

## 第7章

### ミャンマーと地域協力

梅崎 創

#### 要約：

ミャンマーの民政移管、経済改革の進展に伴い、ミャンマーを巡る地域協力の在り方は急速に変容している。まず、経済制裁が段階的に解除されたことにより、主要ドナーが対ミャンマー援助を再開することが可能になり、法制度改革やインフラ開発などに必要な技術的、資金的支援を提供する環境が整えられた。その結果、これまで周辺国との接続性を損ねてきた道路インフラの整備が始まり、ミャンマーはタイ、中国、インドを陸路で接続する新しいアジアの結節点へと変貌を遂げようとしている。その効果を高めるためにも、今後は、ミャンマーが参加している地域協力枠組みの動向を注視すると共に、ミャンマーが進めている経済改革が、ASEAN経済共同体ブループリント等、地域協力枠組みにおける合意事項と整合的であるのかどうか、検証していく必要性が高まっている。

#### キーワード：

地域協力、ASEAN、接続性

## 1. はじめに

ミャンマーは、北東方面は中国、東はタイとラオス、北西はインドとバングラデシュと国境を共有しており、残る南西方面にはベンガル湾、アンダマン海を臨む。このような立地ゆえに、中国内陸部と南アジアを結ぶ交易路としての活用を模索する動きは紀元前から見られた。しかし、山岳地帯やジャングルといった地形に阻まれ、また、広範囲に人口が散在していたこともあり、ミャンマーは両地域を実質的に分断する隔壁であり続けた。この状況に大きな変化が生じたのは、第 2 次世界大戦中のことである。1930 年代、連合軍はミャンマー（当時ビルマ）の戦略的立地を活用し、ビルマ公路、スティルウェル公路を建設して、日本軍に包囲された中国国民党政府を支援した（Thant Myint-U [2011]）。現在、ビルマ公路は、軍政下でも政治的・経済的交流を強化してきた中国とミャンマーを結ぶ重要な交易路として活用されている。インドとミャンマーを結んだスティルウェル公路は戦後長らく閉ざされてきたが、近年、再活性化を目指す動きも見られている（Saharia [2010]）。

以下本稿では、ミャンマーが参画する地域協力枠組みである東南アジア諸国連合（Association of Southeast Asian Nations: ASEAN）、アジア開発銀行（Asian Development Bank: ADB）が主導する大メコン圏（Greater Mekong Subregion: GMS）開発プログラム、ベンガル湾多分野技術・経済協力イニシアティブ（Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC）の動向を、2011 年 3 月の民政移管後の変化に注目しながら整理していくこととする。

## 2. 軍政下ミャンマーの対外経済関係

本節では、軍政下ミャンマーの対外経済関係を、輸出構造、直接投資受け入れ、公的対外債務の 3 指標により整理する。

軍政下の 2003 年に米国がミャンマーからの輸入を禁止したことにより、ミャンマーの輸出構造は大きく変容した（表 1）。1997 年には米国は自国企業に対してミャンマーへの新規投資を禁止する経済制裁を発動していたが、2000 年時点では米国はミャンマーの輸出の 22.4%を受け入れる最大の輸出先であった。その時点では、ユーロ地域のシェアも 12.4%であり、ミャンマーに隣接するタイ、インド、中国のシェアはそれぞれ 11.8%、8.2%、5.7%に過ぎなかった。2000 年から 2005 年にかけて、ミャンマーの輸出総額は約 20 億ドルから約 37 億ドルへと大きく伸びているが、輸出先は大きく変わっている。禁輸措置導入の結果、2005 年には対米輸出はなくなり、ユーロ地域への輸出も 6.3%へとシェアを半減している。これら最大の輸出市場の喪失を補ったのが、

隣接する 3 カ国であり、タイは 43.7%、インドは 12.1%、中国は 6.7%へと、それぞれシェアを拡大している。対タイ輸出の急増は、タニンターリー管区沖のガス田から産出される天然ガス輸出が本格化したことによる。この輸出構造はその後も継続しているが、近年では中国のシェアが拡大している。2000 年には 25.7%であったタイ、インド、中国のシェアは、2012 年には 69.8%となっており、輸出先の集約化が極端な形で進行してきた。輸入では、中国、タイの 2 カ国への依存を高めており、2012 年の両国のシェアはそれぞれ 36.9%、20.2%となっている。

表 1. ミャンマーの輸出構造

		1990	1995	2000	2005	2010	2012
輸出総額 (DoTS計、100万米ドル)		409	1,198	1,980	3,716	6,454	8,271
	タイ	12.0%	3.0%	11.8%	43.7%	40.1%	40.7%
	インド	10.8%	12.2%	8.2%	12.1%	15.8%	14.8%
	中国	8.1%	11.4%	5.7%	6.7%	13.5%	14.3%
	日本	6.9%	7.1%	5.5%	5.0%	5.5%	7.4%
	マレーシア	2.1%	3.1%	3.2%	3.3%	3.2%	2.0%
	ユーロ地域	4.8%	3.9%	12.4%	6.3%	2.2%	1.6%
	シンガポール	11.3%	16.0%	5.0%	2.7%	1.2%	0.9%
	インドネシア	2.5%	8.0%	1.0%	0.3%	0.4%	0.7%
	香港	5.6%	4.9%	1.5%	1.2%	0.6%	0.5%
	米国	2.3%	6.6%	22.4%	0.0%	0.0%	0.0%
	その他	33.5%	23.8%	23.4%	18.7%	17.4%	17.1%

