

第8章

ASEAN 経済共同体のなかのミャンマー

梅崎 創

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みられた。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，連合国軍はミャンマー（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，再活性化をめざす動きもみられている（Saharia 2010）。2011年3月の民政移管と，それ以降，順次実施されている政治・経済改革により，ミャンマーは，先進国，周辺諸国の関心を集めている。上述のようなミャンマーの戦略的立地は，国際社会からの関心を高める一因となっており，東，東南，南アジアの結節点としてのミャンマーに焦点を当てた研究が進められている（Kimura and Umezaki 2011；Moe Thuzar

et al. 2014)。

他方、1997年の加盟以降、ミャンマーは東南アジア諸国連合（Association of Southeast Asian Nations: ASEAN）の一員として、ASEANの経済統合プロセスにも参加してきている。ASEANは、2015年末までにASEAN経済共同体（ASEAN Economic Community: AEC）を構築すべく、幅広い分野での自由化・円滑化措置、ハード、ソフト両面でのインフラ整備などを進めている。2011年以降の経済改革はミャンマーが自ら進めているものではあるが、ASEANの他加盟国の経験や、AECブループリントにおける合意事項なども深く関連している。以下本章では、ポスト軍政期ミャンマーが進める経済改革とAEC構築プロセスとの関係を整理し、それらの動きがミャンマー経済に及ぼす影響を論じる。

第1節 対外経済関係の展開

本節では、ミャンマーの軍政下、および民政移管後の対外経済関係を、輸出構造、直接投資受入れ、公的対外債務の3つの指標を中心に整理しておく。

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8-1）。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年時点では依然として米国はミャンマーの輸出の22.4パーセント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パーセントであり、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パーセント、8.2パーセント、5.7パーセントにすぎなかった。2000年から2005年にかけて、ミャンマーの輸出総額は19億8000万ドルから37億1600万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パーセントへとシェアが半減している。これら最大の輸出市場の喪失を補ったのが、隣接する3カ国である。とくにタイへの輸出シェアは2000

表8-1 ミャンマーの輸出構造

	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014H1	
総額(100万米ドル)	409	1,198	1,980	3,716	6,454	8,317	8,267	10,432	7,441	
年率変化率(%)		24.0	10.6	13.4	11.7	28.9	-0.6	26.2		
内 訳 (%)	タイ	12.0	3.0	11.8	43.7	40.1	38.1	40.7	35.0	21.1
	中国	8.1	11.4	5.7	6.7	13.5	18.3	14.3	24.5	46.4
	インド	10.8	12.2	8.2	12.1	15.8	13.7	14.8	12.0	11.7
	日本	6.9	7.1	5.5	5.0	5.5	6.5	7.4	6.6	4.5
	マレーシア	2.1	3.1	3.2	3.3	3.2	2.6	2.0	1.7	1.2
	ユーロ地域	4.8	3.9	12.4	6.3	2.2	1.8	1.6	1.6	1.8
	シンガポール	11.3	16.0	5.0	2.7	1.2	0.9	0.9	1.6	0.6
	インドネシア	2.5	8.0	1.0	0.3	0.4	0.8	0.7	0.6	1.0
	香港	5.6	4.9	1.5	1.2	0.6	0.5	0.5	0.4	0.3
	米国	2.3	6.6	22.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.5
	その他	33.5	23.8	23.4	18.7	17.4	16.7	17.1	15.8	10.9

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

年の11.8パーセントから2005年の43.7パーセントへと大幅に拡大している。この時期の対タイ輸出の急増は、タニンダーイ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。2005年以降は中国のシェアが上昇し、インドも10パーセント以上のシェアを維持するようになっている。この結果、2000年には25.7パーセントであったタイ、インド、中国3カ国のシェアは、2010年には69.5パーセントにまで拡大しており、輸出先の集約化が極端なカタチで進行してきた。輸入では、中国、タイの2カ国への依存を高めており、2010年の両国のシェアはそれぞれ38.5パーセント、22.9パーセントとなっている。

隣接する3カ国に大きく依存するこのような貿易構造は、2011年の民政移管後にも大きくは変わっていない。2011年に対前年比28.9パーセント増加した輸出は、2012年には若干の減少となったが、2013年には26.2パーセント増となっている。輸出構造での大きな変化は、まだ規模は小さいものの、米国への輸出が再開されたことである。EUは2013年7月からミャンマーを特惠関税(Everything But Arms: EBA)対象国としており、米国も一般特惠関税(Generalized System of Preference: GSP)対象国として登録する手続きに着

