

ミャンマー連邦共和国における産業人材育成

— 産学官共同による経済協力の実現に向けて —

長岡大学教授・学長 内藤敏樹

はじめに

1. ミャンマーにおける「産業人材」の需要
2. ミャンマーの教育・職業訓練制度
3. ヤンゴン市自動車整備工育成施設の背景と構想
4. 将来展望

おわりに

はじめに

ミャンマー連邦共和国（以下ミャンマー）は、2000年代になってそれまでの「ビルマ式社会主義」を改め、政治の民主化と経済の対外開放を徐々に進めるようになった。2011年、それまでの最高意思決定機関であった国家平和発展評議会が解散され、実質的にミャンマーの社会主義的軍政、計画経済制度は終わりと遂げたと見られる。

これに伴ってそれまで基本的には認められないも当然であった外国資本企業の活動も、2012年の新外国投資法によって条件が大幅に緩和され、各国からの進出ラッシュが続いている。我が国からは2013年11月時点でスズキ自動車、富士ゼロックスなど150社余りが進出しており、件数ベースで新規進出は3年前の3倍というブームが続いている。

ミャンマーに進出しようとする企業は、①低廉な人件費②増え続ける人口をバックにした将来の市場—などを魅力に感じているようで、アセアン地域に残されたラストフロンティアであるとする見方がある。

たまたしミャンマーはそれまで準鎖国状態が続いていたので、各種の近代的な産業活動に必要な工業用水、電力などのインフラがかなり不足している。また主な経済活動の中心であるヤンゴンでは、公共交通機関も道路インフラも不足気味である。国際的水準の工業団

地も空港近辺の1か所にあるだけで、それも満杯の状況が続いている。

こうした事態に対応するため、各種の道路・鉄道・港湾・電力・廃棄物処理施設等のプロジェクトが進行中であり、また工業団地についてはヤンゴン近郊のテイラワ、インド洋に面するダウェイ、南部海岸地帯のチャオピューの三か所で大規模経済特区の開発が外資と技術協力によって進められようとしている。

他方、既にミャンマーに進出し製造業やサービス業の分野で操業している企業の中には、人材の入手難を指摘する声がある。すなわち近代的産業の就業者となるには訓練不足である、具体的には理数的な基礎学力、機械類や電気製品等についての「馴染み」に欠ける点があるということであった。また人件費も安いと思っていたが、「使い物になる」、すなわち中級管理者程度の人材はかなり高給を提示しないと集まらないという意見も多かった。

理由はいくつか挙げられようが、ミャンマー国内でこれまで近代的な産業向けの職業訓練施設がほとんどなく、加えて軍政末期には高等教育機関がほとんど事実上閉鎖・移転させられてしまったという事情がある。またある程度能力のある若年層はタイ・シンガポールなど、より熟練労働力の評価される労働市場へいわゆる出稼ぎにいくとことが一般化しているためであるかとも考えられる。

本稿においてはこのような状況を踏まえ、今後産学官共同で行われようとしている産業人材育成プロジェクトについてその概要を説明しようとするものである。ただし本事業はまだ構想中の段階であって、今後その内容が大きく変化することが予期されるものであるが、検討中の諸課題についてまとめてみることで関係者の益に供するものであるかと考えられるので、途中段階であるが公表することにした。

1 ミャンマーにおける「産業人材」の需要

いわゆる民主化以前、準鎖国状態のミャンマーでは、近代的な製造業としては食品加工、一次資源加工（特に宝飾品・木材など）、紡織・縫製、社会主義国の技術支援による農機・車両製造業、セメント製造業などいわゆる輸入代替産業がある程度であった。当時近隣諸国に多く見られた外資系企業による労働集約的、輸出代替的産業は政策により進出を認められず、本邦企業はわずかに戦時賠償に関連して日野自動車、マツダ、クボタ、松下電器の4社が小規模にCKDアセンブリを行っていたにとどまっていた（後述するようにこれは技術提携であり、実際のアセンブリは国有企業が行っていた）。この状況の評価は難しいが、少なくとも生産技術的にはパッケージ化された部品類を単に組み合わせるだけの作業であったので、技術・技能の移転は極めて限定的であったと見ることができるだろう。

