

ミャンマーとメコン地域開発 越境開発モデルの導入へ向けて

工藤 年博

はじめに

ミャンマーは中国、東南アジアと南アジアの結節点に位置する。北に中国（雲南省）、東にタイ、ラオス、西にバングラデシュ、北西にインドの各国と合計5876キロにおよぶ国境を接している。東南アジア大陸国では最大の国土（日本の約1.8倍、タイの約1.3倍）を有し、人口規模も5300万人（日本の4割強、タイの8割強）と決して小さくない。農業資源、森林、鉱物、天然ガス、水資源など豊富な天然資源もある。1人当たりGDPは200米ドル以下（推定）と経済発展では遅れをとっているものの、メコン地域開発を考える場合、重要なプレーヤーであることに違いはない。

しかし、ミャンマーは1962年のネーウィン政権の登場、および同政権による「ビルマ式社会主義」の開始以降、長らく「鎖国」とも称される内向きの対外政策を採ってきた。東南アジア大陸部の要衝に位置しながら、外の世界に扉を開かず同国の存在は、長らくメコン地域、あるいは東南アジア全域に展開する広域交易網において、失われた環（ミッシング・リンク）となってきた。こうした状況を大きく変えたのは、ミャンマーにおける軍事政権の誕生であった。

1988年9月、ミャンマー国軍は全国的な民主化運動を武力で抑え込み、クーデターにより権力を掌握した。国軍は最高意思決定機関として、現在の国家平和発展評議会（SPDC）の前身である国家法秩序回復評議会（SLORC）を設立し、軍政を敷いた。軍事政権は権力を掌握するとすぐに、経済体制の大転換に踏み切った。すなわち、社会主義計画経済を放棄して、対外開放・市場経済と

いう新たな経済体制への移行を開始したのである。軍政の経済改革は、まず対外開放、すなわち貿易の自由化と外国資本の受け入れから始まった。ビルマ式社会主義時代、外国貿易は国家の独占であったが、軍政登場直後の1988年11月、対外貿易への民間企業の参入が認められた。それまで密輸とされてきた近隣諸国との国境貿易も公認された。1989年タイとの間で貿易協定が締結されたのを皮切りに、中国、インド、バングラデシュ各国との間で国境貿易拠点が開かれた。こうして、ミャンマーは東南アジアに展開する広域交易圏に復帰したのである。

さらに、ミャンマーが近隣諸国との経済関係を強める事件が起きる。1948年の独立以来、半世紀におよびミャンマー国軍は少数民族反乱軍やビルマ共産軍と戦ってきた。武装勢力は中国・タイの国境地域を拠点としており、近隣地域との交易は反乱軍の支配下におかれることが多かった。政府は武装勢力の資金源を断つためにも、国境貿易を合法化することはできなかったのである。ところが、軍事政権が誕生した翌年の1989年に、国軍は旧ビルマ共産軍が分裂して誕生した4つの武装勢力と停戦合意を締結する。これを皮切りに、相次いで他の反乱軍との停戦にも成功する。現在、停戦に至っていない主要な反乱勢力は、タイ国境に拠点を置くカレン民族軍（KNA）など数グループのみとなっている。ミャンマー国軍は独立以来、はじめて国内に大きな戦乱のない平和をつくり出したのである。このことは、中央政府が近隣諸国と正規の経済関係を結び、それを強めることに大きく貢献した。

さらには、近隣諸国も冷戦の終結を眼前にして、対ミャンマー政策を友好的なものへと転換させた。中国は、政府間関係と政党間関係を使い分ける伝統的な二重外交に基づくビルマ共産党への支援を止め、新たに誕生した軍事政権を支持、このことがビルマ共産党の崩壊をもたらした。タイも国境地域に展開するKNA支配地域を両国の「緩衝地帯」として密かに彼らを支援する政策を転換し、対外開放・市場経済化に乗り出したミャンマー新政権と手を結んだ。先進国、特に西欧諸国が軍事政権の人権侵害や民主化の遅れなどを理由に、援助凍結、武器輸出の禁止、投資制限、禁輸など、様々なレベルの経済制裁を発動するなか、ミャンマーは近隣諸国との経済関係を強めていったのである。

以上の経緯から、ミャンマーは1990年代以降、近隣諸国と緊密な経済関係を築いていった。今や、ミャンマー経済は近隣諸国との経済関係なしには成り

立たない。そして、この時期、アジア開発銀行（ADB）の主導により開始された大メコン圏（GMS）経済協力は、近隣諸国との経済関係強化をめざすミャンマーに地域協力スキームへの参画の機会を提供した。ミャンマーは1992年10月にマニラで開催された第1回大メコン圏（GMS）経済協力閣僚会議に出席して以来、この地域協力枠組みに関与してきた。そのコミットメントのレベルについては議論のあるところであるが、それでも、1980年代末までの「厳正中立」路線の下でいかなる地域ブロックにも参画しなかった同国が、GMSに参加したことは画期的なでき事であったといえよう。その後、ミャンマーは1997年に東南アジア諸国連合（ASEAN）、ベンガル湾多分野技術経済協力イニシアティブ（BIMSTEC）⁽¹⁾に、2003年にエーヤーワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）に参加する。GMSはミャンマーが地域協力へと踏み出す嚆矢となった。

本章では以上のような政治的背景を念頭におきつつ、ミャンマーの対外経済関係（貿易・投資・人の移動）をメコン地域を中心に明らかにし、そのうえで近隣諸国と国内経済をつなぐ国境貿易、国境地域の役割を再評価していきたい。本章の構成は、以下の通りである。第1節において、ミャンマーの近隣諸国との貿易関係の実態と変容を明らかにする。第2節において、近隣諸国によるミャンマー天然資源開発の動きを紹介する。これらの節においては、特に中国とタイに注目する。第3節では、メコン地域開発がめざす「越境開発モデル」の事例として、昆明＝マンダレー道路を通じて行われる国境貿易、南北経済回廊のミャンマー・ルートの現状、東西経済回廊が通るメーソット＝ミャワディ国境の産業集積の3つの事例を紹介する。最後に、ミャンマーがメコン地域開発への参画を通じて、経済発展を実現するために必要な政策課題について言及する。

第1節 近隣諸国との貿易関係

1. 経済制裁と近隣貿易

2006年9月15日、国連安全保障理事会は、ミャンマー軍事政権による人権侵害や民主化の遅れを内容とするいわゆる「ミャンマー問題」を、安保理メン

パー15カ国（常任理事国5カ国、非常任理事国10カ国）のうち10カ国の賛成を得て、正式議題として取り上げることを選定した。2007年1月12日には、米英提案の非難決議案が国連安保理の場で初めて審議された。この決議案は中国・ロシアの反対で結局、廃案に追い込まれたものの、米英両国は引き続き国連安保理の場で、ミャンマー軍政に事態の改善を求めていくだろう。

