
第4章 進む周辺諸国との関係改善

軍政（S L O R C）は民主化運動弾圧、人権抑圧によって、欧米諸国から激しい批判を浴びた。国際的孤立化を余儀なくされたミャンマーが、活路を見出すべく重視したのが周辺諸国との関係改善であった。88年以降、中国やアセアン諸国とりわけタイ、マレーシア、シンガポール、インドネシアなどとの関係改善に力を入れてきた。さらに、インド、バングラデシュおよびベトナム、ラオス、カンボジアなどのインドシナ三国とも良好な関係を築き上げてきた。ミャンマーの東および東南部はアセアン諸国が、北東部は中国が、そして北西部はインドがそれぞれ位置しており、その意味で将来の大市場に囲まれているといえる。ミャンマーは、これら周辺の国々の発展とともに、将来的にはますます地理上の優位性を享受しうる立場にあるといえよう。

アセアン側でも、ミャンマーをはじめベトナム、ラオス、カンボジアを加えて、アセアンを強化しようとする動きがある。いわゆる「アセアン10カ国構想」である。周知のように、ベトナムは95年7月のアセアン外相会議において、アセアンの正式メンバーになった。ラオス、カンボジアも近い将来には、アセアンに加盟する公算が強まっている。また、ミャンマーもすでに、アセアン加盟の意志表明を行っている。東南アジア諸国の一体化の動きを受けて、アセアン諸国を核に、地域協力が具体化してきている。その一つが、アジア開発銀行が推進する「メコン川流域総合開発計画」である。冷戦時代、激しいイデオロギー対立で分断されていたこれらの国々が、今や、貿易、投資、経済協力を通じて統合度を高めようとしている。将来的には、東南アジアの10カ国を中心に、「東南アジア共同体」へ発展する可能性もでてきた。

1. ミャンマー・中国関係

88年の民主化弾圧を批判してミャンマーの孤立化を図ってきた欧米諸国に対

し、中国は内政不干渉の立場から接近を強め、緊密な関係を築いてきた。まさに、欧米諸国との関係が疎遠になるのに反比例して、親密の度を増してきた。中国の支援は、経済、政治、軍事など多岐にわたり、孤立化を深めるミャンマーにとって、中国は誠に心強い存在であったといえよう。他方、中国にとっても、ミャンマーはインド洋に通じる地政学的な重要性を持っているとみられている。

中国はS L O R C 政権成立後、きわめて広範囲にわたって経済協力を実施している。91年3月には、ソーマウン前S L O R C 議長が初の外遊先として中国を訪問し、その際、第3次の技術経済協力協定が締結された。94年までに、7,600万ドルの援助を行ってきたが、そのうち93%が無利子借款であった。さらに、同年12月には李鵬首相が訪緬し、あらたに1,800万ドルの信用供与が約束された。中国はとりわけ、道路、橋、港湾、空港、発電所などのインフラ整備に力を入れている。道路としては、国境貿易を促進するため、中国・雲南省とミャンマーのシャン州を結ぶ道路の拡幅や舗装および橋梁建設が、中国側の協力の下に実施された。93年には、ヤンゴン近郊に中国の技術協力によって、2,820 mの本格的な橋梁（タンリン橋）が完成した。また、ヤンゴン港の改修工事、マンダレー新空港建設に対し、信用供与の話がある。94年7月までに、20のプロジェクトのうち、18プロジェクトを完成させている。

また、経済面の重要な動きとして国境貿易の公認を指摘できよう。従来、国境貿易はミャンマー・中国間に限らず、違法とされてきた。しかし、経済停滞に喘ぐミャンマーにとって、国境から流れ込んでくる密輸品はモノ不足を緩和する意義をもっていた。したがって、密輸といえども、事実上は黙認せざるを得なかったのである。88年11月の国境貿易公認以降、雲南省経由で大量の物資がミャンマーに流れ込むことになった。それまでミャンマーへの密輸品はもっぱらタイ経由で持ち込まれていた。しかし、近年は、中国製品がタイ製品と肩を並べるようになっており、緊密な関係を伺わせる。現在、ミャンマー・中国貿易の取引地点となっているのは、ミャンマー側ではシャン州のムセ、ナムカン、クンロンなどであるが、これらの地点から入った品物はミッチナー、バーモ、ラシオなどを經由して、マンダレーやヤンゴンなどミャンマー各地に送られている。現在、国境貿易の障害となっているのは、道路などの交通網の未整備である。現在、中国側の協力を得て、国境貿易のルートの道路整備や橋梁建設が行われており、既に、一部は大型のトラックも通行できるようになった。しかしながら、ミャンマー・中