(出所) IMF, *Direction of Trade Statistics*, 各年版。

表 2 は ASEAN、中国、インドの海外直接投資 (FDI) のストックを示している。1980 年時点では、いち早く工業化を達成していたシンガポール、石油・天然ガス産出国であるインドネシア、マレーシアの 3 カ国で、ASEAN 全体の直接投資受け入れ総額の 86.6%と、大半を占めていた。その後、FDI 受け入れによる工業化を進めたタイがシェアを伸ばし、2012 年時点ではこれら 4 カ国で ASEAN の FDI 受け入れ総額の約 9 割を占めている。1980 年時点では、後発 ASEAN 諸国の間に大きな差はなかったが、1990 年代以降、ベトナムが多くの FDI を受け入れるようになったのに対し、カンボジア、ラオス、ミャンマーは立ち後れている。この 3 カ国の中ではミャンマーの FDI ストックは大きい、これは主にガス田開発を目的としたものである。

表 3 は、CLMV 諸国およびインドネシアの対外債務指標を示している。CLMV 諸国では 1990 年の対外債務/GNI 比率が GNI を大きく上回っており、特にベトナムでは 384%という非常に重い負担となっていた。対外債務/GNI 比率、および債務返済/輸出比率だけを見るとミャンマーの対外債務は順調に解消しているように見えるが、実態はそうではない。カンボジア、ラオス、ベトナムが新規融資を受け入れながら返済を続けているのに対して、ミャンマーへの新規融資は限られており、債務返済が大幅

に滞っている。2011年末時点では、元本、利息を合わせた返済遅延金額が対外債務残高に占める比率は94.1%にまで達している。軍政下ミャンマーは、カンボジア、ラオス、ベトナムが受けてきたような債務救済策を受けることができず、ブリッジ・ローンによる返済の円滑化もできなかったことを反映している。

表2. 海外直接投資ストック

	1980		1990		2000		2010		2012	
	億米ドル	%	億米ドル	%	億米ドル	%	億米ドル	%	億米ドル	%
シンガポール	54	30.7	305	49.4	1,106	43.2	5,936	53.5	6,824	51.7
インドネシア	46	26.2	87	14.2	251	9.8	1,607	14.5	2,057	15.6
タイ	10	5.6	82	13.4	299	11.7	1,425	12.9	1,591	12.1
マレーシア	52	29.7	103	16.7	527	20.6	1,016	9.2	1,324	10.0
ベトナム	0	0.1	2	0.4	147	5.8	567	5.1	725	5.5
フィリピン	13	7.4	33	5.3	138	5.4	259	2.3	310	2.4
ブルネイ	0	0.1	0	0.1	39	1.5	112	1.0	133	1.0
ミャンマー	0	0.0	3	0.5	32	1.3	88	0.8	119	0.9
カンボジア	0	0.2	0	0.1	16	0.6	60	0.5	84	0.6
ラオス	0	0.0	0	0.0	6	0.2	19	0.2	25	0.2
ASEAN計	174	100.0	616	100.0	2,560	100.0	11,089	100.0	13,192	100.0
中国	11	6.2	207	33.6	1,933	75.5	5,878	53.0	8,329	63.1
インド	5	2.6	17	2.7	163	6.4	2,056	18.5	2,263	17.2

(出所) UNCTADStat により筆者作成。

表3. 対外債務

	対外債務/GNI比率 (%)			債務返済/輸出比率 (%)			遅延/債務比率 (%)		
	1990	2000	2011	1990	2000	2010	1990	2000	2011
カンボジア	165.5	74.9	35.3	n.a.	1.7	0.9	29.4	60.4	12.0
ラオス	204.0	151.7	80.3	8.5	8.0	13.2	0.1	0.0	0.0
ミャンマー	168.0	65.5	15.1	18.2	1.2	7.1	12.9	43.0	94.1
ベトナム	384.0	41.9	49.1	n.a.	7.5	3.5	16.6	12.6	0.0
インドネシア	64.0	95.6	26.0	33.5	22.8	17.4	0.0	11.0	0.0

(出所) World Bank, *International Debt Statistics 2013*.

(注) ミャンマーに関しては総国民所得 (GNI) 統計が利用可能でないため、IMF, *World Economic Outlook*, April 2013 に基づき、GDP 比として算出。

### 3. 経済制裁の段階的撤廃とドナーの帰還

ミャンマーを取り巻く地域協力に生じつつある変化を論じる前に、その前提条件に生じた変化、具体的には、欧米諸国による経済制裁の段階的撤廃と、先進諸国・国際機関による援助の再開に言及しておく必要がある。

当初は、改革の持続可能性に疑念を持ちつつミャンマーを注視してきた先進諸国も、2012 年 4 月の連邦議会補欠選挙における野党・国民民主連盟の圧勝を一つの契機として、対ミャンマー政策を目に見える形で転換してきた。同年 4 月 21 日の首脳会談において、野田首相（当時）はテインセイン大統領に対し、総額 5,024 億円にのぼる債務救済、およびティラワ・マスタープラン策定に参加する意図を表明した。この債務救済策は、過去の円借款に関する延滞債務の一部および遅延損害金を免除するとともに、ブリッジ・ローンを活用して、残る延滞債務を長期の円借款（プログラム・ローン）に転換するものであり、新時代を迎えたミャンマーに新しい援助を供与することを可能にした。日本はパリ・クラブ（主要債権国会議）においても重要な役割を果たした。パリ・クラブは 2013 年 1 月 25 日に総額 60 億ドルにのぼる債務救済に合意し、国際金融機関による対ミャンマー支援にも道を拓いた。ADB と世界銀行は、日本の援助を活用することによりミャンマーの延滞債務を繰り延べ、それぞれ、5 億 1200 万ドル、4 億 4000 万ドルの新規融資を決定した。このような主要ドナーの帰還により、様々な法制度改革やインフラ開発などにより新しい国造りに着手したミャンマーに対して、必要な技術的、資金的支援を提供する環境が整えられた。

