

5 年前（2013.8）に訪れたミャンマーと 6 年半前（2012.1）に訪れたインドネシアを再訪した。

前回訪問時、ミャンマーは 2011 年の民主化以降「最後のフロンティア」と称され、日本企業の進出が期待されていた。またインドネシアはまさに進出ラッシュと言ってよい状況にあり、日本商社による大規模工業団地の造成が進んでいた。

前回視察後、私は「ビジネスサポートデスクの設置」を提案し、県と SIBA はまずインドネシア・タイ・ベトナムに開設、さらに手法を変えてミャンマー・インド・メキシコに設置が進み、これらの国への県内企業の関心は高まっている。

その後、ミャンマーはアウンサンスーチー氏が率いる国民民主連盟（NLD）が政権を取ったが、軍が一定の議席を獲得するなど政権運営は安定せず、さらにロヒンギャ問題を抱え欧米諸国から政治姿勢を厳しく指摘されている。

インドネシアは 2 億 5 千万人の市場を背景に経済成長が期待されたが、為替の影響などからここ数年足踏み状態が続いており、思ったほど市場が伸びていない。

今回、2 カ国の現状を調査し、次なる施策の展開に資するために視察を行った。

1. ミャンマー

(1)ミャンマー ジャパン ティラワ ディベロップメント社(MJTD)

対応者 四郎園 和昭 氏（丸紅出向者）

ヤンゴンから南東約 30 kmにあるティラワ工業団地を視察。MJTD 社は 2014 年 1 月に設立された日本・ミャンマーの官民が出資している開発会社で、日本からは丸紅、住友商事、三菱商事、みずほ銀行、三井住友銀行、三菱東京 UFJ 銀行、JICA が 49%を出資、ミャンマー側が政府組織であるティラワ SEZ 管理委員会や民間企業が 51%を出資している。



前回訪問時、牛が草を食んでいた荒れ地は、2013 年 12 月に開発がはじまり 2015 年 9 月に 405ha が完成し、すでに 97%が埋まっている。2018 年 8 月、新たに 101ha のエリアが完成するがこちらもすでに 62%が決定している。さらに 2019 年 8 月に 77ha 完成見込みで今年 7 月から販売を開始した。

ここは SEZ（Special Economic Zone＝経済特区）で多くの手続きがワンストップででき、進出企業にとってはミャンマー国内でも特に有利とされている。また日本の ODA を活

用した電力、給水、交通インフラの整備も進みつつあり、ヤンゴン近郊で頻繁に起きる停電はティラワではほとんどないという（交通渋滞はひどい）。

進出企業は現在 94 社。日本企業が 48 社と約半分を占めるが、タイ 14 社、韓国 6 社、台湾 5 社などアジアを中心に欧米からも進出している。通常このような工業団地は日系企業が 6-7 割を占めるが、ティラワには各国からの注目が集まっている。業種は建設資材、容器包装、縫製、飲料食品、農業、製薬医療、自動車など多様。自動車関連はスズキ、GS ユアサなど 5 社。その他業種ではエースコック、味の素、ヤクルトなど食品関連やワコール、クボタ、ヤンマー、JFE スチールなどが進出している。

ミャンマーの一人当たり GDP は 1300 ドル程度とまだ低いが、上昇スピードが速く、500 万人の人口規模も魅力という。担当者は「今後、チャイナプラス 1、タイプラス 1 を考えるならフィリピン・ベトナム・“ティラワ”」とし、ミャンマーの中でも特にティラワを有望と位置づけている。

(2)スズキ ミャンマー モーター ティラワ工場

対応者 浅野 圭一 社長

スズキは以前、ヤンゴン市内サウスダゴン工業団地で事業を行っていたが民主化直前は車両の生産をしていなかった。民主化後の 2013 年にキャリイトラックの生産を再開したが、従業員数は 100 人弱、月産 40-50 台規模に止まっていた。



2017 年から生産が増え、2018 年 1 月にティラワ工業団地に新工場を稼働。従業員約 300 人、月産 1000 台の能力を持っている。日本と違い自動化は進んでおらず、人の手による作業が多い。またプレスや溶接、塗装設備はなく、出来上がった車体やエンジン、部品をタイやインド、日本から輸入しノックダウン生産を行っている。急激な生産増にあわせ採用を進めたことにより、平均年齢 24 歳、勤続 1 年未満が 80%と人材育成が急務とのこと。訪問時も、新人研修の応援に日本から出張者が派遣されていた。

ミャンマーの新車市場は統計データが整備されておらず詳細は不明だが、2017 年、KIA、HYUNDAI を除くと年間 8229 台とのこと。2018 年 1-6 月は 6833 台と新車市場は伸びている。従来から日本の中古車輸入が多く走っている車はほとんどが日本車（トヨタ PROBOX タクシー多い）だったが、今年 7 月から法律で右ハンドル車が禁止された。今後、左ハンドル中古車の動向が気になるがスズキ現地生産車の拡販が期待される。一方、販売拠点は未整備、車検制度もなく維持管理が課題とのこと。

(3)MSM 国際女学院 対応者 土屋 昭義 氏 (MSM 会長・・・浜松市出身の事業家)