国連安保理が「ミャンマー問題」を正式議題化したことは、国際社会のミャンマー軍政に対する厳しい姿勢を改めて示すこととなった。しかし、これより以前から、欧米諸国を中心に、国際社会は軍政に対して様々な圧力をかけてきた。米国は1997年に自国企業による対ミャンマー投資の禁止、2003年にはミャンマーからの輸入禁止と米国金融機関のミャンマーの企業や政府機関との取引禁止等の経済制裁を発動した。2003年の禁輸措置により、ミャンマー企業は2000年時点では全輸出のおよそ4分の1を占め、輸出仕向地第1位であった米国市場へのアクセスを失った。EUは禁輸こそ発動していないが、ミャンマーからの輸入品に対する一般特恵関税の剥奪や、軍政幹部へのビザ発給の停止などの制裁措置を採っている。日本は経済制裁に訴えることはないものの、本格的な援助を凍結している。社会主義時代、最大の援助国であった日本の援助凍結は、軍政にとって大きな打撃である。

しかしながら、こうした欧米諸国の経済制裁にもかかわらず、全体としてミャンマーの貿易は好調に推移してきた（表1）。特に、米国の経済制裁にもかかわらず、2004年、2005年、輸出入ともに増加した点が注目される。厳しい国際経済環境の下にあって貿易拡大が可能であったのは、メコン地域を主とする近隣諸国との経済関係が強化されたためである。2003年において、国境を接する近隣4カ国はミャンマー貿易総額の5割以上を占めた（表2）。そして、

表1 ミャンマーの貿易

（単位：100万米ドル）

		1988	1990	1995	1997	1998	2000	2001	2002	2003	2004	2005
輸出	国連データ	417.8	497.5	1,319.4	1,130.7	1,115.8	1,957.6	2,825.2	2,640.5	2,720.8	-	-
	主要26カ国データ	-	-	-	-	-	1,829.9	2,635.1	2,617.7	2,569.8	2,951.6	3,489.9
輸入	国連データ	583.2	913.2	2,483.9	3,010.6	2,469.9	2,677.1	2,410.3	2,242.0	2,904.3	-	-
	主要26カ国データ	-	-	-	-	-	2,479.0	2,179.8	2,352.9	2,684.4	2,954.1	3,054.1

（出所）国連商品貿易データベース（UN Comtrade）および主要26カ国の通関統計より作成。

表2 ミャンマーと近隣諸国との貿易シェア

【輸出】	(%)				
	1985	1990	1995	2000	2003
中国	0.0	20.9	11.3	6.4	6.2
タイ	9.5	26.5	16.9	13.3	33.0
インド	7.9	0.0	12.3	9.4	14.9
バングラデシュ	3.0	0.3	2.0	0.0	2.4
近隣4カ国	20.4	47.7	42.5	29.1	56.5
アメリカ	3.6	4.8	6.6	25.9	10.9
日本	8.8	8.3	7.1	6.1	5.1
ドイツ	2.8	2.1	2.0	4.4	3.8
合計(100万米ドル)	399	498	1,319	1,958	2,721

【輸入】	1985	1990	1995	2000	2003
中国	0.0	20.8	25.0	19.5	33.3
タイ	2.2	4.7	14.2	19.8	16.1
インド	0.1	0.0	1.2	2.1	3.2
バングラデシュ	0.3	0.1	0.2	0.0	0.1
近隣4カ国	2.7	25.6	40.6	41.3	52.7
シンガポール	11.5	25.0	25.8	17.1	23.8
韓国	3.1	4.3	3.5	11.4	6.7
マレーシア	2.5	5.8	9.3	9.1	5.1
合計(100万米ドル)	524	913	2,484	2,677	2,904

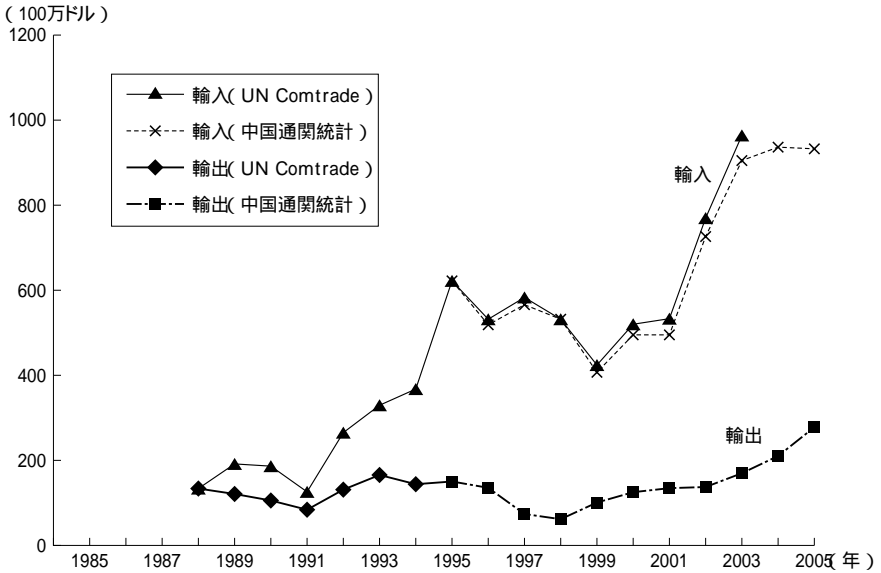
(出所) 国連商品貿易データベース (UN Comtrade)

これら近隣諸国への貿易依存度は1990年代および2000年代初頭を通じて、着実に上昇してきた。なかでも、中国、タイとの貿易関係の強化は特筆されるべきである。以下、これら2カ国との貿易関係を詳しくみてみよう。

2. 中国

中国はミャンマーの最も重要な貿易相手国の1つである。2003年のミャンマーの中国への輸出は1億6900万ドル(全輸出の6.2%)で相手国として第4位、中国からの輸入は9億6700万ドル(全輸入の33.3%)で第1位であった(表2および図1)。ただし、輸出においては、2003年まで中国向けシェアは長期的な低下傾向にあった。これはミャンマーの新たな輸出品として、1990年代央にインド向けに豆類、1990年代後半に欧米諸国向けに衣料品、2000年以降タイ向けに天然ガスなどが登場したのに対し、中国向けの輸出品は木材がほとんどで、新たな主力産品が現れなかったためである。しかし、2003年以降は、対中国輸出は毎年20%から30%の成長を記録している⁽²⁾。また、近年、中国はミャンマーからの天然ガス確保のための投資を具体化しつつあり、開発が成功

図1 ミャンマーの対中国貿易



(出所)UN Comtradeおよび中国通関統計。

すれば主要な輸出産品となるかも知れない(詳細は第2節参照)。このように、将来の輸出市場として中国は大きな可能性をもっている。

一方、中国からの輸入は2001年まで全輸入の約2割で推移していたが、2002年、2003年と3割を超える水準にまで急上昇した。中国からの輸入額は、2001年の5億3500万ドルから2002年に7億7000万ドル、2003年には9億6700万ドルへと1.8倍に増加した。この時期の輸入額の急増は、中国の経済協力に伴う資機材の供与によるものと考えられる。2000年7月、胡錦濤国家副主席がミャンマーを訪問した際、両国は経済協力協定、科学技術協力協定、観光協力協定等を締結した。2001年12月、江沢民国家主席がミャンマーを訪問した際には、経済協力協定、投資保護協定、漁業協力協定、国境警備議定書、動植物検査検疫協定など7つの政府間協定を締結した。さらに、2003年1月、タンシュエ議長が訪中した際、中国は2億ドルの借款と5000万元の無償資金協力の供与を約束した。これら中国の経済協力に関連する資機材の輸入が、2002年以降に急増したものと思われる。こうした輸入の急増を受けて、対中

