

2018年12月24日

# 米中对立期におけるミャンマー市場の重要性

～対中防波堤としての日本の役割と日系企業の参入タイミング～

Business Consulting / ジャパンデスク

Deputy Director 瀧波 栄一郎

## サマリー

### 1. 【ASEAN・ミャンマーにおける日本の役割】

昨今、益々内向きとなる米国は ASEAN における経済的な権力の空白化を招き、結果的に中国の ASEAN 投資に拍車をかけている。歴史的に欧米が近づきづらい ASEAN の軍事政権と上手く付き合いながら、欧米諸国と ASEAN のバランスの役割を担ってきた日本こそ、これまで以上に経済・政治的な投資を行う期待が国際社会から高まっている。

### 2. 【一帯一路と ASEAN】

中国にとって ASEAN は一帯一路の最重要拠点の一つだ。すでにラオス、カンボジア政権は中国傾斜が過度に進んでおり、中国資本によるインフラ開発が対外債務の大部分を占める。対してタイ、インドネシア、ベトナムではメーカーを中心に日系投資が先行しているため、経済的な中国シフトは短期的には考えづらい。政権交代により中国離れが進むマレーシアや、逆に中国寄りとなりつつあるフィリピンのように、ASEAN 諸国はそれぞれに中国との適切な距離感を探っている。

### 3. 【ミャンマーの地域優位性と中国の狙い】

ミャンマーは中国、インド、東南アジアの中心に位置しており、貿易の要衝として ASEAN では長期的に最もポテンシャルが高く、中国はミャンマー東部ラカイン州のチャオピューを戦略的な貿易拠点と位置づけ開発を急ぐ。ミャンマー側は「脱中国依存」を図るため日本をはじめとした海外勢の投資誘致を考えている。

### 4. 【経済水準の拡大と日系企業にとっての参入時期】

今後は縫製を中心とした労働集約型製造業のミャンマー移管の加速及び FOB 切り替えなど、輸出により外貨が国内にストックされ、国内内需も一層活性化すると期待される。一人当たり GDP が 2,000 ドル超水準に拡大していくにあたり、需要が本格化する二輪車、軽トラック、自動車、小売・卸売、飲料・食品などの業種が立ち上がるだろう。また外資企業にとってはチャイナリスクの回避、タイ・ベトナムプラスワンの潮流に伴い、ミャンマーの重要性は益々高まると考えられる。

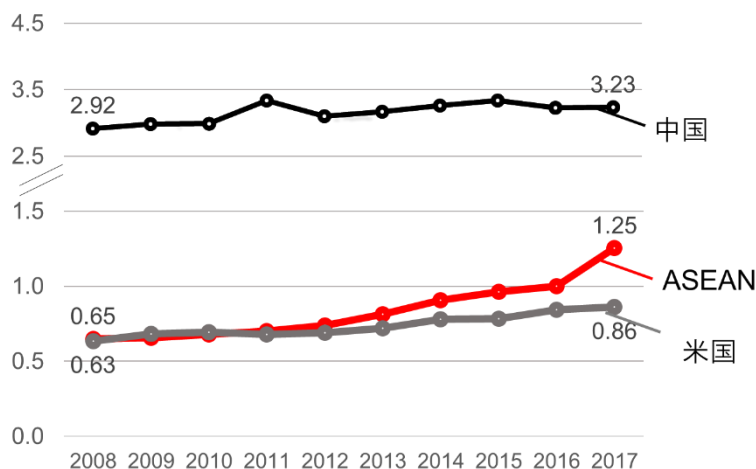
## 1. 内向きの米国が招く ASEAN での空白地帯と同地域での日本の歴史的存在感

トランプ政権誕生以降、米国は自国第一主義を掲げた内向き政策が目立ち、国際協調とは逆方向に動いている。外交では中国の封じ込めに腐心しており、次点の外交優先国も安全保障上、ロシア、中東、北朝鮮、経済関係でいえば NAFTA に属するメキシコとカナダや欧州諸国などであり、地政学上、ASEAN は米国にとって関与が薄くなりがちな地域といえる。実際に先の ASEAN 首脳会議や APEC 首脳会議にトランプ大統領は欠席している。

日本は ASEAN 諸国とは地理的、歴史的、文化的に結びつきが先進国の中でも強く、国際社会の代弁者として ASEAN 地域の安全と経済発展を促進する役割を担ってきた。戦後賠償の目的から始まった ODA の 1 号案件はミャンマー向けの「日本・ビルマ平和条約及び賠償・経済協力協定」であり、1950-60 年代は ODA 供与のほとんどが ASEAN 向けであった。インフラ案件の担い手として、日系では大手企業から ASEAN への進出が始まり、8 冷戦後時代には、大企業だけでなく中小企業の製造業・部品サプライヤーなどが ASEAN への進出を加速し生産拠点を構築していった。外貨を稼ぐ日系企業メーカーの 100% 外資資本での進出を後押ししてきたのは、ASEAN 諸国側の努力もあった。日系企業としても莫大な投資を行い技術移管を実現できた理由の一つも、開発独裁体制がもたらした「政治的保障」（桐山、栗原、根本, 2006）であった。同時期に欧米諸国は資本主義経済圏に取り込みたかった中国への投資を本格化するが、ASEAN 諸国は後手に回っていた。そんな中、日本は半世紀に渡り国際社会の平和と発展を目的に、ASEAN 諸国の経済的なパートナーとして寄り添いつつ、欧米とは一線を画した戦略を採り現在まで続いている。

