

物流業の海外進出に向けた
諸外国の物流事情実態調査

－ ミャンマー編 －

報 告 書

平成26年3月

一般社団法人 日本物流団体連合会

目 次

本編. ミャンマーにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）	1
I. ミャンマーにおける国内物流の概要について	1
1. 国内貨物輸送量と機関分担率の推移について	1
2. 運輸行政について	2
3. 輸送関係の法体系について	2
4. 物流に関わる主要開発計画の状況について	3
II. ミャンマーにおける国内物流事業の実情について	8
1. ヒアリングを実施した物流事業者の概要について	8
2. ミャンマーにおけるトラック輸送について	12
3. ミャンマーにおける鉄道輸送について	16
4. ミャンマーにおける水運輸送について	21
5. ミャンマーにおけるフレートフォワードナーについて	25
6. ミャンマーにおける重量品及びプラント輸送について	27
7. ミャンマーにおける倉庫や物流施設について	28
8. ミャンマーにおける貨物保険について	40
III. ミャンマーにおける国際物流の実情について	42
IV. ミャンマーでの外資企業進出規制や進出状況等について	44
V. ミャンマーでの物流事業の展開に関する問題点等について	48
VI. まとめ	52
1. ミャンマーの現状と日系企業の進出について	52
2. ミャンマーでの物流事情と進出に当たっての課題について	52
3. 現地日系物流事業者からの要望について	54

資料編. ミャンマーに関するデータ

本編. ミャンマーにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）

I. ミャンマーにおける国内物流の概要について

1. 国内貨物輸送量と機関分担率の推移について

ミャンマーの国内貨物輸送量は、2012年で33,909千トン、14,135百万トンキロとなっており、トン数、トンキロとも概ね増加傾向にある。

2012年の輸送機関別の分担率をみると、トンベースでは、道路（トラック）が75.3%と最も多く国内輸送の多くを担っている。次いで水運が15.3%、鉄道が9.2%、航空が0.0%となっている。また、トンキロベースでは、水運が65.4%と最も多くを担っており、次いで、道路が27.3%、鉄道が7.4%、航空が0.0%となっている。

輸送実態からみると、特に日用品等はトラック輸送が大半であるが、石や砂、木材関係、米などは貨物船による輸送が多い。例えばヤンゴン～マンダレー間は、貨物船による輸送が多いが、マンダレーから北への輸送などの場合には、貨客船での場合もある。

図表 輸送機関別貨物輸送量および輸送機関分担率の推移

【トンベース】 (単位: 上段/千トン、下段/%)

年	2008	2009	2010	2011	2012
道路	22,733 74.9	30,474 79.4	20,664 71.8	22,532 74.8	25,528 75.3
鉄道	2,976 9.8	3,236 8.4	3,322 11.5	3,576 11.9	3,124 9.2
水運	4,657 15.3	4,684 12.2	4,791 16.6	3,996 13.3	5,256 15.5
航空	0.62 0.0	5.58 0.0	0.69 0.0	0.64 0.0	1.18 0.0
合計	30,367 100.0	38,400 100.0	28,778 100.0	30,105 100.0	33,909 100.0

【トンキロベース】 (単位: 上段/百万トンキロ、下段/%)

年	2008	2009	2010	2011	2012
道路	1,128 13.0	2,320 23.9	2,206 19.8	2,897 23.5	3,854 27.3
鉄道	905 10.4	1,021 10.5	1,085 9.8	1,160 9.4	1,041 7.4
水運	6,638 76.6	6,353 65.5	7,830 70.4	8,272 67.1	9,238 65.4
航空	0.27 0.0	0.33 0.0	0.29 0.0	0.27 0.0	2.16 0.0
合計	8,671 100.0	9,694 100.0	11,121 100.0	12,329 100.0	14,135 100.0

出所) Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre ホームページ

2. 運輸行政について

ミャンマーにおける輸送及びロジスティクス部門の行政組織は、他国と異なり、運輸関係の省が1つではなく、建設省（道路と橋）、鉄道省（トラックと鉄道）、及び運輸省（海上と航空）の3つに分かれている。

例えば、ミャンマー運輸省海事局では、ミャンマーにおける船舶関係のライセンスや許可関係、港湾業務について管理している。港湾の管理運営は、場所により行政側の監理やエージェンシーによる管理運営などが入り混じっているが、今後、新しいシステムに移行しようとしているところとなっている。そのため、行政と民間が組合を作って管理運営しようとする法律を検討しており、それに基づいて実施していく計画となっている。

また、都市交通については、ネピドー開発委員会とヤンゴン市開発委員会というさらに2つの機関がある。

この複雑な行政組織が、実務上の障害となっているといわれている。

3. 輸送関係の法体系について

ミャンマーの輸送関連の法律の多くは、1900年代半ばに制定されたものであり、今なお植民地時代にインドの制度から取り入れた古い法律も現存している。しかし実際には適用されていない法律が多いなど、法体系が古いことが問題となっている。

1952年から現在の主な輸送関連法は、以下の通りである。

- ・ミャンマー内陸の水路輸送法（1952年制定）
- ・ミャンマー国内航空輸送法（1963年制定）
- ・陸上及び海上輸送会社法（1963年制定）
- ・自動車法（1964年制定）
- ・道路及び橋梁使用法（1985年制定）
- ・高速道路法－2000
- ・ミャンマー海洋大学法－2002
- ・海洋資源と河川のメンテナンス法－2006

実態的には、日本の道路貨物運送事業法や倉庫業法のような運輸に関する事業法や規制法、様々な規則などが未だ整備されていない。現在、例えば日本の業法を入手したり、諸外国からアドバイスを受けるなどして、勉強中とのことである。

なお、国内での運輸事業を行うに際しては、運輸業は「会社法」で、また、外資企業は「外資投資法」でそれぞれ規制されているが、各法とも詳細というレベルにはない。

4. 物流に関わる主要開発計画の状況について

(1) ティラワ経済特別区の開発計画について

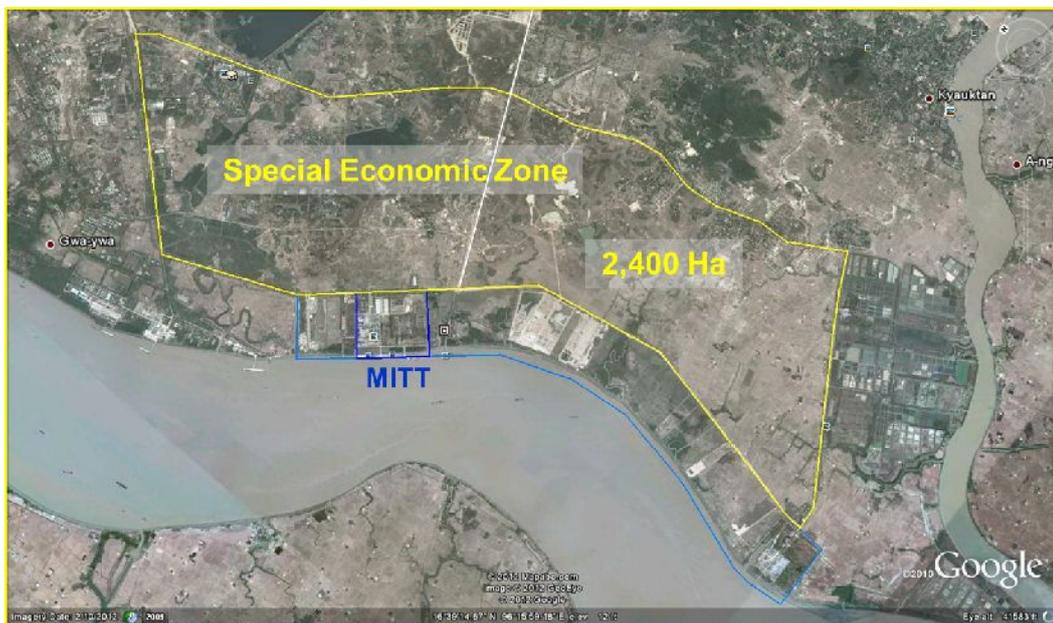
① ティラワ経済特別区の開発計画の概要

ティラワ経済特別区（SEZ）の開発は、ヤンゴン中心市街地から南に約 23km に位置するティラワ地区に、日本政府の ODA によって工業団地、商業地区、住宅区域等の総合開発を計画する大規模プロジェクトである。開発面積は約 2,400ha と山手線内側の約 40%を占める。

ミャンマー政府は、2015 年の開業を期待しており、日本の商社連合が、投資判断のための実行可能性の研究を実施し、2013 年 10 月には、早期開発区域約 400 ha の工業団地開発に向け、日本とミャンマー双方の民間企業が出資した日緬共同事業体を設立し、同年 11 月 30 日に造成の起工式が行われ開発がスタートした。

なお、この地区の現状は、多くが草地の状況であり、当地への企業進出を促進するためには、道路や港湾、電力などのインフラ整備が急務となっており、2012 年には周辺インフラ整備に約 200 億円の円借款を、また 2013 年末には、ティラワ開発を含むミャンマー全体で約 630 億円の円借款が供与されることとなっている。

図表 ティラワ経済特別区とティラワ港（MITT）の位置



出所) MITT 資料

写真 ティラワ経済特別区開発予定地の状況



まだ草地の開発予定地



飼われている牛の群れ



開発区入口にある看板



開発区周辺の道路

②現地での意見

1) 日系物流事業者E社からの意見

ティラワ経済特別区の開発において、特に物流面では道路や橋梁の整備が重要だが、時間的にも2015年までにどこまで整備が進むかが大きな課題とみられている。

日系物流事業者のミャンマー進出に当たっては、当面は、ティラワ地区が予定通りに開発され、メーカー等の進出によって着実に商品輸送等物流業務が発生することが極めて大きく期待されている。

大手の組み立てセットメーカーはじめとする製造業者の進出なしには、部品の供給も製品の輸送も発生しない。しかし、本当に製造業が意を決して進出するのかが、未だ確信をもてない状況である。

自国に 6,000 万人の人口を抱え、周辺に 30 億の人口を抱える ASEAN 諸国の真ん中に位置する地政学上のメリットと、特に今後の西側諸国への拠点としてのミャンマーのポテンシャルを生かすためには、電気や道路、港湾などのインフラの改善がいつどこまで進むのかなどの課題もあり、進出や投資の判断が非常に難しいという意見であった。

2) 日系物流事業者D社からの意見

2013 年 10 月から、JICA の案件で、当社と商社、コンサルによって、ハチソン社が運営しているティラワ港の 4 バースを日本政府の ODA 借款を利用しての開発の事業性の調査を実施することとなった。ティラワ港は、背後の開発を含め 2015 年の冬には供用開始とのスケジュールであり、あと 2 年しかない。

現在の調査は、あくまでも実行可能性の研究の範囲であり、ターミナルの運営権の決定は、別途コンペ等によることになる。現在当社でも、運営権を獲得し、当社のスタッフがガントリークレーンを操作して港湾作業を行うことをイメージしているが、実際には、当地のアジアワールド社やシンガポールのメガターミナル等のコンペティターも多く、当社を含めた日系のグループが業務を獲得することは容易ではないと考えている。

ティラワ港開発のモデルケースは、タイのレムチャバン港ではないかと考えている。しかし、ミャンマーは、産業自体がまだ育ってなく、輸出の荷物が少ないことが、タイとは異なる。

(2) ダウエイ港の開発計画について

①ダウエイ港の開発計画の概要

大水深港として開発が計画されているダウエイ港は、ヤンゴンから南に約 600km に位置し、タイのバンコクからも近い立地にあり、ベトナムのホーチミンからタイのバンコクを結ぶアセアンの南北回廊と接続することで、アセアン西側への新しい物流ルートとして期待されている。

タイ・バンコクから西側への海上輸送では、マラッカ海峡を通過しなければならないが、陸路でダウエイ港まで輸送し、ダウエイ港から輸送することで、リードタイムの大幅な短縮が期待されている。

ダウエイ港および周辺の開発プロジェクトは、2008 年にミャンマー、タイの両政府によって了解覚書が結ばれ、現在、タイ側企業によって開発が進められている。

②現地での意見

1) 現地物流事業者C社からの意見

ダウエイの開発は、まだ計画途中であるが、完成すればミャンマー最大、世界でも5本の指に入る計画である。ダウエイ港は、タイとの関係性が強い。バンコクからダウエイ港まで陸送し、そこから西側諸国へ輸出すれば、マラッカ海峡を通らずに済むため、所要時間の短縮化が図れるメリットが期待されている。

2) 日系物流事業者E社からの意見

ダウエイの開発については、ダウエイがミャンマー国内の南部に位置するのに対し、国内の主要消費地がヤンゴンや北部のマンドレーであることや、この地域に労働力が確保できるのかどうかなどから、ミャンマー自体にどれだけの経済効果が期待できるかが問われている。

確かに、ダウエイはタイに近いので、タイの製造業の投資、進出の期待がある一方で、タイで生産して、ダウエイの港から西側諸国に供給する輸出基地としての期待もある。しかし、ミャンマーに投資してダウエイで生産するとしても、労働力の面では、既に相当数がタイに出稼ぎに出ており、ミャンマーに戻ってもタイと同レベルの収入が期待できないので、戻ってこないのではという懸念がある。一方で、タイで生産し、陸上輸送費を使ってミャンマーのダウエイから輸出したほうがコスト的に優位ではないかとの見方もある。

ダウエイの開発については、ポテンシャルは秘めているものの、少なくとも10年先といった長い目でみていく必要がある。

物流事業者の立場では、ミャンマーが生産拠点となり、部材の輸入と製品の輸出という両方が扱えるようにならないと、物流マーケットとしては成り立たないのではないかと懸念されている。

なお、原油の精製（リファイナリ）を作る最も大きな計画が、ダウエイで計画されている。ここを一大重工業地帯とし、中近東から輸入した原油の精製や、精製の際の副産物関係を化学コンビナートに、さらに、発電所、製鉄所、自動車や家電の工場などを誘致する2万ヘクタールの構想である。この計画は、ミャンマーとタイの両政府による共同プロジェクトである

タイ政府は、タイ国内の失業率が1%以下で労働力が確保できない状況にある一方で、輸出競争力を更に高めるためには、可及的速やかなミャンマーへの進出を睨んでいるとのことである。そこでヤンゴン近郊の港に比べて、外洋に近く水深14mを確保できるため、大型船の航行が可能となるダウエイの港への期待が高まっているものとみられている。

ただし、インフラ整備など資金面が課題となっている。ミャンマー、タイの両国は、日本政府に期待をしているものの、それが難しいようであれば、中国に協力を求める

という動きがある。

一般的に、ミャンマーは親日的であり、投資案件のプロジェクトでは、日本は有利とみられる向きもあるが、必ずしもそうではない。

(3) チャオピュー港の開発計画について

ミャンマー西部ヤカイン州に位置する港チャオピュー港の開発は、ミャンマーにおける3つの大規模な港湾開発計画のひとつであり、10年計画で開発が行われている。

チャオピュー港は、主に中国雲南省との貿易が中心となるとみられ、既に、天然ガスと石油の基地として中国の雲南省への拠点となっている地域であり、今後、経済特区としての開発が進む計画である。輸送インフラについても、中国までのコンテナドレージが可能な道路整備や、鉄道の敷設計画もある。

チャウピューの開発は、現在、ガスのパイプラインは完成し、石油のパイプラインも近々完成予定となっている。30万トンの石油船が着岸できる港湾整備も完成している。その後、カーゴ関係の港湾整備が進む計画であり、道路整備はこれからである。

II. ミャンマーにおける国内物流事業の実情について

1. ミャンマーでヒアリング調査を行った物流事業者の概要について

(1) 現地物流事業者A社

現地物流事業者A社は、1998年に政府の認可を受け事業を開始し、2012年には、部門を分割し、27社でグループ化した。当グループでは、フレートフォワードерおよびマルチモーダル輸送に従事しており、さらには貿易業、製造、建設、ホテル・観光、農業、港湾、およびインランドデポを手掛ける予定としている。当グループのスタッフは、現在約800名である。

当グループのビジョン、ミッション、企業戦略は、取り組む全ての産業でリーダーになることである。

主な事業の中でロジスティクスについて、当社では、通関の許可を得ているとともに、自社倉庫を保有し、荷役サービスも提供できる。また農業事業も行っており、自ら貨物も持っている。更に鉄道輸送サービスと内陸水運の輸送サービスも提供しており、特に鉄道輸送サービスでは、ミャンマーでナンバーワンの事業者である。そこで、ミャンマーの鉄道省と当社の間で、今後のロジスティクス市場のためのマルチモーダルサービスの開始を決定した。これはミャンマーでは先駆的なサービスとのことである。

また、当社では、金融サービスも提供しており、輸出入許可証を持たない顧客である貿易会社向けに、輸出入許可に関する金融サービスも提供している。

当社は、ミャンマー全国で事業を確立する予定とのことであるが、特に、モンヤンやパテイン、チャウピュー、マンダレーなどの地域を注視しており、将来的にはティラワやダウエイ、マンダレーなどの港湾関連の事業に進出するプランを立てているとのことであった。

当社の強みは、陸上、船舶、航空などロジスティクス関係の複合サービスが提供できること、他社に先行した実際の経験の多さとのことであった。日本関係では、ジェットロとも関係も経験している。

また、グループ全体の従業員が若い、会社設立時に約20名であった従業員数が、この16年間で800人まで拡大できていることも強みの一つとのことである。

なお、従業員の確保に対しては、会社としてのマスタープランを策定し、経営者自身が海外で学んだり、従業員に対する教育に力を入れているとのことである。

(2) 現地物流事業者B社

現地物流事業者B社は、2010年から事業を開始したまだ経験が短い企業である。現在の従業員は10名で、従業員の多くは、別の会社や仕事を10年間程度の経験している者が集まっている。主な業務は、フォワーディングと実運送業務である。

現在、当社での取扱い貨物は、中国やインドからの輸入が多く、中国からは機械関係が、インドからは鉄鋼関係の輸入が主体となっている。また、日本からは中古車を、韓国や台湾からは縫製工場の機械関係がある。

輸出は、農林産品が主体であり、米はアフリカと中国に、木材関係はインドと中国に、豆はインドやヨーロッパへの輸出となっている。更に、アパレル関係は日本や中国、欧米への輸出もある。

当社では、40フィート及び20フィートの海上コンテナを輸送するトレーラーが主体に15台のトラックを保有している。ドライバーは契約社員を雇用している。

この1～2年は、コンテナ関係の輸送業務が増えており、顧客からのオーダーに応じて、自社車両を割り当て、自社車両で不足の場合には、運送業者のトラック約700台ほどで組織している組合を通じて借り受け、別の会社が不足の場合には、当社が応援している。

ミャンマー国内のトラック輸送では、例えば15～20トンの大型車の場合には、同業者組合があるが、小型車の多くは、企業や商店など個人で保有しているケースが多い。

ミャンマーでは、まだ道路が悪いため、多くの場合、荷主側で保険を掛けているとのことである。

(3) 現地物流事業者C社

現地物流事業者C社の実際の荷主は、一般企業と政府の双方ともある。政府の場合には、例えば空港建設などの開発計画に基づく資材や機材を大型船で輸送するケースなどがある。

(4) 日系物流事業者D社

日系物流事業者D社は、ミャンマー企業との合弁会社である。当社でのミャンマーでの物流サービスの提供は、まずトラック輸送から手掛けている。トラクターヘッドとコンテナシャーシを日本から輸入し、バラ貨物やコンテナの輸送業務に力を入れており、現地のパートナーと一緒に実運送を行っている。現在保有車両台数は20台弱であり、将来的にはそれを拡大したいと考えている。使用しているコンテナシャーシは、まな板タイプのもので、コンテナも一般貨物も運べるものである。