国貿易赤字が拡大した。ミャンマーは2003年以降7億ドル前後の対中国貿易赤字を記録している。この巨額の貿易赤字の一部をファイナンスしているのは、中国の経済協力資金である。

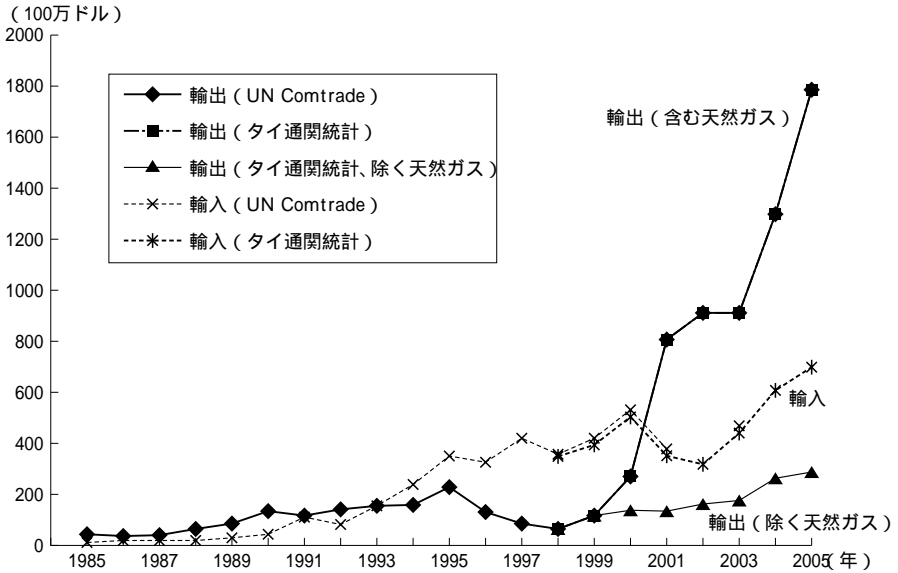
現在、拡大する対中国貿易がミャンマー経済を支える重要な要素となっていることは間違いない。しかし、それはミャンマー経済発展の牽引力となっているとは必ずしもいえない。ミャンマーの対中国主要輸出品目は、木材が7割を占め、これに鉱石、天然ゴム、ゴマ、果物、宝石等が続くという、天然資源中心の輸出構造となっている。一方、中国からの輸入は、機械類、鉱物性燃料、鉄鋼、電機機器、織物、自動車・オートバイ等、工業製品が中心である。こうした品目構成から浮かんでくるのは、ミャンマーが天然資源を切り売りして、中国から消費財、資本財、原材料などあらゆる必需品を手に入れている姿である。ミャンマーの対中国貿易は、東アジアに展開する生産・流通ネットワークの一翼を担うかたちで発展する、中国や先進ASEANの貿易形態とはほど遠い。そのため、貿易を通じて国内産業、特に製造業の成長が促進されるには至っておらず、経済発展の起爆剤となっていないのが現状である⁽³⁾。

3. タイ

タイもミャンマーの貿易相手として、重要な位置を占めている。2003年のミャンマーからタイへの輸出は8億9900万ドル（全輸出の33.0%）で相手国として第1位、タイからの輸入は4億6700万ドル（全輸入の16.1%）で第3位であった（表2）。

ミャンマーのタイ向け輸出は1999年の1億1300万ドルから、2005年には17億8400万ドルへと急増した（図2）。これはモッタマ湾沖合のヤダナ・ガス田とアンダマン海沖合のイエタグン・ガス田からパイプラインで輸送される天然ガス輸出の増加によるものである。本案件はGMS経済協力プログラムの1つとして位置づけられ、毎年開催される閣僚会議においても、しばしばミャンマー側から進捗状況が報告された。ただし、このプロジェクトにはADBや2国間の援助資金は投入されず、民間主導で実施された。1990年代前半から、米国のユノカル、フランスのトタル、英国のプレミアといった欧米の資源開発会社が開発に乗り出し、1999年からタイ電力公社（EGAT）向けの輸出が始まった。天然ガスの輸出量は1999年の7万トンから2001年に580万トン、2004年

図2 ミャンマーの対タイ貿易



(出所) UN Comtradeおよびタイ通関統計。

には881万トン、2005年には998万トンへと増加した。さらに、原油価格の上昇の影響も加わり、2005年にはタイ向け天然ガスの輸出額は15億米ドルに達し、タイ向け輸出総額の8割以上を占めた。

一方、ミャンマーのタイからの輸入は、燃料（石油・ディーゼル）、プラスチック原料、加工食品、電気機器、肥料などが中心である。輸入額は1990年代を通じて着実に増加し、2000年に5億3000万ドルを記録した。ところが、2001年に国境紛争を契機に2国間関係が悪化し、国境貿易が閉鎖されると、輸入額は減少した。その後、タクシン政権下での関係改善、および主要輸入品である石油製品の価格上昇を要因として、2003年以降は再び大きく伸びている。

ミャンマーの対タイ貿易収支は、1990年代を通じて赤字であった。しかし、天然ガス輸出が本格化した2001年以降は黒字転換し、2005年には10億8700万ドルという巨額の黒字を記録した。ただし、天然ガス輸出を除いて貿易収支を計算してみると、相変わらず赤字であり、2003年以降は赤字幅は拡大してい

る(図2)。ミャンマーの対タイ貿易構造も、対中国貿易と同様、タイへ天然資源(天然ガス)を輸出し、タイから石油製品や工業製品を輸入するという、途上国と先進国間のような貿易形態となっている。天然資源の輸出はミャンマー政府に貴重な外貨をもたらすものの、それ自体が国内産業発展の牽引役となるわけではない。獲得した外貨収入を、国内産業の生産性向上や国民生活の改善のために効果的に使って、はじめて経済発展へとつながるのである。しかし、他の多くの途上国政府と同様、ミャンマー軍政も遷都や国营工場の増設など、無駄なプロジェクトに貴重な外貨を浪費してしまう傾向が強い。

第2節 近隣諸国による資源開発

ミャンマー軍政は、権力掌握後すぐに「外国投資法」(1988年11月)を制定し、4半世紀ぶりに外国投資の解禁に踏み切った。2005年度⁽⁴⁾までにミャンマーが受け入れた外国直接投資残高は、138億1600万ドル(399件)である(表3)。分野別でみると、投資金額ベースで、その他サービス(大部分が水力発電開発)が43.8%、石油・ガスが19.1%、製造業が11.7%である。しかし、製造業への投資はほとんどがアジア通貨危機以前に認可された案件であり、近年は石油・天然ガス、水力発電などエネルギー開発に投資が集中している。そして、エネルギー部門に活発に投資をしているのは、やはり中国とタイの企業である。以下、両国のミャンマーにおける資源開発の動きをみてみよう。

