本の中古車が大量に流入し、2011 年度に 25 万台だった乗用車の登録台数は 2015 年度には 46 万台に増えた。これに伴い、特にヤンゴンなどの都市部で渋滞が深刻になり事故も増えたことから、ミャンマー政府は 2017 年から右ハンドル車の輸入を規制し始めた。2018 年からは右ハンドル車の輸入を全面禁止とした。

表 15 ミャンマーの消費財輸入（国別、2000・2016 年）

（単位：100万ドル）

国名	一般機械		電機		アパレル		食料	
	2000	2016	2000	2016	2000	2016	2000	2016
日本	0	2	1	4	0	1	0	2
中国	2	82	19	153	17	144	24	316
韓国	2	0	2	0	2	34	1	8
米国	-	0	-	0	1	1	1	6
ドイツ	0	0	0	0	1	0	0	3
タイ	3	55	4	30	13	35	70	1,078
インドネシア	0	2	0	6	0	1	1	32
マレーシア	0	1	1	0	0	0	2	79
ベトナム	-	3	-	1	1	1	0	35
インド	0	2	0	0	0	21	1	521
総計	8	148	27	196	35	237	99	2,082

（出所）各国貿易統計より ITI 作成

表 16 ミャンマーの国別消費財輸入（HS6 桁）

①中国

（単位：100万ドル）

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
871120	二輪自動車（往復動機関）50-250cc	2	231	340	324
080810	りんご	6	0	93	95
210390	ソース、カレー調製品等	0	10	12	60
841510	エアコン（窓、壁、天井又は床用）	0	10	35	42
611790	衣類付属品の部分品	0	0	21	42
210690	調製食料品	0	10	31	40
852872	テレビジョン受像機器（カラー）	-	13	63	40
080521	マンダリン、タンジェリン及びうんしゅうみかん	-	-	-	33
871200	自転車（原動機付きのものを除く。）	0	5	23	28
851660	その他のオープン並びにクッカー、加熱調理板等	0	6	24	28
小計		9	285	642	732
総計		96	585	1,462	1,539

②タイ

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
170199	氷砂糖、角砂糖、棒砂糖他	7	7	290	259
220299	アルコールを含有しない飲料	-	-	-	185
210690	調製食料品	5	52	108	105
871120	二輪自動車（往復動機関）50-250cc	1	7	62	70
220300	ビール	1	31	82	58
300490	その他の医薬品	8	27	44	53
220830	ウイスキー	3	27	51	50
640299	その他の履物	8	11	27	33
870333	乗用車（ディーゼル）2,500cc超	2	16	12	29
210390	ソース、カレー調製品等	2	13	28	28
小計		37	192	704	870
総計		155	674	1,680	1,692

③日本

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
870323	乗用車（往復動機関）1,500-3,000cc	0	5	89	73
870322	乗用車（往復動機関）1,000-1,500cc	0	3	146	36
870324	乗用車（往復動機関）3,000cc超	1	2	42	31
870340	乗用車（往復動機関及び電動機）外部電源により充電できるものを除く。	-	-	-	18
870333	乗用車（ディーゼル）2,500cc超	1	8	11	8
871200	自転車（原動機付きのものを除く。）	0	3	7	6
852872	テレビジョン受像機器（カラー）	-	1	4	4
870321	乗用車（往復動機関）1,000cc以下	1	0	2	4
871130	二輪自動車（往復動機関）250-500cc	0	0	2	3
392690	その他のプラスチック製品（自動車用のシャシばね他）	0	1	2	2
小計		3	23	305	184
総計		6	31	321	204

④インド

(単位：100万ドル)

HS	6桁品目名	2000	2010	2016	2017
170199	氷砂糖、角砂糖、棒砂糖他	-	3	513	207
300490	その他の医薬品	3	33	120	125
300420	その他医薬品（抗生物質を含有するもの）	1	9	20	17
300450	その他医薬品（ビタミンを含有するもの）	1	4	9	13
300410	ペニシリン又はストレプトマイシン	1	6	7	8
300660	避妊用化学調製品	0	0	2	7
630790	その他の紡織用製品	0	0	5	6
871120	二輪自動車（往復動機関）50-250cc	-	-	4	6
610910	Tシャツ、シングレット他肌着（綿製）	0	1	5	6
380899	殺鼠剤他	-	1	5	5
小計		7	58	691	400
総計		11	144	744	456

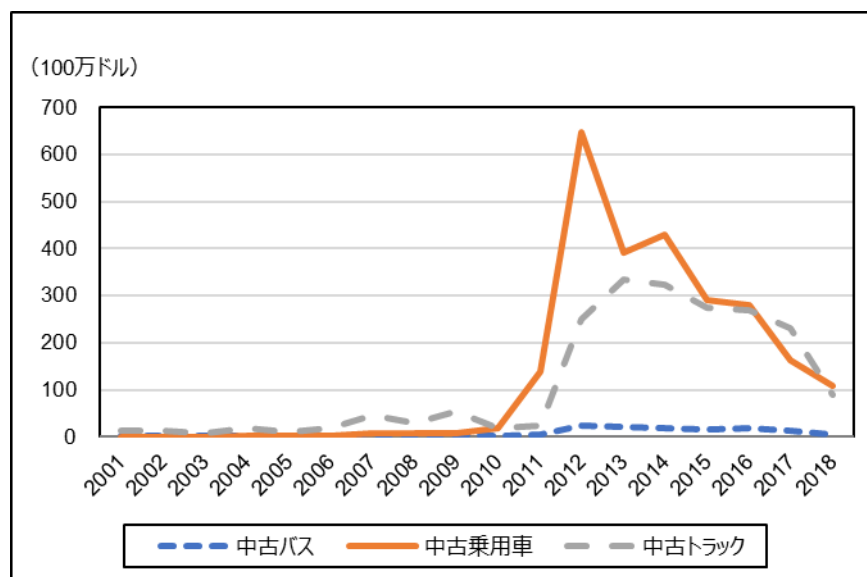
(出所) 各国貿易統計より ITI 作成

(5) 日本の中古車輸入

ミャンマーは 2011 年秋に中古車の輸入を解禁した。それ以降、2012 年は 120,836 台、2013 年は 134,681 台、2014 年は 160,437 台と日本の中古車の最大の輸出先となった。2015 年は 141,066 台、2016 年は 124,212 台と第 2 位に後退した。ミャンマーは、日本からの中古車輸出全体の 10～12%を占める巨大マーケットに成長したが、2017 年は 100,322 台で 3 位に後退した。

因みに、日本の対ミャンマー中古乗用車輸出額は、2011 年の 1.4 億ドルから 2012 年に 6.4 億ドルに急拡大している。2013 年は 3.9 億ドル、2014 年は 4.3 億ドルと鈍化し、2015、2016 年は 200 億ドル台、2017 年は 164 億ドルに落ち込んでいる（図 8）。ミャンマー政府は、2018 年からは右ハンドル車の輸入を禁止しており、日本の対ミャンマー中古乗用車輸出は難しい状況にある。

図 8 日本の対ミャンマー中古車輸出



(出所) 日本貿易統計

第3節 中国の対ミャンマー貿易（輸送形態別）

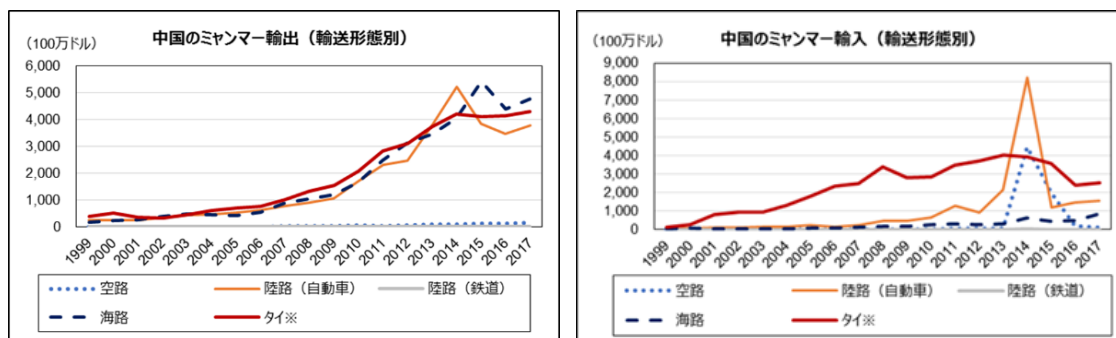
1. 陸路貿易と海路貿易

中国は、米国のミャンマー制裁以降、ミャンマーにとって最大の貿易相手国に浮上した。とりわけ、2011年の民政移管、2016年のスー・チー新政権の誕生など民主化への取組以降に、ミャンマーの対中貿易は急拡大している。

中国の対ミャンマー貿易の特徴は、陸上輸送（陸路）による貿易、特に中国の対ミャンマー輸出が重要な役割を果たしていることである。図9は、中国の対ミャンマー貿易を陸路と海路に分けて、タイの対ミャンマー貿易額と比べたものである。2017年で、中国の対ミャンマー輸出額は、陸路が37.7億ドル、海路が47.6億ドルである。海路による輸出額はタイの輸出額を上回っている。過去の推移をみると、2015年以降では、海路が伸びているが、それ以前では陸路、海路、タイの輸出額は拮抗していた。

輸入は、同じく2017年で、陸路が15.3億ドル、海路が8.3億ドルと陸路が海路を圧倒している。陸路輸入にパイプラインで中国に輸出されている天然ガスを含めれば、27.3億ドルに達する。2014年の中国の対ミャンマー輸入は、突出した輸入額となっているが、これは翡翠の輸入が大きかったことによる。タイの輸入額と比べると、陸路、海路共にタイを下回っている。陸路と海路を合わせてタイの輸入額に匹敵するようになったのはここ最近数年のことである。

図9 中国の対ミャンマー貿易（輸送形態別）、タイの対ミャンマー貿易



次に、2017年の陸路貿易と海路貿易の貿易品目を見たのが表17である。中国の対ミャンマー輸出品目は、陸路では機械機器の輸出額が54.7%と過半を占めている。これは、海路の機械機器輸出額の規模を上回るものである。陸路の機械機器輸出の中では、電機と車両の輸出額が大きい。電機は携帯電話、車両ではオートバイの輸出額が大宗を占めている。また食料品も陸路経由で流入している。

海路の輸出では、鉄鋼、化学品、繊維品などの中間財の金額が大きい。ヤンゴンにおける工業化の進展やインフラ投資が、こうした中国からの中間財輸入を誘発している。また、一般機械の対ミャンマー輸出額は、陸路より海路の方が大きい。一方、中国の対ミャンマー輸入（ミャンマー対中輸出）は、陸路では 77.4%がその他原料製品である。化学品は、食用品海路輸入では、鉄鋼ではフェロニッケル、卑金属では精製銅が主な品目である。ミャンマーから中国に、海上輸送で大量に輸出している工業製品はほとんどない。

表 17 中国の対ミャンマー貿易（業種別輸送形態別、2017 年）

①輸出

（単位：100万ドル）

業種	輸送形態	空路	陸路 (自動車)	陸路 (鉄道)	海路	その他	計
鉱物性燃料等		0	116	-	17	23	156
食料		1	303	-	146	-	450
油脂		0	13	-	1	-	14
化学品		12	373	-	440	0	824
その他原料・製品		17	56	-	281	0	354
繊維		60	415	-	884	0	1,358
縫製品		3	142	-	65	0	209
鉄鋼		1	149	-	977	0	1,126
卑金属		1	76	-	121	0	199
機械類		51	2,065	-	1,647	1	3,763
84 一般機械		8	290	-	716	1	1,015
85 電気機器		17	1,026	-	643	0	1,686
86 鉄道		0	1	-	15	-	15
87 車両		0	730	-	233	0	963
88 航空機		21	-	-	0	-	22
89 船舶		-	0	-	7	-	7
90 光学機器		4	19	-	31	0	54
91 時計		0	0	-	1	0	2
雑製品		9	66	-	189	0	264
総計		153	3,773	-	4,768	24	8,718

②輸入

（単位：100万ドル）

業種	輸送形態	空路	陸路 (自動車)	陸路 (鉄道)	海路	その他	計
鉱物性燃料等		-	0	-	0	1,212	1,213
食料		15	72	-	45	0	132
油脂		3	53	-	1	-	57
化学品		0	183	-	56	-	239
その他原料・製品		20	1,191	0	89	0	1,301
繊維		1	0	-	1	-	2
縫製品		15	1	-	32	0	49
鉄鋼		0	4	-	317	-	321
卑金属		0	4	-	277	-	281
機械類		30	31	-	10	-	71
84 一般機械		0	6	-	1	-	6
85 電気機器		11	5	-	7	-	23
86 鉄道		-	-	-	-	-	-
87 車両		-	-	-	-	-	-
88 航空機		-	-	-	-	-	-
89 船舶		-	-	-	-	-	-
90 光学機器		18	20	-	0	-	38
91 時計		0	-	-	3	-	3
雑製品		1	0	-	3	0	5
総計		86	1,539	0	833	1,213	3,671

（出所）中国貿易統計より ITI 作成

表 18 中国の対ミャンマー 財別業種別輸出

①陸路

(単位：100万ドル)

業種	総額		素材		加工品		部品		資本財		消費財	
	2010	2017	2010	2017	2010	2017	2010	2017	2010	2017	2010	2017
鉱物性燃料等	133	116	0	1	133	115	-	-	-	-	-	-
食料	70	303	9	3	2	1	-	-	-	-	59	299
油脂	0	13	0	13	0	0	-	-	-	-	-	0
化学品	199	373	1	3	159	265	12	38	-	-	26	68
その他原料・製品	50	56	1	1	40	39	0	0	0	-	8	17
繊維	210	415	0	-	206	399	0	0	-	-	4	15
縫製品	28	142	-	-	1	26	-	-	-	-	27	115
鉄鋼	164	149	-	0	159	139	-	0	1	1	3	8
卑金属	32	76	-	-	29	73	1	2	1	1	1	0
機械類	796	2,065	-	-	39	54	166	227	328	1,346	281	465
84 一般機械	205	290	-	-	-	-	72	73	131	206	2	12
85 電気機器	197	1,026	-	-	31	46	60	91	81	818	43	98
86 鉄道	0	1	-	-	-	-	0	0	0	0	-	-
87 車両	376	730	-	-	-	-	33	63	107	312	236	355
88 航空機	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
89 船舶	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0
90 光学機器	18	19	-	-	8	8	1	1	9	10	0	0
91 時計	0	0	-	-	0	-	-	-	0	-	0	0
雑製品	46	66	-	-	12	16	0	0	1	3	34	49
総計	1,726	3,773	12	20	780	1,128	180	268	332	1,351	442	1,037

②海路

(単位：100万ドル)

業種	総額		素材		加工品		部品		資本財		消費財	
	2010	2017	2010	2017	2010	2017	2010	2017	2010	2017	2010	2017
鉱物性燃料等	20	17	-	0	20	17	-	-	-	-	-	-
食料	24	146	9	39	4	19	-	-	-	-	11	88
油脂	0	1	0	1	0	1	-	-	-	-	-	-
化学品	132	440	1	1	65	308	51	60	-	-	15	71
その他原料・製品	53	281	1	1	47	239	0	0	-	0	5	47
繊維	184	884	0	-	174	877	2	2	-	-	8	4
縫製品	3	65	-	0	0	4	-	-	-	-	3	60
鉄鋼	304	977	0	0	299	967	0	0	5	5	0	4
卑金属	23	121	-	-	21	106	1	5	2	9	0	2
機械類	881	1,647	-	-	14	53	202	320	615	1,160	58	123
84 一般機械	525	716	-	-	-	-	80	114	421	529	24	74
85 電気機器	186	643	-	-	11	47	56	163	104	402	23	40
86 鉄道	6	15	-	-	-	-	2	0	4	14	-	-
87 車両	112	233	-	-	-	-	55	41	45	184	12	7
88 航空機	6	0	-	-	-	-	6	0	-	-	-	-
89 船舶	22	7	-	-	-	-	-	-	22	7	0	0
90 光学機器	23	31	-	-	2	6	2	2	20	23	0	1
91 時計	0	1	-	-	-	0	0	-	-	0	0	1
雑製品	56	189	-	-	15	80	0	0	3	25	39	86
総計	1,681	4,768	11	41	659	2,670	256	388	624	1,199	140	487

(出所) 中国貿易統計より ITI 作成

2. ミャンマー内陸部の経済を支える対中陸路貿易

中国の対ミャンマー陸路貿易の拠点は、対ミャンマー陸路貿易の 9 割以上を占める昆明

である。表 22 は、昆明税関区の対ミャンマー貿易の財別業種別の輸出入金額である。昆明税関区の輸出では、HS2 桁ベースの業種の上位品目は、電機、車両、一般機械、人造繊維の短繊維、果実、肥料である。電機は携帯電話が大宗を占め、車両は、オートバイやトラック、自動車部品である。果実は、リンゴがミャンマー内陸部に広く流通し、一部はインド国境の市場でも売られている。肥料も、安価な中国製がミャンマー農村部に普及している。表 20 は、昆明税関区の主要 100 品目の輸出を HS6 桁ベースで抽出して財別に分類したものである。ミャンマー内陸部の経済にとって欠かせない。日常生活に必要な物資、農業や工業生産にとって欠かせない部材、製品が陸路を通じてミャンマー内陸部の市場を中心に流通している。

表 19 昆明税関区の対ミャンマー（2017 年）

①輸出

(単位：100万ドル)						
業種	総額	素材	加工品	部品	資本財	消費財
鉱物性燃料等	139	1	138	-	-	-
食料	300	3	1	-	-	296
08 果実類	160	-	-	-	-	160
09 コーヒー、茶、香辛料	21	-	-	-	-	21
21 各種の調製食料品	49	-	0	-	-	49
22 飲料、アルコール、食酢	26	-	-	-	-	26
24 たばこ	12	2	-	-	-	9
油脂	13	13	0	-	-	0
化学品	371	3	264	38	-	66
28 無機化学品	16	-	16	-	-	-
29 有機化学品	20	-	20	-	-	-
30 医療用品	31	-	6	-	-	25
31 肥料	124	1	123	-	-	-
38 各種の化学工業生産品	35	-	19	-	-	16
39 プラスチック	59	-	55	-	-	5
40 ゴム	43	2	3	38	-	0
その他原料・製品	53	1	38	0	-	15
繊維	412	-	396	0	-	15
52 綿及び綿織物	49	-	49	-	-	0
54 人造繊維の長繊維・織物	38	-	37	-	-	0
55 人造繊維の短繊維・織物	216	-	216	-	-	-
57 じゅうたん等	15	-	-	-	-	15
58 特殊織物	22	-	22	-	-	-
60 メリヤス、クロセ編物	50	-	50	-	-	-
縫製品	135	-	26	-	-	108
61 衣類（ニット）	55	-	-	-	-	55
63 その他の紡織用繊維製品	74	-	26	-	-	47
鉄鋼	149	0	139	0	1	8
卑金属	73	-	70	2	1	0
機械類	1,955	-	53	212	1,254	464
84 一般機械	284	-	-	72	201	12
85 電気機器	926	-	45	77	715	89
87 車両	729	-	-	63	311	355
90 光学機器	15	-	7	0	8	0
雑製品	64	-	15	0	3	48
64 履物	17	-	-	-	-	17
94 家具、寝具等	12	-	5	0	3	4
95 がん具、運動用具	8	-	-	-	0	8
96 雑品	20	-	8	-	-	12
総計	3,663	20	1,138	252	1,240	1,014

②輸入

(単位：100万ドル)

業種	総額	素材	加工品	部品	資本財	消費財
鉱物性燃料等	1,212	1,172	40	-	-	-
食料	83	36	4	-	-	43
08 果実類	26	-	-	-	-	26
10 穀物	45	36	-	-	-	9
油脂	53	53	-	-	-	-
化学品	216	204	12	-	-	0
40 ゴム	204	204	-	-	-	-
その他原料・製品	1,190	1,176	14	-	-	0
繊維	-	-	-	-	-	-
縫製品	1	-	-	-	-	1
鉄鋼	4	-	4	-	-	-
卑金属	4	-	4	-	-	-
機械類	2	-	-	2	0	-
雑製品	0	-	-	-	-	0
総計	2,766	2,641	78	2	0	45

(出所) 中国貿易統計より ITI 作成

表 20 中国の対ミャンマー財別輸出（昆明）上位 100 品目（2017 年）

(単位：100万ドル)

順位	HS	6桁品目名	加工品	順位	HS	6桁品目名	部品	順位	HS	6桁品目名	消費財
3	551219	合成繊維（ポリエステル）	107	12	871410	二輪車用の部品・付属品	35	2	871120	二輪自動車 50-250cc	323
6	271019	石油並びに調製品	85	24	401120	バス又は貨物自動車用	22	4	080810	りんご	93
8	310210	尿素	58	28	840991	エンジン用部品	19	10	210390	味噌、マヨネーズ他	46
11	551614	再生繊維等	45	63	854140	光電性半導体デバイス等	10	13	611790	その他の衣類部分品（ニット）	34
15	721720	鉄又は非合金鋼の線	30	68	850760	リチウム・イオン蓄電池	9	14	080521	マンダリン、タンジェリン等	33
16	310311	過りん酸石灰等	27	70	840999	その他のエンジン用部品	9	18	871200	自転車	25
17	630533	包装用袋（ポリエチレン他）	26	47	852341	光学媒体（記録していないもの）	8	19	852872	テレビジョン受像機器（カラー）	24
21	271600	電力	23	100	852990	ディスプレイモジュール	6	23	851660	その他のオープン等	22
22	271012	軽質油及び調製品	23	小計			119	26	220300	ビール	21
32	730661	その他の溶接管	18	総計			252	27	630140	ひざ掛け・毛布（合成繊維製）	21
34	760820	アルミニウム合金のもの	17	順位			順位	31	080610	ぶどう（生鮮）	18
38	382499	小売用修正液他	14	HS			HS	37	080830	梨	16
41	730890	その他の構造物及び部分品	13	6桁品目名			6桁品目名	39	630260	トイレットリネン及びキッチンリネン	14
42	854449	電気導体（1,000ボルト以下）	13	1	851712	携帯電話	577	30	852871	テレビ受像機器	12
46	760429	アルミニウムの棒	13	5	870422	ダンプカー（ディーゼル）5-20t	93	52	060315	ゆり（生鮮）	12
45	730630	その他の溶接管	12	7	870410	ダンプカー（不整地走行用）	58	59	851679	電気がま他	11
49	722830	その他の棒	12	9	870421	ダンプカー（ディーゼル）5t以下	56	62	640411	スポーツ用の履物	10
50	600632	合成繊維製（浸染したもの）	12	20	871639	貨物輸送用のトレーラー	24	66	380891	殺虫剤	10
51	310221	硫酸アンモニウム	12	25	852190	ビデオ記録用・再生用機器	21	69	090240	その他の紅茶	9
53	520548	綿糸	11	29	842952	メカニカルシヨベル等	18	76	570330	じゅうたん（人造繊維材料製）	9
54	310559	鉱物性肥料及び化学肥料	11	33	842951	フロントエンド型ショベルローダー	17	77	090230	紅茶（3kg以下）	8
55	721070	鉄又は非合金鋼のフラットロール	11	35	870210	バス等（ディーゼル）	17	78	300490	その他医薬品	8
58	851310	ランプ	11	36	850440	スタティックコンバーター	16	80	961700	魔法瓶	8
61	551612	再生繊維等	10	40	841370	その他の遠心ポンプ	14	82	732393	食卓用品等（ステンレス鋼製）	8
67	761410	アルミニウム製のケーブル等	10	43	870423	貨物車（ディーゼル）20t超	13	90	630293	その他リネン（人造繊維製）	7
71	760421	アルミニウム合金（中空）	9	48	851762	送受信・変換・再生装置	12	64	852580	テレビカメラ、デジタルカメラ等	7
73	550210	再生繊維等の長繊維のトウ	9	56	870120	道路走行用トラクター	11	95	691110	食卓用品及び台所用品	7
75	600622	ニット（綿製・浸染したもの）	9	57	871631	タンクトレーラー	11	99	240220	紙巻たばこ	6
79	551611	再生繊維等	8	60	850213	発電機（ディーゼル）375kVA超	11	小計			821
81	391910	プラスチック製の板、シート等	8	65	847420	破砕機及び粉砕機	10	総計			1,014
85	491199	その他印刷物	7	72	850131	直流電動機等（750W以下）	9	順位			順位
86	550922	合成繊維の紡績糸（単糸）	7	74	851821	単一型拡声器	9	HS			HS
87	551211	合成繊維の短繊維の織物	7	83	847410	選別機、ふるい分け機等	8	6桁品目名			6桁品目名
89	481920	紙製の折畳み式の箱	7	84	840890	その他のエンジン	7	44	120600	ひまわりの種	13
91	520852	綿織物	7	88	847130	携帯用の自動データ処理機械	7	総計			20
93	854411	巻線 銅	7	92	851822	複数型拡声器	7				
96	760720	アルミニウムのはく	6	94	850211	発電機（ディーゼル）75kVA以下	7				
98	550932	合成繊維の紡績糸（マルチプルヤーン）	6	97	841480	気体ポンプ、気体圧縮機他	6				
小計			723	小計			1,039				
総計			1,138	総計			1,240				

(注) 上位100品目を財別に分けたもの

(出所) 中国貿易統計より ITI 作成

第4節 ミャンマー国境貿易

1. ミャンマーの国境貿易

ミャンマーは、周囲を中国、インド、バングラデシュ、タイ、ラオスの5か国と国境を接している。これらの諸国との国境貿易は、2016年度のミャンマーの貿易総額に占める割合で26.5%、2011年度の18.5%から拡大傾向にある。2016年度の国境貿易のうち、中国が62億4,400万ドル（構成比80.9%）と8割を超えるシェアを占めている。次に、タイの13億7,400万ドル（17.8%）である。バングラデシュ、インドは、伸び率は高いが、貿易規模は小さい（表21）。

中国との国境貿易の中心は、ムセである。ムセを通関した貿易額は、輸出で37億ドル、輸入では16億ドルと中国との国境貿易に占める割合は輸出が8割、輸入では9割となっている。タイとの国境貿易は、輸出はメイッ（Myeik）、輸入ではミャワディの規模が大きい。

ミャンマー南部タニンタリー管区のメイッの主要産業は水産加工業である。タニンタリー管区における魚・エビ類の生産高（2015年度）は10億6,663万ビス（1ビス：約1.6キロ、約17億700万キロ）に上り、全国の約31.1%を占め、エヤワディー管区に次ぐ2位である。そこに、タイから多くのバイヤーが魚介類の買い付けに来る。買い付け後すぐに18時間かけて水路でタイのラノーン港へ運び、陸路で消費地バンコクに運ぶ。一部はタイで加工されて第三国にも輸出されている⁴。

他方、ミャワディの国境貿易は、タイからミャンマーに運ばれる貨物の9割超が片荷でタイに戻されている。タイ側の統計では、メソット・ミャワディ経由の輸出は2016年で約800億バーツ、輸出品目は砂糖、スマホ、栄養ドリンク、燃料、ビール、農業機械、綿織物、輸送機器（オートバイ、貨物自動車など）など多岐にわたる⁵が、圧倒的に金額が多いのはその他である⁶。ミャワディにおける輸出入割合をみても、輸出6.5%に対し、輸入93.5%と、輸入が圧倒的に多い。

表 21 ミャンマーの国境貿易による貿易額（100 万ドル）の推移と平均伸び率（％）

国境を接する国	国境都市名	2012年度			2016年度			2016/2012		
		輸出	輸入	輸出入計	輸出	輸入	輸出入計	平均伸び率		
								輸出	輸入	輸出入計
中国	ムセ (MUSE)	1,816	1,014	2,830	3,704	1,658	5,362	19.5	13.1	17.3
	ルウェジェル (LWEJEL)	22	11	33	186	16	202	70.5	9.8	57.3
	チンシュエホー (CHIN SHWEHAW)	57	7	64	516	58	573	73.5	69.7	73.0
	カンピテッテ (KANPITETEE)	2	9	11	64	42	107	137.8	47.0	76.6
	中国合計 (1)	1,897	1,041	2,938	4,470	1,774	6,244	23.9	14.3	20.7
タイ	チャイトン (KYAING TONG)	-	-	-	2	2	4	-	-	-
	タチレク (TARCHILEIK)	12	28	40	14	67	81	3.9	24.4	19.3
	ミヤワディ (MYAWADDY)	56	89	145	60	868	929	1.7	76.7	59.1
	コータウン (KAWTHAUNG)	30	49	79	69	65	134	23.1	7.3	14.1
	メイッ (MYEIK)	127	28	155	157	52	210	5.4	16.7	7.9
	ナブリー/ティキ (NABULAE/HTEE KHEE)	-	-	-	11	1	12	-	-	-
	モータウン (MAWTAUNG)	-	-	-	2	1	3	-	-	-
	メセ (MESE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	タイ合計 (2)	225	194	419	317	1,057	1,374	8.9	52.8	34.6
バングラデシュ	シットウェ (SITTWE)	4	-	4	4	-	5	-	-	5.7
	マウンドー (MAUNG DAW)	-	-	-	6	-	6	-	-	-
	バングラデシュ合計 (3)	4	-	4	10	-	11	25.7	-	28.8
インド	タム (TAMU)	7	2	9	38	10	48	52.6	49.5	52.0
	リ (RHI)	1	1	3	25	15	40	123.6	96.8	91.1
	インド合計 (4)	9	3	12	63	24	88	62.7	68.2	64.6
合計 (1) ~ (4)		2,134	1,239	3,373	4,860	2,855	7,716	22.8	23.2	23.0

(注) 2011年度の統計は未発表。

(出所) 商業省資料

(資料) ジェット通商弘報 2017年12月14日「存在感強まる陸路物流」

ミャンマーの対中国、タイ、バングラデシュ、インドの4か国との貿易は、ミャンマーの輸出（2016年）の68.8%、輸入では53.4%を占めている（表22）。2012年と比較すると、ミャンマーの輸出に占める対インド輸出の比率が2012年の30.2%から2016年に8.9%に激減している。代わりに、中国が15.1%から40.7%に拡大している。輸出は、インドから中国にシフトしている。

輸入は、中国の比率が2012年の31.2%、2016年が33.9%とミャンマーにとって中国が最大の輸入先であることに変わらない。タイからの輸入は、拡大傾向にある。ミャンマーの輸入に占めるタイの割合は、2012年の9.8%から2016年に12.5%へと上昇している。

ミャンマーにとって、中国とタイが重要な貿易相手国であるが、これは、国境貿易が果たしている役割が大きい。ミャンマーの対中国に占める国境貿易の割合は、2012年で輸出が137.2%、輸入で21.3%、2016年では輸出が93.8%、輸入が32.8%とミャンマーの輸出で国境貿易の比率が高い（表22）。

一方、タイとの貿易では、ミャンマーの対タイに占める国境貿易の割合は、2012年で輸出が9.4%、輸入で25.2%、2016年では輸出が14.1%、輸入が53.2%とミャンマーの輸入で国境貿易の比率が高い。

表 22 ミャンマーの対中国、タイ、バングラデシュ、インド貿易と国境貿易の割合

(単位：100 万ドル、%)

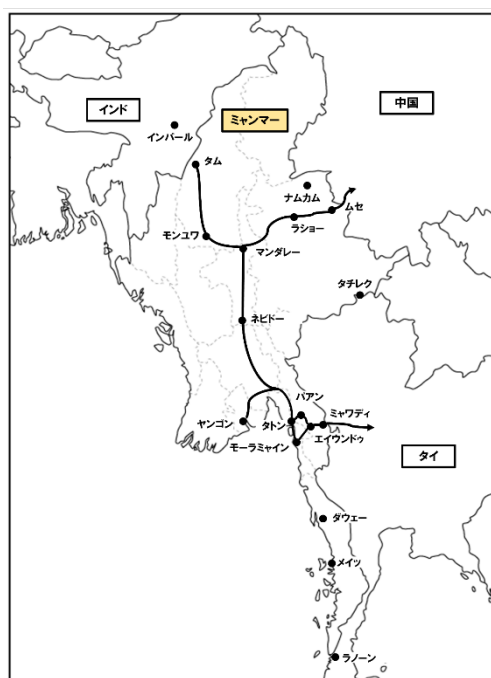
相手国	貿易額				総計に占めるシェア				平均伸び率		国境貿易の割合			
	2012		2016		2012		2016		2016/2012		2012		2016	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
中国	1,383	2,497	4,767	5,403	15.1	31.2	40.7	33.9	36.3	21.3	137.2	41.7	93.8	32.8
タイ	2,395	769	2,241	1,986	26.1	9.6	19.1	12.5	-1.6	26.7	9.4	25.2	14.1	53.2
バングラデシュ	22	82	21	19	0.2	1.0	0.2	0.1	-0.1	-30.2	18.5	-	46.6	-
インド	2,763	280	1,038	1,095	30.2	3.5	8.9	6.9	-21.7	40.6	0.3	1.1	6.1	2.2
4か国計	6,563	3,628	8,068	8,503	71.6	45.3	68.8	53.4	5.3	23.7	32.5	34.2	60.2	33.6
世界計	9,160	8,004	11,725	15,921	100.0	100.0	100.0	100.0	6.4	18.8	-	-	-	-

資料：IMF; Direction of Trade Statistics (DOT)

国境貿易の割合は、表1の周辺国の国境貿易額をミャンマーの対周辺4か国の輸出・輸入（DOT）で割った比率。

国境貿易額は年度（4月から3月）、DOTの輸出入額は年。

図 10 ミャンマーの主要国境貿易地点



(出所) ジェトロ通商弘報等より作成

2. 非正規貿易の推計

国境貿易は、通関手続きを行う正規ルートの貿易と通関手続きを省略する非正規ルートの貿易が付きものである。図 11 は、ミャンマーとタイ及び中国との貿易を、双方の輸出・輸入額で照らし合わせたものである。

ミャンマーの対タイ輸出とタイの対ミャンマー輸入を比較すると、2012、2013 年を除い

て、ほぼ貿易額は一致している。しかし、タイの対ミャンマー輸出とミャンマーの対タイ輸入では乖離が生じている。2017 年でタイはミャンマーに 24 億ドルの輸出をしているが、ミャンマーの輸入では 19 億ドルと 5 億ドルの乖離がる。乖離が生じるのは、国境貿易における非正規貿易の存在であろう。乖離は 2000 年代後半から始まっている。2015 年以降には、乖離幅は横這いで推移している（図 11-①）。

対中貿易でも同様のことが言える（図 11-②）ミャンマーの対中国輸出と中国の対ミャンマー輸入を比較すると、2014 年を除いて、ほぼ貿易額は一致している。しかし、中国の対ミャンマー輸出とミャンマーの対中国輸入では、中国の対輸入がミャンマーの対中国輸出を大きく上回っている。乖離が生じたのは、2000 年代後半からであるが、リーマンショック後に乖離幅が拡大し、2014 年には 43 億ドルも中国の対ミャンマーがミャンマーの対中国輸入を下回っている。

タイと中国の対ミャンマー輸出を正規ルートによる貿易とみなせば、2017 年のミャンマーの対中輸入の 37.3%、対タイ輸入の 54.3%が非正規ルートの貿易比率の一つの目安（上限）とみなすことができよう。ミャンマーの対中輸入、対タイ輸入に占める非正規ルートの貿易比率は、対中輸入では、2009 年から 2013 年までは 50%を超えていたが、2015 年からは 30%台に低下している。また対タイ輸入では、2010 年から 2013 年までは 70%を超えていたが、2015 年からは 50%台に低下している。

非正規貿易の比率が高まった時期は、ミャンマーの民主化と経済改革が始まった時期とだぶっている。2010 年 11 月に、新憲法にもとづく総選挙が実施され、2011 年 3 月にテイン・セイン大統領の新政府が発足し、ミャンマーは民政移管を果たした。それまで軍事政権を担っていた国家平和開発評議会（SPDC）が解散し、新政府主導による民主化、国民和解（少数民族との和平交渉、停戦合意の推進）、そして経済改革に向けた前向きな取組が次々に打ち出された。民政移管に伴う混乱が、貿易にもあらわれたものと思われる。

しかし、ミャンマーの貿易が依然として周辺国との国境貿易に大きく依存しており、それに伴い非正規貿易ルートも依然として大きな役割を果たしているものと思われる。

3. 日本の対ミャンマー輸出を上回るミャンマーの対日輸入

他方、ミャンマーと日本の貿易をみると、タイ、中国と逆の傾向が出てくる。ミャンマーの対日輸出と日本の対ミャンマー輸入を比較すると、日本の対ミャンマー輸入がミャンマーの対日輸出を上回り乖離が生じている（図 11-③）。日本はミャンマーが日本に輸出して

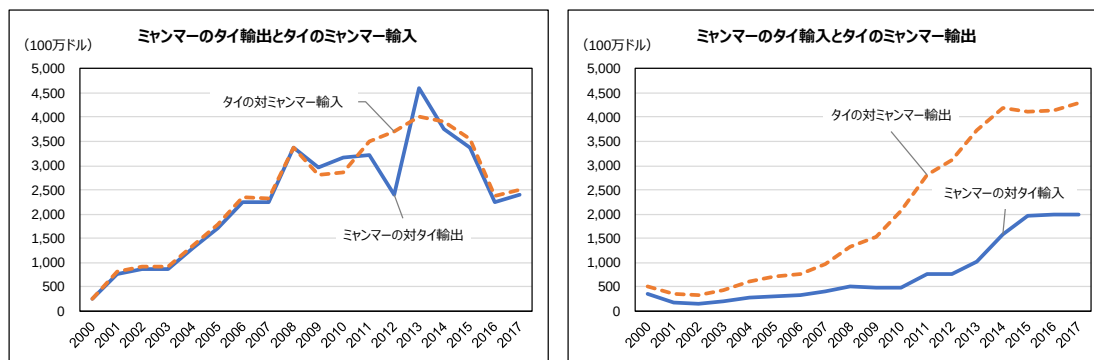
いる以上の品物を輸入している。2012 年以降（2013 年を除いて）、約 3 億ドル前後の金額が日本の対ミャンマー輸入額がミャンマーの対日輸出額を上回っている。

この一因として、大手流通業が、衣料品や雑貨などのミャンマー製品を、直接日本に輸出されるのではなく、一端、第 3 国にある集荷所に運び、そこから日本向けに輸出しているためと思われる。日本に輸入する際には「ミャンマー原産品」として扱われているものが含まれていることを示している。

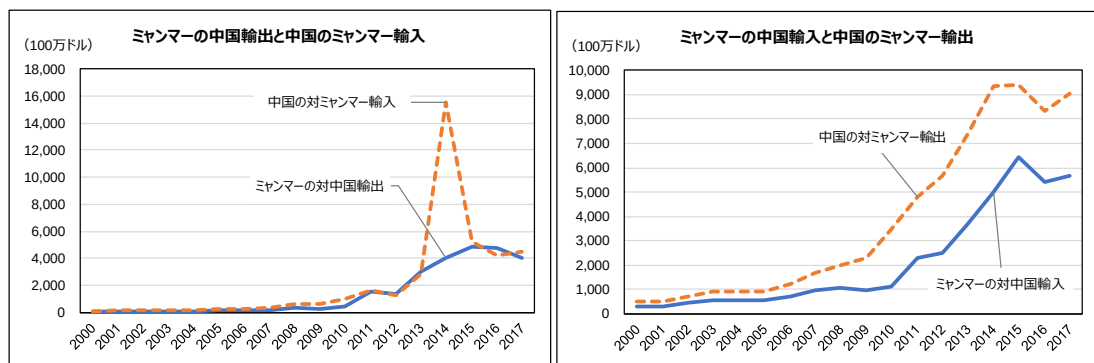
日本の対ミャンマー輸出とミャンマーの対日輸入では 2012 年から乖離が生じている。これは 2012 年から生じている現象で、2014、2015 年では乖離額は 10 億ドル以上にも達していた。ミャンマーの対日輸入は、日本の対ミャンマー輸出を 2017 年で 3 億ドル上回っている。ただし、乖離幅は縮小傾向にある。日本から輸出している金額以上のものをミャンマーは日本から輸入している。ミャンマーに、周辺国からも日本製品の流入があったものと考えられるが、おそらく、日本の中古自動車の影響と思われる。

図 11 ミャンマーとタイ、中国、日本の貿易

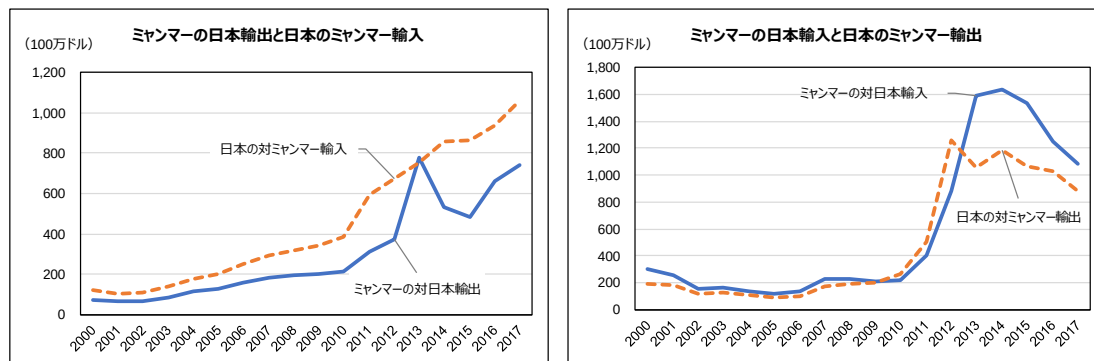
①タイ



②中国



③日本



(資料) DOT (IMF) より作成

- 1 加藤 望「ミャンマーにおける天然ガス生産減少と上流開発投資の誘致に関する課題」2018/06/28
https://oilgas-info.jogmec.go.jp/info_reports/1004762/1007564.html
- 2 「Tisco と CNMC、ミャンマーでニッケル開発作業を開始」新華社、2011 年 4 月 12 日
- 3 増田耕太郎「ミャンマーの衣類縫製産業の輸出競争力～LDC 卒業に備えるための課題～」『国際貿易と投資』No.114、2018 年 12 月
- 4 ジェトロ通商弘報「近海の新鮮な魚介類は大半がタイへーミャンマー南部の漁業の町メイター」2017 年 8 月 22 日
- 5 ジェトロ通商弘報「タイからの輸入拠点ミャワディ、税関手続きに課題ーミャンマーの国境貿易の最新事情 (3) ー」2017 年 12 月 18 日
- 6 ジェトロバンコク資料

第2章 ミャンマーの投資環境動向と展望 ～ラスト・フロンティアからの飛躍～

独立行政法人国際協力機構

国際協力専門員 本間 徹¹

要約

ミャンマーは、2011年の民政移管を機に、劇的に改革・開放路線に転換し、アジアのラスト・フロンティアと称されて、その有望性を高く評価され、投資や進出企業も増加してきたが、この動きが一巡した今、今後の投資誘致・産業開発の方向性について様々な可能性を探る必要がある。投資の観点から見ると、法制度整備は透明なプロセスで進展しているが、その運用面や、インフラ整備等はまだまだ大いに改善の余地がある。既に多くの国家計画、経済政策、投資促進計画等が出され、外国投資促進を活用した持続性ある成長には多くの道筋が示されており、これらをどのように実施に移していくかが問われる。投資を通じた産業の成長シナリオや発展戦略が鍵となる。ミャンマーと、日本をはじめとする投資国・企業の持続的なウィンウィンの関係の進展が期待される。

キーワード： ミャンマー、投資、投資環境、外国直接投資、投資促進計画、投資政策

第1節 はじめに～本稿の着眼点：民政移管以降の投資環境動向と展望

「アジアのラスト・フロンティア」という言葉がミャンマーへの投資（外国直接投資）をいざなう謳い文句となって久しい。2011年の民政移管以降の劇的な改革・開放路線への転換・邁進（表1参照）と高い経済成長、ASEANの中で最後に残った手つかずで高いポテンシャルの国内市場、若くて実直な労働力と労働コスト競争力、そして親日。確かにミャンマーは投資家の進出意欲を掻き立ててきた。しかし、このセンチメントは持続し得るものか、高い期待は厳しい現実によって覆されていないか、実際の投資実現および経済開発への貢献という果実を伴っているのか、ミャンマー経済・社会と投資企業のウィンウィンの状況は出来ているのか、そして投資を通じて今後のミャンマーの産業の在り方はどのようにある

べきか、そこでどのような議論がなされてきているか、その展望は、といった疑問・関心は尽きない。本稿では、筆者がミャンマーの投資企業管理局 (DICA) に国際協力機構 (JICA) 投資振興アドバイザーとして従事した経験等を基に、民政移管以降の投資環境・動向を概観し、こうした疑問について考えを巡らせつつ、今後の展望・カギを提示してみたい。

なお、本稿は筆者所属組織の見解を表すものではなく、あくまで筆者個人の見解である旨、冒頭お断りしておく。

表 1 民政移管以降の投資環境に関する主な動き

2011 年 3 月	民政移管実現、テイン・セイン政権発足
2012 年 11 月	外国投資法成立
2014 年 1 月	改正特別経済区 (SEZ) 法成立
2014 年 7 月	投資企業管理局 (DICA) のネピドーからヤンゴンへの移転
2015 年 9 月	ティラワ特別経済区 (SEZ) 正式開業
2016 年 3 月	アウン・サン・スー・チー氏率いる NLD 新政権発足、平和裏に移行
2016 年 10 月	新投資法成立 (2017 年 4 月に事実上の運用開始)
2016 年 11 月	米国経済制裁解除
2017 年 12 月	新会社法成立 (2018 年 8 月施行)
2018 年 10 月	投資・対外経済関係省新設

(出典) 各種資料より筆者構成。

第 2 節 近年の投資動向

本節では、民政移管以降のミャンマーへの外国直接投資 (FDI) の動向を、全般的およびセクター別・国別の観点から概観すると共に、その過程で、日本からの投資についてもまとめてみる。

1. 全般概況・セクター別

ミャンマーへの外国投資流入額 (ミャンマー投資委員会=MIC 承認ベース) は (図 1 参照)、改革・開放路線が本格化した 2012/13 年度から急増してきた。アウン・サン・スー・チー国家最高顧問が事実上率いる NLD 新政権となった 2016/17 年度は様子見一服感があ

り、2017/18年度は更に投資額が減少した（2018年度は4月～9月の変則6か月年度となり、季節要因等もあって単純比較は出来ない）。結果として、新政権発足前年度の2015/16がピークとなっているが、これは構造的な投資の落ち込みとみるべきかどうか、判断が分かれているところである。ラカイン州問題を原因として挙げている場合もある。しかしながら、最も大きな要因は、2014/15～2015/16年度は、投資額ベースで規模が非常に大きい天然ガスの新規鉱区が外資に開放され、これが投資額に計上されたこと、新規鉱区は一巡したのでそれ以降は出ていないことと思われる（図1の黄色の帯グラフの部分）。また、2015/16年度は、前政権下で投資準備をしてきた企業が、政権交代する前に認可を取っておきたいというドライブがかかり、結果的に駆け込み需要も多かったことも一因と思われる。製造業を始めとする他産業は、新政権下で必ずしも下降トレンドとは言い切れない状況であることも見て取れる。実際、投資件数ベースでみると、2017/18年度は過去最高となっている。

図1 ミャンマーへの外国投資認可額の推移

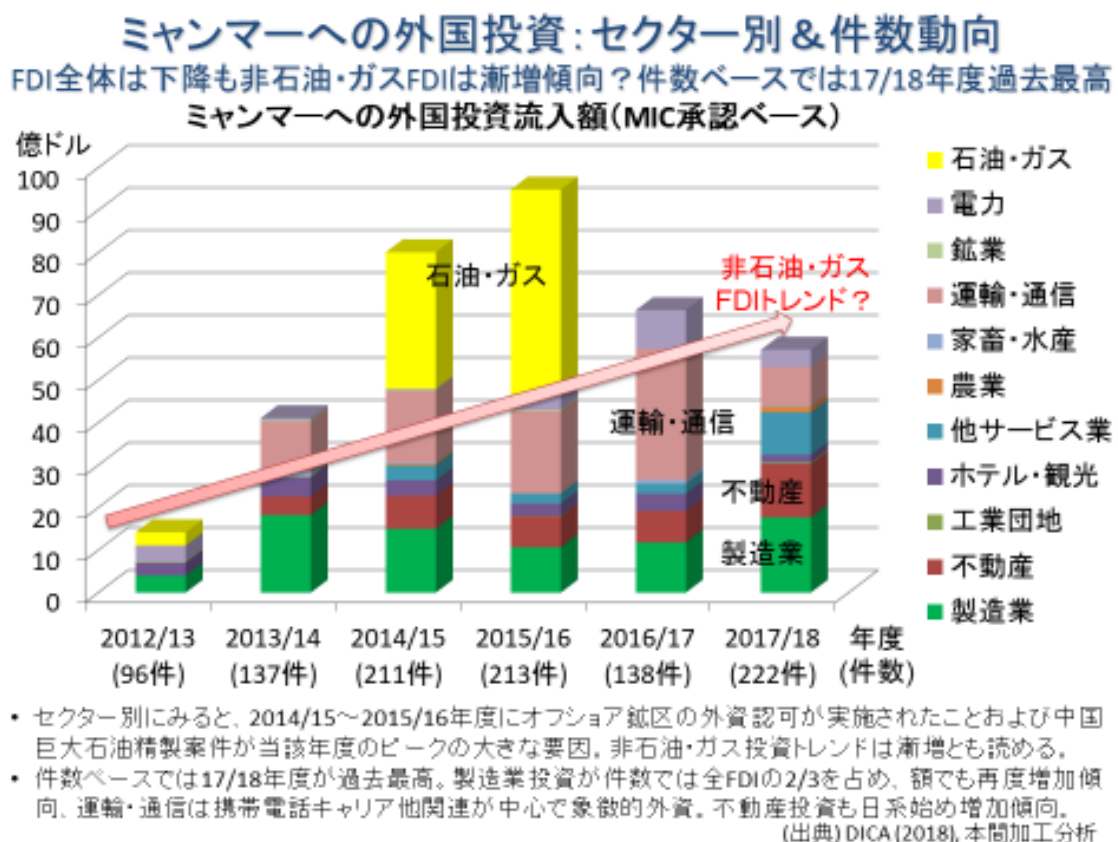
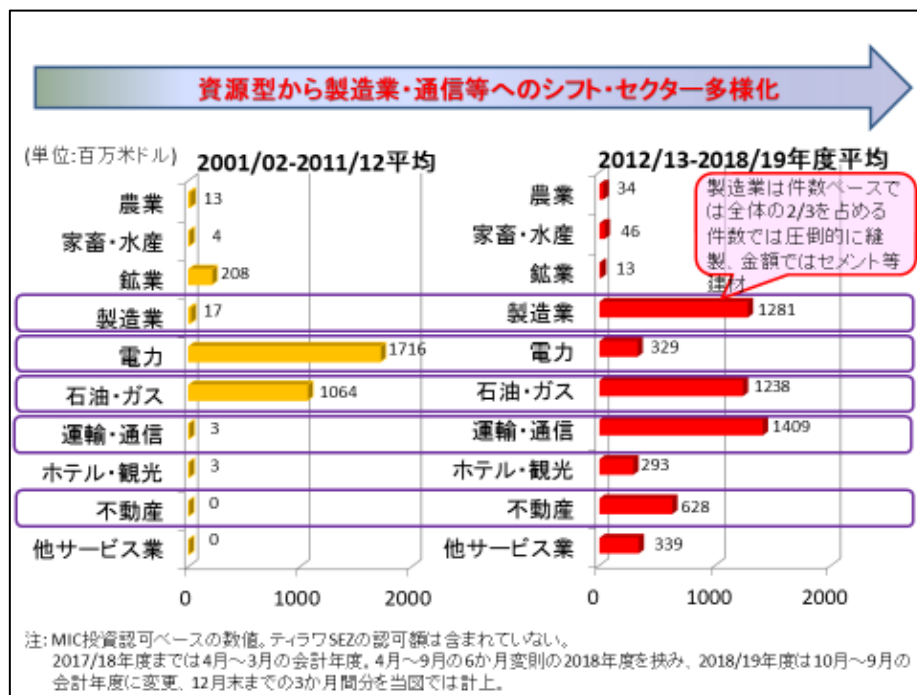


図2 ミャンマー外国直接投資セクターの変動・多様化



(出典) Directorate of Investment and Company Administration (DICA) website (2019)、本間(2017)を基に筆者加工

投資セクターの推移について、民政移管の前と後で比較してみると、その変動が顕著である(図2参照)。民政移管前には、電力(水力発電)と石油・ガスが殆どで、一部鉱業があるのみ、すなわち資源依存型が大半で、件数も少ない。それが民政移管を境に、多様なセクターへ投資が広がった。なかでも大きく伸びているのが、日本としてもミャンマーとしても期待が高い製造業である。以前はごく僅かであったのが、民政移管以降は投資額ベースでもトップに肉薄、件数ベースでみると全体の3分の2を占めるまでに成長した。また運輸・通信は金額ベースでは製造業を少し上回りセクター別トップとなる激増ぶりであるが、これは主に携帯電話事業及び関連事業への投資が中心である。わずか数年前までは国営1社での運営で普及率も1-2%という状況であったのが、外資に開放した結果、2014年から事実上4グループが参入し、これを機にコストが劇的に下がり、携帯電話がごく一部の上流層のみのものだった状況から、誰もが携帯電話を保有する状況に激変した。軍政時代には情報閉鎖社会であったミャンマーの態様が一変し、自由に情報交換・発言を行える開かれた社会の構築に大きく貢献、国民が外国投資の恩恵を肌で感じる事の出来る最も分かりやすい事例となった。この他にも、不動産やホテル・観光、その他サービス業等の様々なセクター

ーに投資が多様化しており、一般にモノカルチャー経済からの脱却に苦しむ資源依存型後発開発途上国としては、健全な構造になってきつつある。ただ、こちらもポテンシャルと期待の高い農業への投資が、未だテイクオフしないのが気かりという状況である。

2. 国別・日本からの投資

次にミャンマーへの外国直接投資について、投資元国別に見ると、統計のある 1988 年以降 2017/18 年度末までの累計投資額は、中国が軍政時代の多額投資のリードを守ってトップ、2 位はここ数年間単年度では毎年トップとなって追いついてきているシンガポールであり、この 2 か国が図抜けている²。以下、タイ、香港、英国、韓国、ベトナム、マレーシア、オランダと続き、日本からの投資は累計 10 位にとどまっている。

表 2 ミャンマーへの外国直接投資・投資元国別投資額

‘17	‘16	2017年度	件数	(百万USD)		累計(88/89以降)	件数	(百万USD)
1	1	シンガポール	42	2,163.963	1	中国	235	19,949.908
2	3	中国	65	1,395.219	2	シンガポール	279	19,011.801
3	19	オランダ	6	533.923	3	タイ	117	11,047.234
4	7	日本	12	384.119	4	香港	167	7,811.803
5	6	韓国	14	253.904	5	イギリス	90	4,340.917
6	5	香港	23	251.982	6	韓国	152	3,809.572
7	8	イギリス	4	211.179	7	ベトナム	18	2,100.268
8	-	アメリカ	2	128.680	8	マレーシア	63	1,954.605
9	4	タイ	11	123.858	9	オランダ	21	1,528.489
10	-	アラブ首長国連邦	0	100.500	10	日本	104	1,076.069
計		28か国	222	5,718.086				
(参考)	(前年度)		(138)	(6,649.812)	計	49か国	1,470	76,028.278

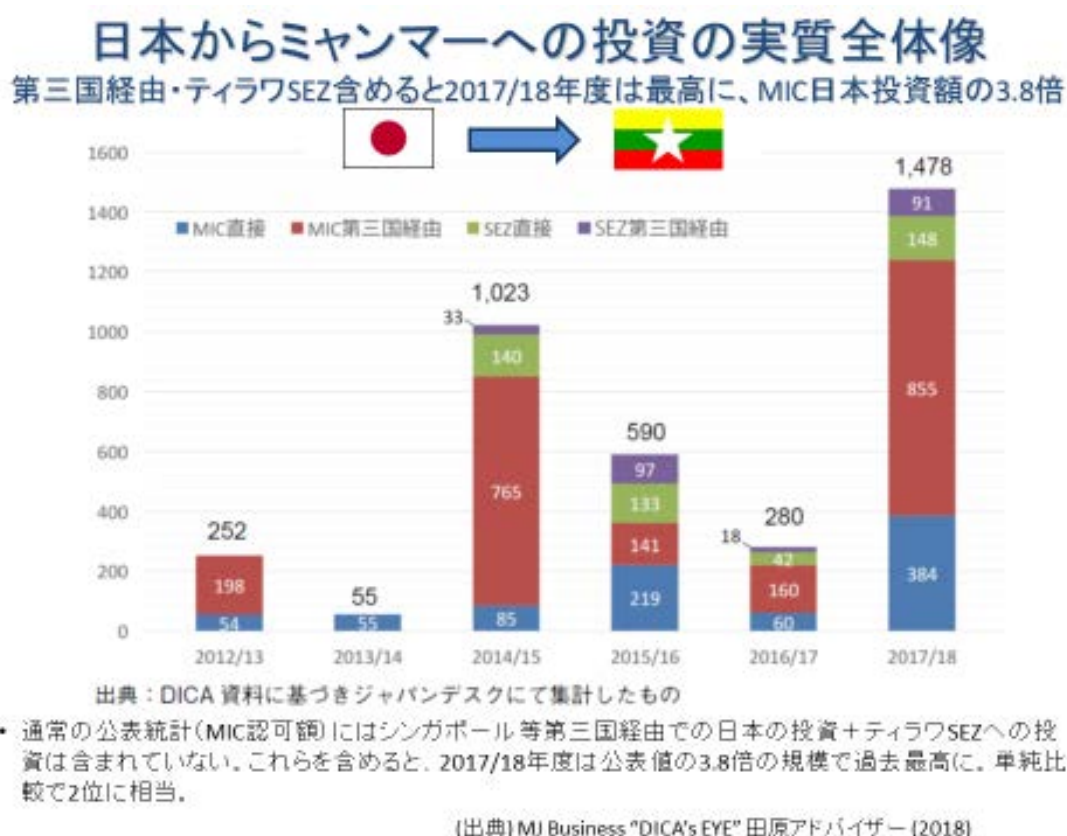
(出典) Directorate of Investment and Company Administration (DICA) website (2019)、本間(2017)を基に筆者加工

