

第7章

ミャンマーの国境地域開発

—ミャワディ=メーソット国境を中心に—

工藤 年博

はじめに

ミャンマーは中国と 2185km, タイと 1800km, インドと 1463km, ラオスと 235km, バングラデシュと 193km という長い国境線で接しており, 中国, 東南アジア, 南西アジアの結節点に位置する (図 1)。東南アジア大陸部では最大の国土 (日本の約 1.8 倍, タイの約 1.3 倍) を有し, 人口規模でも 5880 万人 (日本の 5 割弱, タイの 9 割弱) を擁する。農業資源, 森林, 鉱物, 天然ガス, 水資源など天然資源にも恵まれている。GDP 規模は 135 億米ドル (タイの 18 分の 1), 1 人当り GDP は 239 米ドル (タイの 16 分の 1) と小さいが, メコン地域開発を考える際, 決して軽視できない国である。

しかし, ミャンマーは 1962 年のネーウィン政権の登場と同政権による「ビルマ式社会主義」の開始以降, 「鎖国」とも称される内向きの対外政策を採ってきたため, 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から姿を消し, 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現在の軍事政権の誕生であった。1988 年 9 月に武力によって権力を掌握した軍事政権⁽¹⁾ は, 政治体制においては民主化を拒否し続けてきたものの, 経済体制に関しては 4 半世紀に及んだ閉鎖性の強い社会主義を放棄し, 対外開放, 市場

経済化へと乗り出した。対外貿易への民間企業の参入が解禁され、国境貿易が合法化され、外資の受け入れが認められるようになった。

ミャンマーの対外開放政策は、近隣諸国からも歓迎された。特にタイは、チャーチャーイ首相が1988年にインドシナを「戦場から市場へ」と呼びかけたことが示す通り、タイーミャンマー国境のカレン反政府勢力を密かに支援する政策を転換し、ヤンゴンの新政権との関係を強化した。1988年の1人当たりGDPが1135米ドルで高い経済成長を続けていたタイは、すでに労働集約部門の競争力を失い始めており、対外開放したミャンマーは投資先としても魅力をもちつつあったのである（石田[2008: 204-205]）。さらには、タイ経済の成長に必要なエネルギーや鉱物資源が、ほとんど手つかずの状態に残っていたことも、ミャンマーとの関係改善への誘因となった。

タイをはじめとする近隣諸国との関係改善が進むのとは対照的に、欧米諸国は人権侵害や民主化の遅れを理由にミャンマー軍政に対して厳しい姿勢をとり、経済制裁を科してきた。1997年にアメリカは、自国企業によるミャンマーへの新規投資を禁止し、欧州連合（EU）はミャンマーからの輸入品に対する一般特惠関税（GSP）の適用を停止した。2003年にはアメリカはミャンマー製品の全面的な輸入禁止に踏み切った。さらには、2007年9月の大規模な僧侶デモに対するミャンマー軍政の武力弾圧を受けて、先進各国は軍政幹部や関係企業の資産凍結、ビザ発給の停止、金融制裁など、相次いで経済制裁を強化している。

軍政下における対外開放の進展、近隣諸国の対ミャンマー友好姿勢への転換、そして欧米諸国による経済制裁などを背景として、1990年代および21世紀初頭を通じてミャンマー経済は近隣諸国との経済関係を急速に強めていった。ここに至って、ミャンマーにとっての「国境」の意味は大きく変わった。従来、国境は外敵から国家の独立と主権を守るための戦いの最前線であり、それは何よりも安全保障上の防衛ラインにほかならなかった。社会主義時代を通じて、敵に囲まれていた、あるいは少なくとも敵に囲まれているとの世界認識をもっていたネーウウィン政権は、国境を閉ざし、地域経済との交流を断つことで政治的独立と経済的自立を保とうと

したのである⁽²⁾。しかし冷戦後、国境は、安全保障上の重要性は変わらないものの、近隣諸国と経済・人的交流を促進するための窓口・結節点へと変貌したのである。ここに、国境地域開発を通じて、ミャンマー経済全体の発展を促進しようとする、開発戦略を構想できる可能性が生まれたのである。

