

# MSR Insights

ミャンマーの現状をシンタンの視点やデータから解き明かす

2019 年 4 月 22 日

ビジネスコンサルティング / ジャパンデスク

Director / 瀧波 栄一郎

## ミャンマーにおける日系の進出動向と 2019 年の展望

～日系企業にとって市場拡大が見込まれる産業とは～

### 1. 当初の期待値の高さとは裏腹に、ASEAN 他国に劣後したミャンマー市場

弊社 MSR では、日系をはじめとして多国籍な企業の ASEAN・ミャンマー投資・進出案件に携わる機会が多い。過去 5 年を振り返ると、当初の市場開放時は未知なるフロンティア市場として投資熱が高まった。しかしマーケット調査やパートナー企業の選定はスムーズに済んでも、その後の政府機関との許認可などの交渉で苦戦する企業が日系に限らず少なくなかった。

ミャンマー進出後も①市場規模の小ささ ②国勢調査による人口 1 千万人の下方修正（＝将来市場の縮小）、③政権交代に係る外資の様子見により、投資マインドが落ち込む傾向にあった。日系に関しては、上記に加え、一人当たり GDP が 2-3 千ドルを超え日系水準の産業の裾野が広がるインドネシア、ベトナム、フィリピンなどの存在により、ミャンマー市場は「将来ポテンシャルは認めるが“長期投資対象”」と分類されてしまうケースも少なからずあり、企業内の投資資源を他 ASEAN 国に振り分ける企業が多いように伺えた。

### 2. ミャンマーへの注目が再び集まる 2019 年

2020 年には総選挙を控え、一層の外国投資を呼び込みたい NLD 政権による数々の外資規制緩和、法整備や MIC の手続きの簡易化などを起点に、弊社でも再び案件の問い合わせが増加傾向にある。一例を挙げると、これまでは調査・コンサルティング会社を介しての案件の問い合わせが多かったが、最近では事業会社から直接のご依頼をいただき、役員クラスが直にミャンマーを訪れて、現地企業と折衝などを行うケースが多くなっている。弊社としては、日系企業のミャンマー投資の本気度が拡大してきた顕れと受け止めている。

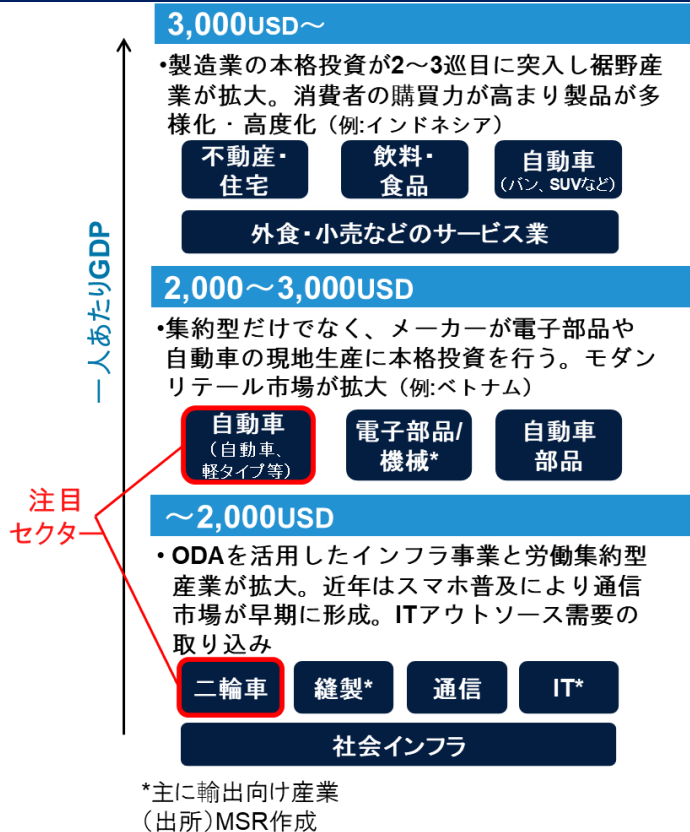
### 3. 日系企業にとって市場拡大のポテンシャルが高い自動車と二輪車産業

では今後、日系企業のどのような業種にとって参入のチャンスが広がるのだろうか。ミャンマーより先に経済発展を遂げたインドネシア、ベトナムを例にとれば、一人当たり GDP を 1 千ドル刻みに 3 つに分類ができ、それぞれのフェーズで国内需要が立ちあがる産業がある（図 1 参照）<sup>1</sup>。

<sup>1</sup> 詳細は「[米中対立期におけるミャンマー市場の重要性](#)」レポートの p.9-10 もご参照ください

(図1) 経済発展フェーズ別に需要が本格化する主要産業

(※日系水準の製品やサービス)



現在のミャンマーは1~2千ドル間で (※ヤンゴンでは2~3千ドルの水準)、道路、発電所、工業団地などの社会インフラ整備、それに伴う建材メーカーや建設業が最も活発で ODA との紐帯案件も多い。