### 4. ASEAN 経済共同体とミャンマー

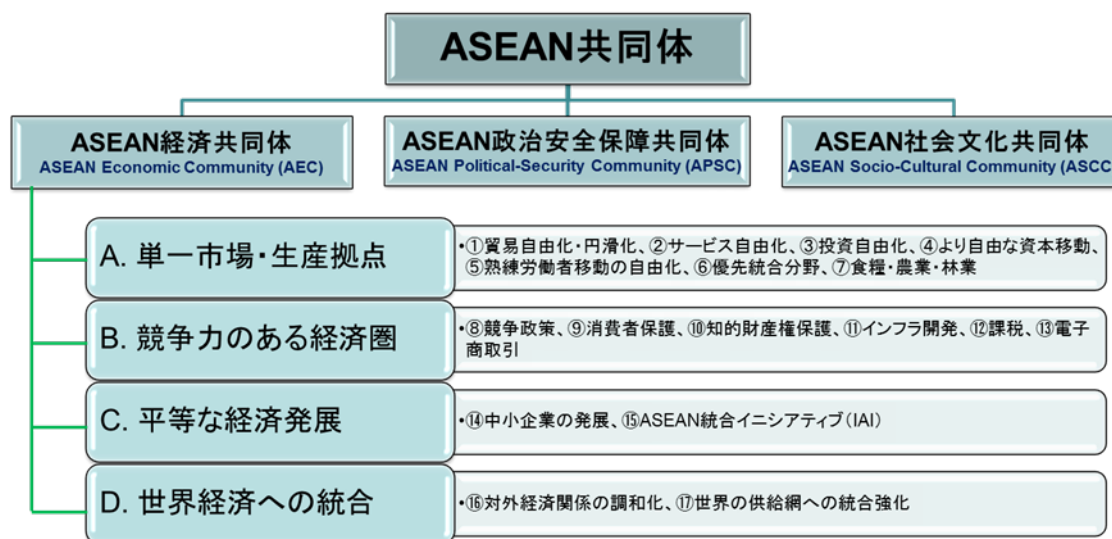
東南アジア諸国連合 (ASEAN) は 1967 年のインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの 5 カ国によるバンコク宣言により設立された地域協力機構である。ミャンマーの ASEAN 加盟は 1990 年代に進められた ASEAN 自体の変革のなかに位置づけられる。当時、1984 年に加盟したブルネイを加えた 6 カ国からなる ASEAN は、経済活動のグローバル化や中国の台頭に対峙するために、ASEAN は地域経済統合を深化させると同時に、加盟国を増加させることを目指していた。

1995 年のベトナム加盟後、ミャンマーは 1997 年にラオスと共に ASEAN に加盟、1999 年に加盟したカンボジアを含めて、ASEAN は現在の 10 カ国体制となった。軍政下にあったミャンマーの ASEAN 加盟は必ずしも順調に進んだわけではない。1996 年に ASEAN 加盟申請を行った直後に、民主活動家が多数拘束され、それに抗議するデモが武力で制圧される事態となった。これを受けて、欧米に加えて、ASEAN における民主

化先進国であったタイ、フィリピンからもミャンマーの ASEAN 早期加盟に強い懸念が表明されたが、結果的に他の加盟国の意向によりミャンマーの ASEAN 加盟が承認されることとなった（湯川 [2011]）。

経済統合の深化を目指す取り組みは、1992 年の ASEAN 自由貿易地域のための共通効果特惠関税協定（Agreement on the Common Effective Preferential Tariff Scheme for the ASEAN Free Trade Area ASEAN Free Trade Area: AFTA-CEPT 協定）合意につながり、その後、いくつかの段階を経て、2007 年の「ASEAN 経済共同体ブループリント」においてその全体像、実施枠組み、実施スケジュールなどが明確に規定された。ASEAN 経済共同体ブループリントでは、ASEAN 経済共同体は、①単一市場・生産拠点、②競争力のある経済圏、③公平な経済発展、④世界経済への統合、を特徴とし、17 の中核要素、176 の措置（actions）により実現されるものと規定されている（図 1）。1990 年代に相次いで ASEAN 加盟を果たした新規加盟国、いわゆる CLMV 諸国に対しては、実施スケジュールの緩和措置が採られ、また、ASEAN 統合イニシアティブ（Initiative for ASEAN Integration: IAI）を通じた原加盟国からの支援も実施されることになった。

