

平成 31 年 3 月 26 日

那覇市議会議長 様

ニライ会派
会 長 金 城 眞 徳

会派視察報告書

平成 31 年 1 月 21 日から平成 31 年 1 月 25 日まで、下記のとおり会派視察を実施いたしました。視察内容等につきましては、別紙のとおり報告いたします。

記

- 1 事前学習 日時：平成 30 年 12 月 5 日（水）午前 11 時～12 時
場所：JICA 沖縄センター

- 2 視察期間 平成 31 年 1 月 21 日（月）～25 日（金）
- 3 視察場所 タイ王国、ミャンマー連邦共和国
- 4 視察先
 - (1) JICA タイ事務所
 - (2) 鉄道建設事業 バンスー駅周辺
 - (3) JETRO バンコク事務所
 - (4) イオンタイランド MVエカマイゲートウェイ店
 - (5) JICA ミャンマー事務所
 - (6) タケタ橋事業
 - (7) ミャンマー日本人材開発センター
 - (8) JETRO ヤンゴン事務所

- 4 視察参加者 金城 眞徳、平良 識子、清水 磨男、上原 快佐、
翁長 雄治、永山 盛太郎、宮平 のり子、多和田 栄子
随行職員 又吉 明子

更新日: 2019年1月17日

H30年度 那覇市議会ニライ会派 視察 タイ(バンコク)・ミャンマー(ヤンゴン) 5日間

日本との時差・・・台湾-1時間、タイ-2時間、ミャンマー-2時間半

日付	時間	日 程	食 事		
			朝	昼	夕
2019年 1月21日 (月)	10:00	那覇空港【国際線】2階 ツアー受付カウンター集合、《搭乗・出国手続》	朝 機内食	昼 機内食	夕 ○レストラン(海鮮)
	11:55	チャイナエアライン(CI)121便 沖縄発⇒台湾 所要:1時間35分			
	12:30	台湾/桃園国際空港 到着 《乗り換え手続き》			
	13:55	チャイナエアライン(CI)835便 台湾発⇒バンコク 所要:3時間50分			
	16:45	タイ・バンコク/スワンナプーム国際空港 到着 《入国・税関手続き》			
		到着後、日本語ガイド合流、専用車にて空港からホテルへ送迎 途中バンコク市内にて夕食 ホテルチェックイン 【バンコク市内宿泊】			
1月22日 (火)	8:45	ホテルにて朝食後、専用車にて移動 エクステンジタワー地上階 スタバ前で待ち合わせ 《入館手続き》パスポート持参	朝 ○ホテル	昼 ○レストラン(中華)	夕 ○レストラン(タイスキ)
	9:00	JICAタイ事務所 及び 鉄道事業(バンズー駅周辺、レッドライン建設事業) 視察 担当:宮崎桂所長、三宅繁輝次長もしくは鯉沼真里次長、及び 湯浅啓一郎所員			
	11:30	視察後、昼食へ			
	15:00	JETROバンコク事務所 にてブリーフィング 担当:小篠春彦 次長			
	16:00	ブリーフィング後、バンコク市内周辺視察 バンコク市内レストランにて夕食後、ホテルへ 【バンコク市内宿泊】			
1月23日 (水)	9:00	ホテルにて朝食・チェックアウト後、専用車にて移動 イオンタイランド視察(MaxValu エカマイゲートウェイ店) 担当:イオンタイランド代表 坊池 学(ホウイケ マナブ) 氏	朝 ○ホテル	昼 ○レストラン(タイ料理)・機内軽食	夕 ○レストラン(ミャンマー料理)
	10:30	訪問後、専用車にてバンコク市内視察(渋滞の状況次第)、昼食			
	14:50	スワンナプーム国際空港にて《出国・搭乗手続き》			
	16:50	バンコク・エアウェイズ(PG)703便 バンコク発⇒ミャンマー 所要:1時間25分			
	17:45	ミャンマー/ヤンゴン国際空港到着 到着後、日本語ガイド合流、専用車にて空港からホテルへ送迎 途中ヤンゴン市内にて夕食 ホテルチェックイン 【ヤンゴン市内宿泊】			

更新日: 2019年1月17日

H30年度 那覇市議会ニライ会派 視察 タイ(バンコク)・ミャンマー(ヤンゴン) 5日間

日本との時差・・・台湾-1時間、タイ-2時間、ミャンマー-2時間半

	日付	時間	日 程	食 事		
				朝	昼	夕
4	1月24日 (木)	9:00	ホテルにて朝食後、専用車にて移動 JICAヤンゴン事務所 及び タケタ橋事業、MJC事業視察 担当:唐澤所長	○ ホ テ ル	○ レ ス ト ラ ン (中 華)	○ レ ス ト ラ ン (エ ス ニ ッ ク)
		12:00	視察後、昼食へ			
		14:00	JETROヤンゴン事務所にてブリーフィング 担当:草苺貴 所長			
		15:00	ブリーフィング後、ヤンゴン市内周辺視察 ヤンゴン市内レストランにて夕食後、ホテルへ			
【ヤンゴン市内宿泊】						
5	1月25日 (金)	8:50	ホテルにて朝食・チェックアウト後、専用車にて空港へ ヤンゴン国際空港着 <出国・搭乗手続き>	○ ホ テ ル	機 内 食	機 内 食
		10:50	チャイナエアライン(CI)7916便 ヤンゴン発⇒台湾へ 所要:3時間55分			
		16:15	台湾/桃園国際空港到着<乗り換え手続き>			
		17:20	チャイナエアライン(CI)122便 台湾発⇒沖縄へ 所要:1時間25分			
		19:45	沖縄/那覇空港国際線到着			

宿泊日	国名/宿泊都市	宿泊予定ホテル名	住所・電話番号
1月21日(月)・ 1月22日(火)	タイ王国 バンコク	ナライホテル NARAI HOTEL	222SILOM ROAD, BANGRAK, BANGKOK 10500,THAILAND TEL:022370100 FAX:022356781
1月23日(水)・ 1月24日(木)	ミャンマー連邦共和国 ヤンゴン	アジアプラザホテル ASIA PLAZA HOTEL	277 BOGYOKOAUNGSAN ST.,KYAUKTADA, YANGON, MYANMAR TEL:01)254425 FAX:01)254510

平成30年度 会派視察報告書

(ニライ会派)