MSM (ミャンマーストーリーメイキング社) 土屋会長には前回訪問時、ヤンゴン中心街

でサービスオフィスと日本語学校を視察させていただいたが、新たに開設した女子教育施設を訪問した。

施設はヤンゴン市街から車で2時間ほどの郊外にある。1万4千坪の広大な敷地に80人が学べる全寮制の施設で、現在は技能実習生として日本で介護を学び、ミャンマーの将来に役立つ人材の育成に取り組んでいる。訪問時は18歳から20歳くらいの20人ほどの女性が日本語や介護のことなどを学んでいた。

土屋氏は「ミャンマーは今、“明治維新”と同じくらいの社会変動が起きている」という。私も昭和30-40年代の日本の風景の中に、スマホを持つ若者がいるアンバランスな時代感覚を持ったが、ミャンマーで起きている“民主化”は“明治維新”のようなうねりであり、当時の日本で必要とされていた「教育」が重要ということだ。



氏がめざす私立女子大学への道は、ノウハウや資金など課題もあるが、日本の人口減少対策とミャンマーの今後の発展にWin-Winになるような活動につながればと思う。

(4)タカラミャンマー社 対応者 アウン・タン・ウー氏（ふじのくに親善大使）

氏は前回訪問時のアポとりなどを行ってくれた方で、ノウハウを生かし日本語学校を運営するほか、現在、静岡県ミャンマービジネスサポートデスクを務め、自動車関連会社や食品関連企業など数社の進出サポートを行っている。

現在のミャンマーでは「政治家育成が重要」との意見をいただいた。まだ民主主義が定着していないことの裏返しと思うが、上記の土屋氏の時代認識とも合致する。



2. インドネシア

(1)PT. ジャパン アジア コンサルタンツ(JAC)

対応者 光武 大地 氏 (President Director 社長)

前回訪問した2012年頃はインドネシアへの投資ブームに沸いていたが、2015年頃から一旦収まっており、現在の設立案件は年間20件程度しかない。工業団地の造成は一段落し、既存の団地の拡大程度。物流倉庫が増えている。



以前は自動車関連産業が中心だったが現在は多様になっており、とりわけ2億5千万人

市場をみすえた食品関連産業の進出リサーチが多い。静岡県からはお茶やワサビなど検討しているが、規制があるのでハラール対応や HACCP 対応がカギになる。市場は上級志向になっている。

インドネシア政府はインフラに加え、教育への投資やエネルギー供給を強化する動きがある。

静岡県と西ジャワ州との今後の交流には期待している。西ジャワ州には、今年クルタジャティ空港が完成し、来年パティンバン港が完成予定。物流に動きが出てくる可能性がある。

今後のカギは人材交流だ。まずはインドネシア人の日本への受入体制の整備が必要。技術研修生はベトナム、中国に次いで3番目に多く、受入体制を整備すべき。

観光も重要。日本と韓国はインドネシア人に人気がある。往復航空券も5-6万円まで下がっている。

日本人駐在者へのサポートとしては、日本企業の多いチカラン工業団地付近に新たに設置される日本人学校の計画が認可された。

(2)国際オートショー 対応者 内木 亮平 氏 (スズキインドモビルモーター社)

8/2-12 開催のインドネシア国際オートショーを視察。視察当日はプレスデーの為、一般来場者がおらず比較的空いていた。

インドネシアの自動車市場は2011年の89.4万台から12年111.6万台、13年123万台と増えた後、100-110万台で足踏みが続いている。市場は日本車が強く、2018年1-6月の販売台数55万3779台のシェアはトヨタ29.2、ダイハツ17.1、ホンダ13.8、三菱13.3、スズキ11.0などとなっている。



売れ筋はSUVで、オートショーでは各社ニューモデルを競っていた。トヨタやホンダの次世代自動車が参考出品車として展示されていたが、まったく注目されておらず、途上国における次世代自動車の位置づけの一端を垣間見ることができた。

(3)PT. スズキインドモビルモーター(SIM) チカラン工場

対応者 袴田 和夫 副社長、工場管理職

SIM チカラン工場は西ジャワ州ブカシ県のGIIC工業団地にある。自動車メーカーとしては三菱自動車や中国のウーリン汽車も立地している。近くにはカラワン工業団地、MM2100工業団地などがあり日系企業が多く進出している。



2012年1月の前回訪問時、GIICはまだ広大な荒地で、SIMチカラン工場は経済成長に伴う自動車市場の拡大を見込んで、2014年2月にパワートレイン工場、2015年1月に車体工場が稼働した。

従業員は全体で約1200人。現在、完成車は「エルティガ」のみ生産。年間約10万台の生産能力があるが、2017年の生産実績は5万台弱となっている。パワートレインはフル生産となっておりインドネシア国内だけでなくパキスタンの工場向けに輸出も行っている。工場敷地は広大で将来の増設も可能。

食堂横には大きな礼拝場があり、金曜日には指導者が来るため昼休みを通常の40分から90分にするという。こうした配慮はイスラム教国ならではと感じた。多様性を学ぶ必要がある。現地社員の人材育成に力を入れており、日本流のカイゼンなどはかなり高度な取り組みを行っていた。