(注) 2018 年度は、4 月～9 月の変則 6 か月年度となったため、12 か月フル年度としては最新の 2017 年度(2017 年 4 月～2018 年 3 月)の数値を掲載。

しかし、日本からの投資は、税制上あるいはアジア域内グループ会社管理上等の理由から、シンガポールを中心とする第三国に設立した子会社等を経由した投資が多く、こうした投資は日本の投資に計上されていない(直接の投資企業の立地国ベースでの分類・計上のため)。また、日本とミャンマーの官民が共同で短期間での開発・企業誘致に成功したティア

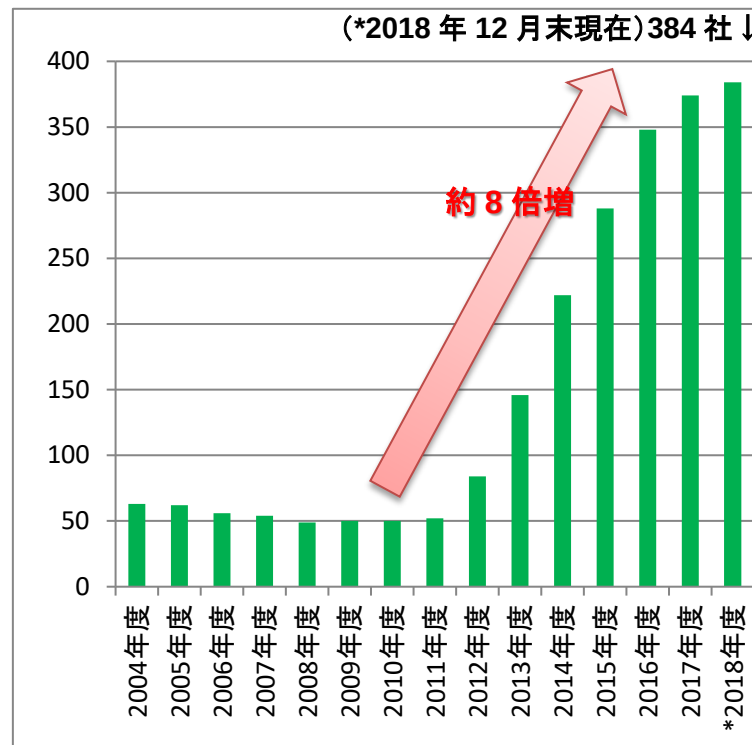
ワ経済特別区（SEZ、後述）への投資も、統計上含まれていない。このような状況を勘案すると、第三国経由の投資とティラワ SEZ への投資を加えた「実質的な」日本からの投資順位は（民政移管以降の累計では）第 3 位になる可能性という試算（本間 2017）、また 2017 年度は実質的に第 2 位になる可能性があるという試算がある（田原 2018 図 3）。

図 3 日本からミャンマーへの投資の実質全体像



日系企業数という観点からミャンマー日本商工会議所（JCCM）加盟企業数を見ると、長らく 50 社前後で推移していたのが、2012 年から急増し、2018 年 12 月で約 8 倍増の 384 社にまで増加した（図 4 参照）。ただし、一通り進出する企業は出尽くした感もあり、ここ 1-2 年の伸びは鈍化している。今後は、まず駐在員事務所や情報収集拠点として進出してきた多くの企業のうち、どれだけの企業が本業の事業展開に実際に乗り出していくか、が重点となっていくと思われる。

図4 ミャンマー日本商工会議所（JCCM）会員者数の推移



(出典) ミャンマー日本商工会議所（MJJI）website（2019）、本間（2017）を基に筆者加工

第3節 近年のミャンマー投資環境動向

本節では、ミャンマーのビジネス環境の動向を概観し、特に投資関連法制度整備について少し深掘りしたうえで、ミャンマーの投資環境に関する課題を整理すると共に、ミャンマーの投資の魅力についても改めてまとめてみる。

1. ビジネス環境・はじめに

ビジネス環境の指標として最も広く認知されている、世界銀行グループの「Doing Business」調査（ビジネス環境調査）は、事業設立、建設許可取得、電力事情、不動産登記、資金調達、少数投資家保護、納税、国境貿易、契約執行、破綻処理といった10の分野をカバーし、毎年ランキングを発表しており（執筆時点での最新版は2018年10月発表の2019年版）、日本を含む多くの国で、政策目標数値としてこのランキングが用いられている（なお、一義的には当調査は国内中小企業にとってのビジネス環境を調査したものであり、一般

に広く認識されているような外国投資環境として確認する際は留意が必要である)。

この指標で見てもミャンマーのビジネス環境はまだ改善の余地が大きい。世界銀行グループ「Doing Business」調査では、以前はそもそもデータが無くランキングに入っていない状況から始まった。2014年版でようやくランキングに初登場したが、189か国中182位と最下位グループであった。それ以降も伸び悩み、2016年版では167位となったものの、2017年版で170位、2018年版で171位、最新の2019年版でも未だ171位と道のりは長い。一方で、部門毎にみると、例えば、例年最も注目度の高い「事業設立（起業）」に関しては、2016年度版で大躍進（最下位/189位→160位）し、この年にこの部門で最も改革が進展した国と認定される等、改革の成果が発現している例もある。

ミャンマーは、民政移管以降、投資関連法制度整備・制度改革に取り組んできており、外国投資法（2012年11月）、ミャンマー市民投資法（2013年7月）、新経済特区法（2014年1月）と矢継ぎ早に法整備を行った。そして、本丸として、2014年からミャンマー投資法（新投資法）およびミャンマー会社法（新会社法）に取り組んだ。前者（新投資法）は、外国投資法とミャンマー市民投資法を統合させたうえ自由化の方向で改善したもので、2016年10月に成立、2017年4月に事実上施行に至った。後者（新会社法）は1世紀以上前（1914年）に制定された旧会社法を全面改定したもので、2017年12月に成立、2018年8月に施行された。

両法に関しては、策定の過程で、従来のミャンマーでは考えられないほど徹底した情報開示、草案に対する累次のコンサルテーションプロセス（ウェブサイトでのパブリックコメント募集、官民様々な機会での説明会の実施等）が行われ、こうしたコメントも踏まえて草案の改訂が順次行われた。透明性・予見性の観点から、このことは高く評価され、こうした状況も背景に、2017年10月には世界銀行による最優秀改革国賞がミャンマーに授与された³。加えて、前政権下において、上記の公開プロセスを経て案を重ね、詳細にまで出来上がっていた両法案の草案が、2016年3月の歴史的政権交代を経ても、大きく覆されることなく、新政権下で無事成立に至った点も特筆される。

2. ミャンマー投資法

ミャンマー投資法（Myanmar Investment Law）は、前述のとおり、2016年10月に成立、その後、運用に必要な細則や通達等が一通り策定・承認された2017年4月から事実上施行された。

ミャンマーは ASEAN で唯一の内外投資 2 法（外国投資法・ミャンマー市民投資法）が併存する国となっていた。ASEAN 他国は既に統合済（例：インドネシア、ベトナム）であり、内外無差別明確化、ASEAN 域内調和化のためには、両法の統合が必要という状況が、まず背景としてあった。両法は投資家保護措置が不十分（内国民待遇・最恵国待遇・公正衡平待遇、収用、資金移転、紛争解決手段等）であり、その他含めて、この機に改善することも企図していた。経済協力開発機構（OECD）投資政策レビュー（2014）において、両法統合・新投資法策定が提言されていた。

こうした背景のもと、DICA が主管となり、IFC（世銀グループ）の支援（日本、英国、豪州等が一部資金拠出・知的貢献）により、外国投資法とミャンマー市民投資法を統合した「ミャンマー投資法（Myanmar Investment Law）」（新投資法）の策定作業が、2014 年 4 月から開始された。ヒアリング・起草作業、官民関係者ワークショップ等を経て、2015 年 2 月以降、数版にわたり草案が DICA ウェブサイトにて何度も公開され、パブリックコメントや公聴会等も何回も行われ、画期的に開放的な策定プロセスを経て、大統領府・閣議承認後、2016 年 9 月 20 日迄国会へ提出。アウン・サン・スー・チー国家最高顧問が 9 月訪米中に数週間以内にと発言したことも受け、審議が早まり、9 月 28 日に下院、10 月 5 日に上院で可決、10 月 18 日に大統領署名で、成立に至った。

新投資法の主なポイントとしては次のような点が挙げられる。

- 投資の原則自由化が図られた（連邦戦略事業、巨額投資、環境・地域に深刻影響、国有地・建物利用、他別途定める事業、の 5 要件にあてはまらない事業は原則 MIC 投資認可不要）。
- 従来、投資認可を受けないと得られなかった「税務恩典」と「土地長期賃借」の恩恵は、別途「エンドースメント（Endorsement）」手続きにより、上記投資認可を経ずとも得られる。
- 税務恩典のうち法人税免除年数は、地方毎に開発度合順に 3 段階（7 年、5 年、3 年）に区分し差をつけるゾーン制が導入された（原則、開発の遅れた地方ほど免除年数が長い）。
- 別途定める投資促進セクターのみが対象となった（ただし主要業種は大分網羅）。
- 投資家保護策の整備が進められた（内国民待遇・最恵国待遇・公正衡平待遇、収用、送金、紛争解決等）
- 地方（州・地域（管区））政府に投資委員会が設置され、一定規模以下のエンドース

メント審査について一部権限が委譲された。

- 制限業種通達が網羅性を高めいわゆるネガティブリストを目指したものになった（但し完成形までには道半ばの状況である）。
- 安全保障・経済・環境・国家利益に影響甚大の案件は国会の承認を必要とする条項が、新政権下で案文に導入された。
- MIC および DICA の独立組織化が目玉の一つだったが、新政権下で後退した。
- 旧外国投資法下における投資認可（およびその恩典）は、投資期間内継続して有効。

投資法については、まずは、2014 年来取り組まれてきた新投資法が、無事成立（2016 年 10 月）・全面運用開始（2017 年 4 月）に至った点、また、新投資法案の策定過程が随時公開され、コメントを受ける機会を多数設け、極めてオープンに進められてきた点につき、歓迎・賞賛された。改革の象徴例としてよく引用される。構造・体系としては、より正常な形になってきたとの評価が一般的である。

3. ミャンマー会社法

ミャンマー会社法（Myanmar Companies Law）は、前述のとおり、2017 年 12 月に成立、2018 年 8 月から施行された。旧会社法（Myanmar Companies Act）は 1914 年の施行から 1 世紀超が経過し、現代の企業活動、国内外動向、国際潮流等を踏まえ「近代化」が必要な状況で、現場での実務にも合わなくなっている面もあり、制度・手続きを一貫化・明確化することを目的に新しい会社法として策定が進められてきていた。また、この機会に手続きの電子化を図ることも視野に入れられていた。

DICA が主管部門として、ADB（アジア開発銀行）の支援（日本が一部資金支出・知的貢献）により、2014 年 8 月から改定作業が開始され、投資法同様、ヒアリング・起草作業、官民関係者一部を巻き込んだワークショップ等を経て、2014 年 12 月からドラフトが順次 DICA ウェブサイトにて公開され、パブリック・コンサルテーションや、数度にわたる公聴会も行い、コメントを取り込んだ改訂版は第 5 版まで順次公開された。2017 年 1 月に政府原案が閣議決定され国会提出、同 11 月に国会承認されて、2017 年 12 月 6 日に大統領署名により新会社法が成立した。2018 年 7 月に移行措置などを定めた会社法規則が公表されたのち、2018 年 8 月 1 日に施行・運用開始に至った。

旧会社法 287 条を再編し策定されたミャンマー会社法は、476 条、184 ページ（英訳版）

にのぼる大部になっている。改定のポイントで最も注目されたのは、外資企業定義である。これまでは、1株でも外国人・外国企業が所有していれば外国企業との扱いになり、（会社法以外の規定によって）土地所有・長期貸借、輸出入・卸売小売等が不可、または制限が加えられていた。新会社法では35%以下の出資であれば内国企業扱いとなり、こうした制限措置の対象外となる恩恵を受けられる。（実際にはもう少し複雑であるが）ごく単純化すれば、35%以下のマイナー出資で、主導権は握れなくとも、内国企業扱いの便宜を受ける、という選択肢が、外資企業の進出形態として増えたことになる。なお、この35%という数値は、法案策定初期段階より説明では明示されていたが、法案文では所管大臣が定める別途規定の割合とされており不透明感があった。これが、国会審議過程で法文に明記されるようになったものである。

外資企業定義以外にも、1人株主会社や1人取締役会社が可能になったこと（従来は2名以上が必要）、定款が従来2種類⁴必要であったのが1種類でよくなり、かつ事業目的が必要的記載事項でなくなったこと、株式に関する規制が緩和されたこと（種類株の発行可、額面の廃止、授權資本の廃止、外資・内資企業間の株式譲渡の自由化）、逆に従来不明確であった、子会社および持ち株会社の設立や、現物出資に関する規定が登場し、明示的に可能となったこと、営業許可（Permit to Trade）が廃止・不要となったこと、小会社（30名未満、年収5千万Kyat未満）の規定が定められ、監査報告書・年次総会等免除の恩恵を得られるようになったこと等、基本的には企業にとってポジティブな変化となった。他方、負荷が増えた点も一部あり、取締役のうち1名はミャンマー居住者であることが必要になったこと、既存企業も2019年1月31日までに新会社法のもとで再登記が必要となったことが、これにあたる。

新会社法の施行と並行して、ADB支援により整備されてきたオンライン登録システム「MyCO」の運用も開始され、導入当初に一時システム障害があったものの、その後は比較的順調に推移している。新会社法の施行・MyCO運用開始から最初の6か月間（2019年1月末現在）で、緩和・効率化された手続き体制のもと、10,000社超の新しい会社が設立・登録され、新会社法のもとで再登録手続きが行われた既存会社と合わせ、計約57,000社の会社登録が新しいデジタルプラットフォーム上で進められた。こうした状況は、世銀ビジネス環境ランキング（特に事業開始部門）に直接影響するため、2019年10月頃に発表されると思われる2020年度版での躍進が期待される。

4. 輸出入・販売等に関する規制緩和

ミャンマーでは、輸出入・小売卸売等のいわゆる「Trading」事業を外国企業が実施することが、明文化されていない目に見えぬ規制等により事実上原則認められておらず、当国への進出に関する不透明感を増幅する一因となってきた。これが近年少しずつ緩和してきている。2018年5月の画期的な卸売業・小売業解禁に関する通達を始め、主なものとして次のような規制緩和がある。

- ・ 2015年3月 外国企業による自動車の輸入・販売に関する商業省通達。合弁・新車・左ハンドル、ショールーム等の条件のもと、部分的に外国企業も可能に。
- ・ 2015年5月 ティラワ SEZ 管理委員会の通達により、同 SEZ における事業について、一定の条件のもと、部分的に外国企業も輸入・販売が可能に。
- ・ 2015年11月 4品目（肥料、種子、殺虫剤、医療機器）に関して、合弁を条件に、外国企業に輸入・販売を認める商業省通達公表。
- ・ 2016年3月末 MIC 外資規制業種通達の改訂版（No.26/2016）が公表（英語版は6月8日公表）、一部業種（種子、ゴム等）の合弁要件が撤廃。
- ・ 2016年7月 建築資材に関して、合弁を条件に、外国企業に輸入・販売を認める商業省通達（No.56/2016）公表。
- ・ 2016年12月 上記の建築資材・医療機器の対象となる具体的品目を示した商業省通達（No.85/2016）公表。
- ・ 2017年6月 上記の緩和5品目（肥料、種子、殺虫剤、医療機器、建築資材）に関して合弁条件を撤廃、100%外資を認める商業省通達（No.36/2017）公表。
- ・ 2018年5月 外国企業（100%独資含む）による卸売業・小売業を解禁する商業省通達（No.25/2018）公表。最低投資額（70～500万米ドル）の規定があるも、画期的な解禁。
- ・ 2018年12月 外国サービス企業等による、事務用品・関連サービス影響の輸入が解禁になる旨の商業省通達（No.57/2018）公表。

5. ティラワ特別経済区（SEZ）

ティラワ SEZ は、日本側（3 商社、3 銀行、JICA が出資）・ミャンマー側の官民双方の共同事業として、急ピッチで開発が進められ、2015 年 9 月に麻生太郎副総理臨席のもと、開所式が開催された。ヤンゴンから 23km と至便な立地に 2400ha の土地、日緬官民関係者の高いコミットメント、他国の工業団地開発経験者の結集によるノウハウの集結、JICA による周辺インフラ支援（電力、港湾、アクセス道路、上水、通信等）とソフト支援（ティラ

ワ SEZ 管理委員会の能力向上、ワンストップサービス支援、SEZ 関連法規整備支援等)、ミャンマーで他に比肩する有力工業団地は無いという状況等を受け、他国類似工業団地/SEZ と比較しても、異例の速さで開発および入居企業契約が進んだ。

2018 年末時点で、契約企業数は 101 社 (うち日系が 52 社)、68 社が操業開始済 (うち日系が 40 社)、雇用創出約 7,000 人に到達している。Zone A (405ha) はほぼ完売、Zone B 第 1 期 (101ha) も 2018 年に開業し、大半が契約済み、Zone B 第 2 期 (77ha) も 2019 年中に開業見込みである。ティラワ SEZ の開発にあたっては、当初懸念する声も多かったが、こうした実績を生み出し、今や成功プロジェクトとして高く評価されており、進出予定企業からの問い合わせはもちろん、他国からの見学の引き合いも多い。日系のみならず他国企業からも、外資進出の受け皿として、大きく貢献している。

6. 投資環境からみた課題

他方で、投資環境からみた課題も依然多い。ミャンマー投資委員会 (MIC) が 2018 年に発表した「ミャンマー投資促進計画 (MIPP)」(詳細後述) では、投資環境の SWOT 分析を提示しており (表 3 参照)、この中で多岐にわたる弱み/課題を示している。いずれも途上国が抱える共通の課題と言える。また、国際協力銀行 (JBIC) が長年毎年行っている「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」(最新版は 2018 年 11 月発表の第 30 回) では、企業が考えるミャンマーの課題として、(少なくとも 2011 年以降) 一貫して「インフラの未整備」が最も多く挙げられている (2018 年版では 69.7% の企業が課題として提示)。続いて、「法制度の未整備」が 2012 年以降 2 番目の位置 (48.5%) を占めている。しかしながら、前述の法制度整備の進展を受けてか、低下傾向にある。他方で、「法制の運用の不透明さ」が若干上昇傾向にあり、2018 年版では法制度の未整備と同率第 2 位になっている。このことは、法制度整備が進んで運用実務の段階になってきたことを示していると考えられている。さらに「投資情報不足」が 2018 年に急に増加して、これも同率で第 2 位になり、2011 年以来の高い割合となっているが、これは直近のラカイン州情勢を巡る不透明さが影響しているかもしれない。

JICA では、このような課題の解決に寄与する支援を包括的・多面的に実施している。電力・運輸を始めとするインフラ整備を円借款で重点的に行う一方、法整備やワンストップサービス運営体制等のソフトコンポーネントの支援も力を入れている。これを包括的に実施しているのが、前述のティラワ SEZ であり、成功例として認識されてきている。また、投

資企業管理局（DICA）においては、筆者が初代として従事した投資振興アドバイザーやコンサルタントチーム等により、長期投資促進計画支援、法制度実施体制支援、投資促進・投資情報提供体制強化支援等を行って、ここで掲げられるような課題解決に対応している。

表 3 ミャンマー投資促進計画（MIPP）における投資環境の SWOT 分析

内的要因	
強み	弱み
戦略的な地理的位置 豊富な天然資源 安価で質が高く若いう労働力 国内市場の潜在力	政治的リスクに関する投資家の懸念 マクロ経済条件の弱さ 未熟なビジネス規制体系 未だ残る投資制限的措置 不確実な投資承認手続き 投資促進の弱さ インフラ開発の遅れ ビジネスに関する仕組みの未熟さ 金融セクターの弱さ 技能の優れた人材の不十分さ 地場産業の未熟さ
外的要因	
機会	脅威
中国や先進 ASEAN 諸国等近隣国における生産コストの上昇 ASEAN 経済共同体（AEC）の形成 情報通信技術とグローバル化の進展	不確実な国際政治情勢 AEC 下での ASEAN 他国との投資誘致競争 国際経済循環と需要の不安定さ 農業に対する天候・潜在的気候変動

（出典）Myanmar Investment Commission（MIC）（2018）を筆者仮訳

7. 投資環境からみたミャンマー投資の魅力

こうした課題を抱えてなお、ミャンマーに関心を寄せる投資家が依然多く存在するのは、それだけの魅力を持っているからと考えられる。前述の JBIC 調査（2018）では、中期的な有望事業展開先国の第 10 位に 2012 年度ランクされて以降、上位 10 か国の地位を保ち続けている（2018 年度は 9 位）。一般的に、ミャンマーへの投資の魅力は、ASEAN の中で手つかずの未開拓大型市場としての内需への期待と、縫製業等の労働集約型産業に適した低労働コストと認識されている。JBIC 調査（2018）では、ここ数年、この 2 点が当国を有望

視する圧倒的理由となっている。表 3 にあるとおり「ミャンマー投資促進計画 (MIPP)」では、この 2 点に加えて、戦略的な地理的位置と豊富な天然資源の 2 点も強みとして挙げている。前者は、すなわち、①中国とインドという 2 大国・巨大市場と国境を接し、統合が進む ASEAN 域内市場と合わせ、市場の観点から有意な位置にあること、②タイ+1 に代表されるように、サプライチェーンやグローバルバリューチェーン (GVC) の観点から、重要な位置づけになり得ること、③ダウエーやチャオピューに代表されるように、それぞれメコン諸国および中国が西側世界に海路を通じ出ていくための交通の要衝になり得ること、等が挙げられる。後者の豊富な天然資源に関しては、天然ガス、鉱物資源・宝石類に加え、農林水産資源の潜在力に着目する向きは大変多い。さらに、識字率の高さ、勤勉性や互助の精神等の、人的資源の観点も良く挙げられる。国別「世界寄付指数」(英チャリティエイド財団・米ギャラップ社調査) 3 年連続世界 1 位という点も興味深い。

第 4 節 ミャンマー投資に関連する国家計画・経済政策・投資促進計画

前節で見てきたように、ミャンマーの投資環境は、投資関連法制度整備等進展してきている部分もあるが、全般のビジネス環境を改善させるには依然課題も多く、ミャンマーの強みや投資先としての魅力を生かし切れていない。それでは、そもそも投資促進にあたり、国家としてどのような包括的政策をもって取り組もうとしているのであろうか。本節では、民政移管以降の国家計画・経済政策の変遷およびこれらに基づく投資政策・長期計画について整理すると共に、今後の展望について検討を試みる。

1. 民政移管後・前政権における国家開発計画の系譜

民政移管後初期段階の国家計画の方向性を示すものとして 2012/13 年に最初に策定されたのが「経済社会改革枠組み (FESR⁵ 2012-2015)」である。FESR では、予算・税制改革、貿易・投資自由化、食料安全保障・農業振興、土地問題、インフラ整備・高度化等の課題を掲げ、比較的短期的な Quick Wins を狙って策定された。

より長期的で本格的な計画が「国家総合開発計画 (NCDP⁶)」で、上記 FESR やドナーの作成した提言〔例えば東アジア・ASEAN 経済研究センター (ERIA⁷) によるミャンマー総合開発ビジョン (MCDV⁸)〕を基に、2030 年を目標年として策定された (実質的に策定さ

れたのは 2014 年)。NCDP は「世界に統合して繁栄する国家」をビジョンに、多様性・持続性のある経済成長と、国民を中心とした包摂的成長・発展の、2 つの目標を実現するために、産業構造の多様化、ASEAN バリューチェーンへの組み込み、農業分野から工業・サービス分野へのシフト等を図り、6~9%の GDP 成長率と、一人当たり GDP 3,000~5,000 米ドルの達成を掲げたものである。

ドナー機関等からは、前述の ERIA の MCDV や OECD の投資政策レビューを含め、いくつか経済政策・計画に向けたインプットとなる取組みが行われたが、日本政府が行ったのが、ミャンマー産業発展ビジョン (MIDV⁹) である。ミャンマーの産業の将来像とそれを実現するために優先的に取り組むべき施策を日本がまとめたもので、2015 年 7 月、安倍首相からテイン・セイン大統領 (当時) に手交された。根幹となるのは、都市・地方シナジー開発戦略で、産業としての農業の重要性を認識しているのが特徴となっており、労働力供給の安定的な拡大による労働集約型製造業の育成と、生産性向上による国際競争力のある農業の育成が好循環を産むことを柱とした。そのうえで、優先政策として、①インフラと連結性の向上をテコにした産業振興、②予見可能で効率的なビジネス環境の制度基盤整備、③「人間中心の開発」を支える人材の育成、④その他の戦略的・横断的政策、⑤農林水産業の潜在力の具現化の 5 つを掲げ、また、当面 5 年間で集積が期待できる具体的な業種として、①建設資材関連産業、②加工食品産業、③化学品産業 (肥料、洗剤、塗料など)、④プラスチック加工産業、⑤繊維製品産業を挙げた。

2. NLD 政権における経済政策の系譜

2016 年アウン・サン・スー・チー氏率いる国民民主連盟 (NLD) の新政権へ移行後、当面は NCDP を引き継いだものの、経済政策が見えないという声が高まっていた。NLD の選挙マニフェストが、総選挙後や新政権発足後も新政権の政策を占う数少ない公開文書として存在していたが、経済政策についてはあまり明確でないのが実情であった。こうした声を受けて、2016 年 7 月に NLD 政権として初めて、12 項目からなる「経済政策 (Economic Policy)」を、アウン・サン・スー・チー国家最高顧問自ら発表した。

具体的には次の 12 項目からなる政策である：①公共財政管理を通じた堅実な財政政策、②国営企業改革・民営化、雇用と成長の原動力としての中小企業の育成、③学術・職業教育の改善を通じた、近代経済を支える人材の育成、④電力、道路、港湾等の経済基盤インフラの迅速な整備、e-Government の促進、⑤雇用機会の創出、高付加価値な就業機会を産み出

すビジネスの優先、⑥農業・畜産・工業分野を支える均衡の取れた工業・農業経済モデルの策定、⑦民間セクター/市場主義、経済機会の自由、外国投資の促進、知財・法の支配、⑧民間ビジネス等への持続的な金融システム構築、金融・通貨の安定化、⑨環境配慮型都市開発、公共サービス向上、公共用地再活用、文化遺産保存、⑩公平・効率的な徴税システムによる政府歳入増、国民の権利・所有権の保護、⑪技術革新と先端技術の開発、必要な知的財産権保護の規則・手続き策定、⑫ASEAN内外でのビジネスリンクの強化と基盤構築。経済政策を新政権として初めて打ち出したことは評価されたものの、具体性に欠けるというのが一般的な反応であった。

そこで、この12項目の経済政策を受け、投資に関してより深掘りした政策が「投資政策(Investment Policy)」として2016年11月に打ち出された。ミャンマー投資法とも軌を一にするもので、外資歓迎のための環境整備を明示し、奨励事業類型8項目(下記⑦)を、当時策定中の投資法細則に先駆けて初めて提示したことに意義がある。以下が主旨である。

- ① 相互に利益をもたらす責任ある外国投資は歓迎
- ② 投資委員会(MIC)と関係政府機関は透明・明確・迅速な手続で外国投資を促進
- ③ マクロ経済安定・法の支配・紛争解決手段・銀行等の投資環境を整備
- ④ 外資は国家開発に極めて重要と認識しており、そのために連邦政府は：(a) 内外不差別で予見可能な規制枠組みを確立、(b) 差押えから事業を保護、(c) 税引き後の利益等の送金権を保護、(d) 長期土地リースを提供
- ⑤ 内外投資家は、環境・天然資源対応等責任ある事業行動原則を遵守
- ⑥ 外国人には、国家安全保障、文化・社会関連の特定事業を許可せず、ただしこれら制限業種は公開
- ⑦ 以下の投資は特に歓迎・奨励：(a) 農業関連産業(域内・国際供給網にリンクし、生産性向上・高付加価値を果たす事業)、(b) 技術移転・国内生産高付加価値化を可能とする事業、(c) 中小企業振興支援事業、(d) 迅速なインフラ開発投資、(e) 雇用機会を創出し、人的能力開発支援職業教育を提供する投資、(f) 経済的に開発の遅れた地域への投資、(g) 産業都市や特別経済集積の開発への投資、(h) 観光関連投資

そして、2018年8月に発表され、2019年2月現在、最も言及されていると思われる政策文書が、「ミャンマー持続可能開発計画(MSDP¹⁰) 2018-2030」である。これは平和で繁栄した民主的なミャンマーを目指し、3つの柱(平和と安定、繁栄とパートナーシップ、人々

と地球)のもと、5つの目標(①平和・和解・安全保障・良い統治、②経済的安定・マクロ経済運営強化、③雇用創出・民間セクター主導型成長、④21世紀型社会に向けた人材・社会開発、⑤子孫のための天然資源・環境)、28の戦略、251の行動計画から成り立っている。MSDPは2016年の12の経済政策に沿ったものとして策定されており、28の戦略の中には、投資環境整備に関するものも含まれている。MSDPは、2019年1月28-29日にネピドーで開催された最大級の投資促進イベント「ミャンマー投資サミット」でも、アウン・サン・スー・チー国家最高顧問他登壇者により、その重要性が示された。また、同サミットで発表された、MSDPに伴って大型インフラ事業を進める新たな取組み「プロジェクト・バンク」も注目される。

3. 長期投資促進計画の系譜

ミャンマーは長期を見据えた投資促進計画を策定している。「長期外国投資促進計画(FDIPP¹¹⁾)」は2013年から策定が開始され、2014年に発表された、投資促進に関する最初の長期計画である。FDIPPの目的は、外国直接投資(FDI)の促進に関して、包括的な政策方向性をミャンマーとして初めてとりまとめること、そして、目標達成への道のりを示し、ミャンマーの更なる発展とグローバル経済への統合に貢献することであった。そして、FDI促進についてのビジョン・ゴール・戦略を系統立てて策定し、国家総合開発計画(NCDP)へのインプットとすることであった。FDIPPはミャンマー投資委員会(MIC)により策定、実務はMICの事務局である投資企業管理局(DICA)が担ったが、草案作成支援の依頼をJICAが受け、草案作成に協力してきた。FDIPPは、「2014-2030年の投資合計額1,400億ドル相当のFDIの牽引によるダイナミックな経済成長の実現」をビジョンとして掲げ、短期・中期・長期別にゴールを設定、特にFDI目標額(2015年まで年間40億ドル、2016年-20年に年間60億ドル)は、毎年の目標額としてしばしば言及されている。また、実施促進もJICAが支援、FDIPPの行動計画に基づき、例えば、官民パートナーシップ(PPP)に関し、省庁横断タスクフォースを組成し、各省関連業務に関する情報交換や、他国事例等の視察を始めとする共同の学びの場として機能した。

NLD政権下、情勢の変化等も反映して、FDIPPが更新されることとなり、再び日本/JICAに支援が要請された。2016年10月以降、JICA支援で本格的にミャンマー政府として改訂作業を実施、FDIのみならず国内投資も対象とした「ミャンマー投資促進計画

(MIPP)」として草案が策定され、意見聴取・審査過程を経て、2018 年 10 月に公表された。

MIPP は、2035/36 年を最終年とした長期の投資促進計画で、「責任ある質の高い投資の促進」により「ダイナミックで調和のとれたミャンマーの成長と公平で繁栄した社会を作り出す」ことをビジョンとして掲げる。これにより、2030 年までに中所得国入りを目指すとしている。そのためにビジネス環境改善を図ることを目標とし、指標として世界銀行グループのビジネス環境ランキングを、2020 年までに 100 位以内に、2035 年までに 40 位以内にするという野心的な目標を掲げている。MIPP の構造をごく簡単に示したのが図 5 になる。

図 5 ミャンマー投資促進計画 (MIPP) : 4 つの投資成長経路と 5 つの投資促進戦略



(出典) Myanmar Investment Commission (MIC) (2018)

大きな特徴として、前述の表 3 で示したミャンマーの強みと機会を基盤に、長期投資促進による成長経路 (Growth Path) として 4 つの投資促進シナリオを示していることが挙げられる。FDIPP では特定のセクターを示すことはあえて避けられてきたが、MIPP では投資促進シナリオという形で投資促進セクターを示したことに意義がある。4 つのシナリオの概略は次のとおりである。MIPP ではそれぞれのシナリオの詳細を示している。

- ① 輸出志向型産業への投資 (労働集約型産業、天然資源活用、コスト競争力等を念頭)
- ② 国内市場志向型産業への投資 (未開拓の国内市場・地場産業、インフラ等)
- ③ 資源関連産業への投資 (農林水産・鉱物資源を加工する産業等)
- ④ 知識集約型産業への投資 (ICT 等新サービス産業等)

他方で、同じく表 3 で導出された弱みおよび脅威に対応するため、5 つの戦略が設定さ

れ、それぞれに行動計画が策定されている。5つの戦略の概略は次のとおりである。

- ① 投資関連政策・規定（マクロ経済政策、投資法規制・投資環境、産業政策等）
- ② 投資促進のための制度開発（ブランディング、投資規制運用、投資手続き透明化・円滑化、投資家支援、独立投資促進機関設立）
- ③ インフラ開発（インフラ開発計画、工業団地・SEZ、PPP 枠組み・PPP 事業促進）
- ④ ビジネス関連システム（知的財産権・製品基準、金融セクター強化）
- ⑤ 地場産業・人材育成（産業リンケージ促進、地場産業能力強化、起業家支援、産業人材育成支援）

FDIPP 同様、MIPP においても、草案策定支援と共に、実施支援が日本に要請されており、JICA では引き続きこれに対応していく予定である。なお、このような投資計画を特定の国の支援に委ねることはあまり通常では無いことと思われるが、それだけ日本が投資促進の分野で信頼されている証でもある。投資窓口機関である DICA にカントリーデスクを置くことが許されているのも日本だけであり、2014年にDICAのヤンゴン移転に際しDICAが設置したジャパンデスクには、JETRO と JICA¹²の双方から専門家が派遣されている。

いずれにしても、これまでみてきたように、既に多くの国家計画・経済政策・投資促進計画が策定されてきており、その内容自体は大きな違和感のあるものではなく、未来を期待させるものである。あとは、いかにミャンマーがこれを地道に実行していくか、これに対し日本を含む国際社会が、官民共に協力しつつ、投資事業の成功、それによる課題解決への貢献というウィンウィンの状況を作り出していくことが出来るかにかかってくる。

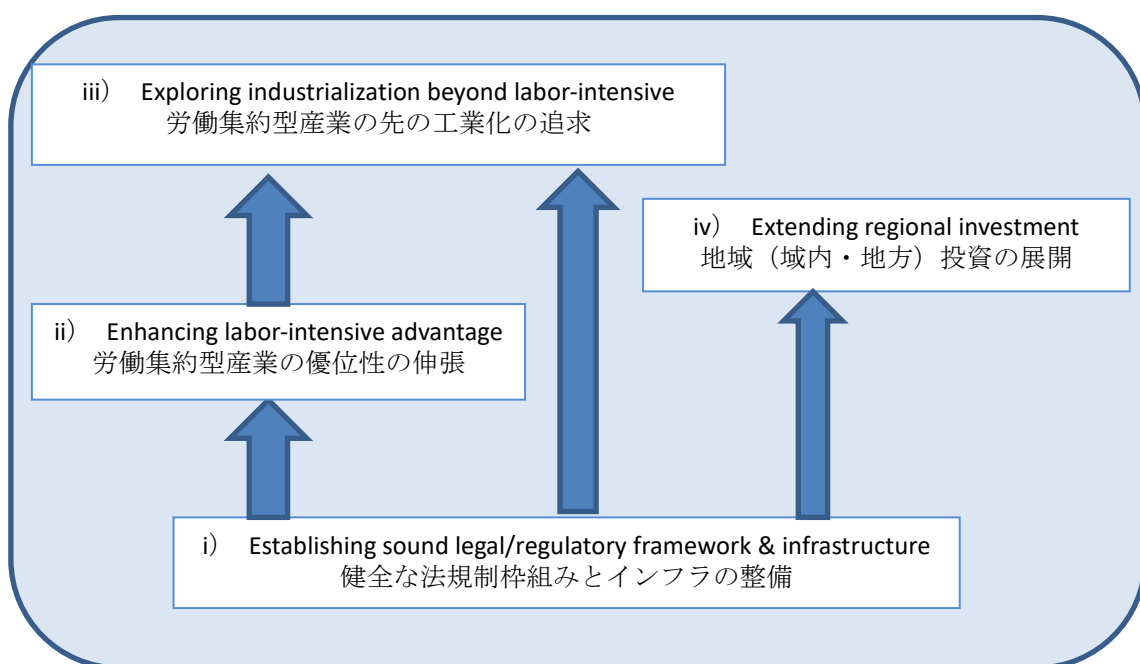
第5節 ミャンマー投資：まとめと今後の展望

ここまで、ミャンマーへの投資、特に外国直接投資をめぐる動向、現状そして展望について、投資実績、投資環境、魅力と課題、投資促進計画等の角度から検証してきた。経済改革を通じた外国投資促進による経済発展を進めていく基本路線に大きな変更はないであろうが、ASEAN 最後のラスト・フロンティアとして注目を浴びてきた状況が一巡して、いかに現実的・具体的な果実を着実に育てていくか、そして将来の経済発展をいかに描いていくか、というところが大事な段階になってきていると言えよう。

前節で、ミャンマーの投資を通じた産業・経済発展について、これまで策定されてきた国

家計画・経済政策・投資促進計画等を通じ見てきたが、今後の展開として有り得るべき方向性を描くとする、例えば次のようにまとめることも出来よう。すなわち、①まずは健全な法規制枠組みの構築等によるビジネス環境の整備、②今しばらくは労働集約型産業の優位性の有効活用・伸張、③その間に労働集約型産業を超えた工業化・産業発展の道筋の追求、④域内投資の展開（ASEAN 域内と国内・地方の両面）である。Homma（2016）¹³はこれを「4E 戦略」として提示している（図 6）。

図 6 ミャンマー投資セクター展開の方向性（4E 戦略）



（出典）Homma（2016）を筆者加工

- ① 健全な法規制枠組みとインフラの整備： ビジネス環境の整備、特に法制度整備・枠組みの確立は、既に多くの努力がなされてきており、世銀での表彰のように、部分的には評価もされているが、ランキングや投資家ヒアリング調査結果等を見ても、まだそれが結実していない。ビジネス環境整備は、各国が同様に取り組んでおり、国際競争の世界である。いかに改善しても、他国がさらに改善を進めていけば、他国の後塵を拝することになる。投資家の選択基準の一つとなる法規制は、策定の段階から、運用の実務の巧拙が判断される段階に移ってきており、そのためにワン・ストップ・サービス（OSS）や、標準作業手順書（SOP¹⁴）といった実務をミャンマー行政が磨くことが重要である。

その点で、ティラワ SEZ は日本の支援によるこうした運用面の整備も高く評価されていて、他国も多く視察に来るほどになっており、既に JICA 支援によって DICA での実務への展開も試みられているように、国内の有用なベンチマークとして活用すべきである。また、同様に基盤となるインフラ整備は常に投資家にとって最大の関心事となっており、PPP 等も活用できる法制度整備を進めつつ対処していくことが期待される。

- ② 労働集約型産業の優位性の有効活用・伸張： 他の先進アジア諸国の発展形態同様、ミャンマーも産業としてはまずは労働集約型産業、端的には縫製・アパレル産業による工業化の最初のステップを踏んでいるところであり、今のところ一定の優位性は保っているといえる。投資の面からみても、外国投資件数の半数はこうした縫製産業である。いわゆる CMP (Cut, Make and Pack) の仕組みによる委託加工を円滑に行うことを可能にしたこと、最低賃金制度の導入等により賃金水準は上がってきているものの、通貨下落もあり競争国と比較してそれほど高くなっていないこと等が背景となる。しかしながら、こうした労働集約型産業が成立するコスト水準や競争環境を維持できる期間はそれほど長くないことが、先進新興国等の例からも分かる。加えて、直近では、ラカイン州の問題に絡めて EU から特惠関税制度による輸入に関する制限圧力もかかり始めており、こうした国際情勢の基盤も不透明である。当面は、労働集約型の優位性を享受できるうちにその特性に磨きをかけることが重要である。例えば、生産性の向上等が挙げられ、実際 5S/カイゼン導入支援等の動きが始まっている (Homma (2019))。そのうえで周辺産業を取り込むこと、例えばボタンや紐等のアクセサリ類の地場での生産、さらには上流（一番の上流は原材料・綿等、そして繊維産業、近いところでは中流領域の染色産業等）への地場産業育成あるいは外資誘致等の後押しが考えられる。

- ③ 労働集約型産業を超えた工業化・産業発展の道筋の追求： ②で述べた状況、すなわち労働集約型の優位性にいつまでも安住していることは出来ないという状況に鑑みると、労働集約型産業を超えた他産業の振興・外資誘致は極めて重要である。ここではまさに MIPP が掲げる 4 つのシナリオが活用可能である。すなわち、輸出振興型（この中には労働集約型が多分に含まれるがそれ以外にも農産物加工等が考えられる）、国内市場型、資源関連型、知識集約型の 4 方向への投資誘致を積極的に行い、段階を追って追求していく必要性である。こうした方向性で、潜在的投資有望分野は大小様々存在するし、ミャンマーにとって新しい分野・技術・製品・ノウハウを必要とする部門であれば、外国

投資、特に MIPP のビジョンにも掲げられる「責任ある質の高い投資」と一般に認識されている日本の投資の出番である。例えば、自動車産業が、まだ小規模ではあるものの、新車市場の急拡大、スズキのティラワ SEZ での生産開始・増産等、2 年程前の時点での状況と比較すると期待が持てる状況になってきた。道のりは遠いが、地場の部品産業を育て、外資とのリンケージが可能となる状況、外資が活用したくなる状況を生み出し、グローバルバリューチェーンの一端でも食い込めるようになれば理想である。また、ICT に代表される知識集約型産業は、途上国・新興国において、急速にデジタル経済化、スタートアップの活躍、リープフロッグやリバース・イノベーション等の状況が進む環境下、ミャンマーにおいても MIPP の想定よりも早く隆盛が訪れるかもしれない、大いに期待できる分野である。スタートアップ・起業家が活躍できるエコシステム整備を喚起していきたい。

- ④ 域内投資の展開 (ASEAN 域内と国内・地方の両面): 域内投資 (Regional Investment) には 2 つの意味がある。1 つには ASEAN 域内の投資という意味、もう一つには国内の地方部への投資という意味である。前者については、AEC による域内経済統合が進展する中、フラグメンテーション化するサプライチェーンや GVC における工程間分業等を念頭に置き、タイ+1 で代表されるような近隣国と一体となった投資、ASEAN 域内で各国の競争優位性に基づき補完関係をもたせた投資、あるいは ASEAN 域内からの投資（シンガポール、タイ、マレーシア等はミャンマーへの伝統的大口投資国であり、また近年はベトナムも伸びている）の更なる強化等が挙げられる。後者の国内・地方部への投資については、新投資法がゾーン制により地方への投資を優遇しているように、国土の均衡ある発展という最重要政策に資する意味で、大変重要視されており、JICA による MIC/DICA 投資支援の一環として、ミャンマー側の強い希望で地方投資フェアが 2015 年のマンダレーから始まり、シャン州、カイン州、エーヤワディ州、そして直近では 2019 年 2 月のラカイン州でも実施されてきていることから分かる。一般的には交通・電力事情等から地方部への投資は二の足を踏むケースも多いが、様々な意味での資源大国であるミャンマーは地方にこそ有望な資源が活用できる状況も大いにあり、追求の意義は高い。

以上のように、ミャンマーの投資環境はまだまだ改善の余地もあり、昨今のラカイン州情

勢を始めとする不透明な状況もあるが、依然有望かつ未開拓なビジネスチャンスは大いに
あること、そのためにミャンマーとしては法制度整備等を始め努力はしていること、それを
今後は運用の改善等、真に投資家に資する形での改善の進展が望まれること、産業としての
方向性は色々示されており、これを集約した MIPP の 4 つのシナリオ、あるいは上記の 4
つの戦略等で示したような道筋が進むこと、等が期待される。こうした展開により、今後ミ
ャンマーとミャンマーへの（日本をはじめとする）投資国・（日系企業をはじめとする）進
出企業との間のウィンウィンの関係が深化し、ASEAN のラスト・フロンティアの位置づけ
から更に飛躍して、持続可能性のある発展を遂げていくことを、今後の展望として期待した
い。

参考文献

- ・ 国際協力機構、アルメック、国際開発センター、大和総研（2014）ミャンマー国長期外国
投資促進計画策定調査 最終報告書
- ・ 国際協力機構、エクシディア（2018）2017-2018 年度プロジェクト研究「投資促進分野
の支援枠組みに関する調査業務」ファイナルレポート
- ・ 国際協力銀行（JBIC）（2018）「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」
- ・ 本間徹（2017）～ラスト・フロンティア～ミャンマービジネス最新動向、
[https://www.jica.go.jp/priv_partner/case/field/ku57pq00002azzsv-
att/invest_mya_env01.pdf](https://www.jica.go.jp/priv_partner/case/field/ku57pq00002azzsv-att/invest_mya_env01.pdf)
- ・ 森川真樹、本間徹、杉田樹彦（2018）東南アジア諸国都市部への国際協力機構（JICA）
による開発協力について ―都市開発における投資、不動産の視点から―、不動産研究
（2018）、第 60 巻第 2 号
- ・ Homma, Toru（2019 forthcoming）. “Kaizen Dissemination through the Government
and Private Sector in Southeast Asia: A Comparative Study of Malaysia, Indonesia,
and Myanmar.” In Page, John. Akio Hosono and Go Shimada. eds.（2019 forthcoming）.
Workers, Managers and Productivity – Kaizen in Developing Countries. GDN（Global
Development Network） and JICA Research Institute.
- ・ Homma, Toru（2016）. “Investment Promotion Experience of Asian Latest Comers and
JICA.” Chapter 5 in Japan International Cooperation Agency and GRIPS
Development Forum, National Graduate Institute for Policy Studies ed., *Policy*

Measures for Industrial Transformation – Case Studies from Asia and Africa ; JICA and GRIPS.

- ・ Japan International Cooperation Agency (JICA) (2019) . ‘Business Environment Reform and Investment Promotion’, Study Report, Donor Committee for Enterprise Development, Cambridge, UK
- ・ Myanmar Investment Commission (MIC) (2018) . Myanmar Investment Promotion Plan.
- ・ World Bank Group (2018) . Ease of Doing Business 2019.

-
- 1 独立行政法人国際協力機構（JICA）国際協力専門員（民間セクター開発）。前ミャンマー計画財務省投資企業管理局（DICA）・JICA 投資振興アドバイザー。慶應義塾大学理工学部管理工学科卒、マンチェスター大学産業戦略貿易政策専攻修士課程修了。総合建設会社（新規事業開発・起業支援）、青年海外協力隊（ザンビア）、JICA 鉱工業開発協力部、インドネシア商工省 JICA 専門家、経済協力開発機構（OECD）投資政策アナリスト、JICA インドネシア事務所（貿易・投資・産業振興）、JICA アフリカ貿易投資アドバイザー等歴任。
 - 2 2019 年 2 月中旬発表の 2019 年 1 月末時点での累積投資額では、シンガポールが中国を抜いて第 1 位となった。
 - 3 より正確に言えば、ミャンマーとエチオピアの 2 か国に最優秀賞が授与された。
 - 4 Memorandum of Association （MoA）と Article of Association （AoA）の 2 種類。
 - 5 Framework for Economic and Social Reforms
 - 6 National Comprehensive Development Plan
 - 7 Economic Research Institute for ASEAN and East Asia
 - 8 Myanmar Comprehensive Development Vision（2012 年開催の第 3 回メコン日本サミットにて合意された文書）
 - 9 Myanmar Industrial Development Vision
 - 10 Myanmar Sustainable Development Plan
 - 11 Long-term Foreign Direct Investment Promotion Plan
 - 12 筆者はこの DICA への初代 JICA 専門家（投資振興アドバイザー）として、ミャンマー政府の支援（政策支援、能力強化、投資促進活動）および日本の投資家への情報提供・助言に 2014～2017 年に従事。
 - 13 Homma, Toru (2016) . “Investment Promotion Experience of Asian Latest Comers and JICA.” Chapter 5 in Japan International Cooperation Agency and GRIPS Development Forum, National Graduate Institute for Policy Studies ed., *Policy Measures for Industrial Transformation – Case Studies from Asia and Africa* ; JICA and GRIPS.
 - 14 Standard Operating Procedure

第3章 タイ・ベトナム、対ミャンマー投資拡大の現状と含意

公益社団法人日本経済研究センター

主任研究員 牛山 隆一

要約

ASEAN 域内の直接投資が近年拡大している。その受け手として急速に存在感を高めているのがミャンマーである。同国は対内直接投資に占める ASEAN 域内直接投資、即ち他の ASEAN 諸国からの直接投資の割合が高く、この面で域内依存度が高い。具体的にはシンガポールからの投資が最も多く、同じメコン圏のタイ、ベトナムからの投資も増えている。一方、タイ、ベトナムにとってミャンマーは重要な投資先であり、特にベトナムでは投資先としてのミャンマーの順位が急上昇している。個別企業の事例を見ると、ミャンマー市場の開拓を狙ったものが目立ち、タイの大手企業ではサイアム・セメント・グループや、華人系財閥の TCC グループとチャロン・ポカパン (CP) グループなど、ベトナム大手企業では通信のベトテルや農業・不動産開発のホアン・アイン・ザーライなどの動きがある。ミャンマーでは日欧米中韓などに加え、タイやベトナム勢といった「新興投資国」の企業も相次いで参入する中で、激しい市場争奪戦が繰り広げられている。ミャンマーで進行中のこの現象は、新興国企業の多国籍化が加速している状況も浮き彫りにしている。

第1節 ASEAN 域内直接投資におけるミャンマーの位置付け

1. ASEAN 域内直接投資の拡大

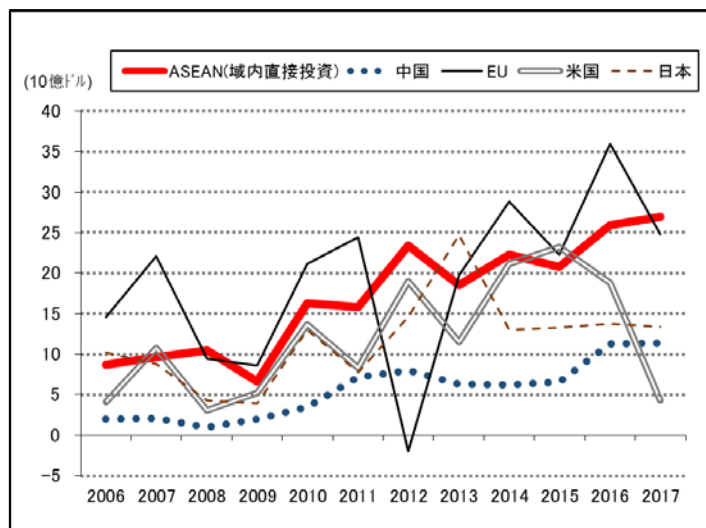
ASEAN では近年、域内直接投資額¹が拡大している。ASEAN 事務局の統計によると、2017 年は前年比 4%増の約 270 億ドル (図 1) であった。この金額は同年の対 ASEAN 直接投資額全体 (約 1,356 億ドル) の約 20%に相当する規模であり、ASEAN は欧州連合 (EU) のシェア約 18%を上回り、対 ASEAN 直接投資で最大の主体となっている。

2013～17 年の ASEAN 域内直接投資額は年平均約 229 億ドルと、10 年前の 2003～07 年の同約 57 億ドルに比べ 4 倍に拡大した。これは対 ASEAN 直接投資額全体の 10 年間の

伸び（2.5 倍）を大きく上回る数字である。ASEAN 域内直接投資の年平均額は、首位 EU の対 ASEAN 直接投資平均額（約 263 億ドル）には及ばないものの、3 位米国（約 158 億ドル）、4 位日本（約 156 億ドル）を大きく上回る水準だ。ASEAN が対 ASEAN 直接投資の担い手として自らの存在感を高めているのは間違いない。

ASEAN 域内直接投資額が拡大している要因は何か。この現象には ASEAN 企業がお膝元の ASEAN で積極的に投資をしている状況が映し出されている。厳密に言えば、ASEAN 域内投資には域外企業の在 ASEAN 現地法人が域内投資を行うケースも含まれる。例えば、日本企業がシンガポールに置く ASEAN 地域統括会社が、ベトナムやミャンマーに投資をするといった事例である。従って ASEAN 域内直接投資のすべてが地場企業の手によるものではないが、近年の ASEAN 域内直接投資の拡大の裏には地場企業の旺盛な投資もあるとみてよい。実際、本章で後述するように、ASEAN 企業の間では近年、域内事業を拡大強化する動きが相次いでいる。ASEAN 企業が地元 ASEAN で経営を積極展開しているのは、域内に存在する豊富なビジネス機会を獲得するために他ならない。

図 1 対 ASEAN 直接投資（主体別内訳）



注：フローベース

資料：ASEAN 事務局の統計より作成。

2. ASEAN 域内直接投資の出し手

ASEAN 域内直接投資を、出し手と受け手という 2 つの側面から少し詳しく見てみよう。

まず、出し手の方から見ると、2013～17 年の年平均額は、1 位シンガポール、2 位マレ

ーシア、3位タイの順で、この上位3カ国のシェアは合計90%に達する（表1）。これら3カ国はASEAN域内直接投資額の牽引役と言える存在であり、なかでも1位シンガポールはシェア70%近くと突出している。

その背景には政府系企業（Government Linked Companies: GLCs）を中心とするシンガポール企業がASEAN事業に意欲的なことに加え、同国に数多くある外資系企業の地域統括会社が域内投資を活発に行っているという事情もある。一方、2位マレーシアは5年前の2008～12年に続いて、2013～17年もASEAN域内直接投資で2番目の出し手であった。同国でも経済の屋台骨を支えるGLCに海外事業に意欲的なところが多い（UNCTAD 2017）。これら企業の動きがマレーシアの域内直接投資額を押し上げていると見てよい。

ASEAN域内直接投資の出し手として注目すべきは3位タイであろう。2008～13年はシンガポール、マレーシア、インドネシアに次ぐ4位の出し手で、同期間中の年平均額はシェア3%に過ぎなかった。ところが5年後の2013-17年にシェアは10%、順位も3位へと上昇した。タイの域内直接投資額の年平均額は約23億ドルと、2008-13年（約4億4000万ドル）の5倍超に膨らんでいる。後述するようにタイ企業の間では近年、大手財閥を中心に域内で積極的なM&A（企業の買収・合併）を実施するケースが目立つ。特に近隣のCLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）で活発な動きを見せている。急速な少子高齢化の進行など国内経済の先行きに不透明感が漂う中、タイ政府が地元企業の海外展開を強く促していることも、タイ企業の越境経営が加速している背景にある²。

表1 ASEAN域内投資(フローベース)、主体別の動向

出し手					受け手				
順位	国名	2013-17年の 平均額(百万ドル)	シェア	2008-12年比 の増加倍率	順位	国名	2013-17年の 平均額(百万ドル)	シェア	2008-12年比 の増加倍率
1	シンガポール	15,381	67.2%	2.0	1	インドネシア	10,563	46.1%	2.0
2	マレーシア	3,005	13.1%	0.9	2	シンガポール	4,382	19.1%	0.9
3	タイ	2,297	10.0%	5.3	3	マレーシア	2,326	10.2%	1.5
4	インドネシア	1,385	6.0%	0.6	4	ベトナム	2,123	9.3%	1.5
5	ベトナム	358	1.6%	1.3	5	ミャンマー	1,675	7.3%	19.4
6	フィリピン	346	1.5%	-	6	タイ	770	3.4%	0.9
7	ミャンマー	110	0.5%	1.3	7	カンボジア	467	2.0%	1.5
8	カンボジア	16	0.1%	1.6	8	フィリピン	297	1.3%	3.6
9	ラオス	7	0.0%	-	9	ラオス	166	0.7%	2.1
10	ブルネイ	-26	—	-	10	ブルネイ	128	0.6%	3.3

資料：ASEAN事務局の統計より作成。

3. ASEAN 域内直接投資の受け手

一方、ASEAN 域内直接投資の受け手は、2013～17 年の年平均額で見て、1 位インドネシア、2 位シンガポール、3 位マレーシアの順である（表 1）。上位 3 カ国のシェアは合計 75%に及ぶ。これらの国々は、その 5 年前の 2008～12 年もトップ 3 を占めていたので、顔触れに変化はない。

だが、4 位以下で金額を急速に増やしている国がある。5 位ミャンマーだ。2013～17 年の ASEAN 域内直接投資の受入額は年平均約 16 億 8,000 万ドルに上り、2008～13 年の同 8,600 万ドルから約 20 倍に膨らんだ。単年ベースで見ると、直近の 2017 年は約 26 億ドルと過去最高額を記録、インドネシア（約 119 億ドル）、シンガポール（約 40 億ドル）に次いで 3 位であった。

2013～17 年の年平均額が 10 億ドルを超えたのは、インドネシア、シンガポール、マレーシア、ベトナム、ミャンマーの上位 5 カ国である。これらの国々が ASEAN 域内直接投資では主要な受け手と言える。ミャンマー向けの域内直接投資が急増したのは、2011 年以降に改革・開放政策が進められる中、同国経済の将来性に着目する ASEAN 企業が多いことを示している。