事前勉強会 : 平成30年12月5日

独立行政法人 国際協力機構沖縄センター

現地視察 : 平成31年1月21日～25日

JICA タイ事務所

鉄道建設事業 バンス 駅周辺

JETRO バンコク事務所

イオンタイランド

JICA ミャンマー事務所

タケタ橋事業

ミャンマー日本人材開発センター

JETRO ヤンゴン事務所

平成30年度 会派視察報告書（ニライ会派）

訪問先：独立行政法人 国際協力機構沖縄センター 平成30年12月5日 水曜日 11:00～12:00

1 視察内容

現地視察に先立ち、沖縄と海外のつながりの代表として、国際協力機構沖縄センターを訪問し、事前勉強を伺った。

「沖縄振興へのJICAの役割」ということで、基礎的な知識から、海外の中でも、とりわけアジアを中心に担当職員によるレクを受けた。それに続いて、今回の現地視察先となる、タイでの取り組み、ミャンマーでの取り組みについて、それぞれ担当職員より説明を受けた。

そもそも国際協力機構沖縄センターの概要として、技術研修員の受け入れやボランティア派遣、草の根技術協力など、各種事業を行っており、その累計は、イベント参加などは除いた研修員などのみで1万人以上となり、イベント参加者などについては、年間で3万人以上の実績を誇る。

県の沖縄21世紀ビジョン、国の沖縄振興特別措置法に基づき、沖縄県と国際協力機構沖縄センターの間で連携協定が締結されている。それにより、沖縄県が有する技術やノウハウの活用、ボランティアへの県民の参加、それらを通じて国際協力活動を行っている。同時に、JICAが半世紀以上の実績で培った海外の知見やネットワークをもって沖縄の取り組みに連携している。沖縄21世紀ビジョンへの貢献は、単なる国際交流や国際協力に止まらず、産業振興や人材育成にも広がり、沖縄県の自立経済の発展を創出している。そのため、沖縄県アジア経済戦略構想の推進計画に対して、エネルギー産業やグローバル人材育成での貢献、人的ネットワークの獲得などにおいて、国際協力機構沖縄センターは地域のために役立つ組織を目指しているということであった。これら一連の中で那覇市も関わる重要な事例としては、ベトナムのホイアンにおける、那覇市が協力したゴミ問題解決のプログラムがあった。また、タイに対しては、沖縄県からの提案で、減農薬による農業生産のための害虫防除技術研修なども行われている。

現地での取り組みの紹介として、タイにおいてはバンコクを中心に事業が実施されている。ある程度の発展が進んでいるタイにおいては、全土に渡っての基礎的な支援や無償資金協力といった支援よりも、バンコクを中心に、大量輸送網整備としての鉄道建設が複数年次に渡って行われたり、未来型都市持続性推進プロジェクトを全域を対象に行われたりするなど、計画調査や有償資金による協力が行われている。

ミャンマーにおいては、アジアの中でも最後に残った発展途上国のひとつとして、いまだ全土に渡って事業が展開され、内容も無償資金協力などが多くみられる。上水道や配電の整備、橋の建設など、基礎的なインフラ整備も多くみられる。

以上に加え、沖縄センター内施設の見学も行った。施設の地域への開放、図書館などの連携の可能性などを伺い、事前の勉強会を兼ねた、沖縄での事前視察となった。

2 考 察

国際協力機構沖縄センターが1985年に設立され、30年以上が経過し、また重要な取り組みを数多く行っているにも関わらず、いまだ認知度が十分でない点や、市町村レベルや民間レベルでの連携に伸びしろがある点から、一層の活用と連携が必要だと感じた。

あわせて、視察の事前勉強会を開催することで、基礎的知識を身につけた上で現地ではより具体的な知識を得るという、本来ならば当然ながら過去の行政視察では十分ではなかったところを今回より補えたところは前向きに捉えたい。

3 議員からの意見

国際協力機構沖縄センター自体の取り組み、タイにおける取り組み、ミャンマーにおける取り組みと、多岐にわたるテーマで資料説明も含めて行ったため、意見交換の時間自体が長く確保できず、基本的な内容にとどまった。

しかしながら、説明と施設見学に十分に時間を割いたため、考察にみられるような共通理解を得ることに繋がった。

平成 30 年 12 月 5 日 水曜日

J I C A 沖繩センターにて事前勉強会

次 第

- 11 : 00 J I C A 沖繩 河崎充良所長挨拶
- 11 : 05 タイ国事業概要 (ビデオ・説明)
- 11 : 20 ミャンマー国事業概要 (ビデオ・説明)
- 11 : 35 質疑応答
- 11 : 45 館内視察
- 12 : 00 O I C 食堂にて昼食 (550 円)

J I C A 沖繩

所長 河崎 充良 様

次長 鈴木 薫 様 (司会)

市民参加協力課長 庄司 光一 様 (説明)

国際協力推進員 大城 工 様 (勉強会運営支援)



河崎充良所長の挨拶

平成30年度 会派視察報告書（ニライ会派）

訪問先： JICA タイ事務所 平成31年1月22日 火曜日 8:45～10:30

1 視察内容

JICAのタイ事務所では、概要の説明を伺った後に、具体的な事業について説明を受けた。50年以上に渡る現地事務所での活動は、現在では日本からの職員で17名、さらに現地スタッフなどを加えたメンバーで活動を展開している。ODAやボランティア派遣、研修員受け入れ、技術協力といった実績を持っている。

現在では重点分野として、持続的な経済発展や成熟した社会への対応、ASEAN域内共通課題への対応、ASEAN域外諸国への第三国支援を行っている。持続的な経済発展については、最低賃金が一日当たり330バーツ程度という現実に加え、東側エリアの郊外に工場などが立ち並び、給与が高いながら人手不足といった課題の解消を求められている。ASEAN域内を巡っては、ヒトモノカネの連結を進めるが、格差の是正が重要となっている。ASEAN域外については、近年ではアフリカ地域などへの協力を展開している。

そのようなタイにおける問題点として、一見すると都会に見えるが、まだまだ格差が大きく、福祉が行き渡っていない、地域によっては人身売買に近い行為も確認できるなど、改めて成熟した社会に向けたインフラの整備が求められており、まだ重要となっている。

他方で、タイから日本には100万人の観光客が、日本からタイへは160万人もの観光客が行き来しており、タイにおける日本への感触は、非常にシンパシーを伴った良好なものとなっている。

これらを受けて、重点分野の取り組みとなるが、持続的な経済発展に向け、競争力強化のための基盤整備として、日本からの円借款によりバンコク大量輸送網整備事業などが実施されている。単純な輸送網の整備だけではなく、中心的な駅になる予定のパンスー駅では、周辺整備においてスマートシティ構想の活用などが情報収集、調査として事業化されている。