（図 1）ASEAN、中国、米国に進出する日系企業数の推移

（単位：万社）



直近の日系企業の海外における拠点数を、進出が最も多い中国、米国と ASEAN で比較してみよう。新規進出よりも撤退事例が目立ち始めた中国や、微増の米国の半面、ASEAN は増加の一途を辿る（図 1 参照）。

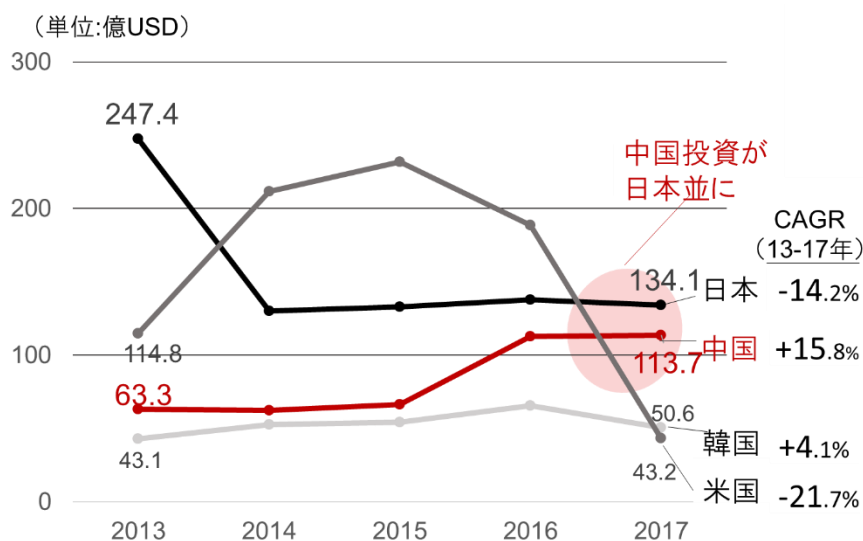
出所：各種情報をもとに MSR・瀧波栄一郎作成

米中対立の最中、依然として経済大国である日本が ASEAN で果たすべき役割は大きい。ミャンマーの事例でいえば、2018 年のミャンマーのロヒンギャ民族の迫害を非難する国連決議に対して、欧米諸国を中心に 140 カ国以上が非難に賛成する中、日本は決議を「棄権」しており、ミャンマー側への配慮を行っている。欧州はロヒンギャ問題に関するミャンマー政府の対応の不十分さから一般特惠関税制度（GSP）の停止まで示唆するなど、欧米圏はミャンマーから遠ざかる傾向が続いている。その欧米離れによる海外投資の空白地帯に次項で述べるが、中国が積極的なインフラ投資・企業進出を拡大している。その中国の影響力の抑止は東南アジアのどの国も共通認識として持っており、歴史的に見ても日本がその役割を担っており、今後も ASEAN におけるバランスーとして、日本はもう一段存在感を示すことが国際社会から求められている。

## 2. 過熱する日中間の綱引き

2049 年の建国 100 周年に向けて覇権国家を狙う中国は、ASEAN を最重要拠点の一つと位置づけている。習近平政権が発足して以来、東南アジアへの投資は一带一路によるインフラ投資と共に投資を拡大し続けている。2010 年以降の ASEAN への FDI 投資の上位国（日本、中国、韓国、米国）をみると中国からの直接投資は 113 億 USD 上り（17 年）、