1. 中国3大国有企業による天然ガス開発

2005年度までの中国企業による外国直接投資は、1億9400万米ドル(26件)である。中国は金額で第11位、件数で第7位にとどまっている(香港を除く。香港は金額で第5位、件数で第6位)。しかし、中国企業による投資は近年活発になっている。これは石油・天然ガス開発への投資が増加しているためである。高度経済成長を続ける中国にとってエネルギー資源の安定的調達は喫緊の課題であり、彼らが隣国ミャンマーの天然ガス資源に注目するのは当然である。

ミャンマーには既に中国の3大国有石油企業が、進出している。新聞・雑誌に報道されているものだけでも、中国石油(CNPC、ペトロチャイナ)が2001年

表3 ミャンマーの外国直接投資残高（認可ベース）

【国別】				【分野別】			
順位	国名	認可額 (100万米ドル)	件数	順位	業種	認可額 (100万米ドル)	件数
1	タイ	7,376	57	1	その他サービス (水力発電を含む)	6,054	7
2	英国	1,570	40	2	石油・ガス	2,635	71
3	シンガポール	1,434	70	3	製造業	1,610	152
4	マレーシア	661	33	4	不動産	1,056	19
5	香港	504	31	5	ホテル・観光	1,035	43
6	フランス	470	3	6	鉱業	535	58
7	米国	244	15	7	運輸・通信	313	16
8	インドネシア	241	12	8	畜・水産業	312	24
9	オランダ	239	5	9	工業団地	193	3
10	日本	215	23	10	建設業	38	2
11	中国	194	26	11	農業	34	4
12	韓国	191	34				
17	インド	35	3		合計	13,816	399
	その他	441	47				
	合計	13,816	399				

（注）いずれも2006年3月時点の数字。

（出所）いずれもミャンマー投資委員会（MIC）。

に325万米ドルで100%子会社を設立、中国海洋石油（CNOOC）がシンガポールのゴールデン・アロン（Golden Aaron）およびミャンマー石油ガス公社（MOGE）⁽⁵⁾との合弁企業を2004年に設立、中国石油化工（SINOPEC、シノペック）とその子会社の滇黔桂石油勘探局（Dianqiangui Petroleum Exploration）が2004年に2000万米ドルで試掘会社を設立、などを確認することができる。

これらの企業による事業展開も活発である。CNOOCは2004年10月から2005年1月にかけて、MOGEとの間で、陸上3鉱区、海上3鉱区の計6鉱区の試掘権を次々と獲得した。CNPCは中央地域の4油田のリハビリ契約を締結し、SINOPECも陸上鉱区で試掘を行っている。さらには、2006年2月にCNPCはMOGEとの間で、ラカイン州シットウェーから雲南省へ石油・天然ガスを輸送するためのパイプラインを敷設し、A-1鉱区から産出される天然ガス6.5兆フィートを2009年から30年間にわたって購入する覚書を締結した。

A-1鉱区は、2004年初めに、韓国の大宇インターナショナル（外国資本部

分の60%)、韓国ガス(同10%)、インドの国営ガス公社(GAIL、同10%)、インド国営石油会社(ONGC)の子会社で探鉱開発を担当しているONGC ビディシュ(同20%)、MOGEが結成したコンソーシアムが、ベンガル湾沖合において発見した、埋蔵量14~20兆立方フィートと見積られる巨大ガス田である。同年中に、この天然ガスをバングラデシュ経由でインドへ輸出する計画がもち上がっていた。しかし、その後バングラデシュとの交渉が難航しているうちに、CNPCが電撃的にパイプライン計画でミャンマー政府と基本合意に達したのである。この合意には、パイプライン・ルートの道路建設やその起点となるチャピューにおける深海港の建設計画も含まれているといわれる。こうした設備が完成すれば、パイプラインはA-1鉱区の天然ガスのみならず、中東石油のマラッカ海峡を通らない迂回輸送にも利用される可能性も指摘されている。慌てたインドは、2006年3月カラム大統領が訪緬した際に、中国と同様な条件でA-1鉱区からの天然ガスの購入に合意した。このように、ミャンマーの天然ガス資源は、国庫に外貨収入をもたらすだけでなく、近隣諸国を軍政の味方につけておくための外交上の交渉カードにもなっている。

2. タイ電力会社による水力発電

タイ企業による外国直接投資は73億7600万米ドル(57件)と、金額ベースで第1位、件数ベースで第2位である。タイは対ミャンマー投資の重要な出し手である。タイの投資は多様な分野に及んでいる。現存する案件(37件)を分野別にみると、ホテル・観光10件、製造業9件、畜・水産業6件、運輸・通信4件、鉱業3件、建設業2件、工業団地1件、石油・ガス1件、その他サービス(水力発電)1件となっている。1990年代前半、タイ企業は国内で競争力を失いつつあった労働集約的産業やその生産工程の一部を、賃金の安い周辺諸国へと移転させ始めた。ミャンマーはこうした産業の受け皿になっていたのである。ところが、アジア経済危機が発生するとタイ企業による対ミャンマー投資は激減し、既に投資していた企業の撤退も相次いだ。撤退件数(20件)は投資国中で最多である。

タイ経済がアジア経済危機から復活した後も、ミャンマーにおける投資環境の悪化を反映して対ミャンマー投資は回復をみせなかった。しかし、ようやく2005年度に入って大型投資案件が実現した。それはサルウィン(タンルウィン)

川のタサン水力発電ダム建設プロジェクトである。このプロジェクトの投資金額は60億3000万ドルで、これはタイの対ミャンマー投資残高の81.8%、外国直接投資残高（総額）の43.6%を占める大型案件である。

サルウィン川の水力発電開発は、以前からGMSプログラムのなかで検討されてきた。1994年ハノイで開催されたGMS閣僚会議において、エネルギー部門のプロジェクトA5として、ミャンマー・タイ両国によるサルウィン川の水力ダムの共同開発が提案された。会議に出席したミャンマー政府代表のエーベル国家計画・経済発展相は、マルタバン湾沖の天然ガス開発プロジェクトとともに、この計画の実現を強く望むと発言した（ADB [1994]）。その後、天然ガス開発は欧米企業の投資により実現したが、サルウィン川の水力発電計画は遅れていた。2005年に入り、ミャンマー電力省とタイ電力公社（EGAT）は、サルウィン川に4つの大型ダムを共同で建設することで合意した。建設予定地は、タイ国境上のウェイジー、ダグウィン、ミャンマー・カレン州のハッジー、同シャン州のタサンの4カ所である。今回、投資認可が下りた案件は南シャン州のタサン・ダム計画（出力7110メガ・ワット）である。タイの大手ゼネコンMDXグループにより建設される。電力はEGATへ売電されるほか、ミャンマー国内でも利用される。

さらに、2006年6月には中国のシノハイドロ（Synohydro）⁽⁶⁾が、ハッジー・ダムの建設に参画することでEGATと合意した。中国はすでにイラワジ（エーヤーワディ）川、シッタウン川水系のダム開発に深く関わっており、2005年の時点で中国企業が建設した発電容量はミャンマー全体の約3分の1に上る（江橋 [2006]）。今後、サルウィン川の水力発電開発は、タイ・中国の両国企業の関与を得て、ますます活発になるだろう。