図 1. ASEAN 経済共同体の概要



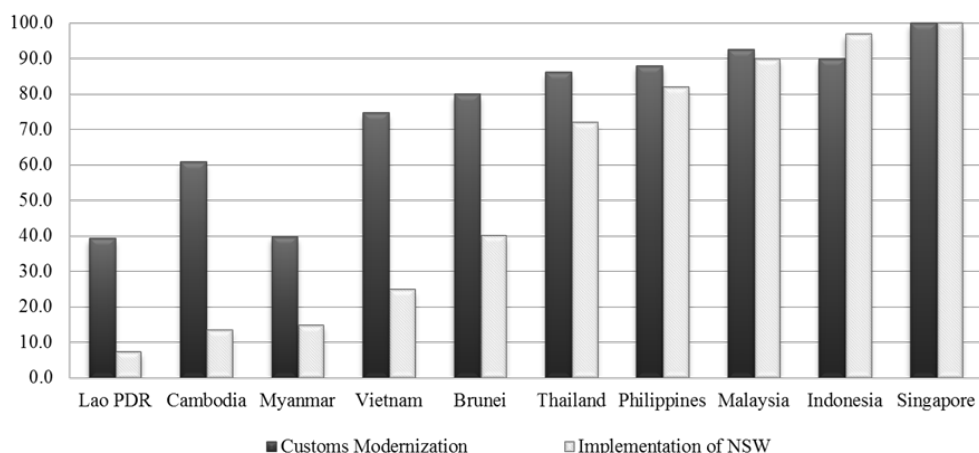
（出所） ASEAN [2009] に基づき筆者作成。

ASEAN 諸国は、AFTA-CEPT 協定、およびその発展形態である ASEAN 物品貿易協定（ASEAN Trade in Goods Agreement: ATIGA）に従って貿易自由化を進めており、共通効果特惠関税は、2010 年までに先進 ASEAN 諸国ではほぼゼロであり、CLMV 諸国でも 2.6%と、大きな進展を見せている（ERIA [2012]）。しかしながら、軍政下ミャンマーでは、欧米の経済制裁、原則的に輸出により獲得した外貨の範囲内でしか輸入ができないという「輸出第一政策」に象徴される閉鎖的な対外経済政策を採用したことな

どにより、輸出競争力のある産業が極めて限られる状況下、貿易自由化の恩恵は期待できない状況であった。加えて、軍事政権そのものがリスク要因と捉えられており、欧米による経済制裁もあったため、独自の対ミャンマー政策を採り続けた中国を除けば、外国からの投資も増えなかった。

ポスト軍政期、このような状況は大きく変わってきている。欧米の経済制裁は段階的に解除され、先進諸国、国際機関などを通じた援助も急増している。これと並行して、先進諸国、周辺国の民間企業もミャンマーを新しい貿易相手、投資先として見るようになった。遅ればせながらミャンマーも、ASEAN 経済共同体の実質的な意味での一員となる準備を整えたところである。しかし、ASEAN 経済共同体ブループリントに規定された措置を実施することは、ミャンマーにとっては容易なことではない。例えば、ASEAN 経済共同体では、ASEAN シングル・ウィンドウ（ASW）の構築を貿易円滑化措置の中核と位置づけている。これは、貿易手続きの簡素化を目指し、各加盟国が構築するシングル・ウィンドウ（National Single Window: NSW）をオンラインで接続するものである。NSW を構築するためには、国内の貿易手続きが電子化、オンライン化されている必要があるが、カンボジア、ラオスなどとともに、ミャンマーでもその前提条件が整ってはいない（図2）。また、ASEAN 加盟国で登録された複合一貫輸送業者が他の加盟国でもサービスを提供するための「複合一貫輸送に関する枠組み協定」でも、複合一貫輸送業者を登録する法制度を整備していることが前提条件となるが、ミャンマーを含む複数の加盟国はこれを満たしていない（梅崎 [2012]）。ASEAN 経済共同体ブループリントで実施スケジュールが緩和されているとはいえ、特に、ミャンマー、カンボジア、ラオスにとっては高いハードルが林立しており、計画通りの実施は困難であるというのが実態である。

図2. 税関近代化と NSW 整備状況



（出所） ERIA [2012]。

また、ASEAN 経済共同体がミャンマー政府にとって好都合な影響のみを及ぼすわけではないことにも留意が必要である。理論的に、経済統合は比較優位に基づく生産分業を促進することにより、生産要素の効率的な利用を可能にし、経済統合に参加する各国の経済厚生を増大させると期待される。ただし、その過程では各国内では産業構造変化が必要であり、何らかの形で所得の再分配がなされる必要がある。軍政下で経済的に閉ざされてきたミャンマーには数多くの国有企業が残されており、その多くは非効率的な運営が定着している。古い生産設備、伝統的な生産方法で、小規模に操業している民間企業も数多く残されている。先述の通り、ASEAN 経済共同体の目的の一つは、単一市場・生産拠点として、ASEAN 加盟国間の貿易、国境を越えた企業進出を促進することにある。実質的な閉鎖経済において生き残ってきたミャンマー企業・産業のなかには、現在進行形で生まれつつある新しい競争環境では衰退を余儀なくされるものも出てくる。民主化が進むこともあり、国内企業・産業保護を求める世論も高まっていくことになるだろう。ミャンマーの場合は、これに加えて、少数民族対策としての再分配政策を採っていくことも求められる。今後のミャンマー政府には、過度に保護主義的にならず、適切な再分配政策を採りつつ、ASEAN 加盟国としての対外的コミットメントを着実に実行していくという難しい舵取りが求められている。ASEAN 経済共同体への参加は、どの加盟国にとっても新しい挑戦であるが、過去の閉鎖性により、その影響、政策対応の難易度はミャンマーにおいて最も大きなものとなっている。