本章の目的は、ミャンマーの経済発展を促進するために国境地域開発が有効であるのか、有効であるとすればそれはどのように機能するのか、そしてそれをミャンマーの経済発展に活用するための方策は何か、などの問題を具体的に検討することである。すでに本書の序章において、国境地域の主要な経済活動である国境貿易と国境産業がメコン地域の後発開発途上国（以下、後発国）の経済発展において果たし得る役割と可能性について、枠組みの検討を行った。そこで、本章ではミャンマー―タイ国境を主な事例として、国境地域開発の具体的なあり方と発展可能性を検討したい。第1節ではミャンマーの国境貿易を概観し、第2節ではそのなかでも最も重要な国境貿易拠点のひとつであるマワディ＝メーソットに焦点を当てる。第3節ではメーソットに集積する国境産業の実態を紹介する。最後に、国境地域開発がミャンマーの経済発展に果たす役割について評価し、それを効果的に活用するための政策に言及する。

第1節 国境貿易

1988年以降の対外開放を受け、ミャンマーの貿易額は1988年から2006年にかけて輸出が29.6倍、輸入が16.0倍に増加した。この貿易の拡大を可能としたのは、近隣諸国との貿易の増加であった。近隣3カ国（中国、タイ、インド）がミャンマーの対外貿易に占めるシェアは、ミャンマーの輸出総額において1985年で4.3%、輸入総額において4.2%であったが、1990年にはそれぞれ30.9%、23.8%へと上昇し、2006年には66.3%、59.0%を占めるに至った。ミャンマーにとっては、近隣3カ国との関係さえ良好に維持できれば、対外貿易の過半を確保できることになった⁽³⁾。

そして、近隣諸国のなかでも特に重要な中国とタイとの貿易を支えたのが、陸路を通じた国境貿易であった。軍政は1988年に権力を掌握するとすぐに国境貿易を合法化し、近隣諸国との国境貿易拠点を、中国と5カ所、タイと4カ所、インドと2カ所、バングラデシュと2カ所設置した(図1参照)。

ミャンマー商業省の統計に基づけば、2007年度のミャンマーの輸出入総額に占める、国境貿易の比率は13.6%であった(表1)。国境貿易の比率は2003年度以降、輸出においては12%前後で安定的に推移しているが、輸入においては大きくその比率を上昇させている。これは中国およびタイからの国境貿易を通じた輸入が、大きく伸びたからである。2002年度と2007年度の国境貿易による輸入額を比べてみると、中国からの輸入が2.7倍、タイからの輸入が5.5倍に拡大した。

国別および国境ゲート別の貿易額をみてみよう(表2)。まず、国別では2006年度において、国境貿易総額の68.6%を中国が、27.5%をタイが占めた。第3位のバングラデシュと第4位のインドのシェアは、両者を合わせても総額の4%未満であり、ラオスとの間には正式な国境貿易ゲートが開設されていない。現在のミャンマーの国境貿易は、実質的に中国、タイの2カ国間との陸路物流である。次に、国境ゲート別の貿易額をみてみると、最大の国境貿易ゲートは中国の瑞麗との国境のムセ(105マイル)であり、ここが国境貿易総額の65.4%を占めた⁽⁴⁾。第2位はタイのメーソットとの国境のミャワディで、同14.3%であった。このふたつの国境ゲートが、ミャンマーの国境貿易総額の約8割を取り扱っている点に注意が必要である。ミャワディ=メーソットにおける国境貿易については、次節で詳しく検討する⁽⁵⁾。

しかし、ミャンマー政府の統計でみた国境貿易は、おそらく過小評価となっている点に注意が必要である。それには、いくつかの要因がある。第1に、ミャンマー政府が定義する「国境貿易」は銀行決済を伴わないなど、商業省が定める正規の貿易手続きに従わない、いわば非正規貿易に近いものである。1997年以降、ミャンマー政府は国境貿易の通常貿易化を進めており、たとえ国境検問所を陸路で通過した貨物であっても、国境貿易と

表1 ミャンマーの形態別貿易 (単位：100万米ドル)

	輸出			輸入			合計
	通常貿易	国境貿易	国境貿易比率	通常貿易	国境貿易	国境貿易比率	国境貿易比率
2003	2,078	300	12.6%	1,971	211	9.7%	11.2%
2004	2,580	385	13.0%	1,683	252	13.0%	13.0%
2005	3,128	429	12.1%	1,693	282	14.3%	12.9%
2006	4,585	647	12.4%	2,491	445	15.2%	13.4%
2007	5,655	747	11.7%	2,771	583	17.4%	13.6%

(注) 通常貿易は主にヤンゴン港を通じて行われる輸出入を意味する。国境貿易は近隣4カ国との国境に設置された13カ所のチェックポイントを通じて行われる輸出入を意味する。

(出所) ミャンマー商業省。

表2 ミャンマーの国・国境ゲート別国境貿易 (2006年度)

(単位：100万米ドル、%)