4. 対内直接投資で ASEAN 依存度が高いミャンマー

ここでは ASEAN 域内直接投資の受け手としてのミャンマーに注目しよう。まず、ASEAN 各国（ブルネイを除く）の対内直接投資額のうち、ASEAN 域内から来ている投資額、つまり域内直接投資額の比率を見ると、ミャンマーは 2013～17 年の 5 年間平均で 63%に上り、インドネシアとともにトップである（表 2）。以下、カンボジア（24%）、マレーシア（22%）、ベトナム（19%）と続く。外資導入の面でミャンマーの ASEAN 依存度はかなり高い。

表2 ASEAN各国、対内直接投資額、主体別ランキング（2013-17年の平均）

インドネシア			シンガポール			マレーシア		
1位	ASEAN(63%)		1位	EU(32%)		1位	ASEAN(22%)	
2位	日本(29%)		2位	米国(21%)		2位	EU(18%)	
3位	EU(8%)		3位	ASEAN(7%)		3位	香港(15%)	
ベトナム			ミャンマー			タイ		
1位	韓国(27%)		1位	ASEAN(63%)		1位	日本(56%)	
2位	ASEAN(19%)		2位	EU(14%)		2位	ASEAN(9.5%)	
3位	日本(16%)		3位	中国(13%)		3位	香港(8.7%)	
カンボジア			フィリピン			ラオス		
1位	中国(26%)		1位	米国(15.0%)		1位	中国(80%)	
2位	ASEAN(24%)		2位	EU(14.7%)		2位	ASEAN(16%)	
3位	香港(10%)		3位	香港(7%)		3位	韓国(6%)	

注：フローベース。括弧内はシェア。

資料：ASEAN 事務局の統計より作成。

ミャンマー向け ASEAN 域内直接投資は、シンガポールとタイから来るものが多い。シンガポールからの投資額は 2013-17 年に年平均約 12 億 4,000 万ドルと、ミャンマーの対内直接投資全体の 5 割近くを占めた³。タイからの投資額は同約 3 億 5,000 万ドル、シェア 13%で 2 位だ。以下、3 位中国、4 位フランス、5 位香港が続き、他の ASEAN 諸国ではベトナムが 6,500 万ドルで 9 位に入った。これらは ASEAN 事務局の外国直接投資額（フロー）統計から算出したものだ。一方、ミャンマー政府の統計によると 2018 年 10 月末時点の対内直接投資累計額（認可ベース）の国別順位は、1 位中国（約 202 億ドル）、2 位シンガポール（約 198 億ドル）、3 位タイ（約 111 億ドル）で、やはりシンガポールとタイが上位に顔を出す。ベトナムは 7 位（約 22 億ドル）で、10 位日本（約 12 億ドル）よりも上である。

第2節 タイ・ベトナムの投資先としてのミャンマー

1. タイの投資先としてのミャンマー

既に見たように、ASEAN では域内投資が近年拡大しており、その行き先としてミャンマーの存在感が高まっている。対ミャンマー投資国として目立つのはシンガポール、タイ、ベトナムの 3 カ国であった。以下では、本書が「メコン地域のミャンマー」という視点を重視

していることも踏まえて、同地域に位置するタイとベトナムの対ミャンマー投資を詳しく見ていく⁴。まず両国の公式統計を基に、投資先としてのミャンマーの位置づけを確認する。

タイの対外直接投資残高（2018年9月末）の地域別内訳を見ると、ASEANがシェア約30%でEU、香港の約14%を上回り、1位である（表3）。その約10年前（2008年末）の約37%から伸び悩んでいるもののASEANは一貫して首位を維持し、タイにとって最大の投資先であり続けている。ASEAN域内で最大の投資先はシンガポールで、対ASEAN直接投資残高の約4割を占める（表4）。以下、2位ベトナム（15%）、3位ミャンマー（11%）、4位マレーシア（10%）が続く。

表3 タイの対外直接投資残高

(2018年9月末)

順位	国・地域名	金額(百万ドル)	シェア
1	ASEAN	40,104	30.3%
2	EU	18,091	13.7%
3	香港	18,006	13.6%
4	ケイマン諸島	9,615	7.3%
5	モーリシャス	9,081	6.9%
6	米国	7,926	6.0%
7	日本	5,477	4.1%
8	バージン諸島	5,015	3.8%
9	中国	3,904	2.9%
10	豪州	3,086	2.3%
合計		132,432	100.0%

資料：タイ中央銀行の統計より作成。

表4 タイの対ASEAN直接投資残高

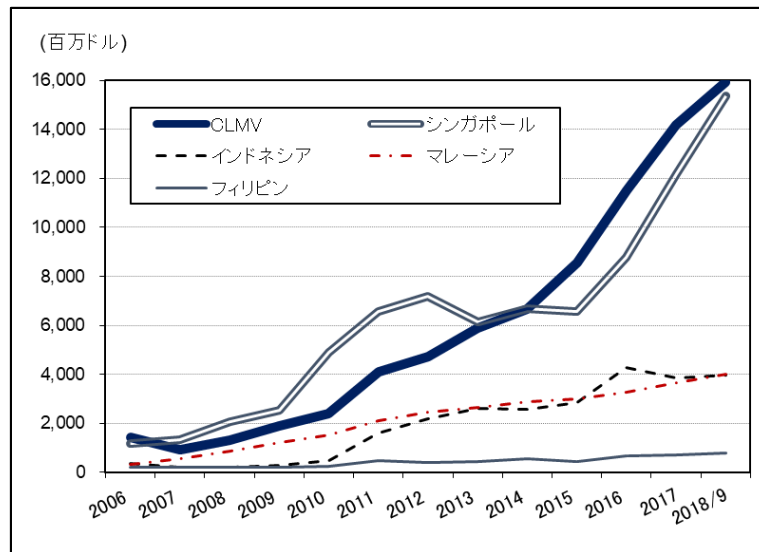
(2018年9月末)

順位	国・地域名	金額(百万ドル)	シェア
1	シンガポール	15,375	38.3%
2	ベトナム	6,146	15.3%
3	ミャンマー	4,481	11.2%
4	マレーシア	4,011	10.0%
5	インドネシア	3,962	9.9%
6	ラオス	3,684	9.2%
7	カンボジア	1,628	4.1%
8	フィリピン	795	2.0%
9	ブルネイ	22	0.1%
合計		40,104	100.0%

資料：タイ中央銀行の統計より作成。

注目すべき点は、上位の投資先にメコン地域のベトナム、ミャンマー両国が入っていることだ。対ベトナムは過去約10年間で13倍、対ミャンマーは同12倍にそれぞれ拡大、タイの対外直接投資残高の10倍、対ASEAN直接投資残高の同9倍をともに上回る伸びを示した。ベトナムとミャンマーにカンボジア、ラオスを加えCLMVとしてまとめると、タイの対CLMV直接投資残高（2018年9月末）は159億ドルで対ASEAN直接投資残高の約4割を占め、CLMVはシンガポール（約154億ドル）を上回り、ASEAN域内で最大の投資先となる。2008年末に対CLMV直接投資残高は対シンガポールの半分強に過ぎなかったが、その後の約10年間で対シンガポールを上回る規模へと膨らんだ（図2）。

図2 タイの対 ASEAN 直接投資残高



資料：タイ中央銀行の統計より作成。

ベトナム・ミャンマー向けを中心とするタイの対 CLMV 投資の急増ぶりは、タイの対外直接投資の現状を特徴づける。その背景には ASEAN 後発国である CLMV 経済の成長力への期待に加え、既述のようにタイ国内での急速な少子高齢化等の環境悪化やタイ政府が地場企業の対外進出を後押ししていることなどが挙げられる。更にメコン地域で東西、南北、南部の各経済回廊に代表される国境を跨ぐ越境輸送インフラの整備が進展し、域内の連結性が改善されているという事情もある。

2. ベトナムの投資先としてのミャンマー

一方、ベトナムの対外直接投資累計額（2017 年末、認可ベース、以下同）の投資先ランキングには、メコン地域から 1 位ラオス（シェア 24%）、3 位カンボジア（同 14%）、5 位ミャンマー（同 7%）がトップ 10 に顔を出しており、これら 3 カ国のシェアは合計 45% 超である（表 5）。3 カ国のうち、ラオスは 2000 年代から常に最大の投資先で、10 年前の 2007 年末はシェアが 60% に達していた。ベトナムとラオスは国境を接するうえ、ともに社会主義国であることから、政治的に緊密な関係を長く維持している。こうした事情からベトナム企業の対ラオス投資は以前から活発に行われてきた。

同様にベトナムに隣接するカンボジアへは 2009 年に直接投資額が急増、同国は同年末にシェア 16% で 2 位の投資先に浮上した（2008 年末は同 4% で 5 位）。以降、カンボジアは

毎年シェア 10～20%台で推移しており、トップ 3 の常連である。2007 年の世界貿易機関（WTO）加盟を受け、ベトナムでは対内直接投資とともに対外直接投資も急増した。対カンボジア投資が 2009 年以降に膨らんだのも、この流れに沿ったものと言える。WTO 加盟後にベトナム企業の対外直接投資が増えたのは、加盟に際しベトナムが国内市場の対外開放を迫られたため、地元企業が危機感を強め、経営基盤を強化するために海外事業を拡大したのが主因とされる（池部 2017）。

ベトナムの対外直接投資先として最近注目されるのはミャンマーである。既に見たようにベトナムは対ミャンマー投資で主要国の一角を担うまでになったが、ベトナム側から見るとミャンマーは近年最も勢いよく投資が増えている相手国だ。2017 年末の対ミャンマー直接投資累計額は約 13 億 2,000 万ドル、同累計件数は 78 件で、ミャンマーがベトナムの主要な海外投資先として公式統計に初めてお目見えした 2012 年末からの 5 年間でそれぞれ約 40 倍、約 16 倍にも膨らんでいる。後述するようにベトナム企業の間では将来性に富むミャンマー市場の開拓を重要戦略に据えるところが多く、大手国有通信会社ベトテルなどの進出事例が相次いでいる。

表 5 ベトナムの対外直接投資認可額（累計ベース、2017 年末）

順位	投資先	金額 (100万ドル)	シェア	件数	シェア	1件当たり金額 (百万ドル)
1	ラオス	4,793	24.1%	196	18.7%	24.5
2	ロシア	2,826	14.2%	13	1.2%	217.3
3	カンボジア	2,730	13.7%	168	16.0%	16.3
4	ベネズエラ	1,825	9.2%	2	0.2%	912.6
5	ミャンマー	1,319	6.6%	78	7.4%	16.9
6	アルジェリア	1,262	6.4%	1	0.1%	1,261.5
7	ペルー	1,249	6.3%	4	0.4%	312.3
8	マレーシア	845	4.3%	17	1.6%	49.7
9	米国	585	2.9%	149	14.2%	3.9
10	タンザニア	356	1.8%	4	0.4%	89.1
11	モザンビーク	346	1.7%	3	0.3%	115.3
12	シンガポール	277	1.4%	80	7.6%	3.5
13	カメルーン	231	1.2%	3	0.3%	76.9
14	豪州	202	1.0%	39	3.7%	5.2
15	ブルンジ	170	0.9%	2	0.2%	85.0
総額		19,866	100%	1,047	100%	19.0

資料：ベトナム統計総局のデータから作成。

第3節 タイ企業、ベトナム企業のミャンマー進出動向

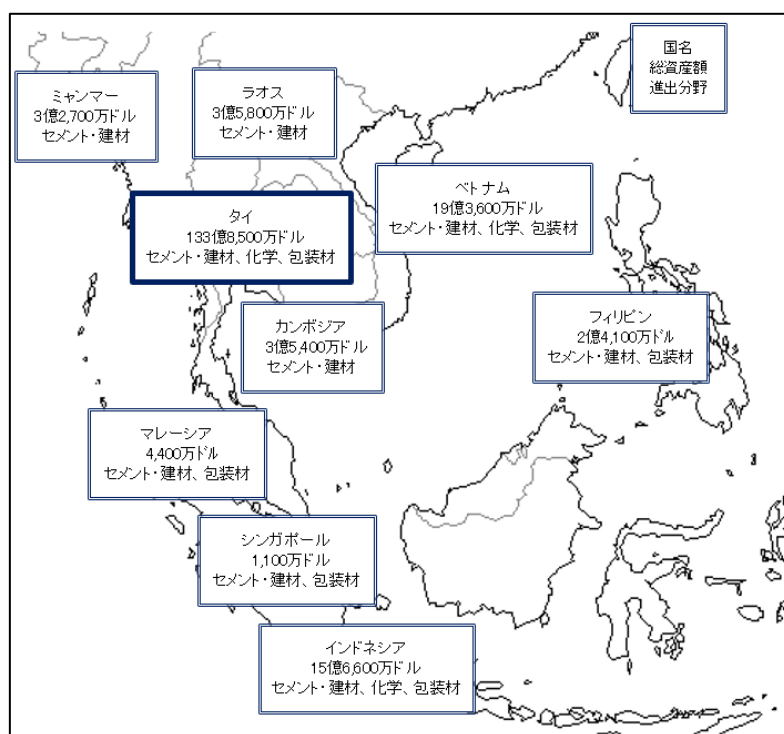
本節ではミャンマーへの投資国として、同じメコン圏に位置するタイとベトナムに着目し、両国企業がミャンマーでどのような事業を展開しているのか具体例を見ていくことにする。

1. タイ企業のミャンマー進出動向

タイ企業ではまず、サイアム・セメント・グループ (SCG) の事例が挙げられる。SCG は持ち株比率約 3 割のワチラロンコン現国王を筆頭株主とする、同国製造業で最古参の名門企業だ。主要事業は、化学、セメント・建材、包装材の 3 部門で、近年は「リージョナライゼーション」戦略の下で ASEAN 事業を強化している。SCG の売上高に占める「ASEAN 売上高 (タイを除く)」(現地生産品の販売額とタイからの輸出額の合計) の比率を見ると、2017 年 12 月期は 24%と過去最高に達しており、同比率は過去 10 年超で倍増した。SCG が ASEAN 諸国のうち特に重視しているのがベトナムとインドネシアで、「ASEAN 売上高」に占める比率は前者が 36%、後者が 27%と両国合計で過半を占める。

SCG はベトナム、インドネシア以外の ASEAN 諸国でも積極経営を続けている (図 3)。ミャンマーでは 2017 年に同国南東部モーラミヤインでセメントの現地生産を始めた。SCG と地元企業パシフィック・リンク・セメント・インダストリーズの合弁会社モーラミヤイン・セメントが手掛けるもので、投資金額は 4 億ドル、生産能力は年 180 万トンである⁵。現地のセメント需要増に対応する狙いがある。SCG はまた、カンボジアで 2015 年にセメントの第 2 工場を完成させ、第 3 工場の建設も計画している。ラオスでも 2017 年に初のセメント工場を稼働させた。ミャンマーでのセメント工場開設は、タイと国境を接する CLM 諸国における経営強化策の一環と位置付けられる。

図3 サイアム・セメント・グループ (SCG) の ASEAN 事業



注：2018年8月時点。

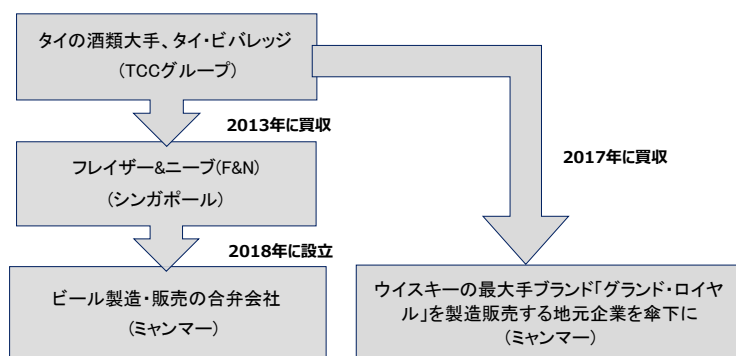
資料：2019年1月8日付の同社IR資料より作成。

製造業では鋼材大手ミルコン・スチールも2016年、日本とミャンマーの官民が運営しているティラワ経済特区(SEZ)内に工場を稼働した。同社初の本格的な海外生産拠点である。ミルコンが45%、タイの建材大手ゼネラル・エンジニアリングが45%、ミャンマーの複合企業ティハ・グループが10%をそれぞれ出資し合弁会社を設立した。塗料大手TOAペイントは2017年10月にタイ証券取引所に株式を上場した際に得た資金を活用し、インドネシアに初の工場を開設するほか、ミャンマーとカンボジアで工場を増やす。ミャンマー新工場は年産400万ガロンの予定で、2019年中の稼働を目指す⁶。建設地はティラワSEZ内で、ヤンゴンにある既存工場は閉鎖するという。

飲食品分野でもタイ企業の動きは活発である。大手財閥TCCグループの中核企業で酒類大手タイ・ビバレッジはベトナムのビール最大手サイゴンビール・アルコール飲料総公社(サベコ)を買収した2017年に、ミャンマーでウイスキーの最大手ブランド「グランド・ロイヤル」を製造販売する地元企業の株式75%を約7億4,200万ドルで取得した(図4)。また、TCCグループが2013年に買収したシンガポールの大手飲料品メーカー、フレイザー・アンド・ニーブ(F&N)は2018年にミャンマーの財閥シュエ・タン・ルウィンと合弁

会社を設立、同国投資委員会からビールの製造・販売の認可を得た。F&N はかつてミャンマー国軍系企業と合併でビール生産を手掛けていたが、2015 年に撤退していた。市場の拡大が期待される同国に新たな相手と組んで再参入する。

図 4 TCC グループのミャンマーでの主な動き



資料：筆者作成。

ミャンマー市場を巡る TCC グループの 2 つの動きは、中核企業タイ・ビバとその傘下の F&N の 2 社を中心に ASEAN 飲料市場で強固な基盤を築くという、同グループの戦略の一端が投影されている。タイ・ビバは 2020 年までの中期経営計画「ビジョン 2020」で国内市場に依存する「タイ企業」から近隣諸国で多く稼ぐ「ASEAN 企業」へ脱皮するとの方針を掲げており、ASEAN を中心に海外売上高比率を 50%超へ引き上げる構えだ⁷。この目標達成のために重視している市場がベトナムとミャンマーで、タイ・ビバは F&N との二人三脚で市場開拓を進める。既にタイ・ビバ系の企業で、タイで炭酸飲料「エスト」を生産・販売しているスーム・スックは 2014 年から、F&N の現地販売ルートを活用する形で「エスト」を販売している。飲食品関連のタイ企業ではこのほか、総合消費財大手サハ・グループ傘下の即席麺最大手タイ・プレジデント・フーズが 2019 年にマンダレーに第 2 工場を完成させ、第 1 工場と合わせ生産能力を現在の 2 倍の月産 1,000 万袋へ拡大する方針を示している⁸。

一方、非製造業分野でミャンマー進出が目立つのは電力である。同国では人口増加と経済発展で電力需要が拡大する一方、供給が追い付いておらず、商機が見込めるとの判断がある。タイ発電公社 (EGAT) の子会社 EGAT インターナショナルは、ミャンマー国内 10 カ所以上に天然ガスの発電所を設置する計画だ⁹。エンジニアリング会社の TTCL は電力子会社

TTCL パワー・ホールディングスを通じミャンマーに 2 番目の天然ガス発電所を建設するほか、液化石油ガス（LPG）販売の大手、サイアム・ガス・アンド・ペトロケミカルはシンガポール企業が現地で運営する火力発電所に資本参加すると伝えられる。更に国営タイ石油会社（PTT）グループの電力会社、グローバル・パワー・シナジーは 2018 年に全額出資子会社グローバル・リニューアブル・パワーを設立、太陽光など再生可能エネルギー関連の事業をラオスやミャンマーで展開する方針だ。

公益事業ではタイの水道会社 TTW も 2018 年、ミャンマー市場に進出するため現地企業と合弁会社を設立すると発表した。TTW は三井物産が出資している企業で、同国南東部モーラミヤインに浄水場を建設し、水道水を供給する計画だ¹⁰。また、同じインフラ関連では工業団地の開発・運営大手、アマタ・コーポレーションが 2018 年にミャンマーに現地法人を設立した。最大都市ヤンゴン郊外に工業団地のほか物流施設を建設する方針である。アマタはベトナムで工業団地を運営しているが、ミャンマーへの進出は初めて。今後ベトナム国内で新たな工業団地を開発するほか、ラオスへの進出も検討する。タイ企業や日系企業の間で近隣諸国への進出拡大が見込まれるため、アマタはその受け皿づくりを急ぐ。一方、タイ・ミャンマー間の貿易・投資の拡大を見越して、タイの海運会社リージョナル・コンテナ・ラインズ（RCL）は 2018 年にミャンマー子会社を設立、物流大手 JWD インフォロジスティクスは同国内の倉庫を増強するなど営業体制を強化している。

外食・小売りでは大手財閥チャロン・ポカパン（CP）グループが、ミャンマーが民主政権へ移行した 2011 年に小型食品スーパー「CP フレッシュマート」の国外 1 号店をヤンゴンに開いた。更に同グループが 2013 年に買収したタイのディスカウントストア大手、サイアム・マクロは 2018 年にミャンマー現地法人を設立、卸・小売り事業に今後力を注ぐ。外食では大手カフェチェーンの「ブラック・キャニオン」や「カフェ・アマゾン」が店舗を開設済みで、大手財閥 TCC グループ系「ワーウィー・コーヒー」も進出を予定している。焼肉レストラン「BAR・B・Q プラザ」を展開するフード・パッションや、レストランやバーカリーを手掛ける S&P シンジケートも新規進出を検討している。

最後に医療分野では、大手病院バムルンラードが 2016 年からヤンゴンでクリニックを運営している。最大手バンコク・ドゥシット・メディカル・サービス（BDMS）は 2017 年、ヤンゴンに医療研究所を開設し、病院向け支援サービスとして結核、デング熱、アレルギーなどの検査を行っている。地元タイで蓄積した技術・ノウハウを武器に検査需要を取り込む。更に大手病院トンブリ・ヘルスケア・グループ（THG）は 2018 年にヤンゴンに「アリュール・

インターナショナル・ホスピタル」を開いた。病床数 200 床で、THG と地元企業の合弁会社が運営、THG の出資比率は 40%である。

2. ベトナム企業の対ミャンマー事業動向

ベトナム企業の代表的なミャンマー進出事例は、大手通信会社のベトナム軍隊工業通信グループ（ベトテル）である。同社はミャンマー企業と設立した合弁会社「Mytel（マイテル）」を通じ、2017 年 1 月に携帯通信事業の免許を獲得、国営ミャンマー郵電公社（MPT）、カタールのウーレドゥー、ノルウェーのテレノールに次ぐ 4 番目の事業者となった。合弁会社にはベトテルが 49%、ミャンマー国軍系企業のスター・ハイが 28%、地元 IT（情報技術）企業などの出資会社が 23%それぞれ出資している。人口 5,000 万人超を有し、アジアの「ラストフロンティア」とも言われるミャンマーはベトテルが参入を切望していた市場である。同社は 2013 年に同国政府が実施した携帯通信事業の免許の入札に参加したものの失敗していた。その後、地元企業と手を組み仕切り直すことで念願を果たした。

ベトテルは、ベトナムを代表する多国籍企業と言える存在である。2009 年のラオス、カンボジアを皮切りにハイチやペルー、モザンビーク、タンザニアなど中南米やアフリカにも 2010 年代に相次いで進出しており、ミャンマーは 10 カ国目の進出先となった（図 5）。

図 5 ベトテルの海外進出先



国防省傘下のベトテルは、軍に属する人員や企業、インフラをフルに活用する低コスト経営で価格競争力を高め、地元ベトナムで急成長を遂げた。その過程で蓄積した技術、ノウハウ、資金を海外市場で積極的に投入しており、同社によれば、既にカンボジア、ラオス、東チモール、ブルンジ、モザンビークの 5 カ国でシェア 1 位を獲得したとされる。ミャンマーでは 2018 年 6 月からサービスを開始し、半年間で約 500 万人の契約者を一気に獲得した¹¹。ベトナム本国で生産する超低価格端末と一体の営業を展開したほか、ライバル社を圧倒するテレビ CM を流すなど攻勢をかけ、ミャンマー市場で急速に浸透した。Mytel は 2019 年中に契約者を約 1,000 万人へ倍増させる計画だ¹²。

ベトナム企業のミャンマー展開では、不動産開発のホハン・アイン・ザー・ライ (HAGL) がヤンゴン市内で開発した大型複合施設「ミャンマー・プラザ」も代表的な事例である（写真）。同国最大規模のショッピングモール、ホテル、オフィススペース、マンションなどで構成されるもので、敷地面積は約 7 万 3,000 平方メートル、総投資額は約 4 億 4,000 万ドルに上った。2015 年末にその一部がオープンした。ショッピングモールは 27 階建てビルの下層 5 階部分を占め、飲食店は「ケンタッキー・フライド・チキン (KFC)」やシンガポールのベーカリー「ブレッドトーク (BreadTalk)」、タイのコーヒーショップ「ブラック・キャニオン・コーヒー (Black Canyon Coffee)」、台湾のティー専門店「ゴンチャ (Gong cha)」などが入居しているほか、スポーツ用品の「ナイキ (Nike)」や「アディダス (adidas)」、電気製品は日本のソニーや日立製作所、韓国のサムスン電子や LG など出店している。

図 6



HAGLがヤンゴン市内に開発した大型複合施設「ミャンマー・プラザ」の外観
(2018年2月牛山撮影)

HAGL は不動産のほか酪農や果物生産も手掛ける企業で、ベトナムに隣接するラオス、カンボジアにも進出している。両国ではパーム油の原料であるアブラヤシやサトウキビ、天然ゴムの農園などを保有している。2017 年 12 月期の売上高は 4 兆 8,410 億ドン（約 228 億円）、純利益は 3,720 億ドン（同約 17 億円）¹³であった。国別売上高比率を見ると、ミャンマー（23%）は、ベトナム（43%）、ラオス（27%）に次ぐ稼ぎ手で、「ミャンマー・プラザ」の開業が寄与している模様だ。だが、HAGL は国内外で積極的な投資を行った結果、債務負担が高まっている。このためマツダや韓国・起亜自動車の組み立てを請け負っているベトナムの自動車大手、チュオンハイ自動車（タコ）から資金支援を受け事業再編を進めている。2018 年にはタコが HAGL のミャンマー子会社の株式 51%を 4 兆ドン（約 190 億円）で取得、出資比率を更に 65%へ高める方針が明らかになった¹⁴。未完成のマンションなどを含む「ミャンマー・プラザ」の第 2 期工事はタコ主導で進められる見通しだ。

ベトナム企業のミャンマー進出熱を象徴する「ミャンマー・プラザ」には、大手国有銀のベトナム投資開発銀行（BIDV）がヤンゴン支店を置いている。ミャンマーでは 2014 年に銀行市場が外資に開放され、第 1 弾として日本のメガバンク 3 行を含む外銀 9 行に営業免許が交付された。2016 年には BIDV など外銀 4 行に第 2 弾の免許が交付された。BIDV はミャンマーが民主政権に移行する直前の 2010 年に現地に駐在員事務所を置いたが、免許取得を受けベトナムの銀行として初めて支店を開いた。支店の主要業務は、ベトナム企業のミャンマー進出を支援することである。BIDV ミャンマー支店は進出後 3 年以内に総資産を 3 億ドルまで増やすとの目標を掲げる。ベトナムの銀行ではほかに、国有ベトナム工商銀行がミャンマーに駐在員事務所を置いている。

IT 大手、FPT の動きも注目される。ソフトウェア開発などを手掛ける同社もまた、ベトナムを代表する多国籍企業であり、海外 33 カ国に進出している。2017 年 12 月期は売上高（約 43 兆 8,450 億ドン＝約 2060 億円）の 2 割近くを海外で稼いだ。特に重視するのが日本市場で、2017 年 12 月期は海外売上高の半分近くが日本からであった。FPT は 2015 年、日本などからのオフショア開発を受託するためミャンマーに拠点を開いた。翌 2016 年末には同国の地場銀行約 20 行が参加している電子決済代行サービス最大手、ミャンマー・ペイメント・ユニオン（MPU）と提携、10 年間にわたり MPU に技術支援を行い、MPU 加盟行の決済の電子化などを後押しすることになった¹⁵。

ベトナム企業ではほかに、ベトナム航空が 2010 年にミャンマーとハノイ、ホーチミンをそれぞれ結ぶ直行便を開設、格安航空ベトジェットエアも 2015 年にホーチミン～ヤンゴン

線、2017 年からハノイ～ヤンゴン線を就航した（前者は 2018 年 1 月で運航停止）。また、2018 年 11 月には配車アプリのファストゴーがミャンマーの地元企業と事業協力に関する覚書に調印した¹⁶。同社は 2018 年 6 月に事業を始めた新興企業で、ベトナム国内ではホーチミンやダナン、ニャチャンなどでサービスを展開している。ミャンマーは初の海外進出先となった。同国へはシンガポールの配車サービス大手、Grab が 2017 年 3 月に進出した。ファストゴーが Grab をどこまで追えるか注目される。

おわりに

本章ではタイ・ベトナムの対ミャンマー投資が拡大している状況に、統計と企業の事例の双方から迫った。タイ、ベトナム企業がミャンマー事業に注力する背景には、もちろん人口 5,000 万人超の有望市場でビジネス機会を獲得したいという思惑がある。ミャンマーへは日本、米国、欧州、中国、韓国などに加え、シンガポールやマレーシアといった ASEAN の主要投資国、更にタイ、ベトナムという新興投資国からも企業が乗り込んでいる（本稿では触れなかったが、フィリピンやインドネシアの企業も進出している）。このように多種多様なプレーヤーが次々と参入する中で、ミャンマー市場を巡る競争は「全員参加型」の熾烈なものになっている。この「ラストフロンティア」の激しい争奪戦を、「アジア新興多国籍企業」とも言うべきタイ、ベトナム勢が勝ち切れるか否かは、これら企業群の実力を測るうえで注視すべきポイントとなる。また、メコン地域の中心に位置するタイの企業の隣接国への展開は、域内のヒト、モノ、カネの流れを活発化し、地域経済の一体化を促す要因になり得る。例えば、タイ製造業のミャンマー進出が増えるにつれ、タイからミャンマーへ原材料や完成品の供給が一層拡大する可能性がある。タイ企業のカンボジア・ラオスへの進出動向と合わせ、地域経済統合の行方を論じる上でも、押さえておかねばならぬ動きと言えよう。

参考文献

- ・ 池部亮（2017）「ベトナムの視点から考える南部経済回廊」、浦田秀次郎・牛山隆一編『躍動・陸の ASEAN、南部経済回廊の潜在力』、文眞堂
- ・ 牛山隆一（2017）「タイ、対 CLM 経済関係の拡大進む——南部経済回廊、対カンボジア貿

易で役割増大」、浦田秀次郎・牛山隆一編『躍動・陸の ASEAN、南部経済回廊の潜在力』、文眞堂

- ・ _____ (2018)『ASEAN の多国籍企業——増大する国際プレゼンス』、文眞堂
- ・ _____ (2019)「メコン色強めるタイ経済——急増する対 CLMV 貿易・投資」、トラン・ヴァン・トゥ/荻込俊二編『メコン地域開発とアジアダイナミズム』、文眞堂
- ・ UNCTAD (2017) , World Investment Report, New York and Geneva: United Nations

-
- 1 ASEAN 域内直接投資とは、シンガポールからインドネシアへ、タイからベトナムへといったように、ASEAN 域内のある国から別の国に行われる直接投資を指す。
 - 2 タイ政府の地場企業向けの支援策については牛山 (2018) を参照。
 - 3 シンガポールからの投資には非シンガポール企業の現地法人によるものも含まれる。
 - 4 タイと、カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム (CLMV) との貿易・投資関係の現状については、牛山 (2017)、(2018)、(2019) を参照。
 - 5 2017 年 6 月 19 日付の NNA。
 - 6 2018 年 6 月 22 日付の時事通信。
 - 7 2017 年の海外売上高比率は約 3 割 (日本経済新聞 2017 年 12 月 19 日付)。
 - 8 2018 年 1 月 5 日付の週刊タイ経済。
 - 9 2018 年 7 月 23 日付の Bangkok Post。
 - 10 2018 年 7 月 4 日付の時事通信。
 - 11 2019 年 1 月 8 日付の The Myanmar Times。
 - 12 同上。同国携帯通信市場で首位を走るのは MPT で契約者数は約 2,000 万人という。
 - 13 2019 年 1 月末時点の為替レートで円換算した。以下同。
 - 14 2018 年 8 月 13 日付の VnExpress。
 - 15 2017 年 2 月 21 日付の日経産業新聞。
 - 16 2018 年 11 月 16 日付の Viet Nam News。

第4章 メコン経済回廊におけるミャンマー区間の連結性現状と 日系企業の動き

青山学院大学 経済学部 教授 藤村 学

都留文科大学 地域社会学科 教授 春日 尚雄

要約

本稿では2018年8～9月に筆者らが視察した東西経済回廊のミャンマー区間とヤンゴン～マンダレー～タムーのルートについて報告する。輸送インフラ整備が遅れているミャンマーだが、東西経済回廊の延伸ではタイとミャンマーの連結性は進展している。メーソート・ミャワディ国境は様々なビジネスが発現し活発な国境経済を形成している。一方、マンダレーから北西方面は道路状況が劣悪で、現状では経済的に孤立している印象である。ミャンマーに進出している日系企業は今のところヤンゴンおよびその近郊に集中している。大半の日系進出企業はその物流をヤンゴン港かティラワ港に頼っているが、「タイ・プラスワン」型の企業のなかには東西回廊の陸路を利用しているところもある。ただし、片荷問題、電子通関システムへの不慣れ、越境車両通行の困難など、課題は多い。全般的に連結性改善にはまだ時間がかかりそうだが、その地理的重要性と成長余力を秘めたミャンマーは当面「アジアのフロンティア」として注目する必要がある。

はじめに

アジア開発銀行（ADB）が1990年代からその構想を主導してきた大メコン圏（Greater Mekong Subregion; 以下GMSと略。対象国・地域はカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイ、雲南省および広西チワン族自治区）においては、陸路で国境を接する地理的近接性を前提とした「経済回廊」が有効な経済統合形態となっている。これが一国内で起きても複数国をまたいで起きても現象としては同じだが、メコン地域では複数国間で起きることによる意義が大きい。筆者が関わったいくつかの実証研究では、メコン地域の越境輸送インフラ整備がそうした進化を促しているという暫定的結果が得られた（例えば藤村

2015; 2016)。

とくに、ASEAN の後発国であるカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（以下 CLMV と略）にとっては、「チャイナ・プラスワン」や「タイ・プラスワン」といったフレーズに象徴されるように、中国やタイといった近隣の先発途上国との経済統合を利用しつつ新たな貿易・投資を取り込むことで、経済成長を加速させる余地が大きい。日本政府の開発援助（ODA）もそうした観点からメコン地域を重点対象地域の 1 つとしている。藤村が参加した「南部経済回廊」の第三者 ODA 評価においては、ハード面では道路、橋梁、港湾等のインフラ整備を通じた時間の短縮や交通量・貨物取扱量の増加等高い効果が確認された。一方、ソフト面においては、越境の際の電子通関の導入による通関手続きの円滑化が見られるものの、物流制度の整備や物流コストの削減などが課題として残り、ODA 以外の民間を含む多様な関係機関との連携も必要であると結論した（国際開発センター2018）。

さて、過去 10 年ほどで GMS 域内の幹線道路整備が進み、ミャンマーをカバーするルートが増え、経済回廊の呼び名も変更されてきた。2015 年までは図 1 のように 9 本の経済回廊が特定されていたが、2018 年 3 月のハノイにおける GMS サミットで公表された最新の見直し（Reconfiguration）では、図 2 の通り、南北（North-South）、東西（East-West）、南部（Southern）の 3 系統に再整理されたうえで、それぞれのサブ回廊が増えてネットワークが複雑化している。

ミャンマー区間については東西経済回廊はモーラミヤインが起点であったところ、「見直し」ではミャワディからパアンを経由してヤンゴンまで（そして最終的にはエヤワディ管区のパティンまで）延伸している。ヤンゴン以北については、ヤンゴンからマンダレーを経てインド国境のタムー方面および雲南省国境のムセ方面が南北回廊のサブ回廊に再編成されている。本稿では筆者らが 2018 年 8～9 月に視察したミャワディ～パアン～モーラミヤイン～ヤンゴンのルートと、ヤンゴン～マンダレー～タムーのルートについて、その陸路インフラ整備の現状と日系企業の動きについて報告する。

カンボジア、ラオス、ベトナムを中心とする経済回廊整備と日系企業の動きについては藤村（2017; 2018）を、ASEAN 連結性強化と日系・非日系企業の動向の視点からは、春日（2016;2017;2018）を参照されたい。

図1 GMS の経済回廊ネットワーク (2006-2015)



出所：ADB (2018) p.6

図2 GMS 経済回廊の見直し (2018)



出所：ADB (2018) p.20

第1節 東西経済回廊のミャンマー区間

1. メーソート=ミャワディ国境地帯

タイ北西部のターク県メーソートは東西経済回廊沿いの国道12号線の西端に位置し、ミャンマー側のカイン（カレン）州ミャワディと国境で接している。メーソート市街の中心部にはミャンマーから持ち込まれた翡翠などを扱う宝石店が軒を連ね、その界限にはハラル食堂も見かけた。ミャンマーから渡ってきたムスリム系の住民が多いためであろう。

メーソート市庁舎でのヒアリングによれば、同市のタイ人の人口約12万人に対し、ミャンマー人の定住者は合法的に登録している5〜7万人に非合法滞在者を加えて30万人ほどいるという。ターク県にある9地区（district）のうち、メーソートを含む合計14サブ地区がタイ政府によってターク経済特区（SEZ）に指定されている。ミャンマーからの出稼ぎ労働者はパスポートがなくてもこの経済特区で時限付きで働くことができる。

メーソート近郊でヒアリングしたタイの地場縫製企業（本社バンコク）では、20haの敷地に約1,200人のミャンマー人従業員を雇い、シャツやズボンを縫製し、セントラル、ロビンソンなどの国内小売大手へOEM供給するほか、売上高の15%は日本などへの輸出している。ただし、2013年にタイ政府が全国一律の最低賃金（現在は1日あたり310バーツ）を導入したため、メーソートでの操業拡大を見合わせ、代わりにカンボジア工場での操業を2,500人規模に拡大したという。国境を越えてミャンマーでの操業は、国境手続きの煩雑性やインフラ不足などのリスクがあるので考えていないという。ターク市にはミャンマー人労働者を雇う縫製工場が600カ所ほどあるという。

メーソート市街から西へ約7kmに国境川であるモエイ川が複雑に蛇行して流れており、その上に架かる既存の第1友好橋がタイ・ミャンマー間の陸路貿易の最大拠点となっている。この橋が老朽化し、増える交通量をさばくのが困難となったため、約5km北の地点に、タイ政府が貨物車専用の第2友好橋を建設している。国道12号線の国境手前約10kmからメーソート市街を迂回するアクセス道路（130号線）が完成している。橋も完成しており、メーソート側の国境ゲート施設が完成すれば、新しい貨物専用ルートが開通する（2019年春の見込み）。

第1友好橋のタイ側には以前から屋根付きマーケットがあり、メーソートに住み着いているミャンマー人の需要と思われる「タナカ」（日焼け止めの美容クリーム）を売る商店や、ミャンマー製の木製仏具、さらには中国の広東省あたりから運ばれてきた（ルートは不明）

と思われる日本ブランドをコピーした海賊版菓子（例えば「Pocky」ならぬ「Chocky」）を売る商店などがひしめいている。屋内マーケットを抜けたモエイ川沿いの歩道には、3年ほど前からミャンマー人による簡易屋台が並んでおり、ミャンマー産の酒類、輸入たばこ、水産品など多様な物資を売っている。その背後のモエイ川の土手にはミャンマー人の即席集落が形成されている。水回りやゴミ処理のインフラがないのでスラム化している。この点についてメーソート市庁舎で質問したが、モエイ川の土手で起こっていることはミャンマー側の問題とみなし、治安問題に至らないかぎりタイ当局は積極的に対処しないようである。

第1友好橋と第2友好橋の間のモエイ川沿いには、物資や人を簡易フェリーやボートで渡す栈橋が20以上あり、そうした栈橋の対岸のミャワディ側にはカジノ施設が約10軒あるという。栈橋の周囲には日本製の中古自動車、中古自転車、そしてベビーカー、キッチン用品、さらにはテニスラケットなど、多様な日本製の「循環資源」が並び、対岸から渡ってくるミャンマー商人との展示商談場となっている。カジノも含めてこうしたグレーなビジネスは、2011年にミャンマー側のカレン族関連の内紛が終息した頃から治安の向上によって盛んになってきたようだ。

第1友好橋からミャワディに入り、幹線道路の85号線を西方向へ約9kmの地点に国境貿易区（Border Trade Zone）があり、その手前に倉庫群がある。タイ車両が運んでくる貨物はこの倉庫群でミャンマー車両に積み替えられ、その先の右手にある輸入検査場に入って検査を受ける。乗用車は荷物検査を受けることはないが、路線バスやミニバスは積み荷をランダムにチェックされる。

一方、道路を挟んで向かい側にある輸出検査場に入ってみると、5年前とは全く異なる風景に出くわした。輸出検査のための車両はほとんど見られず、代わりに無数の日本の中古車が無秩序に放置されていた。輸出検査場所に入ってくる車両が少ないためなのか、ここは非公式にモエイ川を越えて持ち込まれた中古車のストックヤードと化していた。ミャンマーでは2011年に中古車輸入が自由化されて以来、タイから日本製中古車が大量に流入していたところ、15年ごろから市場が飽和に達し、さらにミャンマー政府がヤンゴンの渋滞緩和策として、17年から右ハンドル車の輸入が制限され始め、18年には重機を除いて事実上輸入禁止となった。そのあおりでこうした状況になったと推測する。メーソートの市街寄りには中古車の解体屋もみかけるので、首尾良く買い手が付かない中古車は解体して売れるパーツだけ取り出されるのだろう。

ただし、こうした中古車はヤンゴンには持ち込めないが、ミャワディやパアンの外に出なければ「治外法権」状態でそのまま走れるようだ。格好だけ何らかのプレートをつければ地元当局のお咎めはないらしく、ミャワディで見かける車両の多くは YNG (ヤンゴン)、MDL (マンダレー)、KYN (カイン)、BAG (バゴー)、MON (モン)、NPW (ネピドー) などの偽物のプレートをつけて走っていた。

2. ミャワディ～パアン～モーラミヤイン

ミャワディから西へ伸びる 85 号線は、2015 年 8 月にコーカレイまでの新道バイパスが完成したおかげで、最初の 50km 足らずは約 40 分で抜ける。タイ政府の援助によるミャンマーでは比較的高規格の道路である。ただし、日本がラオスに援助した 9 号線（東西回廊ルート）もそうだったが、5～6 年経てば、過積載トラックの通行や雨風による浸食で、補修が必要になる可能性もある。交通量が多いほど維持管理コストもかかる。

コーカレイから先は道路の痛みが激しく、スピードが一気に落ちる。3 年前に走ったときと比べて道路状況はさらに悪化している。この区間は道路を修復・拡幅中だが、進捗はまだ初期段階で交通需要増加のペースに追い付けていない印象だ。加えて 2018 年は 4～5 年に 1 度と言われる雨期の豪雨により、85 号線沿線は、左右ともに一帯の村々が冠水していた。ほとんどの家屋は高床式に造っているため、住民の生命にすぐに損害はないようだが、生活は困難だろう。

ミャワディから約 90km 地点でジャイン (Gyaing) 川を渡すジャイン・コーカレイ橋にさしかかる。この橋は 1999 年に中国の支援でミャンマー政府が建設したものだが、現在は老朽化が激しく、重量車両が通れば崩落のリスクもあるため、この橋と平行して、「浮き橋」が設置されており、トラックやバスはそちらを通らなければならない。一度に 1 台ずつしか通せないこの浮き橋が 1,400km 超におよぶ東西回廊全体のなかで現在は最大のボトルネックと思われる。

パアンに向けて続く 85 号線の路面が余りにも悪いため、筆者の車両はいったん迂回路を走らざるを得なかった。この迂回道路は舗装状況が良好でカーブも少なく、乗用車には走りやすい一方、路面が木製の狭い簡易橋（橋脚は鉄鋼だと思う）がいくつもある。これらの橋は重量制限が 5 トンで、重量車両は通れないため、物流ルートとしては使えない。85 号線の補修・拡幅が待たれる。

パアンからモーラミヤインまでは南南東方向への最短ルートで 57km だが、平行して流

3. モーラミヤイン～ヤンゴン

モーラミヤイン市街から 10 分ほどでタルウィン橋を北へ渡る。この橋は全長 3529m とミャンマー国内で最長のもの。2005 年にミャンマー政府が建設し、鋼トラス構造で重量制限は 60 トンと余裕がある。この橋ができる以前はモーラミヤイン以南のミャンマー南部への物流は内陸水運を利用する必要があった。

モーラミヤインからタトン（Thaton）（パアンから 85 号線で走ってくる分岐点）までの 8 号線は、舗装状況は痛んでいる箇所は多いものの、85 号線のように穴だらけということではなく、40～50km/h で走行可能である。ただし、路肩がないので右ハンドルの車での追い越しには細心の注意を要する。

タトンの町の中心部を通過するとき、大型車両が急に増え、追い越しが難しくなるのでスピードが落ちる。現在タトンの中心部を通る 85 号線は今後交通量が増えて渋滞が悪化することが見込まれるため、ミャンマー政府建設省は、同市街の北側を迂回して 8 号線と合流するバイパスルートを計画している。

タトンの郊外へ抜けると道路が広くなり、渋滞もなくなり、スピードが増す。舗装状況はさほど悪くない。ヤンゴンまでの中間地点でゴールデンロック方向に分岐するチャイトーの町を通過する。その後はほぼ平坦な 1 本道が続く。左右は稲作風景だが、この地域も雨量が多くて冠水している面積が広そうだった。チャイトー～バゴー間は ADB が新設道路整備の F/S を行っており、JICA が新シッタン橋の建設を支援する予定である（JICA ミャンマー事務所、2018 年 8 月時点）。

ヤンゴンの手前約 120km 地点でパヤギ（Payagyi）の分岐点を南西へ左折する。ここを直進すればネピドー・マンダレー方面につながる。ここからは国道 1 号線で、道路幅は広く路肩もある。ただし、マンダレー方面からの交通と合流するためか、交通量が多くなる。ヤンゴンの手前約 90km 地点でバゴーを通過すると中央分離帯付き片側 3 車線の広い道路が続く。2008～9 年に建設され、路面は多少痛んでいるが、スピードはあまり落ちない。

バゴーのハンタワディ新空港計画は、戦時中日本軍がつくったものを新空港として開発するというもので、その開発交渉権が韓国の仁川国際空港グループから日揮とシンガポール・チャンギ空港グループに移った後、2018 年 1 月に一旦話が白紙に戻った。

ヤンゴン市内は主要幹線道路の高架化でヤンゴン空港～市街の渋滞は多少緩和されたが、ここ数年の車両数の急増でラッシュ時の渋滞は悪化したもようだ。

日本が官民をあげて開発支援したティラワ経済特区（ヤンゴン市街から南東 25km）へ渡

す新バゴ橋が日本の ODA により 19 年初めに着工予定となり、これまで未開発だったヤンゴン川対岸のダラ地区へは韓国の ODA により長さ約 1.8km の吊り橋の建設が 2018 年 12 月に着工した。さらにこれら郊外と市街の交通をスムーズにつなげるために、ヤンゴン内環道路（ティラワ方面につなげる）と外環道路（バゴーからの道路と連結、F/S 段階）が計画されている。

鉄道については日本の ODA でヤンゴン環状線（46km）の改修工事が 2018 年 3 月に開始し、2023 年完成見込み、ヤンゴン～マンダレー幹線鉄道（約 620km）も改修工事が開始し、2020 年までにはネピドー近くまで軌道・車両を整備する予定である。都市鉄道については南北、東西 1 歩ずつの高架鉄道もしくは地下鉄を計画しているが、当面の都市交通はバスシステムの整備が優先となっている（JICA ミャンマー事務所、2018 年 8 月時点）。

図 4 モーラマイン～ヤンゴン



第2節 ヤンゴン～マンダレー間の高速道路

ダウンタウンから幹線道路の1つである Pyay 通りを北上する。右手にヤンゴン空港の滑走路が並行する形で進み、そのまま国道 1 号線につながって北上する。この道路は舗装が傷んでいる箇所が多い。

タウチェンという町で Pyay 方面の 2 号線とバゴー/マンダレー方面の 1 号線が分岐する。1 号線を北上してしばらくしてヤンゴン管区を出て、バゴー管区に入る。ここからは舗装状態が良好でスピードが 80km/h に上がる。高速道路への分岐点を斜め左へ進み、料金ゲートを通過する。料金ゲートは 4 レーンあり、右側 2 レーンが現金支払い、左側 2 レーンが ETC 決済になっている。

ヤンゴン郊外とマンダレー郊外を結ぶ 586km の高速道路は 2011 年に開通した。民間 10 社による BOT (Build, Operate, Transfer) 方式で維持管理されている。中央分離帯付き片側 2 車線は日本ほどの高規格ではないが、大型車であれば最大 100km/h 程度まで飛ばすことができるだろう。路肩での駐停車は禁止で、車両が故障しても駐停車していれば罰金を取られるという旨の赤い警告看板がある。この高速道路は首都ネピドーがまだ都市づくりの途上だった 2012 年ごろまでは一般人には開放されていなかった。現在は一般乗用車と路線バスが中心に走行している。路線バスは夜間運行が多く、昼間は 1 時間に 1 本程度と、交通量は夜間のほうが多い。貨物車両については、魚介類・野菜類等の鮮度品及び定期刊行物の輸送は認められているが、精密機械・部品等の工業製品や乾物の輸送は認められていない。このような制限があるのは、重量トラックによって路面損傷が起こればネピドーと結ぶ交通機能に支障をきたすという政治的配慮もあるからかもしれない。

ヤンゴンの入り口から 39 マイル (62km)、115 マイル (184km)、201 マイル (318km)、284 マイル (453km) の 4 箇所にサービスエリアがある。201 マイル地点が首都ネピドーへの出口となっている。サービスエリアに乗り付ける大型バスは SCANIA というブランドのスウェーデン製が多かった。多数の企業が関与する BOT 方式のせいもあるのか、料金所を頻繁に通過した。

高速道路沿いはおおむね田園風景で起伏は少ない。しかし、道路に穴があいたところをマニュアルで埋める作業をしている場面を散見した。パンクでタイヤ交換している大型バスも見た。補修が間に合わず、放置されている穴もときどきある。170 マイル (276km) 地点で対抗車線に横転事故現場を見た。街灯はほとんどないので、夜間走行でこうした穴に入り

込んだら非常に危険だろう。高速道路は沿線の周囲と比べて盛り土をしておらず、フェンスで仕切ってもいないので、農村を突っ切っている箇所では地元農民が、おそらく違法に、路肩に侵入して生活道路として利用している。牛や水牛が迷い込んでいることもある。

292 マイル (467km) 地点でタウンジー方向（東方向）へ右折する分岐点を通過する。そこからへ曲がると観光地で有名なインレー湖方面へつながる。

352 マイル (567km) 地点で料金所を通過し、そこから西へ 8km 走るとマンダレー新空港に至る。マンダレー空港はマンダレー市街から約 60km と遠い。同空港は 2015 年から三菱商事、JALUX、現地ヨマ・グループの 3 社コンソーシアムが 30 年契約で運営している。

365 マイル (587km) 地点で最後の料金所を通過し、ここから道路規格が少し落ち、「Welcome to Mandalay」というサインのあるロータリーを経て市街に入ると交通量が急に増え、スピードが落ちた。マンダレー市街はヤンゴンに劣らず道路は広いが、ヤンゴンと異なりオートバイが自由に走れるので、車両の運転には注意を要する。

今回、高速道路を使用してヤンゴンからマンダレーまで実質約 9 時間かかったが、貨物車両の主要ルートである 1 号線を一貫して走れば 12 時間以上かかるものと推測する。このままでは高速道路の利用度は低すぎ、その経済性に疑問が残る。一方、貨物車両に開放するためには路面の強度や安全基準も含め、高規格にアップグレードする必要があるだろう。

第 3 節 マンダレーからインド国境へ

1. マンダレー～モンユワ～カレーミョ（カレー）

マンダレー鉄道駅周辺を起点として 1 号線を数キロ南へ走り、西方向へ折れて、古都アマラプラの象徴であるタウンタマン湖とその中央に架かるウ・ペイン橋を左手に過ぎる。その後 2 度線路を横切り、盛り土の幅が狭い道路をさらに西へ進み、そして大河イラワディ川に架かるインワ橋を西へ渡り、ザガイン地区をさらに西へ横切る。ザガインは寺院が多く、お布施を募るボランティアたちが路上に並んで寄附壺を鳴らしている場面に頻繁に出くわす。

ザガイン郊外に出ると田園風景となる。路面はあまりスムーズではないが、交通量が多くないので、60～70km/h で飛ばせる。ただし、痛みの多い右端を避けて中央に寄る車両が多いので、追い越しは危険だ。郊外に出ると、乗用車よりも路線バスと大型トラックの往来が

比較的多い。牛車を見かける頻度も上がる。

マンダレーからモンユワ市街地まで、約 3 時間で全般に比較的スムーズに到達し、目立ったボトルネックは見当たらなかった。ただし、道中頻繁に BOT による料金所を通過し通行料を取られるわりには、舗装状況は万全とは言えない。

次に、モンユワ市街から出発し、チンドウィン（Chindwin）川に架かる大橋を西方向へ渡り、カレーミョ方向への分岐点を右折して北上する。中央線と路肩のないやや狭い道路だが、交通量はあまりない。分岐点から 5 分も走ると路面の痛みが散見され始める。道路幅が狭いので、低速車両が前にいると視界は狭まり、右ハンドル車の追い越しは厳しい。しかし、じきに交通量が極端に減り、バイクが中心になる。左右は完全な田園風景に変わり、農家がぼつんぼつん見えるほか、商業施設はほとんど見かけない。牧場を中心とした粗放的な土地利用のようだ。沿道には人間よりも牛や馬の姿のほうが多い。

道路はチンドウィン川を右手に平行しながら、尾根になっている地形を北西方向に伸びている。モンユワを出発して約 90 分後、尾根道から山道に変わり、カーブの坂道を上り始める。路面の痛みが激しい箇所が増える。その約 1 時間後、舗装が穴だらけ、もしくは剥がれた悪路に突入する。大型車両とはほとんどすれ違わない。揺れに弱い貨物の物流ルートにはまず使えない。

モンユワから 90km 強の地点で視界が開け、盆地地形に入る。そこで車は本線からそれで突然右折し、バイクがやっと通れる 1m ほどの幅のコンクリート舗装のトラックが 2 本並行している、見たことのない「ダブルトラック道路」（と命名しておく）に入った。舗装コスト節約のための簡易道路なのだろう。二輪車は問題ないが、四輪車はコンクリートを踏み外して車輪が溝に落ちたら座礁するかもしれない。筆者の運転手は慣れているようで、曲芸のようなハンドルさばきで、カーブの多いこの「ダブルトラック道路」を平均 30km/h ほどで走った。チンドウィン川の西側に流れるいくつかの支流と交差しながら、東西の小さな山脈に挟まれた溪谷を走るルートだった。

モンユワ出発から 4 時間弱経過したところで「ダブルトラック道路」を抜け、ミンギン（Mingin）村を通過する。それからしばらくは未舗装のラテライト道路だが、カーブが少ないので比較的スピードが出た。ところが約 20 分後、険しい山道となり、凹凸が激しい路面に変わる。道路そのものを切り開いて工事中の区間もあり、両側が切れ込んだ崖となる赤土のぬかるみを通るときは緊張した。

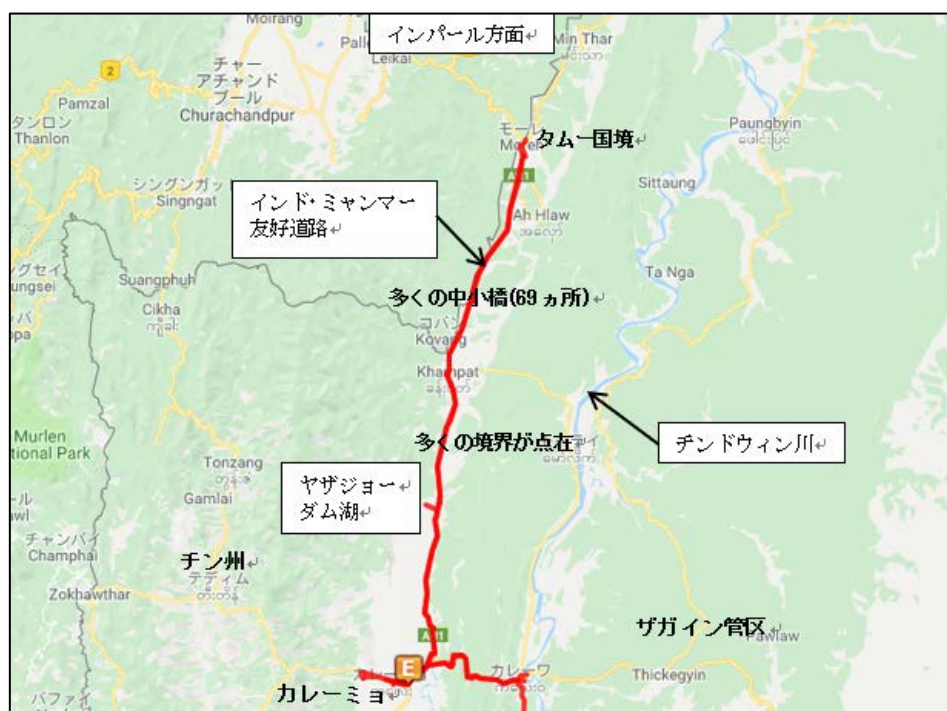
その約 1 時間後、ようやく急峻な上り下りを終え、南北に伸びる溪谷沿いの本線に合流