現在、トラック輸送から手掛け、人の教育に力を入れているが、それには時間がかかる状況である。また将来的には、日本と同様に倉庫や重量物輸送などを行っていかうと考えている。しかし、現時点では、例えば重量物輸送では、橋梁の強度がわからないなどの状況にある。

なお、ミャンマーでは全体的に輸出品が少ない。そのうち日本向けのものはアパレル程度である。ミャンマーのアパレル産業は、日系企業が関与し、中国から糸を輸入し、安い労働力で仕立てしている。アパレル以外の日系企業では、一部自動車メーカーの組み立て工場が進出している程度である。

(5) 日系物流事業者E社

日系物流事業者E社のヤンマーでの位置づけは、アジアオセアニア地域統括会社のミャンマー支店という駐在員事務所である。すなわち、ミャンマーでは、まだ現地法人化はしておらず、外国会社のブランチという位置づけである。駐在員事務所は、登記の必要はないが、実際に運送サービスを提供できる立場ではない。ただし、顧客からの実需に対しては、登記なしでも国をまたぐ代理店契約を結ぶことによって、ミャンマーの運送会社に委託して行うことはできる。当社では現在、複数の代理店に委託しているが、現地の代理店（フォワーダー）は、大小含めて 200 社程度があるといわれている。

(6) 日系物流事業者F社

日系物流事業者F社は、1997年に駐在員事務所を開設した。開設の経緯は、まず1996年頃の第一次ミャンマーブームに応じたこと、さらに当時から、ミャンマー国営の船会社の代理店となっていたことなどからであった。

当初からのターゲットは ODA 貨物であり、1997年から2000年の初頭までは、日本から無償貨物の取り扱いが中心で、それ以外に、ミャンマー側の繊維メーカーの輸出入の取り扱いをしていた。

その後、経済制裁の影響等で仕事がなくなったため、現地スタッフのみで連絡業務や一部顧客の取り次ぎ業務を行っていた。

2011年の民生化以降は、2012年5月から長期出張者を1名派遣し、2013年4月に日本人駐在員の復活となった。

現在、ミャンマーで定期的な貨物の取り扱いには至っていない。実際には、日本からの無償 ODA 案件や、航空貨物の海上貨物のそれぞれ取扱いと混載業務、一部内陸まで輸送業務などを代理店経由で行っている。なお、当社本社とミャンマー側の代理店契約により、当社のハウス BL を日本で発行できる体制もできている。これに加えて、現在は顧客情報の収集や、今後の近い将来のミャンマーにおける業務に対する諸調査が、主な業務となっている、スタッフは、日本人1名と事務所スタッフ1名の2名体制となっている。

(7) 日系物流事業者G社

大阪に本社を置く物流のグループ会社である日系物流事業者G社は、本業の通関業とともに、アジアでのアパレルの検品事業も加えた中で、一貫輸送を展開している。

検品事業は、中国沿岸部の上海、青島、深圳、大連から、近年では、インドネシア、ベトナムにも法人を設立し、チャイナプラスワンという小売業や縫製メーカー、商社等のニーズに応えるべく ASEAN 展開を行っている。

ミャンマーでは、2012年12月に会社を、資本金1億円、3社による合弁会社で設立した。3社の出資比率は、当社が55%。ミャンマー企業で中古車輸入業者が40%、そ

の関連会社が5%である。なお、この合弁のパートナーは、日本からミャンマーへの輸出業務の顧客である。

当社は、例えば日系縫製業の進出に合わせたものではなく、現地での営業を睨んでの進出であった。顧客である縫製業は韓国系、中国系が多く、アパレルメーカーは日系である。

現地法人化にともないヤンゴン市内に検品・流通加工物流センターを設立した。このセンターには、基本的には顧客からの持ち込みで商品が届く。ここでの作業は、検針、検品作業、箱詰め等のソート作業で、ニーズがあれば縫製工場からセンターまでの輸送と検品した商品の輸送は、自社保有の車両や地場の協力会社に委託して行い、港湾や空港からの輸出の通関手配は自社で行っている。現地代理店を通さないため、それによるノウハウを蓄積している。自社で現在は、100%が日本向け商品である。

ミャンマーの製造の品質は、まだ中国ほど高くないので、顧客とは、検品の基準をどのレベルとするかを適宜調整しているとのことである。

写真 日系物流事業者G社の検品・流通加工物流センター



2. ミャンマーにおけるトラック輸送について

(1) トラック輸送の実際について

ミャンマーのトラック輸送は、港湾で使われているような大型車は営業用が主体であり、街中の量販店やチェーン店、ホテルなどで、仕入や納品に使っている小型車は、その会社がドライバーを雇って、自家用で運用しているという実態が多い。

個人でトラックを保有しているような事業者もあり、そこは、大手事業者のアンダーで仕事をしているようなケースも少なくない。

例えば、フォワーダーが利用しているトラックは、それを専門とする一定規模のトラック運送事業者は少なく、2~3台を持って営業しているトラックを使うことが一般的となっている。

現場の仕事の中では、トラックを頼んでも、ないから運べないというケースやドレージができないというケースは少ない。ただし、長距離の大型トラックは、なかなか見つからないということはある。

(2) トラック運送事業の申請について

ミャンマーでは、現在はまだ運送業としての事業規制はなく、許可を受ける必要はない。ただし、トラック運送事業を行うに当たっては、陸運局に相当する役所に、車両単位の登録申請が必要となっている。なお、事業用として登録許可された車両のナンバープレートは赤色のものとなる。

日系物流事業者の場合、出資しているものの、車両の所有や登録は、パートナー側のものである。パートナー側は、従来から小規模な物流業を行っていたが、その拡大に向けた資金を日本側が支援する形ではじめたものである。

トラック運送業やバスでの運送業は、同じサービス業に含まれており、例えば、路線バス会社が貨物を輸送しても、現状では全く問題ない。その一例が、ミャンマーでは、郵便システムはあるが、個人宅へ荷物を配送する宅配便のようなサービスは提供されていない。現在、ミャンマーで小荷物を運びたい場合は、夜行や長距離のバス会社に持ち込んで、指定のバス停まで輸送してもらい、そのバス停に取りに行くというサービスがある。

(3) 運賃について

トラック輸送の運賃は、相対で自由な交渉のもち決めている。タリフはなく、あくまで企業間の交渉の中で、運賃を決めている。

なお、港湾関係では、管理会社側で運賃表を決めており、それをベースに交渉となっている。ただし、取引関係上は、シッパー側のほうが強いようである。

運賃の例として、20フィートコンテナ1本のドレージ輸送の運賃は、およそ10万チャット（約1万円）で、利益はおよそ3万チャット（約3,000円）とのことであった。

(4) 物流事業の採算性について

現地物流事業者によると、現在、ミャンマーでの物流事業は、年間の半分以上にもなる雨期の経営が厳しいものの、年間では概ね採算はとれている。ただし、年々競争が厳しくなっているとのことである。

また、日系物流事業者によると、実際の運送業務の利益率は、日本と比べて高いとのことである。それは、人件費が安く、中古車両なので車両費も安い。燃料費やメンテナンス費用をみても、全体的に利益率は高いとのことである。

(5) トラックの輸入について

車両の輸入は、パートナーの名義で行っている。それは、基本的に外資企業には輸入に関するライセンスの取得が事実上凍結されているためである。

(6) 道路事情と商習慣等による輸送品質について

ミャンマーでは、道路自体が未整備であることに加えて、過積載も非常に多い。おおよそ積載量の2倍近く積んで走行しているトラックが珍しくない状況である。過積載を取り締まる法律や罰則規定等は、未だないものとみられ、輸送の現場では、過積載という認識はないのが実態である。

車両や貨物の保険についても、掛けられているケースは、ごく稀とのことである。

ミャンマーでは、道路輸送に関する法体系が整備されていないため、違法行為との認識がない中で輸送サービスが提供されているような状況である。

また、ミャンマーでは、未だ手荷役が一般的である。例えば、米を500袋積み込むのも、全て人力作業であるため、トラックの手待ち時間が非常に長い。さらに、時間を守るという習慣が薄く、定時性という意識は低い。

(7) ヤンゴン市内の走行規制について

ミャンマー市内は、大型車が走行可能な道路が決められており、それ以外は大型車の走行は規制されている。

写真 トラック輸送の実態①



(8) ミャンマーのドライバーの労働事情について

ミャンマーの物流の現場で働くドライバーの給料は、他産業を含めた事務職に比べて高い傾向にある。それは、ドライバーの場合、事務職に比べて労働時間が長く、休日も少ないことや、それが実際の手当てにつながっていることが大きな理由である。実際の大型のコンテナドレージのドライバーは、月収平均 650 ドル程度、一般の小型トラックのドライバーで平均 150~200 ドル程度であり、事務職は、マネジャークラスで 700 ドル以上、それ以外は役職等により 100~500 ドル程度とのことである。

なお、日本の労働基準法に相当する労働時間等を規制した法律はあるが、ドライバーの労働時間等を定めた日本の改善基準告示のようなルールはない。

現地物流事業者によると、現在、事務職やドライバー、荷役作業員の雇用は順調とのことである。それは、ミャンマーでは、現在、会計関係やロジスティクス関係に興味持つ若者が多い。例えば、学校で港湾管理等を教えていることが一因となっている。当社では、高校卒業で採用したスタッフに、例えば働きながら通信大学で学ばせ、大学卒業後に、ステップアップした担当として従事させることもしている。

また、日系物流事業者D社によると、ドライバーは、総じて真面目であり、ドライバーにトラック 1 台を担当させると、それは自分のクルマという意識で非常に大切に扱う傾向にある。メンテナンスに対しても気を使うなど非常に真面目である。ただし、人材教育には時間がかかる。また、少しでも条件のよい会社に移ろうとする傾向が強いとのことである。

(9) ミャンマーのトラック業界について

現在、ミャンマーでは、トラック業界では業界が 2 つある。1 つはミャンマー国内に運送しているトラック業界と、もう 1 つはヤンゴンの港湾関係でコンテナ等を輸送しているトラック業界である。ただし、現在、トラック業界に関する業法はないため、実態に即した業界の状況となっている。

なお、合弁のトラック運送業であれば、トラックを購入することができるが、個人でトラックを購入するには、ミャンマー人でないとできない。

実際のミャンマーの港湾の輸送では、トラック専門の運送事業者に委託することが多い。ミャンマーのフォワーダーで、自社でトラックを保有している事業者は、1~2 社しかなく、その事業者でも保有車両数は少ない。

3. ミャンマーにおける鉄道輸送について

(1) ミャンマーの鉄道輸送の概要について

ミャンマーの鉄道輸送は、国有のミャンマー鉄道により、5,844km の路線で運行されている。ほとんどの区間が単線であり、全区間非電化である。

そのミャンマー国鉄では、ミャンマー国内の 11 管区に事務所を開設している。ヤンゴン管区には貨物駅が 3 か所ある。

ミャンマー国鉄の収入は、年間約 30 億ドルであるが、そのうち約 3 分の 2 は貨物輸送が占めている。

ミャンマーにおける鉄道貨物輸送は、基本的にいくつかのタイプの貨物車による方式であり、海上コンテナを輸送する車両や、冷凍車も導入している。ただし、海上コンテナの鉄道輸送は、過去に試験輸送を行っただけで、実際にまだ運行はしていない。

鉄道貨物輸送は、専用の貨物列車に加えて、一般の旅客列車（客車）に貨車を連結して輸送するケースもある。

輸送品目は、様々であり、鉄鋼関係やガソリンや軽油、航空燃料、木炭などの燃料系、食品や一般雑貨、木材、米などの農産品などや水産品などである。現在、輸送量が最も多いのは米である。

ダイヤ設定や操車は、ヤンゴンの 3 か所の貨物駅ではその駅長が、また他の地域の旅客と貨物が一緒の駅でもその駅長の責任で担当している。

運賃は、トン当たりの距離（マイル換算）のレートをもとに算定されている。貨物車の形式や、専用列車か、旅客列車への連結かなどによる差異はあるが、品目による差異はない。

鉄道貨物輸送のサービス改善に向けて、現在、委員会を設置し、検討を進めているところである。

(2) 鉄道貨物輸送の実態について

ミャンマー国鉄によると、運行の実態は、貨物輸送量が最も多いのがヤンゴン～マンダレー間で、概ね 15 両編成の貨物列車が 1 日 2 本の運行、所要時間は約 1 日である。加えて、旅客列車への連結が 1 日 2 本で貨物車が計 10 両程度の運行となっている。

ヤンゴン～マンダレー間に次いで、マンダレー～ミッチーナ間の輸送量が多い。

貨車は、一部では例えばガソリン等の燃料を輸送するタンク車など日本からの中古貨車を使用している。

貨車の操車は、国からの輸送依頼と民間事業者からの輸送依頼の双方がある。民間側からの輸送依頼も可能であるが、現時点では、国からの輸送依頼のほうが多い。

今後、民間からの輸送依頼をはじめ輸送需要が多くなっても、対応は可能としている。

ミャンマー国鉄は国営であるため、現時点では貨物輸送に対する営業活動は、特に

行っていない。

ただし、実際の民間からの輸送依頼の例としては、例えば、ヤンゴンからマンダレーに1カ月に1~2回の輸送を依頼されている会社からは、貨車1両を1年間、1カ月に何回使うかという条件をもとに、キャンセルなどの発生を防ぐために頭金を収めて貨車を貸切るというシステムがある。その他、フォワーダーのように貸切った車両のスペースを売るようなシステムもある。

貨物駅までの輸送は、荷送人や荷受人が自らの手配で持ち込むか、引き取っている。

実際の貨車への積み降ろしは、国鉄側の作業員で行っており、そのほとんどが手作業である。

写真 鉄道貨物駅の状況①

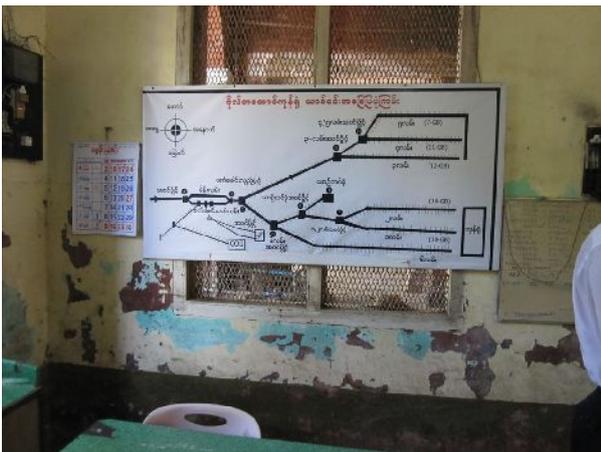
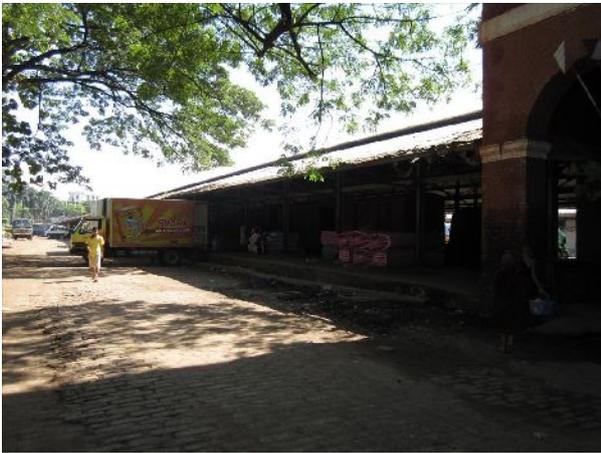


写真 鉄道貨物駅の状況②



(3) 鉄道貨物輸送の問題について

現地の専門家の意見では、鉄道は、全国網があるが、赤字路線が多く経営面では非常に苦しい状況にあるとのことである。その中で現在、ヤンゴンとマンダレー間を中心に鉄道の改善策が検討されている。ただし、旅客輸送については、将来の需要が見込めるかどうかという懸念がある。それは、従来、ヤンゴンとマンダレーの間の旅客の移動は、鉄道が主体であったが、現在は利便性のよいバスの利用が8～9割となっている。この両都市間の現在の所要時間は、鉄道の16時間に対しバスは7～8時間である。鉄道の改善が進んでも、所要時間は10時間程度かかると見込まれている。さらに、現在のバスは、安価でエアコン付のリクライニングシートであり、非常に快適であることなどからも、鉄道が整備されてもバスから旅客が戻ってくるかという意見がある。

従って、ミャンマー国鉄が一番注目しているのは貨物であり、貨物輸送については、一定の貨物量が期待できると考えているようである。実際に、ティラワ港では、鉄道との一貫輸送を目指して路線が引かれ、試験的に貨物列車を走らせている。しかし、港湾側との連携や、鉄道インフラの改善による振動等の削減（輸送品質の向上）、所要時間の短縮など課題は少なくなく、システムとしてうまく稼働するかという点には懐疑的な見方もある。

なお、日系物流事業者からは、ミャンマーの鉄道は、通勤など旅客輸送のための整備が優先で、貨物輸送については、旅客の後に本格的に利用するようことが、現実的ではないかとの意見も聞かれた。

(4) 今後の鉄道整備について

ミャンマー国鉄では、今現在は、鉄道のインフラや車両が古いため、所要時間がかかるなどの問題があるが、今後は、日本からの技術支援や中古車両の導入などにより、物流面での改善が望めるため、日本からの投資や支援を期待している。

日本からの支援の例として、今般、JICAの支援により、線路の整備不良などにより年間650件を超える脱線や衝突などの事故が発生しているミャンマー国鉄に対し、必要な資機材の供与、保線作業訓練、セミナーや本邦実施研修といった技術協力を通して、線路の維持管理能力を向上する取組みを行っている。具体的には、ヤンゴン～バゴー間に設ける20km程度のパイロット区間で行い、同時に車両・電気などの実態調査と改善への提言なども行っているところである。その他にも、日本の産業界から、ミャンマーの鉄道関係へのアドバイスや技術支援が行われつつある。

また、ヤンゴンの鉄道関係の開発計画について、例えばヤンゴン駅の開発は、日本からの援助のもと、伊藤忠商事と一緒に開発していく計画がある。

なお、近隣国との間で鉄道自体を結ぶ計画として、例えば中国雲南省からミャンマー国内の天然ガスパイプラインまでの計画や、タイ、インドなどとの間での鉄道計画

などが 10 年ほど前からあるが、まだ実行に至っていない。

ミャンマーでは、CO₂ 排出量の削減など環境対策の面からの鉄道利用促進といった政策やプロジェクトは、今のところない。

4. ミャンマーにおける水運輸送について

(1) ミャンマーにおける水運の位置づけとヤンゴン港の状況について

ミャンマーは、ヒマラヤ山脈などを源流とする河川が多い国土であるため、水運が非常に重要な機能を担っている。ただし、雨季と乾季では降水量が相当に違い、雨期には上流でも水位が 10mほど上昇するため、水運の活用が活発となる。しかし雨期には道路が寸断状態となるという実情もある。一方乾季には、道路は使えるが、河川は水位が下がり、一部では、水深 1.5mを切るようなところが生じ、通行不可能な箇所も出るなどがあり、河川のみならず、道路や架橋の問題もあり、全国の交通網を形成することが厳しい状況にある。