国 境		輸出		輸入		合計	
ゲート名	相手国	額	%	額	%	額	%
ムセ (105マイル)	中国	433.0	66.9	281.1	63.1	714.1	65.4
ミャワディ	タイ	61.0	9.4	95.1	21.4	156.1	14.3
コータウン	タイ	35.7	5.5	42.5	9.5	78.1	7.1
ベイッ	タイ	44.9	6.9	0.1	0.0	45.0	4.1
ルウエジュー	中国	17.6	2.7	15.2	3.4	32.8	3.0
シットウェー	バングラデシュ	21.3	3.3	1.0	0.2	22.3	2.0
タチレク	タイ	16.0	2.5	5.0	1.1	21.0	1.9
タム	インド	6.8	1.1	2.8	0.6	9.6	0.9
リード	インド	4.2	0.6	2.0	0.4	6.2	0.6
マウンドー	バングラデシュ	4.2	0.6	0.4	0.1	4.6	0.4
チンシュエホー	中国	2.5	0.4	0.4	0.1	2.9	0.3
国別 計	中国	453.1	70.0	296.6	66.6	749.8	68.6
	タイ	157.6	24.4	142.6	32.0	300.2	27.5
	バングラデシュ	25.5	3.9	1.4	0.3	26.9	2.5
	インド	11.0	1.7	4.8	1.1	15.8	1.4
合 計		647.2	100.0	445.4	100.0	1,092.6	100.0

(注) ミャンマーの年度は、4月～3月である。

(出所) ミャンマー商業省国境貿易局。

して計上されないケースがある。

第2に、インフォーマルあるいは非合法の国境貿易（密貿易）が存在する。こうした密貿易は山道などを使って国境検問所を通過しない、あるいは

はたとえ国境検問所を通過したとしても、正式な輸出入許可を得ていなかったり、税金を払わなかったりして、統計に表れて来ない。

第3に、ミャンマー側の統計のみの問題ではないが、ミャンマーの統計とタイ、中国の統計との間に大きな差異が存在する。例えば、ミャンマーとタイの主要な国境貿易拠点であるミャワディとメーソットとの間の国境貿易は、ミャンマー側の統計に基づけば、ミャワディからメーソットへの輸出が6100万米ドル、メーソットからの輸入が9510万米ドルであるのに対し、タイ側の統計では、前者に対応する数字（メーソットのミャワディからの輸入）が3430万米ドルに留まる一方、後者に対応する数字（メーソットのミャワディへの輸出）は2億8900万米ドルと大きくなっている。ミャンマーと中国の最大の国境貿易拠点である、ムセ（105マイル）と瑞麗の間の国境貿易額に関しても同様な関係が観察される。このような差異の原因は明確ではないが、一般に輸入国側の検問所の方が、輸出国側のそれよりも貿易量・額の捕捉率が低いと指摘されている⁽⁶⁾。

それでは、実態としてミャンマーの貿易全体に占める国境貿易の割合はどの程度なのであろうか。筆者が以前、中国側の統計に基づき、一定の前提の下に推定したミャンマーと中国との貿易総額における国境貿易の比率は、2005年においてミャンマーから中国への輸出で約6割、ミャンマーの中国からの輸入で約8割であった（工藤[2007:189-192]）。2007年に関しても同様な推定をすると、それぞれ約5割、約6割であった。国境貿易比率は2005年と比べて低下しているものの、依然として両国間の貿易の半分以上は、国境貿易によって担われている。また、序章で指摘した通り、タイ側の統計に基づくミャンマー-タイ間の国境貿易比率も2009年で約9割ときわめて高い水準にある⁽⁷⁾。ミャンマーの中国とタイへの高い貿易依存度（2007年において対中国22%、対タイ32%）を考慮すれば、国境貿易はミャンマーの輸出の約5割、輸入の3割以上を占めると推定される。国境貿易はミャンマー政府が把握する以上に、同国の対外貿易において重要な役割を果たしているといえる。

第2節 ミヤワディ＝メーソットの国境貿易

それでは、ミャンマー－タイ国境における重要な国境ポイントであるミヤワディ＝メーソットに焦点を当てて、国境地域開発の現状をみていこう。ミヤワディ＝メーソット国境ゲートは、大メコン経済圏（GMS）経済協力の旗艦（flagship）プロジェクトのひとつである東西経済回廊上に位置している。東西経済回廊のミャンマー区間の道路整備はまだ終わっていないが、その整備を待たずに既存道路による物流が活発化している。