説明の中で出てきたところとして、ASEANなどにおける国家間の格差があると同時に、国内においても地域間の格差が大きいことが繰り返された。公共交通の整備といったところも、それらを意識してのものであることが、重要なポイントであった。

2 考 察

発展の度合いとしてはアジアの中でも、進んでいる方ではあるが、まだまだ先進地域とは言い切れない情勢は、沖縄を想起させるところであった。地域間の格差についても、沖縄における那覇を中心とした地域と、北部や離島の課題、那覇における旧那覇地域に比べ真和志地域などの課題ということで、類推されるところが多かった。

この前提を踏まえると、鉄軌道を調査し、同時にLRTを計画しようとしている那覇にとって、参考となる点が見られた。また、ヒトの交流についても、近年直行便が就航したこともあり、今後の役割が高まることが担当者からの意見としても確認できた。

3 議員からの意見

鉄道やバスなどの公共交通などの計画は、どのような位置付けになっているのか、バンコク市といった地方自治体における都市計画であるのかという質問に対し、鉄道などは運輸省が都市計画マスタープランを行っており、国家による計画という回答があった。

それを受けて、バンコク市の街づくりとすり合わせ、将来的な総合計画のようなものがあるのかという質問に対し、JICAが支援をしたことはないが、当然ながら国の計画とバンコク市の計画で整合性を取っていることは間違いない。JICAでも、ミャンマーのヤンゴンでは、都市計画への協力も行っているし、都市交通への効力もしている。これは一極集中になっている都市の状況から、副都心をつくるとか、住居地域を移すといったような、基本的な整備につながる計画の協力を進めている。これをミャンマーでは、実際に日本から資金援助をして、国同士で協議して報告まで作成するというところを実施しているが、バンコクではこのような基礎的な調査ではなく、都市交通の支援ということで30年ほど前から協力しているという回答があった。

平成 31 年 1 月 22 日 火曜日
J I C A タイ事務所訪問



宮崎桂所長の挨拶及び事業概要説明



J I C A タイ事務所の皆様と記念撮影

平成30年度 会派視察報告書（ニライ会派）

訪問先： 鉄道建設事業 バンスー駅周辺 平成31年1月22日 火曜日 10:30～11:30

1 視察内容

バンコク大量輸送網整備事業から、レッドラインそしてバンスー駅周辺の現地視察を行った。バンスー駅はまだ完成しておらず、2021年の運用開始を目指して、将来的には中央駅になるため、大規模な建設工事が続いていた。鉄道の運賃は、初乗りで20バーツ程度。バスであれば初乗りで9バーツ程度となり、バイクのタクシーは交渉して安くなることも多いため、日常の利用や低所得世帯には、バスやバイクのタクシーを利用されることが多いということであった。

今回は実際に鉄道に乗り、パープルラインまで乗り継いで乗車経験も行った。タイの鉄道網は色分けされており、その色名で呼ばれるのが通常。パープルラインにおいては、日本製車両もタイで初めて導入されていた。到着駅では大規模なパークアンドライドの施設も併設されており、これは渋滞の解消だけではなく、大気汚染の改善も狙ってのものとなっている。

また、ブルーラインは地下鉄となっており、ここでは洪水に悩まされるタイの事情にあわせ、地下への出入り口が約1.2m地上より高く建設されている。

3両編成程度の車両が走る一方で、ホームは10両以上の長さがあるところも多い。これは将来的に、大量輸送が実現し、利用者が大幅に増大することを見込んだもので、車両を増設できるように最初から計画しているということであった。

2 考 察

これから国と県で鉄軌道を整備し、那覇市としてもLRTを計画する中で、参考となる点が多々あった。渋滞解消が必須の那覇市において、これら大量輸送網を計画的に整備していくことは重要であり、既存のモノレールとあわせて、那覇市も率先して提案していくべきである。タイで実現していたパークアンドライドは、モノレール建設前から那覇市でも訴えていたことであるが、うまく実現していない政策のひとつである。

ただし、国家事業として、日本の、いわば他国の予算を頼ってまでも整備を進めているバンコクに比べ、沖縄の大量輸送網の実現性は、国の消極性もあって非常に悩ましい点である。これについては、バンコクでも掲げられていた大気汚染の問題など、環境問題もあわせて検討するように一層働きかける必要がある。

県外や海外からの観光客も多い沖縄においても、複数の路線が交差していく将来に向けては、分かりやすい路線の色分けによる区別など、導入すべき事例である。

3 議員からの意見

所得に対して運賃がどうなっているのかという質問に対し、単純に金額だけ見ると那覇よりも安いのが、金銭の価値が異なるため、出せなくはないが、所得の低い人などがバスを活用するという回答があった。あわせて、バイクのタクシーなどを駅周辺でもよく見かけるがという質問に対し、それも市民向けの交通手段となっているが、観光客はあまり利用しない、金額も交渉次第であったりするような形態となっているとの回答があった。

鉄道の運営はどこが行っているのかという質問に対し、3社に分かれており、今回現地視察を行ったレッドラインは国鉄になり、その他にはMRPAという公社が経営する路線と、民間が経営する路線があるということであった。

平成 31 年 1 月 22 日 火曜日
鉄道事業視察 バンスー駅周辺開発



レッドライン建設事業見学



地下鉄パープルライン試乗
(タオープン駅～ノンタブリー 1 交差点駅)



地下鉄ブルーライン試乗
(バンスー駅～タオープン駅)



平成30年度 会派視察報告書（ニライ会派）

訪問先：JETRO バンコク事務所 平成31年1月22日 火曜日 15:00～16:00

1 視察内容

JETROバンコク事務所では、タイの概況とアセアン経済を中心に説明を受けた。それは、ASEAN諸国の中で、日本のパートナーとしてタイがいかに大きな存在であるかということであった。

海外からタイへの企業投資については、日本が35%という圧倒的な割合を占めている。近年は中国などがタイにおいても増加していると言われるが、累積では日本が圧倒的に多いというのが現状。それでは日本からASEAN諸国に輸出を行う中で、最も数量が大きいところはタイであり、逆にASEAN諸国で日本に対してもっとも輸出をしている国はタイとなっている。そして観光客数についても、ASEAN諸国から日本に最も来訪しているのがタイであり、日本からについてもタイであるということで、インバウンド、アウトバウンド、ともに日本とタイの間が最大となっている。つまり、ヒトモノカネの全てにおいてASEAN諸国でもっとも日本のパートナーとして機能しているのはタイであるということは明らかだとデータをもとに説明を伺った。