## 5. 広域アジアの結節点へ

ミャンマーは、ASEAN の西端でタイに隣接するとともに、中国、インドという巨大新興国とも国境を接するという地政学的に重要な位置にある。軍政下ではこれら諸国を実質的に隔てる障壁となってきたが、2011 年 3 月の民政移管後、状況が大きく変わり始めている。以下本節では、ASEAN、ADB 主導による GMS 経済協力プログラム、BIMSTEC による取り組みの経緯と、現状を取りまとめる。

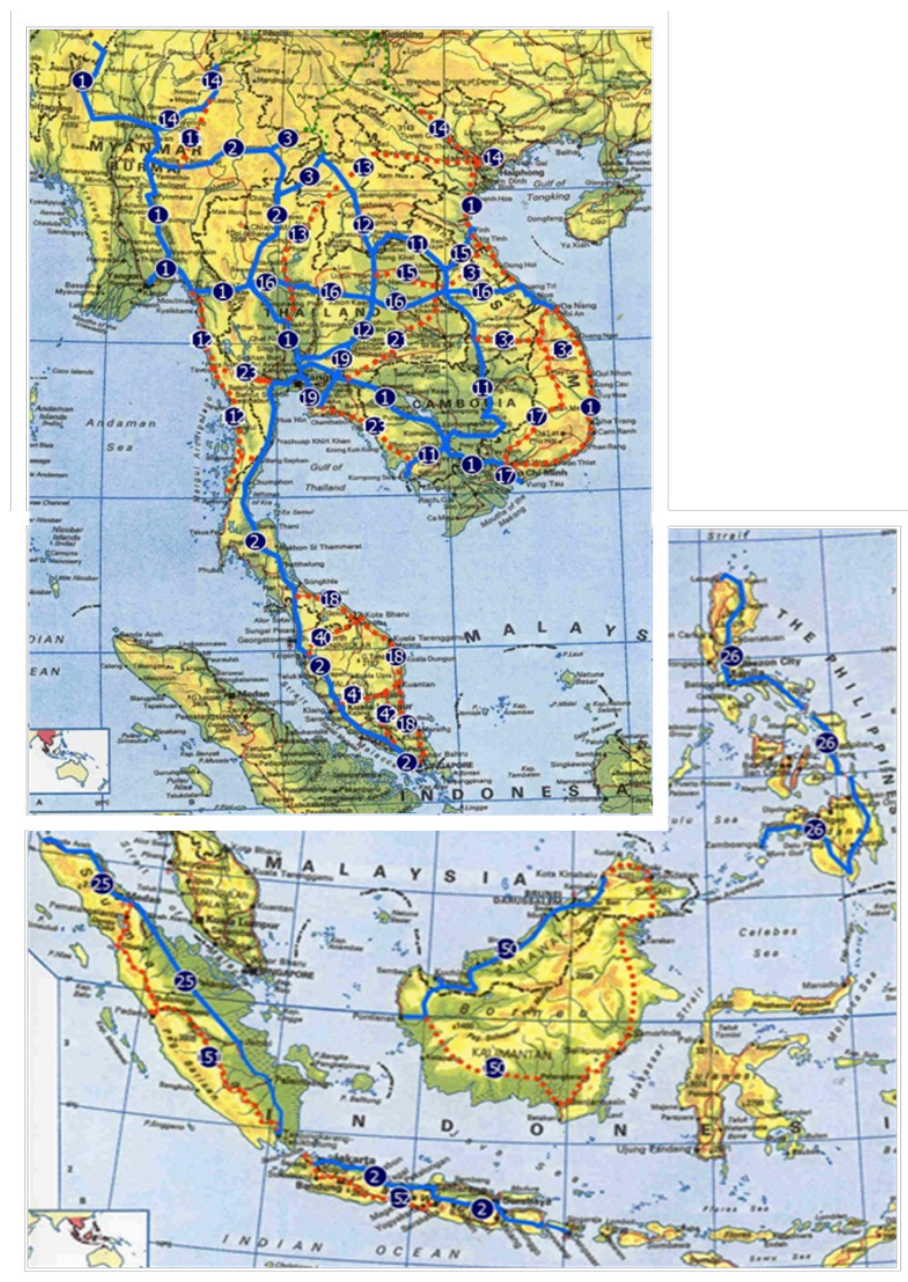
### （1）ASEAN ハイウェイ・ネットワーク

ASEAN ハイウェイ・ネットワークは、国連アジア太平洋経済社会委員会（United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: UNESCAP）が進めてきたアジア・ハイウェイ構想をベースに、いくつかの ASEAN 域内ルートを追加したものであり、現在の課題は、残された未接続区間の整備、およびクラス 3 以下の区間の改善である（図 3）。ASEAN 接続性マスタープラン（Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC）によれば、未接続区間は、AH112 号線（タトン＝コンロイ間の 1,145km）のう



ちの 60km 区間、および AH123 号線（ダウェイ＝メーサムパス間の 141km）全線であり、いずれもミャンマー南部に位置している。ダウェイでは近年、深海港、経済特区、発電所、製鉄所などを含む総合的な開発計画が進められており、タイ国境へと接続する AH123 号線の建設もその中に含まれている。ダウェイの総合開発は、MPAC にも含まれているメコン＝インド経済回廊構想の中核事業であり、すでに産業集積が進んでいるバンコク首都圏と、チェンナイなどのインド東部を接続する結節点として機能することが期待されている。