手している。このような巨大市場における特惠関税は、ミャンマーへの外国企業の進出、さらには今後の貿易関係にも大きな影響を及ぼすとみられている（椎野 2013）。

表8-2は ASEAN、中国、インドへの海外直接投資（FDI）の累計額を示している。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全体の直接投資受入れ総額の86.6パーセントと、大半を占めていた。その後、FDI受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諸国のあいだ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、ミャンマーは立ち遅れている。この3カ国のなかではミャンマーのFDI累計額が大きい。これはおもにガス田開発を目的としたものである。また、同じ時期に、中国やインドへのFDIも大きく伸びている。とくに中国は、1980年時点ではASEANのFDI受入総額のわずか6.2パーセ

表8-2 海外直接投資の累計額

	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8-3 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。

ントという規模であったが、2012年末時点には63.1パーセントへと急速に拡大している。

表8-3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、とくにベトナムでは384パーセント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/輸出比率だけをみ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みえるが、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パーセントにまで達している。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ができなかったことも、軍政下ミャンマーの対外債務問題が悪化した要因のひとつである。

当初は、改革の持続可能性に疑念をも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ひとつの契機として、対ミャンマー政策を目にみえるかたちで転換してきた。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5024億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

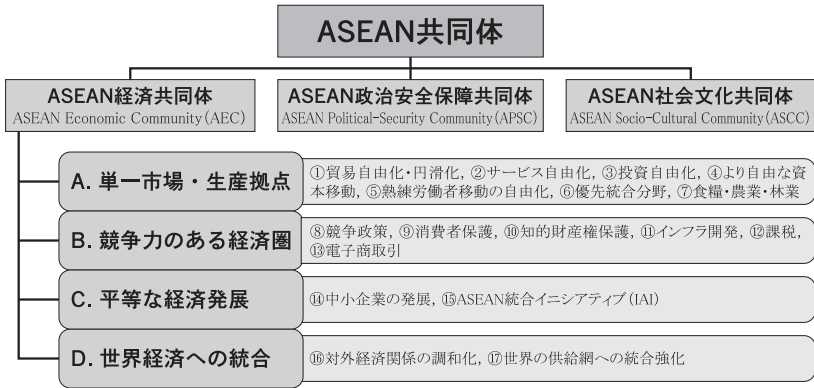
の円借款に関する延滞債務の一部および遅延損害金を免除するとともに、ブリッジ・ローンを活用して、残る延滞債務を長期の円借款（プログラム・ローン）に転換するものであり、新時代を迎えたミャンマーに新しい援助を供与することを可能にした。日本はパリ・クラブ（主要債権国会議）においても重要な役割を果たした。パリ・クラブは2013年1月25日に総額60億ドルにのぼる債務救済に合意し、国際金融機関による対ミャンマー支援にも道を開いた。アジア開発銀行（Asian Development Bank: ADB）と世界銀行は、日本の援助を活用することによりミャンマーの延滞債務を繰り延べ、それぞれ、5億1200万ドル、4億4000万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、さまざま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。

第2節 ASEAN 経済共同体とミャンマー

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、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めざしていた。

1995年のベトナム加盟後、ミャンマーは1997年にラオスとともに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、

図8-1 ASEAN 経済共同体の概要



(出所) ASEAN (2009) に基づき筆者作成。

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)。

以下本節では、ASEAN 経済共同体構築をめざす ASEAN の動向とポスト軍政期ミャンマーの経済改革とを対比しながら、これらの動きがミャンマー経済に及ぼす影響について考察する。

1. ASEAN 経済共同体の概要

経済統合の深化をめざす取り組みは、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: 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年に「ASEAN 経済共同体 (AEC) ブループリント」が合意されるに至った。そこでは、ASEAN 経済共同体の全体像、実施枠組み、実施スケジュールなどが明確に規定されている。

AEC 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平等な経済発展、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8-1)。1990年代に相次いで ASEAN 加盟を果たした新規加盟国、