への幹線道路に合流する。タムー国境からカレーワまでの約 150km の区間は 2001 年 2 月にインド政府の資金でインド陸軍の国境道路寄稿（BRO）による建設で完成したもので、「インド・ミャンマー友好道路」と命名されている。

この合流地点からタムーまでの道路は補修のため穴をふさいだ跡が多いが、舗装状況は比較的良好だった。しかし、この区間の問題は、アラカン山脈を源流として東へ流れ出る無数の小川が非常に頻繁に横切っていてそのたびに片側通行の中小橋（重量制限 13～17t）を渡るためにスピードを 5km/h 程度に落とす必要があることだ。大型トラックや路線バスともすれ違ったが、これらの大型車はいくつかの小さい橋では重量制限オーバーの疑いが強い。全般に交通量は少なく、この無数と思える簡易橋と、ときどき立ちふさがる牛の群れに邪魔される以外では 50～60km/h で走行できる。

実質約 2 時間半でタムーの中心地に到着したが、町の信号は国境方面とメインストリートの分岐点に 1 つだけしかなく、メインストリートはせいぜい 300m と小さい町だった。人口は 1 万人を切るようだ。町のマーケットでは明らかにそれとわかるインド人商人らしき姿は見かけず、生鮮品以外の商品は中国製とタイ製の日用品、ミャンマー製の衣料品などが混じっている。

図 6 カレーミョ～タムー



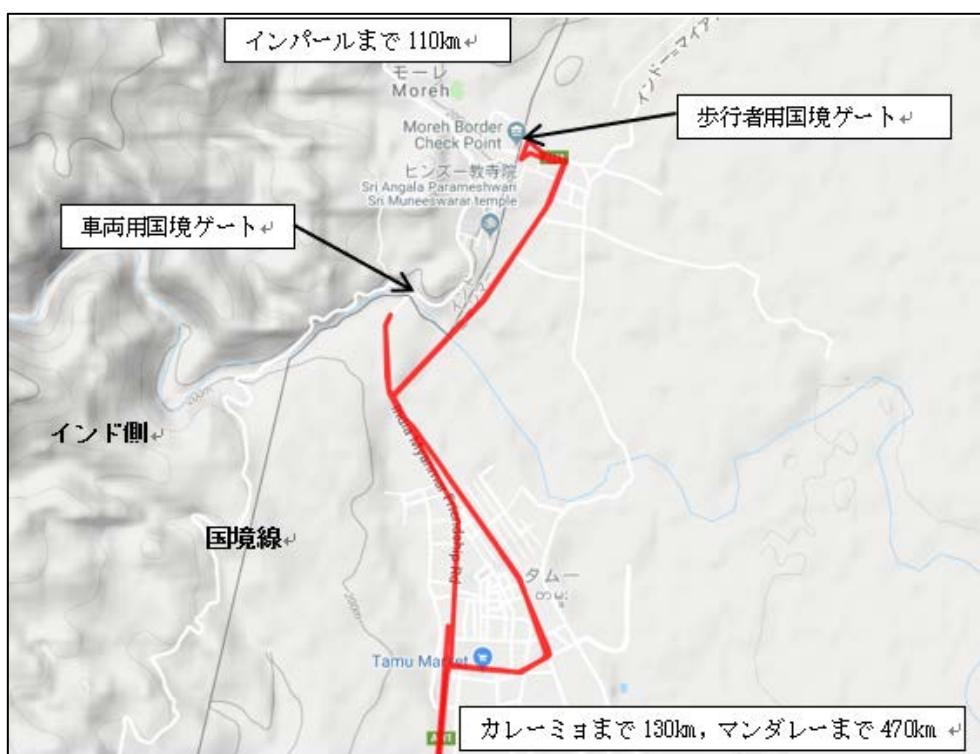
タムー中心地から幹線道路をさらに 3km ほど北へ走るとその先に車両専用ゲートが見える。インド側（マニプール州）の治安が悪いとされているせいか、運転手がゲートに近づきたがらず、150m ほど手前から観察するのにとどめた。短い国境橋の向こうに「Welcome to India, Obey traffic rules」と書いたサインが見える。中立地帯はほとんどないようだ。越境貨物トラックの往来は見られなかった。ミャンマー中央統計局の数字で見る限り、タムー国境での対インド貿易額は、ムセ国境での対中国貿易額の約 100 分の 1 程度、ミャワディ国境での対タイ貿易の 20～30 分の 1 と小さい。この国境でのミャンマーの主要輸出品はビンロウ、米、豆類、野菜、果物などで、インドの輸出品は米、豆類、花、人毛、アルミ製品、革製品、腕時計、縫製品などである（ジェトロ「海外ビジネス情報」2018 年 1 月 15 日付）。

貨物専用の国境ゲートから約 500m 手前を北東方向へ右折して約 2km 走った突き当りを左折すると、その先に歩行者専用の小規模な国境ゲートがある。国境 16km 圏内の住民はビザなしで 3 日間の滞在が許される（ジェトロ情報）。ゲートの向こうを覗くと、ほんの 20m 先にインド側のゲートが見える。こちらも中立地帯はほとんどないようだ。ゲート手前の 150～200m の左右が Nanphalon という名前の国境マーケットになっている。マーケットはそれほど大きくないが、人口の少ないラオスやカンボジアの山岳国境などと比べれば、人の往来は多い。

売られている商品は、衣料品以外は、電気・電子製品（見た目は低中級品）、玩具など、圧倒的に中国からの輸入品が多い。中国産リンゴも大量に売られている。インド人が中国の商品をミャンマー国境に買い物に来ているという構図だ。ムセからマンダレーを経由して運ばれたもの、海路でヤンゴンに着いてここまで運ばれたものもあるだろうが、雲南省からカチン州の山岳地帯の道なき道を運んでカレーミョに着き、そしてタムーへ運ばれている商品もあるだろう。

国境マーケットに立地する商店群のオーナーは、インド系ミャンマー人とインド人の見分けは外国人にはわかりにくいものの、大半がミャンマー人のようだった。この国境の人流と物流は、ミャンマー人とミャンマーで調達された商品がインドへ流れるという方向が主流のようだ。国境マーケットは 2016 年まではインド人商人が多かったが、同年末の高額ルピー紙幣（1,000 ルピーと 500 ルピー）廃止のインパクトがこの辺境を襲いインド人がめっきり減ったという非公式情報もある。

図 7 タムー=モーレ国境周辺



以上で見たように、現在のところミャンマー経済における中国の拡大するプレゼンスに比べ、インドのプレゼンスは見劣りするが、インド政府の「東方政策 (Act East Policy)」の一環として、東西経済回廊への接続しようとする「インド・ミャンマー・タイ 3 国間ハイウェイ」の構想が以前から存在する。2002 年に 3 か国の大臣会合で、モーレ=タムー国境～ミャワディ=メーソート国境のルート 1,360km が提案されたものの、その後、同構想の進展は見られなかったが、各種報道によれば、2017 年 10 月、ミャンマー政府が安全保障上の理由から掛け替えを拒否していたタムー・カレーワ間の 69 ヶ所の中小橋群の改修を決定（予定工期 3 年）した。2018 年 4 月には、インド政府の資金でカレーワ～ヤジー間 120km の拡幅が決定し、インド系建設会社 2 社が受注したという（完成予定 2021 年 4 月）。ミャンマーの改革開放路線に呼応する形で、インドとしても辺境州の開発のためにミャンマーを介して東南アジア諸国との連結性を改善したい意向なのであろう。

以上に見てきた陸路走行および国境視察について以下の表 1～3 に整理する。

表 1 陸路走行まとめ（市街～市街ベース）

区間	距離	実質走行時間	平均時速	当面のボトルネック
ミャワディ～パアン	148km	約 4 時間	37km/h	コーカレイ～エインドウ間の悪路 ジャイン・コーカレイ橋
パアン～モーラミヤイン	57km	約 90 分	38km/h	モン州に入ってから路面の痛み
モーラミヤイン～ヤンゴン	298km	約 6 時間半	46km/h	タトン市街の渋滞。頻繁に線路を交差する時の片側通行
ヤンゴン～マンダレー	636km	約 9 時間	71km/h	ヤンゴン市内の渋滞
マンダレー～モンユワ	160km	約 3 時間	53km/h	とくになし
モンユワ～カレーミョ	237km	約 7 時間	34km/h	道中の 8 割がた悪路
カレーミョ～タムー国境	130km	約 2 時間半	52km/h	片側通行の簡易橋が無数にあり
カレーミョ～カレーワ	43km	約 1 時間	43km/h	多数の簡易橋と部分的な悪路

（注）使用車両はモンユワまでがトヨタハイエース、モンユワ以降は日産テラノ（4WD）。各行程の地図・写真付きの詳細は国際貿易投資研究所（ITI）「フラッシュ」No. 385～410 を参照されたい（http://www.iti.or.jp/flash_top.html）。

表 2 メーソート・ミャワディ国境の特徴（2018 年 8 月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
国境橋の上（一時パスによる）も、ボートも（パスなし）、ミャンマー人の往来が激しい。	国境橋を利用した通常貿易も、モエイ川を渡すボートによる非公式貿易もともに盛ん。	モエイ川兩岸にボートの船着き場が多数あり。貨物車両専用の第 2 モエイ橋が 2019 年春に完成予定。メーソート側：大規模なマーケットや商店街あり。川沿いにミャンマー人の露店市場・集落が自然発生。ミャワディ側：川沿いにカジノ多数。	メーソート側はターク経済特区に指定。ミャワディ側の国境ゲートから約 9km に貨物積替・出入国検査、その先にミャワディ経済特区。

表 3 タムー・モーレ国境の特徴（2018 年 8 月時点）

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
歩行者専用ゲートの往来はまあまあ盛ん。ただし越境公共交通機関はなさそう。	車両専用ゲートの往来はさほど多くない。	タムー側は歩行者専用ゲート手前が Nanphalon という国境マーケット。商品は雲南省から運ばれた中国製品が多い。中立地帯はほとんどない。	特に確認できず。

さて、ミャンマー国土の半分ほどを縦断して印象に残ったのは、料金徴収の頻度が極めて多いということだ。道路や橋の BOT 用に設置された料金所 (toll gate) に加え、町レベルで行政区域が変わるごとに徴収される数百チャット (30~70 円) レベルの徴収箇所が極めて多い。ヤンゴン~マンダレー間の高速道路は別として、一般道の頻繁な料金徴収は交通円滑化を妨げているように感じる。多くの地方は少数民族との紛争の歴史があり、中央政府がなかなかコントロールできないという、ミャンマー独自の背景があるかもしれない。

ミャンマー建設省 (2018) によれば、BOT スキームによる道路は総延長 5,324km (2016 年現在)、計 64 路線で、参加現地企業 26 社にのぼる。今回の視察ではミャワディ~モーラミヤイン間は Aye Ko (AK) Family、ヤンゴン周辺では Max グループ、ヤンゴン~マンダレー間とマンダレー郊外では Shwe Than Lwin グループによる料金所を確認した。

BOT 道路全般について、ヤンゴン・バゴー~ネピドー~マンダレーという交通動脈からの距離に反比例して道路維持ができていない印象だった。タイムリーな補修をしていくため十分な通行料を設定できないか、運営会社の業務遂行能力に限界があるか、あるいはその両方であろう。国会でも BOT スキームでは道路を維持管理できていないと批判が出ているという (JICA ミャンマー事務所)。

第 4 節 日系企業の動き

ミャンマーの外国直接投資認可は、経済特区 (SEZ) を管轄する SEZ 管理委員会と、それ以外を管轄するミャンマー投資委員会 (MIC) に分かれる。後者の事務局および会社登録管理を担う計画・財務省投資企業管理局 (DICA) の中に設置されているジャパンデスクによれば、2017 年度の MIC 認可額は国別で 1 位シンガポール (日本企業の迂回投資を含む)、2 位中国、3 位オランダ、そして 4 位に日本が続く。しかし、シンガポール経由とティラワ SEZ 向けを合計すると MIC 認可額の 3 倍程度となり日本が事実上トップだという。MIC 認可の製造業投資のなかでは縫製業が半分前後を占め、中国本土からのものが大半だという。

ミャンマー日本商工会議所の会員数は 2011 年の 53 社から 2018 年末時点で約 400 社と 8 倍近くに増加した。日系企業は現在のところヤンゴンおよびその近郊に集中しており、ヤンゴン圏外への進出は限定的である。ここではヤンゴン市内とティラワ経済特区 (SEZ) でヒアリングした結果を分野別に整理して報告する。

ティラワ SEZ (MJTD)

ヤンゴン市街から南東に約 25km に位置するティラワ SEZ は日越両国の官民が共同出資し、ヤンゴン証券取引所に上場されている Myanmar Japan Thilawa Development (MJTD) 社 (2014 年 1 月設立) が管理・運営している。同社の企画・運営、営業、財務といったキーポストは住友、丸紅、三菱の 3 商社からの出向者が担っている。

同 SEZ に指定された総面積約 2,400ha のうち、開発済みゾーン A の 405ha (山手線内側面積の約 4 分の 1) は基礎施工、浄水・配水、配電、通信設備など、すべて日本企業が担当して整備された。現在 178ha のゾーン B を順次開発中である。

上述の通り、ヤンゴン市街からバゴー川を渡る新バゴー橋が着工予定であるとともに、同 SEZ までのアクセス道路が片側 2 車線への拡幅および電線を地下に埋め込む工事が 19 年 5 月に完工見込みである。加えて、日本の ODA により、ティラワ港拡張サブプロジェクトとしてコンテナターミナルが完成し、港湾運営大手の上組による 2 バースの運営が始まった (2018 年 11 月時点)。

MJTD は 2018 年 9 月現在で 94 社と予約契約締結済み (その後のジェトロ情報によれば 2019 年 1 月時点で 101 社)、55 社 (レンタル工場 3 社含む) が操業している (表 4、表 5 参照)。

表 4 ティラワ SEZ への企業進出状況 (2018 年 9 月 1 日現在)

進捗	本契約締結・投資認可取得済み：94 社 (レンタル工場 3 社含む) 工事着工済み：80 社 操業開始済み：55 社 (レンタル工場 3 社含む)
輸出/国内	輸出志向型 35 社、国内市場型 58 社、その他 1 社 (開発)
業種	建設資材 15、包装・容器 10、縫製 8、靴 3、食品・飲料 8、農業 8、医療 6、自動車 5、電力・電気 5 塗料、産業用ガス、飼料、タンク、搬送機器、潤滑油、通信施設、データサーバー、物流倉庫 (冷凍冷蔵含む)、産業廃棄物処理、職業訓練、レンタル等
国籍	日本 48、タイ 14、韓国 6、台湾 5、ミャンマー 4、シンガポール 3、マレーシア 3、アメリカ 2、香港 2、 スイス、ドイツ、オランダ、豪州、中国、ベトナム、インド、インドネシア各 1
出資形態	海外独資 79、合弁 13、ミャンマー独資 2

出所：MJTD 社提供資料より筆者作成

表 5 ティラワ SEZ の主な入居日系企業（2018 年 9 月 1 日現在）

輸出企業	縫製業 (8 社)	ワコール（婦人下着）、ショーワグローブ（業務用手袋）、あ つみファッション（婦人下着）、キュート（ぬいぐるみ）、魯 泰（シャツ/中国）、ガストン（作業着/スウェーデン）
	自動車関連(3 社)	江洋ラヂエーター、ゴムノイナキ（樹脂製品）ほか
	電機・機械(3 社)	フォスター電機（音響機器）、西村無線電機（トランス）、マ ーケテック（コンベア/台湾）
	その他（11 社）	松永製作所（車いす）、ベルボン Velbon（カメラ三脚）、ミ ルコン（金属加工/タイ）、A&N Foods（食品加工/タイ）、ABBA （アルミニウム加工/台湾）、オカムラトレーディング（青果、 水産加工）ほか
国内市場 向け企業	建設資材（12 社）	ジャパンパイル（建設用杭）、アール・ケイ（コイルセンター）、 TOA Paint（建設用塗料/タイ）、YTL（セメント/マレーシア）、 JFE スチール（建機用鋼板）、NS Blue Scope（建材）ほか
	食品・飲料・容器 等（10 社）	エースコック（即席麺）、味の素（調味料）、ヤクルト（健康 飲料）、東洋製罐（飲料用缶）、Indorama（ペットボトル/タ イ）
	農業関連（6 社）	クボタ（農業機械）、ヤンマー（農業機械）、丸紅ファーティ ライザー、双日（肥料）、三井物産（肥料）ほか
	その他	スズキ（自動車）、王子 HD（紙製品）、Alidac Healthcre（後 発薬/インド）、フジフィルム（医療機器関連）、太陽日酸（産 業用ガス）ほか
物流企業	住友商事/上組 JV（Global Logistics Co., Ltd.）、鴻池運輸、日本通運、郵船ロジ スティクス、フジトランス、大善、両備ホールディングス（Ryobi Distribution Center）	
事務所棟	三井住友銀行、みずほ銀行、東京海上火日動災保険、三井住友海上火災保険、損 保ジャパン日本興亜。（地場はエヤワディ、カンボーザ、CB の 3 行が入居）	

出所：同上

MJTD 社でのヒアリングによると、各社の動きなどは以下の通りである。

- ・ スズキは 2012 年に 20 万 m² の土地を確保し、2018 年 1 月に乗用車 3 車種（軽トラ
ックの Carry、ミニ SUV の Eltiga、セダンの Ciaz）のセミノックダウン（SKD）
生産を開始した。上述の中古車輸入制限政策も手伝い、月産 1000 台ペースでスター
トし、売り上げは好調だという。筆者らもヤンゴン市内でスズキの新車が走っている
のを目撃した。さらに同社は 2018 年 10 月には世界戦略車「スウィフト」の生産を

開始した（日本経済新聞 2018 年 11 月 21 日報道）。

- ・ フォスター電機は R&D を日本に残し、大規模な生産拠点を中国とベトナムに展開している。ミャンマーでは 1,400 規模で車載用スピーカーを生産しており、将来 4,000 人規模に拡張する計画だという。
- ・ オカムラトレーディングはベトナムでサーモンの切り身を 4,000 人規模で生産しているが、グローバル需要に応え、ミャンマーに拡張投資している。ミャンマーからは 8 割が日本向けだが、シンガポール販社からアジア・欧米にも輸出している。
- ・ エースコックはベトナムに 3 ヶ所生産拠点を持っており、そこからミャンマーへ輸出していたが、営業活動の規制が緩和されたため、即席麺を現地生産に切り替え 2017 年に稼働した。
- ・ 味の素はタイ拠点から 2012 年にミャンマーへ調味料を輸出していたところ、現地生産に切り替え 2017 年に稼働した。味調味料のほかに粉末コーヒー「Birdy」を生産している。
- ・ ティラワ SEZ 入居企業の大半は、操業にかかわる物流をティラワ港発着の海運に頼っているが、東西回廊の陸路を利用している例もある。ワコールは婦人下着の部材をタイからキットで陸路輸入し、製品は全量 U ターンでタイへ輸出しているという。ドア・to・ドアで片道 5 日間かかるというが、海運と比べて時間は相当短縮されるだろう。クボタも緊急時は東西回廊の陸路で部品調達をする。2021 年ごろまでにヤンゴン圏に外環高速道路が完成し、ヤンゴン地区、ティラワ地区がともに東西経済回廊にリンクすれば、陸路利用のオプションが広がるかもしれない。
- ・ ティラワ SEZ のここまでの成功の要因は、官民連携でハードインフラ整備ができたことが大きい。とくに SEZ 外の発電所・変電所を ODA で整備できたのが大きい。以前は事故停電が頻発していたが、2018 年 2 月以降、事故停電はほとんどない。
- ・ もう 1 つの成功要因はワンストップサービス（OSS）センターの設置。SEZ 入居企業は同センターで事業立ち上げから実施にわたる様々な許認可手続きを一度に行える。10 省庁から派遣された職員が SEZ 委員会委員長の指揮のもとその任にあたっている。SEZ 外では新規事業立ち上げの諸手続きに数ヵ月、複雑なケースでは年単位を要するところ、SEZ では書類が受理されると 1 週間で済むという。
- ・ ティラワ SEZ への企業進出のスピードは他国の工業団地の成功例よりも速く、入居済み日系企業のうち 10 社超がすでに事業拡大計画を持っている。

建設企業（ヤンゴン市内）

- ・ ミャンマーでの主要業務は日系進出企業の工場や事務所の建設、および ODA 案件。
- ・ ミャンマー日本商工会議所の建設部会約 110 社のうちゼネコンといわれる会社は約 30 社もある。日系企業大手は主にティラワ SEZ へ進出しているが、その日系 50 社超のうち工事を日系ゼネコンへ発注しているのは 20 社程度。
- ・ ゼネコンはこうした請負契約だけではやっていけないので、自社開発プロジェクトに乗り出すところが出てきた。進行中の大きな日系民間建設案件としては、鹿島建設によるヤンキン地区の複合商業施設（450 億円）、フジタ（大和ハウス）によるホテルオークラを含む複合ビル（350 億円）、三菱地所や三菱商事が現地財閥大手サージ・パン・アンド・アソシエイツ（SPA）と組んでヤンゴン中央駅隣接地に複合施設「ヨマ・セントラル（600 億円）などの建設が進行中。
- ・ 2017 年に開業した Junction City はシュエタウン・グループとシンガポールのケッペルによる共同開発。2018 年オープンしたブルマン・ホテルはマレーシア系。
- ・ ヤンゴン市内の様々な建設関連の許認可は、建設省とは別に、ヤンゴン都市開発委員会 Yangon City Development Committee（YCDC）の管轄（マンダレーには MCDC がある）。ここが高層ビルの制限や建蔽率などを決める。しかし、明確な根拠法があるわけではなく、例えば「シュウェダゴン・パゴダより高い建物はこの範囲は禁止」といった過去の経験値による裁量が多い。市内の小規模インフラについては電気、消防、ごみ施設、水道、また道路標識なども YCDC の管轄で、ここにお伺いを立てなければならないが、彼らは外国人とのコミュニケーションに慣れておらず、ローカル人脈を介在させなければならないことが多い。
- ・ 2017 年初め、政府がヤンゴン市内の不動産開発投資を一斉に中止し、外国投資案件を厳しく審査した。列に並んで審査を待たされていたところ、現在では新規申請のプロセスが進み始め、列が解消した。
- ・ 土地使用权問題：軍政下で配分された土地の使用权は重複することが多く、開発業者にとっては頭痛の種。ティラワ SEZ 指定の大きな面積もすべてこの問題をクリアするのは大変だろう。
- ・ 2016 年に米国の経済制裁が解除されたアジアワールド（Asia World）社はヤンゴン港、ティラワ港、ヤンゴン空港新ターミナルの運営権を持っている。中国向けのガス・石油パイプラインの工事にも参加したもよう。
- ・ ヤンゴン市内ダウンタウンの建築物はインド・パキスタン系の不動産会社に落ちることが多い。

製造企業①（ティラワ SEZ 内建設資材製造）

- ・ 日本本社は鉄鋼専門商社で 1997 年からミャンマーに鉄鋼の輸出を開始した。2003 年に現地企業と共同で小規模の生産工場を設立した。2008 年のサイクロン・ナルギスによる被害に遭い工場を閉鎖したが、その後も鉄鋼輸出は継続した。
- ・ ミャンマーの経済開放を受け、2013 年からヤンゴン市内に支店開設手続きを開始し、翌 2014 年に支店開設。2014 年からはティラワ SEZ への進出を準備し、16 年 9 月に操業を開始した。
- ・ 人員は日本人 4 人（後述のゾーン B への拡張を見越して）、ミャンマー人ワーカー 45 人。ベトナム人 4 人を日本で技能実習生として 3 年間訓練し、ここでトレーナーとして活用している。営業スタッフはミャンマー人。
- ・ コイル状で輸入する熱延鋼板を、レベリング、加工、汎用サイズに切断、半製品を積み上げて出荷する「レベラーライン」という機械を設置。そうしたレベラーラインを 2 ライン持つ。
- ・ コイルセンターの天井を動く大型クレーンはドイツ製とベトナム製を使用。巻き上げ、巻き下げを行うホイストについては安全性を考慮しヨーロッパから輸入したものを使用。
- ・ 原料のコイルは新日鐵住金や JFE スチール、神戸製鋼などの日本の高炉メーカーから調達。ティラワ SEZ に隣接するティラワ港に揚がたものをトラックで運び入れる。内販型なので、輸入関税 3%と商業税 5%がかかり、それらを輸入時に支払う。
- ・ コイルセンター 2 ラインに囲まれるようにして、カスタム注文の鉄鋼製品に加工する鉄工建屋が 2018 年 4 月に完成した。日本ではコイルセンターが鉄鋼を切って売だけの市場が十分に大きいのでその専業でやっていけるが（例；自動車のボディをプレスする工場や家電を製造する工場などに鉄板を販売）、ミャンマーはまだ自動車産業が育っていないなど、当社製品の需要が小さいため、操業度を上げるために川下へ降りていき、様々な加工品制作・販売に挑戦している。船のボディパーツといった大きなものから、スチール階段ステップ、スチールラック、灰皿スタンド、トローリーラックなど消費財に近い品目まで扱う。
- ・ SEZ のゾーン B に第 2 工場建設を計画しており、そこでは多様な品目を扱う計画。自動車に使われるような薄板のコイルセンター業と、パイプを作るパイプ事業を行う。稼働については 2019 年末頃を予定。

製造企業②（ティラワ SEZ 内肥料製造）

- ・ 2016 年 2 月創設。日本側 80%、ミャンマー側 20%の合弁。
- ・ 現地パートナーはファミリー企業で、大豆・小麦などから養豚・養鶏用の飼料生産と、中国・などからの輸入消費財（潤滑油、家電製品、コンデンスミルクなど）の流通販売。

- ・ 敷地面積約 3.5ha、うち現在使用しているのは約半分であり、将来の拡張余地も確保している。
- ・ 肥料分野で日本本社がミャンマーに進出するのは初めて。これまで中国製肥料が支配的だった分野に、新しい製品をもって参入した。“To be No.1 agri-input brand in Myanmar”を目指す。
- ・ フェーズ 1 として 2017 年 4 月に Calcium Silica の生産を開始。フェーズ 2 としては Gramlnar Urea, Compound Fertilizer/Foliar などと計画している。Calsium Silica はコメ、とうもろこし、豆の生育に効果的。“Shwe Myay Thee”というブランドで売り出している。英語で golden land crop という意味。ミャンマーの平均的農家の手に届く価格を設定。
- ・ 2018 年 6 月現在で社員 222 名。日本人出向者 4 名。うち SEZ 内オフィス、R&D と工場に約 115 に。残りは全国に散らばるフィールドスタッフ。下ビルマにはマネージャー11 人、販売員 58 人。上ビルマにはマネージャー6 人、販売員 32 人。販売員は営業先の農村で農家集会・説明会を開いて販促を行う。流通は各地に存在するディーラー網を経由して販売している。
- ・ タイやベトナムと比較して、ミャンマーは農地拡大及び収量増加の余地が大きく、肥料消費量の伸びるポテンシャルが大きい。タイ・ベトナムが年間 600 万トンに対し、ミャンマーはまだその 5 分の 1 規模。
- ・ Calcium Silica の原料は鉄鋼スラグであり、製鉄所の製鋼工程から副産物として産出される。ミャンマー市場では初登場。スラグ原料は日本の製鉄所からバルクで調達。
- ・ 主な競争相手は地場大手の 3 社。ティラワ SEZ に複合肥料の生産で外資が他に 3 社入っているが、商品として直接に競合するものではない。

製造企業③（ヤンゴン市ミンガラドン工業団地内縫製業）

- ・ 日本本社は「働く女性」を意識したブランドで若い女性向けの衣料を日本国内の駅ビルやショッピングセンターに 850 店舗展開している。ミャンマーで生産された商品は全量、東京・大阪・博多へ送られ、そこから各店舗に配送される。
- ・ 海外生産は中国をメインに、インドネシア、ベトナム、カンボジア、バングラデシュなどの地場企業へ委託していたが、中国での人件費高騰により、2011 年から海外進出の検討を開始し、2012 年 3 月、ミャンマーに初めて海外直営工場を設置した。バングラデシュ、カンボジア、ラオス、ベトナム、タイなども考慮したが、土地と労働力の豊富さやミャンマー政府が外資導入に積極的なことなどからミャンマー進出を決定した。
- ・ 第 1 工場を別の場所に設立したが、そこは今ではミャンマー人の工場長が管理している。ここの第 2 工場は 2014 年 3 月から建屋建設を開始し、2015 年 3 月に稼働を開始した。2

工場で女性用スカート・パンツ、ブラウス、ジャケット、コートなどを生産している。

- ・ ミャンマーではこれら直営 2 工場のほかに、中国や韓国資本の縫製工場 8 社に生産を委託している。従来は、ミャンマーの生産委託工場から日本本社の物流センターに製品を別々に出荷し、そこで国内各店舗向けに仕分けし、各店舗に配送していた。2017 年 8 月から、輸送時間・コスト削減のために、委託工場で生産している製品を含めてミャンマーで生産しているすべての製品を第 2 工場敷地内にある物流倉庫に集約し、日本の 850 店舗向けに仕分け・パッケージングしてから出荷するシステムに変えた。
- ・ 出荷頻度は月に平均 40ft コンテナ 30 本程度。ピーク時には 60 本ほどになることもある。当社製品は製品サイクルが短いため、本社から注文が届いてから最短で 1 か月、平均 2〜3 か月で出荷する。時間のプレッシャーに慣れていないワーカーを管理するのは大変である。
- ・ 日本の一般特惠関税制度（GSP）を利用して輸出するためには、商業省から弊社の名前で原産地証明を発行してもらう必要がある。上述の出荷方法の変更時にはその申請にヤンゴンの事務レベルでは、850 店舗向けのそれぞれのパッケージについて別々に書類提出が必要だと言われ、そんな手間をかけては実用的ではないので、ネピドーの商業省の担当部を紹介してもらい、直接、幹部に説明した。本件は、ミャンマー政府の国策である輸出の増加・外貨獲得やミャンマー人の雇用増加につながることを説明し理解してもらったせいか、商業省は非常に協力的であり、ミャンマーで生産している全製品を日本の各販売店舗に直送することができるようになった。
- ・ 生地、ボタン、ファスナーなどの原材料は上海から海運でヤンゴン港まで運ぶ。急ぎの場合はムセから陸路で調達するが、その割合は 1 割程度。
- ・ 第 1 工場の従業員は約 1,100 人、本第 2 工場は約 2,700 人、計 3,800 人規模の操業。日本人は 4 人。勤務時間は月〜金が 8 時〜17 時、残業は 19 時まで。土曜日は 8 時〜12 時、残業は 13 時〜15 時。残業は週 14 時間以内に押さえているが労働法では 20 時間が限度となっている。通勤は送迎トラック（荷台に乗せる）「フェリー」業者に委託している。そうした「フェリー」業者のトラック・バスを第 1 工場で 15 台、第 2 工場で 42 台を利用している。
- ・ 経営上の最大の課題は労務管理である。具体的には経験者、スキルのある工員の確保、3,800 人の工員を現場で直接管理する中間管理層の人材不足、ミシン電気関係を修理したりするメカニックやテクニシャンも不足している。第 2 の問題は離職率の高さ。3,800 人の従業員のうち毎月 200 人から 300 人が辞めてしまう。経験者の退職が多く、ミシンを触ったこともない新人を採用し補充するが、ミシンの扱い方から教えてようやく生産ラインに投入しても、半数は短期間で辞めてしまう。その補充として新人を採用し、トレーニングするという繰り返しであり、生産性が上がらない。
- ・ 当社で働いていた経験が他社では評価されており、弊社より高い給料で採用してもらえる

と聞いている。一方で給料が良いということで他社に移ったものの、労働条件がきつく、実際の給料は変わらないということで当社に戻ってくるワーカーも多い。出戻ってくるワーカーに対しては、スキルレベル A~F のうちの一番下の F レベルで再雇用し、その基準給与の 9 割で 1 か月間試用し、やる気と実力を確認してから適切なレベルへ配置することにした。

- ・ 政府労働省傘下に **Skills & Training Center** というのがあり、そこに交渉し、出前トレーニングに来てもらっている。第 1 回はマネージャー研修だったが、第 2 回は中間管理者向けの研修をしてもらっており、40 人ほどが参加している
- ・ 最低賃金が 1 日 3,600 チャットから 4,800 チャットに上がったが、労働集約型の縫製工場では大きな負担となっている。地元企業の中には新最低賃金を支払っていない企業もあると聞いている。
- ・ 日系企業は国際標準のルールに基づくコンプライアンスを意識し、かつ従業員は企業の資産だという視点で、彼らのキャリア形成を踏まえた上で労務管理を行っており、そこから逸脱することはなかなかできない。しかし、外資系企業の中には、たとえば繁忙期には、残業時間を明記しない形で過大な広告を出してワーカーを引き抜き、非繁忙期にはレイオフするといった荒っぽいやり方を平気で行う企業もある。しかしながら、労働者の権利意識も高くなってきているのでこのような慣行は長く続かないと思う。従業員は企業の資産であり、育成していくとう長期的視点で対抗するしかないと感じる。
- ・ ミャンマー縫製業協会の 2018 年 6 月の数字によれば、同協会登録の縫製企業は 570 社あり、うち地場が 199、中国系が 154、韓国系 55、日系 19、その他 54、休止 54 などとなっている。総雇用人数は 391,000 人で、うち中国系の雇用が 15 万人超で最大、日系は 15,750 人となっている。しかし、同協会未登録の日系企業が多いので、日系企業の雇用貢献度はこの数字は過小評価だと思う。

物流企業①（ヤンゴン市内）

- ・ 現地法人を設立したのは 2011 年で、当初は日本の顧客企業と現地企業のマッチングを行うコンサル業務だった。物流サービスについては、それ以前から現地パートナーのフォワーダーを通じて行っていた。2011~14 年は日本企業の進出がそれほどでもなく、コンサル事業にとどめていた。
- ・ 2014 年に物流会社として現地進出し、ヤンゴン向けの海運に加えてバンコク~ヤンゴン間の陸送サービスを開始した。バンコク~ヤンゴン向け陸送サービスは週 1 回の混載で、需要量に応じて 4 輪や 6 輪のトラック、もしくは 12 輪トレーラー使用する。タイの当社倉庫を出発してヤンゴンには最短で 3~4 日で着く。
- ・ バンコク~ヤンゴン間の陸送の課題は、片荷問題が解消しないこと。タイ製の様々な消費財

や資本財がヤンゴン方面へ運ばれる需要に対して、ミャンマーの商品がバンコク方面へ運ばれる需要に限られている。当面、ガーメントの最終製品に加えて、すぐに出せるのは農産品ぐらい。中国方面へはムセ国境からスイカを大量に輸出されているが、ミャワディ国境からタイ向けはエビが多いか。ゴマや豆も有望かもしれない。エビは空路によって冷凍で日本へも輸出されている。

- ・ ティラワ SEZ はティラワ港を利用する輸出加工基地としてのメリットはあるが、国内産業との連関はまだ期待できない。ティラワ SEZ へ入る陸送貨物は混載では入れない規則になっており、ミャワディからは1車建ての上、保税シールした状態で輸送するため、1車あたりの貨物量が小さい場合、コスト優先であれば海上輸送を選択することになり、納期優先であれば陸送を選択することになる。
- ・ 「チャイナ・プラスワン」型の企業はティラワ SEZ に立地し物流にはティラワ港を利用、「タイ・プラスワン」型の企業はバンコクとの間で陸送を選ぶというパターン分類が可能。後者については、ガーメント関連だけでなく、家具、電機や自動車関連の消耗部品など、貨物の中身は様々。
- ・ 当社の顧客はヤンゴン周辺が主体。ヤンゴン郊外にはミンガラドン工業団地（ダウNTOWNから北へ約 20km）のほか、北オッカラパ工業団地（ダウNTOWNから北東へ約 10km）、ラインタヤー工業団地（ダウNTOWNから北西へ約 10km）、シュウェピター工業団地（ダウNTOWNから北西へ約 20km）など、ダウNTOWNから1時間半圏内に労働集約企業が入居する工業団地は多い。ガーメント企業はこれらの工業団地に加え、バゴー方面にも立地している。古いところは17~18年前から進出している。ガーメントを扱う専門商社は複数で同一の地場企業へ生産委託しているところもある。
- ・ これらの企業が物流で利用するのは基本的にヤンゴン港であり、ヤンゴン港が混んでいるときはティラワ港を避難的に使う。
- ・ ヤンゴン港の問題は河川港で水深が浅いこと。大型船が入れないので、シンガポールで積み替えが必要。このため、ヤンゴン港より水深の深いティラワ新港を日本のODAで開発整備中である（上述参照）。
- ・ 日本の無償資金協力で2013~2018年の5年間にわたり電子通関システム MACCS の導入が支援された。2016年11月にヤンゴン空港、ヤンゴン港、ティラワ港の3か所でMACCSが導入された。ハードウェア導入だけでなく、法規整備・政府通達の発令、さらに現地人材育成もパッケージに含まれた。申告納税制度や事後調査（post-clearance audit）など、通関業務を世界標準に近づけることを前提とした援助であり、何とかスケジュール通りに終了した。ただし、現場レベルでの運用には様々な困難が伴う。ミャンマー側が日本のODA制度の利用に慣れていないこともあり、せっかく調達したコンピュータのハードウェアが港でストップしてしまったりした。コンピュータの扱いに慣れていない職員と輸出入代の通関業者に電子システムの使い方を指導・徹底するのには資金も時間もかかる。

- ・ 通関を電子化する目的としては、表向きは通関手続き時間の短縮や人的エラーを減らすこともあるが、裏では税関職員による不透明な慣行を減らすことの両方があった。
- ・ 2014 年にアジア開発銀行（ADB）の支援でミャンマーの通関時間に要する Time Release Study (TRS) 調査が行われ、港着→コンテナ積み下ろし→搬入→税関申告・許可→コンテナ引き取りといった一連のプロセスにかかる時間についての結果が公表された。その後、MACCS 導入の効果を見るために、税関、港湾局など政府関係機関のあいだでフォロー調査を準備中である。
- ・ ミャンマー日本商工会議所運輸部会などで見聞する限りでは、ここ数年で通関時間が短くなったという声と、以前と変わらないという声を両方聞く。
- ・ 2018 年 7 月中旬、税関局の幹部 3 人を含む計 12 人が汚職で逮捕されるという事件があった。近代的システムを導入しても、そのシステムを使う人間の意識改革には時間がかかる。ミャンマー政府の大臣・副大臣・事務次官のトップ層は改革意識が高いが、中間官僚以下への浸透には時間がかかる。
- ・ ミャワディ国境では MACCS を 2018 年 6 月から導入し、ヤンゴン税関での運用経験者を派遣している。導入後の進捗を月 1 回のペースでモニター出張している。そうした出張の際、問題の 1 つはタイ側当局がミャンマー人の出入国に制限を課していること。時間を節約するためにヤンゴンから空路でメーソートへ派遣し、陸路でミャンマーで合流させようとしてもそれができない。ミャンマー人にはタイ入国が空路ならタイ出国も空路という規則があり、日本人と一緒に行動できない。
- ・ モエイ川のボート貿易ポイントが多数あると理解している。メーソート側税関は正式に輸出しているとが、ミャワディ側は記録がどうなっているのか不明。
- ・ ムセ国境については貿易手続きを中国系関係者が仕切っており、外国人が立ち入るにはミャンマー政府の許可が必要。ミャンマー政府は陸路貿易額最大のムセにも MACCS を導入したいが、このような状況では日本側は支援を躊躇するだろう。

物流企業②（ティラワ SEZ 内）

- ・ 2012 年の進出当初は地場企業と合併でヤンゴンに営業所を構えていたが、その後、ティラワ SEZ に移った。進出当時、輸送需要はガーメント企業約 10 社ほどの輸出がメインだった。CMP スタイルの操業で、運ぶ量は少なかった。賃金上昇が激しいので、これから縫製企業の活動がどうなるか不明で、その方面の需要予測は微妙。
- ・ 一方でティラワ SEZ 内の最近の動きとして、射出成型機など機械類の輸送需要が出てきた。まだ輸送需要は大きくないが、2012 年と比べて売り上げは 4 倍に増えた。今後のティラワ SEZ の発展に期待するところ。

- ・ 業種にかかわらず、部材の調達ほぼ中国・タイなどからの輸入。当社はヤンゴン管区ではクロスボーダー陸路輸送サービスは急ぎの場合の月あたり 10 数件程度で、それ以外は基本的に需要がない。片荷問題が大きい。ミャンマーから出す商品としてはスイカ・野菜ぐらいか。海路は混載、積み替えなどによって片荷問題は解消できる。
- ・ 陸路物流にはソフト面で様々な障害がある。バンコクからヤンゴンまで陸路ではトータルで 3~5 日かかる。日本企業が陸路輸送を利用する場合、国境税関職員が電子通関システム MACCS に慣れていないという問題がある。例えば、ミャワディから部材を入れる場合、ヤンゴンで輸入税支払いを申請できず、ミャワディでやらなければならない。MACCS 導入の初期、輸出入が 1 週間ストップした。
- ・ ただし、税関での不透明な支払い要求の度合いはカンボジアやベトナムよりは低いのではない。

物流企業③（ティラワ SEZ 内）

- ・ 右ハンドル車の輸入禁止により、既存の右ハンドル中古車が希少になって価格が上がり、それを転売し、中近東から輸入される左ハンドルの韓国製新車を輸入するといった動きが生まれた。同時に、現地生産車にとって有利な状況が生じている。
- ・ 中古車輸入の禁止はヤンゴン圏の駐車場不足が背景にある。幹線道路は広くても駐車場が足りないため、車庫証明が出せない事情にある。社会インフラ・道路交通法など、同時並行で整備する必要がある。
- ・ 国境で走行車線が反対になるので、安全を考えると結局積替えが必要なのは変わらない。車両通行の円滑化を図っても、ドライバーの訓練が必要。
- ・ このルートの陸路物流は往復定期便が理想だが、現実には片荷問題が解消しない。ミャンマーからタイへ輸出するものが少ない。

おわりに

ASEAN の中で最も輸送インフラ整備が遅れていると思われるミャンマーだが、GMS 東西回廊の延伸でタイとの連結改善が図られていることは確認できた。メーソート・ミャワディ国境の第 2 友好橋が完成すれば貨物輸送の利便性が向上する。ただし、年間を通じて安定した物流を実現するにはインフラ整備が必要な箇所はまだ多い。マンダレーから北西方面は道路状況が劣悪で、現状では経済的に孤立している印象である。モンユワ〜カレー間の道路状況はかなり厳しかった。同区間では鉄道も半分以上休止しているもようだ。マンダレー

一から北西部の陸路交通（道路・鉄道）は実質的にミッシングリンクとなっている。インドのイニシャティブでタイ方向への陸路連結が意図されているようだが、その進展はまだ目立たない。

ミャンマーに進出している日系企業は今のところヤンゴンおよびその近郊に集中している。物流は基本的にヤンゴン港やティラワ港を利用しているが、「タイ・プラスワン」型の企業のなかには東西回廊の陸路を利用している例もある。ただし、共通の課題は片荷問題である。ミャワディ国境で電子通関システム MACCS が導入されたものの、スムーズな運用にはまだ時間がかかる。タイとミャンマーは走行車線が反対なので越境車両通行も困難であり、国境で貨物積み替えが必要である。

以上、全般的に連結性改善にはまだ時間がかかりそうだが、中国、東南アジアそして南アジアをつなぐ地理的重要性と、大きな成長余力を秘めたミャンマーは当面「アジアのフロンティア」として注目していく必要がある。

参考文献

- ・ Asian Development Bank (ADB) 2018. “Review of Configuration of the GMS Economic Corridors” Manila.
<https://www.adb.org/documents/review-configuration-gms-corridors>
- ・ Ministry of Construction, Government of the Union of Myanmar. 2018. “Status of road transport and transit facilitations in Myanmar”, presentation at UN ESCAP, Bangkok. Feb 2018.
- ・ 春日尚雄 2014 『ASEAN シフトが進む日系企業－統合一体化するメコン地域－』 文眞堂、全 212 ページ。
- ・ _____ 2016 「ASEAN 連結性の強化と交通・運輸分野の改善－実効的なバリューチェーンの構築へ向けて－」 石川幸一・清水一史・助川成也編著『ASEAN 経済共同体の実現と日本』 文眞堂、pp209-230.
- ・ _____ 2017 「ASEAN2025 に向けた ASEAN 連結性の強化－交通・運輸分野と産業への影響」『経済統合で変化する投資環境と機械工業の ASEAN 投資』 国際貿易投資研究所 ITI 調査研究シリーズ No.50、pp.24-47.
- ・ _____ 2018 「北部ベトナムにおける非日系企業の躍進と交通インフラの整備」 トラン・ヴァン・トゥ・大木博巳・国際貿易投資研究所編著『ASEAN の新輸出大国ベトナム』 文眞堂、

pp.56-68.

- ・ 国際開発センター2018「南部回廊を中心としたメコン地域の連結性の評価（第三者評価）」平成 29 年度外務省 ODA 評価報告書
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000358923.pdf>
- ・ 藤村学 2015「第 7 章 大メコン圏における輸送インフラ」石川幸一・馬田啓一・朽木昭文編『アジアの開発と地域統合：新しい国際協力を求めて』日本評論社、p.111-127.
- ・ _____2016「メコン地域における経済回廊と日系企業の展開」国際貿易と投資 第 27 巻第 4 号 p.35-52. <http://www.iti.or.jp/kikan103/103fujimura.pdf>
- ・ _____2017「第 3 章 大メコン圏の経済回廊における物流と通関の実態：日系企業ヒアリングを中心に」『踊り場のメコン経済、現状と展望～貿易、物流、産業人材育成～』国際貿易投資研究所（ITI）調査研究シリーズ No.49, p.85-123. http://www.iti.or.jp/report_49.pdf
- ・ _____2018「ベトナム北中部における輸送インフラと物流状況」トラン・ヴァン・トゥ・大木博巳・国際貿易投資研究所編著『ASEAN の新輸出大国ベトナム』文眞堂、pp100-132.

5. Connectivity of Myanmar with the Neighboring Countries: Focus on Upper Myanmar

Dr. Aung Kyaw,

Department of Commerce, Monywa University of Economics

Introduction

An efficient connectivity may increase a nation's or a region's competitiveness (Banomyong, 2010). If a nation does not have reliable transportation, telecommunication and warehousing and other logistics then that may hamper on the flow of goods and services between nations and slower the level of economic development. Logistics capabilities coupled with production capability may lead to bring a nation's socioeconomic development.

Logistics impact economies in two ways. First, good logistics significantly reduce cost of doing business activities. Second, good logistics supports the movement of multitude of economic dimensions that facilitates sales of all goods and services (Banomyong, 2010). Logistics is not confined within the borders or market and in most cases, may extend beyond the borders.

Myanmar is located in South-east Asian region bordered with India, Bangladesh, China, Laos PDR, and Thailand. Myanmar has population of 50.4 million (2014 Census) and it is estimated to increase 54 million in 2018 (Department of Immigration and Population). After the country's reform into democratic regime in 2012, it has a huge potential for the development. The country is endowed with natural resources including jade, copper, natural gas, timber and other arrays of mineral resources. Myanmar also possesses a long costal line with beautiful beaches, and rich in terms of agriculture and fishery resources. In modern times, Myanmar become crucial important location in the East-West Economic Corridor, ASEAN economic development, and the provision of regional

commercial link between China, India and Southeast Asia (Kudo, 2011).

Myanmar is the largest country in the mainland Southeast Asia. It shares border with India and Bangladesh in the northwest and the west, China in the north and northeast, Laos PDR and Thailand with the east and the southeast. The Andaman Sea and the Bay of Bengal in the south and the southwest also surround Myanmar. Himalayan ranges which started from northern part of Myanmar divided Myanmar against India in the western part of the country (Kyaw Min Htun et.al., 2011).

With speedy Asian Regional Integration, Myanmar becomes a member of Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), which formed in 1967, Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation Program (GMS), which formed in 1992, and Bay of Bengal Initiatives for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) formed in 1997. Myanmar also entered in South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC) as an observer, which formed in 1985 (Kyaw Min Htun et.al., 2011) (Bhatia, 2011).

Myanmar is passing through by four Asian Highways (AHs). These are AH 1, AH 2, AH 3 and AH 14. Myanmar is connected with China through AH 14 and AH 3, with Thailand through AH 1 and AH 2 and with India is AH 1. Among these AH, AH 1 is very important for India to connect with ASEAN, which pass through Marah, Tamu, Monywa, Mandalay, Naypyitaw and Myawaddy. AH 2 also links Thailand and India through Myanmar. It connects Tachilek and Tamu, which combined with AH 1 in Meikhtila. And also Asia Highway 3 that link Mongolia and Kyaing Tong and link with Asia Highway 2 has passed 93 km within Myanmar and Asia Highway 14 that connected China and Thailand and linked with Asia Highway 1 in Mandalay has passed 453 km (Muse- Mandalay) within Myanmar. Totally, Asia Highways will pass 3003 km within Myanmar (see in appendix). These construction projects are now underway¹.

India and Myanmar are interconnected through GMS Highways along the economic corridors. East-West Corridor links between Myanmar-Thailand-Laos PDR- Vietnam, Western Corridor links between India-Tamu-Mawlamyine and Thailand, North-West Corridor links between India-Tamu-Fangcheng and Southern Corridor links between

Dawei-Quay-NhonVung Tau. Myanmar is strategically placed on these four corridors and they are key bases to connect India with GMS regions.

To reap development opportunities given by its central geopolitical location, Myanmar needs to develop an effective connectivity with important neighboring countries – China, India and Thailand. The purpose of this paper is to assess the connectivity of Myanmar with these important neighboring countries particularly focus on upper Myanmar.

1. Myanmar-India Relationship and Connectivity

Myanmar-India relationship is deeply rooted in the history. Myanmar is strongly believed in Buddhism and the fact that Buddhism is originated from India strengthens the ties between Myanmar and India. Myanmar people have intense desire to visit Bodh Gaya and other famous Buddhist pilgrimage sites in India continue to be a strong bond between Myanmar and India. Beyond this, ethnic links between people of four India States bordering Myanmar, namely Arunchal Pradesh, Nagaland, Manipur and Mizoram and the people of western Myanmar including Chins, Kukis and Kachins have continued through millennia (Bhatia, 2011). The two countries share a 1,643 km land border and a long maritime boundary in the Bay of Bengal and Adman Sea. Myanmar is only country in Southeast Asia that shared with India. Therefore, Myanmar is the gateway of entry for India to enter the dynamic ASEAN market and connecting its northeast landlocked states with ASEAN (Kundu, 2016).

The two countries have strong political and administrative relationships too. British government between 1886 and 1937 ruled both as part of British India with Kolkata was served as the seat of government. Colleges in Rangoon, formal capital of Myanmar, were affiliated to Kolkata University at that time. It is estimated that 60 percent of population in central Rangoon at that time was India (Bhatia, 2011).

Up to the present time, two countries maintain peaceful position with the shared view. Two countries are working together in regional institutions like BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative for Multi-sectoral Technical and Economic Cooperation) and MGC

(Mekong- Ganga Cooperation). The main areas of relationship and cooperation between two countries are in many sectors ranging from information technology to agricultural under the programs of peace and security relations, development cooperation, socio-economic cooperation, cooperation in science and technology, cooperation in training and education, cooperation in agriculture, power and energy, culture and people to people exchange, regional and multilateral and infrastructure projects (Sharma, n.a.).

Major Infrastructure Projects Between Two Countries

Major infrastructure projects between India and Myanmar are as follows.

1) India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway Project

This project was started in 2005 and which is vital to improve cross border connectivity between India and Myanmar. This road project is long 1,360 km between Moreh-Bagan-Mae Sot road links. It is strategically important for India to connect with ASEAN through Myanmar soil. This road is expected to boost ASEAN-India trade. India can also connect with other countries of ASEAN (Cambodia, Laos and Vietnam) through East-West economic corridor. Except Kalay-Yargy (120 km) long segment, other parts of the highway are completed and accessible to all seasons. This highway road is expected to be well connected in 2021.

2) The Kaladan Multi-modal Project

The Kaladan project is the most prominent projects in India-Myanmar cooperation. Kaladan River is originated in the upper reaches of Myanmar, enters Mizoram and then meanders back into Myanmar and continues to the Bay of Bengal. Navigation with 500-ton river crafts is possible all way from Mizoram. Goods from the North-east of India could easily be transported by Kaladan river to the Bay of Bengal and then onwards to markets in India and elsewhere. India also has planned to develop sea-lanes between Sittwe and Kolkata and Visakhapatnam. Sittwe could also become a major distribution centre for oil and gas supplies to India's northeast. The project is a part of India's Look East Policy and it provides additional opportunities to connect commerce with India's

seven sister states in the northeast (Sharma, n.a.). The project involves upgrading of port infrastructure at Sittwe where Kaladan River joins the Bay of Bengal through which it connects with Kolkata seaport a total distance of 539 km. It will then link Sittwe and the landlocked areas of Mizoram in Northern India via Kaland River and Road transport. The project certainly promotes bilateral relationship between India and Myanmar and increase trade between the landlocked areas of India and Mainland part of India (Kyaw Min Htun et.al., 2011). Starting from 2019, India government undertakes the operations of Sittwe port and the operation of the project will be started.

3) India-Myanmar Friendship Road

India-Myanmar friendship road has been started to construct in 2001 and completed in 2017. It connects Kalewa, Kalembo and Tamu with Moreh and totally 160 km long. Moreh is located in India side in Manipur State. Tamu is on Myanmar side and which is located in Sagaing region. This friendship road becomes one of the major parts of Trilateral Highway project linking India, Myanmar and Thailand. Other part of the road from Kalewa to Yargi (120 km) is not accessible in the rainy season, which is now being upgraded by India government to 4-lane highway, which can be accessible in all seasons. The expected completion date for this segment is April 2021. To get entry of India into ASEAN market, Myanmar is central to India's plan.

4) The Stilwell Road

The Stilwell Road is the name of an American General, Joseph Stilwell and it was built during the World War II to free China from Japanese occupation and it was a strategically important road for supply arms and foods for allied troops in China. This road links Ledo in India and Kunming in China. This road traversed northern Kachin State of Myanmar via Myittha (Kyaw Min Htun et.al., 2011). The original name is Ledo Road, 1736 km long highway from northern India with Kunmin in China. It covers 61 km in India, 1033 km in Myanmar and 632 km in China. U.S. army engineers began to construct this road in 1942 from Ledo (Arunachal Pradesh State of India) and were

completed to Muse in Myanmar in 1945. Nowadays, both China and India governments encourage Myanmar to reopen the road, which will become the main link between two populated countries in the world. Stillwell road can reduce good transport between two populated countries from 7 days at present to 2 days. Myanmar reconstructed 312 km long the road segment from Myitkyina to Pangsau pass at India-Myanmar border. India renovated its part of Stillwell road to two-lane highway, while China made it parts six-lane highway (Pattnaik, 2016).

Bilateral Trade and Investment

India and Myanmar border trade agreement had officially started in 1994. The two countries have two border points which are Moreh-Tamu, Zaw khathar-Rhi and the third border point is proposed to establish at Avakhung-Pansat/Somrai. About 90 percent of trade is happened through Moreh-Tamu border post. So far, the road connectivity between Myanmar and India is substandard. Two countries trade is constrained by small list of tradable goods, excessive regulation and negligible compare to border trades with Myanmar-China and Myanmar-Thailand². India is Myanmar's fifth largest trading partner and tenth largest source of foreign investments, but it contributes only 1.36% of Myanmar's total foreign investment. By the end of June 2017, India's investment in Myanmar stood at \$740.64 million (Kundu, 2016).

Trade between two countries reached over 2 billion USD in the fiscal year of 2016-17. It is relatively notable increased compared with 2007-08 trade value under 1 billion USD. For India, trade with Myanmar represents very little portion just 0.33% of total trade. But bilateral trade has a potential to increase further when all segments of road connections have been upgraded to be accessible for all seasons. Through Myanmar, India desires to increase trade with ASEAN since ASEAN countries become India's important trading partners³. There is a huge potential to be massive flow of trade between India and ASEAN through Myanmar soil after trilateral highway road has been completed and opened in 2021.

2. Myanmar-China Relationship and Connectivity

Myanmar is a strategically important country for China because of its strategic location and long coastal line with access to the Indian Ocean. Because of long coastal line and deep seaports in the India Ocean, Myanmar is central for China's strategy to access to the India Ocean. It also has an abundant of natural resources, wide area of farmlands and energy supply on which high demand by China. Due to a buffering country between India and China, Myanmar becomes an important country for China from the geo-political perspective.

In the past, Myanmar had used its close relation with China to bargain the powerhouses such as India and U.S. and ASEAN. China once played very important role for Myanmar in standing international pressures and assistance for survival during its military regime. China had been one of two countries that used veto to against United Nation Security Council solution. However, the role seems to be lessened for a short time after 2011 when Myanmar declared to held democratic election in 2011.

In the regime U Thein Sein government, China played a new role in Myanmar's political arena, which is serving as a mediator in the peace making talks between Myanmar army and ethnical arm groups such as KIA and USWA. This role is even more prevalent in Daw Aung San Su Kyi's regime because of her strong desire to restore peace in the union. In May 2018, U Zaw Htay who is the Director General of State Counselor Office said that the role of China is important in Myanmar stability, peace and development and China government does not involve in supporting armed groups that conflict with Myanmar government (Eleven News Journal, 2018). In addition, China government attempted to strengthen relations with democracy forces, working with Myanmar's civil society groups, encouraging social responsibility practices among Chinese enterprises in Myanmar.