しかし、将来的には、この水運をいかに利用しやすくするかが、国内物流のカギとなっている。なお、国内の水運のほとんどが民間事業者によるバージ輸送である。

アセアンにおけるミャンマーの立地条件やポテンシャルは高いといわれているが、コンテナ貨物の物流面では、まだ多くの問題を抱えている。

ヤンゴンの港は、ヤンゴン川に面しているため、非常に問題の多い港湾である。まず、水深が浅く航路が限られる点がある。ヤンゴン港は、ドラフトで満潮時にマイナス 9mが入れる程度、下流のティラワ港でも、満潮時でマイナス 10mが入れる程度である。継続して浚渫を行っているが、水深を深めることは容易ではない。実際の運航では、水深が浅いため、棒でつつくなど原始的な手作業で水深を測りながらというナビゲーション上の問題もある。しかし現在、河川を制御しながら浚渫を継続し、水深を 1m深めることによる航路の改善を計画している。

また、後背地の道路混雑の問題や船舶の老朽化の問題などキャパシティ面でのボトルネックもある。船舶の老朽化は、例えば、60年ほど前に日本の戦後賠償で導入した船体が未だに使用されているような状況である。

さらに、港湾手続きが電子化されていないことも問題となっている。現在は手続きが非常に煩雑であり、加えて税関でも同様の状況にあるため、ヤードでコンテナが滞留し、通関に 1週間以上かかる状況となっており、キャパシティを増やすことができない。これが貿易上のゲートウェイとしての大きなボトルネックとなっている。現状ではどうにかこなしているが、近々にはオーバーフローすることが懸念されている。なお、改善に向けて日本の港湾手続きの電子化の導入を JICA の協力のもと、進めようとの動きがある。

例えばミャンマー第二の都市のマンダレーとヤンゴン間の交通網は、道路や鉄道もあるが、特に木材や石油、砂砂利、セメントなどのバルク貨物の相当量は、バージによる水運で運ばれている。バージ輸送では、ヤンゴン～マンダレー間 900 kmの所要時間は、8～10日である。先述のように、河川水運は、水深の問題などナビゲーションがうまくできず、危険があるため夜間運航ができない。さらに、老朽化した船舶は、速度も遅いため、長い所要時間を要している。

なお、ミャンマーでは、保税輸送の概念がない。そのため、ヤンゴン港で通関を切らざるをえず、その通関に10日から長い場合だと3週間かかることもある。

また、マンダレーの港は、護岸にバージが約45kmにわたり密集している状況であり、特に雨期は荷役するスペースがなくなり、雑貨等の貨物のみならず、砂利や石炭などのバルクカーゴも、荷役は、道路上で全て人力でこなしている状況である。

このように、河川輸送という面では、船体の老朽化問題、航路の水深の問題、ナビゲーションの問題、人力に頼らざるをえない荷役の問題、港湾手続きの問題などが、非常に大きな懸案事項となっている。

(2) 国内水運の実情と今後について

国内水運は、ミャンマーの主要河川であるイラワジ川とチンドウイン川を中心に行われている。輸送品目は、ヒスイやニッケル、銅などの鉱石関係や軽油や石炭などの燃料関係が多い。鉱山は、マンダレーやモンユワの近辺に多い。なお、これまで原木も輸送してきたが、2014年からは原木のままの輸出が禁止となるため、今後は家具等の木材加工品を輸送することになるとのことである。

写真 国内水運の現状



出所) MIFF 資料

ミャンマー国内の沿岸輸送、河川輸送については、輸送量の伸びが期待されている。船会社の成長性としては、輸送だけでは難しく、当社の石材のように自ら貨物を持って現場まで輸送を提供できる会社が伸びるのではないかと考えられている。

今後のミャンマーにおける水運、海運に関しては、ミャンマーの船社は、従来は国営の会社があったが、その後、軍関係の会社となってしまったため、今現在、大規模な船会社がない。今後、諸外国と競争するためには、メガフラッグの会社を設立することが必要とされている。

そのためには、海運関連の法体系が未整備であるため、現在、事業者による団体（協会）を設立し、その協会から政府に対して提案、要望を上げようとしているところである。

なお、日系物流事業者からも、水運については、ミャンマーの貨物輸送に根付いており、今後も利用の可能性は十分にあるとみている。現在は荷役設備が脆弱であるが、その整備が進めば、水運は非常に魅力があるとみている。

(3) ライセンス方式について

水運のビジネス面では、ライセンスの発行に関しても苦勞がみられる。例えば、船舶の登録は行われているものの、船舶登録に対する安全性の確認などは試行錯誤的なところがあり、ライセンス発行については、大きな議論になっている。

また、日本の利用運送事業法や倉庫業法などに相当するライセンス制度は未整備であり、各種業法の体制整備に対して日本からのアイデアを求められている状況である。

なお、国際輸送でのマルチモーダルトランスポートに関する法律は、アセアンにおけるマルチモーダルの枠組みを踏まえたものが上程されており、間もなく認可される見通しとなっている。

(4) 内航船会社について

ミャンマー国内の内航船会社は、現在8社である。内航海運は、100%外資での参入はできず、合弁であれば可能であるが、現時点では、日系企業との合弁の水運会社はない。

ミャンマーの船会社では、現在船を購入するには、ローンは組めず、全てキャッシュで支払わなければならない。

(5) 契約や運賃の実態について

水運の運賃体系は、基本的に船1隻ごとチャーター料金のケースや、タイムチャーター、重量×距離の運賃と様々なケースがある。

地場運送会社によると、例えばバージ輸送の運賃は、タリフ等はなく荷主との間でトン当たりの概ねの相場で決めているような状況である。

(6) 水運貨物のトラック手配について

現地物流事業者によると、水運貨物の陸上輸送の要請に対しは、自社保有のトラックや、運送事業者に委託して実施しているとのことであった。

5. ミャンマーにおけるフレートフォワーダーについて

(1) ミャンマーのフレートフォワーダーについて

ミャンマーフレートフォワーダー協会（以下、MIFFA とする。）によると、ミャンマーのフレートフォワーダーは 250 社、MIFFA の会員は、賛助会員と正会員の 2 種類がある。正会員は、ミャンマー国民およびミャンマーのフレイトフォワーダーのみで、賛助会員は、例えば日系フォワーダーの駐在員事務所でも会員になれるが、投票権はない。実際に、日本通運は賛助会員となっている。

日本の物流業者が 100%独資でフレートフォワーダーとしての会社を設立については、4 か月前までは外資 100%で許可されたが、現在は、ミャンマーの会社と合弁会社しか許可が出なくなった。

今現在、ミャンマーの運輸省では、フレートフォワーダーに関する法整備ができていない。その状況の中で、外資企業を認めると、ノウハウを持つ外資企業が、容易に事務所を設立し、業務を開始されると、今の国内企業で競争上厳しいため、MIFFA から行政に対して、100%独資を認めないように提案した結果とのことである。

ミャンマーでの会社設立に対する法律は、会社関係法と、海外投資法という二つの法律がある。会社関係法によると、サービス業は、外資 100%で設立可能となっている。フレートフォワーダーやトラック運送業を含めた運輸業は、このサービス業に含まれるが、ホテル業なども含まれるように分野が広く、更に詳細な分野規程等がない。一方、外国投資法では、外資 80%で認められており、更に運輸関係では 50,000 ドルを政府に投資することが規定されている。なお、現在、他国を参考にして、2015 年にはこの外資比率を 70%とする可能性が見込まれている。

ただし、現在のミャンマーの政府では、投資額が多大であったり、資本力の大きい企業、ミャンマーにはない技術力などの特別な分野の業務に関しては、100%独資でも許可を出している。

現在日本を含めた諸外国の協力のもと、運輸等に対する法体系の整備を進めようとしているところである。将来その法体系が整備された段階になれば、海外企業の 100%独資による会社設立の許可が出る可能性が指摘されている。

なお、日系物流事業者によると、ミャンマーの航空貨物フォワーダーは、15~20 社程度あり、現在の航空貨物需要は、かなりの少量に過ぎないため、例えば日系企業で航空上屋を自営することは、難しい状況とみられている。また、航空貨物の通関については、海上貨物に比べると短く 1 週間をはからず、3~4 日で配送できる状況となっている。

(2) 混載輸送について

混載輸送には 2 種類あり、1 つは倉庫混載輸送、もう 1 つは工場混載輸送である。

現在、倉庫混載輸送では、混載輸送による輸出入用に、十分な CFS のスペースが不

足していることが問題となっている。

また、現在公共の CFS はない。以前は適当な CFS があったが、政府がある民間企業 1 社に特権を与えたところ、この民間企業がコスト削減優先の運営を行うなどの問題が生じた。その結果、行政では、倉庫があっても許可しないのが現状とのことである。MIFFA としては、それは我が国全体の問題であり、CFS のサービスが求められている旨を要求しているとのことである。

6. ミャンマーにおける重量品及びプラント輸送について

(1) 重量物輸送について

現地物流事業者によると、ミャンマーの沿岸には、火力発電所や石油精製施設が 26 カ所あるが、例えば、タービンやジェネレーターなどの重量物を国内輸送に対しては、今のところ 200 トンクレーンはあるが、輸送機材はない。そのような機材が必要な際には、その都度海外から手配している。

例えば、火力発電所や水力発電所の大型のタービンを船でヤンゴン港まで輸送した後、バージを利用して河川を北上して輸送することは可能とのことである。ただし船形は、フラットトップではなく放り込み式のものであった。

また、日系物流事業者によると、ミャンマーでも各種の開発プロジェクトが始まっており、重量物輸送の車両やクレーンを保有している事業者も出てきている。例えば、中国系の事業者では、ドイツからベンツやゴールドホッパー社の 250 トンのクレーンや 400 トンのキャリアなどを保有している事業者もいる。

ただし、例えば 300 トンクラスの発電機を輸入しても、現在の港の地盤でクレーンがもつのかどうか、また道路インフラが脆弱なため輸送できるかどうかなど、実際の作業面では問題がある。

(2) 資本財の免税措置について

日系事業者によると、ミャンマーでの資本財の免税措置については、外国投資法で合弁企業を設立すれば、法人税が事業開始後 5 年間免税となる。また、建設期間内の輸入機械と輸入建材等の輸入関税、それに関する商業税も免税となる。さらに事業開始後 3 年間の輸入材料部品は、輸入関税も含めて免税になるとのことである。

外国投資法は、2 年ほど前に改正、施行され、今後、外国投資法の中での日系企業の子会社設立が本格的になるとみられる。特に今後のティラワの開発に当たっては、外国投資法とは別枠の SEZ 法による特例が認められるのではないかとみられている。

なお、MIFFA では、様々な開発における資本財の免税措置については、基本的に民間企業は支払わなくてはならないが、控除やインセンティブ、免税等を求めるのであれば、外国直接投資法に従ってミャンマー投資委員会に申請することで、それを得られることになるのではとの見解であった。

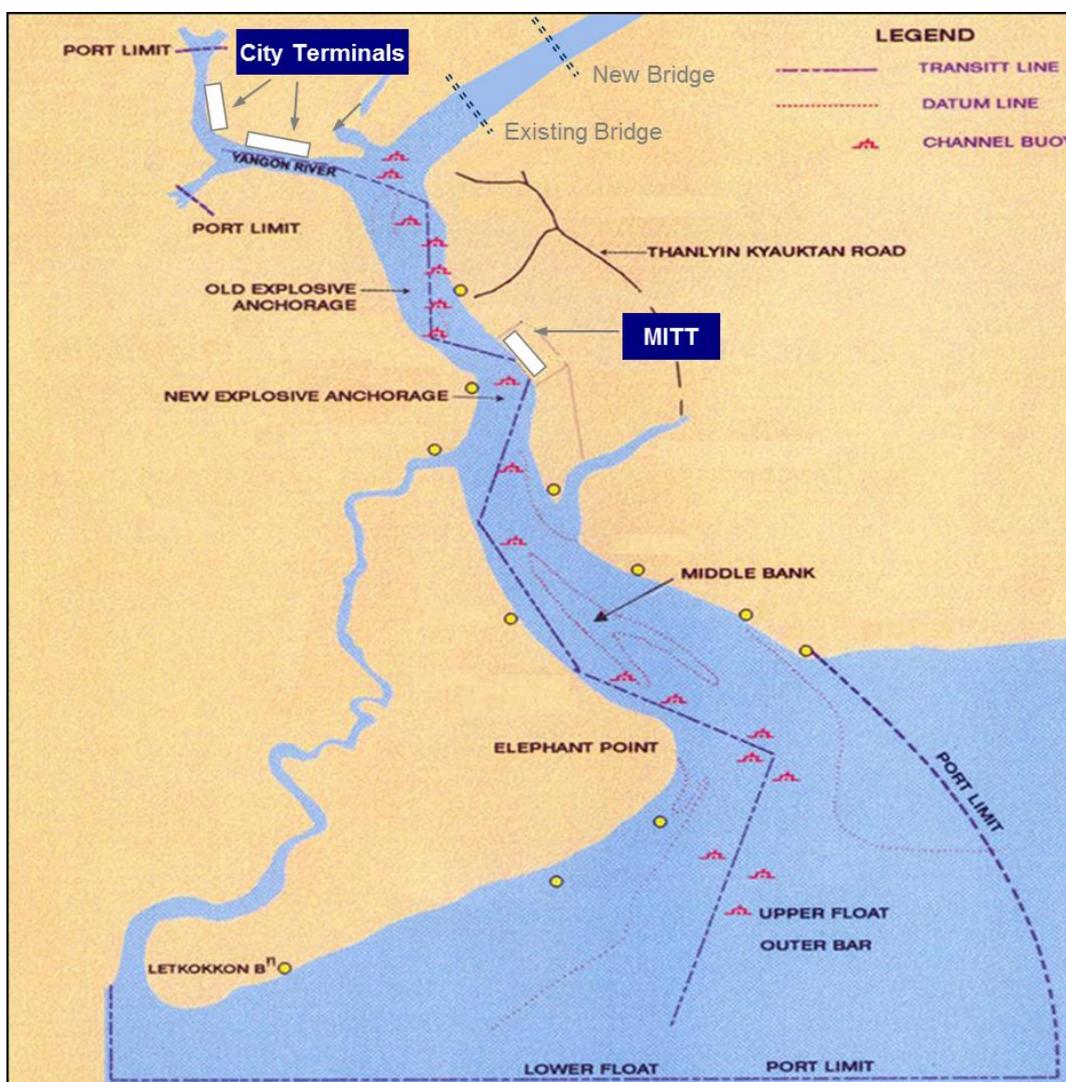
7. ミャンマーにおける倉庫や物流施設について

(1) 港湾関係施設について

現在、ミャンマーは全国で9か所の港湾を有しているが、その中でも最大規模がヤンゴン港である。

ヤンゴン港は、大きく2か所に分かれた合計4つの港（ターミナル）で構成されている。その1つがヤンゴン市内に隣接した港（City Terminals）で、3つのターミナル（A.W.P.T、M.I.P、B.S.W）がある。もう1つが、下流に位置するティラワ港（ターミナルはMITT）である。

図表 ミャンマー港の位置図



出所) MITT 資料

図表 ヤンゴン港の概要

港名	A.W.P.T	M.I.P	B.S.W	MITT
ターミナル名称	ASIA WORLD PORT TERMINAL	MYANMAR INDUSTRIAL PORT	BOAUNGYAW STREET WHARVES	MYANMAR INTERNATIONAL TERMINAL THILAWA
所在地	ヤンゴン地区	ヤンゴン地区	ヤンゴン地区	ティラワ地区
最大水深	9m	8m	9m	9-10m
バース数	3バース +3バース拡張済み	2バース	3バース	5バース
ガントリー	2ガントリー 104MT×3クレーン	70MT クレーン	1ガントリークレーン (故障中)	2ガントリー 100MT×2クレーン
コンテナ取扱シェア	63.4%	22.1%	10.3%	2.9%

出所) 各種資料より作成

①ヤンゴン港 (アジア・ワールド・ポート・ターミナル)

1) アジア・ワールド社の概要

アジア・ワールド・ポート・ターミナルは、アロン埠頭と Hteedan 埠頭の 2 つに分かれている。アロン埠頭の開発は、アジア・ワールド・ポート・マネジメント株式会社により、ミャンマー初の民間ポート・ターミナルとして 1996 年 4 月に開始され、また Hteedan 埠頭の開発は、Shwe Nar Wah 社により、2010 年 10 月に行われた。Shwe Nar Wah 社は、Hteedan 埠頭の管理及び運営をアジア・ワールド・ポート・マネジメント株式会社に委託しており、またアジア・ワールド・ポート・マネジメント株式会社と Shwe Nar Wah 社は共にアジア・ワールド・ポート社の子会社である。

Hteedan 埠頭にパイロットステーションがあり、パイロットステーションから港までは約 47 マイル、またアジア・ワールド・ポート・ターミナルは、ヤンゴン市の中心部にある。

当港と河口の間の海上アクセス経路は、長さ 32 キロメートルであり、全長 167m の船が入港可能、許容喫水は約 9m である。なお当港に入るには 2 か所の砂州を横切らなければならない、潮位が上がるのを待つ必要がある。

アロン埠頭は、ミャンマー民間投資法の下、ミャンマー投資委員会の許可に従い、BOT (一括事業請負後譲渡) 方式で開発された。アロン埠頭のマスタープランは、4 つの段階に分かれている。最初の 3 段階は完了しており、現在、第 4 段階を開発中である。最初の 3 段階の埠頭総延長 614m、水深 9.5m、総面積が 16.71 エーカー、リーチ式業務用のコンテナ置き場総数は 1,372 である。

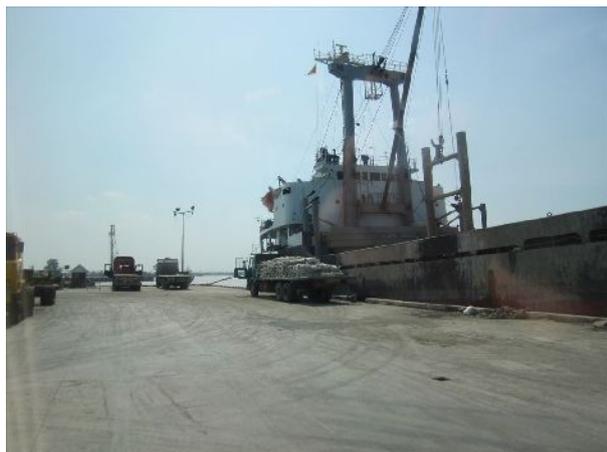
第 4 段階の開発によりコンテナ置き場が完成予定であるが、その開発により総陸地面積は 34.81 エーカーに、リーチ式業務用のコンテナ置き場総数は 2,833 となる予定

である。

また、Hteedan 埠頭も、ミャンマー民間投資法の下、ミャンマー投資委員会の許可に従い、BOT 方式で開発されている。Hteedan 埠頭のマスタープランは、2 段階に分かれており、第 1 段階が、大容量石油ターミナルとコンテナ取扱施設を有する第 1 Hteedan 埠頭の総延長は 366m、総陸地面積は 13.911 エーカーであり、すでに完成し現在操業中である。第 1Hteedan 埠頭には、STS クレーン 2 基、RTG クレーン 4 基、自由移動クレーン、リーチスタッカー17 台、フォークリフト 4 台などがある。また、多目的施設を有する第 2 Hteedan 埠頭の総延長は 274m、総陸地面積は 9.282 エーカーで、間もなく建設開始の予定となっている。

当港の立地条件は、5 マイル以内にミャンマー港湾管理部、市役所、ミャンマー複合商業施設などが、10 マイル以内にヤンゴン空港が、また 15 マイル以内には 3 つの大型工業団地がある。

写真 アジア・ワールド・ポート・ターミナル



2) アジア・ワールド社における港湾運用の実態について

年間のコンテナ取扱量は、昨年は約 30 万まで増えた。今年も増えているが 40 万まではいってない。現在のキャパシティーでは、年間 40 万個までは処理可能である。なお、今年から縫製工場等が稼働し、コンテナでの輸出が増加しており、来年にはさらに増加する見込みである。