現在、ミャンマー全土は水力ダム建設ラッシュの様相を呈している。将来的には、電力輸出による外貨収入は、天然ガス収入と同様に、ミャンマー政府の財政を支えることになるだろう。こうした資源開発を支えているのは、中国・タイを中心とした周辺国の経済協力とその企業なのである。

第3節 南北・東西回廊と国境貿易・地域開発

ミャンマーは1992年10月にマニラで開かれたGMS 6カ国による最初の閣僚会議に出席して以来、GMSプログラムに参画している。2001年11月には第10回閣僚会議がヤンゴンで開催された。GMSプログラムは国際協定の締結や6カ国による全会一致を志向せず、2カ国が合意したところで案件を具体化し、他のメンバーが後から合流することも許される柔軟なフレームワークを採っている。また、GMSプログラムの主役はあくまでもメンバー国であり、国際機関であるADBは6カ国間、あるいはドナーとの仲介・調整機能を果たす事務局に徹している。このようなGMSプログラムのあり方は、欧米諸国から経済制裁を科されるミャンマーにとっても、参加しやすい国際協力スキームといえる⁽⁷⁾。

具体的には、ミャンマーはGMSのフラッグシップ・プログラムである南北経済回廊と東西経済回廊に関わっている。雲南省昆明から景洪、中国とミャンマーの打洛＝マインラー（「モンラー」ともいう）国境、東シャン州のチャイントン（ケントゥン）、ミャンマーとタイのタチレク＝メーサイ国境を通過してタイ北部のチェンラーイへ至る区間（R3B）は、南北経済回廊の一部である⁽⁸⁾。マルタバン湾に面したミャンマーの街モーラマインから、タイとの国境の街ミャワディ（タイ側はメーソット）へ至る区間（R2）は、東西経済回廊の一部を構成する。また、南北経済回廊には指定されていないが、雲南省の昆明から中緬国境の瑞麗＝ムセを経て、ラショーへ至る道路の整備計画は、第3回GMS閣僚会議で「R4昆明－ラショー道路システム改善プロジェクト」として、7つの優先プロジェクトの1つとして合意された案件である（ADB [1994]）。

本節では、ミャンマーと関係するメコン地域開発として、中緬国境貿易を支えるR4ルート（昆明－ラショー－マンダレーまでを含む）、南北経済回廊のミャンマー・ルート、および東西経済回廊が通過するミャワディ＝メーソット国境の3つの地域開発事例を紹介する。

1. 昆明－マンダレー道路 中緬国境貿易を支える基幹道路

第1節で観察したミャンマーと中国の貿易拡大は、陸路を通じた国境貿易に

表4 中国の対ミャンマー国境貿易

(単位：100万米ドル)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
国境からの輸出額	263.3	293.5	261.2	358.3	446.3	500.6	540.6
(構成比)	(64.8%)	(59.1%)	(52.5%)	(49.4%)	(49.1%)	(53.3%)	(57.8%)
国境からの輸入額	55.1	66.9	93.7	105.4	134.5	164.5	223.5
(構成比)	(54.3%)	(53.6%)	(69.8%)	(77.0%)	(79.3%)	(79.5%)	(81.5%)

(注) 国境貿易は「昆明を通過した輸出入」と定義。(構成比)は中国の対ミャンマー貿易全体に占める国境貿易の割合。

(出所) 中国通関統計 (World Trade Atlasデータ・ベースにて検索)。

支えられている。国境貿易に関する正確な統計データの入手は困難であるが、ここでは中国の通関統計において「昆明を通過した輸出入」を国境貿易とみなしておこう。陸封地形の雲南省の省都である昆明の税関を通過するということは、対ミャンマー貿易に関してはほぼ中国＝ミャンマー国境を陸路で通過した貨物と考えてよいだろう。昆明の税関を通った貨物がわざわざ中国沿岸部やベトナムのハイフォン港を経由して、ヤンゴン港へと運ばれるケースはほとんどないと考えられるからである。

中国の通関統計で国境貿易をみると、中国の対ミャンマー貿易に占めるその比率の高さがわかる(表4)。2005年において、国境貿易は中国の対ミャンマー輸出の約6割、輸入の約8割を占めた。特に、中国の輸入における国境貿易の構成比は、2001年以降、顕著な上昇が観察される。

中国とミャンマーの国境貿易の主要な交易路は、GMSプログラムのなかで整備が進んだR4ルートである。R4ルートのミャンマー領内の区間は、中国の瑞麗と国境を隔てた商業拠点ムセをラショー⁽⁹⁾経由で、同国第2の都市で上ビルマの商工業の中心地であるマンガレーへと結ぶ約460キロの道路である。この道路は1939年に開通した重慶に至る国民党支援の道、いわゆる「援蒋ルート」の一部である⁽¹⁰⁾。1998年にミャンマーの民間企業アジア・ワールド(AW)およびダイヤモンド・パレスが、民活BOT方式で拡幅舗装した。この道路の完成までは、マンガレー-ムセ間は難所が多く、車両が崖から転落するなど危険な山道であった。同区間を走破するのに、数日から雨期だと1週間もかかることがあったというが、現在は12～16時間程度で走破可能となった。道路整備を請け負ったAWは、かつての麻薬王ローシンハンの息子が経営する

会社である。ダイヤモンド・パレスは国軍情報局（通称MI）関連の会社といわれる⁽¹¹⁾。AWがこの戦略道路を単独支配するのを避けるために、1区間をMI関連会社に所有させたといわれる。ところで、ミャンマー第1の都市ヤンゴン⁽¹²⁾と第2の都市マンダレーを結ぶ幹線道路（国道1号線）が、同じくBOT方式で整備されたのは2003年になってからであった。軍政がいかにR4ルート、すなわち対中国国境貿易を重要視していたかがわかるだろう。

さらに、中国領内のR4ルート区間についても、道路整備が急ピッチで進められた。中国雲南省は1995年にADBから1億5000万ドルの資金協力を得て、楚雄＝大理区間の高速道路を建設した。その後、自国の資金も投入し、2005年末までには保山までの高速道路が完成している⁽¹³⁾。こうした道路インフラの整備は両国間の国境貿易を促進する重要な要因となった。

国境貿易拡大のもう1つの要因として、国境取引の制度環境の改善が指摘できる。両国間の国境貿易は合法化、正規化、自由化を経て、現在は円滑化が進められる段階に入っている。現政権は1988年に国境貿易を合法化すると、中国（5カ所）、タイ（4カ所）、インド（2カ所）、バングデシュ（2カ所）の4カ国と国境貿易協定を結び、国境貿易拠点を設置した（括弧内の数字は設置された拠点数）。1995年にはムセに国境貿易事務所が設置された。この事務所は翌1996年には、商業省の国境貿易局へと発展した。1998年にはムセ（105マイル）で国境貿易拠点が拡充され、1カ所でミャンマー側での様々な輸出入手続きを済ませることができるワン・ストップ・サービスを開始した。

2001年頃には、さらに国境貿易の管理体制に関する大きな組織改編があった。国境地域の税関、入国管理局、警察、麻薬取締局などを傘下に置く国境地域監督委員会が設置されたのである。従来、国境貿易は密輸や麻薬など非合法品の取り締まりのため、税関や入国管理に加えて、陸軍、警察、麻薬取締局、地方政府などが個別に、管理・査察を行っていた。多数の関係部局による別々の諸手続きが、国境貿易の円滑な流れを阻害していたであろうことは容易に想像できる。国境地域監督委員会による国境貿易の一元管理が、諸手続の円滑化に貢献したものと思われる。