After Rachine incident on November 2017, which led fleeing refugees to Bangladesh and Myanmar, was again under international pressure. China's mediation role was revived again in negotiation with Bangladesh for the displacement of fled refugees and

protecting Myanmar from the subsequent international reprimands after violence.

Trade and Investment

China becomes major trading partner of Myanmar since two decades ago. During the last decade, Myanmar trades with China significantly increased relative to other neighboring countries –Thailand, Laos PDR and India. Myanmar's trade with China is heavily concentrated in cross-border trade through the Yunnan province of China. The main trading node in Myanmar's cross-border trade with China is Mu-se town, which is adjacent to China's border town Ruili in Yunnan province. This trading node is on the Yangon–Mandalay–Muse/Ruili–Kunming corridor, and the segment between Mandalay and Kunming is labeled as Asian Highway 14. The segment between Mandalay and Muse spans 450 kilometers, and it goes through mountainous terrain with steep climbs and tight curves (Kubo, 2016). Due to its poor road conditions, the transportation cost for Myanmar's cross-border trade is not low (Ksoll and Quarmby 2014). The volume and speed of trade flows of this route is now far more than Myawaddy-Mesouth trading route with Thailand border and it now becomes the busiest trading route of Myanmar.

Border trade with China increased more than normal trade route. The value of bilateral trade with China was increased year by year with some \$10.8 billion in 2016-2017 FY, \$10.9 billion in 2015-16 FY, \$9.7 billion in 2014-2015 FY, \$7 billion in 2013-2014 FY, \$4.95 billion in 2012-2013 FY and \$5 billion in 2011-2012 FY (Ministry of Commerce, 2017). Between 1 April and 22 December of 2017, the value of border trade through China-Myanmar checkpoints - Muse, Lwejel, Chinshwehaw, Kanpiketee and Keng Tung — reached \$4.5 billion. Rice, peas, sesame seeds, corn, vegetables and fruits, dried tea leaves, fishery products, rubber, minerals and animal products are exported to China, whereas machinery, plastic raw materials, consumer products and electronic tools flow into Myanmar.

For the foreign investment inflow, China becomes the largest investors of Myanmar surpassing Thailand in 2011. From 2005-2010, the Chinese Foreign Direct Investment (FDI) in Myanmar increased dramatically. The drastic growth, however, makes

Myanmar an outstanding case compared to any other members of the Association of South East Asian Nations (ASEAN). The reason behind the unusual surge of investment is multi-folds. One primary issue is that, China has rapidly become the world's largest consumer of imported resources. Myanmar, rich in its natural resources, is more attractive to China. The lack of competitors due to international sanctions over Myanmar also provides China an ease of access. Besides the above, Myanmar's strategic location for China is also noted as an important reason. By 2011, China had become Myanmar's biggest trading partner, while it only held the third place after Thailand and Singapore three years before then (Christopher Dunn, Lin Ji and Kui Peng 2016). As of 30/4/2017, China investment in Myanmar is 18572 US\$ million in 178 projects which represents 26.16% of total FDI inflow to the country (DICA, 2018).

The enthusiasm from Chinese investors plummeted in 2011, when U Thein Sein announced temporary suspension of Myitsone Dam project and difficulties in another important project the Letpadaung Copper Mine. The Myitsone dam decision set the tone for the handling of the infamous Letpadaung Copper Mine in late 2012. The Letpadaung Copper Mine in Monywa District, Sagaing Division involved 7868 acres of confiscated farmland. The mine attracted a great deal of attention from domestic and international media for state forces' violent crackdown on demonstrators, including monks who were protesting the demolition of a revered Buddhist temple on the mine sited affected 26 villages (Mark, SiuSue and Youyi Zhang 2017). Investments from Chinese companies dropped drastically to \$217.8 million in the fiscal year 2011. Shortly afterwards, Chinese investment is gradually steady up. In 2014, China and Myanmar signed an agreement on economic and technical cooperation to bolster the economic and trade cooperation. Further, the two sides agreed to jointly work out three cooperation master plans on timber, mining and agriculture, emphasizing their significance in boosting the level of economic relations, trade cooperation and bilateral ties. It reached peak again after 2016 when relationship between two countries strengthen again. China investment in Myanmar is very likely to increase multifold during a number of few years due to China's strategic importance for Myanmar and enthusiasm of Myanmar encourages China

investment since investment from western countries likely to stagnant due to the effect of Rachine Region.

Chinese investments in Myanmar are mainly focused on the sectors of hydropower, oil and gas, and mining. Approximately, 63% of China's investments in Myanmar were in power sector, while investment in oil and gas and mining sectors occupied 36%. The total of the three makes up 99% of all Chinese investments in Myanmar.

Four Chinese State Owned Enterprises (SOEs) occupied most of the major mining project operations in Myanmar. China Nonferrous Metal Mining (Group) Co., Ltd. (CNMC) and Taiyuan Iron and Steel (Group) Co. Ltd. (TISCO) are both investors in the Tagaung Taung Nickel Mine. Through its subsidiary Wanbao Mining Co., Ltd, China North Industries Corporation (NORINCO) has invested in developing the Monywa Copper Mine (Letpadaung and Sabetaung/Kyisintaung Deposits) and the Mwetaung Nickel Mine. Zijin Mining Group Co., Ltd is also an investor in the Mwetaung Nickel Mine, through its subsidiary Jinshan (Hong Kong) International Mining Company.

Besides these sectors, recent years have witnessed more investments in other sectors, such as infrastructure construction, which includes economic zones and transportation facilities like roads, railways and port facilities. Because of the nature of these abovementioned sectors, one typical feature of the Chinese companies invested in these major projects is that most of them SOEs (Christopher Dunn, Lin Ji and Kui Peng 2016). It should be noted that nearly all of Chinese investment in Myanmar is concentrated in resource extraction, energy supply and infrastructure development that connecting China and the seaports in the India Ocean.

Infrastructure and Network Projects

From the infrastructure perspective, Myanmar may gain benefits for improved road and rail infrastructure from Chinese investment in Kyautphyu-Kunming links, development of Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) corridor which is a part of China's larger OBOR initiative and China-Myanmar Economic Corridor (CMEC). The CMEC might have come as a surprise as it runs parallel to the Bangladesh-China-India and Myanmar

Initiative (BCIM), but the fact remains that it has been a non-starter (Dutta, 2018). CMEC is widely accepted by Myanmar government as well as trade associations. Chinese Foreign Minister Wang Yi proposed CMEC on his visit and meeting with Daw Aung San Suu Kyi in November 2017. Myanmar government accepted it and meeting between two governments was held in May 2018 at Lotte Hotel, Yangon. Vice-President U Myint Swe invited Myanmar businessmen to invest in CMEC in the meeting with government ministers and private businessmen in UMFCCI on April 22, 2018. CMEC is a major part of OBOR initiative in Myanmar soil, which started from Yunnan Province of China and link to Mandalay afterward links to Yangon and Kyautphyu in the Rakhine state like a Y shape pattern. This economic corridor involves all sorts of infrastructure links including road, rail, air, internet connectivity, pipeline among these major cities as well as research, technology, educational exchange and common regional financial services network for mutual progress. Along the corridor, there are many projects to be implemented including industrial parks, road, rail, air links construction, pipeline and internet connectivity line construction, the link between Ruili-Banmaw river ports which is a part of China-Myanmar Ayeyawaddy river and road link project, Upgrading road link between Ruili and Mandalay and high-speed rail link between China and Myanmar. UMFCCI organized Myanmar-China Business Council to facilitate the rapid implementation of CMEC with the support of Chinese Ambassador in Myanmar Mr. Hong Liang during April 2018. The final negotiation between two governments for the construction of CMEC has been completed in February 3-7, 2018 meeting in Beijing, which is formally signed in November 2018.

Strategic Interest of China in Myanmar

Myanmar is strategically important for China for variety of reasons ranging from sources of energy, the market site for consumer products, the security and strategic reasons which include to access to the India Ocean (referred as two Oceans strategy), the successful implementation of its One-Belt-One-Road (OBOR) initiative and finally assist to the development of China's interior region. Before 2015, the primary interests of China in Myanmar have been seemed as energy and resource supply and access to the India

Ocean through Kyautphyu deep seaport. But after 2016, it is clearly that China has more ambitious strategic goals through Myanmar for successful implementation of OBOR and development of its interior regions like Yunnan, Guizhou and Sichuan.

In the past, Myanmar has become a target of China to fulfill its growing energy hunger. China's demand for oil doubled within a decade and it is predicted that its oil demand will reach 13.6 million barrel per day in 2020 (Sinha, 2009). Myanmar is important for China's energy supply since the country possesses estimated 2.54 trillion cubic meters of natural gas reserves and an estimated 3.7 billion barrels of oil which makes it seventh in the reserve tally in Asia (Swanstrom, 2012). Myanmar has Southeast Asia's the largest natural gas reserve and has oil and other mineral resources that attract China. Myanmar found massive gas volume in three new fields namely Mya, Shwe and Shwephyu in the Bay of Bengal. Myanmar agreed to sell 6.5 trillion cubic feet gas from Block A-1 of Shwe field to Petro-China for 30 years in 2006 and agreed to construct oil pipeline linking between Sittoung of Rakhine State and Kunming (Sinha, 2009). The China's National Offshore Oil Corporation (CNOOC) signed six contracts on production sharing agreement with the Myanmar Oil and Gas Enterprise (MOGE) during 2004 to January 2005 (Geng, 2007).

But Myanmar is not potential to fulfill a huge energy requirement of China. Instead, the oil pipe passing through Myanmar soil would carry the oil from the Middle East and Africa, bypassing the Malacca strait which is currently used to transport 80% of total oil imports to China. An overreliance on the strait leads China to face two threats. One is piracy and maritime terrorism and another is the attempt of powerful states particularly the United States to exert dominance over the strait. By constructing oil pipeline across Myanmar, China would reduce its reliance over the unsafe strait (Pak K. Lee, 2008). The \$ 5 billion oil pipeline project is more strategically important project for China, which is started from Kyaukpadaung island of Rakhine State. It is 2380-kilometer long and 770-kilometer pass through Myanmar's soil. About 4 % of China's annual crude oil demand will carry through this pipeline.

Together with pipeline, a special economic zone is constructed and which includes deep

water port terminals, railway lines, airports, logistics, still mills, petrochemical plants, highways and other industrial clusters and infrastructure. China International Trust and Investment Corporation (CITI) undertake this project (Hilton, 2013).

Myanmar plays the key role in China's "string of pearls"⁴ strategy which stretching from Sihanoukville (Cambodia), Laem Chabang (Thailand), Kyaukphyu (Myanmar), Chitagong (Bangladesh), Hambontota (Sri Lanka) to Gwadar(Pakistan). This network of port facilities will help China to improve its security situation both economically and militarily even if the military component appears to less important in China's motive of developing network in the short-term. Kyaukphyu port's position is critical in this network so that it is crucial to China's strategy of securing economic interest. China may have intention to use islands of Myanmar coastal line for potential navy bases to access to India Ocean in exchange for its supports to Myanmar⁵. Although it is not explicitly appear in reason of China's strategic partnership with Myanmar, there is a little doubt that China has a long-term intention to access India Ocean through Myanmar for both civilian and military purposes (Swanstrom, 2012).

Myanmar is also a strategically important transport hub for China and useful as a shortcut to China's inland areas. It is also a part of transport corridors that include Gwadar and a Greater Central Asian transport corridor. Myanmar is a land ridge of China to revive its southwest silk road from Yunnan province to Myanmar and westward to Bangladesh, India and the West. China's Yunnan province has the population of 43 million, was historically located on the southwest Asia Silk Road has become a potential target for China's strategic ambition. The link up with Myanmar helps to develop this poor part of China to be able to trade with growing economies of Southeast Asian and India (Shee, 2002). China is implementing its western region development strategy where Myanmar plays a key role and Kunming will benefit economically by linking up with Myanmar for trade and investment. This link up can shorten the gap of economic disparities between China's rich costal and its poor southwest inland provinces (Geng, 2007).

After Chinese President Xi Jinping formally presented OBOR initiative at the National

Development and Reform Commission on 28 March 2015, the role of Myanmar is more prominent for China. OBOR is not just another “new silk road project”. It is a consistent and ambitious Eurasian strategy of an emergent power. It is based on existing and planned linkages from various regions of China towards the outside world. OBOR is a combination of “Silk Road Economic Belt” and the “Maritime Silk Road”. In Silk Road Economic Belt, it links China-Mongolia-Russia, China-Central Asia-West Asia and China-Indochina Peninsula economic corridors as well as a China-Pakistan Economic Corridor and a Bangladesh-China-India-Myanmar Economic (BCIM) economic corridor (Irina Ionela Pop, 2016). Myanmar agreed involvement in China’s OBOR initiative during Daw Aung San Suu Kyi visit to China in 2016. Myanmar part of OBOR involves Kyautphyu Special Economic Zone, Kyaukphyu-Kunming rail link, BCIM economic corridor, Muse-Lashoi-Mandalay-Yangon-Mawlaymine-Bangkok rapid railway link and many other projects.

BCIM is an important part of China’s ambitious OBOR initiative. Four concerned governments in 2013 signed BCIM. It aims to expand the infrastructure between Kolkata, Northeast India, Bangladesh, Myanmar and Southwest China, which have blocked for many decades, to accelerate the exploitation of the resource-rich region and to establish zones of industrial growth. This BCIM helps India government’s “Look East Policy” and also supports to China government’s “Bridgehead Strategy” by which China can connect its interior regions to a huge India market (Dieter and Anja 2014).

However, the implementation of BCIM is considerable slow mainly due to some disagreements between China and India government representatives in detail matters and these may take some years to dissolves. In fact, India government seems to have more enthusiasm to the completion of the 1360 kilometers long trilateral highway that connected between India-Myanmar-Thailand. This highway links with landlocked India’s Eastern States and ASEAN market. Once completed, this highway will support the implementation of India’s Act East Policy and Thailand’s Act West Policy. This project was originated in India-Myanmar-Thailand Trilateral Ministerial meeting in Yangon in 2002, which will link Marah-Tamu on the India-Myanmar border to Mae Sot

on the Myanmar-Thailand border. On September 6, 2017, India Prime Minister Narendra Modi visited to Naypyidaw and released a joint statement in which the construction of this project was highlighted and the shortly construction of bridges on the Tamu-Kyigone-Kalewa road and the Kelewa-Yargyi sector of the Trilateral Highway before 2020 (Roshan Lyer, The Diplomat, 2017). India also implement Kalatan river project for the river and road access of its landlocked State through Kalatan River and Sittwe Port. On the other hand, the implementation BCIM may lead to massive inflow of Chinese products to Indian market that makes worse its trade deficit in bilateral trade with China. That is one reason why India reluctance for the implementation of BCIM. This leads the enthusiasm of China government is more focused on the implementation of China-Myanmar Economic Corridor (CMEC) which is easier and more rapid to develop and tend to get more fruitful results in the shorter term. Memorandum of understanding between two governments was signed on February 6, 2018 in Beijing.

It is clearly that China government is more emphasize on implementation of CMEC than other major projects like Lapataung and Myitsone dam (Eleven News Journal, 2018) although China's dream to implement Myitsone project will never permanently disappear. The implementation of CMEC will help to promote rapid implementation of OBOR initiative, two Oceans strategy, and energy safety through Kyautphyu deep seaport, gas and oil pipeline as well as regional development of China's interior provinces thereby reducing income gaps between coastal regions and interior regions. Successful implementation of CMEC inevitably helps to improve China's economic power by linking its interior regions to the South Asia and Africa that will help industrial development in these regions, Sea access to India Ocean and energy security strategy.

3. Opportunities for Sagaing Region

Sagaing region is the largest region, the second largest unit of Myanmar after Shan state and has the 4th largest population of Myanmar. It is located in northwestern part of Myanmar bordered with India to the north, Kachin and Shan States and Mandalay

Region to the east, Mandalay and Magway Regions to the south and Chin State and India to the west. Estimated poverty rate of Sagaing region is 15 percent, which is much lower than the national average (UNICEF, 2017). Total population of Sagaing region is 5,325,347 in which male population is 47.3 and female population is 52.7%. Literacy rate is 93.7, which is much better than Union average (89.5%). 83% of total population is living in the rural areas while 17% is living in the urban. Total area of Sagaing region is 94621.07 km composed of 10 districts, 37 townships, 226 wards, 1760 village tracts and 6128 villages (Department of Population, 2015). One of the four main rivers of Myanmar, Chindwin River, most parts which is exclusively pass through the Sagaing region.

Sagaing region has a number of major cities where more than 200,000 of population live. These are Monywa (372,095), Kalay (348,573), Sagaing (307,194), Kambalu (295,561), Homalin (258,206), Shwebo (235,542) (Department of Population, 2015). The major economies of the region are agriculture produce such as rice, bean, sesame and fruits like water melon and cucumber, nature resources extraction like gold, copper, coal and forest products, livestock breeding and agro-based manufacturing and processing like rice mill, edible oil mill and noodle mill.

In term of foreign direct investment, Sagaing region stands 7th largest recipient of foreign investment with 17 projects, worth 2554.64 US million which represents 4.10 percent of total foreign investment in the country during 1989 to 2017. In term of citizen investment, Sagaing region stand 10th out of 15th Regions and States in the country with 27 projects approved by Myanmar Investment Commission with 154,99.96 million MMK (DICA, 2017).

Sagaing region is strategically located in the midway between India-Myanmar-China and India-Myanmar-Thailand road links named AH 14 and AH1. Sagaing region has strengths in high literary rate, large population, access to Chindwin River, diverse natural resources, large area of farmlands and low labor cost. It also has many opportunities for development. Sagaing region is located in the centre of AH-1 and AH-14, border with India while India government eagers to promote trade and investment with Myanmar and ASEAN, high demand for agriculture produce from India and China,

opportunities for commercial farming and breeding because of a vast land, tourist destinations for both local and urban population, increased urban and educated population. Therefore, Sagaing region has business opportunities in various kinds of services from hospitality to hospitals, tourism, animal breeding, agriculture and agriculture and agro-based processing.

Monywa is the capital of Sagaing region has a vast potential to develop. Monywa hosts various offices of Sagaing region government and centre of administration and businesses of the Sagaing region. Monywa is located in the bank of Chindwin River, which can be used to the transport of goods and passengers with the northern parts of Sagaing Region and lower part of Myanmar. Monywa is exactly the midway of AH 1 that connects India and Thailand and AH 14 that connects India and China. Once completed these highways, businesses of Monywa will be developed much more based on the transit trade and improve infrastructure and connectivity. Lapataung cooper mine, one of Chinese investment project, and the most problematic one located in other side of the Chindwin River of Monywa.

Since Sagaing region is located at the border of India and Monywa is the capital of Sagaing region, it will be benefited and prosperous if the relationship and interconnection with India, Myanmar, China and ASEAN are improved.

4. Challenges and Issues

There are some problems and issues along the year of relationship between two countries relationship. The major problem is trust building. Other problems are insurgencies and insecurity along the border, unfair trade relationship of China upon Myanmar's merchants and land seizure problem and environmental deterioration.

Trust building

From Myanmar side, Myanmar people are always worry about Myanmar gradually

becomes remote state of China. China government has shielded military government from the international sanctions and pressures but at the same time, take advantage on getting permissions to implement important projects in Myanmar soil like Lapataung copper mine and Myitsone dam and KyautPhyu project. People are worry about sovereignty of Myanmar on the construction of KyautPhyu- Kunming pipeline, which divided Myanmar land. In addition, associated land seizure problems with China important projects lead to decline the image of China in the public. Land seizure problems without giving adequate compensation or less compensation commensurate with market prices is still unsolved issues in both projects. Some worry about, as in the cases of Kyautphyu pipeline and deep seaport construction, China's projects do not provide job and business opportunities for local workers and businesses as expected. In Kyautphyu, there are many complaints on unfair treatment of local workers by Chinese companies; loss of income for local fishermen and employment Greater interest rate on China's loan is one of the problems. Another thing is the Debt Book Diplomacy of China. Myanmar has already borrowed loan from China about 4 billion USD for rural cooperative loans granted to farmer and construction of the pipeline where interest rate is up to 4 percent per annum which is much greater than similar Japanese loans which is less than 1 percent per annum. Myanmar needs to increase its loan exposure from China if it is getting more shares in Kyaukphyu special economic zone (where the ownership ratio is still negotiate) and construction of CMEC projects. Recently on May 2018, Professor Sean Turnell of Macquaire University who is working as economic consultant to Daw Aung San Suu Kyi and has more than twenty years experiences in studying Myanmar economy warned that a 7.5 billion dollar investment project in Kyautphyu Deep seaport is unreasonable and a madness in the seminar of "Myanmar's Economy: Progress, Challenges and Prospects" held in Singapore (Eleven News Journal, 2018). The professor said Myanmar does not require such a big deep-sea port for its economy and make comparison with 5.25 billion worth Panama canal extension project that recently finished. He also gave the example of 1 billion worth Hambantota Port in Sri Lanka⁶ where Sri Lanka government received loans from China with high interest rate and unable to repay. In negotiation, Sri Lanka gave China government to operate

port for 99 years to reduce its loan amount. Therefore, people worry about unable to repay China loans and consequently Myanmar has no advantage on the implementation of Chinese projects in Myanmar. The abuse on Myanmar workers who working in China, taking unfair advantage on Myanmar merchants by their Chinese counterparts in the border trade and the involvement of China people in the illegal timber cutting and jade mining lead to decline image of China. Therefore, anti-Chinese sentiment among Myanmar people is developed and increased that led to suddenly suspension of Myitsone dam in U Thein Sein regime in 2011.

From the side of China government, the confidence level on Myanmar investment much decline due to unexpected suspension of Myitsone project, consequently, the remaining Chinese projects are insecure for China. This eventually leads to suspicion on the extension of other important projects done by Chinese government companies.

Myanmar and India government relationship is relatively stable and steadily improve after Myanmar held democratic election in 2012. Recently in December 2018, India president visited Myanmar and signed MoU to operate Kaladan River project. There is a relatively a few problems between two countries and relationship tends to be improved further.

Insurgencies and Insecurity along the Border

There are some insurgencies problems in the border of India-Myanmar and China-Myanmar. In India-Myanmar border, Nagaland, Manipur and Mizoram State, arm groups from India particularly the United Liberation Front of Assam (ULFA) and the National Socialist Council of Nagaland-Khaplang (NSCN-K) used the inaccessible and hardly controlled border region as a safe haven and launched guerrilla warfare (Gottschlich, 2017). In Myanmar-China border, too, the Kachin Independence Army (KIA) and Ta'ang National Liberation Army (TNLA) and Shan State Army (SSA) frequently fight with Myanmar Army. Because of these bottles, refugees flee to China side as happened in 2018 Myanmar army fought with KIA. This situation leads to insecurity of border area and road infrastructure network. Fighting with Myanmar

military and ethnical armed groups in the border areas makes a security threat to the security of pipeline, railway and other transportation and investment infrastructures. But China exerts influence on these ethnical armed groups and they may no longer be problem if China forced or encouraged them to participate in national peace process.

Rachine issue that happened in Rachine State, the western part of Myanmar, posed a major threat to both Myanmar and Chinese government. The immigrant Muslim people started it in the 2012 between local Baddish Rachine people and immigrant Muslim people concerning rape and murder on a Rachine woman. That was spread immediately throughout Rachine state and called for security forces to halt the riot. Again in 2015, a systematic attacked to 30 police posts by immigrant Muslim groups which required military operation. Many thousands of Muslim people fled to Bangladesh as a result and which attracted Rachine state for the attention of international community and called for stopping human right abuse on immigrant Muslim people and their displace into the country. This issue is still negotiable and unsolved and a big threat to the country's security in the north door. Myanmar's neighbor Bangladesh is facing with the challenges of explosive population. According to Worldometers (2018), the population of Bangladesh is more than 166 million (2.18% of the world's population), which make it 8th largest populated countries in the world. But the land area is just 130,170 square kilometer so the density of population is so high (five times than any other mega cities) with 3310 people per kilometer. According to the United Nations Population Division release of the 2004 revisions of population projections, Bangladesh population is projected to reach 243 million in the 2050 (Streatfield and Karar, 2008). According to UNHCR, more than 600,000 people fled to Bangladesh during the crisis but deportation of these people is certainly a national security threat for Myanmar. Nationality authenticity and crime checking of these huge people requires need a long and strict procedure which needs much time and resources. This is also a big threat to successful implementation of China's project because a majority of Chinese investment is located around there. So, security and stability is very important for successfully proceed of Chinese projects and for the strategic interest of China. To secure the region, transportation is very important

since the geography of Rachine State is full of creeks and rivers connected to the sea, which make road transportation difficult. To cope with this barrier, Asia World⁷ and 20 affiliated companies are now building 22 billion MMK worth 80 kilometer long Angumaw- Maungtaw Road that link between Sittwe (the capital of Rachine state) and Moungtaw (the crisis area) within 2 hours drive starting from November 30 2017. Now 20 Kilometer long Angumaw-Kotankyauk part is already completed and opening in May 1 2018. This road is strategically important for the trade, local development and security. From Sittwe to Angumaw (other side of Sittwe) is cross through the Ferry boat and then reach to Maungtaw within 2 hour.

Security threat to India and China projects in Rachine State have been posed by recent attack of Arakanese Army (AA) to police posts on January 4, 2019. AA was hosted and trained by KIA in it's headquarter located in Liza (Kachine State). Starting in 2018, AA started sporadic bottles in northern part of Rachine State. AA gradually increased power and support and unexpectedly attacks to the police posts in the border to safeguard Rachine people from illegal immigrants from Bangladesh. 13 policemen died and 9 were injured. As a result, Myanmar government designated AA as terrorist force and allow military to effective response AA. Fighting in the border is expanded which leads to insecurity of India and China investment projects in Rachine State.

5. Conclusion

Location of Myanmar is very strategic in the Southeast Asia. Apart from being neighbor of two populated countries, it is a land bridge of India and ASEAN. Growing economies of India and ASEAN represents a good opportunity for Myanmar because Myanmar can gain benefit by linking these two regions. Myanmar is also very important for India to develop its seven stars states and to access to ASEAN. For that purpose, Kalatan River multi-model project and tri-national highway are very crucial for India. To be able to escape from one of the poorest nations of the world, Myanmar needs to take this opportunity and tries to develop the country through improving infrastructure and

growing connectivity.

Myanmar is also strategically important for China as well for a number of reasons its ambitious implementation of OBOR, access to India Ocean for the implementation of two oceans strategy, a shortcut for energy security through pipeline and development of its inner regions. The implementation of CMEC is very much important for China to pursue its strategic interest in Myanmar.

At the same time, growing connectivity of ASEAN countries make Asian Highway and GMS economic corridors pass through Myanmar which links India-Myanmar-China and India-Myanmar-Thailand and extends the connection to other ASEAN countries. Sagaing regions and Monywa city will be the centers of these road networks and have a huge potential to develop after these road networks have been successfully connected.

Growing power of China and influence on Myanmar to access the gateway to India Ocean may represent a concern for United States and the western countries. This reason makes Rachine State as a politically sensitive region in the strategic game of the world's powerhouses. Massive fleeing of refugees to Bangladesh during 2018 violence and attack of AA in the Rachine state pose as serious threats for the successful implementation of these projects in Myanmar which make the outcomes of these projects uncertain.

To be able to reap development opportunity and create benefit for Myanmar and investor countries, Myanmar needs to guarantee the security of these projects for successful implementation. To do so, it depends on Myanmar to be able to resolve insurgency problems and refugee issues in Bangladesh.

References

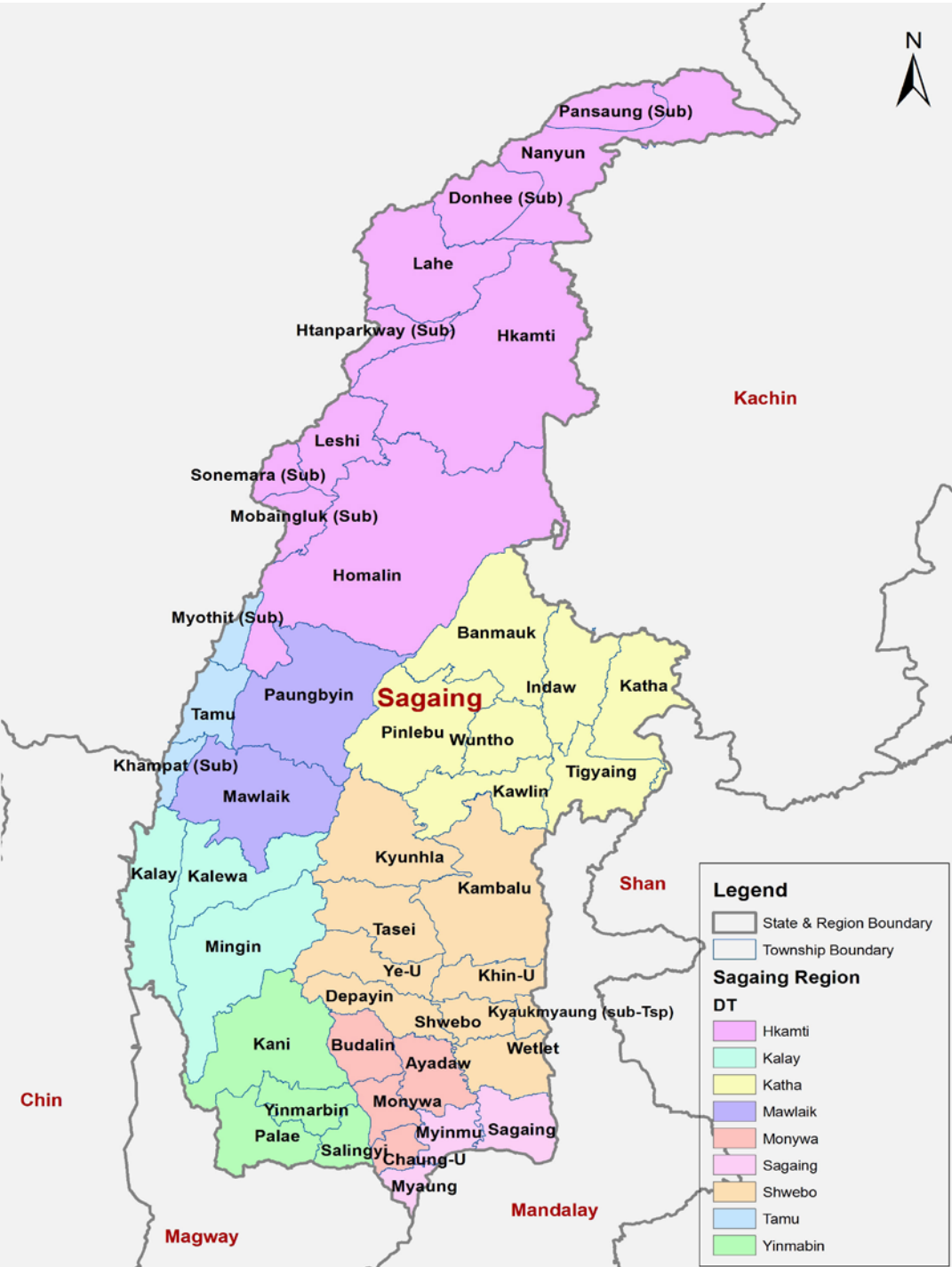
1. Banomyong, R., 2010. Logistics Challenges in Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Vietnam. In: R. a. M. I. Banomyong, ed. *A Study on Upgrading Infrastructure of CLMV Countries*. Jakarta: ERIA, pp. 392-420.

2. Bhatia, R. K., 2011. Myanmar-India Relationship: The Way Forward. *India Foreign Affairs Journal*, 6(3), pp. 315-326.
3. Department of Population, 2015. *Sagaing Region Census Report, Volume 3-E*, s.l.: Ministry of Immigration and Population, Myanmar.
4. DICA, 2017. *Investment in Myanmar*, Naypyidaw: Ministry of National Planning and Economic Development.
5. Geng, L., 2007. Sino-Myanmar Relations: Analysis and Prospect. January , 7(2).
6. Gottschlich, P., 2017. The India-Myanmar Relationship: New Direction after a Change of Government?. *International Quarterly for Asean Studies (IQAS)*, 3(4), pp. 171-202.
7. Hilton, I., 2013. *China in Myanmar: Implications for the future*, s.l.: Norwegian Peacebuilding Resource Centre.
8. Kudo, M. Z. a. T., 2011. A Study on Economic Corridors and Industrial Zones, Port, Metropolitans and Alternative Routes in Myanmar. In: M. Ishida, ed. *In Intra- and Inner-City Connectivity in Mekong Region*. Bangkok: Bangkok Research Center, IDE-JETRO, pp. 240-287.
9. Kundu, S., 2016. *The Current Conundrums in India-Myanmar Bilateral Trade*, Noida: Extraordinary and Plenipotentiary Diplomatist.
10. Kyaw Min Htun et.al., 2011. ASEAN-India Connectivity: A Myanmar Perspective. In: F. a. S. U. Kimura, ed. *ASEAN-India Connectivity: The Comprehensive Asia Development Plan, Phase II*. Jakarta: ERIA Reseach Project Report, pp. 151-203.
11. Pak K.Lee, G. C. & L.-H. C., 2008. China's "Realpolitik" Engagement with Myanmar. *China Security*, 5(1), pp. 101-123.
12. Pattnaik, J. K., 2016. *Should the Stillwell Road Reopened*, s.l.: Economic & Political Weekly.
13. Sharma, P., n.a.. *India and Myanma: The Future of Growing Relationship*, s.l.: s.n.
14. Shee, P. K., 2002. The Political Economy of China-Myanmar Relations: Straegic and Economic Dimensions. *Ritsumeikan Annual Review of International Studies*, Volume 1, pp. 33-53.
15. Sinha, T., 2009. China-Myanmar Energy Engagements, Challenges and Opportunitites for India. *IPCS issue brief*, December.
16. Swanstrom, N., 2012. *Sino-Myanmar Relation*. Singapore: Institute for Securit & Development Policy.
17. UNICEF, 2017. *Sagaing Region Profile*, Naypyitaw: United Nations Childern Fund.

Appendix 1: Myanmar Map

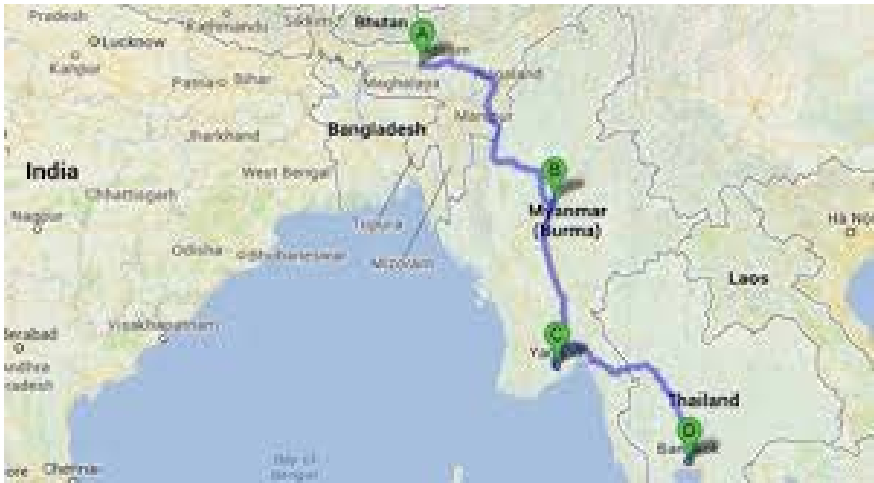


Appendix 2: Sagaing Region Map

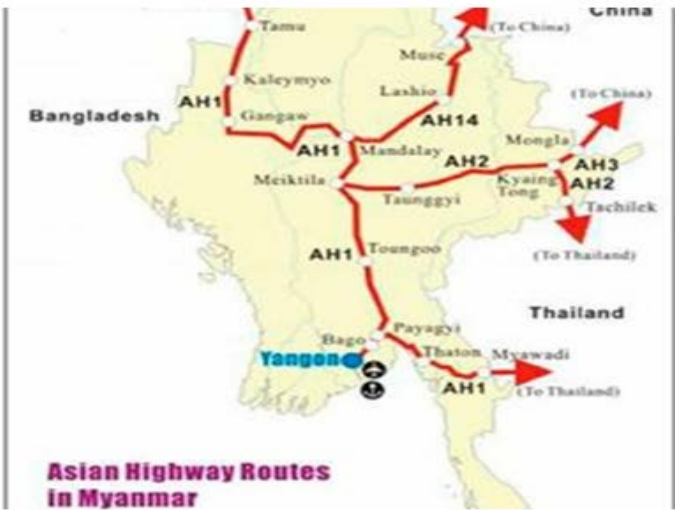


Appendix 3: Major Infrastructure Projects in Myanmar

1. Tri-national Highway (India-Myanmar-Thailand)

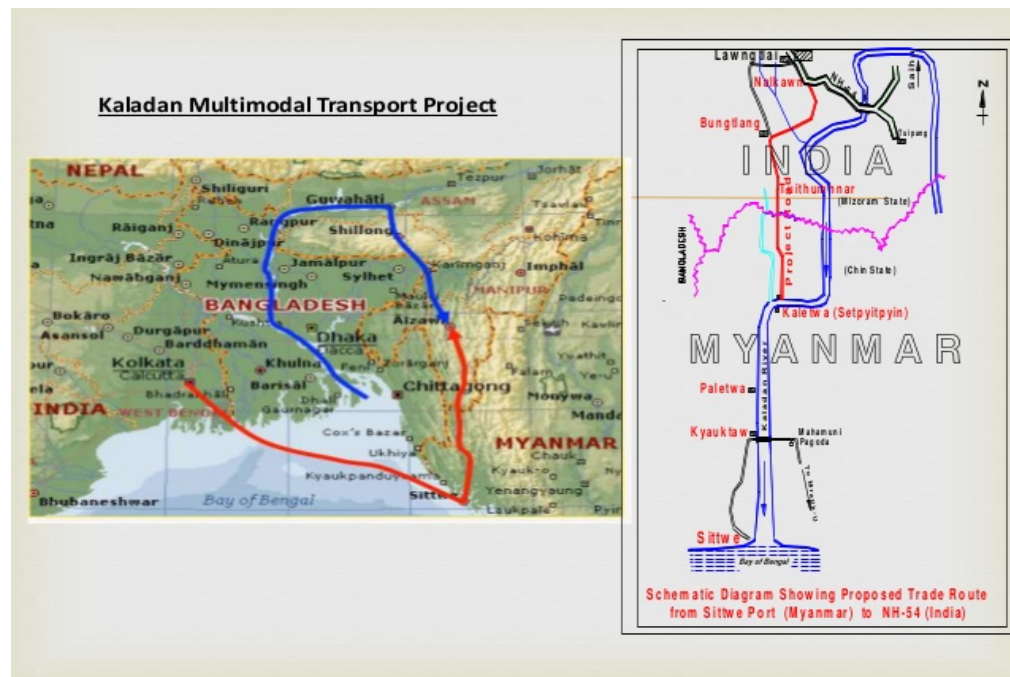


2. Asian Highways in Myanmar



Appendix - 3 Continued..... Major Infrastructure Projects in Myanmar

3. Kaladan River Multi-model Transport Project



4. China-Myanmar Economic Corridor (CMEC)



Appendix 4: Case studies on the manufacturing firms in Upper Myanmar

In order to investigate the actual situation of industrial human resource development in companies, we conducted an interview on business contents and human resource development at local companies that are actively engaged in Mandalay, Sagaing and Monywa in the upper Burma region. The results will be introduced below. From the case, learning opportunities including off-JT were obtained for managers, managers, classes up to technician classes, but such opportunities are not provided for worker classes engaged in labor intensive processes I found out.

4.1 Weaving business A Company

It is a company located in the agglomeration industry in the village in the southern part of Mandalay, and has a history of more than 50 years there. About 400 weavers are operating in this village and it is the largest agglomeration site in which the company boasts the largest scale. There are only five plants that can be called as factories including the company, the rest are not in the domestic workshop class and most of them are not registered as a company.

The company is spinning the natural threads it stocks with spindle, dyeing it in various colors, and playing a downstream division of weaving cloth. Drying of the dyed thread is done with the sun drying, but Mandalay has less rainfall than Yangon, so it has advantage as a location of the textile factory. The layout and working method in the factory have remained the same since its foundation. A total of 55 spinning machines and woven machines were in operation, and in particular, 22 pieces of woven fabric machines operated by Japanese war reparations were also donated. Aside from the main parts, parts and so on have been used while repairing locally. If it can cope with the potential demand, full operation is possible, but even if workers are recruited from outside the village, they are constantly in short supply, so they are only partially operated.

One worker is in charge of two looms and weaving an average of 7 warp yarns per day,

such as 51 inches x 84 inches and 45 inches x 76 inches. Wages are full volume system, 300 chat for green cloth for school uniform per school uniform, 500 chat for other cloths. The average daily wages will be around 4,800 to 5,000 chat. It is a level that meets the government's announced minimum wage of 4800 chat. Since the selling price of the woven fabric is one cotton cloth embroidery entered in 1 4500 chat, the share of the worker is over 10%. Technicians responsible for maintaining machinery and changing arrangements and responding to new designs are graduating from vocational training school, wages are monthly salary with basic salary of 300,000 chat, further change of setup 2500 chat, design change 10,000 chat per change. There is additional payment. The company is not involved because the design is done by five middle wholesalers and distributors of the finished products. Technicians will fill in the yarn to the loom with the design conveyed from outside the company.

As far as workers and technicians are concerned, so far no opportunity for training outside the company has been established so that OJT will acquire necessary skills. For example, in the case of technicians, those with long experience teach teachers and tell those who have little experience. As there is room for major improvement in productivity and safety concerning the work of each process, MJC is encouraging participation in Japanese production control training including 5S (arrangement, arrangement, cleaning, cleanliness, discipline) Management also shows a positive attitude. Besides this, the Ministry of Industry is supporting the creation of industry groups of weaving industry accumulation, and it is expected that the company will be the centerpiece of the organization. For the future, one of the goals is to provide opportunities for capacity development, such as training, to self-employed persons that industry groups manage "household workshop" in the accumulation.

4.2 Beverage Manufacturer B Company

In the factory in the industrial park near the city of Sagaing, we are making bottled mineral water and bottling of rice made distilled liquor. Distilled spirits are manufactured by a separate company with a liquor license at Shu-Bow in the same

Sagaing Division, and are purchasing sake from there. As a group, we originally manufactured liquor from the 1970s, but in 2010 Burmese owner president acquired a company producing mineral water from a Chinese owner, basically taking advantage of existing facilities and continues production. The president is a graduate of MJC's First Management School and has been actively involved in MJC's activities, including participating in Japan training thereafter. Management school is a medium-term course covering the CEO for four months, aimed at improving the overall management ability including strategy, kaizen, marketing, finance, business plan, and Japanese training. Not only was the content learned directly from the management school profitable, but also led to the subsequent expansion of the human network, as a result.

The number of employees is 201, the majority of which is occupied by labor intensive workers. The worker is paid a daily salary of 4800 chat for middle-grade graduates and 8 hours of work day. We also provide bonuses according to performance. In the production line of mineral water, the PET bottles made inside are filled with machine, packaging for labeling and packing six bottles is also mechanized, so the number of workers is limited. On the other hand, about 30 people were engaged in the work to proceed in the following procedure in the liquor bottling line. First, after washing a large bottle of recycled beer from another manufacturer, check the total number of backlights to check for scratches on the glass. Pack the good sake bottled in the bottle and save the cap. Again check the bottle after filling to see if it is scratched, paste the labels, box 24 pieces at a time. In the above process, confirming the wounds of the two bottles requires relatively high skills, but still a few months experience is enough. The other process can be called simple work. Because of this, off-JT efforts to develop their abilities are not done either.

The mineral water factory had 8 hours x 3 shift in the dry season with high temperature and high demand, but in August at the time of visit it was a rainy season, so it was taking 2 shift system. It is producing 500,000 x 6 sets of 15,000 sets a day, totaling 90,000. Although the center is its own brand products, Korea Lotte Group also supplies products of the same content as the other brand. The retail price is 300 chats per brand of its own

brand, while Lotte's brand is 350 chat, while the latter is slightly higher wholesale price from company B.

4.3 Traditional medicine manufacturing company C

Since its establishment in 1980, Company C manufactures traditional medicines at a factory in the Monywa Industrial Park. He is approved as a traditional medicine producer from Traditional Medicine Department under Ministry of Health. Products such as nerve tonic capsule, garlic capsule, etc. are allowed to sing the efficacy such as stiff neck, fatigue, recovery of energy. I have a herbal farm in Shan State, Pyin Oo Lwin, and I get raw materials there. We also operate farm machine parts manufacturing and construction industry.

The current president graduated from the Commerce Department of Yangon University of Economics in the second generation. In 2003 he took over the factory that his father had been operating, is modernizing management, and is striving to improve productivity. There is a deal with Japanese agricultural equipment makers and air conditioning equipment makers due to the business of group companies, and we have experienced business trips in two weeks so far, such as visiting the Japanese headquarters of such companies, even for commercial use. In retrospect, I stayed in Tokyo in 1995-2000 while working part-time and I am very familiar with Japan. MJC actively participated in training programs such as Kaizen and 5S since the beginning of training program even in Burma, and incorporate the results into their company. Especially concerning Kaizen, a project conducted by the Association of Myanmar Chamber of Commerce and Industry under the support of HIDA, a professor of a Japanese university visited a factory of C company and directly taught. He is the president of the MJC Alumni Association throughout the Sagaing Region, and participates in MJC's Japanese training at the expense of the aforementioned Keidanren Scholarship Fund at their own expense, visiting various places in Japan including Nobeoka and Toyota. Apart from that, I also participated in JICA training on recycling projects held in Sapporo and Obihiro. Through such opportunities, we deepen our knowledge of new technologies and market trends in

Japan, and we are also actively working on creating networks with Japanese companies. In the future we are hoping to collaborate with Japanese companies and aim to export to ASEAN and Japanese markets.

Employees come in and out, but they operate in 60 to 90 people. In the factory, I was able to feel the result of 5S and kaizen activities to a considerable extent. For example, each process was displayed in two languages, and some explanation of 5S was posted. Regarding 5S activities, the 5S committee was launched in 2016, and regularly holds meetings regularly to monitor the state of implementation at the company level. It is largely due to the fact that the manufacturing is done in a clean room, but the ordering and ordering was sufficiently implemented, and clothing regulations for dustproofing were adhered firmly. Not only was the top-down shouting on, but it seems that activity was dropped at individual employee level. This practice is standard in many Japanese and Japanese production sites, but this was not done by the other three Burma visitors this time. Compared to small and medium-sized manufacturers in general in the same area, the other three companies are considered active in technology introduction, production management, human resource development, so we can evaluate our company's efforts.

4.4 Wooden furniture manufacturing company D

Like the company C, we have a factory in Monywa Industrial Park. Founded in 1987, nine employees were manufacturing semi-finished products such as wooden furniture. From 1996 he began producing parquet floors and frames, doors, window frames, furniture and so on. We have also exported to China and Italy from 2007 and participated in the exhibition business meeting for export in 2015 to expand sales channels, but it has not been linked to the closing. Currently they are seeking exports to Singapore and China. On the other hand, we also focused on laminated wood products using end materials and received assistance from the Danish government as an environmentally friendly new product project in the scheme of Responsible Business Fund.

The manager majored in agriculture at the undergraduate, but after graduating he

acquired MBA at Monywa Economic University and in 2010 he took over the management of the furniture factory from his father. We have sold semi-finished products which have processed and finished corner materials as our own brand mainly for domestic hotels and condominiums. Related demand was strong from 2015 to 16, and employees also increased to 100 at the peak. Just after that, sales dropped due to a full cycle of demand, and employees now also have decreased to around 20 people. We are shifting to general-purpose goods for middle-income brackets rather than high-end goods, and trying to mass-produce by mechanization.

In 2016, we received intensive ten-day instruction by Japanese wood product manufacturing experts for the purpose of exporting final products to Japan. It is based on HIDA's scheme, content related to quality improvement, work manual preparation, production process record etc., but not enough results. For example, I tried making a chair with a decoration of a picture of a cat as a trial for quality improvement, but employees of company D could not make exactly the same thing as the sample. In order to develop and manufacture exportable products, improvement of employees' skills and creative ingenuity are important, and at the same time it became recognized that it is necessary to improve machinery and technology. In addition, the work manual was not posted in the factory, and it seemed that employees were not necessarily conscious of the contents of the manual when working. The record of the production process is not visible. The layout of all the machinery and equipment in the factory is posted together with their respective names and a list of what kind of processing can be done separately by the company is shown in the photograph is useful for the visitor. It is not in a form that can be utilized. However, the effect of clearly recognizing the level achievable in the short term in the course of continuing efforts is strategically large, and it has also led to the judgment that exports semi-finished products to Italy once they draw out from the final product.

1 AH 1 – Myawaddy-Tamu (1650 km), AH 2 – Tachilake-Kyaiton-Taunggyi-Meikhtila (807 km), AH 3 – Kyaiton-Mylar (93 km), and AH 14 – Mandalay-Muse (453 km) length pass through Myanmar soil.

2 India-Myanmar bilateral trade was \$2.05 billion in 2015-16, while Myanmar trade with China stood

at \$9.6 billion and with Thailand \$ 5.7 billion in 2015-16 (Kundu, 2016).

- 3 In 2013-14, there were only 3 countries from ASEAN among India's top 25 trading partners – Indonesia (rank 8), Singapore (rank 10), and Malaysia (rank 21). In 2016-17, It becomes 5 countries – Indonesia (rank 8), Singapore (rank 10), Malaysia (rank 11), Vietnam (rank 19) and Thailand (rank 24) (Gottschlich, 2017).
- 4 The string of Pearls is a geopolitical network concept, which indicates China's intentions in the India Ocean region. It is a network of Chinese military and commercial facilities and relationships along its sea lines of communication, which extends from the Chinese mainland to Port Sudan.
- 5 Since 1992, there have been considerable and continuing speculation about the existence of Chinese's naval on Great Coco island and Hainggyi island (Pak K.Lee, 2008)
- 6 Hambantota Port is a selected site of a new sea port and international airport. The involvement of Chinese companies in the development of Hambantota port have provoked claims by some analysts that it is part of China's String of Pearls strategy. Other analysts have argued that it would not be in Sri Lanka's interests to allow the Chinese navy access to the port and in any event the exposed nature of the port would make it of dubious value to China in time of conflict
- 7 Asia World Company is one of the big conglomerates in Myanmar that is owned by Htun Myint Naing (Stephen Law) who is the son of Law Sit Han. He is a Chinese blood ethnic and have close relationship with China government. Asia World mediated in Myitsome Dam project contract between Myanmar and China governments and one of a contractor of the project.

6. Mekhong Supply Chain Study Country Report Maesot, Tak, Thailand

Kriengkrai Techakanont

Faculty of Economics Thammasat University

Introduction

ASEAN has been in existence for more than four decades. Although its formation was primarily due to political and security reasons, an economic development agenda had become a fundamental component since the first ASEAN Summit in 1976. Each member of ASEAN has gradually achieved a different level of economic development and industrialization. Some have progressed to become high- and middle-income countries, such as Brunei, Indonesia, Malaysia, the Philippines, Singapore, and Thailand, while others have just embarked on the process. Differences in economic development and resource endowment among members open up windows for growth and prosperity through regional integration.

The ASEAN Economic Community (AEC) became effective from 2015. There has been increasing in trade and investment among the mainland ASEAN members, including Cambodia, Laos, Myanmar, Viet Nam and Thailand (CLMVT). It is believed that ASEAN State Members need to make structural adjustments in order to benefit from the freer trade, investment, and labour mobility. With different economic backgrounds, levels of industrial development, and readiness of the existing supply chain status, adjustments will differ from industry to industry.

Therefore, the study aims to provide some examples of supply chain between Myanmar and Thailand in the adjustment process. This was in part due to the past policy of minimum wage in Thailand, as will be explained in this report, there have been clear patterns of relocation high-cost to low-cost production location in some industries. Firms

are under pressure to move up the value chain of Thai enterprises, due to the industrial revolution, or Industry 4.0. However, this report will focus on the adjustment of existing supply chains or production networks, according to the relative wage rate and the difference in labour abundant. Rebalancing supply chain and reallocation of production capacity among different locations, either their satellite factories or independent subcontractors, will be vital for future business prosperity.

1. Background of the ASEAN Community

The Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) was established by the ASEAN Declaration, also known as the Bangkok Declaration, signed in the Thai capital on August 8, 1967 by five founding member countries, including Indonesia, Malaysia, the Philippines, Singapore and Thailand. ASEAN has continually evolved to become a growing regional bloc with increased member states to ten currently, starting with Brunei Darussalam in January 1984, followed by Vietnam in July 1995, Lao PDR and Myanmar in July 1997 and Cambodia in April 1999.

Based on the Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II) signed at the 9th ASEAN Summit on Bali Island, Indonesia, in October 2003, ASEAN leaders eyed to develop the 10-member bloc into the ASEAN Community (AC) by 2020. However, the ASEAN leaders later agreed at the 12th ASEAN Summit in Cebu Island Province of the Philippines in January 2007 to accelerate the establishment of the AC by 2015.

The ASEAN Community (AC) has, therefore, become active since January 1, 2016, with its three pillars of the ASEAN Political-Security Community (APSC), the ASEAN Economic Community (AEC) and the ASEAN Socio-Cultural Community (ASCC), after leaders of the 10 ASEAN member states endorsed the “Kuala Lumpur Declaration on the Establishment of AC” issued at the 27th ASEAN Summit and related forums in the Malaysian capital during November 18-22, 2015 (ASEAN Secretariat, 2015).

2. Conceptual background

Regarding the importance of FDI to economic development in East Asia, past studies illustrated that Japanese FDI has had a profound impact on overall production networks and trade integration. For instance, Athukorala (2008) and Kawai and Wignaraja (2007) reported that the relocation of manufacturing by FDI from Japan and Asian NIEs has played an important role in productive integration among countries in ASEAN. From the perspective of cluster and agglomeration of firms, multinational corporations (MNCs) extensively expanded their production into Asian countries caused intensive agglomeration of manufacturing among ASEAN members. In part, Japanese FDI has long been a key player in the process of global production sharing (Ng and Yeats 2001, Athukorala and Yamashita 2006) and the skills upgrade of local firms in host economies (Techakanont and Terdudomtham 2004, Yamashita 2008). This evidence suggests that FDI and trade are complementary and developing countries can promote not only industrialization, but also production and trade integration.

As trade and investment become more liberalized, there exists ample opportunities for all players, not only the MNCs but also local firms (in ASEAN), to exploit the region's comparative advantages. New investment or the relocation of existing production from a high-cost to low-cost activities is likely to happen. Supply chains or value chain of firms (both MNCs and ASEAN firms) will adjust with differing rates of change and economic development stage, due mainly to the condition of industry and location basis.

When we consider the pattern and effect of product relocation, the Product Cycle Theory of Vernon (1966) usually emerges. According to Vernon (1966), innovation should first take place in developed countries. In his paper, he argued this was because of the concerned transportation costs as well as the proximity to suppliers and customers. In addition, the form of innovation could be fluid and the process of either product or process innovation was still not fixed. The type of products to be tested by the market were labor savings (machines) or high-income products (income elastic goods). Entrepreneurial factors are crucial to realize customers' needs and search for necessary technological

knowledge relevant to successful innovation, or market commercialization. Thus, it is clearly that the early stages of new production initiative will occur in the home (high-income) country.

When the technology became standardized, it is time for firms to consider investing abroad. There are two options, either through FDI or licensing, however, firms still need to consider if some designs needs adjustment or how to manage supply chains in order to align with the prevalent conditions in host economies. Most of the cases, elasticity of demand is moderate, not inelastic one, and firms still have market power to set prices. Such activities require intensive communication with suppliers, customers and competitors in the host economies. It is also possible that firms may not want to invest abroad during this stage if the demand in overseas is not clearly visible. However, when the product becomes mature and demand expands, production technology becomes standardized. At this point in the process, costs will be a more crucial factor within competition and the location of production will increasingly matter. Less developed countries may offer a competitive advantage as a production location.

The relocation of manufacturing activities to less developed countries usually incurs additional costs. At the very least, the firm must prepare setup costs, such as expenses for obtaining licenses and government permission, costs involved in setting up new factories and production lines and training budgets. In addition, it may need to bear the search costs required for sourcing materials or suppliers, if there is nonexistence, supplier development cost may be borne. Lastly, transportation costs and supply chain management may be substantial for shipping raw materials to the new location and finished or semi-finished products back to regional headquarters.

It is clear that in order to benefit from lower labor costs, the investor must weigh the impact of less efficient infrastructure, such as road networks and the longer distances involved, against the higher utilities costs incurred concerning electricity, gas, water, and sewage disposal. These expenses tend to be higher with services lacking reliability in less developed countries. Changing the condition of both investment and production

integration, some opportunities may exist and wait for firms to discover how to benefit from.

On the recipient's point of view, they are considered as latecomers. They enter onto the technology ladder from a standardized or mature industry. MNCs and host countries can find mutual benefit from differential stage of development. Foreign direct investment of firms in developed countries are searching for low production costs and/or to penetrate new markets, while host economies are able to reap some benefits from such investment, such as learn and assimilate new methods and upgrade their technological capabilities through the combined processes of demonstration, competition, spillover effects and technology transfer. There are as widely discussed in the relevant literature (Dunning 1983, Borensztein et al 1995, Blomström and Kokko 1998, Markusen and Venables 1999, Moran et al. 2005).

However, there is still a gap in the literature about the adjustment of production and supply chain management among the developing countries that have different in economic development. As in this study, we will focus on the adjustments of Thai manufacturing sectors in response to losses in competitive advantage within some industries due to rising wages in Thailand, together with the role of road networks connecting Thailand and CLMV, but giving an emphasis on the linkage between Thailand and Myanmar activities at the border of both countries. The case that we will focus is in Tak province.