（図 2）アセアンへの FDI 投資上位 4 カ国（2013-17 年）

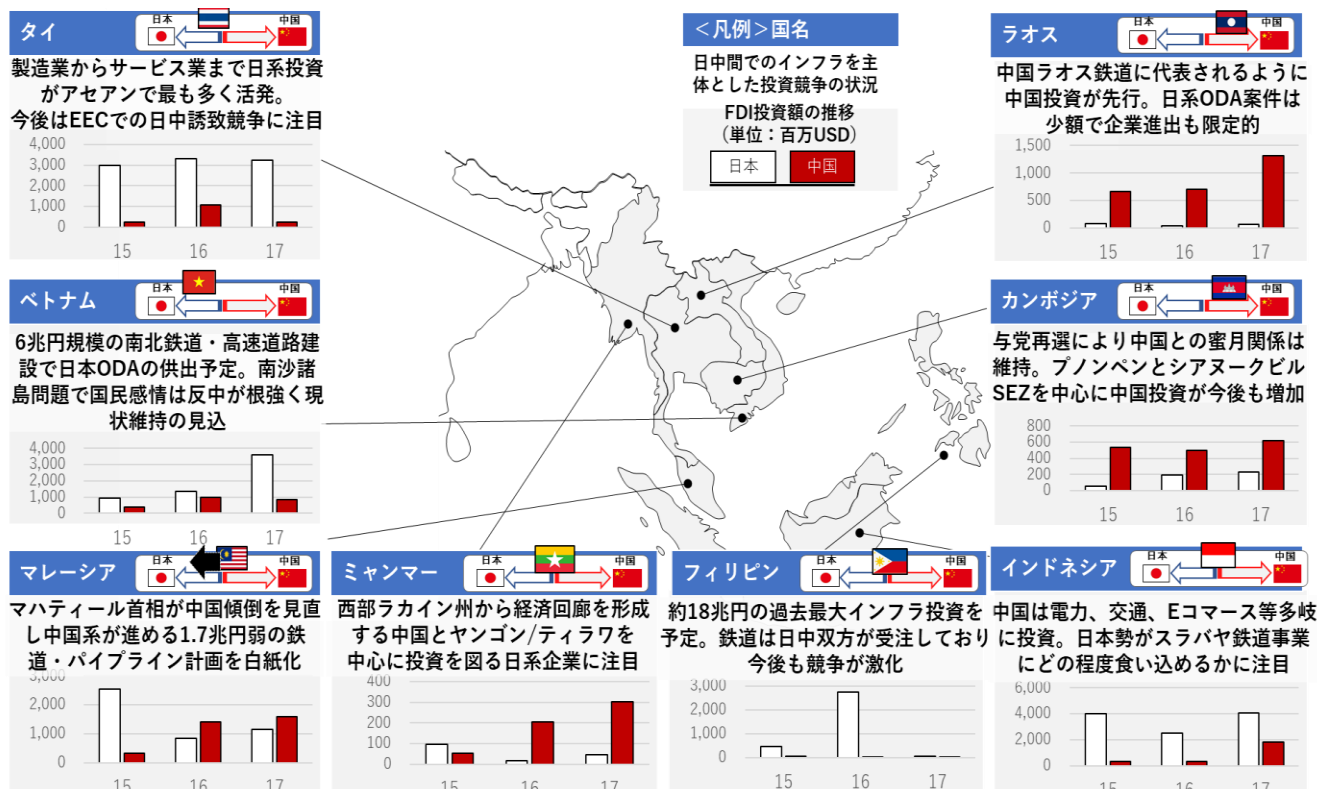


CAGR（年平均成長率）は 15.8%と最も高い水準で推移する。対して、米国の落ち度が顕著であり、日本は円高が進んだ 13 年をピークにやや下落したが、安定的に推移している。

出所：ASEAN Stats をもとに MSR・瀧波栄一郎作成

中国の FDI 投資額は、一带一路におけるインフラ投資計画とも相まって拡大している。日本も ASEAN エリアへの投資は引き続き行っており、ASEAN 各国で日中間の綱引きが繰り返されている。

(図3) 日中での投資競争・FDI投資額の推移



出所：ASEANstats をもとに瀧波栄一郎作成

## ◆2-1: 中国の傾斜が進むカンボジアとラオス

ラオスやカンボジアでは過度に中国傾斜が進む。内陸国で中国と国境を接するラオスでは、中国・雲南省とビエンチャンを結ぶラオス中国鉄道の建設費を中国が7割出資、21年末の開通に向けて、すでに中国系建設会社が進めている<sup>1</sup>。またラオスの電力供給は中国で発電された電力に依存しがちであり、安全保障の観点から中国側に配慮せざるを得ない状況にある。

カンボジアにおいても中国マネーによる影響が深刻だ。現フンセン政権では、中国の投資資金が国家予算の5%を占めており、18年の選挙では中国の資金的な後ろ盾も政党の独裁を許した一つの要因か、選挙直前に一方的な理由から最大野党を解散に追い込んでいる。経済面では、対外債務の約4割は中国が占め、中国が開発を主導するシアヌークビル経済特区(SEZ)では中国企業が130社弱進出している。また国際会議などでカンボジアは常に中国を擁護する行動を見せる。中国との国交樹立60周年の記念イベントでは、フンセン首相自ら「台湾は中国の一省」と認める発言をするなど、一部から中国の属国と言われてしまう理由が理解出来る。

<sup>1</sup> 18年時点で全体計画の約5割が完了

欧米・日本などの投資もこれまで相対的に少なかったラオスとカンボジアを中国経済的支配下に置くことで、中国からすれば経済だけでなく、国際政治の場でも中国のサポーター化することを一方的に望んでいるといえるだろう。

## ◆2-2: 日系製造業を起点に投資が拡大するタイ、ベトナム、インドネシア

ASEAN においては、日系自動車や電子部品などサプライヤーを含めて集積が進んだタイ（約 3,925 社<sup>2</sup>）、ベトナム（1,816 社）、インドネシア（1,911 社）各国が ASEAN の日系企業数の上位 3 国である。中国系企業による投資や企業進出も各種報道では目立っているが、FDI 投資額（図 3）でもわかるように例えばタイでは、いまだ中国の投資額は日本のその 1/10 の規模と限定的ながら、主に 3 つの分野で中国系が今後投資を活発化すると考えられる。

一つ目は Huawei、OPPO、小米などに代表されるスマホメーカーで、東南アジアの庶民でも購入ができる手ごろな価格設定に加え、品質も向上してきており、ASEAN 各国で業界首位のサムソンからシェアを奪い取ろうと意気込んでいる。タイでは業界 3 位の OPPO が投資を拡大中で、40% のシェアを持つサムソンから顧客獲得に意気込んでいる。