図表 アジア・ワールド・ポート・ターミナルの取扱貨物量の推移

年	寄港船舶数	輸入 (TEU)	輸出 (TEU)	輸出入計 (TEU)
2003	133	36,135	38,012	74,147
2004	104	34,746	33,664	68,410
2005	99	32,315	30,969	63,284
2006	126	37,999	39,188	77,187
2007	145	52,522	47,748	100,270
2008	177	69,397	67,015	136,412
2009	234	91,264	91,189	182,453
2010	245	108,135	100,128	208,263
2011	271	131,644	124,775	256,419
2012	293	158,036	145,758	303,794
合計	1,827	752,193	718,446	1,470,639

年	寄港船舶数	輸入 (トン)	輸出 (トン)	輸出入計 (トン)
2003	133	459	659	1,119
2004	104	441	546	986
2005	99	457	460	918
2006	126	512	640	1,153
2007	145	702	765	1,467
2008	177	885	1,006	1,892
2009	234	1,354	1,286	2,640
2010	245	1,601	1,545	3,145
2011	271	1,978	1,677	3,654
2012	293	2,189	1,752	3,941
合計	1,827	10,579	10,337	20,916

当港の稼働時間は、税関業務は 8 時間、荷積み、荷卸し、ゲート業務は 24 時間体制で実施している。

コンテナの通関には、平均 12 日間程度かかっていた。通関システムの EDI 化は、日本政府とミャンマー政府が現在交渉中であり、2015 年には本格稼働の予定であるが、一部稼働が始まっており、今では 1 日で許可の準備ができるようになっている。例えば縫製工場等の商品であれば、既に 12 時間はかからない体制となっている。

コンテナフリータイムは7～10日程度であり、デマレージ(超過保管料)とディテンション(返却延滞料金)はターミナルによって異なり、支払いは各ターミナルオペレーターに支払うことになっている。

写真 アジア・ワールド・ポート・ターミナルの通関施設



重量物輸送については、単体重量 200 トンの輸送実績があるが、重量物用のクレーンや輸送機材がないために重量に応じた機材をフォワーダーが海外から手配する必要がある。

労働組合は、まだない。

当港と川上の地域との間でフィーダー輸送されるケースは多くはない。一部紙の原材料やセメント、建設用機械などの取扱いはあるが、量的には少なく、国内フィーダーよりも海外との取扱いのほうが主体である

当港の取扱いは、コンテナよりもバルク貨物のほうが多く、コンテナの混載貨物はまだ少ない。

②ティラワ港

1) MITT社の概要

MITT（ミャンマー・インターナショナル・ターミナル・ティラワ）は、1995年から始めて、国とのBOTというシステムで40年間使用の契約を行い、96年から建設を開始、98年から営業を開始した。これまでの投資額は、約120億ドルである。

MITTは、外国資本のハチソン社が100%出資の会社であり、ハチソン社のノウハウのもと、建設から運営の全てを行っている。ハチソン社は、世界中で26カ国に52の港湾を運営している会社である。

このティラワ港は、ヤンゴン川に面しており、海洋の入口のアマディティまでは2時間程度の距離である。また、ヤンゴン市内からは、陸路で40分程度の距離である。

ティラワ港の水深は9m、全長200mまでの船舶の入港が可能である。なお、ヤンゴン港の場合は、全長167mの船舶までしか入港できない。

ヤンゴン市内への陸路へは、2本の橋があり、Thaniyin Bridge（2車線で中央に鉄道線路がある、36トンまでの車両が通行可）経由で約17km、Dagon Bridge（6車線、75トンまでの車両が通行可）経由で約24kmである

図表 ティラワ港と陸路、橋梁の位置図



出所) MITT資料

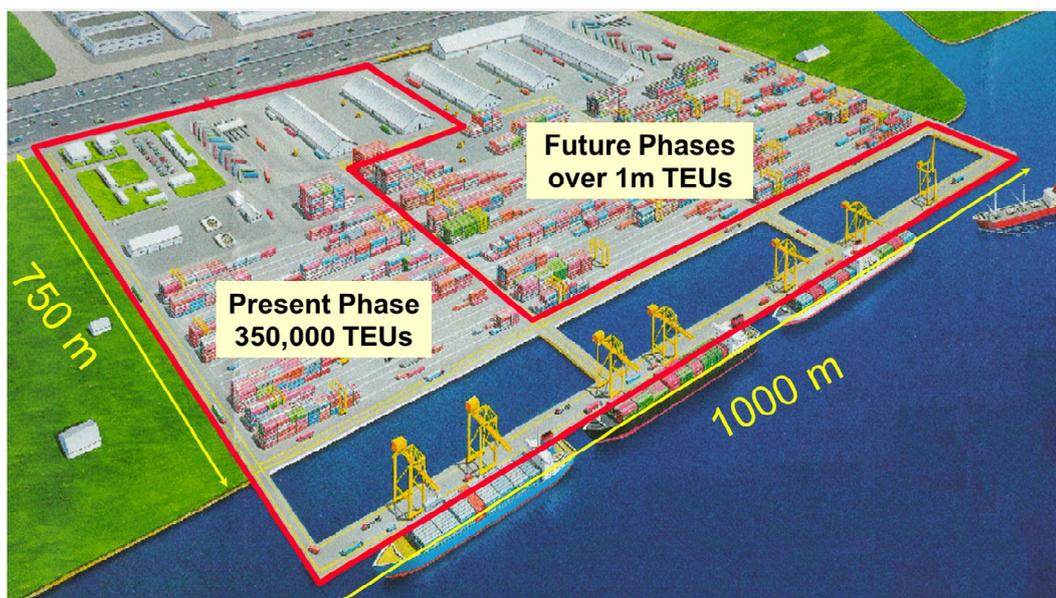
ティラワ港の背後地には、日本とミャンマー政府の共同開発によるティラワ経済特別区（SEZ）がある。実際の開発はこれからであるが、将来的には、その経済特別区で発生する貨物の輸出入を担うことが期待されている。

パースの全長は750mあり、港湾施設全体では75ヘクタールとなっている。今現在のコンテナ取扱量は、年間10万個程度であるが、まだ未着工の部分があり、開発が進めば、年間35万個のコンテナの取扱いが可能となる。なお、経済特別区の稼働状況に

応じて、将来は更に 100 万 TEU までのコンテナ取扱いを可能とする計画である。

現在、ガントリークレーンは 2 基、その他、キークレーンとモバインクレーンがあるが、将来的には、それぞれ増設する計画である。

図表 MITTターミナルの全体計画



出所) MITT 資料

現在の取扱い貨物は、コンテナよりもバルク貨物のほうが多い。例えば、ミャンマーからは米や石炭、木材などを輸出している。米はアフリカに、木材はバングラディッシュやインドへの輸出が多い。

ティラワ港からのバージ輸送の実績は少なく、去年は内陸のターボンという地域に中国の支援によるミャンマー政府所有の竹を原材料とする木材チップの加工工場から、紙の原材料となるこの木材チップをバージ輸送し、ティラワ港から輸出していたが、現在は行われていない。

輸入は、日本からの中古車が最も多く、月間 5,000 台程度を取り扱っている。また、鉄鋼が中国や韓国から、セメントがタイや中国から入っている。

ティラワ港には、鉄道も引かれているが、過去に海上コンテナ輸送の試験運行を行った経緯はあるが、まだ定期運行はされてなく、具体的な計画もない。海上コンテナ輸送用の台車はミャンマー国鉄で 100 両ほど保有しているものの、港湾側及び陸地側で台車にコンテナを積卸するクレーンやリフトが不備であるという実態もある。

当社では、コンテナのドレージサービスを提供している。港と荷受人や船荷主の倉庫への移動にはトラックによりドレージする。ただし、当社が提供するののは輸送サービスのみであり、通関に関しては、荷受人や船荷主の責任で行っている。

写真 MITTターミナルの状況



2) 今後の開発計画について

MITTによると、港湾周辺の開発計画では、JICA等の協力の元、まずはDagon Bridgeからの接続道路の拡幅整備が予定されている。

また、ティラワ経済特別区については、約400haが2014年から開発が始まる予定

である。現在、第1ステージとして周辺農民への土地買収金の支払いが終わり、第2ステージである農民の移転が今年中に終わる予定であり、来年には基礎のインフラ整備が始まる予定である。

この経済特別区には、自動車メーカーのスズキの工場が入る予定との情報があるが、それ以外の具体的な情報はない。ただし、自動車部品や電機製品のメーカーなどが進出することが見込まれている。

スズキは、過去にミャンマー国内で販売されていたが、経済制裁時に中止となった経緯がある。この新工場では、車両の組み立てを行い、ミャンマー国内への販売と輸出もされるものとみられている。

なお、ミャンマー国内のインフラ面では、道路に加えて、電力供給が厳しい状況が続いている。政府では、電力供給の安定化に向け段階的に計画を進めているところであるが、なお現時点では、経済特別区に発電所を設ける具体的な計画については不明である。

③外資企業によるターミナルオペレーションの可否について

1995年にハチソン社がミャンマー政府と契約した時点では、港湾関係では外資100%の企業はなく、ハチソン社が初めてのケースであった。

その当時は外資100%の起業ができたが、現在は外資投資法により規制されているため、ハチソン社と同様に外資100%の企業があるかどうかはわからない。

④ミャンマーの輸出入事情について

MITTによると、現在のミャンマーの輸出入事情は、輸入コンテナは増加しているものの、輸出コンテナが大きく減少しており、船会社にとってはアンバランスな輸出入により厳しい航路運営となっている。輸出が減少しているのは、ミャンマーでは工業生産が少ないためであり、米や木材、石炭など限られた輸出品はバルク輸送中心のためである。

そのため、輸出であげられない収益を補うため、輸入には非常に高い料金を課しているのが実態である。

現在、ティラワ港を利用するコンテナ船社は1社だけであり、その他の大多数は在来船である。

ヤンゴンには、ティラワ港以外にもアジア・ワールド社をはじめ民間ターミナル運営会社3社が運営するヤンゴン港があるが、このヤンゴン港のコンテナターミナルは、すでに混雑し満杯状態にある。従って、ティラワ港後背地の経済特別区が2015年に稼働し、その後輸出品が創出されれば、混雑しているヤンゴン港よりも余裕のあるティラワ港を利用する船社が増えるとみられている。

ミャンマーから中国やタイへの輸出は、今でも陸路利用が相当量ある。

ミャンマーには今現在、例えばタイのように電化製品の輸出はない。2005年の経済制裁以前は、縫製工場からの衣類や水産物などの輸出があったが、それができなくなった影響は多大であった。

2010年以降、経済制裁が緩和され、海外からの投資も活発化しており、今後、例えば縫製業などをはじめとする輸出の増加が期待されている。

(2) 倉庫について

①倉庫事業のライセンスについて

現地物流事業者によると、ミャンマーでは、現在、倉庫に関する法規制や倉庫業のライセンスというルールはなく、倉庫を専門とする会社は、ミャンマー国内で極めて少ない。

なお、以前に、倉庫で爆発事故が起きたことなどを契機に、地元の役所に何を保管しているかの簡易な報告を行うことが求められている。

また、日系事業者によると、例えば、工業団地に倉庫を建てようとするに当たり、小規模倉庫は認めず、大規模倉庫しか認めないといったような曖昧な規定しかない。それが、どのような倉庫を想定しているのか、小規模と大規模の具体的な容面積の基準が全く不明であり、規制が不透明であるとのことである。

今後、例えばティラワ経済特別区の開発が進み、製造メーカーが進出すれば、倉庫を建設しサービス提供を計画する物流事業者も出てくると考えられるが、ティラワ経済特別区のルールで明らかになるのか、引き続き不透明なのか、憂慮されている。

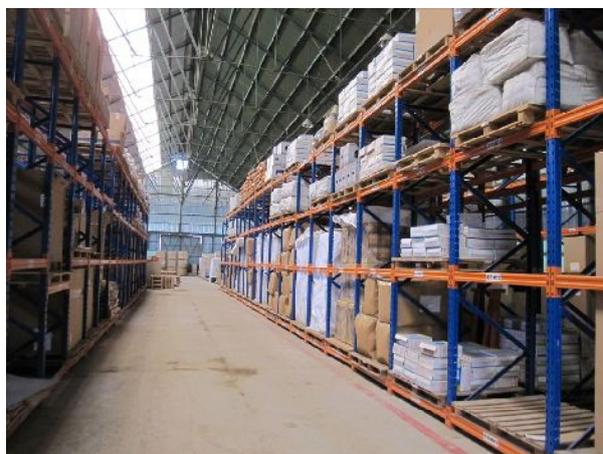
②倉庫の実情について

MIFFAによると、ミャンマーには、先進国のようなレベルの物流センターや倉庫保管センターはなく、現状は、個人が所有する倉庫などがほとんどで、特に冷蔵冷凍倉庫はないというレベルである。

現場では、パレットの標準化もなされていない。これに対しても、MIFFAとして政府に、パレットの規格統一を提案しているが、政府は関心を示さないとのことである。現政府は、ロジスティクスに関する知識に欠けていることが問題との指摘であった。

なお、現地物流事業者A社が保有する下記写真の倉庫は、ミャンマー国内では品質の高い倉庫とのことである。常温倉庫であるが、パレットラックやフォークリフトを使用している。ただし、このような倉庫は数少ないのが現状である。

写真 現地物流事業者A社の保有する倉庫



③インランドデポについて

現地物流事業者によると、現在の通関は、法的にはヤンゴンでしかできていないため、保税状態のインランドデポはない。内陸にコンテナデポはあるが、あくまでも非保税地域である。

現在、保税倉庫のライセンス発行については、政府で検討されており、将来的には、保税地域としてのインランドデポが認められる見通しである。

(3) ミャンマーの物流施設事情について

MITT によると、ミャンマーの物流インフラは、例えばタイなど他の ASEAN 諸国と比べ、はるかに遅れており、コンテナの移動や広くロジスティクスの活動は、非常に旧式の方法で行われている。

例えば、輸出の場合、トラックに空のコンテナを積み、倉庫で貨物を積み込み、港でコンテナを降ろし、通関検査を受けるという方法である。港と倉庫の間の道路事情が狭隘な箇所も多く、40 フィートコンテナの移動が難しいケースも少なくない。

例えば、ティラワ港を運営している MITT の出資元であるハチソン社の本社がある香港では、多くの物流センターがあり、コンテナは通常、港から物流センターに輸送し、そこから小型トラックで配送するシステムができているが、ミャンマーでは、未だこのようなシステムはなく、今後の物流インフラとシステムの整備が必要とされている。

8. ミャンマーにおける貨物保険について

(1) ミャンマーにおける損害保険について

日系損保会社によると、ミャンマーでは1962年の軍事クーデターとそれに伴う社会主義化の結果、1964年に全ての民間保険会社が解散させられ保険業が国営化された。その後現在に至るまで国営のミャンマー・インシュランス社（Myanma Insurance）一社が市場を独占し、国内の全ての損害保険、生命保険を引き受けている。

2012年4月、一連の経済改革の一環として保険業の民間開放が公表され、国内民間資本による免許申請と当局による審査を経て、2012年中には複数の民間保険会社（生保・損害）が誕生する予定となっている。

しかしながらミャンマー保険市場は、長らく続いた欧米の経済制裁とそれに伴う外国投資の減退から未発達・未分化のまま現在に至っており、国営一社独占体制も相まって、市場規模、商品バリエーション、補償内容、保険販売サービス（販売網）、保険金支払いサービスのいずれの点をとっても他のASEAN諸国に大きく後れをとっている。また、外国投資法や社会保障法、労働法などによって、付保が義務付けられている保険種類もあるが、一方で供給体制が整っておらず、強制付保制度自体が有名無実化しているのも少なくない。

さらには、経済制裁の影響でミャンマ・インシュランス社が欧米の再保険市場から孤立し、十分な引受キャパシティを有していないという事情も加わり、一般に日系も含めた外国企業が当地で活動するために必要とされる損害保険は、ほとんどの場合ミャンマ・インシュランス社と非欧米の外国保険会社との協業（元受：ミャンマ・インシュランス社、再保険引受：外国保険会社）の形態（以下「フロンティング」という。）で提供されている。

(2) 各種損害保険について

ミャンマーで提供されている主要な損害保険は、以下の通りである。

なお、実際の契約に際しては、前述のとおり外国保険会社の再保険サポート（＝フロンティング）が必要となるケースがほとんどのため、日系保険会社に相談することが望ましいとのことであった。

①火災保険、利益保険

火災、落雷の基本補償に加え、爆発、暴風雨、洪水、衝突、航空機の落下、騒じょう等の追加危険を選択して付保することが可能である。また、オールリスクの財物保険の手配もフロンティグを前提に可能となっている。

②自動車保険

1) 第三者賠償責任保険（強制保険）

日本で言う自賠責保険のような第三者賠償の強制保険制度があり、登録された全て

の四輪車、二輪車がこれに強制加入していることになっている。ただし、補償限度額は著しく低く、対人で約 50,000 円程度、対物で約 5,000 円程度となっている。

2) 包括自動車保険

上述の第三者賠償責任保険に加え、対人・対物の上乗せ、車両損害（衝突、盗難、火災など）および運転者の傷害などを含む幅広い保障の包括自動車保険に任意で加入できる。また、日本のように大幅なものではないが、無事故による保険料の割引制度もある。

3) 外貨建（USドル建て）自動車保険

外国企業などが所有・使用する自動車は、2) の包括自動車保険を外貨建で契約することができる。保険料を US ドルで支払い、保険金も US ドルで受け取ることができる。前述のとおりフロンティングが契約の前提となる。

③労災保険、グループ傷害・入院手術保険

5名以上の従業員を雇用する事業者などは、労災事故や疾病を補償する公的な社会保障制度に加入することが義務付けられている。この制度への強制加入を免れる事業者も、従業員の労災事故を補償する義務がある。保険加入は任意であるが、この目的で労災保険やグループ傷害・入院手術保険などが用意されている。

④貨物海上保険

現在、ミャンマーへの輸入貨物の大半が CIF 条件、輸出貨物は FOB 条件で取引されており、ミャンマー国内での保険手配するケースは限定的である。ミャンマ・インシュランス社での引き受けは可能であるが、同社の国外でのクレームアジャスターのネットワークが脆弱であるため、特に輸出貨物については国外付保（FOB 条件）とされることが勧められている。

⑤賠償責任保険

保険法には、国や公共の財物に損害を与えたり、環境汚染を引き起こす恐れのある事業者はしかるべき賠償責任保険の加入を義務付ける規定があるが、実際にはほとんど遵守されていないようである。また、外国企業が国際的な水準で契約する賠償責任保険はほぼ全てフロンティングによる手配となっている。

⑥技術保険

組立工事保険、建設工事保険、機械保険、電気機器保険などの技術保険の契約も可能であるが、ほぼ全てフロンティングが前提となる。

Ⅲ. ミャンマーにおける国際物流の実情について

(1) 通関業務について

日系物流事業者によると、通関業務は、全てマニュアル作業である。書類を税関本部に持参し、関税を支払った後に各ターミナルの税関事務所で支払い証明書や書類を渡し、コンテナを実際に税関の前につけて現物を検査、あるいはエックス線検査を行い、承認された後に搬出するといった100%ヤード通関となっている。

ミャンマー国内では、保税というシステムは未だないため、例えば内陸のマングレーまでの輸入品であっても、通関はヤンゴンで行っている。従って、混載貨物に関しては、一度まとめて通関を行った後に、各荷主毎に分けるといった手順であり、CFSを使った仕組みではない。