図 3. ASEAN ハイウェイ・ネットワーク



（出所） ERIA Study Team [2010]。

ASEAN ハイウェイのクラス 3 以下の区間に関しては、通過貨物円滑化に関する枠組み協定（ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT）の附属文書で定義されたトランジット輸送ルート上にある 5 区間が優先されることになっている。このうち、ラオス国内の 2 区間、AH12 号線（ビエンチャン＝ルアンプラバーン間の 393km）および AH15 号線（バンラオ＝ナンパオ間の 98km）についてはすでに着工されており、MPAC 策定時点で、2012 年中にも改善工事が完了する見込みとのものであった。残りはミャンマー国内にあり、AH1 号線（チャウンウー＝カレミョー間の 379km）、AH2 号線（メイティラ＝タチレイク間の 593km）、AH3 号線（キャイントン＝モンラ間の 93km）が対象である。

## （2）アジア開発銀行と東西経済回廊

2012 年 8 月、ADB は大メコン圏（Greater Mekong Subregion: GMS）開発プログラムの 20 周年を記念して、“Greater Mekong Subregion: Twenty Years of Partnership”を発行した。この GMS 開発プログラムの中核の 1 つが東西経済回廊である。ベトナム中部のダナンと 1 つの端点とする東西経済回廊は、ラオス中部のサワンナケート、タイ中部のコンケーンを通り、メソット＝ミャワディ国境を越えてミャンマーに入り、旧来の港町であるモーラマインへと至る全長 1,450km の道路インフラ整備を中心とした広域経済開発構想である。2006 年 12 月にサワンナケートとタイのムクダハンとを結ぶ第 2 メコン友好橋が完成したことにより、道路に関しては約 90%が整備されたことになる。サワンナケートには経済特区が設置され、また、GMS 越境交通協定（Cross Border Transport Agreement: CBTA）による交通円滑化措置も段階的に導入されるなど、東西経済回廊は一つの成功事例との評価も受けるようになっている。

しかし、軍政下ミャンマーまでは東西経済回廊は届かなかった。その要因は、ADB が 1986 年以降、軍政下ミャンマーへの支援を停止していたことにある。メソット＝ミャワディ国境がミャンマー側の国境地帯の紛争状況を反映して度々閉鎖されてきたうえ、ミャワディ＝コーカレイ間は狭隘な山道であり、隔日で通行方向が変わる一方通行路である。道路の舗装も劣悪な状況にあり、雨期には崖崩れや地滑りなどにより通行不能となることもある。筆者が 2013 年 12 月に実走したところ、実測値で 48km の区間を通行するのに、約 3 時間半を要した。平均時速は 13.6km に過ぎない。東西経済回廊の一部としてタイとミャンマーを陸路で結ぶ交易路としての期待はかかるが、軍政下では、欧米の経済制裁により ADB の支援も届かず、国境地帯の不安定な治安情勢によりタイなど周辺国からの支援を受ける体勢も整わないままであった。

第 3 節で述べたとおり、ADB は対ミャンマー支援を再開し、2012 年には同国の変容を分析した報告書（ADB, 2012）を取りまとめるとともに、支援体制を正常化するためのロードマップを作成している（ADB, 2013a）。ADB は、2012 年 6 月に観光業マスタ

ープラン作成のための技術援助を承認したのを皮切りに、ビジネス環境、AEC ブループリントの貿易円滑化措置実施、GMS 東西回廊のコーカレイ＝エインドゥ間の道路改善、財政運営・金融セクター・教育・電力・公共サービスなどの幅広い分野に対する計 24 件の技術援助を承認している（2013 年末現在）。また、2013 年 1 月には包括的成長のための改革支援に 5 億 7550 万ドル、同年 12 月には電力流通改革のために 6000 万ドルの融資を決定している。

### （3） BIMSTEC と三国ハイウェイ

ベンガル湾多分野技術・経済協力イニシアティブ（BIMSTEC）は、1997 年 6 月にベンガル湾に面する 4 カ国（タイ、インド、バングラデシュ、スリランカ）が発足させた地域協力枠組みが発展したものであり、ミャンマーも同年 12 月に加盟している。その後、2004 年にネパールとブータンが正式加盟し、現在の 7 カ国体制になっている。BIMSTECでは、14 の優先分野を設定し、主幹国がその分野の協力を主導するという体制を取っている<sup>1</sup>。

BIMSTECの取り組みの一つに、タイ、ミャンマー、インド北東部を結ぶ三国ハイウェイ（Trilateral Highway）構想がある。これは、前述の東西経済回廊を延伸させ、コーカレイからパアン、タトン、バゴ、ヤンゴン、マンダレーを通り、ザガイン州のタムからインド北東部マニプル州のモレに入り、同州の州都インパールへと接続するというものである<sup>2</sup>。この構想も、ミャンマーが軍政下にあったことに加え、BIMSTEC 自体の活動も停滞気味であったことから<sup>3</sup>、長らく進展は見られなかった。

### （4） ポスト軍政下での進展

軍政下、ASEAN ハイウェイ、東西経済回廊、三国ハイウェイのいずれもミャンマーで隔絶されてきたが、この状況は一変している。

2011 年 10 月、タイ、ミャンマー両国は交換公文を取り交わし、タイの支援によりミャワディ＝コーカレイを結ぶ新しい道路を建設することになり、2012 年 1 月に着工している。当初は 2014 年 4 月の開通を計画していたものの、建設現場の状況から判断すると、ある程度の遅延は生じそうである（写真①）。