二つ目は EV（電気自動車）の分野だ。中国では政府の支援体制と、米国のテスラよりも電気自動車を販売する BYD、BAIC（北京自動車）などの自動車メーカーがトップシェアを占めており、EV 保有台数ではすでに世界の約 4 割を占めている。中国は 2025 年に向けた製造業の中期戦略計画（中国製造 2025）の中核事業として次世代自動車の分野への投資を明確化し、国内以外の売り先としては輸出も用意な ASEAN をターゲットとしている。特にタイでは、「タイランド 4.0」計画により産業の高度化を図っており、中国の EV とは相性が良い。タイ政府が産業の高度化を実現するプラットフォームとなる EEC（東部経済回廊）に中国企業の本格的な誘致が始まっている。18 年 8 月にタイで開催したビジネスフォーラムでは、中国の政府や民間関係者を中心に約 500 名が訪タイし、コブサック首相府相も「EEC 政策は『一带一路』と調和し支え合うものだ」と発言し歓迎ムードである。2017 年に日本の企業約 600 社が EEC を訪問した際と同規模であり、ここでも日中間の投資競争が起こっている。EEC には日立製作所がタイの IOT 拠点を設立する覚書を交わしており、今後次世代産業の ASEAN 拠点となり得る EEC に日中からどの程度投資が進むか注目が集まる。

三つ目は E コマースの分野だ。すでに E コマース分野では、アリババが買収した E コマース大手の Lazada が東南アジアではトップシェアを誇り、マレーシア、タイ、ベトナム、フィリピンでは首位のシェアである（インドネシアでは第 3 位）。タイでは小売最大手の CP グループとの提携や、近年は中国で人気のあるタイの農産品（コメ、ドリアンなどの果物）をアリババのプラットフォームで販売を行うなど、オンライン上で両エリアの結びつきが強化されている。オフラインでも、例えばインドネシアでは、京東が 2018 年にジャカルタで海外初の無人店舗「JD・ID X Mart」を開業しプロモーションを図っている。さらにア

<sup>2</sup> 2017 年時点日系企業（拠点数）外務省統計

リババと京東は共同でインドネシア各地で倉庫の建設をはじめている。17年は東カリマンタン州で5カ所目となる倉庫が完成し、今後は10カ所以上の倉庫を建設しジャワ島だけでなく、インドネシア全土で配送網を準備している。

### ◆2-3: 中国と距離を置くマレーシア、接近するフィリピン

マレーシアでは中進国を抜け出せず停滞気味な経済に加え、ナジブ前首相の汚職事件などが重なり、18年5月にマハティール首相が92歳で15年ぶりに首相に返り咲いた。以降、中国が主体的に進めていた開発案件（東海岸鉄道やガスパイプ建設計画など）が国益にかなわないとの理由で計画中止を決定し、ナジブ政権時代の中国傾倒から脱しようとしている。日本を最初の外遊先としたことで、対中で日本にとってインフラ案件などで有利な状況になると思えたが、中国寄りの政権から外交バランスを再構築したにすぎない。実際に日系企業も入札に向けて意欲のあったマレーシアとシンガポールを結ぶ1.6兆円規模の高速鉄道案件も政権交代後に凍結されている。マハティール首相自身も中国との友好関係を望んでいる。中国資金は引き続きマレーシアの経済発展には不可欠だ。KL市内の高級不動産は投資目的の中国人バイヤーが多く、マレーシア移住ビザである「マレーシアマイセカンドホーム（通称MM2H）」の取得者<sup>3</sup>も約8,700人が中国人で歴代1位である。中国とは距離を置きつつも、日本や欧米、他ASEANと上手くバランスを図りながら政権運営を進めていくだろう。

フィリピンではドゥテルテ政権誕生以降、好調な経済成長を支えるため2022年までの5年間で歴代最大規模の約19兆円にも上るインフラ投資を計画している。日本・中国は両国ともインフラ支援を行っており、ともに拮抗状況ともいえる。インフラ案件では最も注目される総事業費1.7兆円の南北鉄道計画では、日中企業で建設事業を切り分け、日本はマニラ寄りの北側区間の開発を行い、中国は南側の開発を行う計画である。日本はODAによりマニラ首都圏の地下鉄整備計画に、円借款の拠出で合意しており、メガマニラの渋滞改善に向けて鉄道、建設、大手商社などが案件参入を狙っている。今後もフィリピンの今期の政権期間で、過去最大規模のインフラ案件に中国勢を抑えて、どの程度日系が食い込めるかがポイントとなる。

---

## 3. ミャンマーの地域優位性と中国の狙い

### ◆3-1: 一带一路におけるミャンマーの重要性

世界の生産拠点と化した中国に溜まった莫大な資金は、一带一路で計画された各インフラ開発で実際に投資が実行されており、国際社会から批判は集まりつつも、後進国のインフラが改善される意義はあり、引き続き継続されると考えられる。一带一路構想の中で、本レ