税関の取扱い時間は、原則9時30分から4時30分までであるが、現場では、明確な決まりがなく、ターミナルとの間で、曖昧な時間運用となっている。

実際の海上貨物の通関には、早くても1週間程度かかるのが現状である。特に輸入に時間がかかっている。しかし、トラックの陸上輸送で国境を超える場合には、1日で通関できる。その差が極めて不思議であるとのことであった。

今後の輸出入通関についての動向が懸念されている。それは、通関のライセンス制度がなくなり、本格的にライセンスなしでも通関ができるようになった際に、税関が対応できるのかが不安とのことであった。現状でも税関の対応はスピーディーではなく、日本のJICA等の協力で通関の電子システム化が進められているが、税関審査に要する時間が長くないようにしてほしいとの意見があった。

なお、現地物流事業者からは、輸出入業務での苦労は、それに係るルールが頻繁に変わったり、必要な書類の有無も度々変更になることである。

また、製造業は直接フォワーダーを通じて輸出入できるが、製造業以外は、別に輸出入の手配業者を通じないと輸出入ができないのが実情である。

また、通関に要する期間のデマレッジやオートチャージを払うという習慣はなく、運送事業者がそれを立て替えることはない。B/L、ハウスB/Lともに、フォワーダーが発行している。

(2) 国際間のトラック輸送について

日系物流事業者E社では、2013年7月にミャンマーとのタイの間の国際間陸上輸送サービスをリリースした。このサービスは、混載ではなく、トラック1台の貸し切り輸送としている。

ミャンマーとタイの間に輸送環境は、道路は片側一方通行で、ほとんどの区間は舗装されているが、凹凸が多く、カーブが多く急なため、何度か切り返さないと曲がれないような道路である。特に雨期には、山間道路ではがけ崩れが発生したり、一部舗

装されていない赤土の道路上には、滝のように水が流れているところもあり、ここを走行した経験のあるトラックのドライバーには、嫌がられるような状況である。

しかし、確実に物流が行われており、今後、道路インフラと通信インフラの改善が進めば、更に、顧客には興味をもって利用してもらえるのではないかとみられている。

なお、中国との間の国内北部の道路のほうが、東側に比べると、大型トラックが交互に行き来できる程度の幅員があるため、まだ走行環境はよいとのことである。

IV. ミャンマーでの外資企業進出規制や進出状況等について

1. 外資企業進出規制について

日本の物流会社をはじめ、外資企業の進出に当たり、外国投資法が改正され、投資要件は緩和された。

外資がミャンマーで起業する場合、まずミャンマー国家投資委員会に申請し、そこで許可されれば、各省庁に申請したうえで営業許可が下りるといった仕組みとなっている。

なお、外資の持ち分が比率についての取り決めは、外国投資法による。ただし、改正以前の外国投資法の出資比率は、海外企業が45%、ミャンマー企業が55%であったが、現在の外国投資法では、比率の制限がなくなった。

2. 外資規制の実情について

(1) 日系物流事業者D社の見解

現在、合弁先との関係では、マジョリティは日本側がとっている。一般的にミャンマー側の企業は、資金が十分ではないため、外資側がマジョリティをとることは容易である。タイやインドネシアに比べて外資規制はまだ緩やかである。

現在の外資規制の実態は、物流業が80%、倉庫業は60%まで可能となっている。ただし、認可の実態は、投資委員会への申請において、ミャンマーへの投資額や貢献度についての2点の提案内容がミャンマー側に有利なものであれば、外資の割合についてもこの限度を超えての許可なども可能性があるといわれている。例えば、倉庫業のうち冷蔵倉庫の場合、普通倉庫に比べてイニシャルコスト、ランニングコストともかかるため、ローカル（ミャンマー側）では40%の出資が難しいなどのケースでは、特例が認められる可能性もあるといわれている。実際に外資法により会社を登記した実績が未だ少ないため、外資規制の実効性は今後みえてくると思われる。

なお、倉庫業の許可を得ている場合にトラック輸送を行うような兼業については、特に規制はなく、ルールが確立されていない面が多々みられるなど、現時点では、法律の体系的な整備ができてなく、加えて運用もまちまちという状況にある。

また、ミャンマーでは、投資を望む一方で、ローカル企業自体のスキルアップに向けて、一定期間内に外国人スタッフからミャンマー人スタッフへ入れ替え、将来的にミャンマー側だけで外資並みの事業ができるようにしたいとの思惑もあると思われる。

(2) 日系物流事業者F社の見解

現地法人化に際しては、以前は、5万ドルの独資で現法が設立できたが、2013年に降規制が入り、それが不可能となったことと、合弁でないと業務に制約を受けるため、合弁での検討を念頭に、収支面でも成立するのかどうかも含めて検討している。

合弁先については、古くからの代理店関係にあるミャンマー国営の船会社との関係は今後も保っていかうとしているが、この船会社の親会社が、アメリカの制裁企業リストの対象となっているため、この船会社と直接合弁会社の立ち上げに進むことができない事情がある。また船会社との合弁については、他国でも実績が少ないため、船会社と合弁で何ができるかを見極めている。

さらに、以前から、一般の通関業務や国内陸送業務に関しては、この船会社以外の運送会社に委託しているなどの関係もあり、合弁先を検討している段階となっている。

3. 日系事業者の進出状況について

(1) 日系物流事業者E社の見解

日系物流事業者の多くは、駐在員事務所が多く、現地の代理店を使いながら事業をこなしているのが現状である。一部には、既に現地法人化している事業者もあるが、それも現地企業との合弁会社とするのが一般的である。

ただし、日系に限らず、一部には法律のすき間をぬって外資 100%の現地法人を作っている事業者もみられるとのことであるが、ミャンマーの運輸当局でも物議を醸しているとのことである。なお、ミャンマーの会社法の範疇では、外資 100%での会社設立は不可とはされていない。しかし、2012 年 11 月に施行された外国投資法では、運輸業は、外資の制限分野に明記されており、フォワーディング業務のみの場合には外資 80%まで、倉庫業務の場合には外資なら 60%までとなっている。最近の行政当局の方向性としては、旧くに制定された会社法ではなく、直近に制定された外国投資法を尊重すべきとのものであり、当社が会社設立の相談に行った際には、合弁とする必要があるとの指導であった。

現地法人化に関しては、適当な合弁のパートナーをみつけれられるかがカギとなっている。

なお、他の業種でも、例えば、ほとんどの日系の大手商社がミャンマーに進出しているが、製品を輸入し、ミャンマー国内で販売するという事業ライセンスが与えられているのは、ミャンマー企業だけとなっているため、実際の商売はできない状況にある。

(2) 日系物流事業者D社の見解

日系の物流事業者がミャンマーに進出しても、現時点では、まだ商売としては成り立つには難しい状況にあるとみている。

例えば、未だ製造業やサービス業でも進出している日系企業は少なく、一次産品が中心のミャンマーの産業界で、製造業の将来も見通せないためである。

ただし、日系の主要商社は、全て進出しており、今後の商売を考えていると考えられるので、その際には、物流事業者として手助けができるように、先行投資の意味合

いもあり、準備しているところである。

更に、物流関係以外であっても、太陽光発電や病院・医療系などに可能性のある事業への進出も模索しているところである。ただし、あくまでも基盤は物流業であり、その基盤を早く確立したいと考えている。

(3) 日系物流事業者F社の見解

製造業はじめヤンゴン日本人商工会議所に加入している企業は約 125 社程度、そのうち物流関係は 15 社程度とみられる。実際にモノの輸送が発生するような企業は、アパレルの委託加工メーカーが数社ある以外に製造メーカーの進出は、まだ多くない。

荷主となりえるポイントは、ミャンマーでは、輸出入権が製造業以外では取ることができないという事情がある。例えば日本のゼネコンが、ミャンマーで工事を請け負い、日本から出した資材を現地まで配送するようなケースを受注できたとしても、自社の名義で輸入できず、ミャンマー側のサブコンやJV 先の名義で輸入しなくてはならない。このような場合、日系ゼネコンが自社の顧客になるのかどうか、ローカル企業にもアプローチしなければならないのかなどが課題となると考えられている。ただし、政府間の協議の中で、プロジェクト単位でも輸入権を認めて欲しいとの要望が出されており、これに期待している。

従って、現状では、本当にモノづくりをするメーカーや、部品を供給する商社などが存在するようにならないと、日系フォワーダーが活躍できるマーケットは少ないのが実情である。

(4) 日系物流事業者G社の見解

日系企業は、商社や輸入販売業、製造業など、まだミャンマーではほとんど現地法人化していない。

また、日系企業の視察や問い合わせはあるが、実際に工業団地に進出している実態は、なかなかみられない。それは、日系のみならず、欧米や他のタイなどのアセアン諸国も同様である。

ミャンマーでは、資源関係の産業以外では、例えば低廉な労働力によるアパレル関係が期待されている。しかし、現状では、当地で縫製作業を行っている日系アパレルメーカーは、大小合せて 5 社程度ではないかとのこと。ただし、現地の縫製工場の一部でライン契約をしているケースもある。

アパレル関係は、特に中国における政治や人件費高騰などのリスクから、アセアンへの展開を試行する中で、ミャンマーでも委託生産という段階で試したものの、実際は縫製工場が生産が間に合わないことや、完成品の不良品率が高いなど品質が伴わず、更に周辺諸国に比べて日本へのリードタイムが長いなどの実情が明らかになった。そこで、生産国としての以前の期待感から反して、ベトナムやカンボジアに目を向けた

り、または中国に戻るといったケースもあるため、アパレル関係に多くを期待することができないという意見がある。

現時点でミャンマーで会社を設立して事業を展開している日系物流事業者が少ないのは、日系の荷主企業の進出がまだであり、荷物の確保を、例えば、地場や中国系、韓国系のアパレル企業に求める現段階では、ミャンマーに倉庫を設け、ディストリビューションするという事業にまで進出することは、コスト面をはじめとする競争の厳しさがあるためと考えられる。

実際に、先行投資で事業を開始した事業者では、貨物が少なく、倉庫も稼働率が厳しい状況である。更に、ミャンマーでは、事務所の物件が不足し、賃料がニューヨークや日本の六本木並みに急騰するなど諸経費は高騰しており、採算面で厳しさを増している。

日系物流事業者にとっては、まずはティラワ経済開発区が稼働し、自動車産業など重工業の進出に期待している状況である。

4. 日本からのミャンマーへの投資について

現地物流事業者E社によると、ミャンマーは、地理的に、世界の人口の3分の1を占める中国およびインドと国境を接しており、地の利は非常によい。さらに人口30億人のASEANも含めれば、世界の人口の約半分に囲まれた国である。物流の観点から見ても外資にとって非常に興味がある国とみられている。

投資例をみると、ミャンマーでは、現在、空港関連で3つのプロジェクトが進行している。1つはマンダレー空港の改善、2つめが現在のヤンゴン空港の拡張、3つめが新しいヤンゴン空港となるハンタワレ空港の開発である。投資額が最も大きい新空港プロジェクトは、韓国の仁川グループが落札し、次のヤンゴン空港の拡張プロジェクトは、中国とミャンマーのコンソーシアムが落札、投資額の小さいマンダレー空港の改善を、日系が落札した。

ミャンマーでの外資による投資には、様々なネックがあるが、その中でも道路、港湾、鉄道等のインフラが貧弱なことがある。例えば約6,000 kmもの鉄道が引かれているが、ほとんど単線であり、メンテナンスもよくない。年間約600件の脱線事故や衝突事故が起きている。また、ミャンマーを南北に流れるイラワジ川も有効に利用されていないことがあげられる。

更に、電力事情もネックである。ミャンマーの発電の70%が水力であるが、特に乾季には降水量が少ないため、一層電力事情が悪いことも投資上のネックとなっている。

V. ミャンマーでの物流事業の展開に関する問題点等について

1. ミャンマーの今後の見通しについて

(1) MITTによる見解

ミャンマーは、2010年の新政権後、政府の最優先課題は、国内の民族紛争の停戦にあった。現在、ある程度の停戦合意に達しており、2014年には完全和平が実現する見通しとなっており、政府の次の課題が経済発展となる。それには、ASEANの自由貿易協定に従う活動が重要であり、そこへ向けて、多くの外国投資が期待されている。

また、ミャンマーは2014年にASEANの議長国となり、翌2015年にはASEAN諸国全域においてASEAN自由貿易協定が実施される予定であるため、2014年からミャンマー政府は、より開放的になる必要があり、その結果、貿易量も年々増加していくものとみられている。

現在、激減している輸出は、それを農業に頼れないとわかっているため、政府では付加価値の高い貨物の輸出を計画している。そこで、例えば2014年からチーク材の輸出を停止し、国内で家具や合板などに製材加工した製品を輸出していく計画となっている。このような政策は、コンテナ輸出量の増加につながるものと期待されている。

ただし、ミャンマーにおける製造業等の産業発展に必要な要件は、電力供給である。政府では、電力供給の安定化に向け段階的に計画を進めているところである。

(2) 日系物流事業者D社による見解

ミャンマーは現在日本でも非常に注目されているが、実際の国の成長のスピードは、報道されているようなスピード感ではない。報道が過熱気味ではないかともみている。それは、保守的であり、変化を欲しないという国民性によるものではないかともみている。

(4) 日系物流事業者E社による見解

現政権のテイン・セイン大統領が、次期政権も引き続き担うためには、2015年の次期選挙までに、例えば雇用機会や国民所得の増加という具体的な結果を出すことが必要とされている。従って、2015年までにティラワが稼働を開始し、実績として雇用が増えるなど、国民の誰からも分かるような形を作りたいというのが、今の政権の読みである。

2. ミャンマーの物流事情からみた問題点について

(1) 人材確保・人材不足について

① 日系物流事業者D社による見解

ミャンマーには、物流の経験や知識のある人がほとんどいなく、例えば、シンガポールの物流会社の勤務経験者がいる程度である。従って、当社では、を事業拡大の一

つとしてミャンマーで雇用したスタッフの何人かを日本に送り、物流施設を見せるなどの教育研修で人材の育成に取り組んでいる。

当地でも、例えば日系の顧客との対応の際には、必ず現地スタッフも同行させ、日系の顧客の考えやニーズを肌で感じるようにしている。

当社では、今後の倉庫サービスの提供は、日本のレベルというよりは、タイやベトナムのレベルをモデルケースとしたサービスを想定している。しかし、土地取得や外資規制の問題、倉庫を管理する人材不在などの問題があるため、なかなか進めることができない状況にある。

②日系物流事業者G社による見解

検品作業の従業員は、近隣の住民から確保しており、当社ではそれほど苦労はなく、定着率も悪くはない。従業員の月収は平均 100 ドル未満である。

ミャンマーの高卒、大卒者は、識字率は高いものの、簡単な計算が不得意であることや、予測をして行動することが不得意であるなどの実態がある。

また、ミャンマーの国民は、勤勉であるが、自分たちのやり方に固執するなど頑固なところがあり、意識を合せることが難しく、教育指導も簡単ではない。

(2) 輸送品質について

①日系物流事業者F社による見解

輸送の品質に関しては、トラックの荷台に積載した際のラッシングが不十分であることが一般的である。相当に要請、指導しない限りラッシングしないことが普通で、例えばケースものでも荷台に載せるだけで、マンダレーまでは輸送しようとすることもあった。

輸送品質については、そもそも日本人の考える品質と、ミャンマー側での品質が乖離している。道路インフラがよくないという条件の違いはあるものの、輸送時の荷物事故や製品への多少の傷などは容認されるレベルである。それは、トラックへの積み付けの仕方に限らず、航空上屋のハンドリングにおいても、パレットは使用せず直置きにするなど作業レベルが低いのが実情とのことである。一般的に、パレット利用は少なく、フォークリフトを使うケースも限られるような状況である。

さらに、雨期には、相当量の降雨があり、市内が冠水する。この雨期には、例えば幌付きやボックス型のトラックであっても、雨漏りが生じることもあり、十分な梱包で対応することも必要である。

なお、ミャンマーの物流業界での最大手会社への委託であれば、輸送に関してはもとより、重量部隊や倉庫も保有しており、何ら問題がないレベルである。車両（トラック）は、日本の中古車が多いため、ややメンテナンスの面が気になるところがあるが、それはこの会社以外の運送会社でも同様である。

②日系物流事業者G社による見解

輸送中のダメージなどの品質には、未だ問題が少なくない。その要因は、輸送時間が長いことやトランシップ時の荷役作業の問題、また、無理な積載によるカートンや箱がつぶれてしまうなどがある。

(3) 倉庫について

日系物流事業者F社によると、倉庫の品質に関しては、日系企業のセキュリティのニーズに応えられるかどうかは難しい。治安やモラル自体は決して悪い国ではないが、24時間のセキュリティ体制で、日系企業の品質要求に対して答えられるかは微妙なところとなっている。

(4) インフラ整備について

日系物流事業者E社によると、ミャンマーの道路、電気、通信などインフラは、例えば、以前に比べATMが設置されたり、携帯電話サービスが使えるようになるなど、足元では日に日に改善されている。

また道路インフラでは、高速道路は、ヤンゴン市内の工業団地を結ぶ道路の拡張や、高速道路の敷設、一般道路も舗装が進むなどの改善が行われている。

しかし、進出を検討する企業側では、まだインフラには不安を感じており、様子見といった状況とみられている。どこかの大手企業が口火を切るようなことがないと厳しいのではないかとの見方である。

(5) パレットの標準化について

MIFFAによると、ミャンマーの今後の物流の発展に向けては、例えばパレットの標準化が重要と考えるが、未だミャンマー国内では、基準や規格が定められていない。現状の輸出入貨物の多くが、日本や中国、韓国などアジア諸国との間で流通していることを鑑みれば、ヨーロッパよりもアジアにおける標準化に基づいた基準や規格を導入すべきと考えている。そこでは、日本の企業が取り組んでいるパレットのプーリングシステムは非常に優れているとみられており、このシステムをミャンマーでも展開できることが望ましいと考えており、ミャンマーにぜひ出資して、パレットプーリングシステムを提供してはどうかとの意見であった。

3. 現地日系事業者による日本政府への要望について

(1) 日系物流事業者E社からの意見

物流事業者にとってみると、とにかく日系を始めとする企業がいかに進出してくれるかにかかっているというのが生の声である。

したがって、日本政府においては、交通や物流インフラは国土交通省が、企業進出

や電力プロジェクトは経済産業省の支援分野となっているが、省庁の枠を超えたオールジャパンの体制で対ミャンマー政策に臨んで欲しい。

(2) 日系物流事業者D社からの意見

物流に関する人材の教育について、例えば、日本で研修させるようなことは、民間レベルでは限界があるため、国のレベルで支援ができないか。特に重量物輸送などノウハウの習得が必要な分野での支援が望まれる。

更に、支援策については、ミャンマー側の物流担当と日本の国交省の担当との間で検討しているようであるが、そこに民間物流業者も加わってのディスカッション等を行おうとしていると聞いている。既に中国や韓国は、他の分野でも政府と民間企業と一緒にセールスをかけており、それを行ってこなかった日本が負けてしまうケースとなってしまったのではないか。ぜひ、我が国も民間と政府が協調しての動きが必要ではないか。

(3) 日系物流事業者G社からの意見

日系物流事業者のミャンマーでの事業展開においては、日系荷主企業のミャンマー進出の実現が最大の条件である。まずは、そのためには政府と産業界が足並みを揃えて確実な投資ができる環境整備が望まれている。

一方で、ミャンマーから日本へのリードタイムが長いことは、物理的なデメリットである。それに加えて、極めてアナログな通関システムにより、実際の通関が非効率であり、非常に時間がかかっているため、更にリードタイムが長くなっている実態がある。

日系荷主企業の進出には、2015年に予定さえているティラワ経済開発区の稼働が大きな契機になると期待されるが、そこまでの間に、通関システムの電子化や、物流に係る法体系の整備などを支援し、物流業が更にスムーズに進出できるような環境整備が必要ではないか。