コーカレイからパアン、そしてモーラマインまでの道路は、片側 1 車線の道幅ではあるものの、舗装状況も良好であり、平均時速 50 キロ程度での走行は十分に可能である。また、パアンを経由せずにコーカレイ＝モーラマインを最短距離で結ぶ経路の道路建設計画もあるとのことである。また、メソット＝ミャワディ間で建設が進められている新しい国境橋が完成すれば、現在の国境橋では通行不能な大型トラックによる越境輸送も可能になる予定である。ミャワディでは、2015 年の開業を目指して 314 エーカーの工業団地の整備も進められている。現在、電力はタイから輸入されている

が、2015年までにはミャンマー国内の送電線網からの電力供給が開始される予定である。これらのインフラが整備されることにより、実質的に東西経済回廊が完成することになる。



写真① ミャワディ=コーカレイ道路建設現場（2013年12月1日、筆者撮影）

2011年12月のASEAN交通大臣会合に先立って、インド政府は三国ハイウェイのミャンマー国内区間の整備に関する協力を申し出ている。その後、2012年5月、インドのマンモハン・シン首相は、インド首相としては四半世紀ぶりにミャンマーを公式訪問し、テインセイン大統領との首脳会談に臨んだ。その結果、両首脳は、インド政府が、三国ハイウェイのミャンマー国内区間のうち、タム=カレワ間にある71の橋の修理・改善工事、カレワ=ヤルギ間の道路改善工事を行うこと、ミャンマー政府がヤルギ=モニワ間の道路改善工事を行うこと、また、2016年までに三国ハイウェイの円滑な通行を可能にするよう努力することなどで合意した<sup>4</sup>。

タム=モレ国境は、インド=ミャンマー間の国境貿易の大半が行われている地点であり、モレのマーケットでは、中国やタイからの輸入品も見られる。モレには、タイからのビジネス・ミッションも派遣されており、三国ハイウェイの完成により、タイや中国からミャンマー経由で北東インドへ、そしてその逆、という新しいモノやヒトの流れが生まれる可能性がある。

ポスト軍政期のミャンマーはしばしば「アジア最後のフロンティア」と呼ばれ、国際社会から多くの関心が寄せられている。しかし実際には、上述のとおり、ミャンマーの先にある北東インドへの接続性も強化されつつあり、フロンティアは拡大し続けている。2014年1月の安倍首相のインド訪問に先立ち、インド政府関係者がアジア経済回廊構想を明らかにしている<sup>5</sup>。これは、前述の三国ハイウェイをニューデリーまで

延伸し、既に日本の援助などで進行しているデリー＝ムンバイ産業大動脈（Delhi-Mumbai Industrial Corridor: DMIC）へとつながる「東西回廊」と、インドのバンガロール、チェンナイからコルカタを通り、ネパールへ、およびバングラデシュ経由でブータンへと抜ける「南北回廊」からなる構想である。これまではミャンマーと北東インドが障壁となり、ほとんど見られなかった東南アジアと南アジアの陸路での接続性がようやく確立されることになるかもしれない。前節で見てきたとおり、2011年3月以来の民主化・経済改革により、周辺国、国際機関、日本などの援助供与国による援助が現実のものとなり、ミャンマーはこれら地域の結節点へと変貌を遂げつつあるのである。

### （5）動き出す BIMSTEC

2014年3月4日、ミャンマーの首都ネピドーにおいて、第3回BIMSTEC首脳会議が開催された。第2回首脳会議が2008年11月に開催されて以降、5年以上が経過していることになる。第3回首脳会議では、BIMSTECの常設事務局をダッカに設立するための設立契約書（memorandum of association）が署名された。三国ハイウェイに関しては、ADBの技術協力により作成された東南・南アジア間の接続性強化のための報告書（ADB, 2013b）が提出されている。さらにBIMSTEC首脳は、貿易交渉委員会（Trade Negotiation Committee: TNC）に対して、貿易自由化に関しては2014年末までに財貿易に関する協定を完成させること、サービス貿易、投資に関しても協議を迅速化することを指示している<sup>6</sup>。常設事務局の設置に加え、ADBが支援体制を強化していること、具体的な協力案件が採り上げられていることなどから、BIMSTECにおける地域協力も活発化するものと期待され、今後、その動向を注視していく必要がある。

## 6. おわりに

東西経済回廊の完成を見越した動きをすでに始めている企業もある。2013年12月現在、パアン工業団地で操業中の工場はわずか3社しかない。そのうちの1社であるUMHゲームント社の経営者は、タイで日系企業を顧客としたビジネスに従事してきたミャンマー人である。同社は、住金物産や豊田通商から受注した作業着を生産し、その全量をヤンゴン経由で日本に輸出しているが、ミャワディ＝コーカレイ間の新しい道路が完成すると、レムチャバン経由で日本に運ぶ予定であるという。金額的なメリットはあまりないものの、輸送時間を半減できると見込んでいる。2013年12月現在の従業員は400人であるが、翌年までに1200人に増やす予定である。従業員は全員カイン州内で雇用しており、素直で、教育しやすいという評価している。賃金は月額70～120

ドルと、ヤンゴンよりも 10 ドル程度高く設定している。ミャワディに工場を設置すると、タイの賃金水準の影響を受けるため、国境から少し離れたパアンを選択したとのことである。

また、これまでタイ+1 と呼ばれる生産工程の移転は、カンボジア、ラオスを中心に観察されてきた。ミャワディ=コーカレイ間の道路が整備されると、ミャンマーへの製造業の移転も加速されることになる。その際、ASEAN 経済共同体ブループリントに沿って進められている ASW などの貿易円滑化措置、交通円滑化措置などが実施されることにより、道路インフラのみが改善される場合より大きな相乗効果を生むことが期待される<sup>7</sup>。