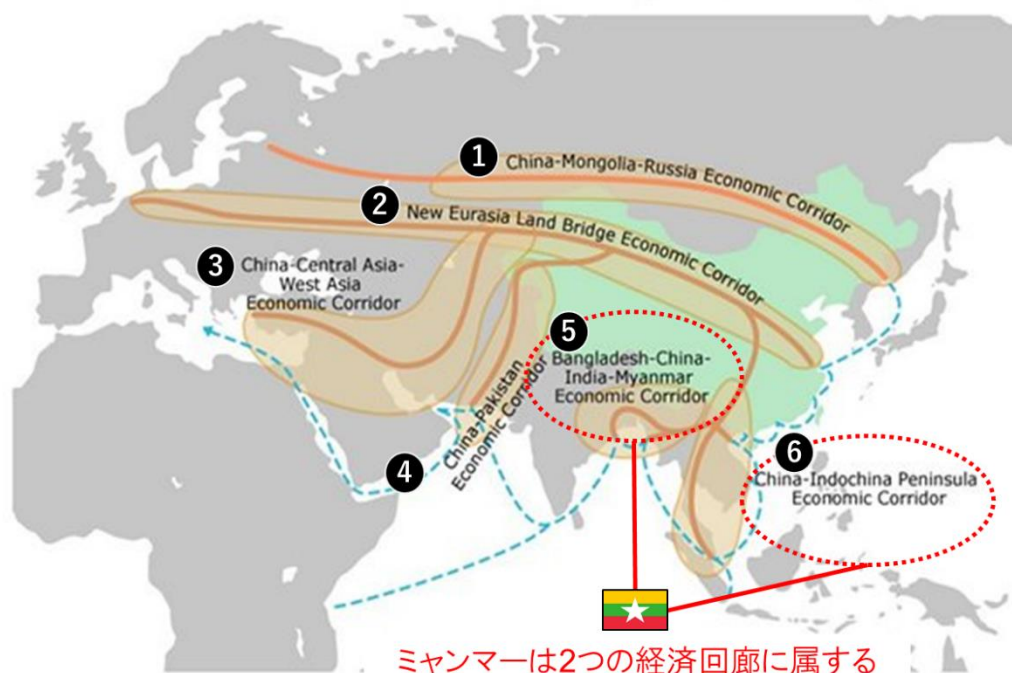
---

<sup>3</sup> MM2H制度が発足した2002～17年までの期間

ポートの本題であるミャンマーは、ASEAN では唯一、2つの回廊（1. 「バングラデシュ、中国、インド、ミャンマー回廊」2. 「中国—インドシナ半島回廊」）にまたがる国で、中国から南アジアと ASEAN をつなぐ貿易の要衝として両地域を結ぶ結節点の機能を果たす国と有望視されている。

(図4) 中国の「一帯一路」におけるミャンマーの位置づけ

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



出所：HKTDC をもとに MSR・瀧波栄一郎加工・作成

中国からみるとインド洋へ進出する際に、一カ国のみで通過できる唯一の国である。中国から陸路でインド洋を目指す際に国が複数国に跨ると、単純に政府間の調整で2倍の労力がかかるため中国にとっては負担が大きい。単一国で通過できるミャンマーの優先度は一段高い位置づけである。

### ◆3-2: 中国内陸からチャオピューまでの経済回廊

中国は、先に挙げた一帯一路における経済回廊の枠組みの中のミャンマー国内における具体案として、「中国・ミャンマー経済回廊」の建設を目指している。計画ではミャンマーと中国で国境を接する雲南省の昆明市から第二の都市であるマンダレーを經由して、インド洋（ベンガル湾）に面するラカイン州チャオピューまでの貿易ルートを建設したい考えである。

(図5)チャオピューから伸びるパイプライン・鉄道計画



出所：MSR 瀧波栄一郎作成

フェーズでは、マンダレーからラカイン州チャオピューまで鉄道を通す計画だ。ラカイン州では南北をアラカン山脈が連なっており、内陸から海岸までのアクセスには山道を進まなければならない。鉄道や高速道路の建設の難易度が高いとみられるが、中国の建設大手担当者は、「ミャンマー国内であればどのような地形でも道路・鉄道建設には問題がない」と断言しており、ラカイン州チャオピューを戦略的拠点とした一帯一路の強気な姿勢をみせている。

### ◆3-3: 債務の罠への危機感

一方で中国資本の莫大な融資が返済出来ずに、自国の土地や開発権利などを引き渡してしまう「債務の罠」は、一帯一路の下、中国投資の受け入れ国はどの国も一定の危機感を抱いている。ミャンマーに至っては、一帯一路の計画以前から政府は警戒心をもっていた。

米国による経済制裁で世界から孤立してしまったミャンマーに接近し、投資を続けてきた国は中国であったが、ミャンマーの一部の政商や軍幹部にしか利益が回らず、国民がその投資の恩恵を受けるケースは稀であった。結果的に経済が上向くこともなく、2000年代に相次いで発生した内情悪化に危機感を抱いたミャンマー政府がテインセイン元大統領の時代に、国際社会に経済開放という最後の切り札をきることで「脱中国依存」を図ってきた。

上記で挙げたラカイン州チャオピューを戦略拠点とした開発では、中国の大手企業であるCITIC側の出資比率を、交渉の末、元々合意していた80%から70%に減らしている。ミヤ

現在すでに、ラカイン州のチャオピューから雲南省の昆明や内陸都市まで、2013年からガスパイプライン、2017年からは同じくラカイン州チャオピューから昆明までの原油パイプラインが稼働しており、今後、高速道路や鉄道の建設を行い経済回廊を建設する計画である。第一フェーズでは、ムセとマンダレーを結ぶ鉄道（約430km、約3~4時間の走行時間）の建設から始める予定で、18年10月に覚書を締結し事業化に向けたFS調査が開始される。第2