#### <自動車>

ミャンマー政府による輸入車の実質的な規制により、国内の新車市場が前年比2倍以上の成長スピードで急速に立ち上がっている。

ミャンマーは未だタイの1/50の新車市場ではあるが、タイ人の高齢化と人件費高騰により、自動車サプライヤーの移転先としても期待ができる。

乗用車に限らず、トレーラーやトラックなどの商用車でもチャンス

が大きい。2018年にはヤンゴンとマンダレーで、香港に本拠地を置きアセアンで物流事業を展開する Kerry Logistics Network が大規模なドライポートを開業している。ドライポートの整備を起点に、ミャンマーにおけるコンテナや物資の陸上輸送網が確立されれば、ミャンマーで生産された輸出品や、これまではマラッカ海峡を通過して中国など運ばれていた海上輸送分の何割かがミャンマーを通じた陸上運搬に切り替わる可能性もある。バスに関しても、ミャンマー人による国内観光の拡大で需要が増加している。国内のある中堅旅行代理店によれば、近年は外国人出張者は横ばいである一方、ヤンゴン市民の国内観光需要の方が伸びているという。飛行機は値段が高く、電車は老朽化のため効率が悪い中、バスは、リクライニングシートもあるスウェーデンの SCANIA などの長距離バスが多く輸入されており、バス国内網も年々拡大している。

#### <二輪車>

ヤンゴン市内では走行規制が敷かれているためあまり実感できないが、郊外に出れば、ベトナムのようなバイク社会が広がっている。現在、年間100万台超といわれるバイク市場8-9割を低価格さが売りの中国系メーカーが席捲しているが、品質やアフターサービスでは圧倒的支持を得ている日系メーカーの価格設定やプロモーション次第では、現在のシェアを塗り替えられる可能性は大いにある。中国系メーカーとしては、将来的に電気自動車世界市場を狙うように、自国製の電動バイクを海外市場で普及させるよう虎視眈々と狙っている。仮に、二国間での取り決めで環境対策という名目の下、電動バイクの推進などがある

と、日系メーカーが入り込む余地が限られてしまうことに懸念を抱く。すでにミャンマーでも、バガンやガパリビーチなどの観光地では、中国製の電動バイクがレンタル用のバイクとして普及している。

(参考①) ヤンゴン郊外の二輪車販売店にて



ホンダのミャンマー正規販売代理店の「NCXミャンマー」を模倣  
(出所)筆者撮影

また中国製メーカーによる日系ブランドの模倣品が多く普及していることも問題の一つであり(参考①)、今後は行政機関との連携により取り締まりが必要である。

近年は消費者の所得上昇により、価格が中国製の倍以上はしても、品質やアフターサービスでは絶対的な信頼がある日本製のバイクのニーズが高まっている<sup>2</sup>。

さらに、ヤンゴンでの二輪車通行禁止が郊外エリアでは部分的に緩和される動きがみられ、議会では一度否決されてしまったが規制緩和のニーズは高く、最大市場のヤンゴンにおいて規制緩和が実現すれば、日系メーカーにとっては追い風となるだろう。

#### 4. AI や機械化の潮流も踏まえて政策を打ち、外資の投資を呼び込めるか

近年の外資企業の投資動向をみると、保険業、小売・卸売業、不動産業、通信業などといった国内市場を第一のターゲットとした業種での投資が目立ち、縫製業以外の目立った輸出産業の進出が遅れている。政府も製造業誘致を経済課題に挙げているが、現 NLD 政権では、政権内における人材不足やロヒンギャ問題への欧米からの批判が重なり、国際社会が期待した経済発展はその予想を下回っていると言わざるを得ない。

さらに国際的な産業界のトレンドとなっている AI や機械化の流れにより、新興国間での投資誘致の競争だけでなく、先進国の技術者やプログラマーたちが生み出す AI や機械とも競い合わなければならない。安価な人件費と豊富な労働力を魅力として外資の誘致をしてきた中国やタイ、ベトナムが発展したフェーズよりも、外資誘致の難易度が高くなっている側面もある。

日本からの ODA を含めたミャンマーへの投資の関心は、引き続き諸外国の中では最も高く、20~30 年後を見据えた長期的な視野でマーケット形成を描く事業者が多数である点で他外資系企業とは一線を画している。弊社としても、これまで蓄積してきた市場情報や地場企業、政府の各省庁・地方政府との繋がりを活かし、新規参入や事業拡大を狙う日系企業がより一層増えることに努めていきたい。(終)

<sup>2</sup> 詳細は「[2019 年ミャンマー二輪車業界レポート](#)」もご参照ください

※本レポートは MJ Business（ミャンマージャポン）2019 年 4 月号に掲載した内容を一部編集・追記しております。

## 著者略歴



**瀧波 栄一郎 (Eiichiro Takinami)**

**Director / Myanmar Survey Research (MSR)**

三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング、Deloitte Tohmatsu Consulting にて一貫して、海外進出支援を専業とするチームで、大手日系企業の海外進出案件に従事。

専門は海外事業立案、市場調査、提携先選定、JV 交渉支援など

慶應義塾大学法学部卒業 e-mail : [takinami@myanmarsurveyresearch.com](mailto:takinami@myanmarsurveyresearch.com)

## MYANMAR SURVEY RESEARCH (MSR) に関して

1995 年に創業をしたミャンマー最大手のシンクタンク・リサーチ会社。国内外の民間企業と政府機関向けに Marketing、Social、Industrial、EIA の 4 分野で各種調査・コンサルティングサービスを提供。近年は政府・JICA・JETRO と共同で地方州における投資フェアの開催や、民間企業向けのコンサルティングサービスを拡充。2018 年にジャパンデスクを設置し、日系企業の総合的な新規進出や現地企業とのパートナーリング支援を行っている。

ジャパンデスク HP : <http://msr-jp.com/>