国境で行われている取引のすべてが、関税当局によって、把握されているわけではない。依然として、まだかなりの取引が密輸取引であると推定されている。

なお、国境貿易の取引地点は、国境観光のチェックポイントにもなっている。これまで、ミャンマー・中国国境は人の往来も厳しく制限されてきたが、現在は観光目的ならば、自由に入出りできるようになった。パッケージ・ツアーならば、雲南省からマングレーやヤンゴンまでも行けるようになっている。96年10月に始まる「ミャンマー観光年」の目標として50～60万人の観光客を見込んでいるが、国境観光も目標達成のため大いに奨励されている。

軍事、政治面では、S L O R Cが進める反政府少数民族の帰順化に対し、中国は側面から支援を行っている。S L O R Cは16の反政府組織のうち、カレン民族連合(K N U)を除く、15の反政府組織の帰順化に成功したといわれているが、そのなかでも最強の一つでもあるカチン独立機構(K I O)の帰順化には、K I Oに対し中国側の働きかけがあったと観測されている。現在、S L O R Cが反政府の少数民族との和平に力を入れているのは、第1に、国内の民主化運動勢力とこれらの組織とが容易に結びつき、反政府運動の温床になりやすいこと、第2に、S L O R Cが今盛んに進めようとしている国境貿易や国境観光の妨げになること、の二点を指摘できよう。また、中国はミャンマーに対する重要な武器供給国と見られている。しかし、ミャンマーは軸足を中国側に一方的におくことはせず、アセアン諸国とも関係を強化して、バランスのとれた外交戦略を展開している。

2. アセアン諸国との関係強化

中国と並んでミャンマーの孤立化を防いできたのがアセアン諸国であった。とりわけ、タイ、シンガポール、インドネシアなどは、欧米諸国の批判の逆風をついて、「建設的関与」の名目の下で、むしろ貿易や投資を通じて、ミャンマーとの経済関係を強化してきた。アセアン諸国では、欧米流のおしつけがましい人権外交には、反発も強く、人権や民主化よりもむしろ経済重視の姿勢が目立つといえよう。

タイは貿易、投資の面においても、ミャンマーの重要なパートナーとなりつつある。ミャンマーからタイへは、チーク材や水産物などが輸出されているが、93/94年度の場合、タイ国への輸出額は7億4千万チャットにのぼり、第2位となっ

ている。近い将来、目下マルタバン湾ボガレ沖で開発を進めている天然ガスを、パイプラインによってタイに輸出する計画が具体的にすすめられており、これが実現すれば、5億ドル前後の外貨収入が見込まれる。また、タンルイン（サルウィン）川の電源開発をすすめ、電力不足で悩むタイに売電する計画も浮上してきている。93/94年度の輸入額は6億9千万チャットで日本、中国に次いで、第3位を占めている。しかし、タイとの貿易の場合、公的な貿易よりも国境貿易の方が金額的にははるかに大きい。現在、タイとミャンマーの国境貿易は、メーサイとタチレツ間、メソットとミャワディー間およびラノンとコートウン間などでおこなわれている。タイ側から電気製品やプラスチックや医薬品、食品などが持ち込まれている。しかし、関税当局に把握されている額は、氷山の一角と見られ、総取引額は、これをはるかに上回るものと推測されている。また、タイ側からミャンマーに対する投資も活発で、漁業、林業、ホテル・観光業および銀行業などに投資している。95年3月現在、タイの投資件数は27件でもっとも多く、また投資残高は、4億2千万ドルに達し、第3位になっている。

シンガポールもタイと並ぶ重要な経済パートナーになっている。シンガポールの企業は、有望な投資先を求めて積極的に海外展開を図っているが、ミャンマーも重要な投資先になりつつある。特に、ホテルや小売業に積極的に進出している。また、最近ではインフラ部門や工業団地にも手を広げてきている。政府系の企業であるシンガポール・テクノロジー・コーポレーション（STC）は、マンダレー