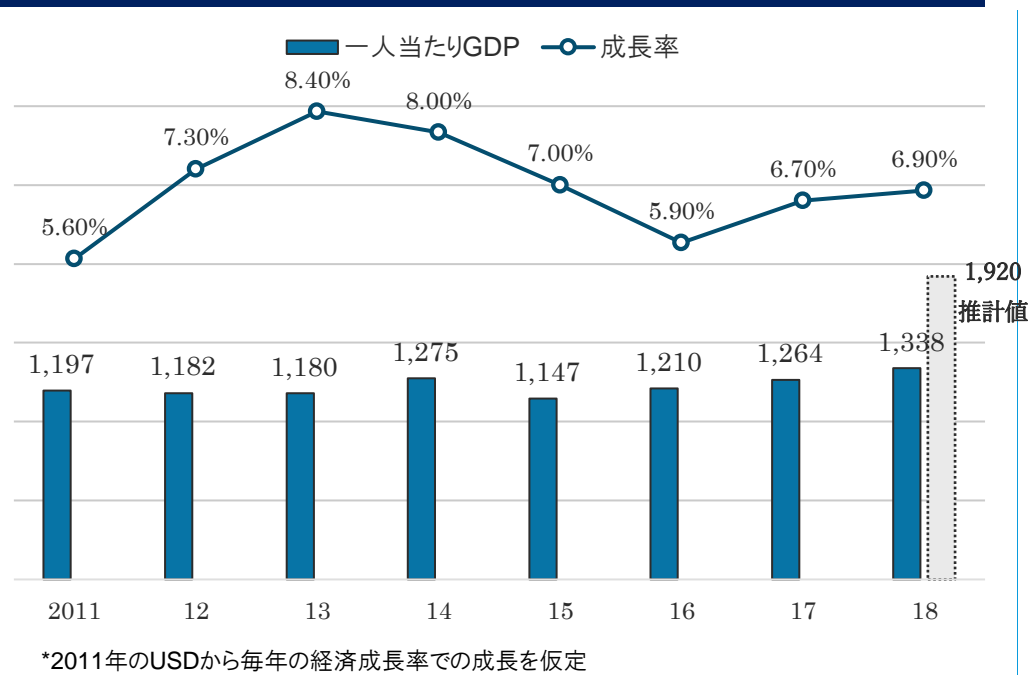
ンマー政府は、中国の豊富な資金を前にしつつも、少しでも影響力を抑止するために資金供与を断らなければならないのである。

#### 4. 経済水準 2,000 ドルに向けて

##### ◆4-1: 一人あたり GDP が 2 千ドル目前のミャンマーの状況

ミャンマーの一人あたり GDP は 2018 年時点で 1,338USD (IMF 統計) であり、テインセイン政権が誕生した 2011 年の 1,197USD から 7 年間で 200USD しか伸びていない。ただし、近年のチャット安の傾向が最も悪化していることが背景であり、ヤンゴンを中心とした消費市場に関しては現地からの実感として年々活性化しており、堅調に伸びている。仮に 2011 年を基準値と固定し毎年の実質成長率で数値を引くと、2018 年は 1,920 ドルと推計され、すでに 2 千ドル間近に迫っているのである (図 6)。

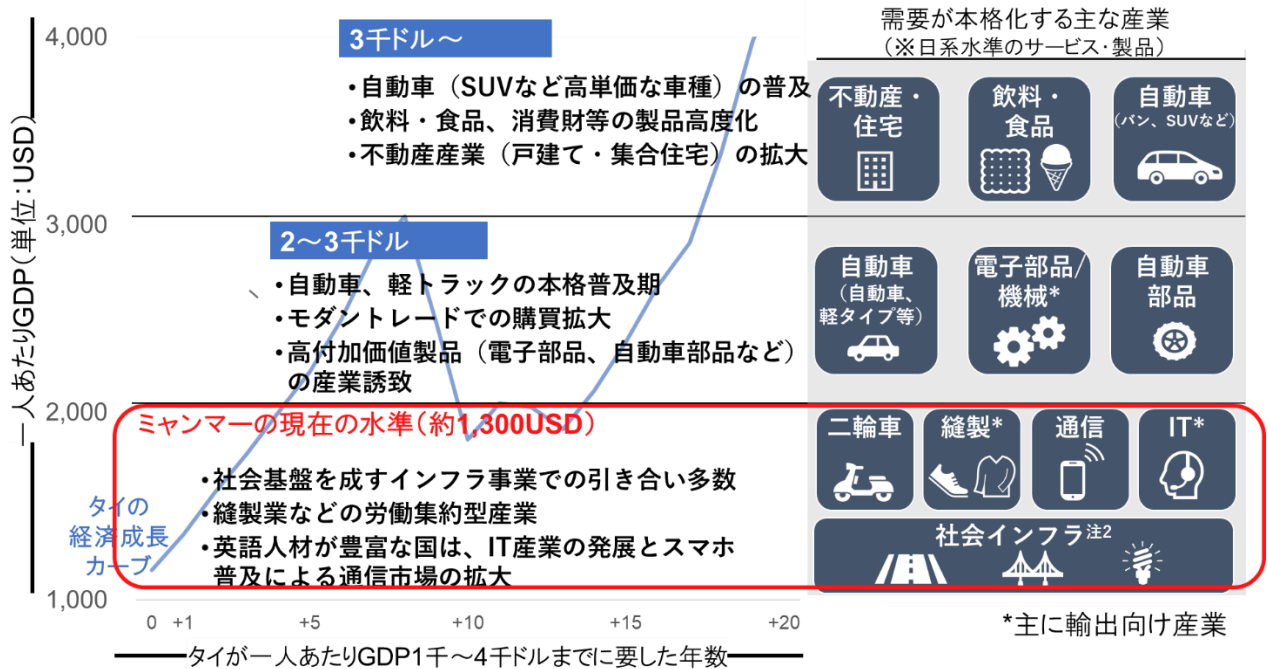
図 6: ミャンマーにおける一人あたり GDP と成長率の推移(2011-18 年)