4. 現地日系事業者によるミャンマー政府への要望について

日系物流事業者D社からは、ミャンマー政府への要望として、法体系の整備とそれに関係部署の末端にまで確実に展開させて欲しいとのことであった。

例えば、商業省で輸入ライセンスが不要な品目を発表しても税関が知らず、ペナルティが科せられるような事態が起きていることによるものである。

VI. まとめ

1. ミャンマーの現状と日系企業の進出について

アジア最後のフロンティアといわれるミャンマーは、人口約 6,400 万人を抱え、世界の人口の3分の1を占める中国およびインドと国境を接し、さらに人口 30 億人の ASEAN も含めれば、世界の人口の約半分に囲まれた地の利は、製造拠点としてもまた消費地としても非常にポテンシャルの高い国である。

更に、過去の軍事政権や民主化運動の弾圧等により講じられた米国、欧州諸国、日本等による経済制裁が緩和されたことに加えて、ASEAN の中でも人件費が安く、勤勉な国民性であるミャンマーは、中国リスクを回避する「チャイナプラス・ワン」の候補国としても、外資企業の進出に対する潜在力が大きく期待されている。

その中で、多くの日系企業がミャンマーへの進出を模索しているが、現在ヤンゴン日本人商工会議所に加入している企業は、アパレル業などの製造業はじめ約 125 社程度、そのうち物流関係は 15 社程度である。日系企業の進出は年々増加しているものの、その多くが情報収集を目的とする駐在員事務所であり、ミャンマーで現地法人を立ち上げている企業は、まだ少ない。それは、ミャンマーの経済状況や電力や道路等のインフラ整備が十分ではないこと、製品の品質がまだ追いつかないことなど他の ASEAN 諸国と競争できる水準に至っていないことが大きな要因であると感じられた。

一方、日系物流事業者としては、本当にモノづくりをするメーカーや、部品を供給する商社などが存在するようにならないと、日系物流事業者が活躍できるマーケットにならず、事業としてまだ成り立たない状態にある。つまり、これまであまり触れられてこなかったが、「ミャンマーの今は運ぶものが無い。物流事業者にとっては“まだ夜明け前”である」という段階である。

ミャンマーの成長の可能性や潜在能力への期待は高まっているが、その一方でリスクも大きいとの声が聞かれる。進出は、インフラが整備される 5 年後、10 年後でも十分なのではないかとの意見さえ聞かれる。日系の荷主企業も、また運送事業者も、進出の判断が非常に難しさを増している状況にある。

しかしながら、日本政府の ODA によるインフラ整備や 2015 年開業予定のヤンゴンのティラワ経済開発区の工業団地が、次の大きな契機になるのではないかと期待されているところである。

2. ミャンマーでの物流事情と進出に当たった課題について

ミャンマーの物流に関わるインフラや物流システム、品質などは、日本に比べると、脆弱な面が多々見られる。

インフラ面では、道路の舗装率が低いこと、高速道路の本格整備もこれからであること、港湾施設や通関システムが旧式な面が多いこと、鉄道は未電化で車両が旧く、線路も歪みがあり安定輸送に問題があること、更に、電力不足で未だ停電が頻繁に起こるこ

となど、様々なところで不備が目立つ。

物流の品質面では、日本の品質レベルとは乖離している。道路インフラが脆弱であること、トラックは日本をはじめとする中古車が多いため、メンテナンスの面が危惧されるなど条件の違いはあるものの、現地で求められている品質は、輸送時の荷物事故や製品への多少の傷などは容認されるレベルである。

輸送の現場は、トラックへの積み付け作業は手荷役で、積み荷の固縛も不十分であることが一般的である。また、パレット利用は少なく、フォークリフトを使うケースも限られるような状況であり、航空上屋のハンドリングにおいても、パレットは使用せず直置きにするなど作業レベルが低いのが実情である。しかし、雨期には、相当量の降雨があるため、例えば幌付きやボックス型のトラックであっても、雨漏りが生じることもあり、十分な梱包で対応することも求められている。

倉庫については、そもそも倉庫業という業態はなく、先進国のようなレベルの物流物流センターや倉庫保管センターはない。現状は、個人が所有する倉庫などがほとんどで、特に冷蔵冷凍倉庫はないというレベルである。パレットトラックやフォークリフトを使用しているレベルの倉庫は数少ないのが現状である。また、治安やモラル自体は決して悪い国ではないが、24時間のセキュリティ体制で、日系企業の保管品質に応えることは難しい状況である。

なお、ミャンマーの物流業界での最大手会社への委託であれば、輸送に関してはもとより、重量部隊や倉庫も保有しており、何ら問題がないレベルであるが、そのレベルの現地事業者は極めて限られる。

また人材面では、現場労働力の確保は比較的問題はない状況であるが、識字率が高いものの、簡単な計算が不得意であること、予測をして行動することが不得意であるなどの実態がある。また、マネジメントクラスでは、物流の経験や知識のある人材は、シンガポール等の物流会社の勤務経験者がいる程度と不足しており、今後の人材育成が課題となっている。

なお、日系物流事業者がミャンマーに進出し、現地法人を設立するには、会社法と外国投資法により規制されている。会社法の範疇では、外資100%での会社設立は不可とはされていない。しかし、2012年11月に施行された外国投資法では、運輸業は、外資の制限分野に明記されており、フォワーディング業務のみの場合には外資80%まで、倉庫業務の場合には外資なら60%までとなっている。最近の行政当局の方向性としては、旧くに制定された会社法ではなく、直近に制定された外国投資法が尊重され、会社設立には現地企業との合弁企業とする必要がある。そこで、現地法人化に関しては、適当な合弁のパートナーをみつけれられるかがカギとなっている。

このように、物流事業者としての現地進出には、様々なハードルやリスクがあるものの、日系製造業等が本格的にミャンマーに進出の際には、品質の高い物流システムによるサポートする日系物流事業者への期待は小さくないものとみられる。

3. 現地日系物流事業者からの要望について

ミャンマーに進出している日系物流事業者からの要望は、何より、製造業をはじめとする日系企業がいかに進出してくれるかにかかっており、日本政府においては、省庁の枠を超えたオールジャパンの体制で政府と産業界が足並みを揃えて確実な投資ができる環境整備の推進である。

また、物流の現場レベルでは、物流に関する人材の教育について、例えば、日本での研修に対する国レベルでの支援が求められており、ここでも民間と政府が協調しての動きが必要とされている。

また、ミャンマーから日本へのリードタイムが長いことは、日系企業に進出に当たっての物理的なデメリットとなっている。その一因には、極めてアナログな通関システムにより、通関が非効率で時間を要していることがあげられている。

日系荷主企業の進出には、2015年に予定されているティラワ経済開発区の工業団地の稼働が大きな契機になると期待されるが、そこまでの間に、通関システムの電子化や、物流に係る法体系の整備などを支援し、物流業が更にスムーズに進出できるような環境整備が望まれている。

資料編

資料編：ミャンマーに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

インドシナ半島の西部を占め、北緯 10 度から 20 度の間に位置し、南北に伸びる長い国土である。国土のほぼ中央をエーヤワディ川が南下し、河口付近を中心に広大な沖積平野が形成されている。北は中国、東はタイとラオス、西はインドとバングラディッシュと国境を接し、南はアンダマン海とベンガル湾に面している。首都はネーपीドー。面積は 67 万 6,578 平方キロメートルで日本のほぼ 1.8 倍の面積を有する。

(2) 人口・民族・言語

人口は 6,367 万人（2012 年、IMF 推定値）であり、ビルマ族が約 70%であるが、その他多くの少数民族により構成されている。

公用語はミャンマー語である。

(3) 政治経済概況

1962 年に発足したネ・ウィン政権は、農業を除く主要産業の国有化等社会主義経済政策を推進してきたが、この閉鎖的経済政策等により、外貨準備の枯渇、生産の停滞、対外債務の累積等経済困難が増大し、1987 年 12 月には、国連より後発開発途上国 (LLDC) の認定を受けるに至った。

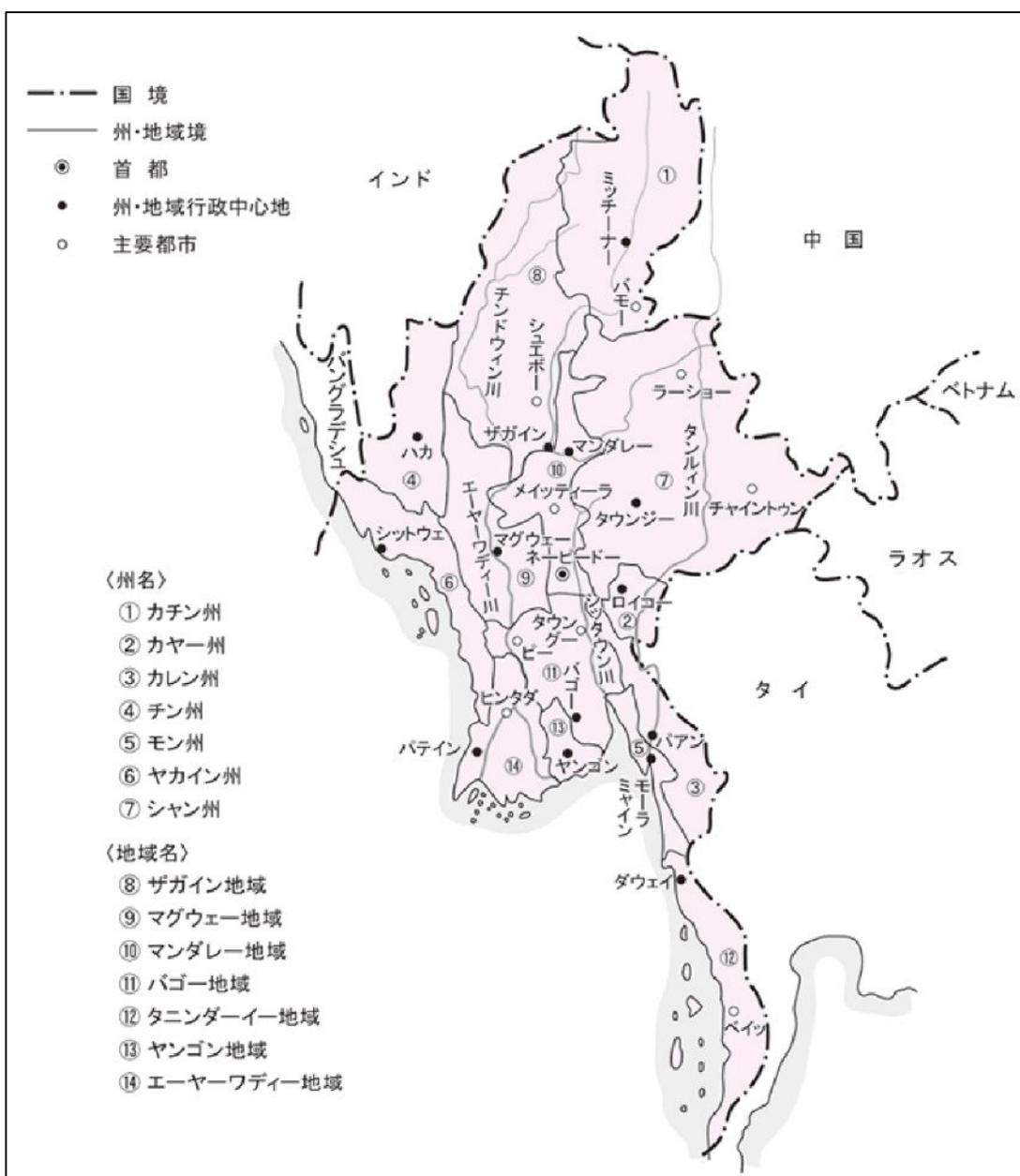
1988 年 9 月に国軍がクーデターにより軍事政権が成立し、社会主義政策を放棄する旨発表するとともに、外国投資法の制定等経済開放政策を推進したが、非現実的な為替レートや硬直的な経済構造等が発展の障害となり、外貨不足が顕著化した。2003 年 2 月には、民間銀行利用者の預金取付騒ぎが発生し、民間銀行や一般企業が深刻な資金不足に見舞われた。更に、同年 5 月のアウン・サン・スー・チー氏の拘束を受け、米国が対ミャンマー経済制裁法を新たに制定したことが国内産業への打撃となり、経済の鈍化を招き、加えて、2004 年 10 月には、EU がミャンマーの民主化状況に進展が見られないとして、ミャンマー国営企業への借款の禁止等を含む制裁措置の強化を決定した。2007 年 8 月には、政府によるエネルギーの公定価格引き上げ（最大 5 倍）が翌 9 月の大規模なデモの発端となった。デモ参加者に対するミャンマー当局の実力行使を受けて、米・EU は経済制裁措置の強化を行い、豪州も金融制裁措置を取った。

2010 年 11 月に実施された総選挙で、連邦連帯開発党 (USDP) が約 8 割の議席を確保、その直後に、アウン・サン・スー・チー氏の自宅軟禁を解除。翌 2011 年 3 月に、現テイン・セイン文民政権が発足し、民政移管が実現し、民主化を推進するとともに、経済改

革等の取組を断行中である。例えば、中古車両の廃車許可（2011年12月から40年以上、翌2012年1月には生産から30年以上経過した車両）及びそれに代替する車両輸入許可を行うようになり、国内を走る車両が格段に新しくなった他、同年4月には、為替レート統一化に向け、管理変動相場制を導入した。また、同年11月には、外国投資受入の円滑化のため、制限的な内容だった外国投資法を改正した。

欧米諸国は、ミャンマーが進めている政治・経済改革を評価し、米国は2012年11月に宝石一部品目を除くミャンマー製品の禁輸措置を解除し、EUも2013年4月に武器禁輸措置を除く対ミャンマー経済制裁を解除した。（外務省ホームページより）

図表 ミャンマー全図



出所) 外務省ホームページ

(4) 国内総生産 (GDP) と経済状況

JETRO データによる国内総生産と経済の主要指標は、以下の通りである。当該データでは、ミャンマー中央統計局データの実質 GDP 成長率が公表されていないが、アジア開発銀行データによる実質 GDP 成長率は、2010 年度が 5.3%、2011 年度が 5.5%、2012 年度が 6.3%と着実に成長している。

図表 基礎的経済指標

項目	2010年	2011年	2012年
GDP			
実質GDP成長率(%)	10.2	n.a.	n.a.
名目GDP総額 - 現地通貨(単位:100万)	39,846,694	n.a.	n.a.
一人あたりのGDP(名目) - ドル	742	824	835
消費者物価指数			
消費者物価上昇率(%) (備考)	8.22 年平均	2.76 年平均	2.83 年平均
消費者物価指数 (備考)	158.93 2006年=100	163.32 2006年=100	167.94 2006年=100
国際収支			
経常収支(国際収支ベース) - 現地通貨(単位:100万)	5,209.80	n.a.	n.a.
貿易収支(国際収支ベース) - 現地通貨(単位:100万)	14,969.60	n.a.	n.a.
外貨準備高 - ドル(単位:100万) (備考)	5,738 翌3月末、金を除く	6,812 翌3月末、金を除く	n.a.
為替レート(期中平均値、対ドルレート) (備考)	5.6189 4月～翌3月の期中平均値	5.4628 4月～翌3月の期中平均値	855.2077 4月～翌3月の期中平均値
為替レート(期末値、対ドルレート) (備考)	5.44 翌3月末の期末値	5.5614 翌3月末の期末値	879.5 翌3月末の期末値
通貨供給量伸び率(%)	42.5	30.5	55
輸出額 - ドル(単位:100万)	49,106.80	49,287.70	8,977.00
対日輸出額 - ドル(単位:100万)	1,313.96	1,729.68	406.49
輸入額 - ドル(単位:100万)	35,508.40	48,763.50	9,068.00
対日輸入額 - ドル(単位:100万)	1,417.05	2,723.80	1,091.73
直接投資受入額 - ドル(単位:100万)	19,998	4,644	1,419

データ出所) 実質 GDP 成長率、名目 GDP 総額、消費者物価上昇率、経常収支、貿易収支、輸出入額、対日輸出入額、直接投資受入額、GDP 産業別構成、国内総支出内訳：ミャンマー中央統計局
一人あたりの GDP、外貨準備高、為替レート、通貨供給量伸び率：IMF "International Financial Statistics : database and browser"

注) 一人あたりの GDP、通貨供給量伸び率は年の数値。その他の項目は備考欄に注記があるものを除き、年度の数値。ミャンマーの年度は 4 月～翌 3 月。

経常収支：国際収支表のうち、Main Account(貿易、輸送及び保険、旅行、大使館および国際機関、公的サービス及び繰入、民間サービス及び繰入、利子、雑費)に Grants (贈与)を加えた値。為替レートは、2012 年 4 月から管理変動相場制に移行したことで公定レートが大幅に見直された。

通貨供給量伸び率：IMF "International Financial Statistics : database and browser 2013", "Broad Money" を通貨供給量伸び率として掲載。

輸出額、対日輸出額、輸入額、対日輸入額は、2012 年度分よりチャットからドルでの発表に変更された。2011 年度分までの単位は 100 万チャット。

2010年のGDPの産業別構成（実質）をみると、農業が30.1%と最も多いが、2005年の40.2%に比べると、その比率は低下している。一方で製造業が18.9%（2005年が11.4%）、輸送が12.4%（2005年が7.7%）とそれぞれ2005年に比べて比率が高まっている。

図表 GDPの産業別構成（実質）

単位：100万チャット

部門	2005年度		2010度	
	金額	構成比	金額	構成比
農業	1,878,319.0	40.2%	6,288,310.8	30.1%
畜産・漁業	444,564.1	9.5%	1,556,088.8	7.4%
林業	17,074.2	0.4%	79,335.8	0.4%
エネルギー	9,221.0	0.2%	23,164.6	0.1%
鉱業	23,950.3	0.5%	120,247.6	0.6%
製造業	532,178.5	11.4%	3,938,849.3	18.9%
電力	5,706.6	0.1%	53,485.1	0.3%
建設	144,270.5	3.1%	942,655.1	4.5%
輸送	359,877.4	7.7%	2,597,658.7	12.4%
通信	32,477.8	0.7%	281,909.2	1.3%
金融	10,237.4	0.2%	31,643.1	0.2%
社会・行政サービス	69,937.3	1.5%	154,948.8	0.7%
その他サービス	73,109.0	1.6%	363,004.8	1.7%
商業	1,074,296.5	23.0%	4,460,022.6	21.3%
総計	4,675,219.6	100.0%	20,891,324.3	100.0%

(5) 貿易概況

① 輸出入金額・相手国・品目

ミャンマーの貿易概況をみると、2012年度は、輸出が前年度比1.7%減の89億7,700万ドル、輸入が0.4%増の90億6,890万ドルとなった。ミャンマー政府は輸出で稼いだ外貨（輸出外貨）の範囲内でのみ輸入を認める輸出第一主義をこれまで貿易政策としてきたため、貿易収支は2011年度まで10年連続の黒字であった。しかし、新政権誕生後、各方面で輸入規制の緩和が行われたことから、2011年度は1億50万ドルと前年度に比べ黒字幅が大幅に減少していた。この傾向が2012年度も続き、2012年度の収支は9,190万ドルの入超となり、11年ぶりに貿易収支が赤字となった。

国・地域別に輸入をみると、2007年度以降1位の中国が前年度比2.4%減にとどまったが、引き続き1位の座を守った。次いで、シンガポールが0.8%増で中国と僅差となった（ただし、シンガポールからの輸入は第三国からの中継貿易を多く含む）。3位は前年度4位であった日本が2.2倍に大きく金額を伸ばしており、日本製中古車の輸入急増が寄与している。また、タイが4位になっており、これら上位4カ国で輸入の77.7%を占めている。