表11 主要貿易相手国（1993/94年）

（単位：100万チャット）

輸出国（上位5位）				輸入国（上位5位）			
順位	国名	輸出額	シェア（%）*	順位	国名	輸入額	シェア（%）
1	シンガポール	819.7	19.3	1	日本	2020.1	25.5
2	タイ	736.8	17.4	2	中国	1261.4	15.9
3	インド	634.7	15.0	3	タイ	865.4	10.9
4	香港	453.0	10.7	4	シンガポール	820.2	10.4
5	中国	209.0	5.0	5	マレーシア	567.3	7.2
合計		2854.0	67.4	合計		5534.4	69.9

* シェアは総輸出額及び総輸入額に対する割合

（出所）国家計画経済発展省『1994-95年、財政・経済・社会状況報告書』（ミャンマー語版）182, 185ページ

新国際空港の一部の設計、建設を受注した。建設費用は、約5億シンガポールドル（約300億円）である。世界で最も機能的で、かつ効率的な空港の一つとして知られるシンガポール・チャンギ国際空港のノウハウが生かされよう。また、95年6月には、政府とシンガポール企業との間で、ヤンゴンの南のティラワ港の建設に関し、BOT（Build, Operate and Transfer）方式で2つのバースを建設する契約が締結された。また同じく、シンガポールの企業が、40億ドルをかけて、大工業団地を建設する計画が浮上してきている。シンガポールは自国において工業団地方式による外資系企業誘致に成功してきたが、その経験をもとにして各国で工業団地作りを進めている。

さらにシンガポールは貿易相手国としても、重要性を増しつつある。特に、90年代にはいって、取引が活発になってきており、90/91年度以降は、ミャンマーの第1位の輸出先となっている。輸入でも、日本、中国、タイについて第4位の地位を占めている。インドネシアやマレーシアは、これら2国に比べるとまだ経済関係はそれほど深くはない。しかし、関係は着実に進展している。90/91年度以降、マレーシアは輸入先としては、第5位に顔を出している。インドネシアに関しては、95年6月にタンシュウエ議長が同国を訪問し、両国のいっそうの関係強化で合意をみ、投資保証協定の締結、ミャンマーの天然ガス開発への協力、両国間の直行便の開設などが約束された。

3. アセアンへの加盟問題

従来、ミャンマーは非同盟中立政策のもとで、いかなる政治ブロックにも加わらない方針を貫いてきた。アセアンは、ベトナム戦争が激化する1967年に結成されたものであるが、表向きは、経済協力を謳っていたものの、実質的には、共産化を防ぐ反共的な組織であった。しかしながら、90年代初頭の冷戦終結とともに、アセアン自体大きく性格を変えてきている。92年、シンガポールで開催されたアセアン首脳会議では、「アセアンは政治から経済に舵をきった」と評価されたように、反共組織としての意義は薄れ、むしろ経済協力のための性格を強くしてきている。その会議で創設が決まった「アセアン自由貿易地域（AFTA）」はアセアン諸国の関税を相互に引き下げ、域内国の貿易と投資を促進することをねらいとしたもので、アセアンの経済協力を推進する中核的コンセプトとなって

きている。

S L O R Cはこれまでの経済停滞を打破するために、「鎖国政策」を放棄して開放政策に転じた。88年以降、アセアン諸国とも良好な経済関係を築き上げてきたのは、先に見た通りである。アセアンが、経済協力を目的とする組織に変質してきたことも、ミャンマーのアセアンに対する接近を容易にしてきたことは確かであろう。他方、S L O R C政権も、「アセアンのフルメンバーになることに大いに関心がある」として、アセアン加盟に意欲を燃やしてきた。しかし、民主化の遅れや、人権抑圧を理由として、欧米諸国から厳しい批判と経済制裁を受け、アセアン加盟の国際環境はまだまだ熟していないという状況が、つい最近まで続いていた。しかし、94年7月のアセアン外相会議では、主催国タイのゲスト国として招待され、アセアン加盟に向けて第一歩を踏み出した。

95年7月ブルネイで開催されたアセアン外相会議においてベトナムがアセアンに加盟し、7カ国体制となった。ミャンマーも主催国ブルネイのゲスト国として参加し、ここでアセアン加盟の前提となる「東南アジア友好協力条約」への加入を申し入れた。これは、アセアン加盟の正式な意志表明といえよう。ミャンマーのほかに、ラオス、カンボジアもアセアン加盟の希望を表明している。両国とも、近い将来加盟する公算が強まっている。この会議を契機として、「アセアン10カ国構想」が実現に向けて具体的に、動き出したといえる。アセアン強化は、政治的にも経済的にも強大な中国や欧米諸国に対抗する意味合いも込められていると言えよう。この構想が実現すれば、国際社会でのアセアンの存在感が高まり、発言力も増そう。