出所：IMF など各情報をもとに MSR・瀧波栄一郎作成

では今後ミャンマーではどのようなタイミングで産業が立ち上がり、日系企業にとっての参入のチャンスが広がるのだろうか。ミャンマーより先に経済発展を遂げたタイ、インドネシア、ベトナムなどを分析すると、一人あたり「~2千ドル」、「2~3千ドル」、「3千ドル~」の3つに分類でき、それぞれのフェーズで立ち上がる産業がある。

(図7) 経済発展フェーズとマス層から求められる主な産業



(注1) タイが現在のミャンマーの経済水準であった約1千USD弱の1988年をYR1と設定

(注2) 道路,水処理,発電所,港湾,空港,工業団地など

(出所) 各種情報をもとに瀧波栄一郎作成

現在ミャンマーは1~2千ドルの発展フェーズで、道路、発電所、工業団地などの社会インフラ整備、それに伴う建材メーカーや建設業が最も活発である。経済水準だけをみると日本の70年代と比較されることがあるが、通信とIT産業がすでに一大産業となっている点で大きく異なる。スマホの普及率はすでに数年前から100%を超えており、都市部では皆スマホを保有し、大手通信会社は4Gの回線を全土に通し、年々市場規模は拡大している。今後有望な産業としては、ITのアウトソースであり、ASEANでも英語力に強みがあり人件費も安い大卒人材が多く、海外からのアウトソースで一層の伸びが期待できる分野だろう。

#### ◆4-2: 拡大する縫製産業

今後は人件費のメリットが効きやすい縫製業やワイヤーハーネスなど労働集約型の産業がさらに拡大すると考えられる。特に縫製産業では中国系企業を中心に、ヤンゴンだけでなく、人件費が2割程度安価なマンダレーやヤンゴンに隣接するエーヤワディー州などに縫製工場が集積し始めている(図8)。今後も中国からの生産移管によるミャンマーシフトが増加する見込みである。ミャンマー縫製業者協会(MGMA)に新規加盟する企業の2/3が中国系ともいわれており、欧米市場に輸出を行っている。

(図7) エーヤワディー州で稼働する中国系縫製工場



これまでは90年代から続いているCMP方式がほとんどで、ミャンマー企業には委託費のみしか売上にならず利幅が薄かったが、近年は、在庫リスクをミャンマー側で背負い、調達から販売まで行うFOB方式での製造が中国系で拡大している。中国や他ASEANからの生産移管により縫製業はさらに盛り上がりを見せるだろう。

出所：大手地場デベロッパープレゼンを撮影

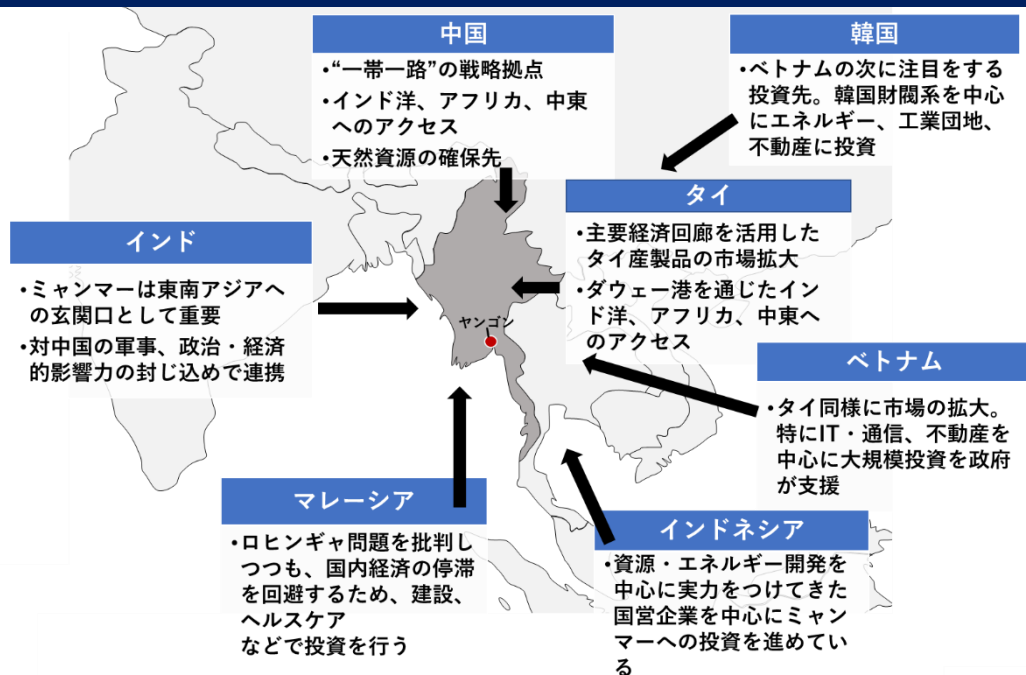
これら輸出向け産業で獲得した外貨が国内に徐々に還元されることで、一人当たりGDP2千ドル~に向けて二輪車、自動車・軽トラック、モダンリテールなどが立ち上がっていくだろう。また製造拠点として、より高付加価値品を製造するメーカーの誘致をミャンマー政府が主導的に行う必要がある。

