

とよしん

海外貿易投資ニュース

ER

第81号

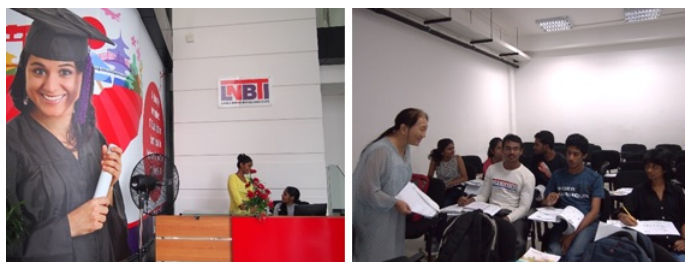
発行日:2018.2.15

ITと日本語の私立大学を設立、日系企業メタテクノの挑戦—高等教育の構造的課題—(スリランカ)

スリランカの高等教育における構造的課題は、進学希望者数に対する大学の受け入れ可能数の不足と、大学教育と卒業後の就職が十分にリンクしていない点だ。2001年から同国に進出している日系IT企業のメタテクノ(本社:神奈川県川崎市)は、IT技術と日本語を専門的に教える大学を同国に設立し、保守的な高等教育システムに新風を吹かせようと挑戦を続けている。

＜ITと日本語の実学重視で人材を育てる大学＞

「Dream IT, Dream JAPAN」。学校の入り口には、大きな文字でそう書かれている。スリランカの若者にITスキルと日本語能力を習得してもらい、日本企業で即戦力となる人材を輩出したい。このような理念の下、日本のIT企業であるメタテクノと、スリランカIT企業セニッド(hSenid)が共同で設立したのが「Lanka Nippon BizTech Institute(LNBTI、日本語名:スリランカ日本情報科学短期大学)」だ。2016年に設立された同校では現在12人の1期生と15人の2期候補生が学んでいる。メタテクノのスリランカ現地法人であるメタテクノランカは、2001年にスリランカに進出して以来、内戦中も事業を継続してきた。同社では新入社員に対して、1年間のIT業務および日本語の研修制度を提供している。この社内人材育成の経験蓄積が、LNBTIの開校を可能にした。同校では、生徒一人一人がパソコンを操作しながらITスキルを習得することができ、定期的に日本からも著名な大学教授が講義に訪れる。日本語については、日本人の日本語教師が授業を担当する。IT企業としての技術教育と日本企業としての語学教育をバランス良く組み合わせ、カリキュラムに組み込んでいる。これらの実学に加えてLNBTIが重視するのは、組織的行動力の習得だ。学歴重視のスリランカでは受験に向けた学習が中心で、社会生活に必要な協調性や一般教養についての学びが不足しがちだという。学校生活を通じてこれらを学ぶ機会を提供することで、卒業して就職した際に、チームワークを意識して働けるような人材に育てることが目標だ。



明るく清潔感があるLNBTIの校内(左)、日本語は少人数クラスで日本人教師から学べる(右)(ジェトロ撮影)

＜高等教育の構造問題に一石を投じる＞

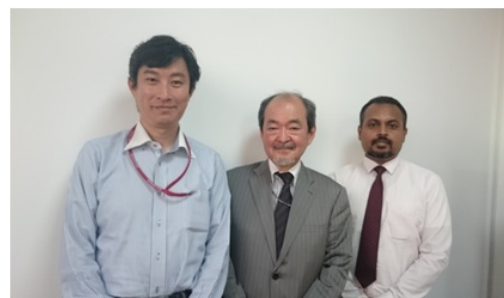
スリランカの高等教育をめぐるのは主に2つの大きな構造的ミスマッチがある。1つは進学希望者数に対して大学の受け入れ枠が不足していること、2つ目は大学教育が必ずしも就職に結び付かないことだ。これら2つの問題に対して、メタテクノの運営するLNBTIは一石を投じる存在となり得るだろう。第1に、LNBTIは私立大学として学位授与を目指すことで、国立大学を中心に据えた現行の教育システムでは吸収し切れない学生たちの受け皿となり得る。現在は開校直後で学生数も限られているが、いずれは1学年250人程度の学生を受け入れる大学に育てることが目標だ。LNBTIのような私立の高等教育機関が充実してくれば、大学入学資格がありながらも国立大学に入学することができない進学希望者たちに、新たな選択肢を提供することが可能になる。長期的には、私立大学と国立大学との間に競争が生じることで、双方における高等教育の質も向上することが期待される。第2に、同校は卒業生が日本のIT企業で働くことを前提とした教育を提供する。ただし、卒業後の進路を日本企業に限定するわけではなく、日本基準で高い即戦力を備えた人材を育てることを目標に据えている。在学中に実践的なスキルを十分に身に付けることにより、卒業生の就職率100%を目指す。就職を明確に意識した教育機関として、スリランカが抱える大学教育と労働市場需要とのミスマッチ解消に向け、一歩を踏み出している。さらに、LNBTIは運営母体が日本企業という特徴を生かし、他校との差別化を図っている。具体的には、卒業生(日本の短期大学卒業に相当)に日本留学の機会を提供することだ。現在、日本国内の複数の大学との間で、3年次からの学部編入などの協力体制を整えつつある。