4. 動き出した地域協力

90年代に入り、インドシナ半島の国々および中国を結びつける条件が形成されてきた。冷戦時代、中国、アセアン諸国、インドシナ三国およびミャンマーは、それぞれ厳しいイデオロギー対立や戦争、内乱によって分断されてきた。ミャンマーは先に明らかにしたように、アセアンともインドシナ三国とも一線を画し、中立の立場を貫いてきた。しかし、いまやミャンマーをはじめ、インドシナ三国はアセアンに取り込まれる形で経済関係を深めている。これらの国々は、相互に経済関係を深め、経済発展を目指すようになってきている。従来から、この地域

ではタイを中心にしてミャンマーやラオス、カンボジアなどと合法、非合法の活発な経済交流が行われていたが、地域協力をいっそう密にして相互の経済関係をさらに深めようとする動きがでてきている。

その背景には、いくつかの重要な変化がある。第一に、東南アジアにおける冷戦構造の崩壊によって、鋭いイデオロギー対立が陰を潜めたことがある。このことは、これらの国々の経済交流を妨げていた重要な障害が取り除かれたことを意味した。第二に、社会主義を標榜してきた国々でも、経済活性化のために市場経済を導入し、アセアン諸国と同質的な経済システムに近づいてきている。また、より現実的な政策を採用するようになってきているが、たとえば、開放政策への転換がそのよい例である。経済力をつけたアセアンへの接近は、これらの国々にとって経済発展のためには、もはや不可欠とみなされるようになってきている。第三に、アセアン諸国からみても、ミャンマーやインドシナ三国は、政治的にも経済的にも、それなりの意義をもち始めている。経済面では、アセアン諸国は80年代後半以降の急激な成長により、労働力不足、賃金の高騰などの影響がでてきているが、ベトナムやミャンマーなどの国々は、労働力も豊富で賃金も割安であり、有望な投資先になりつつある。これらが、アセアン諸国とミャンマーやインドシナ三国を結びつける要因になっている。

こうした状況において、アジア開発銀行（ADB）のイニシアティブによって、インドシナ半島のメコン川流域の地域協力（Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion）が進展しつつある。この地域開発計画は、道路、水路、鉄道、発電、送電、環境、人的資源開発、医療、観光など広範な事業を対象としている。これに参加している国は、タイ、カンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーおよび中国（雲南省）の6カ国であるが、これらの国々の相互協力の下に、この地域の総合的発展をめざすものである。

この構想自体は50年代からすでに存在していたが、各国の利害対立やベトナム戦争によるインドシナ地域の政治的不安定により、その具体化は進展しなかった。この構想が動き出したのは、カンボジア和平協定が締結され、地域の政治的安定が増した91年以降のことである。そして、この構想を推進するために、最初の関係国の担当閣僚会議が開催されたのが、92年10月のことであった。その後、開発計画の詰めがおこなわれていたが、94年4月にハノイで開催された閣僚会議で、より具体的に優先プロジェクトが策定された。