In line with Vernon (1966) description, we expect that some standardized production technology will be firstly relocated out from Thailand to other locations more suitable in terms of production and market penetration. It should note that there is different from Vernon's model in the sense that Thai organizations are not the innovating firms. They are both latecomers that have developed and moved up to a certain level in the global value chain. They understand the methods of production, some stages of the engineering process, and have been responsible for supplying global markets under Japanese FDI to Thailand. Thus, being comparatively more advanced in manufacturing experience allows

certain Thai firms to relocate some constituents of the value chain to other locations, both in Thailand and neighboring countries. This paper will examine two case studies and see the supply chain management of product relocation to the border because of the changing condition.

3. Rationale for Establishment of Thai SEZs

Back to 1972, the government established industrial estates, under supervision of the Industrial Estate Authority of Thailand (IEAT). In some industrial estates, firms might receive incentive the Board of Investment of Thailand (BOI) through its promotional measures. This is perhaps the first attempt to promote some special economic zone, due to similarities of the incentive provided under the scheme. Such policies have brought regional development in some specific areas, such as the eastern seaboard area (Chachoengsao, Chonburi, and Rayong).

UNIDO (2015) believes that economic growth that is stimulated by SEZs is bolstered by improved productivity and increased competitiveness. SEZs can benefit to host economy in the form of improve the competitiveness and economic growth in the special enclaves. Along with this idea, World Economic Forum (WEF) also writes:

Competitiveness is a set of institutions, policies, and factors that determine the level of productivity of a country and the level of productivity, in turn, sets the level of prosperity that can be reached by an economy. The productivity level also determines the rates of return obtained by investment in an economy, which are harbingers of its GDP growth rates. In other words, a more competitive economy is one that is likely to grow faster over time (WEF, 2015, p.4).

Therefore, the basis for promoting SEZs is convincing the policy maker in Thailand. With challenges and opportunities from AEC, the Thai government assigned the Office of the

National Economic and Social Development Board (NESDB) to work out and introduce a policy on establishing SEZs along the common border with the four neighboring countries of Cambodia, Lao PDR, Malaysia and Myanmar since 2013. The policy aimed to border trade and investment promoted by the Thai government in the special zones. This was to stimulate new investment, job creation, and trade integration (especially cross-border trade). It is also expected that the Thai SEZs along the border will provide a good opportunity for small and medium-sized enterprises (SMEs) to engage in productive integration along the value chain.

In response to the envisioned challenges, caused by the economic growth and development disparity within and between most ASEAN member countries, the Thai government has, therefore, assigned the Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB) to work out and introduce a policy on establishing SEZs along the common border with the four neighboring countries of Cambodia, Lao PDR, Malaysia and Myanmar since 2013. The policy is aimed to be part of overall regional actions and decisions to relieve and fade out the challenges for Thailand and, expectedly, for the fellow ASEAN member countries through increased border trade and investment promoted by the Thai government in the special zones.

The Thai government's policy, which is in line with the universal policy on the establishment of SEZs worldwide, is focused on drawing in new investment, especially FDI projects, boosting cross-border trade, creating more jobs for workers, raising income for both workers and investors, stimulating economic growth and promoting development in the special enclaves, covering the reduction of poverty and the improvement of quality of life for people living and working in the zones. Besides, the Thai SEZs along the border will provide a good opportunity for small and medium-sized enterprises (SMEs), apart from large-scale firms, to run their businesses and even expand their investment into neighboring countries and for workers to further develop their skills and expertise.

The National Committee on Special Economic Zone Development

(NC-SEZ), set up by the Thai army-led National Council for Peace and Order (NCPO) in June 2014, officially announced the establishment of the first five Thai SEZs along the border, as proposed by NESDB, in January 2015. The first five Thai SEZs along the border include the Lower Northern Tak Province bordering Myanmar, covering a total area of 1,419 square kilometers in 14 Sub-districts of Mae Sot, Phop Phra and Mae Ramat Districts, the Northeastern Mukdahan Province bordering Lao PDR, covering a total area of 578.5 square kilometers in 11 Sub-districts of Muang, Wan Yai and Don Tan Districts, the Eastern Sa Kaeo Province bordering Cambodia, covering a total area of 332 square kilometers in four Sub-districts of Aranyaprathet and Wattana Nakhon Districts, the Eastern Trat Province bordering Cambodia, covering a total area of 50.2 square kilometers in three Sub-districts of Klong Yai District, and the Southern Songkhla Province bordering Malaysia, covering a total area of 552.3 square kilometers in four Sub-districts of Sa Dao District with the inclusion of Sadao and Padang Besar Checkpoints.

NC-SEZ, chaired by NCPO Chief and Prime Minister General Prayut Chan-ocha, announced the establishment of another five SEZs along the border in April 2015. They include the Northern Chiang Rai Province bordering Myanmar and Lao PDR, covering a total area of 1,523.63 square kilometers in 21 Sub-districts of Mae Sai, Chiang Khong and Chiang Saen Districts, the Northeastern Nong Khai Province bordering Lao PDR, covering a total area of 473.67 square kilometers in 13 Sub-districts of Muang and Sakhray Districts, the Northeastern Nakhon Phanom Province bordering Lao PDR, covering a total area of 794.79 square kilometers in 13 Sub-districts of Muang and Tha Uthen Districts, the Western Kanchanaburi Province bordering Myanmar, covering a total area of 260.79 square kilometers in two Sub-districts of Muang District, and the Southernmost Narathiwat Province bordering Malaysia, covering a total area of 235.17 square kilometers in five Sub-districts of Muang, Su-ngai Kolok, Tak Bai, Wang and Yi Ngo Districts (NESDB, 2016).¹ Although the Thai government has promoted the eastern economic corridor (EEC) in 2016, the SEZs have been materialized and this paper will focus on the situation of supply chain in some industries in one SEZ in Tak province.

The ten Thai SEZs are all located along or in the radius of three Economic Corridors of the Greater Mekong Sub-region (GMS), in which Cambodia, Lao PDR, Myanmar, Vietnam, Thailand and China's southern Yunnan Province and Guangxi Zhuang Autonomous Region are members, all of them, except the Chinese southern parts, are also in the AEC. Supported by the Manila-based ADB, the strategy on the development of the three GMS-Economic Corridors were agreed by the members in 2008, aimed to boost their business transactions and promote economic growth, development and cooperation through improved transport systems and other relevant infrastructure, which would reduce poverty and raise people's quality of life.

4. Tak SEZ

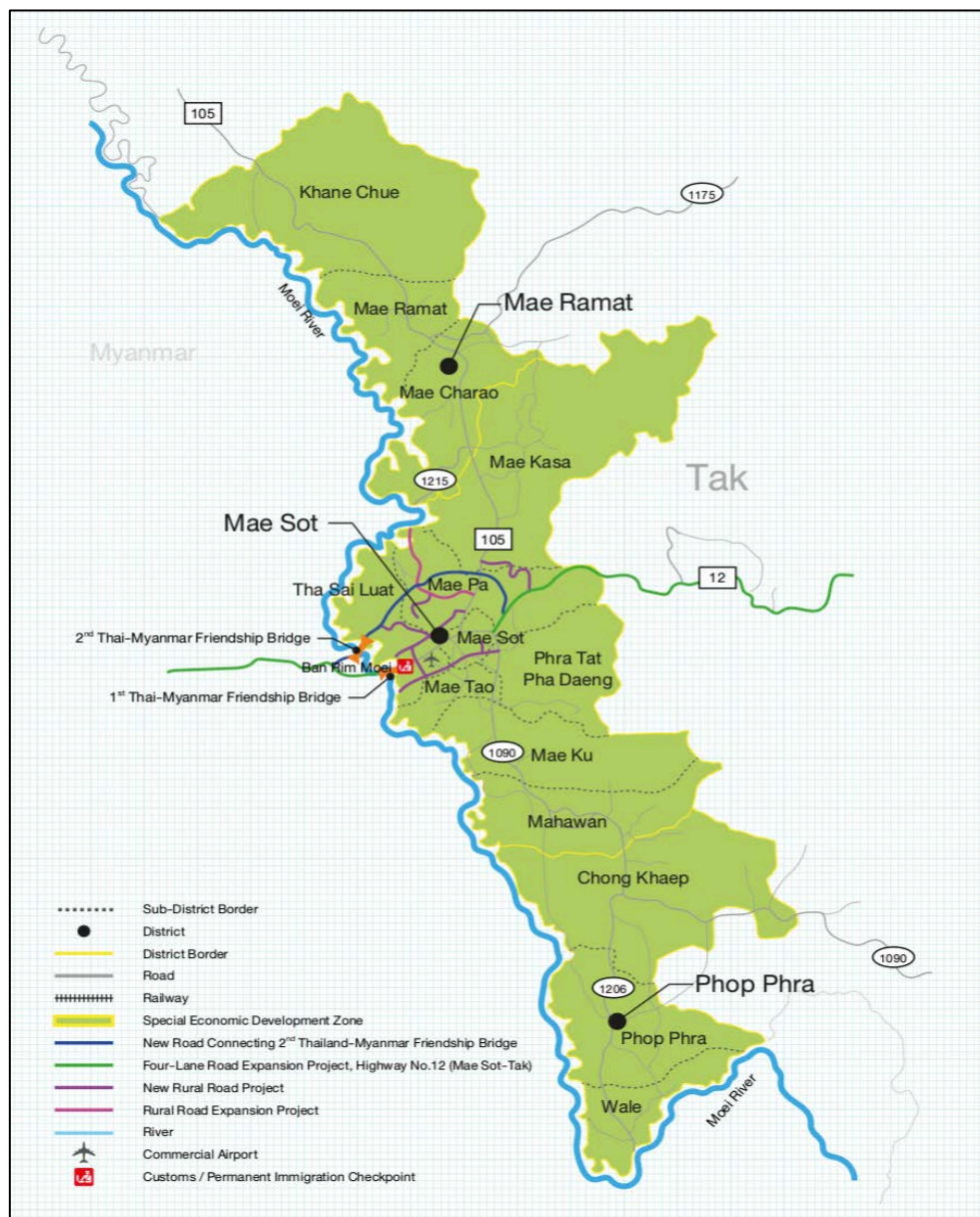
As explained earlier, Thailand's border SEZs are intended to promote regional economic development in border provinces. Mae Sot, which occupies only a part of one subdistrict in the 14-subdistrict Tak SEZ, has a several-decades-long history of Thailand–Myanmar cross-border trade and it is one of the most active borders in term of trade value. Since this is one of the most important points for strengthening competitiveness on a GMS corridor, this paper selects the location for case studies. In this section, we will describe information on the SEZ in Tak province.

Based on the document provided by BOI, Tak Special Economic Zone is expected to be and international cross docking center, labour-intensive industrial cluster and the basic information of the Tak SEZ are as follows;

- 14 sub-districts along the border area of Mae Sot, Phop Phra, and Mae Ramat districts with a total area of 1,419 sq. km. (886,875 rai)
- 426 km. northwest of Bangkok via Highway No. 1 and Asian Highway No. 32 (Asia Route)

- Mae Sot International Border Checkpoint is a permanent checkpoint linking with Myawaddy, Republic of the Union of Myanmar, with the cross-border trade value between Thailand and Myanmar ranking first

Figure 1 Tak SEZ



Source: https://www.boi.go.th/upload/content/BOI-book%202015_20150818_95385.pdf

Tak province is believed to have several strengths and opportunities as it is located on the East-West Economic Corridor (EWEC), and linked to Yangon and to India and

Southern China. In addition, Myanmar border area has Labour to support economic activities in Mae Sot, as well as co-production with an industrial estate in Myawaddy (Myanmar). In regard of infrastructure, the Thai government has put forward in several big projects on basic infrastructure. There were several projects of basic infrastructure development projects in Tak Province and almost all of them almost complete. For instance, Tanaosri (Tanintharyi)-Gorgarek Road, Highway No. 12, Section 2-3, the 2nd Thai-Myanmar Friendship Bridge and Ban Rim Moei Border Checkpoint, Mae Sot District, Highway No. 12, Section 4, Development and Expansion of Mae Sot Airport (will open in 2019). In particular, the road network in Myanmar that links the economic activities between the two cities will stimulate more cross-border trade and logistics for supply chain linkages.

5. Patterns of Trade and Investment in Tak SEZ comparing to Mukdahan SEZ

As stated earlier, a focus of this study is on looking into the patterns of trade and investment in Tak SEZ, which is located along the western side of the GMS-EWEC bordering Myanmar. Since there are two SEZs along the East West Economic Corridor, which is Tak and Mukdahan. Thus, it is considered interesting to compare the pattern of trade between the two, although this paper focuses on the supply chain in Tak province. Based on a NESDB public report in May 2017, on the progress of the development of the ten Thai SEZs along the border (NESDB, 2017), this study has found that investment projects applying for incentives or promotional privileges granted by the Thai government through the Board of Investment of Thailand (BOI) at the Tak SEZ have reached about 3.58 billion baht, accounting for over 40 per cent of overall new investment projects worth 8.58 billion baht seeking for the BOI approval of promotional privileges at all the ten Thai SEZs, while new investment projects seeking for incentives, granted by BOI in other SEZs have been much smaller with their total capital of about 831.5 million baht, as shown in **Table 1** below.

Table 1 Thai SEZs, Areas and Investment Funds

NAMES OF SEZs	AREAS (Sq. Km)	INVESTMENT FUNDS (Million Baht)
Tak	1,419.00	3,578.90
Mukdahan	578.50	831.50
Sa Kaeo	332.00	1,278.80
Trat	50.20	182.60
Songkhla	552.30	1,749.50
NongKhai	473.67	301.80
Narathiwat	235.17	None
Chiang Rai	1,523.63	16.00
Nakhon Phanom	794.79	None
Kanchanaburi	260.79	639.60
		Total 8,578. 70

Note. Adapted from ““Development of Thai SEZs,” by Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB), 2017, *NESDB*. This is as of May 2017, from http://www.nesdb.go.th/nesdb_th/ewt_dl_link.php?nid=5195

From official statistics reported by the Mae Sot Customs Checkpoint in Tak, there has been a smaller scale of cross-border trade between Thailand and Myanmar through Tak when compared with cross-border trade between Thailand and Lao PDR through Mukdahan. It seems that there has been a more progressive trend of both Thai exports and imports to and from Lao PDR through Mukdahan in recent years, when compared with Thai exports and imports to and from Myanmar through Tak.

The total cross-border trade between Thailand and Myanmar reported by the Mae Sot Customs Checkpoint in Tak, on the other hand, stood at 83.81 billion baht, comprising of 79.63 billion baht as Thailand’s exports and 4.18 billion baht as imports from Myanmar, see Table 2. On the other hand, total cross-border trade between Thailand and Lao PDR reported by the Mukdahan Customs Checkpoint at the end of the 2016 fiscal year stood at 111.75 billion baht, comprising 56.45 billion baht as Thailand’s exports and 55.30 billion baht as imports from Lao PDR, see Table 3.

Table 2 Thai-Myanmar Border Trade (Mae Sot Checkpoint) Fiscal 2008-2016

Unit: Billion Baht

FISCAL YEAR	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
TOTAL	18.75	23.88	29.78	18.34	35.13	43.94	59.48	68.31	83.81
EXPORT	17.51	22.17	28.67	17.49	33.97	41.46	55.96	64.24	79.63
IMPORT	1.24	1.71	1.11	0.85	1.16	2.51	3.52	4.07	4.18
BALANCE OF TRADE	16.27	20.46	27.56	16.64	32.81	38.95	52.44	60.17	75.40

Note. Adapted from “Statistics on Border Trade Values Through Mae Sot Customs Checkpoint during 2008-2016 Fiscal Year,” *Mae Sot Customs Checkpoint*. Tak Province, Thailand. Retrieved from <http://www.danmuk.org/>

Table 3 Thai-Lao Border Trade (Mukdahan Checkpoint) Fiscal 2008-2016

Unit : Billion Baht

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
TOTAL	24.53	17.36	33.05	68.18	89.86	67.30	65.76	71.21	111.75
EXPORT	9.49	8.34	20.27	44.41	57.80	41.87	36.43	30.72	56.45
IMPORT	15.04	9.02	12.78	23.77	32.06	25.43	29.33	40.49	55.30
BALANCE OF TRADE	-5.55	-0.68	7.49	20.64	25.74	16.44	7.10	-9.77	1.15

Note. Adapted from “Performances of Mukdahan Customs Checkpoint during 2008-2016 Fiscal Year,” *Mukdahan Customs Checkpoint*. Mukdahan Province, Thailand. Retrieved from <http://www.danmuk.org/>

When looking at the top 10 export and import items at both checkpoints, we can see different in trade structure between the two borders. For Mae Sot check point, information is provided in Table 4 to Table 7, while that of Mukdahan is in Table 8 to Table 11.

**Table 4 Top Ten Export-Import Items at Mae Sot Checkpoint 2016 Fiscal Year
(October 2015-September 2016)**

TOP 10 EXPORTS			TOP 10 IMPORTS		
	PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)		PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)
	Sugar	5.24		Peanut	0.76
	Mobile Phones & Accessories	5.02		Livestocks	0.68
	Soft Drinks	3.01		Antimony Trioxide	0.36
	Beer	2.72		Dried Chili	0.30
	Motorcycles	2.40		Green Bean	0.17
	Farm Machines	2.23		Antimony	0.13
	Cotton Fabric	1.96		Wood Furniture	0.12
	Energy Drinks	1.93		Mobile Phones	0.12
	TV Sets	1.45		Onion	0.11
	Fuel	1.34		Used Bicycles	0.10
	Others	52.33		Others	1.34
	TOTAL	79.63		TOTAL	4.18

Note. Adapted from “Statistics on Border Trade Values Through Mae Sot Customs Checkpoint during 2008-2016 Fiscal Year,” *Mae Sot Customs Checkpoint*. Tak Province, Thailand. Retrieved from <http://www.danmuk.org/>

**Table 5 Top Ten Export-Import Items at Mae Sot Checkpoint 2015 Fiscal Year
(October 2014-September 2015)**

TOP 10 EXPORTS			TOP 10 IMPORTS		
	PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)		PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)
	Telephones& Accessories	4.82		Livestocks	1.40
	Beer	3.22		Peanut	0.36
	Fuel	4.15		Antimony Trioxide	0.30
	Cotton Fabric	1.95		Antimony	0.24
	Motorcycles	1.26		Onion	0.19
	Farm Machines	1.13		Wood Furniture	0.18
	Footwear	1.06		Dried Chilli	0.12
	TV Sets	1.06		Mobile Phones	0.09
	Biscuit	0.90		Used Bicycles	0.07
	Sugar	0.86		Fishnets	0.06
	Others	44.67		Others	1.06
	TOTAL	64.24		TOTAL	4.07

Note. Adapted from “Statistics on Border Trade Values Through Mae Sot Customs Checkpoint during 2008-2016 Fiscal Year,” *Mae Sot Customs Checkpoint*. Tak Province, Thailand. Retrieved from <http://www.danmuk.org/>

**Table 6 Top Ten Export-Import Items at Mae Sot Checkpoint 2014 Fiscal Year
(October 2013-September 2014)**

TOP 10 EXPORTS			TOP 10 IMPORTS		
	PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)		PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)
	Beer	3.63		Livestocks	1.39
	Telephones & Accessories	3.12		Peanut	0.56
	Fuel	4.71		Antimony	0.35
	Cotton Fabric	1.51		Green Bean	0.23
	TV Sets	1.17		Wood Furniture	0.23
	Cooking Oil	1.07		Antimony Trioxide	0.12
	Footwear	1.00		Dried Chilli	0.11
	Instant Coffee	0.88		Fish	0.07
	Processed Food	0.85		Onion	0.05
	Biscuit	0.79		Sesame	0.04
	Others	38.01		Others	0.04
	TOTAL	55.96		TOTAL	3.52

Note. Adapted from “Statistics on Border Trade Values Through Mae Sot Customs Checkpoint during 2008-2016 Fiscal Year, ”Mae Sot Customs Checkpoint. Tak Province, Thailand. Retrieved from <http://www.danmuk.org/>

Table 7 Top Export Items at Mae Sot Checkpoint 2010-2016 Fiscal Years

FISCAL YEAR	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Sugar	Y	Y	-	-	-	-	-
Mobile Phones& Accessories	Y	Y	Y	Y	-	-	-
Soft Drinks	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Beer	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Motorcycles	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
m Machines	Y	Y					
Printed Cotton Fabric	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Energy Drinks	Y	Y	-	-	-	-	-
TV Sets	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Fuel (Benzene/Diesel)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Footwears	Y	Y	Y	Y	Y		Y
Crispy Bread	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Cooking Oil		Y	Y	Y	Y	Y	Y
Instant Coffee	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Monosodium Glutamate	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Used Trucks/Cars	-	-	-	Y	-	Y	Y
Medicines	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y

Note. Adapted from “Statistics on Border Trade Values Through Mae Sot Customs Checkpoint during 2010-2016 Fiscal Year,” *Mae Sot Customs Checkpoint*. Tak Province, Thailand. Retrieved from <http://www.danmuk.org/>

**Table 8 Top Ten Export-Import Items at Mukdahan Checkpoint
2016 Fiscal Year (October 2015-September 2016)**

TOP 10 EXPORTS			TOP 10 IMPORTS		
	PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)		PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)
	Electronic Processing Units	20.74		Pure Copper	9.89
	Printing Circuit Boards	4.83		Camera Accessories	8.62
	Camera Accessories	1.60		Electric Power	8.28
	Fuel	1.40		Electronic Processing Units	6.78
	Plastic Parts	1.11		Telephone Sets	2.91
	Sugar	1.11		Plastic Parts	0.79
	Vehicles	1.07		Printing Circuit Boards	0.79
	Electric Circuit Boards	1.00		Women and ChildrenClothes	0.75
	Electric Motors	0.84		Women and Children Jackets and Slacks	0.54
	Audio-Visual Equipment	0.74		Electric Motors	0.41
	Others	22.01		Others	15.54
	TOTAL	56.45		TOTAL	55.30

*Note.*Adapted from “Performances of Mukdahan Customs Checkpoint during 2008-2016 Fiscal Year,” Mukdahan Customs Checkpoint. Mukdahan Province, Thailand. Retrieved from <http://www.danmuk.org/>

**Table 9 Top Ten Export-Import Items at Mukdahan Checkpoint
2015 Fiscal Year (October 2014-September 2015)**

TOP 10 EXPORTS			TOP 10 IMPORTS		
	PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)		PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)
	Empty Tanks & Metal Tools	3.71		Pure Copper	13.71
	Printing Circuit Boards	3.49		Camera Accessories	8.58
	Electronic Processing Units	3.27		Empty Tanks & Metal Tools	3.79
	Fuel	1.84		Electronic Processing Units	3.35
	Camera Accessories	1.53		Power	1.27
	Motors & Accessories	1.25		Printing Circuit Boards	0.86
	Vehicles	1.04		Electric Circuit Parts	0.57
	Audio-Visual Equipment	0.74		Steel Gas Tanks	0.48
	Fresh Fruits	0.72		Motors & Accessories	0.47
	Plastic Parts	0.71		Apparels	0.37
	Others	12.41		Others	7.04
	TOTAL	30.72		TOTAL	40.49

Note. Adapted from “Performances of Mukdahan Customs Checkpoint during 2008-2016 Fiscal Year,” Mukdahan Customs Checkpoint. Mukdahan Province, Thailand. Retrieved from <http://www.danmuk.org/>

**Table 10 Top Ten Export-Import Items at Mukdahan Checkpoint 2014 Fiscal Year
(October 2013-September 2014)**

TOP 10 EXPORTS			TOP 10 IMPORTS		
	PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)		PRODUCT ITEMS	BAHT (Billion)
	Electronic Processing Units	12.69		Pure Copper	16.83
	Motors & Accessories	3.23		Motors & Accessories	5.49
	Fuel	2.77		Steel Products	2.13
	Fresh Fruits	1.96		Machines	1.76
	Vehicles	1.41		Apparels	0.79
	Empty Tanks	1.30		Motorcycles & Parts	0.58
	Consumer Products	1.21		Fertilizers	0.34
	hard disk	0.82		Plastic Products	0.31
	Plastic Parts	0.73		Cut Timber	0.25
	Metal Sheets	0.54		Camera Accessories	0.14
	Others	9.76		Others	0.69
	TOTAL	39.43		TOTAL	29.33

Note. Adapted from “Performances of Mukdahan Customs Checkpoint during 2008-2016 Fiscal Year,” Mukdahan Customs Checkpoint. Mukdahan Province, Thailand. Retrieved from <http://www.danmuk.org/>

**Table 11 Supply Chains Between Thailand and Lao PDR Through Mukdahan
(2008-2016 Fiscal Years)**

X-M = Identical types of exported and imported products between Thailand and Lao through Mukdahan

FISCAL YEAR	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Electronic Processing Units	X-M	X-M	-	-	-	-	-	-	-
Printing Circuit Boards	X-M	X-M	-	-	-	-	-	-	-
Camera Accessories	X-M	X-M	-	-	-	-	-	-	-
Plastic Parts	X-M	-	-	-	-	-	-	-	-
Electric Motors & Accessories	X-M	X-M	X-M	X-M	-	-	-	-	-
Empty Tanks & Metal Tools	-	X-M	-	-	-	-	-	-	-

Note. Adapted from “Performances of Mukdahan Customs Checkpoint during 2008-2016 Fiscal Year,” Mukdahan Customs Checkpoint. Mukdahan Province, Thailand. Retrieved from <http://www.danmuk.org/>

Cross-border trade between Tak Province in Thailand and adjacent Myawaddy in the Kayin or Karen State in Myanmar in the western side of the GMS-EWEC appear to be a more one-way trade when comparing to Mukdahan in Thailand and Savannakhet Province in Lao PDR in the eastern side of the EWEC. Statistics from Mukdahan checkpoints revealed a more two-way trade in intermediate products, especially the digital cameras and accessories, see Table 8 to Table 10. Although this finding is striking, this paper will leave the issue to future study, due to time and budget constraints.

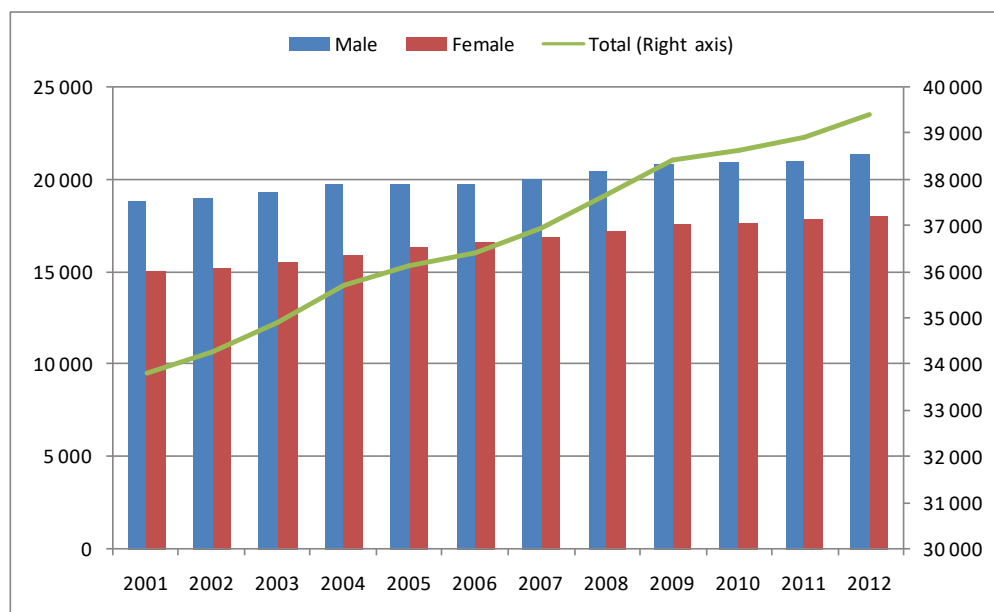
Based on the official data reported by the Mae Sot Checkpoint, in the 2016 fiscal year, export items from Tak to Myawaddy on the Myanmar side and import items from Myawaddy to Tak were still mainly consumer products with only one identical item among exports and imports. Looking into the official data reported by the Mae Sot Checkpoint, dated back to over about the last decade and summarized by this study, almost the same pattern of Thai-Myanmar cross-border trade through Tak has been observed.

It is believed that infrastructure that link both countries has played important roles in enhancing the cross-border trade. Over the past two decades, after the completion of the First Thai-Myanmar Friendship Bridge across the Moei River, which links Mae Sot in Thailand's Tak Province with Myawaddy in Myanmar's Kayin or Karen State, trade volume has been steadily rising. As trade grew, traffic jam and congestion becomes worse, due to hundreds of trucks waiting for 1-2 kilometers to cross the bridge. The Second Thai-Myanmar Friendship Bridge and other new land routes were initiated and will soon to complete in the coming years. On the other side, the well-developed Second Thai-Lao Friendship Bridge and other border road networks linking Mukdahan in Thailand with Savannakhet in Lao PDR may explain the growing trade and production linkage differing to the patterns of trade and investment in Tak. This aspect is worth for future study and research.

6. Pressure on labour market in Thailand

Thailand faces labour shortage several years ago. An important milestone was the increase in minimum wage in Thailand in 2012. Hence, this report wants to look back to situation of labour force in Thailand and wage rate during that period. In 2012, Thailand had a total population of around 64.5 million people, with an adult population of 43.2 million people.² The population growth rate was 0.6 per cent. Between 2001 and 2012, the labour force increased, from 33.8 million to 39.3 million workers. As shown in Figure 2, the male labour force was larger than the female labour force in that same time period, with the labour force participation rate remaining stable, at about 80 per cent for males and 64 per cent for females.

Figure 2 Labour force, by sex ('000s persons)

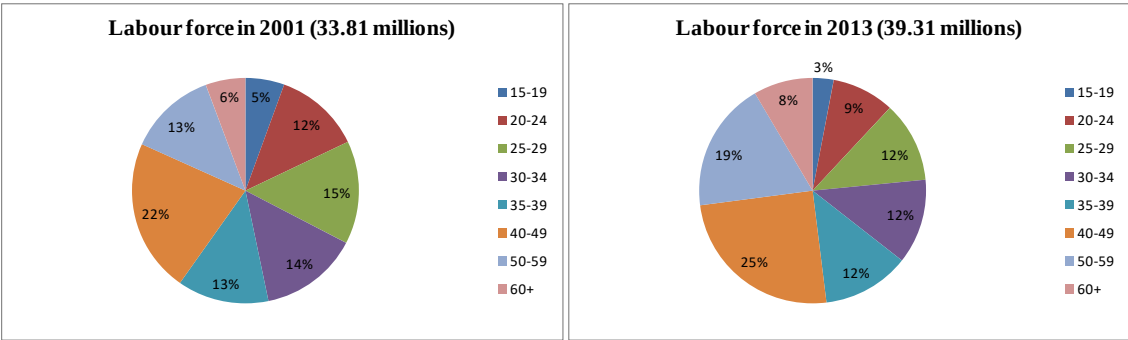


Source: NSO, based on NESDB online database, www.nesdb.go.th

The structure of the labour force in Thailand has changed in terms of age and education, as shown in Figure 3 and Figure 4. In 2001, about 59 per cent of the labour force was younger than 40, but that ratio reduced to 48 per cent in 2013. In terms of education level, the structure of the labour force also has changed. In 2001, about 66 per cent of

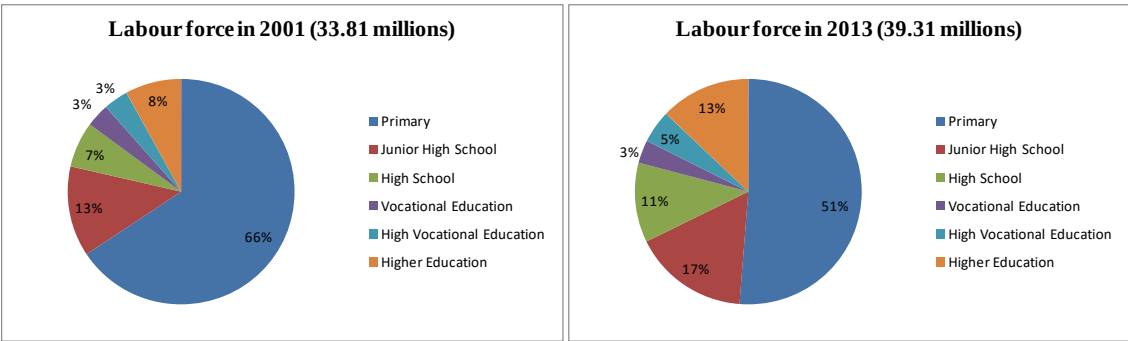
the labour force had completed only primary education or less; the ratio reduced to 51 per cent in 2013. This trend will continue, with the average age of the Thai labour force rising and the completed level of education rising. Between 2001 and 2013, the older population (population for those 60+ years old) increased from 5.8 million to 8.5 million people, while the elderly labour force increased from 2 million to 3 million over the same period (Figure 5) . Thailand’s increasing proportion of elderly labour force over the next ten years will have implications for both the public and private sectors. It is likely that this elderly workforce will gradually have a more important role within the economy.

Figure 3 Thai labour force, by age, 2001 and 2013 ('000s persons)



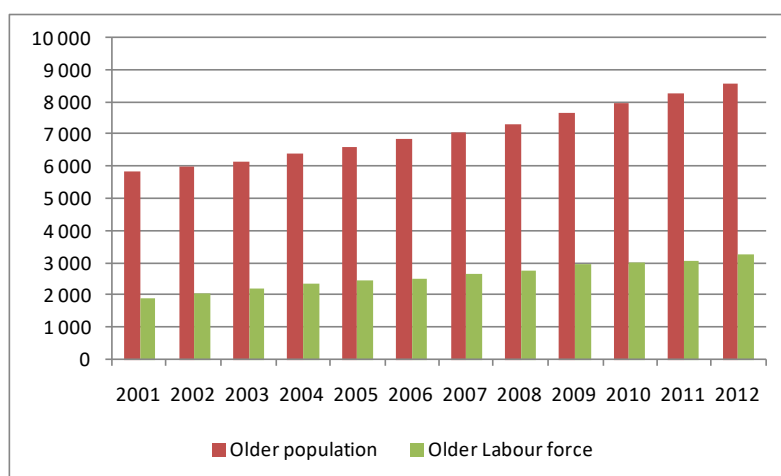
Source: NSO, based on NESDB online database, www.nesdb.go.th

Figure 4 Thai labour force, by education, 2001–13



Source: NSO, based on NESDB online database, www.nesdb.go.th

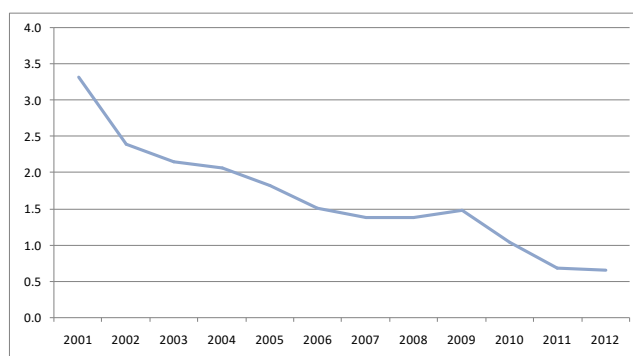
Figure 5 Older labour force, 2001–12 ('000s persons)



Source: NSO, based on NESDB online database, www.nesdb.go.th

The Thai economy recover after the financial crisis in 1997-1998. In 2001, unemployment stood at about 3.3 per cent; that rate has reduced to 0.6–0.7 per cent in recent years (Figure 6). The unemployment rate was far below the natural unemployment rate of 3 per cent, hence, this reflects a shortage in the labour market. The labour force participation rate in Thailand had been stable about 72 per cent over the past decade. According to the International Labour Organization's LABORSTA database, the labour force in Thailand will grow by 7 per cent between 2010 and 2020.

Figure 6 Unemployment rate, 2001–12



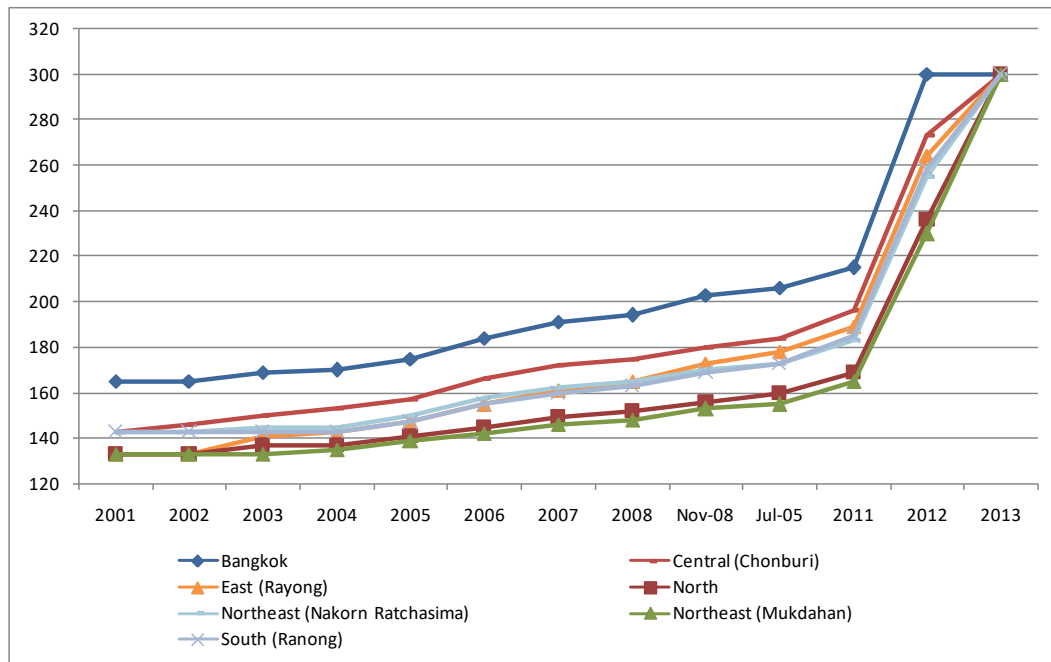
Source: NSO, based on NESDB online database, www.nesdb.go.th

In view of such tightness in the labour market, it is not surprising that the minimum wage rate has increased overtime. Before 2013, the minimum wage rate differed among provinces and regions. The minimum wage rate was highest in Bangkok and its vicinities and lower in provinces in the Central, South, North and North-East regions. As shown in figure 20, the minimum wage surged in 2012 and remained at TB300 per day in 2013. The effect of the wage increase policy was very strong, especially for provinces located in the northern and north-eastern regions.

The alarm of labour shortage in the past decade made the government considered the possibility of increasing minimum wage rate, accordingly. It was one campaign of the Phue Thai Party for the national election in 2011 and set a new minimum and uniform wage rate to 300 baht a day. Before this policy, minimum wage rate in Thailand was differential among provinces and it was highest in Bangkok and vicinities, and the rate is lower for provinces in Central, South, North and Northeast, respectively. As shown in Figure 7, minimum wage surged in 2012 and being the same rate in 2013 at 300 baht per day.

The effect of policy was very strong and firms had to undergo production restructuring. Historically, minimum wage differential was a factor to promote regional development. This encouraged firms to locate far away from Bangkok to access to lower labour cost. Once the new minimum wage scheme was implemented, some firms decided to close down factories in upcountry because the advantage of lower labour cost was no longer obtain while transportation remained. An example is Ecco (Thailand), Co. Ltd., a footwear company, located in Pichit province decided to shut down its operation because of the uniform minimum wage policy. The company will shift all production to another plant located in Ayutthaya province, less than 100 kilometers from Bangkok. From the news, the company pay compensation to laid off workers, according to the Thai Labour Law, and accepted workers who were willing to move to Ayutthaya.³

Figure 7 Minimum Wage in 2001-2013

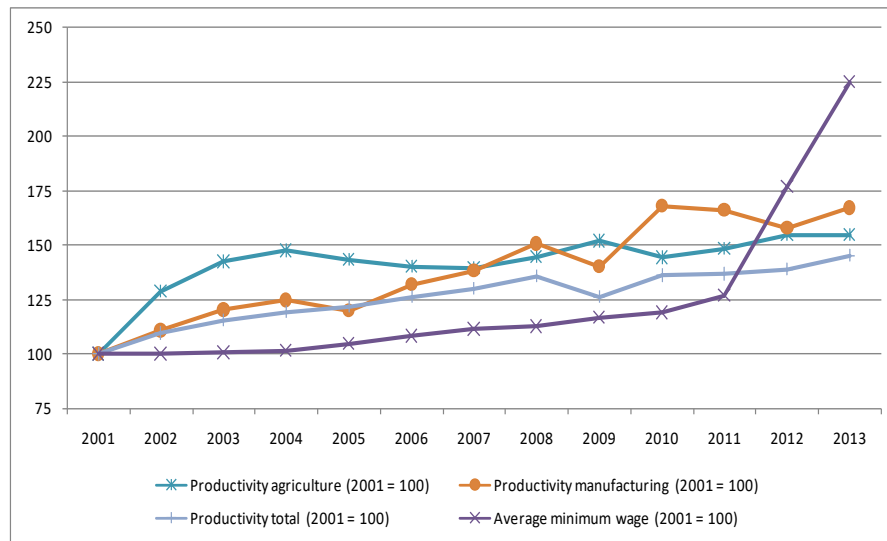


Source: Techakanont (2014), Figure 20, page 13

In order to evaluate the impact of rising wage rate, we can consider wage rate and productivity over time. The new minimum wage placed strong pressure on all sectors. Average minimum wage rate into consideration, we can see that wage rate surged sharply 2011, surpassing the growth of labour productivity, see Figure 8.

Carefully considered, Thailand had long experience with labour shortage in some industries such as processed food, construction and agriculture, and foreign workers, especially from Myanmar, Laos and Cambodia, were main sources of labour supplies. According to Techakanont (2014), there were about 1-2 million workers from neighboring countries. In fact, cross-border labour migration was not new phenomenon. These sectors had long relied on Myanmar workers.⁴

Figure 8 Labour Productivity and Average Minimum Wage (2001 = 100)

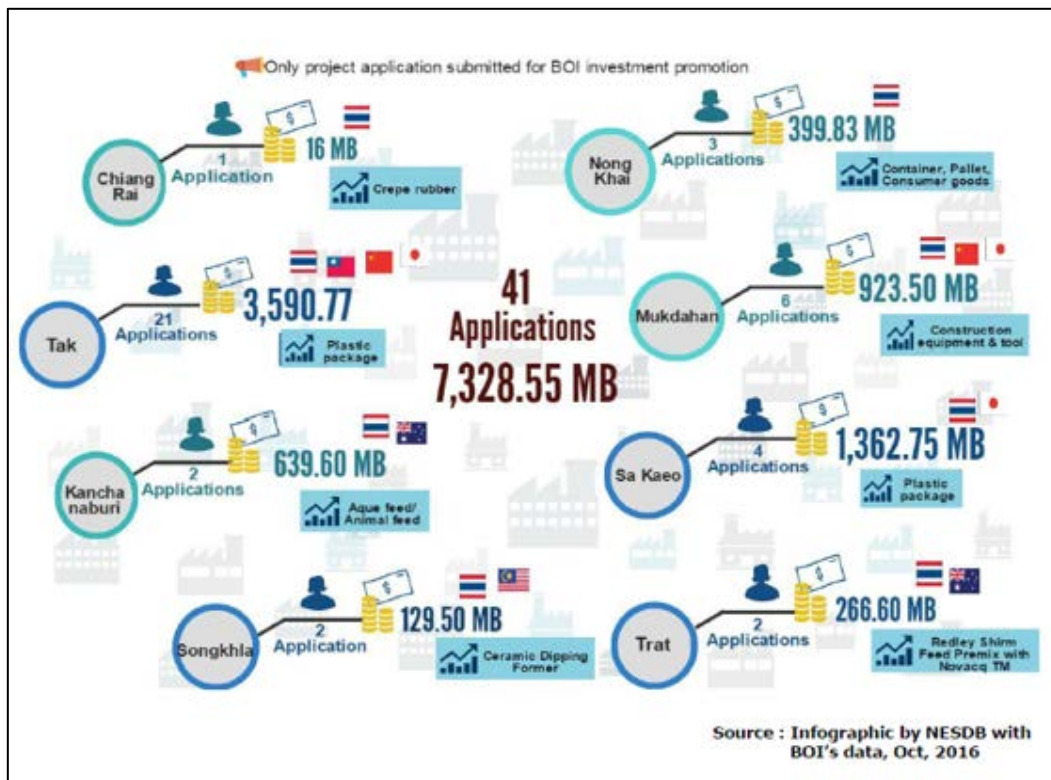


Source: Labour productivity data is from Bank of Thailand, www.bot.or.th accessed at December 6, 2013, and average minimum wage rate is calculated from Ministry of Labour, accessed on October 31, 2013.

Note: Labour productivity data taken from Q1 of each year, except Q2/2001. Minimum wage is the average wage rate of all provinces.

As discussed earlier, the Thai government would be promoting cross-border trade and investment along the border of Thailand. The establishment of ten Special Economic Zone (SEZs) in 2015 aim to attract new investment projects and to boost trade. It seems that these SEZs were chosen because of their significance in terms of cross-border trade. The readiness of infrastructure, such as road networks, custom checkpoints, and friendship bridges (Thai-Myanmar and Thai-Lao). As shown in Figure 9 below, investment in Tak province was highest, followed by Sa Kaeo and Mukdahan. These three SEZs are located along the Thai-Myanmar and Thai-Lao borders.

Figure 9 Investment in SEZs



7. Case studies

This report will describe supply chain management in Thai-Myanmar border at Tak province. Looking at the supply chain restructuring between Thailand and neighbouring countries, the pattern can be explained by the concept of product cycle of Vernon (1966). Vernon's model explains that pattern of export and foreign investment will start from developed countries to less developed countries. In other words, differential in stage of development opens opportunities for each ASEAN member to specialize in some portions of production. As shown in Table 12, Thailand has the longest industrialization and economic development, while CLMV advantage is in labour costs. Hence, the pressure from the new minimum wage rate in Thailand would make some industries to relocate some portions of the production to other locations. This is particular true for the labour-intensive production stage. Some adjustments in the production and/or value chain have to be undertaken and two case studies will be explained. In addition, this paper will take a research by ADB on Tak SEZ to supplement the supply chain management from the

two cases.

Table 12 Basic information of Thailand and CLMV Countries

	Thailand	Cambodia	Laos	Myanmar	Viet Nam
1. GDP (billion USD)	377	14.25	9.2	54	138
2. Population (million)	67.4	15.2	6.6	55.1	92.4
3. Population growth rate (percent)	0.52	1.67	1.63	1.05	1.03
4. Labour Force (million)	39.77	7.9	3.69	33.4	49.1
5. Minimum Wage (USD/Month)	220	64.3	78.15	56	112

Source: www.cia.gov and <http://www.aseanbriefing.com/news/2013/04/16/minimum-wage-levels-across-asean.html>

Case 1 – Supply chain for wire harnesses company (Firm A)

Firm A is a Japanese wire harness producer and had invested in Thailand since 1960s. The rising minimum wage in 2013 erode competitiveness of labour-intensive manufacturing activities. Hence, this company has sought for alternative locations in other countries, including CLMV. Possible locations are Myanmar, Laos, and Cambodia. Myanmar has potential but the political instability made the firm to put investment in Laos and Cambodia. Firm A made an investment in Vientiane , Laoa, in early 2000s. Expansion to Laos was not significantly progress because at that time wage differences between Thai and Laos was not sufficiently large to compensate the transportation cost. Once the new policy on minimum wage rate was clear, Firm A decided to put investment in Cambodia, instead of Laos. Theoretically, relocation of labour-intensive production stage to low labour country follows the pattern of product cycle theory. Production process that heavily relies on labour is easily relocated, yet some questions remain. How does this trend affect the role of Thailand? Will disinvestment occur in the wire harnesses industry?

According to the company, Thailand will move up the value chain and become a regional headquarter to provide technical support to other overseas plants based on accumulated knowledge in the past five decades. It should note that Firm A also invested in Viet Nam in 2005 but this paper will not cover because these projects were to support the headquarter in Japan. In contrast, investment in CLMV is crucial for Thai operation

because of the strict just-in-time in the automotive industry. The readiness of road network through EWEC and SEC enable the relocation to Cambodia and Lao. Road transportation from Sawannakhet to Bangkok and from Koh Kong to the East and Central region of Thailand is less than one day.

To cope with rising wage rate, Firm A tries to raise productivity, by installing new machine, and to find strategic partners that can handle labour-intensive production stages. Special Economic Zones along the borders offers an opportunity for the firm. Firm A has struck a deal with a local manufacturer in Maesot (the first SEZ in Thailand). This deal was a subcontract basis, meaning that there is no need to make additional investment. Firm A could avoid setup cost but bore training (technology transfer) costs to train Myanmar workers of this plant.⁵

This plant started operation in 2015 with 400 Myanmar workers and 30 Thai management members. The supplier provides assembly service for Firm A. Production plan is controlled by Firm A and all raw materials were delivered from Firm A's affiliate in Pitsanulok and from Bangkok plants daily. Transportation is by trucks bringing raw material in and take final products out to the distribution center. All logistics was controlled and managed by Firm A HQ.

In 2016, Firm A decided to allocate several wire harnesses sets of a new car model to factory in Maesot. This order was an important milestone because this reflected Firm A's confident in production capability of this factory. Despite the business is on a subcontract basis and operations were carried by Myanmar workers, technology transfer and codification of knowledge were crucial factor to the success. Work instructions were translated from Thai to Myanmar language and Thai trainers and Myanmar line leaders provided to all new workers and the training was based on the on-the-job basis.

While some portions of labour-intensive activities were relocated to neighboring countries and the border area, Maesot plant in this case, the position of Firm A's operation will be upgraded to a higher level. This is possible because Thai staff members are capable in both manufacturing and management skills. Therefore, Thailand became

regional headquarter to control, support and coordinate production in ASEAN. Currently, the company is moving up to produce higher value-added products, such as combination meter, column switches. Skill development for Firm A's operation and their satellite plants are necessary to maintain competitiveness.

Case 2 – Supply chain for a garment company (Firm B)

This is a case of a Thai conglomerate, whose products cover a wide range from food, garment, and consumer products. It started producing garments, i.e., kids wear, casual wears, jackets and other garments products. However, this case study focuses on the garment business (lingerie) and its supply chain management under several plants, including plants along the Myanmar-Thai border in Tak province.

Historically, the lingerie business started with production aiming for the domestic market under its own brand (Thai brand). Then, the conglomerate struck a joint venture deal with a Japanese lingerie producer. Technology transfer was in several forms, from setting up production line, installation of machine, operation manual, quality control to new worker training. Firm B's role was a buffer when the joint venture company ran out of production capacity.

At present, Firm B has factories in five locations. The headquarter is in Bangkok, while satellite plants are in Sriracha (established in 1985), Kabinburi (1989), Lamphun (1989), and Maesot (2010). This company is producing both fashion (high price – low volume) lingerie and budget (low price – mass production) one, which will be called fashion and budget lingerie. Division of labour among plants is important for Firm B to balance its supply chain. For fashion lingerie, Firm B uses Bangkok factories to handle these models, due to two main reasons. On the one hand, Bangkok factories have accumulated long experience in producing lingerie. Workers are competent and capable to undertake a detailed sewing for fashion lingerie. On the other hand, the volume is small so it is important to work closely with the marketing and procurement divisions. It should be noted that Firm B business is only production but not in marketing. The Headquarter controls marketing channels and will order the company to fill in stock through

electronics purchasing order every week. The program is called quick response system (QRS).

Division of labour among the five plants were as follows. Bangkok plants taking care fashion lingerie and do overall production balancing with other plants. For its own brand, some models were produced in Bangkok but most of them are being produced in Lamphun and Maesot. Lamphun plant was established earlier hence this plant has longer experience in operation. Based on interview with a manager at Lamphun plant, there were almost 400 workers, and production capacity was about 100,000 pieces per month. In the same location, there are other factories of the conglomerate, thus, the logistics can be shared among all plants. Regarding raw materials, all were prepared by the HQ and delivered from Bangkok by truck twice a week. Transportation takes less than 10 hours from Bangkok to Lamphun. Materials are prepared for production in the next day and all finished products will be delivered back to distribution center in Bangkok.

Rising wage rate and Labour shortage in Bangkok and Lamphun in the past decade caused the Company to reconsider the option of relocating its production to neighboring countries. Similar to Firm A, the group considers Maesot as a strategic location for Labour-intensive production bask, because of Labour abundant. Raw materials, such as fabrics and other accessories, were prepared by Lamphun plant and deliver to Maesot once a week, while Maesot plant make the finished products and send back to Lamphun, which will be sending back to Bangkok. It should note that all equipment at Maesot plant were old vintage machines transferred from Lamphun or Firm B in Bangkok, which upgrade their machine to a more efficient level.

Regarding production network of Firm B, Maesot plant was the first plant to use all non-Thai operators. Therefore, training to Maesot plant was necessary while language and culture barriers were presenting. Interpreters and translated work instructions were prepared for training. Experience staff members from Lamphun plant were responsible for training Myanmar workers. They help setting up the production line and prepared

all training courses.

Based on an interview with this firm, it has established another subcontracting business with a Myanmar businessman who decided to set up a factory in Pa An, the city of Kayin State. Since Firm B also has a plan to invest in Myanmar, this was a good opportunity to explore business possibility. Maesot plant staff have provided technical support to Pa An factory management in terms of setting up operations, designing production lines, installing equipment, preparing production manuals and training local workers. Most of the trainers involved were dispatched from the Maesot plant.

Regarding logistics, the road from the border to Pa An was complete and reduced transportation time significantly. All materials were prepared by Maesot plant and transported by truck to Pa An once a week. Fabrics and accessories were delivered for a weekly production and delivering finished products back to the Maesot plant. This in turn combines all the orders received and sends them to distribution centers in Bangkok and n Lamphun, depending on particular production planning. In 2017, Firm B open a factory in Yangon. This is a joint venture with a Japanese lingerie producer. This is the first step to penetrate the Myanmar market and to probe for future business expansion for Labour-intensive operation that Thailand gradually lose its competitiveness.

Case study on Mae Sot from ADB (2018)

In this section, we will take the findings from ADB for reference. The report by ADB has conducted a business survey at Tak SEZ in Thailand in order to examine the driving factors of SEZ performance.⁶ It is interesting that the survey, conducted in April 2016 in Mae Sot, included about 100 firms. The firms were 98% domestically owned. The survey report the overall business environment in the SEZ, with generally positive assessments (*Table 13*). Based on a 1–5 scale, more than 75 per cent of the firms described electricity, water, internet, and waste disposal infrastructure as average or better, and, in each category, about half the firms responded with good or very good. The firms were slightly less positive on the quality of service with respect to electricity and water, with a larger number responding average rather than good or very good. Small

portion of firms felt service as poor or very poor. With respect to safety and security and consistency of government policies; in each case, opinions were equally distributed, with about a third saying better than average, a third average, and a third poorer than average.

The writing below was taken from the ADB report, The Role of Special Economic Zones in Improving Effectiveness of Greater Mekong Subregion Economic Corridors. If readers are interested in more details, the report is available for download at <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/470781/role-sezs-gms-economic-corridors.pdf>.

Firms in the SEZ overwhelmingly used their own money or domestic banks to mobilize capital and upgrade technology (Table 5). About two-thirds of the firms reported that 90% or more of their inputs and output markets were domestic (Table 6). Response rates to questions about imported inputs and export markets were low, but only 14 firms reported imports as accounting for over half their inputs and only 21 reported that exports accounted for more than half their sales. In sum, the overall picture is overwhelmingly one of Thai firms locating in Tak SEZ with domestic capital to access low-cost labor, and with few exceptions producing for the domestic market.

Table 13 Overall Assessment of the Business Environment in Tak Special Economic Zone

	Very Good	Good	Average	Poor	Very Poor
Quality of infrastructure					
Reliability of electricity	8	44	30	12	6
Water supply	9	46	21	15	9
Internet connectivity	12	34	30	21	3
Waste disposal	7	39	30	16	8
Quality of public goods and services					
Electrical connection	7	40	29	19	5
Water connection	7	33	36	13	11
Safety and security	5	29	34	20	12
Consistency of government policies	5	29	36	24	6

Source: ADB (2018), Table 4

Table 14 Financing Options of Firms in Tak Special Economic Zone

	Mobilizing Capital	Upgrading Technology
Own source	48	46
Onshore bank loans	47	44
Supplier credit	4	7
Foreign Direct Investment	1	1
Others	0	1

Source: ADB (2018), Table 5

Table 15 Backward and Forward Linkages of Firms in Tak Special Economic Zone

%	Source of Inputs		Destination of Output	
	Domestic	Imports	Domestic	Export
10 or less	3	4	3	5
20	3	8	2	3
30	2	5	2	2
40	0	0	1	1
50	1	1	3	3
60	0	0	1	1
70	5	2	2	2
80	8	3	3	2
90	2	2	4	2
95–99	2	1	1	1
100	63	6	61	13
No. responding	89	32	83	35

Source: ADB (2018), Table 6

The 100 firms in the survey employed a total of 10,940 workers, of whom they categorized 602 as non-production workers (managers, administration, sales) and 10,334 as low-skilled or semiskilled production workers (Table 7). The non-production workers are mostly domestic (480 out of 602), but over three-quarters of the production workers are foreign (8,046 out of 10,334). About two-fifths of the firms employ only domestic production workers and two-fifths employ only or overwhelmingly (over 90%) foreign production workers. This, however, hides a major difference in size distribution, with only four of the former group employing over 100 workers

compared with 22 of the latter group; and the three very large enterprises (employing 1,300, 1,136, and 800 production workers) all reported that these workers were 100% foreign.⁷ In sum, while large numbers of the surveyed firms rely on domestic workers, these are overwhelmingly small enterprises, typically with fewer than 10 workers, while the large firms rely on foreign workers, presumably from Myanmar.