＜教育への参入障壁は「既得権益層の反発」＞

スリランカで新たに民間教育機関を設立し運営することは容易でなく、実際に私立大学の発展は遅れたままだ。その原因として、既得権益層による抵抗がある。ここでいう既得権益層とは、これまで熾烈(しれつ)な受験戦争を勝ち抜いて国立大学に入学・卒業し、それによって社会的地位を保持している人々だ。学位取得者が増えることによって、自らの持つ「大学卒業」というステータスが相対的に揺らぐことを恐れているという。そして、スリランカでは政策運営に携わる人々のほとんどがこれらのいわゆる既得権益層で、そのために教育制度の改革が進みづらいとされる。またスリランカでは近年、特に民間高等教育をめぐる論争が活発になっている。この論争の発端となったのは、数年前に私立大学(South Asian Institute of Technology and Medicine:SAITM)の医学部が十分な教育課程を修了していない学生に対して医学学士を授与していた問題が明るみに出たことだ。これに対して、国立大学の医学部に通う学生を中心に反SAITMデモが連日起こるなど、特に医療を中心として民間教育の是非について問われる風潮が強まった。この一件については政府が介入し、SAITMの医学部が廃止されることとなり、問題はいったん落ち着いたが、私立大学への評価がさらに厳しくなることも予想される。ただし、評価の厳格化は、決して悪い面ばかりではない。私立大学の質がしっかり監督されれば、適切な教育を提供している学校にとっては追い風となり得る。スリランカにおいて、民間提供の高等教育が国立大学と並ぶ選択肢となり、進学希望者にとってより多くの可能性を開いていくためには、行政を巻き込んだ継続的な議論が必要だ。もちろん、公的教育を無償提供する政府の理念は軽視すべきではないが、この理念を保持するためには、今後の発展が見込まれる民間教育との質的格差が生じないよう、公的教育についても改革が必須となるだろう。人材の海外流出が深刻なスリランカにとって、優秀な人材に自国で活躍してもらうためにも、足元の経済発展と並んで教育環境の整備が喫緊の課題だ。メタテクノとLNBTIの挑戦は、スリランカ社会全体の構造的課題にメスを入れる先駆的な取り組みといえるだろう。



LNBTIに共同出資するhSenidのディネシュCEO。同校をスリランカを代表する大学に成長させたいと考えている(ジェトロ撮影)



メタテクノ取締役の古賀道夫氏(中央)、海外事業推進部長の生倉和幸氏(左)、メタテクノランカ・ゼネラルマネージャーのジーワナ氏(右)(ジェトロ撮影)

(出所:ジェトロ通商弘報2018年2月1日 d813b222f2dccc3c 「ITと日本語の私立大学を設立、日系企業メタテクノの挑戦—高等教育の構造的課題(2)—(スリランカ)」)

輸入者に厳しい条件を課し、国内生産車を保護－完成車輸入と輸入税率などに関する政令を相次ぎ公布－(ベトナム)

ベトナム政府は、自動車の生産・組み立て、輸入および保証・保守サービス事業に関する条件を定める政令116号(116/2017/ND-CP)と、輸入関税率の優遇などを定めた政令125号(125/2017/ND-CP)を相次いで公布した。政令116号では、順守が実質的に困難な条件が記載されている。また、政令125号では、ASEAN域内から輸入される自動車部品のうちベトナムで生産できない部品については、一定の条件を満たすことで関税が免除されるなどとなっているものの、内容に不明確な部分があり、現地企業からは困惑の声が聞かれる。