図1 拡大メコン道路建設プロジェクト

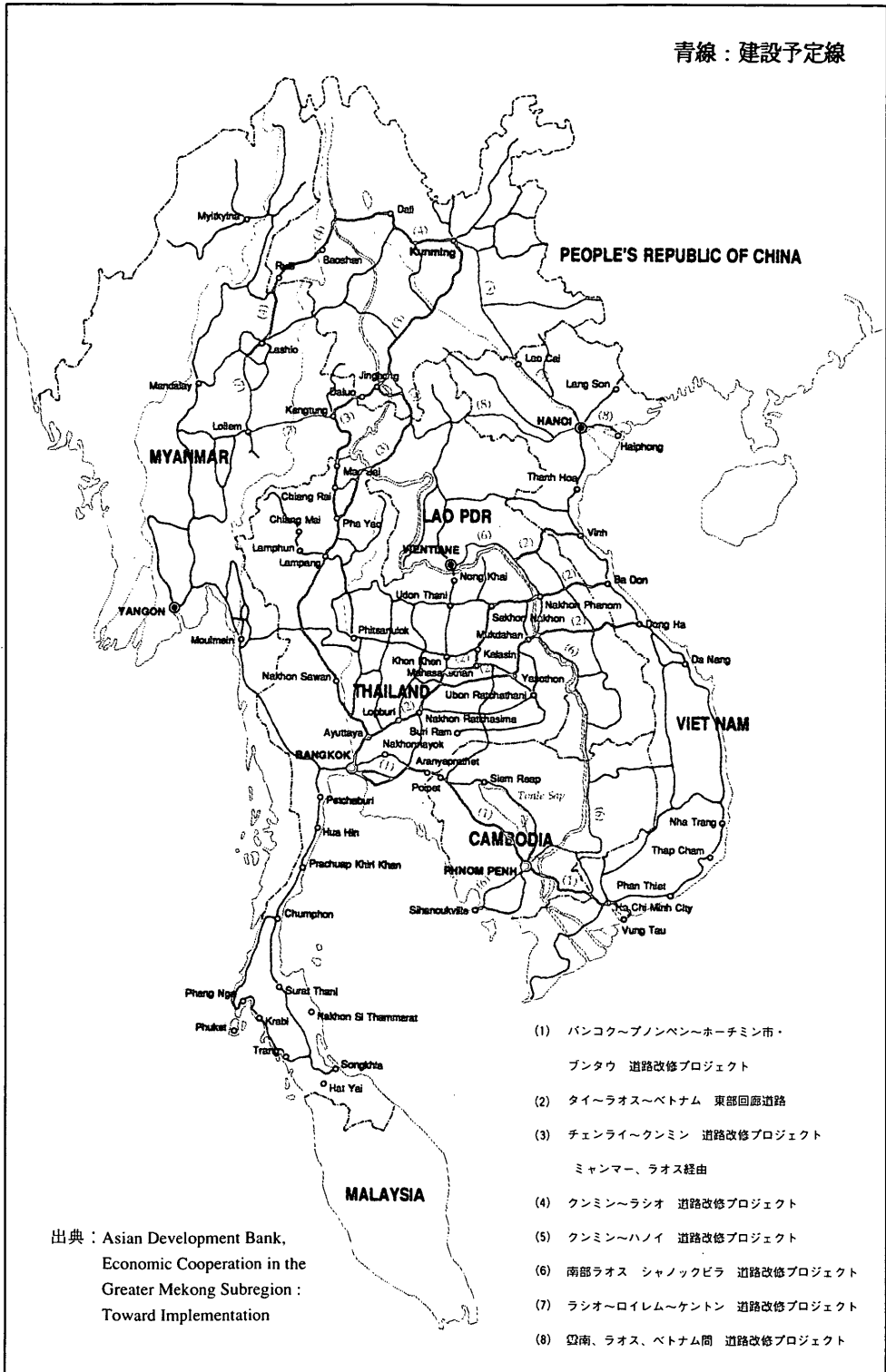
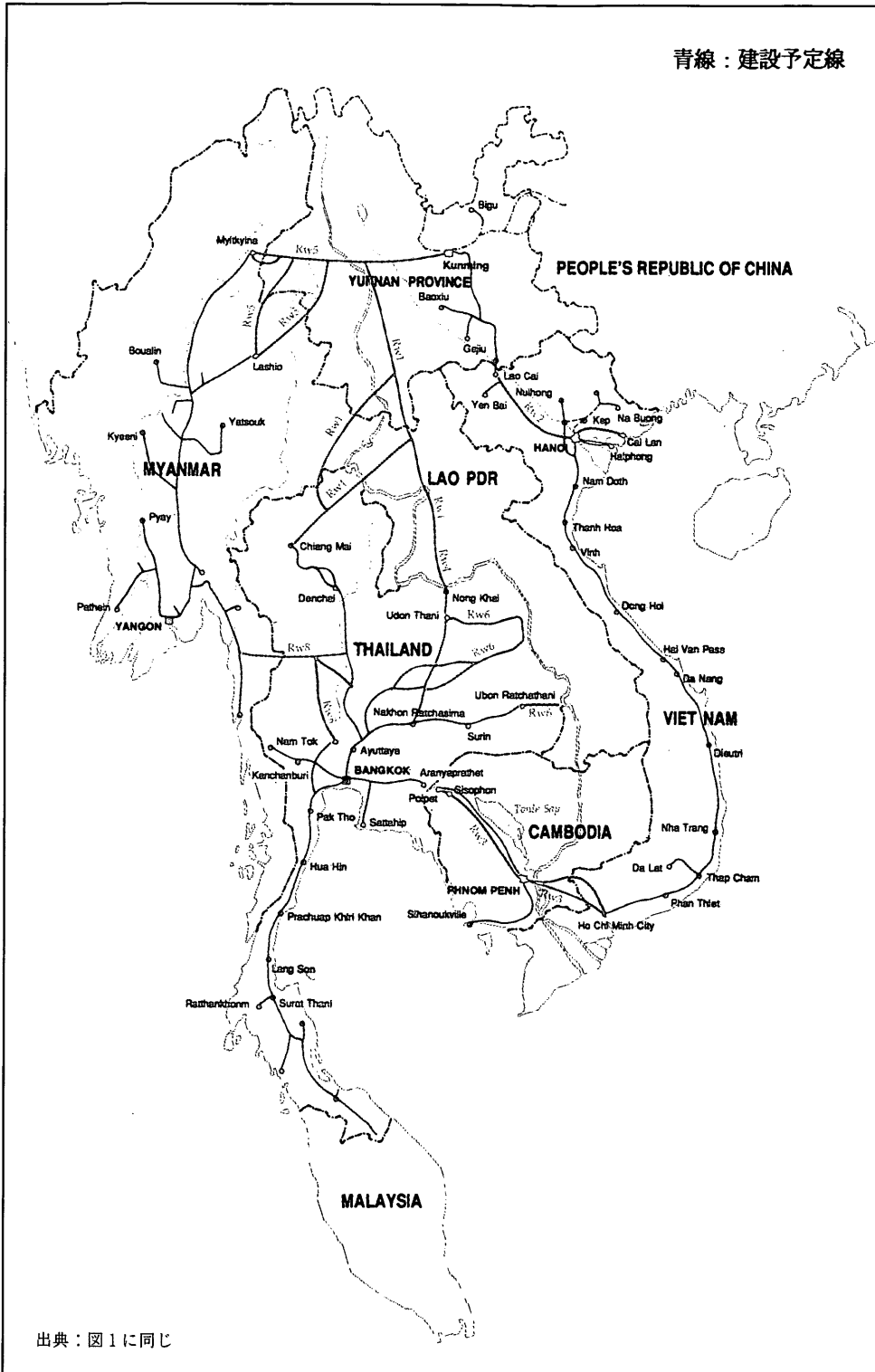