Table 16 Employment by Firms in Tak Special Economic Zone

	Production workers		Non-Production workers
	Low Skilled	Semiskilled	
Domestic	488	1,786	480
Foreign	3,927	4,119	122

Source: ADB (2018), Table 7

The minimum wage of B300 per day (\$8.40) appears to be binding in the SEZ, insofar as almost all responding firms report labor costs of \$257 per month for low-skilled production workers. Only two reported paying less (\$128 and \$240) and three reported paying more (\$271 and two at \$285). However, 47 firms declined to answer questions about labor costs. Forty firms claimed to have formal training programs for local employees, while 60 did not. Eighteen firms had linkages with local universities or technical and vocational education and training institutions, all but three of which were firms that also had training programs. When asked about their biggest labor problem, 38 firms said high turnover, 30 said high cost, and 26 said low skills.

Overwhelmingly, and unsurprisingly given the location, the firms' transport inputs and outputs by road and the main logistic difficulties are high costs and uncertain delivery times. Few of the surveyed firms were aware of cross-border programs, beyond occasional mention of ASEAN or "Myanmar plans to open up the market." Only eight firms were aware of the existence of an SEZ management team, and not all of these had ever met with the

SEZ administration. When asked about infrastructure, almost all firms said that electricity, telecommunication, water, and waste disposal are important, although their rating of the quality of infrastructure and public services within the SEZ was generally lukewarm, ranging from good to poor, but rarely assessed very good or very poor.

The overall impression from the survey in Tak Province is that Thai-owned firms were locating at Mae Sot to produce labor-intensive goods for sale within Thailand. Although many firms used domestic labor, the largest firms were overwhelmingly employing foreign labor, presumably from Myanmar, and some four-fifths of production workers employed by the surveyed firms were foreign. Although some firms reported vocational training and other measures to upgrade their workers' skills, this does not appear to have been a high priority across the surveyed firms. Infrastructure is important to investors in Mae Sot, but the existence of the SEZ seems not to have been significant in attracting investment. The SEZ may be providing better infrastructure and other conditions without firms knowing why infrastructure has improved, but on the surface, the survey suggests that SEZ status has had little to do with the attractiveness of Tak Province for investors.

(From ADB 2018, section III)

8. Conclusion

In Thailand, labour shortage has had an abiding presence and wage rates tends to increase. Competitive advantage in Labour-intensive activities will soon erode and the economy must undergo to move up to higher value-added production activities. Interviews with several persons confirm that the Thai industry has gradually lost its competitiveness. In the two case studies reported in this paper, autoparts (wire

harnesses) and garments (lingerie), Thai operations have accumulated extensive experience in production and have been able to become involved in higher technology activities or high value-added products. The case studies confirmed the role of Thai staff in transferring standardized technology to neighbouring countries when parts of the production process are relocated away from Thailand. Thailand has gradually increased its role in providing technical support to these plants at the border and in other countries.

Supply chain management in the two case studies reflects two things. On the one hand, all necessary materials necessary for production, both wire harnesses and lingerie, have been produced and controlled by the headquarters. On the other hand, international labour management and skill formation for Myanmar workers are the key success factor. Maesot has long experience in employing Myanmar workers so companies can find fluent interpreters and translators to assist in the training process. In addition, entrepreneurs have accumulated experience of (Myanmar) labour management, so they can keep good labour relation in their factories. As a result, they can produce good quality products at a competitive price and on-time delivery to the headquarters. With the trend of increasing wage in Thailand, we would expect that relocation of manufacturing to neighboring countries will continue, but the location will be nearer the borders of Thailand where road transportation networks are accessible. Efficient road networks in Thailand makes it possible to handle all transportation of raw materials to the production sites and all finished products to the market within 24 hours. Future studies should investigate and examine production linkage and supply chain management in other SEZs.

Reference

- ASEAN Secretariat (2008), "Statement by the Secretary-General of ASEAN welcoming the Kingdom of Cambodia as the tenth member state of ASEAN: 30 April 1999". Available at: www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-56/speeches-statements-of-the-former-secretaries-general-of-asean/8 [28 Aug. 2009].
- ASEAN Secretariat (2009), Roadmap for an ASEAN Community 2009–2015 (Jakarta).

- Asian Development Bank (2018) “The Role of Special Economic Zones in Improving Effectiveness of Greater Mekong Subregion Economic Corridors” Philippines: ADB
- Asian Development Bank Institute (2012), ASEAN 2030: Toward a borderless economic community (Tokyo).
- Association of Southeast Asian Nations (2009), Roadmap for an ASEAN community 2009–2015(Jakarta, ASEAN Secretariat).Available at:www.aseansec.org/wp-content/uploads/2013/07/RoadmapASEANCommunity.pdf [15 Nov. 2013].
- Athukorala, P. (2008), “Trade and investment patterns in Asia: Regionalisation or globalisation?” Paper presented at symposium on Micro-Economic Foundations of Economic Policy Performance in Asia, 3–4 April 2008 (New Delhi).
- Athukorala, P.; Yamashita, N. (2006), “Product fragmentation and trade integration: East Asia in a global context”, in North American Journal of Economics and Finance, Vol. 17, No. 3, pp. 233–256.
- Blomström, Magnus. and Ari Kokko (1998), ‘Multinational Corporations and Spillovers’, Journal of Economic Survey, 12, pp.247-77.
- Borensztein, Eduardo et.al. (1995), ‘How does Foreign Direct Investment Affect Economic Growth?’, Journal of International Economics, 45(1), pp.115-35.
- Dunning, J. H. (1983), “Changes in the Level and Structure of International Production: the Last One Hundred Years” pp. 84-139 in Mark Casson (ed.), The Growth of International Business. London: George Allen & Unwin.
- Kawai, M.; Wignaraja, G. (2007), ASEAN+3 or ASEAN+6: Which way forward? ADBI Discussion paper No. 77 (Tokyo, Asian Development Bank Institute). Available atwww.adbi.org/files/dp77.asean.3.asean.6.pdf [30 Nov. 2013].
- Kohpaiboon, A; Kulthanavit, P. (2010), Structural adjustment and international migration: Firm survey analysis of Thai clothing industry, Discussion Paper No. 24 (Bangkok, Faculty of economic Thammasat University).
- Markusen, J. R. and Anthony J. Venables (1999), ‘Foreign Direct Investment as a Catalyst for Industrial Development’, European Economic Review, 43, pp.335-56.
- Moran, T., Graham, E., and Blomstrom, M., eds (2005), Does Foreign Direct Investment Promote Development?. Institute for International Economics Center for Global Development: Washington D.C.
- Mukdahan Customs Checkpoint. (2017). *Performances of Mukdahan Customs*

- Checkpoint during 2008-2016 Fiscal Year*. Mukdahan Customs Checkpoint. Mukdahan Province, Thailand. Retrieved January 22, 2017, from <http://www.danmuk.org/>
- Mukdahan SEZ One Stop Service Center. (2015). *Progress of Mukdahan SEZ*. Mukdahan SEZ Office. Retrieved June 17, 2017, from <http://www.mukoss.go.th/oss/top1.php>
 - Mukdahan. (2006). Mukdahan Gateway to Indochina. *Mukdahan Provincial Report*. Retrieved May 20, 2017, from, 202.29.20.186/jittrakorn/images/data/Present/17.การค้าชายแดน.ppt
 - Ng, Francis and Yeats, Alexander. (2001) "Production Sharing in East Asia: Who does what for whom and why?" in Cheng, K and Kierzkowski, H. (Eds.) *Global Production and Trade in East Asia* Kluwer Academic: Boston, pp. 63-97.
 - Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB) (2017). *Development of Thai SEZs*, NESDB. Retrieved June 3, 2017, from http://www.nesdb.go.th/nesdb_th/ewt_dl_link.php?nid=5195
 - Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB). (2014). *Operation of Special Economic Zones*, NESDB. Retrieved October 23, 2015, from <http://nesdb.go.th>
 - Tak SEZ Office. (2017). Tak Potential and Readiness as SEZ, Retrieved June 17, 2017, from <http://www.taksez.com/th/page/takpotential.html>
 - Techakanont, K. (2014), Managing integration for better jobs and shared prosperity in the ASEAN Economic Community: the case of Thailand's automotive sector. ILO Regional Office for Asia and the Pacific. - Bangkok: ILO, 2014
 - Thailand Development Research Institute (2012), Designing manufacturing and Labour force development strategies for industrial sector demand in 2015(Bangkok, Office of Industrial Economics, Ministry of Industry), unpublished.
 - United Nations Industrial Development Organization (UNIDO). (2015). *Economic Zones in the ASEAN*. UNIDO. Retrieved April 12, 2017, from https://www.unido.org/fileadmin/user_media_upgrade/Resources/Publications/UCO_Viet_Nam_Study_FINAL.pdf

- Vasuprasat, P. (2010), Agenda for labour migration policy in Thailand: Towards long-term competitiveness (Bangkok, International Labour Organization).
- Vernon, Raymond (1966), 'International Investment and International Trade in the Product Cycle', *Quarterly Journal of Economics*, 80(2), pp.190-207.
- World Economic Forum. (2014). The global competitiveness report 2014-2015. http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf

-
- 1 See https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=5194
 - 2 Data from Department of Provincial Administration, Ministry of Interior. Online data available at <http://service.nso.go.th/nso/thailand/dataFile/01/J01W/J01W/th/0.htm>.
 - 3 from <http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9560000140720>, accessed November 30, 2015.
 - 4 Thailand and neighboring countries had concluded a memorandum of understanding (MOU) about cross-border unskilled labour mobility in early 2000s (Kohpaiboon and Kulthanavit 2010). See also Vasuprasat (2010)
 - 5 Based on interviews with a manager of the Maesot plant on October 7, 2015.
 - 6 According to the report, the ADB team conducted field survey in Tak on 100 randomly sample firms in Mae Sot. Students were sent to complete the questionnaires at each firm. Most of the samples had been operating around Mae Sot for years. They have not received Board of Investment tax incentives benefits but they are only eligible for such benefits if they put up new capital and apply to the Board of Investment. Some firms in Mae Sot may be outside the SEZ, although around three-quarters specifically reported that they manufacture in the SEZ and others are service providers in the SEZ.
 - 7 Note, however, that the three very large employers have little similarity, insofar as the first produces 100% for export and the other two 100% for the domestic market.

第7章 産業人材育成の現状と課題

広島大学 大学院 国際協力研究科

准教授 高橋 与志

要約

本章ではミャンマーにおける産業人材育成の現状と課題を確認したうえで、先進的で一定の成果を上げている職業訓練機関や企業の事例について実態をまとめた。

現状と課題については、政府や国際機関のポリシーペーパーなどで産業人材育成の重要性が指摘されつつも、実態としては潜在的なニーズに対して適切な教育・職業訓練サービスが提供されていない。育成される人材や企業、職業訓練機関の個々の努力だけでは限界があるので、社会全体としての取り組みの必要性が強調されていた。職業訓練機関や企業の事例としては、典型例と言うよりむしろ先進的なケースを取り上げた。一定の成果を上げていることは高く評価できるが、長期的な社会経済発展の基盤となる産業人材育成による貢献への期待を勘案すると政策的な支援などの課題が残っていることが明らかになった。

第1節 はじめに

2018年度の現地調査は、2015年度調査の結果を踏まえて実施したものである。このため、まず簡潔に前回調査の結果について確認しておきたい。産業人材育成の取り組みとしては、日本の公的機関、民間企業だけでなくドイツのGIZや国際機関と協力しているケースを紹介した。それぞれ個別の取り組みは一定の成果を上げていたが、民間企業におけるものづくり技術・技能へのニーズが十分に顕在化していないことの影響はマイナスに働かざるを得ないことが分かった。主要な調査対象とした裾野産業、製造業向けではなく他の産業も含めたより一般的な対象に向けた研修を企画することで、事業としての持続可能性を確保する取り組みが散見された。国際競争力のある裾野産業、製造業において必要な能力開発に焦点を絞れば理想的かもしれないが、そのような方針を取ることが容易ではないためである。企業事例は最終商品メーカーに限られるが、外資系と現地資本系、機械工業と軽工業、

輸出向けと国内市場向けといった様々なケースでの産業人材育成と原材料・部品調達の現状を示した。こうした企業レベルの外形的な違いだけでなく、スキル特性や従業員の定着率、経営者の考え方などによっても左右されることが明らかになった。いずれにしても、各社はそれぞれの条件で産業人材育成に関する取り組みを合理的な判断に基づいて実施していることがよく理解できた。

2018 年度調査では、前回調査で訪問していない研修・教育機関を中心に訪問した。職業訓練機関に加えて、今回は国外の大学と提携して経営学関係などの学士号、修士号を出している私立カレッジも対象に加えた。企業事例としてはヤンゴン、マンダレー都市圏以外のケース、具体的にはモンユワなどザガイン管区、また国境を超えてミャンマー人技能者が働くタイのターク県メーソートのケースを紹介する。これらの事例研究に先立ち、次節ではミャンマーにおける産業人材育成の現状と課題について概観したい。

第 2 節 産業人材育成の現状と課題

途上国・新興国共通の課題である産業人材育成は、ミャンマーでも同国政府や援助機関・国際機関などが発表した関連政策・戦略などで強調されてきた。例えば 2015 年度報告書で紹介したミャンマー産業発展ビジョンは日緬両政府の協力で作成されたものであるが、ここでも人材育成の重要性が指摘されている（経済産業省、2015）。

国連工業機関（UNIDO）によるミャンマーの産業開発戦略に関する報告書では、産業開発を実現するために必要な環境（business-enabling environment）の例として人材育成が挙げられている。一方で、人材育成自体の意義を理解する立場から、産業開発を通じて人材育成が進展する側面にも触れている。そのうえで産業人材育成の課題として、1) 政府による支出不足と特に公教育における時代遅れの教育、2) 職業訓練レベルの卒業証書などが公的な裏付けを持っていない事例が多いこと、3) 職業訓練の内容が主に基本的なスキル開発に関連していて、産業でのニーズに合っていないことを挙げている。課題への対応策としては、総合的な人材育成の取り組みを民間投資促進によって強化することの必要性が指摘されている。より具体的には、1) 教育内容の品質保証のための政府の承認を含めた標準化、2) インターンシップの標準手順など国内統一の枠組み設計、3) 企業を対象とした専門家によるセミナー開催の奨励、4) 雇用主が支援する義務的職業訓練プログラムの制度化（内部

研修のための研修費用の一部をまかなうための減税などの措置をとる）が挙げられている（UNIDO, 2017）。これらは先進国や新興国で既に成果を上げてきた施策であり、国際的な協力を受けながら、実行する段階に来ているといえよう。

アジア開発銀行のワーキングペーパーでは、スキル不足が経済成長を妨げていると指摘している。具体的には、労働力の多くが未熟で、教育水準が低いことが問題視されている。国内で熟練した才能のある人材を雇用することは容易でなく、プロフェッショナルとしての能力を持つ「出稼ぎ組」を帰国させるに値する賃金を支払える企業も限られている（Tanaka, Spohr & D'Amico, 2015）。

一時期のブーム先行の状況が一段落したとはいえ、ミャンマーがフロンティア市場・生産拠点としての魅力を持っていることから、主に ODA などの形を取った支援が中心に日本の産業人材育成支援の取り組みも着実に根付いている。

恒常的な組織として地方を含めた研修事業等を展開している代表的な例としては、JICA 事業として実施中のミャンマー日本人材開発センター（MJJC）が挙げられる。設立以来の活動については本研究会の先行プロジェクト「アジア新興市場への調達生産網展開支援ニーズ調査研究」の最終報告書（国際貿易投資研究所、2016）に詳しいが、後述するように直近では最大都市ヤンゴンとその周辺地域だけではなく地方に立地する企業への研修に力を入れていることが特筆される。

ODA の長期的な効果が現れている事例としては、海外産業人材育成協会（AOTS）ミャンマー同窓会（MHAA）の活動が挙げられる。直近では 2018 年 12 月、日本の経済産業省の ODA 事業として、AOTS およびミャンマー産業省中小企業開発局の協力を受け、「マーケティングの視点から学ぶスタートアップ」を開催した。同年 11 月、AOTS および泰日経済技術振興協会（TPA）と連携の下、日・アセアン経済産業協力委員会（AMEICC）の資金面での支援を受け、バガンで 5S カイゼンの研修プログラムを開催した。（以上、AOTS 海外ビジネスサポートサイトのホームページより）。さらに直近の動きとしては、JICA が支援する自動車整備士の育成訓練学校が創設されることになった。

第 3 節 産業人材育成支援の取り組み

本節では、合わせて 5 件の産業人材育成の取り組みを紹介する。1 つのケースを除き、い

ずれも何らかの形で国外からの人的・資金的な支援を受けていた。ただ現実には、支援を受けていない職業訓練機関は多く、本人や企業も費用負担が容易でない場合が多い中、社会的にどのようにして人材育成の費用を負担していくかは残された大きな課題である。潜在的なニーズが十分にすくいきれていない状況を改善していくことが求められる。一方で国外からの支援を受けている事例は、受講者や所属先企業への直接的裨益だけでなく、その社会的意義を発信する産業人材育成のショーケースとしての役割も期待される。

1. ミャンマー日本人材開発センター（MJC）

同センターは、ミャンマーにおける「日本センター」として 2013 年 8 月設立し、同年 12 月に事業を開始した。これまでマネージャー、起業家向けの研修コースやミャンマー企業と日系企業の同業同士を引き合わせるネットワーキングも実施してきた。前述のように既にその活動の詳細は 2015 年度報告書で紹介済みであるが、今回は直近で進展している地方への活動展開について述べたい。

コースマネージャーは 2 週間に 1 回は事務所のあるマンダレーに出張し、近隣のモンユワやシャン州へも必要に応じて直接訪れている。累計受講者数はミャンマー全土で 1 万人を超えたが、そのうち 4 割以上はマンダレーを中心とする上ビルマで実施された研修が占めている。研修受講者の中で優秀であった 100 名に毎年、経団連が奨学金を授与しているが、受賞者の比率も受講者の地域分布の実態を反映して、39 名が上ビルマ地域から選ばれマンダレーで授与が行われた。

マンダレーの事務所は受講者の同窓会組織である Mandalay MJC Aulumni Business Association（MABA）が運営し会場使用料などで収入を得る形にしている、同窓会活動を活発に行うための基盤となっている。MABA に続いて、マンダレー管区の西隣でモンユワを含むザガイン管区にも同窓会組織 Sagaing Region Alumni Business Association（SRABA）が設立されている。マンダレーなど地方でコースを実施しはじめたのは 2014 年で、その翌年の段階ではヤンゴンよりむしろマンダレーの方に製造業の集積があるにもかかわらず、全体としては地方での実施は少なかった。MABA などの会員や所属企業の従業員は研修参加のリピーターが少なくない。また、知人の経営者などに研修の情報を伝える自発的な広報役を担っている例もあるという。さらに、MJC では前述の経団連奨学金を授与された 100 名の中から毎年 10 名を選抜して日本での研修に派遣しているが、2014 年に研修の一環として延岡市を訪問して地元の経営者との交流が始まり、延岡市側にも延岡・ミヤ

ンマー友好会が設立された。2016年には同友好会からの協力の下、マンダレー事務所内に恒久的な交流施設「ノベオカフェ」を開設した。コーヒーなどを飲みながら延岡の企業等の情報に触れられるようにして、延岡から訪れる経営者などにとっても現地の拠点となる。2018年11月には、延岡から企業代表4社を含む友好会メンバーが現地を訪れた。セミナーに加えて、現地で事前審査によって選ばれた企業32社との商談会、さらにビジネス交流会も開催した。一連の活動を通じてMJCやMABAの活動を現地経済界にアピールし、ひいては研修事業等への関心を高める効果も期待されている。こうした同窓会員の取り組みも功を奏して、その後の数年で上ビルマ地域をはじめとする地方での受講者数が大きく伸びている。

2. Center for Vocational Training Myanmar (CVT)

2002年にスイス人の国際赤十字元職員が設立した職業訓練機関で、スイス官民の支援によって運営されてきた。スイスやドイツで広く実施されているデュアルシステムに従ったカリキュラムで研修を行っているところが大きな特徴と言える。両国の仕組みは基本的には似通っているが、スイスの方がドイツより比較的広い範囲の職務を対象にする点では違いがあるという。現在もアドバイザーボードのメンバーはスイス人が占めているが、教員は全員ミャンマー人で援助期間も終わり自立した運営を行っている。現在でも国際協力事業として始まった経緯もあり、組織目標としてはスキル開発を通じた貧困削減が強調されている。

同センターの研修事業は3つのプログラムからなっている。すなわち小中学校のドロップアウト組を対象とするEducation for Youth (E4Y)、高卒者を対象とする職業訓練実習プログラム (Apprenticeship)、CVT教員などトレーナーの育成プログラムを主とするキャパシティ・ビルディングプログラムである。

まず、E4Yは4年プログラムで、基本的な「読み書き算盤」のできる13～14歳が対象で、応募者には関連する内容の入学試験を課す。普通教育で教えられる内容に加えて、電気工、金属加工、木材加工の中から関心のある分野を選び、3年次には後述の職業訓練実習プログラムと同じCVT内の施設を利用した実習、4年時には企業での実習に参加することができる。

次に職業訓練実習プログラムでは、3年制のディプロマコースが一般事務 (commercial assistant)、電気工、ホテル・調理、金属加工、木材加工の5つの専門分野で設けられてい

る。定員は金属加工と木材加工が 25 人ずつ、他の 3 分野は 75 人ずつである。応募資格は年齢が 17 歳から 22 歳、中学または高校卒業レベルの学歴、さらに CVT の職業訓練の考え方を理解し、CVT と協力する意思を持つ受入企業があることが求められる。カリキュラムは通常、週に 4 日間は受入先企業で働きながら実務について学び、1 日は CVT で理論的な内容を中心とした教育を受ける。また 1 年に 1 回、CVT で 2 週間の実務研修にも参加する。この実務研修では、受入企業での業務ではカバーしきれないが重要な実務的内容について集中的に学ぶことが目的となる。修了者は企業で監督者あるいはその候補として働くことが期待されている。受入企業は登録初年度に 10 万チャット、以降 5 年度目まで毎年 2 万チャットの登録費を支払う。5 年の登録期間終了後は再登録が必要になる。さらに、実習生 1 人当たり毎年 10 万チャットを納めることが求められる。これまでに、累計でおよそ 300 社が同プログラムに協力してきた

最後にキャパシティ・ビルディングプログラムは、CVT の教員を養成する認定インストラクターコース、受入先企業で実習プログラム参加者を指導する企業内トレーナーの育成コース、「ミャンマーのための若手起業家 (Young Entrepreneurs for Myanmar (YE4M))」コースで構成されている。

認定インストラクターコースは職業訓練実践プログラムの 5 コースのうち、外部から講師を確保することが比較的容易な一般事務を除く 4 コースを対象としている。実践プログラムの修了者か同等の学歴があることに加えて、当該分野で 3 年以上の実務経験を持つことが応募要件となっている。受講期間は合わせて 8 週間で、一般的なティーチングスキルに 90 時間、各専門分野の理論と実践に 250 時間をかける。以上の受講後、CVT 教員に指導を受けながら教育実習を行い、そのパフォーマンスについて評価を受ける。

企業内トレーナーコースは毎週土曜日に 10 回、合わせて 80 時間をかけてデュアル職業訓練の基本、スキル管理、実習生との契約と雇用、企業内研修の準備と実施などの内容に関する講義を受ける。主な受講者としては受入企業で実習生の指導役となる経営者、管理・監督者、社内でトレーナー役を担う従業員を対象としているが、潜在的に同様の役割を担う可能性があり若い実習生の教育訓練に意欲を持つ応募者にも広く門戸を開いている。

YE4M コースは、35 歳未満で既に中小企業を経営しているか、起業の意思があることを応募要件としている。毎週土日の午後に開講し、3 ヶ月かけて 84 時間の全課程を修了する。講義科目には企業家精神と創造性、マネジメントの原則、ミクロ経済学といった全般的な内容に加えて、オペレーション管理、販売とマーケティング、財務管理、人的資源管理といっ

た各論、さらに企業の社会的責任や女性の起業家精神が含まれる。最後の 6 時間は全受講生が自身のビジネスプランを発表する。

以上のように既存の事業は着実に進められているが、手狭なヤンゴン市内中心部から 10 キロメートルほど離れた場所に新キャンパスを建設し受講者数を 2 倍に増やす計画は、財務上の制約から実現の目途が立っていない。スイスの協力事業はアジアからアフリカへと移行していることも、継続的な援助が得にくかったことの一因である。

3. Academy for Skills and Knowledge (ASK)

2014 年に設立された民間の職業訓練機関でサービス産業や IT 産業を対象とした実務人材の育成を行っている。

高校卒業レベルを受講対象者としている。例えばコンピューターの利用スキルに関するコースでは 4 ヶ月間同アカデミーで学んだあと、起業で 2 ヶ月間インターンシップに参加する。職業訓練機関として修了証を発行しているが、経営者自身は必ずしもその発行にこだわっておらず、習得したスキルを見てもらえば企業にも十分理解してもらえると自負している。1 バッチあたり 20 人の学生を受け入れていて、コミュニケーションやリーダーシップといったソフトスキルにも力を入れている。

これまでに 45 社がインターンシップに協力している。人材派遣会社ではないので、アポイントメントに関して企業から手数料はとっていない。インターンを含む全課程を修了者のうち 85%がインターン先に就職している。以前は 90%を超えていたこともあったが、直近では比率が下がる傾向にある。企業によってはインターンよりも始めから派遣会社などから紹介を受け、試用期間後に採用するかどうか判断する方法を好む場合もある。ただ、職業訓練機関としてはインターンを含めて知識・スキルを高め、その成果としての人材を評価してもらったうえで採用につなげるという現在の方法を変えるわけにもいかないので、地道に学生の質の改善を重視して取り組んでいくことにしている。

受講生の受け入れに関しては、学力など特別な基準は設けていない。年齢や学歴といった最低限の条件が満たされれば原則として受け入れる。一方で受講開始後の評価については、知識や実用的なスキルレベルだけでなく、講義に 15 分以上遅刻すると出席を認めず、全体で 80%の出席を満たさなければ、テストで良い点を取っても修了とは認めない。イヤリングは禁止、ヘアスタイルも穏当なものにするなどのルールがある。このように規律を重んじるのは経営者の哲学ともいえる。シンガポールでの働いていたことがあり、その経験から規

律の重要性を強く認識し、ミャンマーの若者にも身につけてほしいと考えている。

トレーナーは専任の 4 名を除くと、主に中小企業の経営者を中心とした各分野の専門家が務めている。職業訓練機関の中には外部から有名な人材を招いて講義を担当してもらうケースも少なくないが、ASK では実務経験を重視している。顧客サービスのコースには大企業のテレコム・インターナショナル・ミャンマーから経験豊富な講師を招いた。

経営者は 2015 年、業界団体である私立 TVET 協会を設立した。現在会員は 30 名程度であるが、ヤンゴンにはエンジニアリングや農業を対象とするものも含め登録済みの私立職業訓練機関が 600 校に上るため、さらに会員を増やすことを目標にしている。ASK をはじめ私立の機関は、前述の CVT など開発援助プロジェクトとして立ち上げられたケースと比べると資源の制約が大きい。ASK 自体も直接的な外国からの支援を受けていないことが活動上の制約になっていることを認めている。また、経営者によると国外からの支援を受けてきた機関で学ぶ学生は協会加盟機関の学生と比べると経済的にも恵まれているという。このため、業界団体を通じた私立機関の全体的な底上げを実現させることで、社会的なインパクトの拡大も期待できると考えている。

4. Myanmar Institute of Banking (MIB)

MIB はミャンマー銀行協会の研修部門と 2002 年に設立され、2005 年にディプロマを発行できる Institute に組織変更した。銀行業に関する一般的なディプロマプログラムはフルタイムの 1 年制とパートタイムの 2 年制から履修方法を選ぶことができる。毎年コース全体で 60～70 名を受け入れている。この他、ディプロマプログラムとしては中小企業金融に特化したものも実施されていて、同じくフルタイム、パートタイムそれぞれ 40～50 名が学んでいる。個別のモジュールごとに履修して修了証書を取得できる枠組みもある。モジュールは通常、2～3 時間から 2～3 日の日程で実施される。講師は会員銀行の上級専門家や提携関係にあるヤンゴン経済大学の教員が務めている。受講者は主にスーパーバイザー、アシスタントマネージャーからマネージャークラスの役職者である。ディプロマプログラムの場合の学費は毎月 8 万チャットで、受講者の所属先銀行が支払う。

中小企業金融の社会経済的意義の大きさと裏腹に会員銀行の関心は十分に高まっておらず、会員銀行からの派遣だけで定員を確保することは必ずしも容易でないため、3 分の 1 程度は外部からの受講者が占めている。このため、短期のモジュールで受講できるような工夫も行っている。会員銀行の関心の低さは研修成果の活用についても悪影響を及ぼしてい

る。というのは、せっかく研修で日本やドイツの経験を含む知識やノウハウを習得しても、所属先で中小企業金融に多くの人員を割いていないこともあり、関連のない業務に異動することがよく見られるのだという。

中小企業金融に関しては国内の講師数も不十分であるため、JICA の中小企業向けツーステップローンや GIZ の関連プロジェクトの協力の下、2014 年から 2016 年にかけて講師育成のための研修を実施した。国外から講師を招いて 13 名が受講したが、評価基準が厳格で 6 名のみが講師として合格の評価を得た。さらに問題だったのは、6 名のうち既に半数が金融関連から他の業界に移ってしまっている。ここでも研修成果の活用が十分に実現されない事態が生じている。

民間からは、三菱 UFJ 銀行からは講師派遣に加えてコンピュータールームの機材一式の供与を受けている。

5. Strategy First Institute (SFI)

2010 年設立の私立カレッジで、これまでに 2 万人の学生・受講者を送り出してきた。現在もヤンゴン市内に 4 カ所、マンダレーとモンユワにもそれぞれ 1 カ所のキャンパスを持ち、学生数は 2,500 人に上る。社会人の継続学習向けコース、ディプロマ、学部、修士の 4 段階で合わせて 12 プログラムを持っている。ミャンマーでは、国立以外の高等教育機関が単独で学位を出すことが認められてこなかったため、SFI も国外の大学や学位認証機関と連携することで国内で学位プログラムを成立させている。

学部レベルでは、ビジネス経営（英オックスフォードブルークス大学（OBU））、ビジネス IT（英 National Computing Centre Education）、土木工学（Scottish Qualifications Authority）の 3 つのプログラムがある。ビジネス経営は一般的な経営学部・商学部のカリキュラムに即しているが、ビジネス IT は 8 モジュールのうち 5 つがビジネス、3 つが IT に割り当てられている。IT の部分もビジネスアプリケーションのユーザーとしての知識・スキルを習得する内容で、プログラミングは含まれていない。土木工学は私立カレッジとしては極めて珍しい。実習を行うため土木産業との密接な協力も欠かせない。定員も 30 名で、3 専攻合わせて 650 名であることからすると少数精鋭となっている。学費はビジネス経営コースの場合、卒業までの総費用が 1,835 万チャットと決して安価ではない。そこでイギリスにずっと滞在して学位を取得すると生活費を含めて 1 億 1,700 万チャット以上になるという試算を示し、入学希望者にアピールしている。

修士コースは定員が合わせて 250 名で、OBU、タイのスタムフォード国際大学（いずれも MBA）と英ヘリオットワット大学（建設プロジェクト管理）が連携先になっている。

講師は合計で 70 名。イギリスやタイから 25 名の講師が SFI を訪れ、講義を行っている。国内の講師も多くは国立大学等の現役教員が非常勤で SFI での講義を出講している。専任の教員も国立大学の退職者が少なくない。

CSR の一環として、チン州とラカイン州政府との協力の下、両州に地方政府職員のためのカレッジを開校した。起業家精神と観光の 2 つのプログラムがあり、1 カ月のモジュール当たり授業料は 5,000 チャットと非常に割安に設定している。

第 4 節 企業事例

企業における産業人材育成の実態を調べるため、上ビルマのマンドレー、ザガイン、モンユワ各地域で比較的積極的に取り組んでいるローカル企業及びミャンマー・カレン州に接するタイのターク県メーソートでミャンマー人従業員を雇用する企業において、事業内容と人材育成に関するインタビューを行った。以下、その結果を紹介する。上ビルマの事例からは経営者やマネージャー、テクニシャンクラスまでのクラスについては、off-JT を含めた学習機会が得られていたが、労働集約的な工程に携わるワーカークラスにはこうした機会が提供されていないことが分かった。タイ企業で働くミャンマー人従業員については、あくまで若年層の数年間単位の出稼ぎが中心であり、現場のスーパーバイザークラスを除き責任のある役職にはついていない。結果として、学習の機会に恵まれているとは言えない状況であった。

1. 機織業 A 社

マンドレー南郊の村落にある機織業集積に立地する企業で、同地で 50 年以上の歴史がある。この村落におよそ 400 カ所の機織業者が操業している一大集積地であり、その中で同社は最大の規模を誇っている。同社を含めて工場と呼べる規模のものは 5 カ所しかなく、残りは家庭内工房クラスで大半は企業としての登録を行っていない。

同社は仕入れた天然の糸をスピンドルで紡糸し、様々な色に染色し、織布を織るという川中部門を担っている。染色した糸の乾燥は天日干しで行っているが、ヤンゴンに比べマンド

レーは雨量が少ないので、織物工場の立地としては優位性を持っている。工場内のレイアウトや作業方法は創業当時からずっと変わらない。稼働している紡糸機・織布機は全部で 55 台に上り、とくに織布機は日本の戦後賠償によって寄贈されたものが 22 台も稼働していた。主要部分とはもかくとして、部品などは現地で補修しながら使われてきた。潜在的な需要に対応できればフル稼働が可能だが、ワーカーを村落の外からも募っても恒常的に不足気味であるため、部分的な稼働にとどまっている。

ワーカー1人で織機2台を担当し、51 インチ×84 インチや 45 インチ×76 インチなどのサイズの織布を1日1台あたり平均7反織っている。賃金は完全出来高制で、1反あたり学校制服向けの緑色の布には300 チャット、他の布には500 チャットを支払う。平均的な1日の労賃は4,800~5,000 チャット程度になるという。政府発表の最低賃金の4,800 チャットを満たすレベルになっている。織布の販売価格は、綿布の刺しゅう入りのものが1反4,500 チャットであるため、ワーカーの取り分は1割強といったところか。機械のメンテナンスや段取り変え、新しいデザインへの対応を担当するテクニシャンは職業訓練校卒で、賃金は基本給30万チャットの月給制、さらに段取り変え1回当たり2,500 チャット、デザイン変更1回当たり1万チャットの追加支給がある。デザインは販売先の中卸業者5社や最終製品の販売店が行うため、同社は関与していない。テクニシャンは社外から伝えられたデザインを織機への糸を仕込んでいく。

以上のワーカーやテクニシャンについては、これまでのところ特に社外研修の機会は設けておらず、OJT で必要なスキルを習得するようにしている。例えばテクニシャンの場合、経験の長い者が教師役となって経験の短い者に教えている。各工程の作業に関しては生産性や安全に大きな改善の余地があるため、MJC が 5S（整理、整頓、清掃、清潔、しつけ）をはじめとする日本的な生産管理の研修への参加を働きかけていて、経営者も前向きな姿勢を示している。この他、工業省が機織業集積の業界団体づくりを支援していて、同社は団体の中心的な存在となることが期待されている。将来にわたっては、業界団体が集積内の「家庭内工房」を経営する自営業者に研修など能力開発の機会を提供することが目標の1つとなっている。

2. 飲料製造 B 社

ザガイン市近郊の工業団地内の工場で、ペットボトル入りミネラルウォーター製造と米製蒸留酒の瓶詰めを行っている。蒸留酒は、同じザガイン管区のシュエボーで酒造ライセン

スを持つ別会社が製造しており、そこから原酒を仕入れている。グループとしては、もともと 1970 年代から焼酎を製造してきたが、2010 年にビルマ族オーナー社長がミネラルウォーターを生産している会社を華人経営者から買収し、基本的には既存の設備を生かす形で生産を続けている。社長は MJC の第 1 期経営塾の卒業生で、その後も日本研修に参加するなど積極的に MJC の活動に関わっている。経営塾は CEO 対象とした 4 か月にわたる中期コースで、戦略、カイゼン、マーケティング、財務、ビジネスプラン、日本研修を含む総合経営力を向上させることを目的としている。経営塾で直接学んだ内容が有益であっただけでなく、その後の人的なネットワーク拡大につながったことも成果として挙げられていた。

従業員数は 201 人で、大半は労働集約的な工程に携わるワーカーが占める。ワーカーは中卒で 1 日 8 時間の勤務に対して 4,800 チャットの日給が支払われる。業績に応じたボーナスも支給している。ミネラルウォーターの生産ラインでは、内製のペットボトルに機械による充填が行われ、ラベル貼りやボトル 6 本をまとめる梱包も機械化されているので、ワーカーの人数は限られている。これに対して酒の瓶詰ラインでは 30 人程度が以下のような手順で進められる作業に携わっていた。まず、他のメーカーのリサイクルされたビールの大瓶を洗浄した後、ガラスの傷などがないかバックライトを当てて全数確認する。良品の瓶にタンクに貯めた酒を詰め込み、キャップをする。もう一度、充填後の瓶に傷がないかを確認したうえでラベルを貼り、24 本ずつ箱詰めする。以上の工程の中で 2 度の瓶の傷の確認が比較的高いスキルを必要とするが、それでも数か月の経験があれば十分である。他の工程は単純作業といっていい。このため、彼らの能力を開発するための off-JT の取り組みも行われてはいない。

ミネラルウォーター工場は気温が高く需要も多い乾期には 8 時間×3 シフトを組んでいるが、訪問時の 8 月は雨季だったため 2 シフト体制を取っていた。1 日に 500cc×6 本セットを 1 万 5,000 セット、合わせて 9 万本を生産している。中心は自社ブランド製品だが、韓国ロッテグループにも同じ中身の商品を相手先ブランドとして供給している。小売価格は自社ブランドが 1 本 300 チャットなのに対してロッテのブランドは 1 本 350 チャットになり、後者の方が B 社からの卸価格も若干高くなるという。

3. 伝統薬製造 C 社

C 社は 1980 年に設立以来、モンユワ工業団地内の工場で伝統薬を製造している。保健省傘下の Traditional Medicine Department から伝統薬生産者として認可を得ている。生産品目は nerve tonic capsule、garlic capsule など、肩こり・疲れ解消、精力回復などの効

能を謳うことが認められている。シャン州ピンウールインに薬草農場をもち、そこで原料を得ている。さらに農機部品製造や建設業も経営している。

現在の社長は2代目でヤンゴン経済大の商学部を卒業した。2003年に父親が経営していた工場を引き継ぎ、経営の近代化、生産性向上に励んでいる。グループ会社の事業の関係で日本の農機メーカーや空調機器メーカーとも取り引きがあり、こうした企業の日本本社を訪れるなど、商用でも2週間単位の出張をこれまでに6回経験している。さかのぼって1995～2000年には東京でアルバイトをしながら滞在していたこともあり、日本のことには大変詳しい。MJCが上ビルマでも研修事業を始めた当初からカイゼンや5Sなどの研修プログラムに積極的に参加し、その成果を自社に取り入れている。とくにカイゼンについては、ミャンマー商工会議所連合会がHIDAの支援を受けて実施した事業で、日本の大学教授がC社の工場を訪れ直接指導にあたった。ザガイン管区全体のMJC同窓会の会長を務めており、MJCの日本研修にも前述の経団連奨学生枠とは別途自費で参加し、延岡や豊田を始め日本各地を訪れている。それとは別に札幌と帯広で行われたリサイクル事業に関するJICA研修にも参加したことがある。こうした機会を通じて新たな技術や日本の市場動向に関する知見を深め、さらには日本企業とのネットワークづくりにも積極的に取り組んでいる。将来は日本企業と連携し、ASEANや日本市場への輸出を目指したいとしている。

従業員は出入りがあるが、60～90人で操業している。工場内では、5Sやカイゼン活動の成果を相当程度感じることができた。例えば、各工程が英緬2か国語で表示されていたし、5Sの説明が何ヵ所か掲示されていた。5S活動に関しては、2016年に5S委員会が立ち上げられ、現在も定期的に会合を開き全社レベルの実施状況をモニタリングしている。製造がクリーンルームで行われていることによるところも大きい。整理・整頓などは十分に実施され、防塵のための服装規定もしっかり遵守されていた。トップダウンで掛け声がかけられただけでなく、個々の従業員レベルに活動が落とし込まれていることが見受けられた。こうした実践は、日本や日系の多くの生産現場では標準的に見られるが、今回訪問した上ビルマの他の3社では行われていなかった。他の3社も、一般的な同地域の中小製造業と比べると技術導入や生産管理、人材育成に積極的と考えられるが、同社の取り組みはとくに評価できる。

4. 木製家具製造D社

C社と同じくモンユワ工業団地に工場を構えている。1987年に設立された当時は従業員

9人で木製家具等の半完成品のみを製造していた。1996年からは寄木細工の床やフレーム、ドア、窓枠、家具などの生産を始めた。2007年からは中国やイタリア向けに輸出もして、販路を拡大すべく2015年に輸出向け展示商談会に参加したが成約には結び付いていない。現在はシンガポールや中国への輸出を模索している。他方で端材を用いた集成材製品にも力を入れ、環境にやさしい新製品プロジェクトとしてデンマーク政府の援助を Responsible Business Fund のスキームで受けている。

経営者は学部で農学を専攻していたが、卒業後にモンユワ経済大学で MBA を取得し、2010年には家具工場の経営を父親から引き継いだ。自社ブランドとして角材加工・仕上げをした半最終製品を、主に国内のホテルやコンドミニアム用に販売してきた。2015～16年まで関連の需要が旺盛で従業員もピーク時には100人にまで増えていた。ただその後は需要の一巡で売り上げが落ち込み、従業員も現在は20人程度にまで減少した。ハイエンドの商品よりも中所得層向けの汎用品にシフトし、機械化で量産化を図ろうとしている。

2016年には、日本に最終製品を輸出することを目的として日本人の木製品製造専門家による10日間の集中指導を受けた。HIDAのスキームによるもので、品質向上、作業マニュアルの作成、生産工程の記録などに関する内容だったが、必ずしも画期的な成果にはつながっていない。例えば、品質向上のためのトライアルとして猫の絵のデコレーションの入った椅子を試作したが、D社の従業員はサンプルと全く同じものを作ることができなかったという。輸出も可能な製品を開発製造するには従業員のスキル向上と創意工夫が重要であり、同時に機械や技術を改善する必要があることが認識させられる結果になった。また、作業マニュアルは工場内に掲示されておらず、従業員も作業に当たってマニュアルの内容を必ずしも意識していないと見受けられた。生産工程の記録も見える化はされていない。工場内の全機械設備のレイアウトがそれぞれの名称とともに掲示されていて、別途同社でどのような加工が可能かという一覧が写真で示されていたことは見学者にとって役立つが、自社の管理には活かせる形になっていない。ただいずれにしても努力を続ける中で短期的に達成可能なレベルを明確に認識するという効果は戦略上大きく、一旦最終製品から手を引き半製品をイタリアに輸出するという判断にもつながっている。

5. ワイヤーハーネス委託生産 E 社

E社はミャンマーとの国境の町、タイ・ターク県のメーソートで日系の大手ワイヤーハーネスメーカーから委託を受け、ワイヤーハーネスを製造している。委託元の日系企業は1960

年代からタイで生産を続けていたが、2013年の最低賃金の上昇によって労働集約的な工程を維持することが困難になった。ミャンマー、ラオス、カンボジアが移転先の候補になったが、当時ミャンマーの潜在的な可能性は認識されながら、政治的な不安定さが大きなネックになった。このため、まず言語・文化の共通性が高いラオス、続いてよりタイとの賃金格差が大きいカンボジアに生産拠点を設けた。道路網の整備もこうした動きを後押ししていたという。

上昇する賃金に対処するために、委託元企業は既存の工場に新しい機械を設置することによって生産性を上げようとするだけではなく、労働集約的な生産工程を扱うことができる戦略的パートナーを見つけようと試みた。ミャンマー国境近くのメーソートは、タイ国内でありながら賃金の安いミャンマー人を従業員として雇用するできる理想的な環境が存在していた。ただ、地元自治体との関係を含めて労務を円滑に行うためには、直接進出するのではなく現地の戦略的パートナーと連携することが得策だったため、E社が工場を立ち上げることになった。委託元日系企業にとっては、契約が外注ベースであり、追加投資が不要であることも大きなメリットになった。一方でE社はミャンマー人従業員の訓練をはじめとする人材育成・技術移転に関する支援を受けることができた。

工場は2015年、ミャンマーから来た労働者400人とタイ人従業員30人で操業を開始した。生産計画は委託元企業によって管理されており、すべての原材料の供給も毎日、委託元のピッサヌロークとバンコクの工場から受けている。したがって、典型的な委託生産といえる。

2016年に、E社は新しい車種のワイヤーハーネスセットをいくつか割り当てられることになった。この割り当ては、E社工場の生産管理能力に信頼を寄せていることを示しているため、重要なマイルストーンとなった。委託生産ベースであり、なおかつミャンマー従業員が直接作業に携わっている状況下で、十分な技術移転と知識・ノウハウの体系化に取り組み成果を上げてきたことがその背景にある。例えば作業指示はタイ語からミャンマー語に翻訳されミャンマー人従業員が十分に理解できるようにした。タイ人トレーナーだけでなくミャンマー人ラインリーダーも個々の新入社員のスキルを基準に沿って評価し、必要に応じて改善への取り組みを行った。工場の一角には採用時の研修を行うための教室が設けられていて、委託元日系企業と同様の研修が行われるように整備されている。模擬ラインが設置されているだけではなく壁一面に関連資料が貼り出され、体系的かつ効率的な研修が実施されていることがうかがえる。

6. 衣料品製造 F 社

F 社もタイのメーソートで工場を 2010 年に立ち上げ、ミャンマー人労働者を雇用している例である。同社はタイのコングロマリット傘下の企業であり、グループ全体では食品、衣料品をはじめとする消費者向け製品を幅広くカバーしている。F 社自体は衣料品事業を展開しており、子供服、カジュアルウェア、ジャケット、ランジェリーを中心にタイ国内の 5 つの工場で生産を行っている。バンコク本社に加えて、1980 年代半ばから末にかけてタイ国内南部のシラチャ、北部のランブーン、カンチャナブリの合わせて 3 ヶ所に次々と工場を立ち上げた。本ケーススタディでは、ランジェリー事業に焦点を絞る。

もともと同社のランジェリー事業は、自社ブランドで国内市場向けに生産することから始まった。続いてコングロマリットとして日本のランジェリーメーカーと合弁契約を結んだ。技術移転は、生産ラインの設定、機械の設置、取扱説明書、品質管理から新しい労働者の訓練まで包括的な形で行われた。合弁会社の生産能力を超える需要があったとき、F 社がその分の生産を引き受けることで緩衝としての役割を果たしていた。

ファッションランジェリー事業は主にバンコク、ランブーン、メーソートの 3 工場による分業で展開されている。バンコク工場は、統括機能と少量の新規品・高級品に絞った生産を行っている。残りの多くのモデルはランブーンとメーソートで生産されている。メーソート工場と比べてランブーン工場は 20 年以上前に設立されたため、その分より長い運転経験に裏打ちされたノウハウの蓄積が進んでいる。

過去 10 年間にバンコクとランブーンで賃金率と労働力不足が高まったため、同社は生産を近隣諸国に移転するという選択肢を再検討した結果、2010 年にメーソート工場を立ち上げることになった。タイで国境地域 SEZ 立地の恩典を受けつつ、ミャンマーの安価な労働力を利用できることが、同地の最も重要な利点と認識している。前述の E 社と同様、同社グループは労働力が豊富であるメーソートを労働集約型生産拠点の戦略的立地と考えている。生地やその他のアクセサリーなどの原材料はランブーン工場で準備され、週に 1 回メーソートに納入される。一方、メーソート工場は完成品を製造し、バンコクやランブーンに返送している。メーソート工場のすべての機械設備はバンコクやランブーンの工場から移管された古いヴィンテージ機であるが、これらの機器は適切なメンテナンスを施すことによって、十分効率的なレベルでの稼働ができるように整備されている。

F 社の生産ネットワークでは、メーソート工場がタイ人以外の従業員を雇用した最初の工場だった。従業員は 1,500 人で、うち 1,200 人をミャンマー人ワーカー、スーパーバイザー

が占める。2013 年の最低賃金の引き上げの結果、元々は 3~4 割はあったバンコク等との格差がなくなったため低賃金のメリットが薄れてしまった。このため、F 社グループではメーソート工場の規模をそれ以上拡大することなく現在に至っている。代わりにカンボジア国内のタイ国境近くで 2,500 人規模の工場を運営している。ワーカーの生産性はミャンマー人とカンボジア人の間に差はない。いずれも 1 週間の研修後に生産ラインに入る。裏を返せば、その程度の期間の研修で十分に業務に携われるということであろう。勤務時間は朝 8 時から夕方 17 時までの 1 シフトで、残業も 21 時まで行っている。ノルマが設定されているため、それを満たすために生産性を挙げようとするインセンティブは働いている。結果として自助努力によるスキルの向上が実現している側面はあるという。

立ち上げに際しては、ミャンマー人従業員の人的資源管理・開発に際して、言語と文化の壁が減らすべく、通訳と翻訳された作業指示書が準備された。また、ランプーン工場の経験の長い従業員がミャンマー人労働者の訓練を担当した。彼らは生産ラインをセットアップし、すべてのトレーニングコースの準備も支援している。

F 社はメーソートにミャンマー人を呼び寄せるだけでなく、ミャンマー国内での生産にも手を伸ばそうとしている。小規模なものを含めると 600 社を超えるというメーソートの縫製企業の中には、既にミャンマーに生産拠点を設けている例も出始めているが、同社は製品などの国境手続き、インフラの未整備からまだ踏み切っていない。第一歩として、自社工場を持つのではなく現地の企業に生産を委託する方法をとった。あるミャンマーの経営者がカレン州の州都パアンに工場を設立し、F 社からの委託を受けて生産することになった。B 社自体も長期的にはミャンマーへの投資を計画しているため、これはビジネスの可能性を探る良い機会であった。メーソート工場のスタッフは、オペレーションのセットアップから生産ラインの設計、機器の設置、生産マニュアルの作成、および現地の労働者の訓練に関して、パアン工場の管理者に技術サポートを提供している。関係するトレーナーの大部分もメーソート工場から派遣された。もともとランプーンの分工場として始まったメーソート工場が、現在ではミャンマー国内の拠点に対しては人材育成を含めたマザー工場としての役割も一部担っていることは非常に興味深い。

第5節 おわりに

本章ではミャンマーにおける産業人材育成の現状と課題を確認したうえで、先進的で一定の成果を上げている職業訓練機関や企業の事例について実態をまとめた。平均的な事例、比較的遅れた事例について十分に検討していないため一般化は躊躇せざるを得ない面は残るが、先進的な事例でも長期的な社会経済発展の基盤となる産業人材育成に期待される貢献を勘案すると課題が残っていることが分かった。「現状と課題」でも触れたように、育成される人材や企業、職業訓練機関の個々の努力だけでなく、社会全体としての取り組みが求められている。

参考文献

- ・ 経済産業省(2015)『ミャンマー産業発展ビジョン～Next Frontier in Asia: Factory, Farm, and Fashion～』
- ・ Tanaka, S., Spohr, C., and D'Amico, S. (2015) *Myanmar Human Capital Development, Employment and Labor Markets*, ADB Economics Working Paper Series, No. 469.
- ・ United Nations Industrial Development Organization (2017) *Myanmar: Strategic Directions for Industrial Development, Summary of Industrial Development Strategy*.
- ・ AOTS 総合研究所 (ARI) / 海外ビジネスサポートサイト [グローバル・インターフェース・ジャパン (GIJ)] <http://gij.aots.jp/>
- ・ Academy for Skills and Knowledge (ASK) フェイスブックページ
<https://www.facebook.com/pages/Ask-The-Academy-for-Skill-and-Knowledge/844516912242884>
- ・ Center for Vocational Training Myanmar (CVT) ホームページ
<https://www.cvt-myanmar.com/>
- ・ Myanmar Institute of Banking (MIB) フェイスブックページ
<https://www.facebook.com/Myanmar-Institute-of-Banking-263891944230279/>
- ・ ミャンマー日本人材開発センター (MJC) フェイスブックページ
<https://www.facebook.com/myanmarjapancenter/>
- ・ Strategy First Institute (SFI) ホームページ <https://strategyfirst.edu.mm/>

- ・ この他、飲料製造 B 社、木製家具製造 D 社については、それぞれのホームページ上の情報も参考にした。

第8章 ミャンマーの衣類輸出と LDC（開発途上国）卒業に向けての課題

（一財）国際貿易投資研究所

客員研究員 増田 耕太郎

要約

- ・ ミャンマーの 2016 年度の縫製製品総輸出額は約 20 億米ドルである。縫製製品輸出の最大の仕向け先が日本で 33%を占める。次いで、EU（特にドイツ）と韓国が各 25%、米国と中国が各 2.4%を占める。最大の輸出先である日本の輸入状況をみても、2017 年の輸入額は初めて 10 億ドルを超え、過去最高（10 億 6,681 万ドル）となった。2002 年以降 16 年間連続して増加している。
- ・ ミャンマー製衣類の輸出の競争相手は、衣類輸出大国の中国、ベトナムではない。中国やベトナムの輸出規模は大きすぎて比較対象にならない。日本の輸入からみると、カンボジア、バングラデシュが同等規模でアジアの国であることから、ミャンマーの衣類製造業の競争力を比較対象になるのは、この 2 か国である。
- ・ 世界最大の衣類輸入の米国市場でみると、ミャンマー製衣類の輸入額は、バングラデシュ、カンボジアに大きく差を付けられている。カンボジアからの衣類輸入額はミャンマーのそれと比べると 16 倍、バングラデシュは 36 倍と大きい。
- ・ ミャンマー製衣類の輸出課題の第 1 は、米国輸出の拡大である。第 2 は、衣類輸出を担う外資系企業の誘致である。H&M、GAP などの有力な企業が発注する委託生産工場は、韓国、中国等の外資系企業であるので、外資系企業誘致が輸出増加につながる。そのための投資環境整備が欠かせない。第 3 が、生産委託をする発注元企業への信頼感の醸成である。そのためには、労働環境等の改善・向上が不可欠である。
- ・ ミャンマーは後発途上国（LDC）の『卒業要件』を満たしている。早ければ、2024 年には LDC から『卒業』し、享受してきた GSP 等の関税上の優遇措置や ODA などが受けられなくなることがもたらす影響が懸念される。特に、衣類輸出は GSP 等の優遇措置を活かしたことが大きかっただけに、それへの備えが急務になる。

同時に、中国、インド、ASEAN 諸国に隣接した地理的条件の優位を生かした衣類」以外の分野での外資系企業誘致と、それに対応した投資環境の改善が重要になる。電気機器関連の企業が進出し日本やタイなどへの輸出が徐々に拡大している。

ミャンマーにとって悪影響を及ぼしかねない問題にラカイン州のイスラム系少数民族・ロヒンヒギアの難民帰還と人種差別問題がある。世界銀行はミャンマーの懸念要因ないし阻害要因に挙げ、外国からの直接投資への影響を懸念する。この問題の解決に向けて対処することが不可欠になっている

第1節 ミャンマーの衣類輸出の競争力

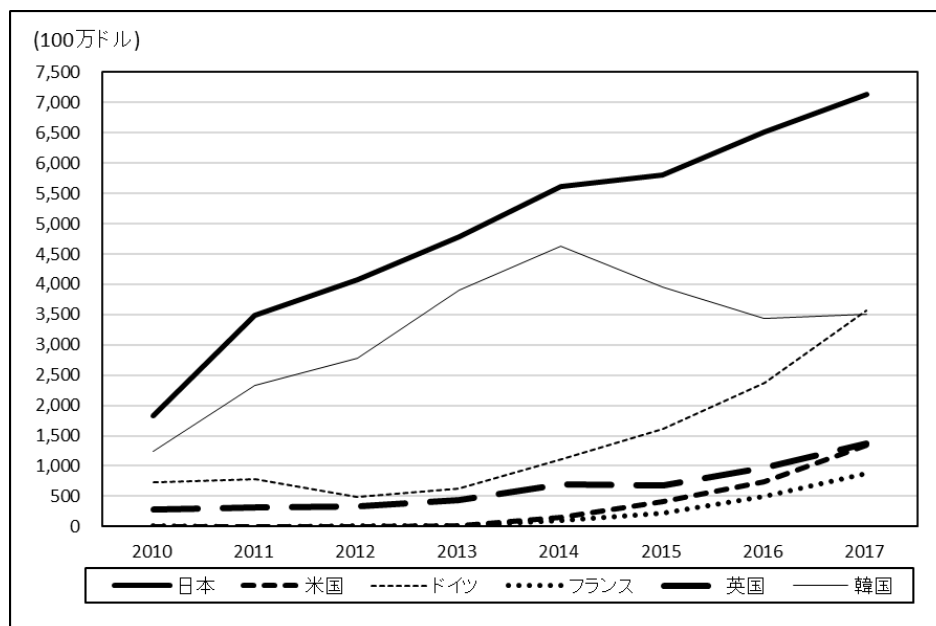
1. 主要国におけるミャンマー製衣類の輸入状況

ミャンマー商務省によると、2016 年度の縫製製品総輸出額は約 20 億米ドルである。縫製製品輸出の最大の仕向け先が日本で 33%を占める。次いで、EU（特にドイツ）と韓国が各 25%、米国と中国が各 2.4%を占めると紹介している。