他の「国有工場」群においても技術水準は同様であると思われる。上に述べた日本の支援によるマツダのCKDを行っていた自動車工場は、その後中国中興汽車から導入されたモデルをライセンス生産するようになっていく。別の工場ではディーゼルエンジンブロックの鋳造等も行っており、公称80%と報告されている国産化率を達成したと報じられているが、現状を視察した専門家は「廃墟」と表現している。

こうした国有企業の工員を供給するため、後述するような職業訓練所が、多くはそれぞれの国有工場を所管する省庁の主導によって設立されていた。

従って、計画経済的に言えば人材需給と必要な技能・技術のバランスは保たれていたと見ることができる。ただしその後ミャンマー経済が対外開放され、かつ国有企業群が民営化されつつあることによって産業人材の量的・質的ミスマッチが顕著なものとなり始めている。

第一に、ミャンマーから外国への出稼ぎがある。現在ミャンマーから他国へ「出稼ぎ」に行っている者は百万人前後いると想定されている。多くは近隣諸国、中でもタイ・シンガポールに行くものが多いが、中東諸国、さらには韓国日本への出稼ぎも報告されている。

一般的な工場労働者であって、企業が求める技能を持っている場合、ミャンマー国内で就業するのとタイで就業するのでは2倍程度の給与水準の差があると

見られている。優秀な人材はみんなタイへ行ってしまおうというミャンマー進出企業の声もあり、逆にタイ進出企業からはタイ人では埋まらない職種があり、ミャンマー人に依存せざるを得ないという意見も出ている。

さらにこれらの「出稼ぎ」をあっせんする業者も多数あり、中には1年程度の研修を経た上で日本に送り込むシステムをとっているところもある。そこまで行かなくても、1カ月程度で溶接などの初歩的技能を教え、シンガポールや中東へ送り出す企業が少なくないようである。

このような諸外国への出稼ぎが日常化しているのは、第一に国内に就業機会があまりない、また比較的近隣の諸国により高い所得を得られる雇用機会があるという需給の問題、第二に旧英国植民地であったことにより英語教育がかなり徹底しており、外国へ出稼ぎに行ったときコミュニケーションで障害になる可能性が比較的少ないという利点がある。後者については例えばフィリピンあたりと似たような状況であろうかと考えられる。

第三に、公立の職業訓練施設の教育内容にも問題がない訳ではない、多くの職訓施設は設立以来かなり時間が経過している。例えば我々が新しい職訓施設を展開するにあたってミャンマー側から提供されたアウンサン訓練校は1950年代の設立だが、その後教材や設備機器の入れ替えはほとんど行われず、主に政治的理由により閉鎖になる末期には実習が十分できる状況ではなかったと聞いた。

この結果どのようなことになったか。すでに日系企業がミャンマーへ進出して操業を行っているが、その中である製造業の担当者は、「基礎的能力が足りない」と一言。「ミャンマー人（の工員）は真面目で団体行動の訓練もある程度受けており、言われたこと・マニュアルのあることは出来るが、ちょっと自分で考えなければならぬような事態が発生するとたちまち手が止まってしまう」「おそらく学校で実験などをやった経験があまりないのだろう」とのことであった。またオームの法則や基礎的な電気・機械の原理原則についての知識も少なく、機械や装置が「なぜそのように動くのか」についての理解がないとも言われた。

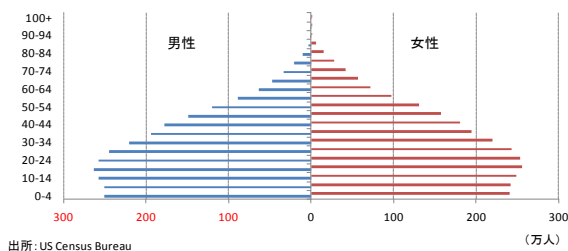
これまで我が国企業（製造業）は世界中至る所で事業所を設置し運営してきた。しかしこのような、一番ベーシックなところでの能力が問題になったという例

は、これまであまりなかったのではないと思われる。それまで日本企業は現地進出の「二番手」であり、欧米系企業がすでに操業をしているところに進出してきたから、近代的企業・製造業がどのようなものであるかはすでに認知され、職業訓練のインフラもある程度はあった。中国はこのような「先行進出企業」はなかったが、国営企業を始めとする製造業がすでにあり、その人材育成システムは日本企業にとってそれほど想定外のものではなかった。1970年代から本格化したアジア諸国への「現地進出」においても、労務管理の主なポイントは「ジョブ・ホッピング—次々と転職を繰り返すこと、特に研修などをしてスキルを身に付けさせるとその資格でより良い給与を求めて他社に転ずること」対策であって、スキルが足りない点は社内で研修を行う、日本に留学（派遣か？）させるという方法で行って来た。