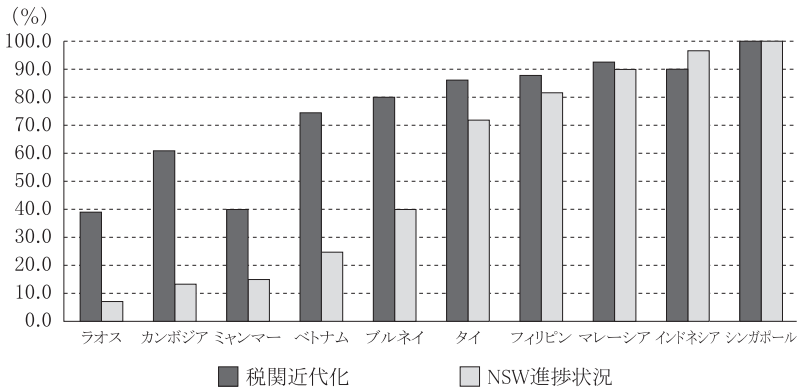
いわゆる CLMV 諸国に対しては、実施スケジュールの緩和措置がとられ、また、ASEAN 統合イニシアティブ (Initiative for ASEAN Integration: IAI) を通じた原加盟国からの支援も実施されることになった⁽¹⁾。

2. 貿易自由化

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いる。AEC の中核に位置づけられる貿易自由化は、他の分野に比べて順調に進捗しており、共通効果特惠関税の平均値は、先進 ASEAN 諸国では2010年までにはほぼゼロになっており、CLMV 諸国でも2013年までに1.4パーセントまで引き下げられている (ERIA 2012; ASEAN 2014)。このような貿易自由化は、一般的には、競争力のある産業の輸出増加、低賃金などの比較優位を有する産業への FDI の流入などをもたらすものと期待されるが、軍政下ミャンマーはそのような恩恵に浴することはなかった。軍政下ミャンマーでは、欧米の経済制裁に加え、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育っていなかったことがその一因である。加えて、軍事政権そのものがリスク要因ととらえられており、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とり続けた中国を除けば、外国からの投資が増えなかったという実態もある。

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、投資先としてみるようになった。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、AEC プ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。たとえば、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

図8-2 税関近代化と NSW 整備状況



(出所) ERIA (2012)。

(注) 「税関近代化」は税関の電子申請システムの有無，輸出入に要する書類数および平均所要日数など，「NSW 進捗状況」は貿易手続きに関する申請窓口の数，電子申請システムの結合状況，関連制度の整備状況などを指標化したものである。

核と位置づけている。これは、貿易手続きの簡素化をめざし、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いない (図8-2)。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)。AEC 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、とくに、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、計画どおりの実施は困難であるというのが実態である。

3. 投資自由化

ASEAN における投資の自由化は、2009年2月のASEAN 首脳会議で署名

された ASEAN 包括的投資協定 (ASEAN Comprehensive Investment Agreement: ACIA) に沿って進められている (石川 2010)。ACIA は、ASEAN 域内の投資の自由化、円滑化、保護などを目的とした協定であるが、具体的な内容は、ACIA 第9条に基づいて各国が提示する留保リストにネガティブ・リストのかたちで示されている。この留保リストによればミャンマーは、製造業では酒類・飲料、たばこ、パルプ・製紙、パン類、製薬、石油精製、新聞、録画メディアなど、ほかに、漁業、鉱業およびそれらに関連するサービスに対する外国投資を制限することとなっている。ただし、ACIA およびその留保リストに関しては、その実施のためにはミャンマーにおける外国投資法および関連制度の整備が必要である。

ミャンマーでは、2012年11月に制定された外国投資法において、外国投資受入れに関する枠組みが提示された。2013年1月31日付け通達においてミャンマー投資委員会 (Myanmar Investment Committee: MIC) が公表した細則では、239分野が規制項目とされており、日本企業を含む潜在的な投資家の落胆を招いた。その後、2014年8月に公表された細則では、規制分野が135分野にまで削減された (『通商弘報』2014年10月1日)。たとえば、2013年1月に公表された細則では「電力配電網の管理」、「電力の商取引」、「航空・航海管制サービス」などは外国企業には投資が認められていなかったが、2014年8月の細則ではリストから除外されている。また、「橋脚、高速道路、地下鉄網などの輸送インフラ開発」、「ニュータウンの開発」についてはミャンマー企業との合弁によってのみ外国投資が認められることとなっていたが、新しい細則ではこの規制も除外されている。細部に不透明な部分は残るが、2014年8月公表の細則に明記された135分野に関しては、原則、外資による100パーセント保有が認められることとされている。