1. 東西経済回廊と国境貿易

はじめに、ミャンマーとタイの国境貿易の現状を、タイ側の統計を使って確認しておこう。両国は、ミャンマーの5州・管区とタイの10県が1800kmに及ぶ国境で接している。タイの対ミャンマー国境貿易を税関別にみると（表3）、ミャンマーのマルタバン湾沖の海底ガス田からパイプラインで運ばれる天然ガス輸入のあるサンクラブリーを除くと、メー

表3 タイの税関別ミャンマーとの国境貿易（2006年）

税関（国境ゲート）	額（100万バーツ）			シェア（%）		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
サンクラブリー（カーンチャナブリ県）	226	77,670	77,896	1.0	94.8	74.1
メーソット（ターク県）	10,948	1,301	12,249	47.0	1.6	11.6
ラノーン（ラノーン県）	8,022	1,887	9,909	34.5	2.3	9.4
メーサイ（チェンラーイ県）	2,143	457	2,600	9.2	0.6	2.5
チェンセーン（チェンラーイ県）	1,221	33	1,254	5.2	0.0	1.2
メーサリアン（メーホーンソーン県）	496	182	678	2.1	0.2	0.6
プラチュアアップキリカーン（プラチュアアップキリカーン県）	126	313	439	0.5	0.4	0.4
メーホーンソーン（メーホーンソーン県）	77	55	132	0.3	0.1	0.1
チェンダオ（チェンマイ県）	14	1	15	0.1	0.0	0.0
合計	23,273	81,899	105,172	100.0	100.0	100.0

（出所）恒石隆雄「タイの国境経済圏開発－国境貿易の拡大と国境経済圏の形成－」（石田正美編『メコン地域開発研究－動き出す国境経済圏－』アジア経済研究所，2008年3月）より作成。

（原典）タイ関税局資料。

ソット、ラノーン、メーサイ、チェンセーン、メーサリアンの順に貿易額が大きく、この5カ所に対ミャンマー国境貿易総額の98%を占めていることがわかる。事実上海でつながっているラノーン（対岸はコートウン）を除けば、タイ北部のターク県、チェンラーイ県、メーホーンソーン県の3県が対ミャンマー国境貿易の拠点となっている。

なかでも、メーソット国境ゲートは輸出で第1位（全体の47.0%）、輸入で第3位（同1.6%）、貿易全体では第2位（11.6%）を占めている。輸入においてシェアが低いのは、天然ガス輸入がサンクラブリー税関に国境貿易として計上されているからである。この巨額の天然ガス輸入分を含むサンクラブリー税関での貿易を除くと、メーソット国境ゲートはタイの対ミャンマー国境貿易総額の44.9%を占め、この点からも両国間の最大の国境貿易拠点である。

ミャワディ＝メーソット国境は東西経済回廊によって、ミャンマーとタイを結びつける連結点となる国境ゲートである。しかし、東西経済回廊のミャンマー区間約200kmの道路は、未だにその整備が完了していない。ミャンマー区間の道路整備については、タイの経済協力により2006年6月にミャワディからティンガンニーノまでの約18kmの道路整備が完了した。しかし、ここからコーカレイまでの約46kmの既存道路はドーナ山脈を抜ける道で、道幅が狭く急カーブが多い。そのため、現在は日替わり一方通行の交通規制が敷かれている（本章コラム1参照）。

ミャンマーの最大都市ヤンゴンからミャワディまでは約460kmで、ミャワディはヤンゴンから最も近い国境ゲートである。しかし、現在は道路状況の悪さから、大型トラックで走行時間約22時間を要する。さらに、このルートには16の検問所が設置されており、ある実験走行では検問所の通過手続きに7時間を要した（MEMI[2007]）。コーカレイーティンガンニーノ間の日替わり一方通行規制を考慮すると、ヤンゴンーミャワディ間のトラックでの走破には3日間を想定する必要がある。また、同道程においては、シッタウン川、サルウィン（タンルウィン）川、その他多くの河川を橋でわたるが、橋の重量制限や老朽化もトラック走行上の障害となっている。山岳部の道路整備が完成し、東西経済回廊がベトナムの始点（終