さらに、米国経済制裁が発動された2003年7月以降、軍政は国境貿易を倍増すべしとの大号令をかけている。ミャンマーでは経済制裁の影響で、対外取引において銀行間ドル決済が困難になっているものの、大部分が現地通貨で取

引される国境貿易はその影響をほとんど受けないからである。このように、今や昆明 マンダレー道路はミャンマー経済の大動脈となっている。

2. 南北経済回廊 ミャンマー・ルートの現状

タイ最北端の町メーサイと小さなサイ川を挟んで国境を接するミャンマー側タチレクから、東部シャン州の貿易拠点であるチャイントン（ケントウン）を經由して、中国国境のマインラー（中国側は打洛）へと繋がる道は、国境を接しないタイ - 中国を結ぶ最短経路であり、GMS 経済協力において南北経済回廊のミャンマー・ルートに指定されている。

タチレクからチャイントンまでは162km、チャイントンからマインラーまでは89kmの距離である⁽¹⁴⁾。前者の道路はミャンマー国軍と停戦協定を結んでいるワ州連合軍（UWSA）が経営するミャンマー有数の企業である鴻邦（Hong Pang）とミャンマー政府が資金を出し、タイのコントラクターによって建設された。後者は同じく停戦合意武装勢力の東シャン州軍（ESSA）とミャンマー政府の資金によって、中国コントラクターによって建設された。これらの道路が現在の状況に改善されたのは、正確な日付については情報を得られなかったが、前者が2003年頃、後者がそれから約1年遅れた2004年頃であったようである。

筆者は2006年12月22日から23日にかけて、実際に当該区間を走破した。以下、その際の見聞を紹介する。道路状況は両者ともに対面2車線であるが、前者の方が道幅が広く舗装状況も良好である。後者は道幅が狭く、トラックを追い越す時などには苦勞した。整備以前の道路状況は劣悪で、雨期には走行不能となることもあったようである。

タチレクからチャイントンまでの実走行時間は約3時間であった。ただし、この区間に入国管理局、税関、警察、国境貿易局、麻薬取締局、国軍治安部隊など4カ所のチェック・ポイントがあり、それぞれの場所で手続きに時間がかかった。また、3カ所に道路の料金所が設置されており、合計で4000チャット（並行市場レートで約4ドル）が徴収された。このほか、今回借り上げた車両は乗客を乗せる商業車両ということで、交通当局に1000チャットの免許料を支払った。

チャイントンからマインラーまでの実走行時間は約2時間半であった。この

区間にも2カ所のチェック・ポイントがあった。また、マインラーは東シャン州軍が実効支配する「第4特別区」となっているため、チャイントン出発時に入国管理局に届け出が必要であった。さらにそこで渡された書類を何部もコピーして、道程のチェック・ポイントおよびマインラーの入国管理局に届けるという手続きが要求された。マインラーを再出発する時、およびチャイントンに帰った時にも同様な手続きが必要であったので、途中のチェック・ポイント(2カ所)と合わせて、チャイントン マインラー往復で入国管理関係の手続きが合計8回行われたことになる。さらに、道路料金として片道40元(=約5ドル)が徴収された。また、外国人が「第4特別区」に入域するためには36元(=約4.6ドル)が必要である。料金はすべて中国人民元で徴収されるため、事前にチャットまたはドルをチャイントンの両替商(といっても闇両替である)で人民元に交換しておく必要がある。マインラーで通用するのは中国人民元のみである。

このように非常に厳しく人・車両の移動を規制しているため、道路状況の改善にもかかわらず、交通量は大きく伸びていない。現地のホテル協会の会長によれば、観光ビジネスに関して、タイ人観光客が若干増加したほかは大きな変化はないとのことである。貨物については、南北経済回廊の一環として中国-タイを結ぶ中継貿易の活発化が期待されていたが、現状では中国トラックがミャンマー領内を通過することはできず、またミャンマーのトラック輸送業者がそうした需要を満たしているわけでもない。実際、タチレク-チャイントン-マインラーの走行中、大型トラックとすれ違ったのは数回程度に過ぎなかった。中緬国境(打洛=マインラー)は、車両はもとより人通りもまばらな閑散とした様子であった。現時点では、この地域における中国-タイ間の物流はメコン川によって担われているようである。中国(雲南省)、東シャン州軍、ワ州連合軍、ミャンマー、タイと多くのプレーヤーの利害が複雑に絡むこの地域において、陸路物流が発展するには今しばらく時間がかかりそうである。

もう1つ注目すべき点として、マインラーのカジノ・ビジネスの盛衰がある。1989年のミャンマー政府との停戦合意後、東シャン州軍は「第4特別区」の自治権を獲得すると同時に、それまでのアヘン依存経済からの脱却と地域開発の必要に迫られた。何ら資源をもたない東シャン州軍は手っ取り早い開発資金の獲得方法として、中国人観光客をターゲットとしたカジノ・ビジネスを展開

した。中国本国では賭博が禁止されているため、中国人が大挙してこの小さな山間の国境の町に押しかけた。いくつものカジノや高級ホテルが建設され、マインラーは賑わった。

しかし、風紀の乱れと中国人負債者の増加を懸念する中国政府の圧力によって、2年程前にマインラーのカジノは閉鎖に追い込まれた。現在では、ホテルやカジノの豪華な建物が閑散とした町に残るのみである。東シャン州軍はマインラーからチャイントン側に30分程入った地点（マインマー）に新たにカジノ街を建設したものの、かつての賑わいは取り戻せていない。カジノ・ビジネスは低開発国の国境地域における観光開発として、しばしば利用される産業である。しかし、経済的に富裕な国境の向こう側の国民のみを顧客とするため、相手国政府からの反発もありえるのである。「第4特別区」のように中国側に物資、エネルギー、安全保障等を握られている状況では、たとえミャンマー領内における事業展開とはいえども、中国政府の意向を無視することはできず、カジノは閉鎖に追い込まれてしまったのである。「第4特別区」は2000年にアヘン撲滅宣言（Opium Fee Zone）を出している。この地域が麻薬依存経済に戻らないためにも、カジノ・ビジネスに代わる健全で持続可能な経済・産業活動の振興が求められている。

3. メーソットの産業集積 国境地域の移民労働力

メコン地域開発のもう一つの事例として、ミャワディ＝メーソットの国境地域開発をみてみよう。この国境地域はベトナムのダナンからラオス、タイを経て、ミャンマーのモーラミヤインへ至る東西経済回廊の一部である。タイの経済協力により、ミャワディ以西の道路建設が進められており、2006年6月にミャワディから18キロ区間の道路整備が完了した。ただし、さらにその先の山岳地帯の一部区間（30数キロ）では、道幅が狭く日替わりで一方通行規制が敷かれている。東西経済回廊がミャンマー側の始点（終点）であるモーラミヤインまで開通するには、今しばらく時間がかかりそうである。また、ミャンマー・タイ両国政府はそれぞれ国境地域に経済特区を建設する計画である。ミャンマー領内ではミャワディから10キロ弱のところに、工業団地の開発予定区がすでに確保されている。整備される道路の両側で950エーカー（約380ヘクタール）の土地を開発する予定である⁽¹⁵⁾。