タイにおいて活動している日系企業は2017年の調査で5,444社。これはJETROが調査した数字で、登録数ではなく、実際に活動している数字となっている。これは非常に多い数字であるが、変化もそこにはある。タイといえば製造業というイメージであったが、ここ数年にかけて非製造業への投資が増大している。これは民間からの相談にも表れてきており、タイ進出を検討する非製造業の企業が増えている。それは大きく2つに分かれていて、企業を相手にサービスを展開する企業の進出検討、コンサルタントや会計事務所、法律事務所、人材派遣会社などが増えているというのがひとつ。もうひとつは、消費者向けのサービスということで、飲食店や教育関係、マッサージやクリーニングといったところとなっており、中小企業よりもさらに個人事業主による進出が増えているということがある。

このような傾向を裏打ちするのが日本人移住者の増加。大使館への登録ベースで7万人となっており、実態では10万人くらいではないかと言われている。これだけいると日本人だけでも一般的な市くらいの人数となるため、その人たち向けのサービスが広がったり、日本に行ったことがあるタイ人が日本のサービスを志向したりということがある。後者は、タイにも富裕層が増えたことが関係している。

タイにおいて日本人や日系企業が増大することにより、競争が激化するというリスクがかつてに比べて広がっている。同時にタイのローカル企業のレベルも向上しており、競争が厳しいというリスクは考えないといけない。例えば日本食レストランを例にとると、新規の進出は増加しているのに、現存する店舗数は減っている。これは撤退する数が増えているということであり、競争が厳しくなっていることを如実に表している。それでも厳しいのはバンコクであり、これからは地方に進出ということが広がっていくと考えられ、大事な点となっている。

タイにおける新たな課題もある。まずは少子高齢化。これにより労働人口が減少していて、人手不足に繋がっている。それは人件費の向上に直結する。ただこれもビジネスの機会にしようとする企業も増えており、代表的なところで介護や健康食品、化粧品などが新たに進出している。このような知識と経験がアジアで一番蓄積されているのは日本なので、タイからも注目が集まっている。

タイは自ら進めようとしている方向性を、THAILAND4.0と銘打ち取り組んでいる。注力すべき分野として電気自動車やロボティクス、スマートエレクトロニクスなどとしている。製造業だけではなく、農業にもこれらを広げて生産性を高める。これは労働人口の減少とも関係している。そのためにタイ東部の3つの県を東部経済回廊(EEC)と称し、目的達成のために海外企業の誘致にも力を入れており、タイの経済政策で最も注目されているところとなっている。

最後にタイと沖縄の関係性として、何よりも泡盛の原料がタイ米であるということをタイ人もかなり知っており、それを嬉しく、誇りに思っていて、タイにとって沖縄は非常に大事な地域となっている。そういった歴史はすぐにつくれるものではないので、このようなベースを大事に交流につなげることがいいだろうということであった。

2 考 察

タイを取り巻く経済を中心に、その実態と課題など、イメージで捉えていたことから具体的な把握につながった。タイと日本の関係性の強さにはじまり、沖縄が抱える特殊性や今後の展望がタイにマッチしているかどうかまで、非常に広範な内容であったが、とりわけ沖縄への振り返りが意見交換も含めて行えたことは充実した点であった。

タイへの進出については那覇でも相談を受けることがあるものの、日本にいて考える内容と、これからのタイにはギャップが生じていく恐れが高いため、これから活かしていくべきポイントであった。

3 議員からの意見

JICAタイ事務所にて、東側エリアが給与は高いが人手不足という話があったが、これが東部経済回廊にあたるのかという質問に対し、エリアの課題の指摘はその通りで、実際に給与も高いが、それはデータの取り方ということもあり、バンコクのGDPが低いわけではないし、人手不足というのも全国から労働者が集まっていますので、即座に困るというほどではないという回答があった。あわせて、やはりバンコクがそういう状況であれば、一極集中するのではないかとという質問に対し、それはタイでも認識されており、地域間の格差はこれ以上に広がるかもしれず、タイ政府は東部から始めて地域を底上げしていこうと考えているが、そこまでうまくいかは疑問も残るという回答があった。

メディカルツーリズムがタイにもあるということで、同じ観光でも客単価は実際のところどうなっているのかという質問に対し、実際にタイでもメディカルツーリズムは増えており、客単価も増えていっているという回答があった。沖縄もメディカルツーリズムを導入したいという関心が高いために実情はどのようになっているかという質問に対し、タイの政府観光庁総裁の認識においても、日本では外国人観光客が増えているが、客単価が減っている、それに対してタイの客単価が下がっていないのには理由があって、それは客単価を下げない努力をしており、そのひとつがメディカルツーリズムであるといった回答があった。これはJICAで振り返って考えても理解が出来るところで、インドやバングラディッシュといった国の駐在員は、健康診断などをバンコクに受けにきていて、同様のことは各国の各組織や各企業にもあることだろうということであった。

産業別の就業者数などをみると日本とだいぶ異なるように感じるが、実態はどうなっているのか。沖縄も日本において独特の状況となっており、タイにおける状況を伺いたいという質問に対し、タイでは工学系に力を入れようとしており、人材の質を高めると同時に、量も増やそうとしているとの回答があった。これは優秀な外国人を誘致すると同時に、自国の人材育成にもつなげているということで、ベトナムなどとの競合にもなっているために、タイでは一層の質の向上を目指しているという説明があった。

人手不足に関して、海外からの労働者をタイも受け入れているのかという質問に対し、これはタイも合法的に進めており、かなりの人数が流入しているという回答があった。例えば飲食店にはミャンマー人が増加しており、これはタイの失業率がほぼゼロに近い状況にあるほど人手不足に由来するということがあった。

平成 31 年 1 月 22 日 火曜日

J E T R O バンコク事務所訪問



小篠次長よるブリーフィング



小篠次長と記念撮影

平成30年度 会派視察報告書（ニライ会派）

訪問先：イオンタイランド MVエカマイゲートウェイ店 平成31年1月23日 水曜日 9:00～10:30

1 視察内容

実際のイオン店内(マックスバリュ)にて説明を受けた後に、解説頂きながら店内の見学も行った。日本のイオンと類似する点が極めて多く、それは商品だけではなく、水曜市や店長への伝言板といった取り組みもあったが、他方でタイらしい特性も多くみられた。例えばタイは王国であり、王族への敬意は極めて深いものがある。その前提の上で説明を受けた。

輸出が好調なタイは、消費者物価指数が食品で0.4から1.0くらいの間で推移している。自動車業界なども好調だと報道されており、比較的ハード面については順調な状況にある。東南アジアで唯一植民地とならなかったタイは、地域振興や農業振興などにも、王族をはじめ着手されており、うまく進んだ経緯もある。日本の天皇制やかつての琉球王朝を考えれば、少し理解しやすいかもしれない。