4. サービス自由化

ASEAN におけるサービス自由化は、1995年12月に締結された ASEAN サービス枠組み協定 (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) に沿って進められている。実際に取り引きされる財が物理的に移動する財の貿易

とは異なり、サービス貿易は、国境を越えるサービス取引 (Mode 1)、海外におけるサービス消費 (Mode 2)、業務上の拠点を通じてのサービス提供 (Mode 3)、自然人の移動によるサービス提供 (Mode 4) という4つの形態 (mode) により取り引きされる。

本章では、サービス自由化の中核であり、サービス産業の直接投資にかかわる Mode 3 に焦点を当てる。AFAS では、Mode 3 の自由化に関して、2015年までに外資出資比率制限を70パーセント以上にまで緩和していくという野心的な合意がなされている。AFAS の Mode 3 自由化交渉では、WTO/GATS によるサービス分類の155分野のうち、航空輸送サービス、金融サービス、農水産製造関連サービスを除く全128分野が交渉対象とされている (助川 2013)。2015年までに10回開催される交渉ラウンドごとに対象分野が拡大され、合計10の約束表 (packages of commitments) が作成される。2012年8月に第8パッケージの交渉が完了しており、それまでに80分野以上が交渉されてきている。第9パッケージは交渉対象分野を104分野まで拡大して2013年以内に完成される予定であったが、2014年11月時点では交渉が完了していない⁽²⁾。

表8-4は、AFAS 第7パッケージに基づいて算出したヘックマン指数 (Hoekman Index) を示している。ヘックマン指数とは、サービス自由化約束表を0～1の範囲で指数化したもので、自由化の程度が高いほど数値が高くなる。Ishido and Fukunaga (2012) によれば、ヘックマン指数のASEAN 全体の平均値はAFAS 第5パッケージでは0.24であったが、第7パッケージでは0.36にまで上昇しており、少なくとも「約束」レベルでは着実な進展がみられている。全般的にみて、サービス自由化へのコミットメントが最も高いのはタイであり、逆に最も低いのがブルネイである。シンガポールは、建設、観光、流通、ビジネスなどの分野では高い水準の自由化を約束しているが、教育、交通、流通分野ではASEAN のなかでも低い水準にとどまっている。CLMV 諸国でも分野によっては高い水準の自由化を約束しており、先発国と後発国とのあいだに大きな差があるわけではない。この時点でのミャンマーの自由化コミットメントは、保健 (0.50)、教育 (0.48)、通信 (0.35) などの分野で高く、金融 (0.09)、交通 (0.13)、ビジネス (0.25)

分野で低い。

ただし、上述の取り組みが、「約束」であることには注意が必要である。サービス自由化では、関税率表の修正で事足りる財の貿易自由化と異なり、外国投資法、該当分野の業法なども修正する必要があるため、実行の難易度が高い。そもそも、70パーセント以上まで外資出資比率を緩和するという目標が過度に野心的であり、各国内の業界団体、議会からの抵抗、それによる交渉および実行（implementation）までの期間の長期化などが生じている。実行の遅延を事実上容認する制度、ASEAN-X方式、2+X方式などが緩和措置として採用されているが、それらがAFASの枠組み維持に貢献している一方で、実行の遅れの要因となっている点にも留意する必要がある⁽³⁾。

表8-4 AFAS 第7パッケージにおけるサービス自由化の約束状況

AFAS (7)	ビジネス	通信	建設	流通	教育	環境	金融	保健	観光	娯楽	交通
ブルネイ	0.38	0.10	0.33	0.00	0.45	0.00	0.33	0.31	0.28	0.11	0.21
カンボジア	0.30	0.30	0.51	0.75	0.45	0.75	0.44	0.19	0.53	0.30	0.20
インドネシア	0.27	0.16	0.53	0.21	0.48	0.42	0.25	0.66	0.61	0.24	0.30
ラオス	0.35	0.28	0.75	0.34	0.56	0.56	0.24	0.27	0.42	0.00	0.14
マレーシア	0.50	0.19	0.50	0.43	0.39	0.34	0.28	0.33	0.56	0.23	0.14
ミャンマー	0.25	0.35	0.63	0.38	0.48	0.47	0.09	0.50	0.52	0.30	0.13
フィリピン	0.42	0.52	0.35	0.28	0.00	0.27	0.45	0.14	0.47	0.30	0.38
シンガポール	0.52	0.38	0.75	0.60	0.15	0.25	0.34	0.38	0.66	0.30	0.14
タイ	0.66	0.20	0.64	0.60	0.58	0.75	0.39	0.31	0.64	0.64	0.24
ベトナム	0.39	0.33	0.56	0.25	0.43	0.50	0.49	0.63	0.52	0.18	0.19
ASEAN 平均	0.41	0.28	0.55	0.38	0.40	0.43	0.33	0.37	0.52	0.26	0.21