## 5. (最後に) 周辺国が画策するミャンマーのポテンシャル

### ◆5-1: 周辺国はミャンマーへの参入を画策

ミャンマーが経済的ポテンシャルがある”Promising Market”である点は誰もが合意できるが、ミャンマーの主要周辺国もその市場ポテンシャルを理解しており、官民連携しミャンマー参入を画策している(図9)。

(図9) 日本以外の主要国によるミャンマー投資の狙い・進出業種など



出所：各情報をもとに瀧波栄一郎作成

### ◆5-2: 日系企業にとっての示唆

日系企業にとってミャンマー市場は時期尚早という声も多いが、中国・韓国勢だけでなく、タイやベトナムなどのASEAN勢も積極的に現段階から投資を行っており、市場が立ち上がったタイミングでの参入は、外資の競合が相対的に少なかった当初のタイなどと比較しても容易なことではないだろう。また提携による参入も十分可能だが、市場が立ち上がるタイミングを待っているのは、有望な地場企業にはすでにほかの外資が出資している可能性が十分考えられる。ミャンマーを将来的投資先と考える日系企業にとっては、自社の商品・サービスが受け入れられるタイミングと持ちこたえ得る赤字期間のバランスを考えて進出を検討する必要がある。

もちろん日本人を派遣した駐在員事務所を出すだけで数千万円以上の投資になるため、タイなどの周辺国の駐在員やマネージャー層のローカル社員をミャンマー市場の調査などに活用する方法もある。日本にも多くの在日ミャンマー人がおり、彼らを日本で採用し教育をした後で、ミャンマーに派遣する手段もあるだろう。そのほか、ミャンマーに拠点を置く信頼のできる地場のパートナーや調査・コンサルティング会社に、情報収集、事業ポテンシャルなどの業務を任せ、定期的に本社にレポートさせることも可能である。

## ◆5-2:最後に

2011年にミャンマーで開放路線のテインセイン政権が誕生して早7年。当初の進出ブームはすでに去りミャンマーの課題が次々と叫ばれるが、企業の進出と投資は年々増加しており、国際的な生産・貿易ネットワークに組み込まれてきている。

時は違えど、第二次大戦前は大英帝国の経済ネットワークに組み込まれ、ラングーン（旧ヤンゴン）は東南アジアで最も美しく栄えていた町だった、といわれていた。故リー・クアンユーもシンガポール建国当時、当時もっとも繁栄していたミャンマーのような国を作りたいと語っていたという。

これまでの7年間で、外資を呼び込む土壌は遅いながらも、ヤンゴンを中心に整備されている。あとはミャンマーのポテンシャルを実現させていくには、将来に想いを馳せる現場の人次第である。ミャンマーでは軍事政権による悲惨さを乗り越え、NLD・民主化運動の支持層となっていた国内の40-50代に加え、海外留学や海外移住から帰国し自国の発展に貢献したい20-30代の若い世代も今日日続々とヤンゴンに集まっている。やる気はあるが技術力が不足している中、これまで述べてきたような理由から、日本勢や日系企業への期待が外国の中では最も高いといっても過言ではないだろう。これから進出を検討する日系企業にとっては日系企業・政府機関の先人たちが築き上げた信頼性という無形資産と技術力を持って最後のASEAN市場として有望なミャンマー進出や更なる投資拡大のタイミングを模索していくべきであろう。

以上

### 著者略歴

瀧波 栄一郎 (Eiichiro Takinami)

Deputy Director / Industrial Research & Consulting Department 兼 ジャパンデスク責任者  
慶應義塾大学を卒業後、三菱UFJリサーチ&コンサルティング(MURC)、デロイトトーマツコンサルティング(DTC)にて海外進出支援を専門とするチームで一貫して大手日系企業の海外進出案件に従事。ミャンマーへの進出を現地から支援するためにMSRに参画。  
e-mail : [takinami@myanmarsurveyresearch.com](mailto:takinami@myanmarsurveyresearch.com)

### MYANMAR SURVEY RESEARCH (MSR) に関して

1995年に創業をしたミャンマー最大手のリサーチ・コンサルティング会社の一社。国内外の民間企業と政府機関向けに各種調査・コンサルティングサービスを提供する。20年以上の実績から、政府機関、財閥・民間企業とは直接のネットワークを有する。

近年は政府・JICA・JETROと共同での投資フェアの開催や、民間企業向けのコンサルティングサービスを拡充。18年にジャパンデスクを設置し、日系企業の新規進出支援を強化  
Japan Desk : <http://msr-jp.com/>