しかしミャンマー（および近時）は状況がかなり異なる。日本企業は人材育成については基本的にOJTであり、社内に教育施設を持つことは、いわゆる「徒弟学校」「工手学校」の珍しくなかった数十年前はともかく、既に失われつつある機能であると言ってもよいだろう。従ってもしそれが必要となるなら、外部から調達せざるを得ないという状況になっていると考えられる。

もう一つの問題として、ミャンマーはまだ都市人口が少ないことがある。農村部人口が70%程度、国内総生産の40%強が一次産業である（国連統計）。もっともミャンマーの輸出産品は金額で上から天然ガス、宝石類、木材などとなっており、農産品・農業のウェイトはもう少し下がるだろう。もっとも最近の国勢調査でこれまでの人口推計が1千万人過大であったと報告されているほどで、どこまで確度の高い数字か疑問符はつくが。

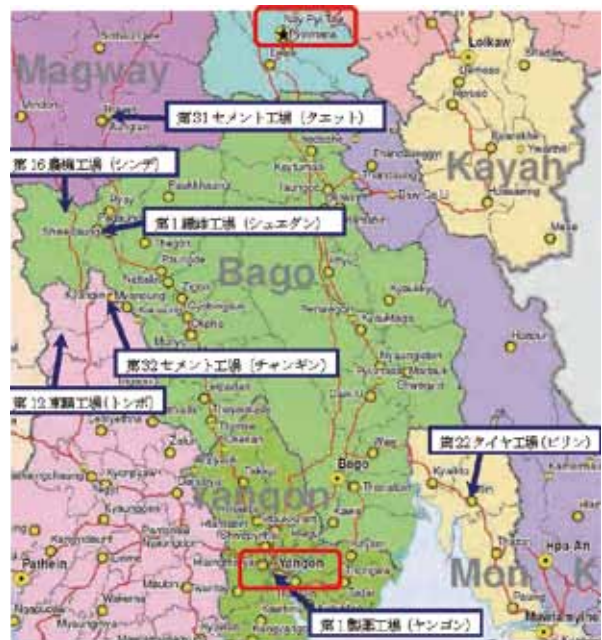
ミャンマーの年齢別人口(2010年)



また年齢別人口を見ると、途上国にありがちなピラミッドになっていないことが分かる。現在最も多いの

は20代前半で、将来はこれが少しずつ減っていく。このことはミャンマーを市場として見るにおいても、国内の労働力を考える上でも重要なポイントになるであろう。

ミャンマーの工業立地は、軍政時代までは大都市ではなく地方都市に意図的に行われたような印象がある。前述したマツダのアセンブリを行った第12工場はヤンゴンの西北約100kmの地、トンボにある。日野自動車の提携第14工場もトンボの近く（だが隣接はしていない）タガヤにある。ある人によるとどちらの工場も「遺跡」に近いという。別の資料によるとトンボ工場では中国のZXオートから技術供与を受け、ピックアップ型の自動車を生産している。またタガヤでは上のトラック用ディーゼルエンジン、近くのシンデ第16ではクボタのライセンス（コピー？）による農機（ティラー）の生産を行っている。しかしどう考えても人口集積や関連産業の集積などありそうもないところである。



資料出典：JICA、国有企業に係る情報収集確認調査

他方、事実上ミャンマー最初の近代的工業団地はヤンゴン国際空港の北7km、ヤンゴン中心部まで25km程度の所にあり、味の素をはじめとする日本・香港・台湾などの企業が立地している。ここに立地しているのが衣料、電子部品など軽工業的な色彩の強い産業が大部分であるのは、港湾に遠い、1区画が1～3万㎡と比較的小さいなどの理由によるものかと思われる。

上のミンガラドン工業団地がほぼ埋まったこと、な

お今後重化学工業の進出が予想されることもあって、ティラワ(ヤンゴン南東約25km)、ダウエイ(同南200km、バンコクからの方が近い)、チャオピュー(同北西400km、昆明パイプラインの上陸点)のいずれも海岸地帯の三か所を経済特区として指定し、いずれも外国資本を頼りに開発しようとしている。