図2 拡大メコン鉄道建設プロジェクト



まず最初の段階は、地域間の物流や人の往来を活発にするために、道路や鉄道などの交通網の整備に重点がおかれている。たとえば、幹線道路のルートとして、バンコクとクンミン（雲南省）をラオスおよびミャンマー経由で結ぶ線、またバンコクとベトナムをカンボジアおよびラオス経由で結ぶ線などが決定された。ミャンマーと中国との間では道路や鉄道のビッグ・プロジェクトが策定され、具体化に向けて動き出そうとしている。

道路としてはかつて、バーマ・ロードと呼ばれたクンミン - ラシオ間の幹線道路計画が浮上している。このルートは、中国側を起点としてみると、雲南省の省都であるクンミン（昆明）から西へ向かい、ダーリ（大理）、パオシャン（保山）、ルイリー（端麗）を経て、ミャンマー側に入り、南下してミャンマー東北部の中心都市、ラシオに至るルートである。ラシオからはヤンゴンまで鉄道が通じている。

このプロジェクトは、新規の道路建設ではなく、既存の道路の改修工事を中心になっている。このルートは総延長距離が約 800 kmに達するが、中国側およびミャンマー側の距離数は、それぞれ、624 km、183 kmとなっている。また、事業費は中国側が 7 億 4,090 万ドル、他方、ミャンマー側が 7,050 万ドル、総計 8 億 1,740 万ドルが見込まれている。

鉄道計画としては、昆明とミャンマー側のミッチナーまたはラシオを結ぶ線が検討されている。ルートとしては4線くらいが候補に上っている。

また、昆明とバンコクを結ぶ鉄道線では、ミャンマー経由ないしはラオス経由の二案が俎上にのぼっている。鉄道や幹線道路の完成は、ミャンマー・中国経済関係を促進するうえで大きなインパクトとなろう。タイとの間でも、道路整備やタイのタークとミャンマーのタートン間に鉄道を敷設する計画がある。

このように、ミャンマーはかつての孤立化路線を放棄して、地域の一員として生きる道を模索している。