しかし、こうした経済特区や工業団地の完成を待たずに、実はタイのメーソットでは縫製産業など労働集約的産業が既に集積しており、工場では多くのミャンマー人が働いている。タイでは急速な経済発展に伴い、いわゆる3K職場（きつい、汚い、危険）を敬遠する労働者が増加した。労働力不足と賃金上昇により、縫製産業はバンコクなどの大都市圏では成り立たなくなりつつある。一方、タイの繊維素材の競争力は依然として強く、生地の品揃え・量は充実している。そこでタイの縫製企業が注目したのが、自国の繊維素材と豊富で廉価なミャンマー人労働者を結び付けることができる国境地域であった。

メーソットの属するターク県の統計によれば、県の人口は48万人、うち労働力人口は26万人である。これに対して、労働許可をもつ外国人労働者（ほとんどがミャンマー人）は4万2000人である。このほかにも、農業部門で働く季節労働者など、労働許可をもっていない不法労働者も多くいると考えられる。県内では464の工場が操業しているが、うち235工場がメーソットに立地している（表5）。県内の工場の労働者（約3万7000人）の9割近くがメーソットで就労している。また、県内464工場のうち、繊維・縫製工場は113工場あり、

表5 ターク県の工場

(2005年)

業種	工場数	労働者数			投資
		男性	女性	合計	(100万米ドル)
農作物加工	78	231	85	316	8.6
石材・セラミック	63	1,640	1,483	3,123	34.8
繊維（ニット工場含む）	58	5,940	11,330	17,270	20.0
縫製	55	1,046	8,573	9,619	9.8
輸送機械	40	285	30	315	5.8
食品加工	37	357	382	739	5.1
木材加工	17	553	280	833	2.0
金属加工	13	132	66	198	0.7
機械	11	47	2	49	0.4
その他	53	1,200	1,172	2,372	99.7
ターク県（合計）	464	12,481	24,340	36,821	281.9
<参考>メーソットのみ	235	9,069	22,807	31,876	49.3

（出所）タイ産業連盟（The Federation of Thai Industries）。



メーソットのニット工場で働くミャンマー人労働者
〔2005年9月23日筆者撮影〕

これらは大半がメーソットに立地しているといわれる。このように、労働集約的な繊維・縫製工場がメーソットに立地する理由は、明らかにミャンマー人労働力の存在である。

筆者は2005年9月に、メーソットに立地するあるニット工場を訪問した。この工場は1998年に操業を開始し、現在、横編のセーターを月に4万5000枚生産し、EU（8割）、米国（2割）へ輸出している。工員数は500人、うちミャンマー人480人、タイ人20人である。タイ人はすべてスーパーバイザーであるので、いわゆるオペレーター（ミシン縫い子）はすべてがミャンマー人労働者である（写真）。工場内の看板や指示書もほとんどがビルマ語で書かれている。ミャンマー人労働者の8割が隣接する寮に居住し、2割が借上社宅に住んでいる。ほとんどの労働者が独身か、既婚でも単身で働きに来ている。賃金は最低賃金の143パーツ/日であり、米ドル換算では月給約100ドルとなる。これはヤンゴンの縫製工場の月給約20ドルの5倍である⁽¹⁶⁾。この賃金格差がミャンマー人労働者を、メーソットへ引きつける引力となっている。工場長によれば、メーソットに立地する繊維・縫製工場で働く労働者の9割はミャンマー人とのことであった。米国経済制裁の影響を受けたミャンマー本国の縫製産業は、現在、工場数150程度、労働者は5～6万人といわれる。この数字と比べれば、メーソットという小さな国境の街の縫製産業がもつ意味合いの大きさがわかるであろう。

このように、タイの豊富な繊維素材とミャンマーの廉価で良質な労働力は、国境地域で結び付けられる。そして、ここで生産された製品はタイの良く発達した道路網と港湾を通じて、世界市場へと送り出されていく。メーソットからバンコクまでは約7時間で走行可能であり、バンコクから輸出することで、ヤンゴンからシンガポール経由で出荷しては対応できないクイック・レスポンス商品の生産も可能となる。

これに対して、ミャンマー国内のインフラは、電力、道路、港湾、通信などあらゆる分野で劣悪な状態にあり、それが産業競争力を削ぐ大きな要因となっている。国際社会からの援助が凍結された現状では、今後も本土のインフラ整備には相当の時間がかかるだろう。しかし、マワディなどの国境地域には、すぐ隣に良く整備された交通インフラや通信ネットワークが存在している。実際、ミャンマー国境の街では、携帯電話、インターネット、電気などは、(勝手に)隣国のサービスを購入していることが多い。接続のための「制度」さえ確立されれば、ミャンマーの国境地域は大きな投資をしなくても、隣国のインフラを利用することができる。

これまで、国境地域における両国の産業協力は、法的・制度的な保証のないまま「実態として」進展してきた。しかし、合法化・制度化の遅れはミャンマー人労働者の立場を弱くし、企業による搾取的な扱いなど多くの困難を生んできた。今後はGMSプログラムや関連会議の場を活用して、越境経済活動に関する制度構築が課題となるだろう。先に述べた通り、現在、両国政府は国境を挟んだ両地域に経済特区を建設する計画を進めている。2006年7月、タイ工業団地公社(IEAT)はミャンマー領内の工業団地に関するF/Sを終了した。経済特区が設置されれば、両国の資源をより効果的に結び付けることができるようになるだろう。

両国政府は外国人移民労働者の合法化へも取り組んでいる。タイ政府は2004年7月から外国人労働者の登録を開始し、登録者に対して一時的な労働許可(work permit)を発給した。また、2005年5月の閣議決定により、同年6月に新たな登録制度を導入し、再登録した労働者に対してもう1年間の労働許可を出すことを決定した⁽¹⁷⁾。この措置によって、合法的な外国人労働者(legal foreign workers)が誕生した。しかし、合法的な労働者となった外国人労働者についても、依然として違法に入国してきた不法滞在外国人(illegal aliens)と

いう地位に変わりはなかった。

移民労働者の合法的就労に関しては、タイ・ミャンマー両国の間で2003年6月にすでに合意書(MOU)が締結されていた。ところが、国籍確定作業が難航するなど、合意事項の実施には至っていなかった。これは同様な合意書を締結したカンボジアとラオスが、既に実行段階に入っていたのと対照的であった。しかし、2006年11月6日、ようやくミャンマー政府は国境の3つの街(ミャワディ、タチレク、コートウン)に旅券発給事務所を開設し、タイで働くミャンマー人労働者向けに暫定旅券を発給すると発表した。今後、こうした措置により、ミャンマー人移民労働者の地位が安定することが期待されている⁽¹⁸⁾。

おわりに

1980年代末に閉鎖的な社会主義体制を放棄し、対外開放へと踏み出したミャンマーにとって、国境を接するメコン地域は、最初に出会う対外世界であった。その後、地理的近接性、経済的補完性、文化的近似性、国際環境等を背景に、ミャンマー経済はメコン地域との関係を強めていった。今やメコン地域との経済関係は、厳しい国際経済環境下にあるミャンマー経済　そしてミャンマー軍政　にとって、その生命線ともいえる重要性をもっている。