三つの特区のうちチャオピューが先行していると言われていたが、中国側がコミットした市域のインフラ整備、パイプラインに沿う鉄道の整備等がいずれも着手されず、「中国資本は撤退ムード」とも伝えられる。またダウエイはタイが中心になって開発を行うものと考えられていたが、近年の政情不安等もありむしろタイに立地している企業の新拠点向けに方向をかえつつあるとの動きもあるという。

ただ、比較的姿が具体的になっているティラワにしても、現状は全くの農漁村であり、近隣から労働者を集めることが出来るとは想像しにくい。労働者の募集、また彼らの生活拠点整備もヤンゴン地域全体で考えねばならないであろう。

2 ミャンマーの教育・職業訓練

ミャンマーは、かつては東南アジア諸国最高の教育水準を持つと言われていたことがあった。確かに識字率という点からすると、近隣諸国より高い水準にあった時期があるのは事実である。また旧宗主国である英国が、人口の多さもあって旧ラングーン、マンダレーなどに拠点的な大学を設置していたこともそれなりの効果があったと思われる。

しかし、前述したように軍政末期には批判勢力である民主化運動を抑えるためヤンゴン大学を閉鎖し、学部ごとに別の新設大学へ学生を移動させた時期があり(1980年代末～90年代)、高等教育のレベルはやや下がっているのではないかという評価を耳にする。

ミャンマーの学制(初等中等教育)は5・4・3という仕組みになっている。これは旧宗主国である英国が植民地時代に導入したものである。現在ではこのうち最初の小学校5年間で義務教育であり無償となっているが、教育に対する公的な負担の割合が世界的な水準に比べて非常に低く、教材費や施設整備、イベントなどのための寄付を常に求められるので保護者の負担は決して少なくはなく、あまり所得のない家計では耐え切れずに退学させる例がかなりあるという。少し前の数字だが、小学校入学した生徒のうち5年たって卒業できたものが半数以下ということもあった。

では小学校に途中で通えなくなった生徒はどうなるか。「僧院学校」という仕組みがあって、全国各地に-農村部だけでなく都市部にも-ある寺院(僧院)で、僧侶が教員となって読み書き、場合によっては食事、寄宿舎まで支給している。団体生活の訓練等生徒に社会性を持たせるための教育も行われている。

義務教育以上の中等教育はどうなっているかという、都市部ではほとんど全数が中学校以上に進学しているようである。ただし農村部、都市部であっても新規に開発された地域では学校の整備が追い付いておらず、通学するのに時間がかかりすぎて通えなくなる生徒も少なくないという問題がある。

高校卒業時に全国一律の学力試験があり、その成績で進学できる大学(の学部)が決まってしまう。ちなみに最難関はヤンゴン大学医学部であるが、成績だけで決まってしまうので適性人格に問題がなしとしない学生まで進学することが若干の問題になっているとされる。

この学力試験を受けるのは高校在学生の2～30%程度である。試験を受けなかった生徒、あるいは成績の思わしくなかった生徒が進学しようとしたとき、いくつかの選択肢がある。

第一は海外留学である。それなりの資力と学力、主に英語力が必要となるが、卒業後の進路がかなり国際的に開けるという意味で、近年人気が高いという。というより国内の高等教育機関に対する信頼度がかなり低下しているという感がなくもない。高所得層の間では子弟を公立の中等教育ではなくインターナショナルスクールに通わせることが珍しくなくなっているという。

第二は通信制大学である。厳密にいうと学士号(Degree)の得られる大学ではないのだが、ある程度の社会的評価は得られる。スクーリング等が極めて限られるので質の面でやや問題があるようだが、費用も安く簡単に修学できるので社会人や、場合によっては大学に籍を置いている学生が入学していることがある。大学生が同時に通信教育を受けるのは、特に文科系の学部ではほとんど授業が行われていないことがあるためだという。

第三は職業訓練校、あるいは「カレッジ」である。前述したようにミャンマーには国営(国有)工場が多数ある。それらの工場は国が保有するものであり、具体的には各省庁がそれぞれ所管して経営を行っている。従って各省庁は、傘下工場のために技能労働者を訓練・教育する機関を多数保有していた。このような訓練所、近年はテクニカル・カレッジと呼ばれるようになった施設が、中学・高校卒業生の次の進路として存在する。テクニカル・カレッジの中には事実上大学と同じ教育内容を持ち、学士号(Degree)を与えるところも少なくない。