公用語としてタイ語があるが、英語の使用頻度も高い。人口の流入は労働者として近隣のマンマーやラオス、カンボジアなどから増えている。とりわけマンマーからの流入は多く、製造業などに多い。かえてタイ人の男性の労働意欲は低く見られる。バイクタクシーをしている人も多いが、これは自由な時間に働けるからということもあげられる。ジェンダーフリーの国民性については、LGBTなどが当然に受け入れられているところがある。そしてそういった方々ほど、認められたいという思いがあるため、よく働く傾向にある。人口全体でみると、減少傾向にあり、労働人口はすでに減り始めている。タイの人口のピークは2025年と言われ、日本以上に少子高齢化に向かっていくともいわれている。それに輪をかけて、濃い味付けが好きな国民性もあり、健康問題も将来に向けての懸念になっている。

バンコクへの一極集中が課題でもある。人口の23%がバンコクに集中し、GDPでは44%もが集中している。郊外の人は農業が多く、低所得と高所得の格差も極めて広がり始めている。これは流通の二極化にもつながっており、飲食や衣類などなにをとっても、ハイブランドであるか、市場で売られているものであるかになる。すると流通においては、GMSのようなものが生まれにくい構造にも繋がっている。同時に国民の価値観という視点もあり、給与水準に関わらず、本物のいいものは売れる傾向にある。例えば有名なラーメン店は300パーツほどで販売している。これは単純に換算すると1,000円だが、物価水準も含めると、日本で3,000円でラーメンを購入するような感覚となっている。屋台に行けば2品で50パーツほどの一方で、このような状況がある。二極化する中で、だいたい上流層は250万人程度と言われている。それ以外が中流層以下となり、例えば農業人口、それ以外に市場やバイクタクシーなどで生計を立てている人とされている。タイはキャッシュレスを2020年に向けて進めているが、これは上流層以外の把握、税金対策なども含めて目的とされているのではと考えられる。こういった多層化や流通の多様化を踏まえた上で、どの層をターゲットとして、どういうビジネスを行うかが重要であると考えられる。

ターゲットを考える際に、タイの特徴も重要となる。例えば、バンコク市民で昼食を外で食べる人は50%以上いる。これは土日なども含めてのことであり、要は自宅で食事をとらない方々が多い。そこには、市場の食事などが安いということや、それを持ち帰って食べるという文化があるところに由来している。農業国で米は大量にあるため、親戚などからももらえて、米はあまり気にせず、他の食事を作るのは手間となるためと考えられている。あくまで事例のひとつだが、こういった特徴という点も考慮すべきところとしている。

2 考 察

実際にタイにおいて民間事業で進出している意見だけあって、極めて参考となる点が多かった。あわせて、説明頂いた坊池社長の前任地がイオン琉球の社長であることも、有益であった。とりわけ、本物を求めるという志向性についてはタイへの那覇からの進出であっても、同時にタイから那覇への観光客であっても、意識すべき点となっている。実際にバンコクでスターバックスを見かけた際に、単純換算したその価格が日本のものと変わらない点に驚いたが理解に繋がることとなった。

同時に、日本からの進出も多いが、多いがゆえに事業に失敗する方々も多いという点は、那覇にも共通する課題であった。その際に、やはり求められている商品性、厳選したターゲットが必須とされていると同時に、例えばバンコクの小売業は大手資本によるところが拡大していることから、期待だけによらない現状把握が求められているところが、ひとつの那覇を拡大した事例となっていた。

3 議員からの意見

実際にイオンタイランドでは、タイ人の労働者が多いのか、日本人などの出張組が多いのかという質問に対し、基本的に現地で労働者を採用しているという回答があった。それに合わせて、日本ではパートなどの形態が多い職種だと思うが、タイではどうなのかという質問に対し、タイにはそもそもパートやアルバイトという労働形態がほとんどなく、正社員としての採用が基本だと回答があった。さらに、従業員としてタイの人を雇うにあたり、日本との大きな違いはあるかという質問に対し、人前などで怒ったり指導したりするような状況が受け入れてもらいにくく、そのようにすると辞めていったりするので、注意して対応しているとの回答があった。

お酒の販売はどうなっているのかという質問に対し、タイではアルコール類に対しては極めて厳しい政府の姿勢があるという回答があった。例えばCMなども規制されており、販売時間も限定されているということであり、海外からのアルコール類に対しての税金も高く、ひとつのアルコールの種類に対して、多様な商品展開をするようなこともなかなかできないということであった。

外食が多いことについて詳しくという質問に対して、女性の社会進出が高い、女性の労働者が多いことも家で炊事をしない原因のひとつではないかという回答があった。バンコクの共働きは95%以上ともいわれており、核家族化とも相まって、個食化が進んでいることも原因であろうということであった。

平成 31 年 1 月 23 日 水曜日

イオンタイランド MVエカマイゲートウェイ店 訪問



坊池代表より概要説明



日本からのインポートフルーツ



アルコール類の販売時間

11 : 00 ~ 14 : 00 , 17 : 00 ~ 24 : 00



弁当の山 (昼食の外食率 50%)

平成30年度 会派視察報告書（ニライ会派）

訪問先： JICA ミャンマー事務所 平成31年1月24日 木曜日 9:00～10:30

1 視察内容

日本がODAを発展途上国に対して行い始めたのは1950年代であったが、日本とミャンマーの関係は、戦後賠償という形でいち早く協力が始まってきた。当時の案件であった、タイ国境近くの水力発電所などの案件は、いまでも役立っているという状況にある。こうした支援は1980年代まで続いてきたが、1988年の民主化運動に対して軍事クーデターが発生し、そこから変化が生じてきた。2000年代頃まで西側諸国が門戸を閉ざす中で、日本も縮小していくが、無償資金協力や技術協力を通じた限定的な支援など、関係を維持してきた。とりわけ技術協力における人的貢献や人材開発を維持するため、JICAの事務所は閉鎖されずに維持されてきた。そこで培ったネットワークが今のミャンマーと日本の信頼の源泉となっている。具体的にも、当時のカウンターパートが大巨クラスになるほどであり、日本の支援者となっている。

2000年代に入り、民主化の動きが見え始める中で、本格的なODAの再開に向けて準備を行った。結果的には2011年まで待つことになるが、民政化に舵を切り、本格的に国際社会の中でミャンマーとの関係構築が再開されることとなった。2016年に民主的な政権が誕生すると、アメリカによる経済制裁も全面解除され、日本も大規模な有償資金協力を含めたフルスケールでの支援を始めている。これにより、急激に日本企業などの進出も開始され、現在では370を超える企業が商工会に登録されている。投資額や観光客数も大幅に伸びを見せる一方で、課題も表面化していった。