点)のダナンからミャンマーの終点(始点)のモーラマインまで開通するには、いましばらく時間がかかるであろう。

しかし、ミャワディ=メーソット国境ゲートを通る越境物流は、東西経済回廊の完成を待たずにすでに活発化している。国際協力機構[2005: 51]は、コーカレーティングアンニーノ間の交通量が、2000年前後に1日100台以下に過ぎなかったが、2005年には400~500台に増加したと報告している。道路状況の悪さや日替わりの通行規制という状況下で、これだけ交通量が増加したということは、このルートへの潜在的な輸送需要の大きさを示すものであろう。輸送需要の増加は、ミャンマー政府の国境貿易の統計からも確認することができる。ミャワディ=メーソット国境ゲートの輸出入総額は2001年度の2732万米ドルから、2006年度には1億5609万米ドルへと5.7倍に増加した。この国境ゲートがミャンマーの国境貿易総額に占めるシェアも、2001年度の6.7%から、2006年度には14.3%へと上昇した。表2に示した通り、ミャワディ=メーソット国境ゲートは中緬国境のムセ(105マイル)=瑞麗国境ゲートに次いで第2位の貿易取扱高を誇っている。

タイのメーソット経由のミャンマーへの輸出品は、表4の通りである。ここでは輸出入ともに上位5品目しかわからないが、石油製品(ガソリンおよびディーゼル)、パーム油、オートバイ、味の素、綿布など、多種の

表4 タイの対ミャンマー輸出(メーソット経由)

	上位5品目	2006年		上位5品目	2007年	
		額(100万 パーツ)	シェア		額(100万 パーツ)	シェア
1	圧延鉄板	535.9	6.1%	石油製品	833.8	7.9%
2	味の素(アミノ酸化合物)	475.0	5.4%	パーム油	560.4	5.3%
3	石油製品	375.6	4.3%	オートバイ	530.2	5.0%
4	綿布	358.8	4.1%	味の素(アミノ酸化合物)	413.3	3.9%
5	葉	275.7	3.1%	綿布	411.2	3.9%
	その他	6,754.5	77.0%	その他	7,853.1	74.1%
	合計	8,775.6	100.0%	合計	10,601.9	100.0%

(注) HS4 ケタベース。

(出所) タイ税関。

物資がタイからミャンマーへ輸出されていることがわかる。上位5品目以外の「その他」の比率が高いことも、多様な輸出品の存在を物語っている。一方、タイのメーソット経由のミャンマーからの輸入品は、表5のようになっている。甲殻類（カニ・エビ）、魚、木工品、家具、（生きた）牛・水牛など、第1次産品が中心である。また、これら上位5品目で輸入総額の6割以上を構成しており、タイの輸出品に比べて、品目数が限定的であることがわかる。東西経済回廊を通じた両国の国境貿易は典型的な南北貿易の形態を取っているが、ミャンマー経済にとって重要な物資供給ルートであることに違いはない。

2. ミャワディ国境貿易区

以上、東西経済回廊のミャンマー区間の交通インフラ整備が遅れているにもかかわらず、この区間の既存道路を使ったミャンマーとタイの国境貿易が活発化している様子を示してきた。ミャンマー政府は国境貿易の増加に対応し、その円滑化をはかるために、現在「ミャワディ国境貿易区」の建設を進めている（写真1）。また、国境貿易区の隣には、タイ工業団地公社（IEAT）が経済特別区を建設する計画がある。IEATが2006年に実施したフィージビリティ・スタディ（F/S）によれば、ミャワディの950エー

表5 タイの対ミャンマー輸入（メーソット経由）

	上位5品目	2006年		上位5品目	2007年	
		額(100万 バーツ)	シェア		額(100万 バーツ)	シェア
1	甲殻類（カニ・エビ）	197.7	15.7%	甲殻類（カニ・エビ）	206.2	20.9%
2	再輸出品	173.4	13.8%	魚	118.0	11.9%
3	魚	138.8	11.0%	木工品（建築用）	116.1	11.7%
4	木工品（建築用）	135.8	10.8%	木材	113.7	11.5%
5	牛・水牛	119.3	9.5%	家具	62.2	6.3%
	その他	493.6	39.2%	その他	372.7	37.7%
	合計	1,258.7	100.0%	合計	988.9	100.0%