ただしテクニカル・カレッジは、一般的な国民の受け止め方からすると一部の大学同等の機関を除きあまり魅力は高くないように思える。

第四は私塾である。このカテゴリーは極めて多種多様であり、英語塾、日本語塾やファッションスクール、ITスクールなどがヤンゴン市内に多数ある。このような私塾と通信教育とを並行して受けることが一般的であるといわれる。私塾は許可等が不要なので、全容を政府も把握できていない。この私塾の中にはある程度の技術訓練を行い、国外へ派遣する業務を同時に行っている所もある。

いずれの高等教育・職業訓練機関にも共通して言え

ることだが、一部の技術系大学を除くと教育方法が座学・講義中心であり、体験的に学ぶことが難しくなっている。その理由はいくつかあり、小学校からそのような教育方法になっているため教員がそれ以外の教育方法を知らないという理由、また教材設備が不十分で実習実験等の機会を学生に与えられないという理由が大きいようである。

3 ヤンゴン市自動車整備工育成施設の背景と構想

ミャンマーはかつて英国流に「車は左」であった。近隣諸国ではインド、タイ、マレーシアがみな左側通行である。だが1975年、当時の政権が英国の影響を脱却しようとしたためとか、星占い師の進言によるとか言われているが、右側通行への変換を行った。その当時はまだ国内でのモータリゼーションは進んでおらず、わずかなトラックやバスが輸入され、アセンブリされている程度であった。

先に若干ふれた戦時賠償の一つとして日本車(マツダ、日野)のアセンブリが行われ、この時は日本仕様の軽自動車、ボンネットトラックが組み立てられた。ただしマツダ日野の両社は技術提携を行ったにとどまり、資本進出(つまり工場設置)はしていない。

1997年から完成車の輸入が解禁された。その後禁止と再開を繰り返すのだが、2011年に輸入許可が大きく緩和された。入ってきたのは大部分が日本の中古車で、トヨタ車が8割のシェアを持つとされる。現地の中古車ディーラーによると日本車のシェア高さは信頼性の高さ、部品の入手がたやすいことなどによるという。現にある自動車修理工場の社長はもっぱらタイで補修用部品を調達することを主な業務にしているとのことであった。

このようにモータリゼーションが急速に立ち上がったことの結果として、自動車運行にかかるインフラが極めて不足している。

まず、登録制度は一応ある。ただ山間部の木材搬出用トラックの多くはナンバープレートなしで走っているものが少なくないという。

ただし車検制度は、事実上ないも同然である。輸入車については輸入検査(というか輸出検査)があり、エンジン・ブレーキ・ステアリングなどがきちんと動作することが求められる。実情は輸出国の輸出業者が

代行検査をし、そこが発行する証明書があれば足りているようである。

新規登録時にも検査がある。排ガス、サイドスリップ、ブレーキ、ライトなどの検査が行われる。ただし乗用車の場合これらは「書類審査」にとどまり、実車の点検は簡単な目視程度しか行われていないという。

新規登録の有効期限は乗用車で新車（あるいは1年落ちまで）の場合は3年、それ以外は1年であり、基本的には毎年チェックを受ける。ただしそのチェックはほとんどがオーナーブック（車検証に相当）と現車の視認によるものである。

また登録更新にあたって、定期点検・整備は義務付けられていない。チェックを行う「車検場」は全国に55か所あるとのことだが、検査機器の整った車検場は極めて限られている。民間車検場というシステムはまだないようである。

つまり、ミャンマーには実質的な意味の車検制度がない。これについては別途日本の国交省が協力を申し入れているということだが、同時に定期点検のシステムも整備士の資格も存在しないということでもある。

現実にミャンマーの自動車整備工場はどのように運営されているかという点、いくつかある大手メーカー系のディーラー・サービスセンターでは大卒の技術者、日本へ整備士技能を取得するために留学したものなどを揃え、社内で見習い工から育成するシステムをとっている例が、ごく少数ではあるが存在する。他方で大部分の零細整備工場は、見よう見まねで覚えた技術だけで修理や改造を行っている。日本のNPOが小規模に整備士育成課程を運営しているが、正規の学校・訓練所はまだないようである。

先に述べたような急激なモータリゼーションの進展があり、このままでは整備不良の車が走り回ることになるので何とかなくては—という意向が主にヤンゴン市当局を中心として強く、まず自動車整備技能を教える施設を設置することで基本的な合意がなされた。