主な国の輸入統計からミャンマーの「衣類」輸入額の推移から、次の特徴がある（図 1）。

- ・ 2017 年の日本の輸入額は、韓国、ドイツの約 2 倍である。2010 年以降、増加傾向が続いている。
- ・ 韓国の輸入額は 2014 年をピークに減少に転じ、2017 年にはドイツの輸入額が韓国のそれを超えている。
- ・ 米国の輸入は、2013 年の 196 万ドルから 2017 年の 1.35 億ドルと 4 年間で 68.9 倍になっている。ただし、ミャンマーは経済制裁を受け（2003 年）、制裁前に輸出先として 5 割以上を占めていた米国市場を失いミャンマーの縫製業は大打撃を被った。2013 年から輸入が再開されたものの、制裁以前の輸入額の 1/4 以下の水準に留まる。このため、世界最大の衣類輸入国である米国市場向け輸出拡大が最重要課題といえる。
- ・ ドイツの輸入増が著しい。EU 向け輸出はドイツが最も多い。EU 全体でみると日本に匹敵する輸入規模があり、2017 年の受注額は日本を上回っている。

図 1 主要輸入国におけるミャンマー製衣類の輸入状況



注：「衣類」は HS61 類と HS62 類の合計を示す

出所：各国の輸入統計

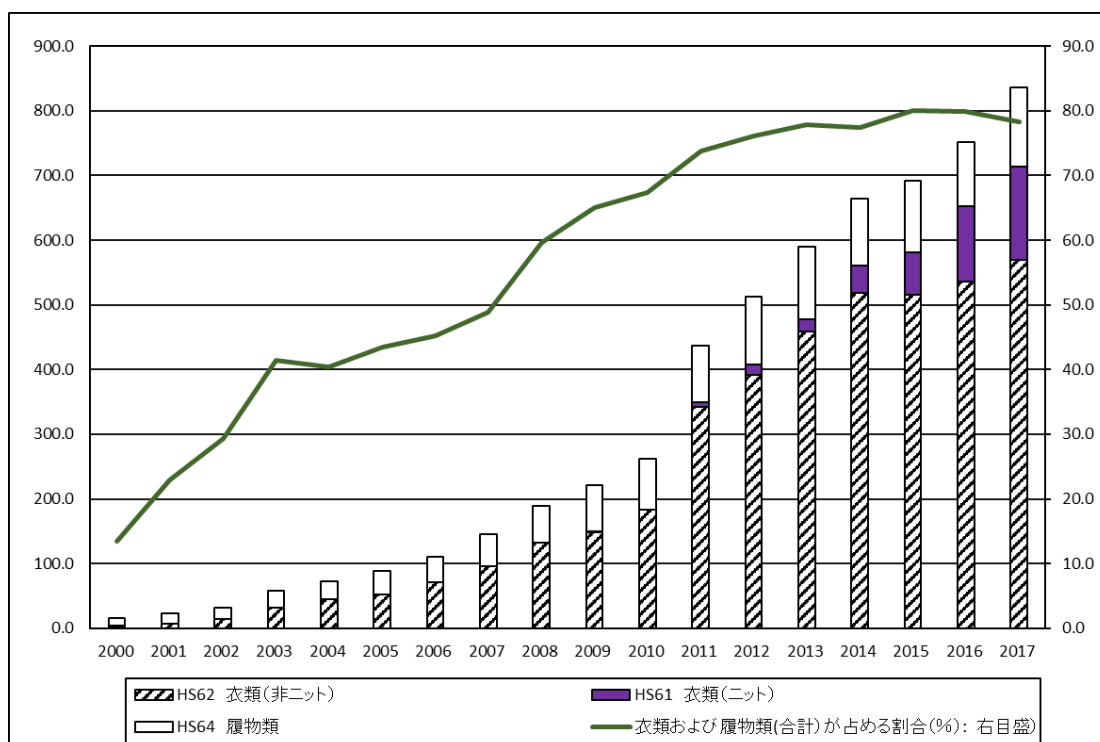
2. 日本のミャンマーからの衣類輸入の状況

ミャンマー製衣類の最大の輸出先である日本の輸入状況をみる。2017 年の輸入額は初めて 10 億ドルを超え、過去最高（10 億 6,681 万ドル）となった。2002 年以降 16 年間連続して増加している（図 2）。

HS61 類と HS62 類に分類する『衣類』と HS64 類の『履物類』の 3 品目でミャンマーからの輸入総額の約 8 割を占める。なかでも、HS62 類の「非ニット製衣類（布帛製衣類）」の輸入額は総輸入額の 5 割を（53.3%）超える。ただし、国別にみるとミャンマーからの輸入額は 3 番目に多いものの、国別シェアは 4.19%に過ぎない。上位の中国、ベトナムの輸入額と比べると、約 1/12、約 1/3 の規模に留まる。

一方、HS62 類の「ニット製衣類」は、近年の伸びが著しい。2013 年までの輸入額は 2,000 万ドル以下であったのが、2015 年には 6614 万ドル、2016 年には 1.15 億ドルに急増し、2017 年は 1.45 億ドルである。急増する背景に、日本の一般特惠制度（GSP）に関する原産地規則の緩和がある（2015 年 4 月）。特惠受益国内で必要とする 2 工程ルールを廃止し、HS61 類と同様の 1 工程ルールになり輸出しやすくなった。この原産地規則の緩和を活かし、日本からのニット製衣類の受注が増えて輸入増になっている。

図2 日本の対ミャンマー輸入の推移【上位3品目】



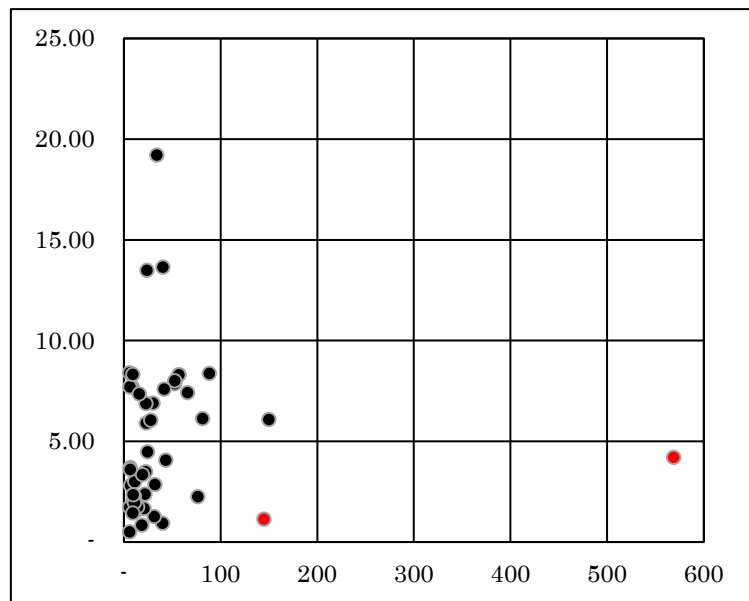
出所：日本貿易等統計

衣類のなかで輸入額が大きい品目をまとめたものが別表1である。表中の品目は分類61類とHS62類の内訳の品目について、2017年の日本の対ミャンマー輸入総額（10.67億ドル）に対する商品別構成比が0.5%以上（533.4万ドル以上）の品目を選び出している。それを散布図にしたのが図3である。別表1および図3をもとにミャンマーの衣類輸入の特徴をあげると、次の点である。

- ・ 1億ドルを超えるのはHS62.03項のニット製男性用外衣（約1億4,966万ドル）の1品目である。男性用外衣に次いで輸入額が大きいのはHS62.01項のニット製男性用コート等上着類（8,840万ドル）、HS62.02項のニット製女性用コート類（8,122万ドル）と続く。
- ・ HS61類の非ニット製衣料品（1億4,922万ドル）では、HS61.10のセーター類が3,998万ドルが最大である。
- ・ 日本の衣類輸入市場での存在感が乏しい。図1は、別表1（日本の対ミャンマー輸入）の2017年実績をプロットしたものである。縦軸は日本輸入市場における国別シェア

(%)、横軸を輸入額（100 万ドル）である。大多数の品目が 1 億ドル以下に集中し、しかも輸入シェアも 10%以下で、左下隅に集中している。日本の消費市場で輸入シェアが 5%以下の場合であると、多くの消費者が原産地の国を見つけることは容易ではない。

図 3 日本の対ミャンマー製衣類の輸入状況（散布図：2017 年）



注：プロット対象は、HS61 類および HS62 類に分類する衣類のうち、HS2 桁、HS4 桁、HS6 桁、HS9 桁に分類した品目のうち、輸入額が対ミャンマー輸入総額（10.67 億ドル）の 0.5%を超える輸入額（533 万ドル）がある品目とした。縦軸は、該当品目の国別シェア（%）、横軸は輸入額（単位：100 万ドル）を示す。

出所：日本貿易統計

3. ミャンマーの衣類輸出と競合国との比較

(1) ミャンマーの比較対象国はカンボジア、バングラデシュ

ミャンマー製衣類の競争力は、輸入統計から主要輸出先での競合状況から知ることができる。

衣類を輸出目的で生産する国は多い。衣類の最大輸入国である米国の輸入相手国（原産国）は、HS61 類（非ニット製衣類）が 172 か国、HS62 類（ニット製衣類）が 185 か国もあり、1 億ドル以上の国数だけでも各 29 もある（2017 年輸入実績）。

「衣類」輸出大国は中国、次いでベトナムである。ミャンマー製衣類の最大の輸出先であ

る日本市場でも、中国からの輸入額は圧倒的である。中国製衣類の輸入額はミャンマー製衣類の約 23.5 倍の規模である。『チャイナ+1』の代表国であるベトナムと比較しても、ミャンマー製衣類の輸入額の 4.6 倍の規模がある。規模があまりにも違いすぎて比較にならない。

日本の衣類の輸入規模でみると、ミャンマーと比較対象になる衣類の輸出国はカンボジア、バングラデシュである。カンボジア、バングラデシュからの総輸入額および「衣類」輸入額は、ミャンマーの 1.2 倍以内である。しかも、ミャンマーと同様に衣類が占める割合が 7 割前後を占めている。しかも、ミャンマーと同じアジアの国で、比較対象に相応しい。

そこで、ミャンマーの衣類輸出の状況を、カンボジア、バングラデシュと比較し検討する。

表 1 日本の衣類の輸入状況（2017 年）

単位	原産国					
	ミャンマー	カンボジア	バングラデシュ	中国	ベトナム	インドネシア
日本の国別輸入総額 M.US\$	1,067	1,263	1,168	164,542	18,540	19,887
対ミャンマー比(倍率)	1.0	1.2	1.1	154.2	17.4	18.6
日本の国別衣類輸入額 M.US\$	714	842	859	16,754	3,293	936
対ミャンマー比(倍率)	1.0	1.2	1.2	23.5	4.6	1.3
衣類が占める割合(%)	66.9	66.7	73.5	10.2	17.8	4.7
HS61類の輸入額 M.US\$	145	356	443	8,532	1,617	414
国別シェア(%)	1.1	2.8	3.5	65.6	12.6	3.2
HS62類の輸入額 M.US\$	569	486	415	8,222	1,677	521
国別シェア(%)	4.2	3.6	3.1	60.6	12.4	3.8

出所：日本貿易統計（201 年）

(2) ミャンマー製衣類の特徴は、多様で小ロットのニット製衣料品

日本の対カンボジア衣類輸入、対バングラデシュ衣類輸入状況を輸入統計から別表 1 と同じ基準で別表 2、別表 3 にまとめている。その結果を要約したのが表 2 である。日本がミャンマーから輸入する衣類は、小ロットで多様なニット製衣料品が主であることが分かる。

03.12 の男性用合繊製上着（非ニット）で、国別シェアが 19.2%（輸入額 3,400 万ドルである。

表 2 日本の対ミャンマー、対カンボジア、対バングラデシュの衣類輸入状況の比較

		ミャンマー	カンボジア	バングラデシュ
	総輸入額 100万US\$	1,066.8	1,263.3	1,168.3
	衣類輸入額	714.0	842.2	858.5
	HS61類 100万US\$	144.9	356.2	443.2
	HS62類 100万US\$	569.1	486.0	415.3
総輸入額の0.5%以上の品目数	総輸入額の0.5% (100万US\$)	5.33	6.32	5.84
	該当品目数	71	49	53
	HS2桁レベル	2	2	2
	HS4桁レベル	16	10	14
	HS6桁レベル	27	22	14
	HS62類(ニット製)	24	8	9
	細目(9桁)	2	7	14
	該当品目の輸入額			
	品目数(1億ドル以上)	3	5	8
	50～100M US\$	8	7	8
	10～50M US\$	24	24	24
	該当品目の輸入シェア			
	品目数 (25%以上)	0	0	0
	10～25%	3	4	8
	5～10%	18	15	16
	最大の輸入シェア(%)	19.2	14.2	16.8
	(品目番号)	(HS62.03.12)	(HS62.05.69)	(HS62.04.69.)

出所: 日本輸入統計(2017年)をもとに作成

表 2 をもとにすると、ミャンマーから輸入する衣類には次の特徴がある。ただし、表 2 の品目選定基準（国別総輸入額の 0.5%以上）は、近似しているものの同一ではないことに留意することが必要である。

3 か国からの輸入規模、衣類輸入規模は、近似し大差がない（表 1 と同様）

ミャンマー製衣類はニット製衣類が主である。

HS61 類（非ニット製品）と HS62（ニット製品）に分けると、ミャンマーはニット製品の割合が 79.7%と高く、ニット製衣類が主体である。一方、ニット製衣類が占める割合は、バングラデシュからの輸入では 48.3%で、カンボジアはその中間（約 57.7%）である（表 1 と同様）。

ミャンマー製衣類は輸入品目が多様で品目数が多い。総輸入額の 0.5%を超える輸入額を持つ品目数を数えると、ミャンマーが上回る。なかでも、HS62 類（ニット製）の HS6 桁レベルではミャンマーが 24 品目であるのに対し、カンボジアが 8 品目、バングラデシュが 9 品目である。HS62 類の輸入額はミャンマーが大きい、品目数ほどの差がない。このことから、ミャンマーから輸入される衣類は、多様なニット製衣類が小ロットである。なお、

ミャンマーからの輸入が小ロットであることは、輸入額を価格帯ごとに集計しても明らかである。

輸入額が 1 億ドル以上の品目はミャンマーが 3 品目であるのに対し、バングラデシュは 8 品目である。

また、国別輸入シェアの分布では、3 か国とも 25%を超える品目はない。ただし、10～25%の輸入シェアを持つ品目数はバングラデシュが 8 であるのに対し、ミャンマーは 3 品目に留まる。ただし、3 か国の中で国別輸入シェアが最大であるのは、ミャンマー製の HS62.

4. 日本以外の輸入市場での競合状況

(1) 米国、ドイツの輸入市場での競合比較

日本以外の輸出国での競合状況を知るために、選んだ国が米国とドイツである。その選ぶ理由は次の点である。

米国を選ぶ理由は、第 1 に米国が世界最大の衣類輸入国であること。米国市場は、①世界で最も『輸出しやすく』、『商品の嗜好性が多様化』しているうえに販売ルートが整っているため、販路開拓が他国より容易である、②『高級品から低級品まで多様な商品が販売されている』ので、米国輸出を狙いやすい、③日本の輸入が少ない中米・カリブ諸国などからの輸入も多く、それらの国との競合する品目を知ることができる。第 2 にミャンマーは米国等から経済制裁を受けるまで、米国は制裁前の最大の輸出先であった。

なお、米国市場に近い中米・カリブ海諸国も強力な競合国である。そこで、表 3 にはアジア諸国以外にホンジュラスの輸入状況を付け加えた。ホンジュラスからの衣類輸入規模はカンボジアのそれに近く、T-シャツ (HS61.10) の主要生産国で米国の輸入額 (7.4 億ドル) は 1 位 (シェア 13%) である。

ドイツを選ぶ理由は、第 1 がミャンマーの重要な輸出先に EU 諸国があり、ドイツ EU 諸国のなかで衣類輸入額が大きいこと。第 2 にドイツは EU 諸国の中で最大の経済規模をもち、国内にスウェーデンの H&M、スペインの ZARA などの有力なアパレル製造小売業 (SPA) を持たず、ミャンマーからの衣類輸入が急拡大していること (図 1)。第 3 に、ドイツの衣類輸入先に近隣の東欧・南欧諸国や地中海地域の国があり、ミャンマー製衣類と競合している。アジア諸国の他に、ミャンマーからの衣類輸入規模が近似しているマセドニアを参考までに付け加えた。同国は合繊製女性用パンツ類 (HS62.04.63) で、中国、ベトナム

ム、ポーランド、バングラデシュに次ぐ 5 番目の輸入国である（シェア 5.6%）。

表 3 米国およびドイツにおける「衣類」の輸入状況

1) 米国の「衣類」輸入状況

輸出国	米国の輸入						
品目	ミャンマー	カンボジア	バングラデシュ	中国	ベトナム	インドネシア	ホンジュラス
総額 (Mil/US\$)	366	3,066	5,687	505,470	46,488	20,209	4,581
衣類が占める割合 (%)	36.7	70.6	86.1	5.4	24.7	22.7	55.5
衣類(Mil/US\$)	135	2,166	4,895	27,283	11,467	4,595	2,542
ミャンマーとの比較(倍率)	1.0	16.1	36.4	202.7	85.2	34.1	18.9
HS61類	62	1,604	1,374	14,304	6,761	2,373	2,072
国別シェア (%)	0.1	3.6	3.1	32.3	15.3	5.4	4.7
HS62類	73	562	3,520	12,979	4,706	2,222	471
国別シェア (%)	0.2	1.5	9.6	35.5	12.9	6.1	1.3

出所: 米国輸入統計

2) ドイツの「衣類」輸入状況

輸出国	ドイツの輸入						
品目	ミャンマー	カンボジア	バングラデシュ	中国	ベトナム	インドネシア	マセドニア
総額 (Mil/US\$)	458	1,167	4,274	81,777	8,616	3,355	2,523
衣類が占める割合 (%)	77.9	69.7	92.4	7.3	10.5	13.2	13.7
衣類(Mil/US\$)	357	813	3,948	5,989	905	442	347
ミャンマーとの比較(倍率)	1.0	2.3	11.1	16.8	2.5	1.2	1.0
HS61類	128	621	2,349	2,873	234	199	55
国別シェア (%)	0.7	3.3	12.6	15.5	1.3	1.1	0.3
HS62類	229	193	1,599	3,116	671	243	291
国別シェア (%)	1.3	1.1	8.9	17.5	3.8	1.4	1.61

出所: ドイツ輸入統計

(2) 米国輸入市場での競合状況

米国の輸入状況について表 1 と同様の表を作成し、比較してみた（表 4）。この表からわかる主な点は次の点である。ただし、米国輸入市場における 3 か国の輸入規模の違いが大きく異なっている。このため、3 か国を比べることに重点を置くのではなく、3 国の輸出の違いをみتينることとなる。

ミャンマー製衣類の輸入規模は、カンボジア、バングラシュのそれと比べると、非常に小さい（前述のとおり）。その結果、総輸入額の 0.5%に相当する額は、ミャンマーが 183 万ドルに対し、カンボジアは 1,533 万ドル、バングラデシュは 2,844 万ドルと大差がある。

ミャンマー製衣類の輸入額が小さく、『強み』がある品目がないので、巨大な米国輸入市場で高いシェア（市場占有率）を獲得できず、ミャンマー製衣類の存在感が小さい。最もシェアが大きい品目（HS62.10.50）でも 1.88%だから、低価格帯の商品を扱う小売店でミャンマー製商品を見つけることは容易ではない。一方、カンボジア製衣類やミャンマー製衣類は

20%を超える品目があり、特定分野で米国市場を獲得し消費者（購買者）の間で一定の認識を得ている。HS4 桁レベルの輸入額でみても、ミャンマーは 21 百万ドル（HS62.04）に対し、カンボジアは 4.1 億ドル（HS61.10）、バングラデシュは 14.66 億ドル（HS62.03）と大きな差がある。

表 4 米国における 3 か国の比較

	ミャンマー	カンボジア	バングラデシュ
総輸入額 100万US\$	366.36	3,066.28	5,687.41
衣類輸入額	134.62	2,165.68	4,894.51
ミャンマー比(倍率)	1.0	16.1	36.4
HS61類 100万US\$	61.55	1,603.73	1,374.38
HS62類 100万US\$	73.08	561.95	3,520.13
総輸入額の0.5% (100万US\$)	1.83	15.33	28.44
ミャンマー比(倍率)	1.0	8.4	15.5
該当品目数			
HS2桁	2	2	2
HS4桁	14	23	18
HS6桁	18	34	26
該当品目の輸入額			
品目数(10億ドル以上)	0	1	4
5～10億ドル	0	1	4
1～5億ドル	0	12	25
最大の輸入額(100万\$)【品目番号】	21 (HS62.04)	410 (HS61.10)	1466 (HS62.03)
該当品目の輸入シェア			
品目数 25%以上	0	0	16
10～25%	0	10	25
5～10%	0	23	22
最大の輸入シェア(%)【品目番号】	1.88% (HS62.10.50)	21.9% (HS61.07.22)	27.9% (HS62.09.20)

出所：米国輸入統計(2017年)をもとに作成

(3) ドイツにおける状況

米国と同様の分析をすると、結果の傾向は米国の場合とほぼ同じである。ミャンマーからの輸入は、バングラデシュからの輸入と比べ、著しく小さく 1/10 規模にとどまり、存在感が乏しい。英国の輸入状況も同様の結果である。

第2節 LDC 卒業と今後の課題

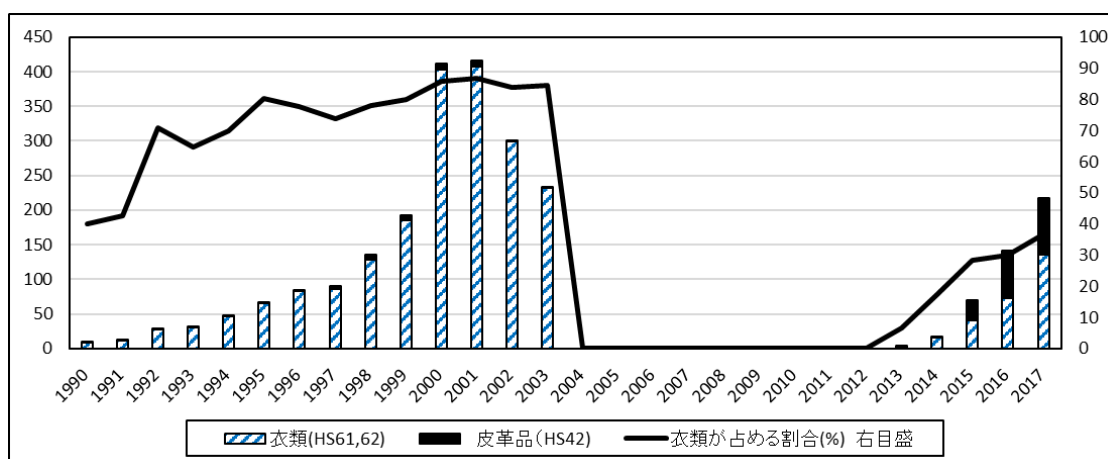
1. ミャンマー製衣類の輸出課題

近年のミャンマーの衣類輸出は好調で、今後も着実な増加が見込まれる。ただし、米国市場、ドイツ・英国等の EU 市場では、ミャンマーからの衣類輸入規模は、隣国のバングラデシュ、カンボジアと比べると小さい。このため、課題の第1は世界最大の輸入規模を持つ米国市場でのシェアを高めることにある。ミャンマーは民生移管が実現するまで GSP の適用を受けることができなかった。経済制裁前に衣類輸出の 5 割を占めていた米国市場から締め出され、2004～2012 年の 9 年間は米国の輸入実績はない。このため、米国輸出に大きく依存していたミャンマーの縫製品産業は壊滅的な打撃を受けた。その間、カンボジアの衣類製造業は内戦終結後に米国や EU から優遇措置を受け大発展した。1996 年時点で見ると、ミャンマー製衣類の輸入額（8,358 万ドル）はカンボジアからの輸入額（237 万ドル）の 35 倍の規模であった。ところが、1997 年以降のカンボジアの衣類輸入額は急増しミャンマーからの輸入を大きく上回るようになり、ミャンマーが経済制裁をうけていた間に衣類生産・輸出国として発展を遂げている（図 4）。

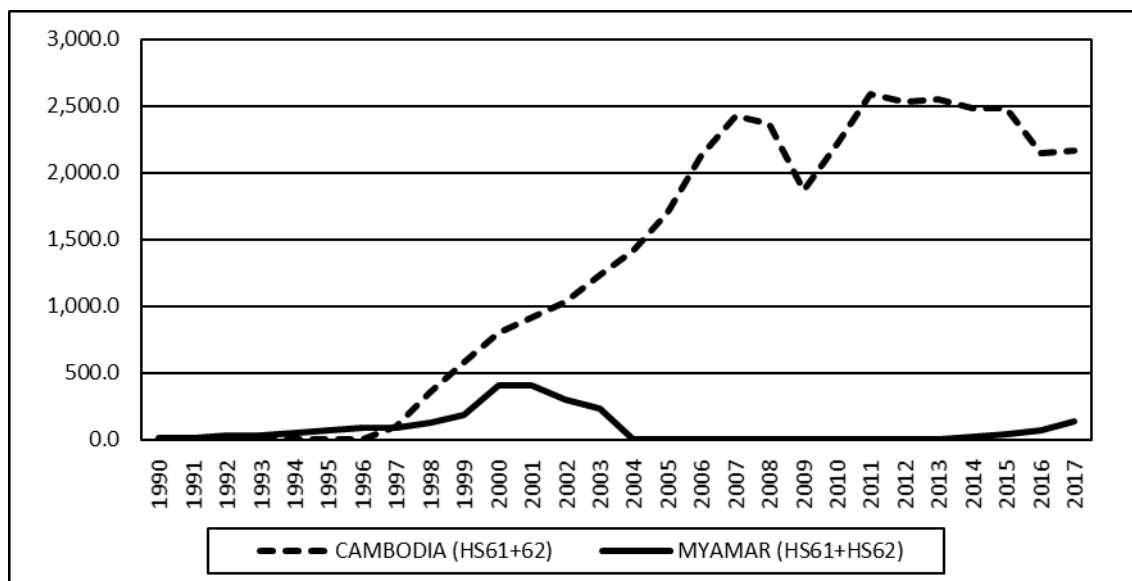
図 4 米国のミャンマー製衣類の輸入額推移

(1) ミャンマーからの輸入推移

単位：100 万 US\$（右）、%（左）



(2) カンボジアからの衣類輸入との比較



出所：米国輸入統計

再開直後の2014年、GAPが韓国系企業に委託し米国向け生産を開始するなど契機に、米国向け輸出は年々増加している。2017年は再開後の最高額の約1.35億ドルとなったが、2000～2001年当時の4億ドル台の約1/3の水準に留まっている。仮に、2000年当時の国別輸入シェア（約1.5%）を維持できていると仮定すると、現在の約5倍規模（約6.6億ドル）になる。そうした状況を作り出せるかが課題になる。

数年前から『China+1』と言われ、中国から他国に生産拠点を移さないし中国以外の国の拠点を拡充する動きがある。ミャンマーにとって中国の隣国である地の利を生かす絶好の機会である。なお、制裁解除後のミャンマー製品のHS2桁分類レベルでの1位は皮革製品（HS42類）である。衣類の輸出拡大に加え、衣類以外の分野での輸出が増えることは望ましい。

第2が、外資系企業誘致の一層の努力と、他の競合国に比べて衣類生産国と有利となる施策である。生産方式が先進諸国の衣料品販売先からの生産委託方式（CMP方式）だから、生産を受託できる地場の企業を育成するとともに生産主力の韓国・中国・日本等から進出した外資系企業の誘致を進めることが、米国だけでなくEU他の主要市場での販売増～輸出増につながる。

発注元の衣料品販売企業は世界各地に委託先を持ち、競争相手はバングラデシュ、カンボジアだけではない。中国、ベトナムなどのアジア諸国、ホンジュラス、メキシコ、グアテマラ、

ハイチなどの中米・カリブ諸国など世界各地にある。

GAP Inc.のサプライヤーズ・リスト掲載企業のうち、ミャンマーの委託先は1事業所（従業員規模：1,001-5,000人）しかない。一方、カンボジアは46事業所、バングラデシュは48事業所と圧倒的な差がある。GAPのミャンマー委託先の工場規模（従業員数）は小さく、カンボジア、バングラデシュとの差は工場数以上に大きい（表5）。

委託工場数の差は、委託先の発注量に関係し委託先工場からの生産量ひいては輸出量に反映する。このため、大口の受注能力がある韓国や中華系企業の縫製企業を誘致することが必須の要件になる。そのためには競合国以上に生産委託を請け負う外資系企業が進出しやすい投資環境を整備する『投資環境整備の競争』のうえで優位にたつことである。その際、欠かせないのが大手販売企業から信頼を勝ち取ることが不可欠である。この点は次項でふれる。

表5 大手衣料販売企業の衣類生産の委託工場数

SPA型小売店名	時点	MYANMAR	CAMBODIA	BANGLADASH
H&M（合計）		62	65	516
SUPPLIER	2019.2.25	26	26	178
FACTORY		36	39	318
GAP		1	46	48
（従業員数） >10,000		0	0	3
5,000～10,000	2018.11	0	0	5
1,001～5,000		0	22	27
0～1,000		1	24	13
UNIQLO	2018.03.31時点	0	5	10

出所：各社の SUPPLIERS LIST ただし、H&Mは掲載サイトへのアクセス日を示す

第2が衣類生産を委託する欧米企業への信頼感の醸成である。衣類生産国は中国やASEAN等アジア諸国だけではない。中米・カリブ海、東欧諸国、マダガスカル等のアフリカ諸国など全世界に広がり、激しい競争が行われている。近年ではエチオピア等の新たな生産国が生まれている。将来はロボットミシンによる生産も普及する。

一方、発注者側では企業の社会的責任をより重視する方向に転じている。衣類生産国として発展するのは、安くて豊富な労働力に加えて委託生産を請け負う国の労働環境、環境に対する配慮が優れた国を志向する。労働・環境等に十分配慮し『安心して任せられる生産環境』を持つ国になることへの競争に対し、先んじることが優位になる時代に転換している。日系

企業もミキハウス、ワコールの現地法人が企画・生産を委託したタキヒヨーが生産を任せた韓国系企業（SEINUS Co）のミャンマー工場が、長時間労働、賃金の不払い、不衛生な労働環境等を NGO の Human Rights Now (HRN) から指摘を受け改善した苦い経験を持つ。

なお、長期的にはアパレル生産の一部がロボットによる自動生産に置き換わる可能性を否定できない状況にあることも念頭においた対応が求められる。

2. ミャンマーの『LDC 卒業』時期と LDC 卒業への備えと課題

ミャンマーは、後発途上国（LDC）の『卒業』要件を満たしていると UNCTAD（国連貿易開発会議）が発表した（2018.03、表 6）。2021 年に再度『卒業要件』を満たすと、2024 年には開発途上国から『卒業』することになる。ミャンマーだけでなく、アジアではラオスとバングラデシュが、同時期に『卒業』を迎える状況にある。後発途上国が『卒業』できることは国際的な地位を高めることで好ましい。

表 6 LDC 卒業指標とレビュー結果（2018 年 3 月時点）

項目	達成項目	1人当たりGNI	HAI	EVI
卒業基準	2	1,230以上	66以上	32以下
カンボジア	1	1,075	68.9	34.8
ラオス	2	1,996	72.8	33.7
ミャンマー	3	1,255	68.5	31.7
バングラデシュ	3	1,274	73.2	25.2

注1 GNI：1人当たり国民総所得（3年平均）

ラオスのみLDC認定時期の違いにより卒業基準が1,242以上。

2. HAI：人的資源開発の程度を表すための指標

3. EVI：外的ショックからの経済的脆弱性を表すための指標

出所: UNCTAD “2018 Triennial Review”

一方、『LDC 卒業』は、享受してきた GSP 等による関税上の優遇措置や LDC 諸国を対象にした ODA を受けられなくなることがもたらす影響が懸念される。特に、衣類の輸出の増加は、関税上の優遇措置を活かしたことが大きかっただけに、衣類、履物類、カバン・袋物等の輸出産業の生産国としての能力を高め『卒業』に備えることが喫緊の課題になる。なお、カンボジアは 2018 年のレビューで『卒業基準』をクリアできていないから、カンボジアよりも早く『卒業』するミャンマーにとって、縫製業等の生産地としての魅力を高めていけるのかを問われることになる。

そのために、輸出品目の多角化を図ることが課題になる。衣類等の労働集約的な軽工業品輸出や天然資源に依存しない品目を増やすことへの取り組みである。

ミャンマーは中国、インド、タイに国境を接し巨大な市場にアクセスする絶好な地理的環境を持つ。可能性の一端を近年急増している HS85 類の輸出が示している。そのためには、アジアの生産・販売のネットワークに位置づけできる製造業企業の誘致が欠かせない（表 7）。

表 7 電気機器（HS85 類）分野における日本およびタイの輸入状況（例）

単位: 1000US\$

	日本の輸入				タイの輸入			
	2015	2016	2017	17/15	2015	2016	2017	17/15
総額	865,119	940,279	1,066,811	1.23	3,556,719	2,368,005	2,501,910	0.70
HS85類 電気機器および同部品	4,841	7,314	14,322	2.96	2,911	12,518	23,003	7.90
85.18.29 Loudspeakers, Other Than Those Of Subheading 8518.	780	1,553	4,958	6.35	32	701	691	21.64
85.04 Electrical Transformers, Static Converters Or Inductors	-	1,502	3,340		84	944	6,070	72.54
85.04.31 Transformers Nesoi, Power Handling Cap Nov 1 Kva	-	-	-		34	548	3,893	114.39
85.04.90 Pts For Elect Transformers Static Converters Indct	-	1,502	3,340		0	36	335	
85.36.10 Fuses For Voltage Not Exceeding 1000 V	2,187	1,813	2,725	1.25	0	3	320	694.40
HS85.25.80 Television Camera, Digitl Camra & Vid Cam Recorder	1,122	1,895	1,525	1.36	-	-	-	
HS85.48.90-10 mage Sensors Of The Contact Type Comprising A Pho	-	-	-		4	10	5,267	1,228.66

出所: 日本輸入統計、タイ輸入統計

なお、ミャンマーにとって悪影響を及ぼしかねない問題が、ラカイン州のイスラム系少数民族・ロヒンギャの難民帰還と人種差別問題である。世界銀行はミャンマーの懸念要因ないし阻害要因にあげて外国からの直接投資への影響を懸念している。ロヒンギャへの行為に対し断固とした姿勢を示す外国企業もある。この問題の解決に向け対処することが不可欠である。

参考資料等

- ・ UNCTAD "2018 Triennial Review"
- ・ 「ミャンマーの衣類縫製産業の輸出競争力～LDC 卒業に備えるための課題～（『国際貿易と投資』114 号、2018 年）

別表 1 日本のミャンマーからの輸入状況

順位	HS	品目名	輸入額（100万米ドル）			伸び率 （%）	商品別 構成比 （%）	市場別 構成比 （%）	輸入数量 （1千）	単価 （米ドル）	
			2015	2016	2017	2017	2017	2017	2017	2017	単位
		輸入総額	865	940	1,067	13.5	100.00	0.16	-	-	
1	62	Apparel Articles And Accessories, Not Knit Etc.	515	537	569	6.1	53.34	4.19		-	
	6203	Men'S Or Boys' Suits, Ensembles Etc, Not Knit Etc	138	143	150	4.9	14.03	6.08	11,218	13.34	NO
	620343	Men'S Or Boys' Trousers Etc, Not Knit, Synth Fiber	48	52	57	9.5	5.33	8.31	6,854	8.30	NO
	620343200	Men'S Or Boys' Trousers, Bib And Brace Overalls, B	48	52	57	9.5	5.33	8.31	6,854	8.30	NO
	620312	Men'S Or Boys' Suits Of Synthetic Fibers, Not Knit	30	27	34	25.5	3.17	19.20	882	38.39	NO
	620311	Men'S Or Boys' Suits Of Wool, Not Knit	21	25	23	-7.3	2.15	5.91	337	67.83	NO
	620342	Men'S Or Boys' Trousers Etc, Not Knit, Cotton	16	15	13	-17.2	1.19	1.56	1,816	7.01	NO
	620333	M/B Suit-Type Jackets & Blazers Synthetic Fib,N Kt	7	7	8	13.6	0.79	7.69	375	22.55	NO
	620341	M/B Trouser Overalls Breeches Shorts Wool, Nt Knit	8	6	6	1.5	0.53	8.40	288	19.68	NO
	6201	Men'S Or Boys' Overcoats, Cloaks Etc, Not Knit Etc	97	82	88	7.8	8.28	8.36	5,000	17.67	NO
	620193	M/B Anoraks Ski Jackets & Smir Art Manmade Fib,Nkt	48	47	52	12.3	4.92	7.87	3,579	14.67	NO
	620193200	Men'S Or Boys' Anoraks (Including Ski-Jackets), Wi	48	47	52	12.5	4.92	8.01	3,579	14.67	NO
	620113	Men'S Or Boys' Overcoats Etc, Not Knit, Mmnd Fiber	30	22	24	8.0	2.21	13.48	1,084	21.75	NO
	620111	M/B Overcoats Carcoats Similar Art Wool, Not Knit	10	9	6	-33.8	0.57	7.70	114	53.38	NO
	6202	Women'S Or Girls' Overcoats Etc, Not Knit Or Croch	69	70	81	16.8	7.61	6.13	4,926	16.49	NO
	620213	Women'S Or Girls' Overcoats Etc, Not Knit, Mm Fib	39	35	41	18.2	3.88	7.58	2,227	18.57	NO
	620293	W/G Anoraks Ski Jackets & Smir Articles Mmf, N Kt	17	20	30	48.2	2.80	6.88	2,258	13.22	NO
	6204	Women'S Or Girls' Suits, Ensemb Etc, Not Knit Etc	55	69	76	10.4	7.17	2.26	10,195	7.50	NO
	620463	Women'S Or Girls' Trousers Etc Not Knit, Syn Fiber	14	20	22	14.2	2.09	3.48	3,247	6.88	NO
	620462	Women'S Or Girls' Trousers Etc Not Knit, Cotton	20	21	22	3.3	2.03	2.37	3,481	6.21	NO
	620469	Women'S Or Girls' Trousers Etc Not Knit, Tex Nesoi	2	6	7	22.4	0.64	2.80	858	7.89	NO
	620433	W/G Suit-Type Jackets & Blazers Syn Fibers, N Knit	3	4	6	43.1	0.60	3.70	567	11.25	NO
	620453	Women'S/Girls' Skirts Synthetic Fibers, Not Knit	3	6	6	-5.0	0.53	1.72	713	8.00	NO
	6205	Men's Or Boys' Shirts, Not Knitted Or Crocheted	63	67	66	-1.7	6.17	7.41	10,380	6.34	NO
	620530	Men'S Or Boys' Shirts, Not Knit, Manmade Fibers	40	43	40	-7.1	3.76	13.65	7,056	5.69	NO
	620520	Men'S Or Boys' Shirts, Not Knit, Of Cotton	21	23	24	7.4	2.28	4.47	3,179	7.65	NO
	6211	Track Suits, Ski-Suits & Swimwear, Not Knit Etc	42	50	43	-13.5	4.06	4.07	5,327	8.14	NO
	621133	Men'S Or Boys' Other Garments Manmade Fibers, N Kt	22	26	23	-11.4	2.14	6.88	2,446	9.32	NO
	621143	Oth Gar Wom Grls Mm Fib Ex Track Ski-Suits Swmwer	9	14	11	-23.0	1.04	2.99	1,819	6.09	NO
	6206	Women'S Or Girls' Blouses, Shirts Etc Not Knit Etc	24	31	32	4.4	2.99	2.86	5,537	5.76	NO
	620640	W/G Blouses, Shirts & Shirt Blouses Mmf, Not Knit	9	12	19	55.3	1.80	3.34	3,517	5.45	NO
	620630	W/G Blouses Shirts & Shirt Blouses Cotton,Not Knit	10	14	11	-23.7	0.99	2.27	1,752	6.05	NO
	6210	Garments, Of Felt Etc, Or Fabric Impregnated Etc	22	21	27	32.9	2.57	6.05	1,552	17.70	NO
	621040	Men'S Or Boys' Garments, Not Knit, Coated Etc	14	13	16	25.8	1.48	7.35	823	19.24	NO
	621050	Women'S Or Girls' Garments, Not Knit, Coated Etc	7	6	9	51.1	0.84	8.32	606	14.75	NO
2	61	Apparel Articles And Accessories, Knit Or Crochet	66	115	145	25.6	13.58	1.13		-	
	6110	Sweaters, Pullovers, Vests Etc, Knit Or Crocheted	22	34	40	17.3	3.74	0.93	8,017	4.97	NO
	611030	Sweaters, Pullovers Etc, Knit Etc, Manmade Fibers	15	23	31	38.0	2.93	1.27	6,901	4.53	NO
	611020	Sweaters, Pullovers Etc, Knit Etc, Cotton	2	7	6	-12.1	0.54	0.50	963	5.95	NO
	6104	Women'S Or Girls' Suits, Ensemb Etc, Knit Or Croch	10	19	21	9.1	1.92	1.66	3,532	5.81	NO
	610463	W/G Trouser Overall Breeches Shorts Syn Fib, Knit	6	9	9	3.4	0.87	2.09	1,671	5.55	NO
	6109	T-Shirts, Singlets, Tank Tops Etc, Knit Or Crochet	4	8	18	116.6	1.72	0.83	6,095	3.00	NO
	6106	Women'S Or Girls' Blouses & Shirts, Knit Or Croch	5	13	14	11.1	1.32	1.74	3,590	3.91	NO
	6103	Men'S Or Boys' Suits, Ensembles Etc, Knit Or Croch	4	8	11	37.5	1.00	1.94	1,963	5.43	NO
	6105	Men's Or Boys' Shirts, Knitted Or Crocheted	1	4	9	134.9	0.87	2.35	1,474	6.31	NO
	6108	Women'S Or Girls' Slips, Pjs, Etc, Knit Or Crochet	3	7	9	27.3	0.84	1.44	6,453	1.39	NO
	6102	Women'S Or Girls' Overcoats Etc, Knit Or Crochet	5	6	6	5.0	0.60	3.60	527	12.11	NO
3	64	Footwear, Gaiters Etc. And Parts Thereof	111	99	122	23.1	11.42	2.30		-	
	6403	Footwear, Outer Sole Rub, Plast Or Lea & Upper Lea	78	52	62	17.4	5.77	5.18		-	
	6402	Footwear, Outer Sole & Upper Rubber Or Plast Nesoi	14	22	35	55.2	3.24	2.19		-	
	6404	Footwear, Outer Sole Rub, Plast Or Lea & Upper Tex	16	22	22	2.3	2.09	1.09		-	
	6405	Footwear Nesoi	1	1	3	74.0	0.23	2.19		-	
	6406	Parts Of Footwear; Insoles Etc; Gaitors Etc, Parts	0	1	1	-16.0	0.09	0.38		-	
4	03	Fish, Crustaceans & Aquatic Invertebrates	56	56	60	7.4	5.62	0.51		-	
5	07	Edible Vegetables & Certain Roots & Tubers	26	22	29	33.1	2.70	1.15		-	
6	12	Oil Seeds Etc.; Misc Grain, Seed, Fruit, Plant Etc	18	23	29	27.4	2.69	0.61		-	
7	42	Leather Art; Saddlery Etc; Handbags Etc; Gut Art	6	16	26	64.8	2.43	0.45		-	
8	40	Rubber And Articles Thereof	10	8	16	93.9	1.52	0.35		-	
9	71	Nat Etc Pearls, Prec Etc Stones, Pr Met Etc; Coin	11	17	16	-8.7	1.48	0.14		-	
10	85	Electric Machinery Etc; Sound Equip; Tv Equip; Pts	5	7	14	95.8	1.34	0.01		-	

注 HS2 桁レベルで上位 10 品目。そのうち、衣類（HS61 類、HS62 類）は、下位レベルの品目の輸入額が、総輸入額に対する割合（商品別構成比）が 0.5%以上を持つものを表示

出所 日本貿易統計をもとに作成

別表 2 日本の対カンボジア製衣類の輸入状況

順位	HS	品目名	輸入額（100万米ドル）			伸び率 （%）	商品別 構成比 （%）	市場別 構成比	輸入数量 （1千）	単価 （米ドル）	
			2015	2016	2017	2017	2017	2017	2017	2017	単位
		輸入総額	969	1,209	1,263	4.5	100.00	0.19	-	-	
1	62	Apparel Articles And Accessories, Not Knit Etc.	397	475	486	2.4	38.47	3.58		-	
	6204	Women'S Or Girls' Suits, Ensemb Etc, Not Knit Etc	169	194	198	2.1	15.66	5.83	24,826	7.97	NO
	620462	Women'S Or Girls' Trousers Etc Not Knit, Cotton	101	105	93	-11.0	7.37	10.23	11,362	8.20	NO
	620462200	Women'S Or Girls' Trousers, Bib And Brace Overalls	101	105	93	-11.0	7.37	10.23	11,362	8.20	NO
	620469	Women'S Or Girls' Trousers Etc Not Knit, Tex Nesoi	17	23	34	47.9	2.71	14.16	5,368	6.38	NO
	620469200	Women'S Or Girls' Trousers, Bib And Brace Overalls	17	23	34	47.9	2.71	14.16	5,368	6.38	NO
	620463	Women'S Or Girls' Trousers Etc Not Knit, Syn Fiber	22	31	32	3.8	2.54	5.01	4,164	7.71	NO
	620463200	Women'S Or Girls' Trousers, Bib And Brace Overalls	22	31	32	3.8	2.54	5.01	4,164	7.71	NO
	620452	Women'S/Girls' Skirts & Divided Skirts Cotton,N Kt	11	9	10	12.6	0.82	6.31	1,365	7.58	NO
	620453	Women'S/Girls' Skirts Synthetic Fibers, Not Knit	4	8	8	-10.4	0.60	2.29	1,031	7.36	NO
	6203	Men'S Or Boys' Suits, Ensembles Etc, Not Knit Etc	122	145	134	-7.3	10.61	5.44	10,453	12.82	NO
	620342	Men'S Or Boys' Trousers Etc, Not Knit, Cotton	65	72	57	-20.5	4.52	7.00	6,592	8.67	NO
	620342200	Men'S Or Boys' Trousers, Bib And Brace Overalls, B	65	72	57	-20.5	4.52	7.02	6,592	8.67	NO
	620311	Men'S Or Boys' Suits Of Wool, Not Knit	22	21	24	10.6	1.87	6.11	378	62.50	NO
	620343	Men'S Or Boys' Trousers Etc, Not Knit, Synth Fiber	14	21	19	-6.0	1.54	2.85	1,881	10.36	NO
2	61	Apparel Articles And Accessories, Knit Or Crochet	242	338	356	5.5	28.20	2.78		-	
	6110	Sweaters, Pullovers, Vests Etc, Knit Or Crocheted	125	144	115	-20.1	9.12	2.69	15,822	7.29	NO
	611030	Sweaters, Pullovers Etc, Knit Etc, Manmade Fibers	40	57	52	-10.4	4.08	2.08	8,159	6.32	NO
	611030014	Jerseys, Pullovers, Cardigans, Waist-Coats And Sim	9	14	17	21.1	1.36	2.00	3,030	5.67	NO
	611020	Sweaters, Pullovers Etc, Knit Etc, Cotton	36	43	35	-17.4	2.81	3.09	5,538	6.40	NO
	611011	Sweaters & Simil. Articles, Knit/Crochet Of Wool	11	15	19	31.4	1.51	4.50	1,708	11.18	NO
	6109	T-Shirts, Singlets, Tank Tops Etc, Knit Or Crochet	24	60	61	1.6	4.83	2.77	26,515	2.30	NO
	610910	T-Shirts, Singlets, Tank Tops Etc, Knit Etc Cotton	17	33	44	34.5	3.50	3.85	21,204	2.08	NO
	610910020	T-Shirts, Singlets And Other Vests, Knitted Or Cro	7	15	24	65.0	1.90	5.21	12,539	1.91	NO
	610910012	T-Shirts, Singlets And Other Vests, Knitted Or Cro	9	13	16	16.1	1.24	2.73	5,769	2.71	NO
	610990	T-Shirts, Singlets Etc, Knit Etc, Textiles Nesoi	7	27	17	-38.1	1.34	1.60	5,311	3.18	NO
	6104	Women'S Or Girls' Suits, Ensemb Etc, Knit Or Croch	32	44	55	26.0	4.36	4.45	8,881	6.20	NO
	610463	W/G Trouser Overall Breeches Shorts Syn Fib, Knit	11	17	21	21.3	1.65	4.69	3,421	6.08	NO
	610462	W/G Trousers Overalls Breeches Shorts Cotton, Knit	7	9	18	105.9	1.46	8.73	2,949	6.27	NO
	6107	Men'S Or Boys' Underpants, Pjs, Etc, Knit Or Croch	8	13	26	102.6	2.06	5.54	12,466	2.09	NO
	610711	Men'S Or Boys' Underpants And Briefs Cotton, Knit	4	6	14	132.9	1.08	7.86	9,506	1.43	NO
	610722	Men'S/Boys' Nightshirt And Pajamas Manmade Fib, Kt	2	2	6	189.7	0.50	9.18	875	7.24	NO
	6103	Men'S Or Boys' Suits, Ensembles Etc, Knit Or Croch	11	13	23	72.6	1.82	4.17	3,162	7.25	NO
	610343	M/B Trousers Overalls Shorts Etc Syn Fibers, Knit	3	6	13	121.3	1.03	4.44	1,786	7.30	NO
	610342	M/B Trousers Overalls Shorts Etc Cotton, Knit	5	7	7	5.2	0.56	4.52	1,145	6.15	NO
	6108	Women'S Or Girls' Slips, Pjs, Etc, Knit Or Crochet	11	12	21	80.8	1.70	3.45	12,795	1.68	NO
	610821	Women'S Or Girls' Briefs And Panties Cotton, Knit	3	3	9	219.7	0.71	4.69	9,215	0.97	NO
	6106	Women'S Or Girls' Blouses & Shirts, Knit Or Croch	10	18	13	-26.2	1.07	1.68	3,449	3.91	NO
	610610	Women'S Or Girls' Blouses And Shirts Cotton, Knit	5	9	7	-16.9	0.58	2.62	2,016	3.62	NO
	6111	Babies' Garments & Accessories, Knit Or Crocheted	9	11	13	16.5	1.00	5.48	6,861	1.83	NO
	611120	Babies' Garments & Clthng Access Of Cotton, Knit	8	10	11	13.2	0.87	6.36	6,303	1.74	NO
3	64	Footwear, Gaiters Etc. And Parts Thereof	181	208	201	-3.4	15.88	3.79		-	
	6403	Footwear, Outer Sole Rub, Plast Or Lea & Upper Lea	132	129	124	-3.9	9.80	10.40		-	
	6404	Footwear, Outer Sole Rub, Plast Or Lea & Upper Tex	26	44	43	-2.4	3.37	2.09		-	
	6402	Footwear, Outer Sole & Upper Rubber Or Plast Nesoi	22	34	30	-11.4	2.39	1.91		-	
	6406	Parts Of Footwear; Insoles Etc; Gaitors Etc, Parts	1	1	3	208.4	0.24	1.26		-	

注 HS2 桁レベルで上位 10 品目。そのうち、衣類（HS61 類、HS62 類）は、下位レベルの品目の輸入額が、総輸入額に対する割合（商品別構成比）が 0.5%以上を持つものを表示

出所 日本貿易統計をもとに作成

別表 3 日本の対バングラデシュ製衣類の輸入状況

HS	品目名	輸入額（100万米ドル）			市場別 構成比	輸入数量 (1千)	単価 (米ドル)	
		2015	2016	2017	2017	2017	2017	単位
	輸入総額	1,081	1,216	1,168	0.17	-	-	
61	Apparel Articles And Accessories, Knit Or Crochet	350	466	443	3.46		-	
6109	T-Shirts, Singlets, Tank Tops Etc, Knit Or Crochet	161	209	205	9.31	74,037	2.77	NO
610910	T-Shirts, Singlets, Tank Tops Etc, Knit Etc Cotton	87	124	118	10.25	55,174	2.13	NO
610910012	T-Shirts, Singlets And Other Vests, Knitted Or Cro	47	71	65	11.28	27,758	2.33	NO
610910020	T-Shirts, Singlets And Other Vests, Knitted Or Cro	33	46	46	10.02	24,793	1.86	NO
610990	T-Shirts, Singlets Etc, Knit Etc, Textiles Nesoi	74	84	87	8.29	18,863	4.64	NO
610990200	T-Shirts, Singlets And Other Vests, Knitted Or Cro	-	-	53	11.15	10,050	5.23	NO
610990110	T-Shirts, Singlets And Other Vests, Knitted Or Cro	-	-	13	9.40	2,197	5.84	NO
610990021	T-Shirts, Singlets And Other Vests, Knitted Or Cro	55	63	12	8.93	3,172	3.86	NO
6110	Sweaters, Pullovers, Vests Etc, Knit Or Crocheted	122	172	149	3.48	29,873	4.99	NO
611030	Sweaters, Pullovers Etc, Knit Etc, Manmade Fibers	77	111	99	4.02	18,426	5.40	NO
611030012	Jerseys, Pullovers, Cardigans, Waist-Coats And Sim	31	37	31	8.09	5,194	5.89	NO
611030022	Jerseys, Pullovers, Cardigans, Waist-Coats And Sim	24	40	24	10.31	4,749	5.01	NO
611030029	Jerseys, Pullovers, Cardigans, Waist-Coats And Sim	10	12	18	8.91	3,227	5.46	NO
611030016	Jerseys, Pullovers, Cardigans, Waist-Coats And Sim	3	4	12	9.17	1,791	6.63	NO
611020	Sweaters, Pullovers Etc, Knit Etc, Cotton	39	52	46	4.03	11,125	4.16	NO
611020029	Jerseys, Pullovers, Cardigans, Waist-Coats And Sim	21	28	24	6.63	6,411	3.72	NO
611020019	Jerseys, Pullovers, Cardigans, Waist-Coats And Sim	11	16	11	2.33	2,599	4.35	NO
611020011	Sweat Shirts, Knitted Or Crocheted, Containing Emb	7	8	11	3.77	2,110	5.22	NO
6106	Women'S Or Girls' Blouses & Shirts, Knit Or Croch	18	21	23	2.87	9,000	2.57	NO
610610	Women'S Or Girls' Blouses And Shirts Cotton, Knit	14	15	18	6.42	7,265	2.46	NO
6104	Women'S Or Girls' Suits, Ensemb Etc, Knit Or Croch	13	21	19	1.51	5,315	3.52	NO
6103	Men'S Or Boys' Suits, Ensembles Etc, Knit Or Croch	7	10	11	1.92	2,945	3.59	NO
6105	Men'S Or Boys' Shirts, Knitted Or Crocheted	6	8	9	2.24	2,161	4.11	NO
6111	Babies' Garments & Accessories, Knit Or Crocheted	5	6	6	2.74	3,266	1.92	NO
62	Apparel Articles And Accessories, Not Knit Etc.	416	437	415	3.06		-	
6203	Men'S Or Boys' Suits, Ensembles Etc, Not Knit Etc	155	150	165	6.71	18,114	9.12	NO
620342	Men'S Or Boys' Trousers Etc, Not Knit, Cotton	132	125	137	16.79	15,699	8.73	NO
620342200	Men'S Or Boys' Trousers, Bib And Brace Overalls, B	132	125	137	16.84	15,699	8.73	NO
620343	Men'S Or Boys' Trousers Etc, Not Knit, Synth Fiber	10	10	13	1.86	1,627	7.83	NO
620312	Men'S Or Boys' Suits Of Synthetic Fibers, Not Knit	6	7	10	5.60	285	34.68	NO
6204	Women'S Or Girls' Suits, Ensemb Etc, Not Knit Etc	73	104	94	2.76	12,506	7.48	NO
620462	Women'S Or Girls' Trousers Etc Not Knit, Cotton	49	69	60	6.53	8,567	6.95	NO
620462200	Women'S Or Girls' Trousers, Bib And Brace Overalls	49	69	60	6.54	8,567	6.95	NO
6205	Men'S Or Boys' Shirts, Not Knitted Or Crocheted	110	101	78	8.80	12,659	6.17	NO
620520	Men'S Or Boys' Shirts, Not Knit, Of Cotton	71	64	43	7.86	6,506	6.57	NO
620530	Men'S Or Boys' Shirts, Not Knit, Manmade Fibers	30	29	28	9.60	5,181	5.45	NO
620590	Men'S Or Boys' Shirts Of Textile Mat Nesoi, Nt Knit	9	8	7	14.29	973	7.41	NO
6206	Women'S Or Girls' Blouses, Shirts Etc Not Knit Etc	28	26	19	1.69	3,054	6.19	NO
620630	W/G Blouses Shirts & Shirt Blouses Cotton, Not Knit	19	19	11	2.42	1,970	5.75	NO
620640	W/G Blouses, Shirts & Shirt Blouses Mmf, Not Knit	4	5	6	1.11	946	6.75	NO
6202	Women'S Or Girls' Overcoats Etc, Not Knit Or Croch	12	15	16	1.24	850	19.25	NO
6201	Men'S Or Boys' Overcoats, Cloaks Etc, Not Knit Etc	16	14	15	1.37	786	18.49	NO
6211	Track Suits, Ski-Suits & Swimwear, Not Knit Etc	11	12	14	1.34	1,922	7.44	NO

注 HS2 桁レベルで上位 10 品目。そのうち、衣類（HS61 類、HS62 類）は、下位レベルの品目の輸入額が、総輸入額に対する割合（商品別構成比）が 0.5%以上を持つものを表示

出所 日本貿易統計をもとに作成

〔禁無断転載〕

ミャンマー経済の現状と展望
～貿易、産業、物流、産業人材育成～

発行日 2019 年 3 月

編集発行 一般財団法人国際貿易投資研究所 (ITI)

〒104-0045 東京都中央区築地 1 丁目 4 番 5 号
第 37 興和ビル 3 階

TEL : (03) 5148-2601 FAX : (03) 5148-2677

Home Page : <http://www.iti.or.jp>