ミャンマーの民政移管、経済改革の進展に伴い、ミャンマーを巡る地域協力の在り方は急速に変容している。ASEAN の慣習に従い、アルファベット順に決めていけば、ミャンマーは 2006 年に ASEAN 首脳会議の議長国を務めるはずであったが、軍政下の人権問題等に関する欧米からの圧力もあり、実現することはなかった。2012 年 4 月の補欠選挙が公正に行われたことを確認して、他の ASEAN 加盟国は 2014 年にミャンマーが議長国を務めることに合意した。これまでミャンマーは ASEAN においては他加盟国に追随する立場にあったが、2014 年に初めて自らが主導的な役割を担うことになる。このような観点からも、ミャンマーが進めている経済改革が、ASEAN 経済共同体ブループリントにおける合意事項と整合的であるのかどうか、検証していく必要性が高まっている。

#### <参考文献>

梅崎 創 [2012]. 「ASEAN の接続性強化と経済共同体構築：交通分野協力を中心に」  
『アジ研ワールド・トレンド』 No.199、2012 年 4 月号。

\_\_\_\_\_ [2014]. 「ミャンマーと地域協力： アジアの新しい結節点へ」『アジ研ワールド・トレンド』 No.221、2014 年 3 月号。

湯川拓 [2011] 「ASEAN における規範—論争から変容へ」山影進編『新しい ASEAN—地域共同体とアジアの中心性を目指して』アジア経済研究所、第 7 章。

Asian Development Bank (ADB) [2012] . *Myanmar in Transition: Opportunities and Challenges*, Manila: ADB.

\_\_\_\_\_ [2013a] . *Asian Development Bank and Myanmar: Fact Sheet*, Manila: ADB.

\_\_\_\_\_ [2013b] . *Connecting South Asia and Southeast Asia: Interim Report*, Manila: ADB.

Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) [2009] . *Roadmap for an ASEAN Community: 2009-2015*, Jakarta: ASEAN Secretariat.

ERIA. “Mid-Term Review of the Implementation of AEC Blueprint: Executive Summary,”  
October 2012.

Kellogg Brown & Root Pty Ltd [2008] . *Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical  
and Economic Cooperation (BIMSTEC) Transport Infrastructure and Logistics Study  
(BTILS): Final Report*, ADB Technical Assistance Consultant’s Report, Manila: ADB.

Kimura, Fukunari, and So Umezaki, eds, [ 2011 ] . *ASEAN-India Connectivity: The  
Comprehensive Asia Development Plan Phase II*, Jakarta: ERIA.

Saharia, Mahesh, 2010. *Stilwell Road: A Road to Prosperity*, 2nd edition, Kolkata: Indian  
Chamber of Commerce (ICC).

Thant Myint-U, 2011. *Where China Meets India: Burma and the New Crossroad of Asia*,  
London: Faber and Faber Ltd（邦訳：タンミンウー著／秋元由紀訳『ビルマ・ハイウ  
ェイ—中国とインドをつなぐ十字路』、白水社、2013 年）。

Umezaki, So, and Ikumo Isono [2013] . ‘Transport cooperation in ASEAN: Achievements and  
the Challenges ahead in the Run-up to the ASEAN Economic Community,’ unpublished  
manuscript.

---

<sup>1</sup> 14 の優先分野は以下の通り。①交通・通信、②観光、③テロ・越境犯罪対策、④環境および  
災害対策、⑤貿易・投資、⑥文化協力、⑦エネルギー、⑧農業、⑨貧困削減、⑩技術、⑪漁業、  
⑫保健、⑬人的交流、⑭気候変動。

<sup>2</sup> 三国ハイウェイを含む BIMSTEC の交通分野協力に関しては、ADB の技術協力により作成さ  
れた Kellogg Brown & Root Pty Ltd [2008] が論じており、ADB [2013b] において更新されて  
いる。その他、ASEAN とインドの接続性強化に関しては、Kimura and Umezaki [2011] を参照。

<sup>3</sup> 現在、ASEAN が首脳会議を年 2 回開催しているのに対して、BIMSTEC 首脳会議は、1997 年  
の設立以降、2004 年（バンコク）、2008 年（ニューデリー）の 2 回開催されたのみであった。  
この間、外相会合が 13 回、外務次官級会合が 15 回開催されている。後述するように、2014  
年 3 月にネピドーにおいて第 3 回首脳会議が開催された。ASEAN 事務局のような常設事務局  
がなかったことも BIMSTEC の活動が停滞していた原因であり、また、結果でもある。この点  
についても、2014 年 3 月の BIMSTEC 首脳会議において、常設事務局をバングラデシュに設置  
するという合意がなされた。

<sup>4</sup> “Singh makes up to Myanmar,” *Hindustan Times*, 20 May 2012.

<sup>5</sup> 「日印で『アジア経済回廊』：道路・港湾整備に円借款」『日本経済新聞』2014 年 1 月 20 日。

<sup>6</sup> “Third BIMSTEC Summit Declaration,” *Nay Pyi Taw*, 4 March 2014.

<sup>7</sup> Umezaki and Isono [2013] は、道路インフラのみを改善する場合、貿易円滑化・交通円滑化  
などのソフト・インフラのみを改善する場合、そして両者を実施する場合に分けてシミュレ  
ーション分析をし、相乗効果により追加的な経済効果が得られることを明らかにしている。