訓練を行う場としては、ミャンマーの科学技術省から旧アウンサン将軍記念技術学校の跡地が提供された。ただし提供は本事業が日本国政府の関与する公的なプロジェクトになることが条件であるとされている。所在地は前述したミンガラドン工業団地の近くである。旧学校は敷地面積40エーカー、寄宿舎や管理棟の建物があるが、軍政期の混乱時に政治運動の拠点になるとの理由により閉鎖されたままになっている。



移転させる母体としては、我が国に多数ある二級自動車整備士訓練施設相当のものを選んだ。ただし、

- 我が国における自動車整備士養成施設では、二級資格取得には二年の課程を要する（国交省基準）
- 諸外国（途上国）の日系整備士養成所では2年かけて我が国では1年でとれる3級整備士程度を教えている例がある—カンボジア、インドなど
- あまり経済的に豊かでないであろう訓練生が、2か年の養成課程に耐えられるか
- ある日系自動車メーカーから、ディーラーのフロント要員として、ある程度わかるくらいの間人を至急大量に養成してほしいという要請があったなどの相互に矛盾するような事象があり、結局我が国の三級レベルの技能を、関連する数学・ビジネスマナー・工程管理等の事柄を含めて（そのかわり日本のカリキュラムでかなり時間を割いている法規関連はなくなるが）二年間でじっくり教えるカリキュラムを導入することとした。

これは先の「基礎力がない」という意見に対する回答の一つになるかと思われる。他国の事例では整備士課程を修了しても自動車整備士以外の職に就く例がかなりあるようなので、ミャンマーの訓練所でも同様のことを予想したためである。詳細なカリキュラム、講

師指導員の陣容についてはまだ検討中の段階である。

また最も重要な事業体制についても未確定の部分が多い。当初日本政府の経済協力担当者はPPP、すなわち官民パートナーシップによるスキームを提案してきた。ただしミャンマー側が「政府間協力事業であることを条件として」土地建物の無償提供を申し出て来たので、状況は若干混乱している。現在未定であるが、おそらく無償資機材供与と各種の技術協力を組み合わせた形の援助が受けられるのではないかと期待している。この場合訓練所の運営主体はどのようなべきなのか、未解決の問題がいくつか残っている。

4 将来展望

ミャンマー政府（ヤンゴン市当局も含めて）が要請しているのは全般的な職業訓練課程であり、自動車整備士養成はその第一段階に過ぎない。これで終わってもらっては困ると釘をさされている。つまり電気電子、機械、建築土木、ありとあらゆる分野で「産業人材育成」は熱望されているのである。科学技術省幹部の言によれば、「何でもいいからやってくれ」ということである。

他方、地域的な広がりという面でも、ヤンゴン以外にミャンマーの人口集積としてはマンダレー、新首都のネピドーなどがあるが、これらの地域でも展開されることが希望されている。ミャンマーはタイなどとは若干異なり、人口の一極（首都）集中の度合いがまだ高くない。ミャンマーが今後どのような国土政策をとることになるのかよくわからないが、地形的にもヤンゴンに産業経済が集中する必然性は高くない、あるいはそのことによる利害得失を考えると必ずしも得策でないような気がする。従ってヤンゴン以外の都市部において職業訓練施設、および産業的集積を形成していくことが妥当であろうと考えるが、いずれにしてもヤンゴン以外へ—当面マンダレーへ—の展開も視野に置かなくてはならない。

カリキュラム等を検討する中で各地の訓練施設、専門学校、工業高校、高等専門学校等にお伺いし、いろいろとご教示を賜った。総合的には、「どのようなレベルの産業人材を育成すればよいか」との根本的な課題が再度浮かび上がってきている。

つまり、産業人として働くためにはいくつかの要素が必要になっている。すなわち、

- ① 当該職業・職種についての必要な技能、技術知識
- ② 現場で発生する諸問題を解決する能力
- ③ 組織集団の中でチームワークがこなせる能力、ビジネススマナー
- ④ 社会人としての基礎的素養・能力（いわゆる読み書きそろばん）

がそれであろう。一般的な職業訓練施設では上の①が中心になり、それはそれで重要であるのは間違いないが、先述のように④について問題があるという指摘が日系進出企業の中にあるとすれば、まずこれを埋める方策を考えなければならない。日本では1年で取得できる3級整備士相当の内容を2年かけるようにしたのは、こうした点を考慮したためである。