(4)PT. ソミックインドネシア(SMI) 対応者 塚田 篤 社長、ほか3人

ソミック石川は浜松市に中枢拠点を持つ自動車部品メーカー。ボールジョイントでは国内最大のシェアを持つ企業で自動車メーカー各社に部品を納入している。海外6か国11工場を持ち売上比率は国内海外ほぼ半々の国際的企業。



SMI社は2012年1月に設立された。32人でスタートした会社は現在106人に増え2017年の売上高は約14億円(1820億ルピア)。

駐在者は4人。敷地には余裕があり現在の施設の2.5倍に拡張可能だが、現時点では増産には工程改善で対応している。

ここでも人材育成に関する意見が多く聞かれた。インドネシア人は「人の面倒をみる文化がない」という。現地社員のリーダーを育成し、人材育成も現地社員にやらせていきたいが、そのためには日本に派遣して、日本流の仕事の仕方を身につける必要がある。現在、数人を浜松に派遣しているが、会社内では生活できても社外での生活に困ることが多いという。

多文化共生都市とはいうものの、まだ市民レベルではそういう感覚が不足しており、今後、多様性を受け入れる文化を浜松で育てる必要があると感じた。

(5)PT. ベルソニカインドネシア 対応者 坂下 忠 社長、北村 拓 工場長

ベルソニカは湖西市に本社を持つ車体部品メーカー。ハイテン鋼加工など高度な新技術で車体の軽量化などを進めており、インドにも拠点を持つ。

インドネシア社は2012年3月に設立。SIM社のタンブン工場内で生産開始し、2015年

1月にチカランに移転した。今年3月までは従業員80人ほどだったが、4月から始まった新型エルティガの生産に合わせ、現在160人に増員した。すでに設備はフル稼働で建屋の拡張工事を行っている。売上高は約14億円（1778億ルピア）。2020年には3000億ルピアを見込んでいる。駐在者は3人。

行政支援のあり方について、以前はレンタル工場など進出支援が必要だったが、今は人材のスキルアップやアウトソースなどの支援が求められているようだ。

人材育成に関してインド人と比較すると、インド人は日本で研修した後、ジョブホップですぐに辞めてしまうケースが多いが、インドネシア人は辞めないという。こうした国に合わせた支援を検討する必要がある。



3. 県への施策反映

(1)ミャンマー

①海外展開支援について

- ・ 今後の成長が見込めるミャンマー市場では、多様な企業の進出が進んでおり、これら意欲ある企業に対し、SIBA 経由でのサポートデスク活用を PR していくべき。懸念されていたインフラ整備は、ティラワにおいては解消されつつあるが、ミャンマー全域ではまだ未整備なところが多く、進出にあたっての FS が重要。

②人材交流

- ・ 土屋氏の事業には日本の私学関係者から問い合わせがあるという。人口減少下の日本において、留学生や技能実習生さらに将来的には労働力としての外国人受入が不可避となるため、相手先の一つとして検討しているということだ。地域外交の重点課題ではないが、本県においても議論すべき課題と考える。なお、土屋氏は技能実習生の送り出しについて、現在はベトナムからの入国が多いが、自国の経済成長や中国など送出先の経済状況により、遠くない時期にベトナムは減ってくるのではないかと。そうした時の+1（プラスワン）としての検討が必要な時期と考える。

(2)インドネシア

①海外展開支援

- ・ 6年前右肩上がりだった経済状況が足踏みしており、取り巻く環境の差を痛感した。自動車を中心とした製造業では進出検討企業が減っており、一方で業種は商社や物流を含め多様化しているようだ。その点、インドネシアビジネスサポートデスクはノウハウを持っているようで、いくつかの進出企業との接点もあるようだった。

②人材交流

- ・ 上記訪問先のほか 12 社の進出企業と意見交換会を行ったが、現地社員の教育を静岡県内で受け入れる体制整備の要望をいただいた。

県内の中小企業は、足下では人材不足に悩んでいるところが多く、海外事業所の従業員をマザープラントで技能実習や教育研修を行うことは、日本の人材不足解消と現地社員の能力開発にもつながることから一石二鳥の取り組みとなることが期待される。しかし既存の仕組みでは十分対応できていない。こうした点について制度を調べ、改善策を検討してみたい。

- ・ 一方、浜松に来る外国人からは、企業内で研修しているときはよいが、会社を離れ、地域社会で生活するときに苦勞するという話を聞いた。静岡県や浜松市は多文化共生都市を標榜しているが、日常の買い物や生活で困ったとき（病気など）の外国人との共生は、現場ではまだ難しい点もあるということだ。観光インバウンドも拡大する中ではこうした点の改善を進めていく必要がある。

③地域外交

- ・ 西ジャワ州と静岡県の交流への期待の声が多く出されたが、具体的に何をどうするのかの深堀が必要。特に富士山静岡空港のアクセス改善への期待が大きかった。今後の進め方について当局の考えを調査し現地で活躍する駐在員に伝えたい。

以上