(注) HS4 ケタベース。

(出所) タイ税関。

写真 1

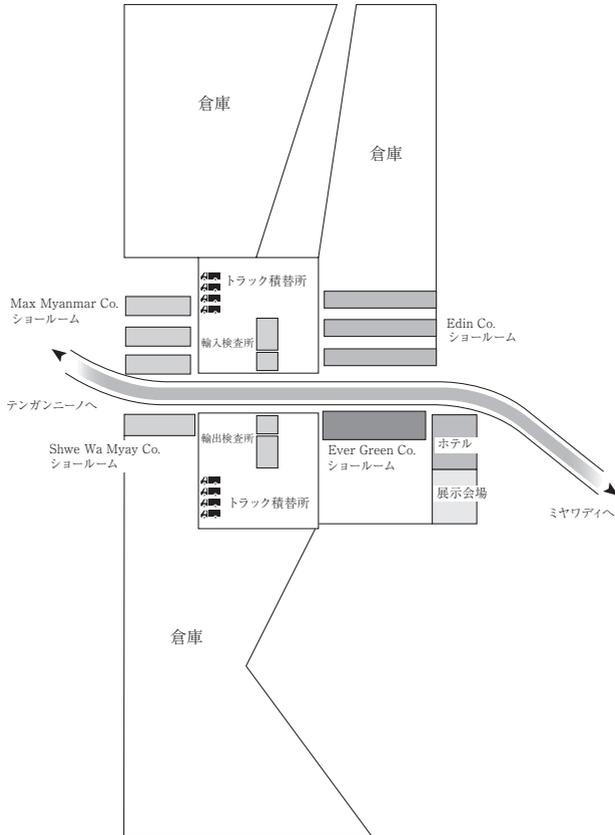


建設中のミャワディ国境貿易区。道路の右側が輸入検査ゲート。
この道路はタイの経済協力で整備された（2008年8月26日、筆者撮影）。

カー（384ha）が開発対象とされており，うち65%を輸出加工区（EPZ）とすることが提案されている（IEAT[2006]）。

ミャワディは人口約6万人（2007年度）の小さな国境の町である。タイのメーソットとは小さなモエイ川によって隔てられている。モエイ川には1997年に、タイ政府によりタイーミャンマー友好橋が架けられた。現在ではこの橋をヒトや乗用車・トラックがひっきりなしに往来している。ミャワディ国境貿易区は、国境ゲートから11kmの地点に建設中である。敷地面積は193haある。現在使われているタイーミャンマー友好橋近くにある国境検問所を兼ねたトラック積替所が、貿易量の増加に伴い手狭となったため、この地点に新たな貿易区が設置されることになった。先述したように、タイの経済協力によりこの地点までの道路が改善されたことも、国境ゲートからやや離れた地点に検問所建設が可能となった要因である。国境貿易区にはトラック積替所、税関・検疫・出入国管理（CIQ）の施設、倉庫、販売所などが建設されている（図2）。施設の建設はミャンマー大手建設会社5社が担当している。国境貿易区は2008年中に一部運営が開

図2 ミヤワディ国境貿易区



(出所) ミヤワディ国境貿易区の資料に基づき筆者作成。

始されたが、本格的な稼働は2009年となった。

国境貿易区では、国境貿易局、税関、国内税務当局、ミャンマー経済銀行、入国管理局、警察、ミヤワディ商工会議所などが一同に集まり、ワンストップ・サービス（OSS）が提供される予定である。ただし、OSSとはいっても、タイ側と協力して両国の輸出入手続きを1度で済ませる、GMSの越境交通協定（CBTA）が定義するそれではなく、ミヤワディ国境貿易区内でミャンマー側の輸出入手続きがすべてできるというシングル・ウィ

ンドー・サービスである⁽⁸⁾。国境貿易区にはミャンマーの民間企業が50～60社進出する計画であるが、タイ企業をはじめとする外国企業の進出予定はない。現在のところ、国境貿易区に進出する企業に対して、税の減免や低金利融資などの特別の恩典は供与されていない。その意味では、いわゆる経済特別区（SEZ）ではないが、将来的に恩典を与えることも政府内で検討されている。

ミャワディ国境貿易区では東西経済回廊を挟んで、北側（すなわちタイのメーソットからの車両が通行する側）に輸入のための検問所を、南側（すなわちミャンマーのヤンゴンからの車両が通行する側）に輸出のための検問所を設置している。それぞれの検問所にはトラック積替所があり、輸入側ではタイのトラックの積荷がミャンマーの車両へ、輸出側ではミャンマーのトラックの積荷がタイの車両へと積み替えられる。そして、この積み替えの際に積荷の検査が行われる仕組みとなっている⁽⁹⁾。道路沿いには商店や展示場、宿泊施設が並び、道路の両脇の後背地には倉庫が建設される予定である。