＜完成車輸入に他国政府が発行する認可証取得を義務付け＞

政令116号(2017年10月17日公布・施行)によると、当地で自動車の生産・組み立て、輸入を行う企業は、車両の保証を行うことと保守サービス施設を持つことなどが条件とされ、消費者保護が図られる一方で、企業に対して厳しい内容になっている。特に、完成車を輸入する場合、輸入者は「検査時に他国政府が発行する認可証を提出すること」や「輸入ロット(1船)ごと・車両仕様別に交通運輸省登録局(VR)による排気量および安全性能検査を行うこと」が義務付けられている(6条2項)。しかし前者については車両認可証が各国国内で使用する車両に対して発行されるもので、輸出車を対象としたものではない。また後者を実施する場合、輸入者は1回につき2カ月程度のリードタイムと1万ドル程度の多大な負担が発生するとされる。このほか、現地生産メーカーに対しては、製造した車両のテストを行うために全長800メートル以上のテストコースを所有もしくは賃貸することが義務付けられた(政令116号付属書)。本規定は18カ月間の猶予が認められている(31条1項)ものの、実態として本条件を満たす現地生産メーカーはほとんどなく、新たな土地の確保が必要となり、費用や立地などを考慮すると実現が極めて困難な条件となっている。2018年の関税撤廃控え、自動車市場が未成熟なベトナムでは、日系を含む自動車メーカーが現地生産車種を絞り、完成車の輸入に切り替える動きがみられた。政令の施行により、完成車輸入が実質的に不可能になる可能性が高いことから、当地自動車業界団体は政府に対して、政令内容の見直しを再三にわたり求めている。なお、一部の政府幹部は産業界の主張に理解を示していることとされることから、今後の動向を注視する必要がある。

＜免税対象となる部品ははまだ不明確＞

輸入関税率の優遇などを定めた政令125号は2017年11月16日に公布され、2018年1月から、ASEAN域内から輸入される自動車部品のうちベトナムで生産できない部品については、輸入関税が免除となった。免税対象は、当地においてノックダウン方式で製造される下記車両のうち、品目リストに記載されている自動車に使用される部品としている。

- ・乗用車(エンジン排気量2500cc以下で9人乗り以下)
- ・トラック類(HSコード87.04および87.05)
- ・ミニバス(10～19席)
- ・バス(20席以上)

免税の条件としては、自動車メーカーは半年ごとの最低総生産台数と指定された車種の最低生産台数を満たさなければならない(表参照)。また、生産された車両は欧州排ガス基準「ユーロ4」(2018年から2021年までの期間)および「ユーロ5」(2022年以降)を満たす必要があるほか、乗用車については燃費を100キロにつき7.5リットル未満としなければならない。当地の日系自動車業界関係者は、最低総生産台数を満たすメーカーは数社に限られるとし、「政府は国内生産台数を増加させるため、メーカー各社の生産増を促す思惑があるのではないかと推測する。また、「免税対象の部品がASEAN域内から安く輸入できるようになるため、該当部品の国内製造は促されず、本政令が目的とする裾野産業発展の足かせになる可能性がある」と指摘する。政令125号は2018年1月1日に施行されたが、現地生産ができない部品のリストや基準などが不明確で、具体的にどの部品が免税対象とされるかは不明だ。当地自動車部品メーカーにとっては、自社部品が現地で生産できない部品として取り扱われると、当地での生産計画に影響があるだけに、業界関係者は規定の運用状況に注目している。

(出所:ジェトロ通商弘報2018年1月17日 40123a7e957a56fb 「輸入者に厳しい条件を課し、国内生産車を保護－完成車輸入と輸入税率などに関する政令を相次ぎ公布－(ベトナム)」)

表 最低総生産台数と指定した車種の最低生産台数(2020年まで) (単位:台)

車種	最低総生産台数	2018年		2019年		2020年	
		施行日～6月30日	7月1日～12月31日	1月1日～6月30日	7月1日～12月31日	1月1日～6月30日	7月1日～12月31日
乗用車	最低総生産台数	8,000	8,000	8,500	8,500	10,000	10,000
	1モデルの最低生産台数	3,000	3,000	3,500	3,500	4,000	4,000
トラック(5トン未満)	最低総生産台数	3,500	3,500	4,000	4,000	4,500	4,500
	2モデルの最低生産台数	2,000	2,000	2,500	2,500	3,000	3,000
トラック(5トン以上)	最低総生産台数	2,500	2,500	3,000	3,000	3,500	3,500
	2モデルの最低生産台数	1,000	1,000	1,200	1,200	1,400	1,400
ミニバス	最低総生産台数	400	400	450	450	500	500
	1モデルの最低生産台数	150	150	200	200	250	250
バス	最低総生産台数	800	800	850	850	1,000	1,000
	1モデルの最低生産台数	450	450	500	500	600	600

(注)政令では2022年まで生産台数が定められている。
(出所)2017年11月16日付政令125/2017/ND-CP

！！外貨両替は弊庫へ 米ドルは全店で、17通貨は本店で取扱中！！

次のセミナー等をご案内させていただきました。

セミナー等名称	開催地	主催者
第23回上海信金会	上海	信金中央金庫
第1回ベトナム信金会	ホーチミン	信金中央金庫
第38回香港信金会	深セン	信金中央金庫



国際業務部

〒471-8601
愛知県豊田市元城町1-48
電話 0565-36-1381
FAX 0565-36-1213