メコン地域との経済関係が強まるにつれ、ミャンマーの国境地域はヤンゴンやマンダレーといった「中央」ではなく、むしろ近隣諸国の経済圏へと引き寄せられていく。実態として、国境線を挟んだ広域経済圏が形成されつつあるのである。こうした地域経済統合は、越境経済活動の物理的・制度的条件を整備することで国境を挟んで賦存する補完的リソースを有効活用し、地域の産業競争力を強化しようとする、メコン地域開発がめざす「越境開発モデル」に他ならない。国境地域における経済統合の進展と成長は、停滞するミャンマー経済全体の開発戦略にも新たな方向性を与えている。ミャンマーにおいてかつて「辺境」と呼ばれたこれら国境地域は、今後、GMSという視点からみれば中央の援助による開発が必要な後進地域ではなく、むしろ力強く成長する近隣諸国の経済活力を「中央」へと引き込むための導管、すなわち、開発のフロンティアと再定義されることになるだろう。

しかし、ミャンマー経済が国境を越えた広域経済圏に参画し、その経済便益を等しく享受するためには、ミャンマー政府の対外開放と地域経済統合へ向けた確固たる政治的意思と、越境経済活動円滑化のためのインフラ整備・制度構築が必要である。現実には、ミャンマー政府のこうした面での取り組みは遅れており、そのため「実態として」あるいは「なし崩し的」ともいえる地域経済統合が進展してしまっている。例えば、本章で紹介した大量のミャンマー人労働者のメーソットへの流出などはその典型例である。同様な問題を抱えるラオスやカンボジアと比べても、ミャンマー人移民労働者に関する制度構築は遅れているといわざるをえない。

もちろん、GMSプログラムにおいてミャンマーが関係する案件の調整や実施が遅れがちなのは、国際社会のミャンマー軍政に対する厳しい姿勢にも起因している。先進国ドナーはもとより、GMSプログラムの調整役であるADBでさえ対ミャンマー援助には積極的に動けない状況にある。このことが同国を地域協力スキームに十分に巻き込めない、一因であることは間違いない。しかし、だからこそ、ミャンマー政府にはメコン地域開発に対するより積極的な取り組みが求められるのである。

今、ミャンマー政府の役割は、メコン地域開発が進める「越境開発モデル」をミャンマー経済全体の開発戦略のなかに位置づけ、国境地域を同国の開発フロンティアと再定義したうえで、近隣諸国との経済交流を活発化するためのインフラ整備・制度構築を着実に推進することである。そして、このような開発戦略こそが、厳しい国際経済環境の下で、ミャンマー軍政が生き残る唯一の道とも思えるのである。

【注】

- (1) BIMSTECはもともと加盟国のアルファベット頭文字からその名称がつけられていたが、2004年ブータン、ネパールが新たに加盟したことを受け、Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperationに名称変更された。
- (2) 中国通関統計による。
- (3) この論点についてはKudo [2006] を参照。
- (4) ミャンマーの年度は4月に始まり、3月に終わる。

- (5) ミャンマーにおける石油・天然ガス開発は、エネルギー省の傘下にあるミャンマー石油ガス公社(MOGE)が担っている。「国有企業法」(1989年)はこの分野の国家独占を規定しており、開発を希望する企業は内外資を問わず、MOGEと合弁事業を行うか、生産物分与協定(PSA)を締結する必要がある。MOGEは1988年以来71の鉱区を開発したが、うち67鉱区について59の企業と生産物分与契約を締結して開発した。
- (6) 正式名称は中国水利水電建設集団公司。中国最大級の水力発電建設会社で、国内の三峡ダム、ラオスのナムグム5、ナムマン3(いずれもメコン川)などの建設に携わっている。
- (7) しかし、そうはいつでも、GMSプログラムにおいてさえADBなどの国際開発銀行や先進国ドナーは、ミャンマー関連案件には援助を出さないのが現実であった。このため、GMSプログラムにおけるミャンマー関連案件は比較的少なく、また一般に進捗も遅れ気味である。
- (8) 南北経済回廊にはこの「ミャンマー・ルート」のほかに、中国とラオスの磨憨(モーハン)＝ポーテン国境を通過して、メコン川を挟むラオス(ファイサーイ)＝タイ(チェンコン)を越え、タイのチェンラーイへ至る「ラオス・ルート」もある。
- (9) ただし、R4で指定されているミャンマー領内における区間は、ムセ-ラシヨーン間のみである。
- (10) 国民党を率いていた蒋介石を援助するという意味でこう呼ばれる。
- (11) ただし、2004年10月19日に国軍情報局の実権を握っていたキンニョン首相が失脚した後、MIは解体された。
- (12) 2005年11月、ミャンマー政府は首都をヤンゴンの北約320キロに新たに建設したネーピードー(Nay Pay Daw)に移転すると発表した。
- (13) 筆者が2006年3月に現地を訪れた際には、保山から潞西までの高速道路が建設中であった。
- (14) 現地ヒヤリングによる。ただし、ADBのGMSプロジェクト・リストによれば、タチレク-チャイントン-マインラー間の距離は256kmとなっている。
- (15) 詳しくは、本書の第2章を参照。
- (16) ヤンゴンの縫製産業については、工藤[2006]を参照。
- (17) 2005年、実際に労働許可を得た外国人労働者は70万人で、うちミャンマー人は54万人と最大であった。
- (18) ただし、この措置によってMOUが実施段階に入ったとは言いきれない。暫定旅券の法的根拠や申請資格の詳細について明らかにされていないからである。今後、

3 事務所による実際の旅券発給事務の運用を注視する必要がある。

【参考文献】

< 日本語文献 >

江橋正彦 [2006] 「キンニユン失脚後のミャンマー情勢」(*Voices from the World*, SPF オンデマンドレポート集) (http://www.bookpark.ne.jp/cm/pudding.asp?review=off&content_id=SPFP00091)

江藤年博 [2006] 「ミャンマー縫製産業の発展と停滞 市場、担い手、制度」(天川直子編 『後発ASEAN諸国の工業化 CLMV諸国の経験と展望』、研究双書 No.553、アジア経済研究所)

< 英語文献 >

ADB [1994] *Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion: Toward Implementation, Proceedings of the Third Conference on Subregional Economic Cooperation Among Cambodia, Lao People's Democratic Republic, Myanmar, Thailand, Vietnam and Yunnan Province of the People's Republic of China*, Hanoi, Vietnam 20-23 April 1994.

Kudo, Toshihiro [2006] “Myanmar’s Economic Relations with China: Can China Support the Myanmar Economy?” IDE Discussion Paper Series No.66, Institute of Developing Economies, JETRO. (<http://www.ide.go.jp/English/index4.html>)

< 統計 >

Central Statistical Organization [various issues] *Statistical Yearbook*, Yangon.

[various issues] *Monthly Economic Indicators*, Yangon.

< 新聞・雑誌・インターネット >

New Light of Myanmar (ミャンマー国营英字新聞)

Myanmar Times (英語週刊誌)

The Irrawaddy (<http://www.irrawaddy.org>)