ミャワディ国境貿易区の建設をひとつのきっかけとして、ミャワディ＝メーソットの国境貿易に、ヤンゴンに本社を置く大手の貿易企業や物流企業が次々と参入してきている⁽¹⁰⁾。ミャワディはヤンゴンから最も近い国境ゲートであり、隣国のタイにはよく整備された道路ネットワークとアジア有数の深海港であるレムチャバン港が存在している。2008年5月にミャンマー最大の国際港であるヤンゴン港が、サイクロン・ナルギスにより大きな被害を受けたことも、国境貿易が注目を集めた一因である。例えば、サイクロン後、ヤンゴンおよびその近郊に立地する縫製業者は、ヤンゴン港からの物流ルートに代わって、ミャワディ＝メーソット国境経由でのバンコクおよびレムチャバン港からの輸出ルートを模索した⁽¹¹⁾。

次節で検討するように、東西経済回廊を利用したミャンマーとタイをまたぐ陸海複合の国際物流は、ヤンゴン港からマラッカ海峡を經由した貿易ルートに対して、時間・コストの両面で競争力をもつ可能性がある。もちろん、東西経済回廊を本格的な物流ルートとして確立するためには、道路インフラの整備、車両保険・貨物保険などの整備、交通安全の確保、越境

交通協定（CBTA）によるシングル・ストップ・サービス、シングル・ウィンドー・サービス、トラック・パスポートの実現など、解決しなければならない課題が数多くある。しかし、こうした課題を克服すれば、ミャワディ＝メーソット国境ゲート経由の東西経済回廊による国際物流は、ヤンゴン港を中心とするミャンマーの貿易ルートを代替、もしくは補完する交易路となり得る。

第3節 ミャワディの国境産業

メーソットには縫製産業などの労働集約産業が集積しており、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、バンコクなどの大都市では賃金の高騰により労働者不足が深刻化しており、縫製産業のような労働集約産業は成り立たなくなっている。そこで、タイの縫製企業は豊富で廉価なミャンマー人労働者を雇うことができる、国境の町に移転してきたのである。

本節ではメーソットに集積する縫製産業の実態と、その競争力の源泉を国境産業の事例として検討する⁽¹²⁾。この事例は序章で議論した国境産業の特徴を示す好例であり、それを後発国（本章ではミャンマー）の発展戦略として活用していくための政策課題を考える、有用なケース・スタディーとなる。

1. 縫製産業

ミャンマーではここ数年、最大都市ヤンゴンからミャワディ、そしてメーソットへの労働者の移動が起きている。ミャンマーの最大都市ヤンゴンに集積していた縫製産業が、2003年7月のアメリカの経済制裁⁽¹³⁾によって大きな打撃を受けるなかで、大量に発生した失業者の一部が、メーソットに集積する縫製工場をめざして移動しているのである。ミャンマー縫製業者協会（MGMA）のミンソー会長によれば、ここ数年で自社の工場の労

働者 150 人のうち 10 人程が工場を辞め、メーソットへ流出したという⁽¹⁴⁾。

最近 10 年間ほど、メーソットには多くの工場が新設あるいは移転してきている。2005 年時点でメーソットには 235 工場が立地し、3 万 1876 人が働いていた。米国経済制裁後のヤンゴンおよびその近郊の縫製工場が 160 から 180 工場、労働者が 6 万人程度と推定されているので、メーソットの縫製産業の集積規模は小さくない。また、ターク県全体では 464 工場、労働者数 3 万 6821 人が働いていたので、工場の約半数、労働者の約 9 割がメーソットに集中していた計算になる（表 6）⁽¹⁵⁾。

アジア経済研究所とタマサート大学の経済研究研修センター（ERTC）は、メーソットの縫製産業とそこで働くミャンマー移民労働者について、2006 年 8～9 月に共同で調査を実施した。メーソットに立地する縫製工場 10 ヶ所とミャンマー人労働者 100 人に対して質問票による聞き取りを行った（ERTC[2007]）。

この調査によれば、10 工場のうち 6 工場が 2001 年以降に設立されたものであり、残りは 1998 年に 2 工場、1995 年と 1990 年にそれぞれ 1 工場

表 6 ターク県の工場（2005 年）

業種・製品	工場数	労働者数（人）			
		男性	女性	合計	1 工場当たり
縫製産業	113	6,986	19,903	26,889	238
うち繊維（編立）	58	5,940	11,330	17,270	298
うちガーメント（縫製）	55	1,046	8,573	9,619	175
農作物加工	78	231	85	316	4
非鉄金属	63	1,640	1,483	3,123	50
輸送機器	40	285	30	315	8
食品	37	357	382	739	20
木材加工	17	553	280	833	49
鉄製品	13	132	66	198	15
機械	11	47	2	49	4
皮革製品	7	159	651	810	116
家具	7	287	35	322	46
その他	78	1,804	1,423	3,227	41
合計	464	12,481	24,340	36,821	79