(出所) Ishido and Fukunaga (2012) を基に作成。

(注) 分野ごとに自由化水準の上位3カ国に網掛けをしている。

5. 広域インフラ整備——東西経済回廊とASEANハイウェイ——

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。

(1) アジア開発銀行 (ADB) 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”と題した報告書を発行した。このGMS開発プログラムの中核のひとつが東西経済回廊である。ベトナム中部のダナンをひと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、タイ中部のコンケンをとおり、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ミヤインへと至る全長1450キロメートル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月のサワンナケートとタイのムクダハンを結ぶ第2メコン友好橋完成により、道路に関しては計画の約90パーセントが完了したことになる。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、東西経済回廊はひとつの成功事例であるといえよう。

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たびたび閉鎖されてきたうえ、ミャワディ＝コーカレイ間は険しい山道であり、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48キロメートルの区間を通行するのに、約3時間半を要した。平均時速は13.6キロメートルにすぎない。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態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 2013)。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。

(2) 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、および第3等級に満たない区間の改善である（図8-3）⁽⁴⁾。ASEAN 連結性マスタープラン（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1145キロメートル）のうちの60キロメートル区間、およびAH123号線（ダウエイ＝メーサムバス間の141キロメートル）全線であり、いずれもミャンマー南部に位置している。ダウエイでは近年、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号線の建設もそのなかに含まれている。ダウエイの総合開発は、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。

ASEAN ハイウェイの第3等級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393キロメートル）およびAH15号線（パンラオ＝ナンパオ間の98キロメートル）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

のことであった。残りはミャンマー国内にあり、AH 1 号線（チャウンウー＝カレミョー間の379キロメートル）、AH 2 号線（メイッティラー＝タチレイク間の593キロメートル）、AH 3 号線（キャイントン＝モンラ間の93キロメートル）が対象である。

2011年の民政移管の約半年後の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、本章執筆時点ではまだ完成していない模様である⁽⁵⁾。

コーカレイからパアン、そしてモーラミヤインまでの道路は、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＝モーラミヤ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年の開業をめざして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。

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 ガーメント社の経営者は、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、日系商社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をしている。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。ミヤ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バ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

図8-3 ASEAN ハイウェイ・ネットワーク (インドシナ半島部)



(出所) ERIA Study Team (2010)。

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、AEC 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⁽⁶⁾。

おわりに

ASEAN 経済共同体構築を通じた経済統合の深化が、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は留意が必要である。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、何らかのかたちで所得の再分配がなされる必要がある⁽⁷⁾。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経営が定着している。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。先述のとおり、ASEAN 経済共同体の目的のひとつは、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くることになろう。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と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とりつつ、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、政策対応の難しさはミャンマーにおいて最も大きなものとなっ

ている。

2011年12月のASEAN 交通大臣会合に先立って、インド政府はタイ、ミャンマー、インドを結ぶ3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⁽⁸⁾。その後、2012年5月、インドのマンモハン・シン首相(当時)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、3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3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。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みられる。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、3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連結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。これは、前述の3国ハイウェイをニューデリーまで延伸し、すで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とおり、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、ほとんどみられなかった東南アジアと南アジアの陸路での連結性がようやく確立されることになるかもしれない。上述のとおり、2011年3月以来の民政移管・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、ミヤ