安全な飲み水にアクセスできない、栄養が十分に取れない、電気が通っていないなど、ミャンマー国内では発展とは程遠い課題がまだまだ残っている。とりわけヤンゴン以外の地域では、衛生状態や保健環境が東南アジアでも極めて低いレベルとなっている。5歳前に命を落とす子どもが5%程度、小学校に通っていない子どもが15%程度など数的な問題や、長く軍政下にあったため、質問や疑問点を表に出せないといった質的な問題も多く存在している。ただ、後発であったが故の比較的優位性という特殊事情もミャンマーにはある。インターネットにアクセスできる割合が80%を越え、固定電話は普及していないにも関わらず、携帯電話は十分に普及している。

現在のJICAを通じた支援は、大きく分けて3分野。国民の生活向上のための支援、経済社会を支える人材能力の向上や制度の整備のための支援、持続的経済成長のために必要なインフラや制度の整備等の支援となっている。その中で大幅な資金援助には、民主化を後押しするという特別な配慮も存在している。投資振興に繋がるような制度面での整備も行っているが、その中でも目玉の一つは教育支援となっている。特に初等教育のカリキュラム改訂プロジェクトでは、教科書をすべて作り直すという作業も支援している。すでに小学校1年生から3年生までの教科書は作り終えており、2020年までには小学校4年生、5年生の教科書も完成させる予定にある。その後には、さらにカリキュラムの見直しや推進のためのプロジェクトも予定している。また同時に先生たちへの研修事業も進めている。

多くの無償資金協力、有償資金協力などを行ってきており、これはミャンマーの基礎的な下支えとなっているだけではなく、雇用の創出にもつながっている。そして日本にとっても、タイに進出する日本企業が、タイの賃金の上昇などを考慮して、周辺諸国でもう一か所投資先を探しており、それらをミャンマーへ誘致し、ミャンマーの整備にも繋げるといった活動も行っている。さらに国内格差の是正のため、支援を行っており、それは資金協力だけではなく、海外青年協力隊の派遣などでも対応している。

2 考 察

タイとは一転して、東南アジアで最後に発展を始めているミャンマーの状況や取り組みは、日本国内における沖縄の立場から参考に出来る点もあり、また新たな視点で参考となるものであった。

那覇もいまだに振興予算という名目で特別措置がなされているが、その中身の精査、その事業の展開の方向性など、ミャンマーの教育の事例をはじめ、参考とすべき点が多々あった。那覇の場合においては、名称こそ振興予算となっているが、実際には他県や他市町村での同様の補助が一括りにされている例などもあり、これは慎重に確認すべき点である。

何よりも、後発組の特殊性を活かす状況は興味深いものがあり、那覇でもかつてよりインターネット回線などのインフラ整備は先んじて進んできたところがあった。また人的なネットワークが将来的な繋がりへということは、まさに沖縄の歴史に鑑みても重要視すべきであり、それが実現するような行政運営への助言も引き続き行いたいところであった。

3 議員からの意見

教育のところ、教科書の作成という事業があったが、これは日本で使用されている教科書や教育を反映させているものなのかという質問に対し、日本の専門家が日本の教材の資料を集め、ミャンマーの方々で議論しながら作成したものになっているという回答があった。そこではカラーにしたり、図を挿入したりしており、ミャンマー独自の要素については、日本の専門家も相談には乗りつつも、ミャンマーの先生方でチームを作って頂き、そこで議論をしてもらうようにしているということであった。実際には、大掛かりな教科書の作り直しということで、ミャンマーの教育省の中でも不安の声は広がっていたが、まさに過去の交流の流れで、当時の教育大臣が日本の大学に長く留学されていた方で、事業がスタートしたという経緯があった。実際の利用開始に際しても、多くの懸念があったが、配布されて利用され始めると、非常にいい評価が集まり、懸念が払拭されたという流れになっている。

利用開始後の問題点というのは出てきていないのかという質問に対し、新しい教科書で学んだ子どもたちと、古い教科書で学んだ子どもたちの間で、試験結果などで違いが出てきているというギャップの問題があるという回答があった。捉え方によっては、これから人材が広がっていくということとなり、それは加速度的に進むだろうということであった。

小学校から中学校や、その後の大学などで、そこまで行けない子どもたちが多数いると思うが、それはどういう状況かという質問に対し、実際に一年ごとにドロップアウトしていく方がいて、さらに裕福な国でもないため浪人のような状況はほとんど無く、小学校の5年間さえも終えられない方々も多数いるという回答があった。さらにこれは貧困が原因であるのかという質問に対し、やはりその通りで、学校に行くよりは働いているという人が多くいるという現状の回答があった。中学校までは実質的な義務教育扱いで無償であるものの、日本のように親が通わせる義務を負うようなものではないため、年とともにドロップアウトの率は高くなっているということであった。

働くという点について、若者たちが海外に労働者として流出しているが、これは加速傾向にあるのか、落ち着いている傾向にあるのかという質問に対し、統計的なものが無いために、分かり辛いという回答があった。それはミャンマー自体が統計に非常に弱い国であることに加え、海外への労働力の流出は非合法的な移動も多いため、極めて確認し辛い。ただ感覚的には急速に増えていることは無く、民政化がミャンマー国内での機会向上に繋がっていると捉えられていて、若い世代の自国への期待も高まっているということであった。

那覇でも高い教育や留学を経験した人の十分な働く場が無いという課題を指摘されるが、ミャンマーではどうなのかという質問に対し、2011年以後、ミャンマーへの民間投資が急激に進んでおり、人材にとって活躍の機会が増えていて、特に英語や日本語の人材は引っ張りだこという回答があった。ただ、その一手手前の層などはタイなどに流出している傾向も感じるため、将来を見据えて、今のタイミングで日本企業をはじめとした外資に投資してもらい、人材をつなぎとめて置く必要があるかという指摘があった。

なかなか基幹産業が無いといった点について、今後はどういった分野をミャンマーとしては重点に考えているのかという質問に対し、もともと農業国であるために農産物加工といった展開や、裾野となる産業がないために、すぐに自動車工場などということではなくて、例えば農業機械などから進めていくということがあるという回答があった。ただし中長期的にミャンマーが飛躍するためには輸出産業を築かないといけないため、自動車や電機部品など、周辺諸国が現在迎っている状況に進む必要があるかもしれない。その際には、例えばタイですでに自動車産業が集積しているので、そこから労働集約的な部分を担うようにするなど、陸路での周辺国との繋がりを意識した展開も検討されている。その際に、誘導のためにも、利益の先陣を切ってもらう企業を誘致していきたいという説明があった。