他方、このような技能中心の教育訓練では、職人として、あるいは熟練工としての途は開かれるが、組織を運営していく、技術開発を行っていくという点ではやや問題が残る。30年ほど前にある国の高官に言われたことであるが、「日本は企業進出してきて当国の経済発展に貢献しているが、あえて言えばスキルのトランスファーはあるがテクノロジーのトランスファーが足りない」との表現がまさに当てはまる。

テクノロジーのトランスファー、あるいはそこまで行かなくても日本式のQC活動・カイゼン活動的なことができるようになるには、いわば「ミドルマン」級の有能な人材を育成していく必要がある。「ミドルマン」が何を意味するかは日本と欧米諸国（特に米国）でかなり理解が異なるようだが、かつて旧ASEAN 5か国の進出先へのインタビューの経験では「職長クラスの人材が圧倒的に不足している」という意見はどこでも聞かれた。おそらくミャンマーで日系企業が本格的に操業を始めると同じ問題が必ず発生するであろう。

こうした人材の育成は、技能訓練校の範疇を超えていると考えるが、今のところミャンマー側は現在の工業大学をそのように改革していこうという姿勢が明らかでない。我が国の大学の中にはミャンマーの大学と提携し、教育ノウハウの共有化などを行っているところがあるが、産業人材育成という視点からするとどのような成果が期待できるか、注目されるころではある。

おわりに

本事業は長岡大学とは関係なく、小職が代表を務めているあるNPOが中心になって行っているものである。現段階では日本国政府の本件に対するコミットメ

ントのあり方がまだ決定しておらず、いわば当事者の思い込みだけを記述した部分が多い。従って状況はこれからいろいろと変化していくと思われるが、現段階の一応の記録として執筆した次第である。

ある意味で本邦初の「産学官共同」による国際協力案件ではないかと思う。新しい試みとしてみて頂ければ幸いである。

参考文献

JETRO,「ASEANの産業人材育成ビジネスに関わる進出日系企業のニーズと人材育成事例」,2013

日本工営他,「ミャンマー国ヤンゴン都市圏開発プログラム形成準備調査ファイナルレポート」,2013、JICA

政策基礎研究所,「ミャンマーにおける産業人材育成ネットワークの形成に係る可能性調査」,2012、経産省政策基礎研究所,「ミャンマーにおける産業人材育成事業実施計画構想に係る調査」,2013

国際協力銀行,「ミャンマーの投資環境」,2013

水野敦子他,「タイにおけるミャンマー人労働者の賃金決定要因」,大阪市立大学経済格差研究センター,2008

アジア経済研究所,「ミャンマー・ラオス・カンボジア産業人材育成調査報告書」,2004

日本経済研究所他,「ミャンマー国国有企業に係る情報収集・確認調査報告書」,JICA,2013

アジア科学教育経済発展機構他,「カンボジア・ラオス・ミャンマー国民間連携による産業人材育成基礎調査」,2012、JICA

プライス・ウォーターハウス社,「ミャンマー連邦共和国投資環境整備情報収集・確認調査報告書」,2013、JICA

(財)日本自動車研究所,「ミャンマー連邦共和国における自動車登録・検査インフラの整備に係る実現可能性調査」,2012、経産省

OVTA,「国別ハンドブック・ミャンマー編」,1998

丸紅経済研究所,「ミャンマー経済の動向」,2013

参鍋篤司,「日本企業のミャンマーへの直接投資と労働技能への需要」,早稲田大学高等研究所,2013

(以上の参考文献は全てネット上で入手可能である)

尾高煌之介・三重野文晴,「ミャンマー経済の新しい光」勁草書房,2012

その他ミャンマーエクスプレス各号

補足 小論の「おわりに」の項で触れたあるNPOとは、特定非営利法人アジア環境技術推進機構のことである。このNPOは当初その名の通り環境問題を主なテーマとして扱い、同時に日中連携をもう一つのキーワードとして活動していた。一昨年の日中国交回復40周年記念事業について顧問をお願いした山本幸三衆議院議員が、日本ミャンマー友好議員連盟の幹事長の職にあったこともあり、ミャンマー要人が訪日した際に要請された本案件について山本議員から対応方を依頼されたことが本事業に関与することになったきっかけである。

その後NPOとして繰り返しミャンマーへ訪問し、関係各方面と折衝することによってミャンマーの科学技術省他関係部局と基本的な事項について合意書を締結するに至っている。