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。

〔注〕

- (1) AEC の全体像についての詳細は、石川 (2012)、石川・清水・助川 (2013) などを参照されたい。
- (2) 第25回 ASEAN 首脳会議の議長声明 (2014年11月12日) を参照。第26回 ASEAN 首脳会議の議長声明 (2015年4月27日) においても、第9パッケージ交渉完了についての明確な言及はない。
- (3) ASEAN-X 方式、2+X 方式は ASEAN の域内協定の発効要件である。ASEAN-X 方式は、議会での批准が完了し、ASEAN 事務局に登録した加盟国のあいだでその協定が発効する、というものである。2+X 方式とは、3カ国以上が批准した場合に当該協定が発効するというものである。いずれの方式も、全加盟国の批准を発効要件とする場合に比べるとハードルは低くなっている。
- (4) ASEAN ハイウェイ事業では、国際連合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) が推進するアジア・ハイウェイに倣って、道路の幅や傾斜、舗装方法などに応じて、区間毎に最上位等級 (Primary Class)、第1等級 (Class I)、第2等級 (Class II)、第3等級 (Class III) に分類し、整備計画の策定や進捗管理に利用している。第3等級の規格は、片側1車線の対面交通、車線幅3～3.25メートル、路肩幅1～2メートル、設計速度 (平地) 時速60～80キロメートル、舗装表面の二重瀝青処理 (Double Bituminous Treatment) といったものであり、ASEAN ハイウェイを構成するための最低条件という位置づけである。
- (5) たとえば、2015年2月15日付けの *Nikkei Asian Review* 紙の記事 “New highway is more than just a road for Myanmar” においても、完工間近 (nearing completion) と表現されている。
- (6) 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。
- (7) 経済統合に参加する国では、比較優位をもつ産業への生産要素の投入が促進される一方で、比較優位をもたない産業は縮小を余儀なくされる。一般にこのような産業構造変化の過程において、労働や資本といった生産要素の産業間移動が円滑に進むわけではなく、摩擦的失業が生じる可能性が高い。産業構造変化がもたらすこのような社会的コストは、職業訓練や失業保険、雇用維持のための補助金給付などにより緩和することが可能である。このような取り組みは、一国全体からみれば、成長産業から衰退産業への所得再分配ととらえることができる。
- (8) 3国ハイウェイについて詳しくは、Kimura and Umezaki (2011)、梅崎 (2014) を参照されたい。

〔参考文献〕

<日本語文献>

- 石川幸一 2010. 「ASEAN 包括的投資協定の概要と意義」『季刊 国際貿易と投資』(79) 3-20.
- 2012. 「ASEAN 経済共同体創設の現況—スコアカードによる評価—」『季刊 国際貿易と投資』(90) 101-120.
- 石川幸一・清水一史・助川成也編 2013. 『ASEAN 経済共同体と日本：巨大統合市場の誕生』文眞堂.
- 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」『アジア研ワールド・トレンド』(199) 4月 63-66.
- 2014. 「ミャンマーと地域協力：アジアの新しい結節点へ」『アジア研ワールド・トレンド』(221) 3月 18-21.
- 椎野幸平 2013. 「アジア新・新興国への進出と GSP の活用：日本、EU、米国の GSP 比較」ジェトロ (http://www.jetro.go.jp/ext_images/jfile/report/07001433/asia_gsp_comparison.pdf).
- 助川成也 2013. 「サービス貿易および投資、人の移動の自由化に向けた取り組み」石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体と日本：巨大統合市場の誕生』文眞堂 60-77.
- 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 209-244.

<英語文献>

- ADB (Asian Development Bank). 2012. *Myanmar in Transition: Opportunities and Challenges*. Manila: ADB.
- 2013. *Asian Development Bank and Myanmar: Fact Sheet*. Manila: ADB.
- ADB (Asian Development Bank) and ADBI (Asian Development Bank Institute) 2013. *Connecting South Asia and Southeast Asia: Interim Report*. Tokyo: ADBI.
- ASEAN (Association of Southeast Asian Nations). 2009. *Roadmap for an ASEAN Community: 2009-2015*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- 2014. *ASEAN Communities in Figures: Special Edition 2014*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ERIA. 2012. *Mid-Term Review of the Implementation of AEC Blueprint: Executive Summary*. Jakarta: ERIA.
- ERIA Study Team. 2010. *ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015: Final Report*. Jakarta: ASEAN Secretariat and ERIA.
- Ishido, Hikari and Yoshifumi Fukunaga. 2012. *Liberalization of Trade in Services: Toward a Harmonized ASEAN++ FTA*. ERIA Policy Brief, 2012-02. Jakarta: ERIA.
- 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.
- Moe Thuzar et al. 2014. "Connecting South and Southeast Asia: Implementation Challenges and Coordination Arrangements." *ADB Working Paper Series*, No.501.
- 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 (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.