平成 31 年 1 月 24 日 木曜日

JICA ミャンマー事務所訪問



唐澤所長の挨拶及び事業概要説明



JICA ミャンマー事務所皆様と記念撮影

平成30年度 会派視察報告書（ニライ会派）

訪問先： タケタ橋事業 平成31年1月24日 木曜日 11:00～11:30

1 視察内容

新タケタ橋とも呼ばれる、いわゆるドーボン橋建設プロジェクトは日本が得意とする2つの技術を提供して行われた無償資金協力事業の一例。多くの河川によって道路が分断されているヤンゴン市にとっての喫緊の課題の事業であったことから、説明と現地視察の提案があって実施となった。2つの技術とは、河川に橋脚を建設する際に必要とされる基礎工事と、エクストラドーズ橋と呼ばれる橋梁形式になっており、これらを活用した橋の完成によって、10トンの通行重量制限が2車線の道路が、重量制限の無い4車線の道路へと生まれ変わっている。

2 考 察

現地での日本の活動の一例ということもあって見学を行った。目視する範囲でも明瞭にわかるほど、周囲の道路や建設物などとは一線を画して新しく、技術が適用されていることは現地のプレートなどからも確認された。

3 議員からの意見

現場の確認であるため、主だった質問などは無かったが、橋と道路の接続部などについて、どこまでが日本の事業かという質問に対して、道路に移行する部分からはミャンマーが行っているが、そこについても日本の影響を受けて、ミャンマーとしての技術向上が見られているという回答があった。

タケタ橋にて記念撮影



平成30年度 会派視察報告書（ニライ会派）

訪問先：ミャンマー日本人材開発センター 平成31年1月24日 木曜日 11:30～12:30

1 視察内容

JICAの協力の中に位置付けられている人材育成などに関連した組織。目的はミャンマーにおける商工業の人材育成、日系企業とミャンマーとのネットワーキング、さらにビジネスマッチングといった支援となっている。ミャンマーでの活動だけではなく、ミャンマーの企業家を日本に招き、ミャンマーへの進出や、一緒に商売をしたい方々とのマッチング機会を設けることなどを請け負っている。2013年から開始しており、2018年からはフェーズ2として、最初の5年の実績を踏まえて運営されている。ミャンマーでの主なパートナーは商業省とミャンマー商工会議所連盟。当然ながら事業の展開にあっては、工業省のような政府機関や学术界などからも支援を受けている。

セミナーなどは主にヤンゴンやマンダレーで開催するが、地方からのニーズもあり、またミャンマー政府としても格差是正に取り組みたいため、無料の地域セミナーも開催している。日本では経団連や商工会議所と連携をし、日本の地域の自治体においてもマッチングを行っている。その中ではホームステイといった取り組みもあり、両国の文化理解の懸け橋となっている。経団連からはミャンマーの人材に対して奨学金や、優秀なメンバーを日本に研修させるといった取り組みもある。商工会議所からは日商簿記の3級レベルを英訳して、それをミャンマーで試験として実施し、さらに合格者には日本から事実上の認定証を出すといった取り組みがある。ミャンマーで起業しようとしても、資金管理が出来ていない、そもそも届け出も分からないというところが多く、登録もされていないから税金も払っておらず、財務諸表など無いということも少なくない。こういった基礎的なところを根付かせるところから役立っている。

さらに研修生などだけではなく、日本での雇用という形で受け入れている企業もあり、その面接に日本からミャンマーで来る際のマッチングなどもある。最終的に日本に行くとなった際には、保護者の方のところまで日本企業の担当者が訪問し、しっかりと保証する、同時に企業側からするとどのような場所で育ったのかの確認を行う、実際にそこまで行われている。

2 考 察

JICAの事業と関連して、人材育成やビジネスマッチングなどが行われていたが、同時に日本の地域と連携していることが重要であった。多くの実例が挙げられる中で、なかなか沖縄に関連する過去の例はなかったが、それこそ今後の課題としたい。人材育成を行いつつ、お互いの利益になるような連携は那覇市も検討すべきであって、単純労働者として期待する事は、賃金の上昇とともに関係性が失われる可能性が高いとともに、未来志向の考え方とは異なるものとなる。

仏教からの影響が極めて強いことも、沖縄の場合は多くが先祖崇拝であるが、理解できるものであった。目先の利益だけに囚われず活動する様は、那覇においても類似した仕組み作りを模索したい。

3 議員からの意見

ミャンマーの国民性は優しく感じるが、仏教によるものなのかという質問に対し、功德を積むということが考え方のひとつにあり、それは「チーズー ティン バーデー」と呼ばれ、野良犬や鳩が多いのもそういった考えに関連するという回答があった。

国内での地域格差が大きいために、これらのプログラムなども都市部の比較的エリート層ばかりが対象となるのではないかと。せめてその格差を埋めていくような事業や経営内容ということは考えられていないのかという質問に対し、例えば昨年のコンテストで1位となったビジネスプランは、農民から直接買い付けを行い、仕事を作っていくという自分のビジネスと農家の利益も考えられたもので、格差を埋めるという意識はあるという回答があった。それに関連しては、やはりお寺という存在があり、功德を積むこともあって、お寺への寄付などが非常に多く集まる仕組みになっており、これが格差の是正に繋がっている。地域の中では、お寺が道路を造ったり、学校を造ったりということがある。