図表 ミャンマーの主要国・地域別輸出入（通関ベース）

単位：100万ドル、%

	2011年度	2012年度		
	金額	金額	構成比	伸び率
輸出総額(FOB)	9,136	8,977	100	△1.7
タイ	3,824	4,001	44.6	4.6
中国	2,214	2,238	24.9	1.1
インド	1,046	1,019	11.3	△2.6
日本	320	406	4.5	26.9
シンガポール	543	291	3.2	△46.3
韓国	215	281	3.1	30.7
マレーシア	152	98	1.1	△35.6
ドイツ	42	43	0.5	1.5
インドネシア	41	32	0.4	△23.0
英国	17	27	0.3	62.5
香港	41	13	0.1	△69.3
輸入総額(CIF)	9,035	9,069	100	0.4
中国	2,787	2,719	30	△2.4
シンガポール	2,516	2,535	28	0.8
日本	502	1,092	12	117.4
タイ	691	697	7.7	0.8
マレーシア	303	361	4	18.9
韓国	452	343	3.8	△24.1
インド	325	302	3.3	△7.3
インドネシア	432	195	2.2	△54.8
ドイツ	95	145	1.6	52
米国	264	120	1.3	△54.5
英国	27	15	0.2	△44.7

出所) JETRO ホームページ

輸出を品目別にみると、天然ガスが前年度比 4.7%増で輸出額の約 4 割以上を占めている。また、縫製品輸出が堅調に増加し、2012 年度は前年度比 39.8%増と大きく伸長した。農産物に関しては、特にコメが前年度比約 2 倍、ゴマが 4.8 倍と大幅に増加している。

一方、輸入を品目別にみると、一般・輸送機械（中古自動車を含む）輸入が前年度比 45.1%増と最も多く、次いで、石油製品（主にディーゼル油）が 17.4%減と続いている。その他、食用植物油などの輸入が急増している。

図表 ミャンマーの主要品目別輸出入（通関ベース）

単位：100万ドル、%

	2011年度	2012年度		
	金額	金額	構成比	伸び率
輸出総額(FOB)	9,136	8,977	100	△1.7
天然ガス	3,503	3,666	40.8	4.7
豆類	986	962	10.7	△2.5
縫製品	498	695	7.7	39.8
コメ	267	544	6.1	103.6
魚類	349	442	4.9	26.6
チーク	310	359	4	16
ヒスイ	34	298	3.3	771.1
ゴマ	58	278	3.1	380.7
堅木	295	220	2.5	△25.3
ゴム	130	218	2.4	67
その他	2706	1294	14.4	△52.2
輸入総額(CIF)	9,035	9,069	100	0.4
一般・輸送機械	1,824	2,646	29.2	45.1
石油製品	1,927	1,592	17.6	△17.4
卑金属・同製品	947	1,025	11.3	8.3
電気機械・器具	466	489	5.4	4.9
プラスチック	312	351	3.9	12.4
合繊維物	254	309	3.4	21.6
食用植物油	395	304	3.4	△23.0
医薬品	218	273	3	25.2
肥料	20	168	1.9	731.2
セメント	150	158	1.7	5
その他	2523	1756	19.4	△30.4

出所) JETRO ホームページ

②日本とミャンマーの関係

日本とミャンマーの関係は、貿易額では2011年までは日本の輸入額のほうが多く、貿易収支はマイナスであったが、2012年には日本の輸出額のほうが多くなり、貿易収支はプラスに転じている。

日本の主要な輸出品目は、自動車（乗用車、トラックなど）が81.4%を占めており、次いで建設機械が7.5%となっている。また日本の主な輸入品目は、繊維二次製品が58.2%となっている。

2013年9月時点の日系企業の進出状況は、111社となっている。

図表 日本とミャンマーの関係

	年	日本の輸出(A)	日本の輸入(B)	収支(A-B)
日本との貿易 (通関ベース) (100万ドル)	2006	103.82	245.55	▲141.73
	2007	175.87	295.18	▲119.31
	2008	186.77	313.55	▲126.78
	2009	201.92	340.96	▲139.04
	2010	264.19	388.96	▲124.77
	2011	509.71	593.05	▲83.34
	2012	1258.75	673.18	585.57
日本の主要輸出品目	乗用車・トラックなど(81.4%)、建設機械など(7.5%)など 備考:シェアは2012年、米ドルベース 出所:財務省(日本)			
日本の主要輸入品目	繊維二次製品(男性用シャツなど)(58.2%)、履き物(15.5%)、魚介類(10.8%)など 備考:シェアは2012年、米ドルベース 出所:財務省(日本)			
日本企業の投資件数と投資額	件数:36件 金額:2億7,342万ドル 備考:認可ベース。1988年の外国投資解禁以降、2013年7月末までの累計。2012年1月に10年ぶりの新規投資認可があった。			
日系企業進出状況	企業数:111社 備考:日系進出企業数はヤンゴン日本人商工会議所メンバー数、2013年9月時点。			
在留邦人	543人 出所:外務省「海外在留邦人数調査統計(平成24年速報版)」			

出所) JETRO ホームページ

2. 物流インフラと貨物輸送の状況

(1) 道路・トラック

①概況

ミャンマーの2012年の総道路延長は、151,298km、うち舗装道路は32,53kmであり、舗装道路の比率は22%とまだ未舗装道路の割合が高い。高速道路延長は、587kmとなっており、道路インフラとしてはまだ弱い状況である。

②車両数

2012年の登録車両総数は、361.4万台であり、前年に比べて約130万台も増加している。乗用車やトラックも増加しているが、全体に占める増加台数の大半が二輪車となっている。

登録トラック車両数は、7.1万台であり、年々増加している。

③輸送量

2012年のトラックによる貨物輸送量は、トン数ベースで25,528千トン、トンキロベースで3,854百万トンキロであり、それぞれ年々増加している。

④運送事業者数

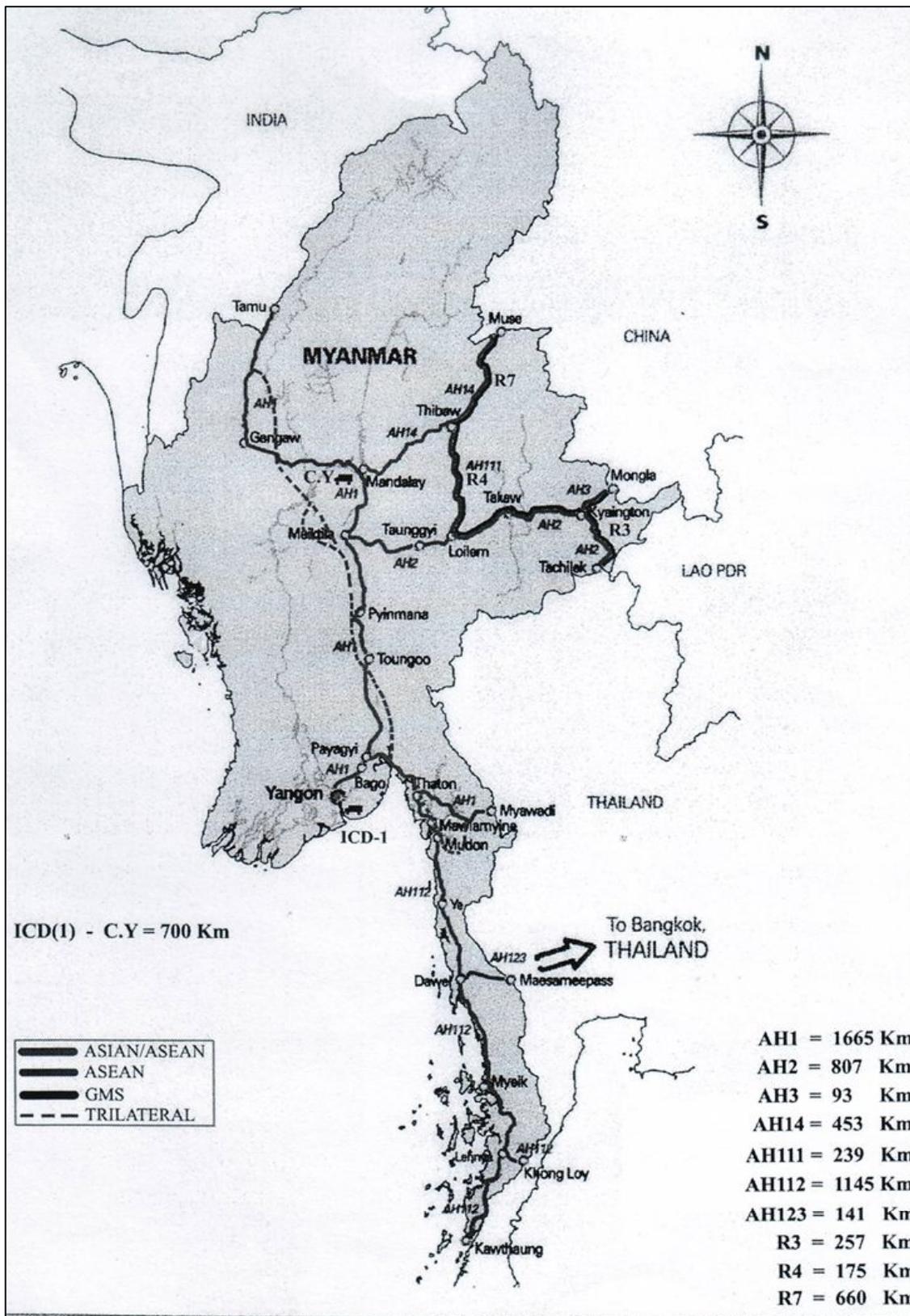
2012年のトラック運送事業者数は800社、国内フレートフォワードナー数は849社であり、どちらも事業者数は年々増加している。

なお、ミャンマーにはまだ倉庫事業という業態がないため、倉庫事業者はいない。

⑤交通事故発生件数等

2012年の道路における交通事故件数は、9,339件であり、交通事故による死者数は2,653人、負傷者数は15,720人となっており、事故件数、死傷者数ともに年々増加している。

図表 ミャンマーの道路状況



出所) MIFFA 資料

図表 道路輸送関係のデータ一覧

コード	指標名	単位	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. 道路基盤											
001	総道路延長	km	90,700	92,900	104,100	111,700	125,400	127,900	136,749	150,816	151,298
002	舗装道路延長	km	22,153	22,830	23,955	24,670	25,553	26,333	28,569	33,014	32,535
003	総道路延長に占める舗装道路の比率	%	24%	25%	23%	22%	20%	21%	21%	22%	22%
004	高速道路延長	km	-	-	-	-	-	324	587	587	587
B. 道路輸送車両											
005	登録自動車総数	千台	960	979	992	1,024	1,994	2,068	2,299	2,354	3,614
006	登録乗用車数	千台	186	193	200	214	230	243	260	263	282
007	タクシー車両数	千台	38	39	38	38	28	27	28	28	41
008	登録トラック車両数	千台	53	54	55	57	59	60	64	67	71
009	登録バス車両数	千台	18	18	19	19	20	20	21	20	20
010	公共バス車両数	千台	15	15	16	17	29	25	28	27	23
011	登録二輪車台数	千台	638	640	646	655	1,609	1,674	1,881	1,934	3,153
C. 道路輸送量											
012	道路旅客総数	千人					1,631,886	1,166,358	1,294,129	1,232,993	1,084,808
013	タクシー旅客数(100万人)	100万人									
014	公共バス旅客数	千人					1,647,623	1,150,006	1,303,175	1,238,726	1,056,338
015	公共バス旅客人キロ	100万人キロ					18,303	26,215	28,385	28,389	65,439
016	公共バスの営業路線延長	100万km					2,079	7,756	3,759	3,138	2,859
017	貨物輸送トン数	千トン					22,733	30,474	20,664	22,532	25,528
018	貨物輸送トンキロ	100万トンキロ	394	421	449	479	1,128	2,320	2,206	2,897	3,854
D. その他(企業、ロジスティクス、経済指標)											
019	トラック運送事業者数	社					638	527	546	546	800
020	国内フレートフォワーダー数	社					644	716	734	734	849
021	倉庫事業者数	社									
022	路線バス事業者数	社					1,582	1,129	1,184	1,184	1,651
023	新規自動車運転免許発行数	件	116,473	123,812	113,755	103,377	102,637	104,030	83,504	93,131	130,078
024	新規二輪車運転免許発行数	件	261,635	156,727	167,569	121,418	297,913	224,319	158,151	129,228	1,449,972
025	国内のトラック貨物輸送トン数	千トン					20,317	34,991	20,560	16,026	14,644
026	国内のトラック貨物輸送トンキロ	100万トンキロ									
027	トラックによる総輸入貨物量	千トン					457	1,105	1,076	3,153	4,628
028	トラックによる総輸出貨物量	千トン									
E. 道路交通事故											
029	交通事故件数	件	5,708	5,830	6,368	6,583	6,483	7,535	7,985	8,568	9,339
030	道路交通事故死者数	人	1,298	1,308	1,394	1,527	1,778	1,845	2,264	2,495	2,653
031	道路交通事故負傷者数	人	10,452	10,484	11,385	12,358	11,558	13,180	14,130	15,316	15,720

出所) Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre ホームページ

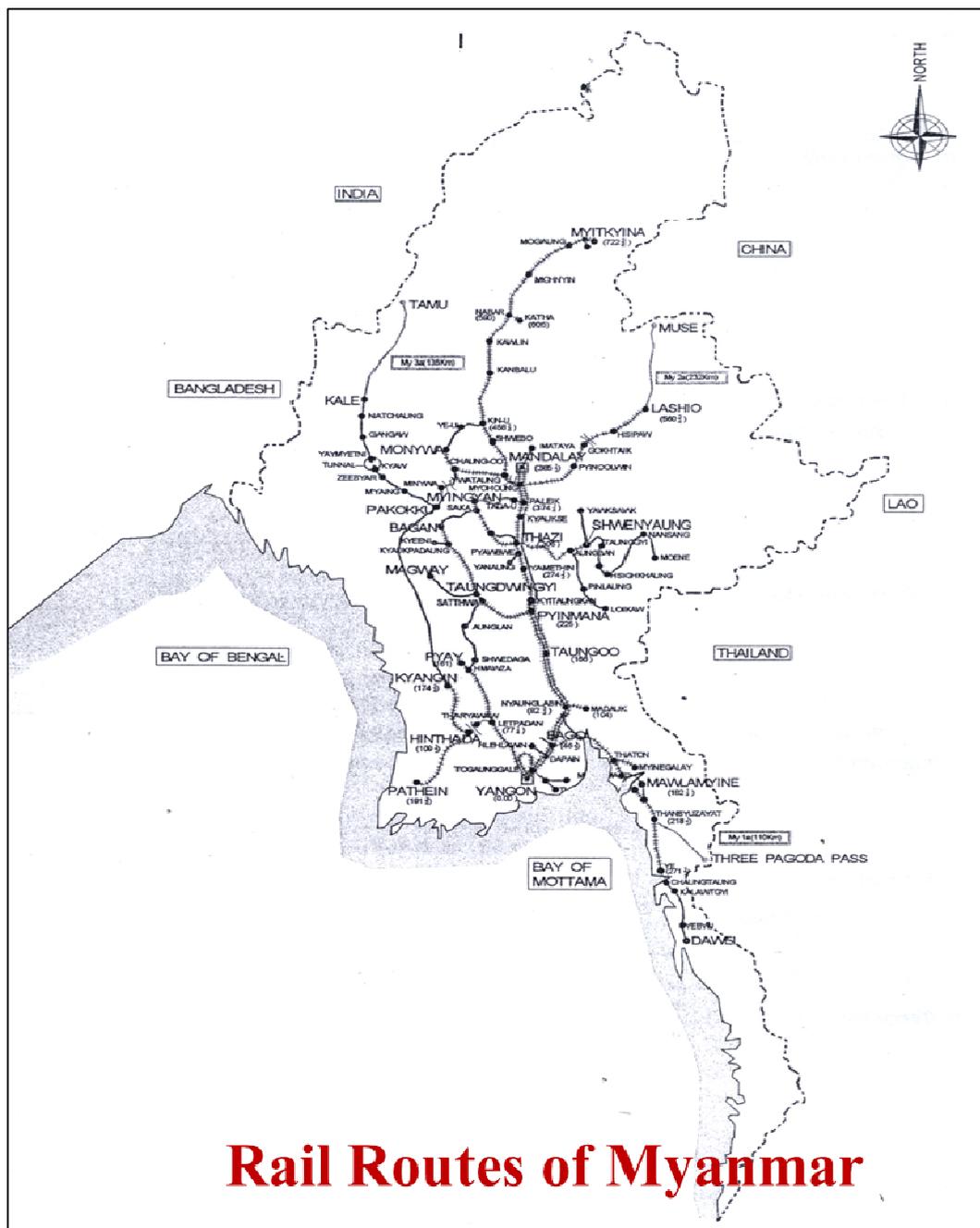
(2) 鉄道

①概況

ミャンマーの鉄道輸送は、国有のミャンマー鉄道により、5,844km の路線で運行されている。ほとんどの区間が単線であり、全区間非電化である。

ミャンマー国鉄の収入は、年間約 30 億ドルであるが、そのうち約 3 分の 2 は貨物輸送が占めている。

図表 ミャンマーの鉄道路線図



出所) MIFFA 資料

ミャンマーにおける鉄道貨物輸送は、基本的にいくつかのタイプの貨物車による方式であり、海上コンテナを輸送する車両や、冷凍車も導入している。ただし、海上コンテナの鉄道輸送は、過去に試験輸送を行っただけで、実際にまだ運行はしていない。

鉄道貨物輸送は、専用の貨物列車に加えて、一般の旅客列車（客車）に貨車を連結して輸送するケースもある。

ミャンマー国鉄によると、運行の実態は、貨物輸送量が最も多いのがヤンゴン～マンダレー間で、概ね 15 両編成の貨物列車が 1 日 2 本の運行、所要時間は約 1 日である。加えて、旅客列車への連結が 1 日 2 本で貨物車が計 10 両程度の運行となっている。

ヤンゴン～マンダレー間に次いで、マンダレー～ミッチーナ間の輸送量が多い。

②輸送基盤・車両数

2012 年の総鉄道路線長は、5,844km で、うち複線路線長が 701km となっており、ほとんどの路線が単線であり、なおかつ全路線が非電化である。

保有車両数は、機関車が 250 両、客車が 1,281 両、貨車が 3,188 両となっており、ここ数年間では、それぞれほぼ横ばいとなっている。

③輸送量

2012 年の鉄道貨物輸送量は、トン数ベースで 312.4 万トン、トンキロベースで 104.1 億トンキロとなっており、トン数、トンキロともここ数年と比べ、やや減少している。