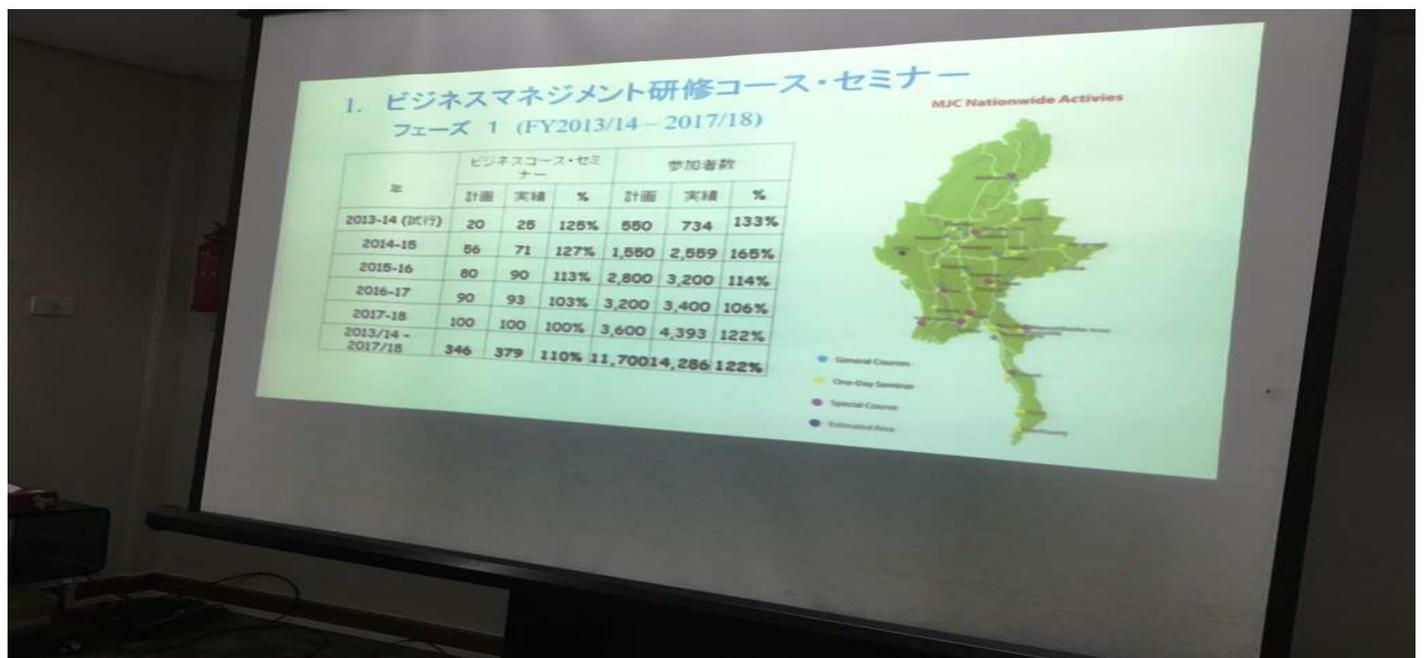
平成 31 年 1 月 24 日 木曜日

日本センター訪問

ミャンマー日本人材開発センタープロジェクト



山内チーフアドバイザーによる事業概要説明



平成30年度 会派視察報告書（ニライ会派）

訪問先：JETRO ヤンゴン事務所 平成31年1月24日 木曜日 14:30～15:30

1 視察内容

そもそもミャンマーは約5,300万人の人口を抱えており、東南アジアの中でも比較的人口は多い国になっている。他方で一人当たりのGDPはカンボジアを下回って最下位にあり、このことがミャンマーを物語る基礎中の基礎となる。人口を抱える理由となっているのが135もの民族が国内に居住しているところにあり、これもミャンマーを物語る上での重要な点となる。民政化されたとはいえ、いまだ国家機構としては、連邦議会の約半数に国軍議員が割り当てられている。加えて、国防、内務、国境の3大臣は国軍司令官による任命が必要となっている。

経済をみると、輸出の主要品目は天然ガスと縫製品。海外からの直接投資はシンガポールが1位、中国が2位となっており、この両国が大半を占める。日本は累計にてそれら両国の1割にも及ばず、ここに来て注目をようやく集めているところとなっている。そこで注目を集めている分野は衣類関係が大半であり、いまだ技術の高くない、低賃金が求められていることが分かる。新たな分野としては、日系企業など向けのレンタルオフィスや、食の安全や世界の情報が流入していることを背景に受けた小売や飲食業となっている。

多くの民族を抱え、多くの国と国境を接していることによる課題も抱えている。バングラディッシュとの間におけるロヒンギャ問題は国際的な非難にも繋がっている。他方でタイ系の少数民族とは、かつては緊張を抱えていたものが、和平協議がうまく進展しており、こちらでは経済発展に繋がっている状況もある。ただロヒンギャの問題は非常に複雑すぎる背景を抱えており、イギリスの植民地時代の歴史に翻弄されているところがある。将来的には、こういった問題解決のためにも、地域全体の底上げが必要で、非常に長い道のりだが取り組まないといけない課題になっている。

総合してみると、ようやく個別の案件が動き始めているようにあるところでもあるため、経済での連携は維持しながら、拡大していく必要もあり、そのためにJETROなどの組織を活用してもらうことがいい。

2 考 察

那覇において海外進出の話が出る際に、やはり台湾など近隣の地域が最初にあがる。または県内離島なども進出の対象となることが多い。しかしながら、すでに飽和状態に近いことや、同じ発想では地域の経済発展にもなかなか繋がらないこともあり、今回のミャンマーでの現状や指摘は、まさに参考となる点である。しかしながら、安易な進出や投資では実らないことも、今回の視察内容から明らかとなった。安価な人件費に頼った進出ではなく、お互いに発展につながる事業が必要であり、これも一時期那覇でみられたことと一致しており、那覇においては仕組み作りが求められる。

3 議員からの意見

経済状況の貧しい国ということだが、世帯的な平均年収はどの程度かという質問に対し、個人で年間1,000ドルくらいのため、日本円にして10万円ほど、それから世帯収入を考えるとだいたい30万円前後ではないかという回答があった。ただ、ヤンゴンだけを取り上げると、周辺の東南アジアと遜色ない印象を受けられるように、それだけミャンマーでは地域間格差が大きくなっている。市場経済が地域まで行き渡っておらず、自給自足的な生活も多く、構造的な問題となっており、そこには重ねて民族間の違いなども原因となっているということであった。

タイにおいてミャンマー人の安価な労働力を期待する声があったが、国内から労働力が流出することに対するミャンマー側の考えはあるのかという質問に対し、タイでの生活環境や賃金水準を考えると、ミャンマーにとどまってもらうにはよほどの雇用機会を提供しないと行けないが、それが出来るのかということがあるという回答があった。そのためにもミャンマー国内の水準を上げるような投資を呼び掛けているのが現状。ただし、愛国心や家族を大事にする国民性が非常に強いので、出ていったきりとは簡単にならないとの指摘もあった。

紛争などの被害に都市部や企業が合うと、発展が妨げられるので、民族間の問題については早急に解決が必要ではないかという質問に対して、民族間などで抱える問題は非常に限られた地域で、大都市には影響はこれまでも無く、むしろミャンマーの治安は非常に安定しているとの回答があった。

平成 31 年 1 月 24 日 木曜日

J E T R O ヤンゴン事務所訪問



草苅所長によるブリーフィング



草苅所長と記念撮影