ちなみに鉄道旅客者数、旅客輸送人キロとも、貨物同様、ここ数年と比べ、やや減少している。

④事故の発生状況

2012 年に発生した鉄道事故件数は、584 件であり、負傷者数ともども前年と比べて減少している。

図表 鉄道関係のデータ一覧

コード	指標名	単位	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. 鉄道輸送基盤											
101	総鉄道路線長	km	4,868	4,868	4,947	5,038	5,125	5,301	5,672	5,844	5,844
102	複線路線長	km	450	450	482	701	701	701	701	701	701
103	電化路線長	km	—	—	—	—	—	—	—	—	—
104	都市鉄道路線長	km	74	74	74	74	74	74	83	83	83
B. 車両数											
105	運行可能な機関車の車両数	両	217	239	261	262	271	216	248	250	250
106	客車の車両数	両	1,117	1,104	1,186	1,203	1,201	1,238	1,257	1,257	1,281
107	貨車の車両数	両	3,698	3,471	3,304	3,248	3,252	3,427	3,355	3,236	3,188
C. 鉄道輸送指標: 交通											
108	総旅客輸送者数	100万人	58	65	74	74	75	72	69	67	55
109	旅客輸送人キロ	100万人キロ	4,140	4,566	5,233	5,279	5,482	5,296	5,336	5,282	3,921
110	貨物輸送トン数	千トン	2,847	2,894	2,901	2,825	2,976	3,236	3,322	3,576	3,124
111	貨物輸送トンキロ	100万 トンキロ	867	922	909	828	905	1,021	1,085	1,160	1,041
D. その他(企業、ロジスティクス、経済指標)											
112	国内の鉄道貨物輸送トン数	千トン	2,847	2,894	2,901	2,825	2,976	3,236	3,322	3,576	3,124
113	国内の鉄道貨物輸送トンキロ	100万 トンキロ	867	922	909	828	905	1,021	1,085	1,160	1,041
114	鉄道による総輸入貨物量	千トン	—	—	—	—	—	—	—	—	—
115	鉄道による総輸出貨物量	千トン	—	—	—	—	—	—	—	—	—
E. 鉄道事故											
116	鉄道事故件数	件	615	522	586	659	731	650	676	679	584
117	鉄道事故死者数	人	10	8	2	5	4	3	13	10	—
118	鉄道事故負傷者数	人	48	49	25	67	25	20	52	45	21

出所) Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre ホームページ

(3) 港湾

①概況

ミャンマーの港湾は 9 港あり、運輸省傘下にあるミャンマー港湾公社 (MPA) が管理している。なお港湾の開発運営は、MPA から民間セクターに移行しつつある。

1) International Port

- ・ヤンゴン・ティラワ港

2) International Export Port

- ・シットウエイ港
- ・パティン港
- ・モーラメイン港
- ・メイク港

3) Domestic Coastal Traffic Port

- ・チャオピュー港
- ・タンドウエイ港
- ・ダウエイ港
- ・コータウン港

なお、ミャンマーは、ヒマラヤ山脈などを源流とする河川が多い国土であるため、河川水運も非常に重要な機能を担っている。河川港は 235 港ある。

②国内海運船舶数・輸送量

2012 年の国内海運貨物船は 147 隻、国内海運貨物輸送量は 2,701 千トン、輸送トンキロは 9,238 百万トンキロとなっており、輸送トン数、輸送トンキロとも年々増加傾向にある。

2012 年の河川水運貨物船は 79 隻、河川水運貨物輸送量は 5,256 千トン、輸送トンキロは 1,120 百万トンキロとなっており、輸送トン数、輸送トンキロとも年々増加傾向にある。

③輸出入輸送量

2012 年の海運による総輸入貨物量は、18,182 千トン、総輸出貨物量は 9,103 千トンとなっており、年々増加傾向にある。

④事故の発生状況

2012 年に発生した国内船舶による事故件数は、17 件であり、死傷者数は 33 人となっている。

図表 海運水運関係のデータ一覧

コード	指標名	単位	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. 海上輸送基盤											
201	国内港湾数	箇所	9	9	9	9	9	9	9	9	9
202	国際港湾数	箇所	9	9	9	9	9	9	9	9	9
B. 海運船舶数											
203	国内海運旅客船数	隻				16	16	16	12	12	14
204	国内海運貨物船数	隻				116	116	139	104	122	147
205	国内海運旅客船の総トン数	千トン				11	12	12	11	11	11
206	国内海運全商船の総トン数	千トン				47	47	44	73	94	109
207	国際海運全商船数	隻				20	23	12	19	19	19
208	国際海運コンテナ船数	隻				4	4	4	2	2	2
209	国際海運全商船の総トン数	千トン				136	155	240	132	113	113
210	国際海運コンテナ船の総トン数	千トン				40	40	38	20	19	19
C. 海上輸送指数と交通											
211	国内海上旅客輸送者数	千人	327	366	374	377	340	205	150	85	74
212	国内海上貨物取扱量	千トン	1,574	1,477	1,816	2,180	1,921	1,907	2,519	2,421	2,701
213	国内船舶コール	千回	1	1	1	1	1	1	1	1	1
214	国際海上旅客輸送者数	千人	4	3	7	4	5	3	1	7	6
215	国際海上貨物取扱量	千トン	9,799	10,181	10,955	10,928	12,465	19,366	19,798	21,541	
216	国際海上コンテナ取扱量	千TEU	116	172	197	267	264	303	347	408	478
217	国際船舶コール	千回	2	1	1	1	1	2	2	2	2
D. 河川水運輸送基盤											
218	河川港数	箇所	249	249	249	249	249	249	235	235	235
219	総水路延長	km	21,561	21,561	21,561	21,561	21,561	21,561	16,055	12,775	13,046
E. 河川水運船舶数											
220	水運旅客船数	隻	197	200	201	194	195	173	163	151	148
221	水運貨物船数	隻	105	103	100	103	100	96	89	80	79
F. 河川水上輸送指数と交通											
222	国内水上旅客輸送者数	千人	24719/1	25345/1	26328/1	26886/1	27418/1	27109/1	27,571	23,434	33,376
223	国内水上貨物取扱量	千トン	4,307	4,262	4,284	4,479	4,657	4,684	4,791	3,996	5,256
G. その他（企業、ロジスティクス、経済指標）											
224	国内海上貨物取扱量	千トン	1,574	1,477	1,816	2,180	1,921	1,907	2,519	2,421	2,701
225	総国内水運貨物輸送トンキロ	100万トンキロ	4,792	4,786	5,044	6,470	6,638	6,353	7,830	8,272	9,238
226	海運による総輸入貨物量	千トン	5,833	5,841	5,896	6,822	6,421	8,803	12,349	14,131	18,182
227	海運による総輸出貨物量	千トン	5,538	5,817	6,107	6,286	7,965	12,170	9,968	9,831	9,103
228	国内水上貨物取扱量	千トン	4,307	4,262	4,284	4,479	4,513	4,733	4,767	3,997	2,149
229	河川水運による総国内貨物輸送量トンキロ	100万トンキ						1,092	1,394	999	1,120
G. 水難事故											
232	総水難事故件数	船	4	11	11	21	12	16	13	9	17
233	死亡数、行方不明者数	人	2	0	1	3	0	54	19	1	33

出所) Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre ホームページ

(4) 空港

①概要

ミャンマーの空港数は、32 か所であり、うち国際空港はヤンゴンとマンダレーの2 空港である。

②国内貨物輸送量

2012 年の国内航空貨物輸送量は、1.33 千トンとなっている。

③輸出入航空貨物輸送量

2012 年の航空貨物の輸出入量は、積込量（輸出）が 7.23 千トン、取降量（輸入）が 7.99 千トンとなっており、輸出入とも年々増加傾向にある。

図表 航空関係のデータ一覧

コード	指標名	単位	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. 航空輸送基盤											
301	総空港数	箇所	59	60	62	62	62	32	32	32	32
302	国際空港数	箇所	2	2	2	2	2	2	2	2	2
303	国内空港数	箇所	57	58	60	60	60	30	30	30	30
B. 航空機											
304	旅客機数	機	21	24	27	26	25	22	29	29	30
C. 航空輸送指数と交通、事故											
305	国内航空旅客輸送者数	千人	1,285	1,323	1,897	1,089	826	773	862	1,381	1,602
306	国内航空貨物輸送量	100万トン	2.80	1.52	0.86	2.21	0.74	3.39	0.76	0.88	1.33
307	国内航空機発着回数	回	22,546	29,933	16,119	16,824	22,263	21,834	23,880	38,073	45,872
308	国際航空旅客輸送者数	千人	678	733	835	878	837	968	1,212	1,456	2,035
309	国際航空旅客輸送乗継者数	千人									
310	国際航空貨物積込量	千トン	4.93	4.74	5.09	5.38	5.88	7.16	9.31	9.60	7.23
311	国際航空貨物取降量	千トン	4.46	4.56	4.62	4.73	6.35	6.28	6.36	6.33	7.99
312	国際航空機発着回数	回	7,600	7,870	8,026	8,602	7,184	7,889	11,234	14,150	18,438
D. その他(企業、ロジスティクス、経済指標)											
313	航空会社数	社	5	5	5	5	5	5	5	7	7
314	通関手続箇所数	箇所	8	8	8	8	2	2	2	2	2
315	国内航空貨物輸送量	千トン	2.80	1.52	0.86	2.21	0.62	5.58	0.69	0.64	1.18
316	国内航空貨物輸送トンキロ	100万 トンキロ					0.27	0.33	0.29	0.27	2.16
317	航空輸入貨物量	千トン	4.93	4.74	5.09	5.38	6.35	6.28	6.36	6.33	7.99
318	航空輸出貨物量	千トン	4.46	4.56	4.62	4.73	5.88	7.16	9.31	9.64	7.23
E. 航空機事故											
319	航空機事故件数	件	0	1	0	0	1	1	0	2	2
320	航空機事故死者数	人	0	0	0	0	0	0	0	3	2
321	航空機事故負傷者数	人	0	0	0	0	2	3	0	2	10

出所) Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre ホームページ

3. 進出条件等

JETRO 発行の「アジア新興国のビジネス環境比較（カンボジア、ラオス、バングラデシュ、スリランカ編）」によると、2013年3月時点でのミャンマーへの進出条件等は以下のとおりである。

(1) 進出形態・手続き

①現地法人

- 1) 設立申請先：投資企業管理局（DICA）企業登記室（CRO）。外国投資法の適用を受ける場合は、ミャンマー投資委員会（MIC）の事前認可が必要。
- 2) 手続き期間（目安）：投資提案の提出から 15 日以内に受理が判断され、受理された場合はその後 90 日以内に投資提案を許可するか判断される。登記自体は 1 日で完了。
- 3) 活動範囲：外国資本が入る会社は、外国会社扱いとなり、輸出入や販売などの商業行為は認められない。資源分野の場合、事業を管轄する関係官庁への事前説明のうえ、活動範囲を協議する。
- 4) 会社形態：株式有限責任会社が一般的
- 5) 責任範囲：株主の責任が基本定款により保有株式（未払い込み分を含む）に限定される。

②駐在員事務所

- 1) 設立申請先：投資企業管理局（DICA）企業登記室(CRO)
- 2) 手続き期間（目安）：現地法人と同様、投資提案が提出されてから 15 日以内に受理するかどうか判断され、受理した場合はその後 90 日以内に投資提案を許可するか判断される。登記は 1 日。
- 3) 活動範囲：本国の親会社が銀行業・保険業の場合のみ、駐在員事務所の設立が許可される。営業行為は一切認められない。
- 4) 責任範囲：本社が負う。

(2) 外資規制

《運輸業》

ASEAN との経済統合の中で、ASEAN 域内企業の投資には 2013 年までに合弁で 70% までの出資比率を認めることとなっており、実態上、すでに運用が始まっている（2012 年 12 月時点、運輸省確認）。ASEAN 域外企業にも同様の基準が適用されると見られるが、細則にみられるように、内陸水運・船舶、鉄道、航空輸送など、所管する運輸省、鉄道省と事前協議が必要である。なお合弁相手はミャンマー国際フレートフォワードナー協会（MIFFA）など所属の現地企業となる。

なお、JETRO 資料『アジアにおける卸売・小売・物流業に対する外資規制比較（2014年2月）』の中の「小売・卸売業の外資参入は困難、物流業にも障壁（ミャンマー）」には以下のように記載されている。

『2012年以降、「ミャンマーブーム」を背景に日系企業の対ミャンマー投資が進み始めた。電力などのインフラが未整備で製造業は足踏みしているところもあるが、建設、ITのオフショア開発に加え、法律・会計事務所、コンサルティング、貸しオフィスなどビジネスサポート分野の進出が増えている。しかし、小売・卸売・物流業への外資参入障壁は依然高く、こうした分野の日系企業では合弁などでの参入を模索、実現する動きも出つつある。

<合弁で活路を見いだす日系物流企業も>

一方、物流業（運輸業）の外資参入については、外国投資法、MIC 通達において次のような細則がある。

○「ミャンマー国民との合弁事業形態においてのみ参入可能な 42 分野」の物流関連業務（この場合は外資は 80%までとする出資制限がある）

- ・国内空輸業務
- ・国際空輸業務
- ・船舶および荷船による乗客および貨物輸送業務
- ・内陸コンテナデポ（ICD）の建設を通じた国内港湾業務および倉庫

○「特定の条件下でのみ参入可能な 27 分野」の物流関連業務

- ・倉庫（中小規模の倉庫業は認められない。JV の場合はミャンマー企業側が最低 40%を出資すること）

上記の業務以外の物流業でも、MIC 通達には運輸省管轄として貨物取扱業務などを始める場合は「連邦政府の承認および運輸省の推薦が必要」とされており、その承認・推薦の基準のあいまいさが課題となっている。

一方、上述したように、外資であっても外国投資法によらずに会社法で現地法人を設立することが認められており、この形態で「物流サービス業」として認められる事例が出ている。日本からミャンマー向けの中古自動車コンテナ輸送などを手掛けるジー・ティー・シーエイシアは、100%出資の現地法人を 2012年9月に設立して 2013年1月から操業を開始したと発表した。日系物流サービス業で初めての案件だ。続いて、同年2月、三菱倉庫と日本航空の貨物事業子会社ジュピター・グローバルがミャンマーで物流事業を手掛ける現地法人を共同設立予定と発表、5月に設立された。加えて、阪急阪神エクスプレスも 2013年8月に現地法人設立を発表した。いずれも航空、海上、陸上輸送を行う地場代理店と提携・業務委託し、それをコーディネートするかたちで物流サービスを提供できるようになったが、ジェットロが把握する限り、このような現地法人設立はこれら3例のみだ。2012年以降、日系物流企業のミャンマー参入が相次いだが、基本的には駐在員事務所のような「支店」を設立して、情報収集、荷主のケアなどの業務をする

にとどまっていた。このような中、3社とはいえ「物流サービス業」での現地法人設立が認められたことは画期的だった。

しかし、ある日系物流企業の関係者によると、物流業に対して以前は外資100%による法人設立が可能だったが、運輸省の判断により2013年8月ごろを境に急に外資100%での現地法人設立が認められなくなり、合弁のみ認められることになったという。明文規定はともかく、運用実態としては非常にあいまいな状態となっている。

<合弁でより幅広い物流事業を展開>

ミャンマーの物流事業に合弁で取り組む事例も出てきている。日立物流の子会社である日新運輸は2012年12月、ヤンゴンに地場企業と合弁で現地法人を設立、2013年1月から営業を開始した。3月には工場を完成させ、物流サービスのみならず、日系フォワーダー（荷主と輸送会社の仲介業者）として縫製品の検針・検品などの流通加工機能を保有する初の合弁会社となった。主にアパレル業界の顧客にフォワーディング業務と検針・検品などの流通加工を提供しつつ、農産品、インフラ関連資機材の輸出入も行うなど、業務を軌道に乗せつつある。また、上組は2012年7月に支店を設立し駐在員が常駐し始めていたが、2013年3月に地場最大手の物流企業エバー・フロー・リバー（EFR）とトラック共同事業に関する契約を締結したと2013年4月に発表した。同社は「共同事業を足掛かりに近く合弁会社を設立し、車両の整備（2014年末に180台）と人員の増強や組織の強化をしていく」とも述べている。

ミャンマー内市場に参入するビジネスについては、地場企業保護の観点からも、流通・物流業に限らず外資参入のハードルは高いといえる。しかし、そうした地場企業との提携、合弁などのかたちで活路を見だし、先行してシェアを取ろうとする日系企業の動きも活発になっているといえる。

（3）労働事情

①一般的な採用手段

- ・労働者、高度人材ともに、貼り紙、口コミ、新聞広告などを通じて募集。
- ・5人以上の従業員を雇用する会社が新たに雇用する場合は、労働事務所を通じて採用する必要がある。

②労働条件

- 1) 労働時間：1日8時間、1週間48時間まで／工場では1週間44時間（連続操業工場の場合は48時間限度）。
- 2) 休暇：就業日は週6日（工場は日曜日が休日、商業施設等は週のいずれかの曜日）。
12カ月連続して働きかつ各月24日以上働いた者は連続10日間の有給休暇を取得可能。
- 3) 時間外労働：週12時間を超えてはならない。超過時間の標準賃金は2倍、休日出勤時の標準賃金も2倍。

③賃金

- ・最低賃金は現在審議中（2013年1月時点）。現行の賃金は各業種の相場をもとに労使間で決められる。
- ・平均賞与は製造業作業員で1.1カ月、非製造業スタッフで1.5カ月。

（４）税制・税務手続き

①法人税・優遇措置

- 1) 法人税率：25%
- 2) 優遇措置：外国投資法に定める要件に基づき設立された企業は、生産／役務の提供開始から5年間、法人所得税免除が認められる。申請によりミャンマー投資委員会（MIC）が個別に決定。
- 3) その他：現在、外国投資法改正を審議しており、法人税免除期間など含め、各種優遇措置が充実される方向で協議されている。

②個人所得税

- 1) 課税範囲：居住外国人（年度内に183日以上滞在する外国人）はミャンマー国内源泉所得と国外源泉所得のいずれも課税対象。非居住外国人は国内源泉所得のみ課税対象。
- 2) 税率：給与所得の場合、累進課税方式により1～20%。最高税率は2,000万チャット（約2万3,500ドル）以上の所得に課せられる。非居住外国人の場合、給与所得は一律35%。
- 3) その他：適用税率は所得の種類（財産、事業ほか）によって異なるため注意が必要。車や住宅などの各種付加給付は給与所得に含まれる。

③源泉徴収税（日本向け）

- 1) 配当：0%（投資委員会による認可が必要）
- 2) 利息：15%
- 3) ロイヤルティ：20%（※日本との二国間租税条約は締結されていない）

（５）貿易・通関制度

①輸出・入規制

- 1) 貿易管理：外国企業による農水産物などの物品取引を目的とした貿易業は認められていない。ただし、製造、サービスに付随して行う輸出入は可能。
- 2) 輸入規制：原則すべての品目について輸入ライセンス取得が必要だが、国際的な取引禁止品目やアルコール飲料など、一部を除き輸入が認められる。
- 3) 輸出規制：原則すべての品目について輸出ライセンス取得が必要だが、農産物、鉱物の一部を除き輸出が認められる。林産品など事前許可が必要なものもある。

②貿易取引（決済）

- 1) 決済通貨：米ドルが一般的
- 2) 決済に関わる特記事項：輸出入ライセンスを取得していれば可能（米国による経済制裁の影響で米ドル決済の一部に制限がある）。
- 3) 輸入代金支払：L/C、T/T とともに可能。
- 4) 輸出代金回収：L/C を入手するか、前払いの T/T 送金が必要。

（6）インフラ

①電力

- 1) 主な電源構成：水力約 75%
- 2) 総発電量：8,548GWh（2010 年度：10 年 4 月～11 年 3 月）
- 3) 需給状況（産業向け）：特に乾期はダムの貯水量が減る一方、猛暑のため消費電力も増え、電力需給が満たせなくなるという構造的な問題を抱える。政府は、電力不足回避に向けミャンマーの民間および外資に電力事業への参入を促している。

②エネルギーコスト

<ヤンゴン>

- 1) 業務用電力料金：0.12 ドル/kWh（基本料金なし）
- 2) 業務用ガス料金：7.74 ドル/1,000 立法フィート（基本料金なし）
- 3) レギュラーガソリン料金：1.04 ドル/リットル
- 4) 軽油：1.15 ドル/リットル