（出所）タイ工業連盟（ターク県支部）。

が設立された。サンプル数が小さいため確実なことはいえないが、メーソットの縫製産業は比較的若く、最近になっても成長し続けている様子がうかがえる。1工場当り平均の労働者数は423人で、タイ工業連盟のターク県支部発表の数字（238人）よりも大きい。タイ工業連盟の数字は、事業所からの過小報告に基づいている可能性があり、メーソットの縫製産業で働く労働者の数は統計よりも大きいかもしれない。調査した10工場のうち7工場がタイ100%の単独資本、残り3工場は中国との合弁企業であった。9工場がバンコクの輸出業者の下請け生産であり、直接輸出していた工場はひとつだけであった。

2. 労働力の供給

メーソットに立地する縫製産業の最大の強みは、ミャンマーからの移民労働者の存在である。同調査において、メーソットに立地した理由について工場経営者に尋ねたところ、2工場がミャンマー人労働者を大量に雇用可能である点を指摘し、4工場は本社の意思決定に従ったためと回答し、その他の2工場は経営者自身がメーソットの住民のためと回答した（残り2工場は無回答）。本社が立地を決定する際にも労働者を雇用しやすい点を考慮したはずであるし、メーソットの住民が縫製工場を始めたのもミャンマー人労働力の存在のためと思われる。実際、10工場の労働者に占めるミャンマー人の割合は、平均で86%を占めた⁽¹⁶⁾。労働集約的な縫製産業の立地選択において、メーソットにおけるミャンマー人労働者の存在は大きな優位性であったに違いない。

ある縫製工場の経営者によれば、ミャンマー人労働者の雇用方法は次のような手続きを踏む⁽¹⁷⁾。まず、雇用者はターク県へ外国人労働者雇用のクォータ（割当）を申請する。工場がこのクォータをもっていることが、外国人労働者に対する労働許可証（work permit）発給の条件となる。例えば、労働者500人規模の工場であれば、500人分までクォータを申請することができる。ターク県の役人が視察に来るため、過大な申請はできない。2005年の頃は、毎年12月にクォータ申請に関する連絡がター

ク県からあったという。工場は与えられたクォータに基づいて、外国人労働者を募集する。雇用が決まれば、外国人労働者は労働許可証を申請することができる。ただし、この労働許可証はその外国人労働者に与えられているものなので、その人が辞めてしまった場合には、代わりに別の外国人労働者を雇うことはできない⁽¹⁸⁾。

労働許可証の申請料金は1人当たり3800バーツで、1年間有効である。このうち、半分の1900バーツは労働者の健康保険に割り当てられ、もう半分はビザ発給のために支払われる。筆者が訪ねたこの工場では、1800バーツを労働者の負担、2000バーツを工場の負担としていた。労働者に応分の負担をさせることで、労働者の転職を抑制しているとのことであった。労働者の募集は、すでに働いている労働者が親戚や友達を連れてくるなど、人づてが多い。

このように雇用されたミャンマー人労働者は、どのような労働条件で働いているのであろうか。我々の調査によれば、ミャンマー人労働者は概ね1日8時間、週に6日働いていた。調査対象となった100人のうち92人が1日143バーツ（2006年9月の為替レート換算で約3.8米ドル）の賃金を得ていた。これはタイ政府が定めた、当時のこの地域の最低賃金である。このほか、6人が150バーツ、2人が160バーツ以上を稼得していた。月給に換算すると143バーツ×25日で、3575バーツ（約95米ドル）である。ヤンゴンの労働者100人の2004年時点の平均月給が1万7800チャット（約20米ドル）であったから、両者の賃金格差は5倍近い。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最大の要因である。ただし、メーソットに立地する縫製工場は外国人であっても、法律上は最低賃金未満で労働者を雇用することはできない。また、同じ工場で働くタイ人労働者も基本的には最低賃金の水準で働いている。メーソットの縫製工場は潤沢なミャンマー人労働力の供給という恩恵は被っているものの、賃金水準においては、少なくとも合法的には、ほかのタイの地方と比べてメーソット特有の立地優位性を享受しているわけではない。

ミャンマー人労働者はどのような人たちなのであろうか。我々の調査対象の労働者100人のうち、39人が男性、61人が女性であった。労働者の

年齢は18歳から36歳までの幅があり、平均年齢は27歳であった。女性61人のうち44人が独身で、男性39人のうち20人が独身であった。出身地はミャンマー側の国境ミャワディが23人、カレン（カイン）州の州都パアンが20人、モン州の州都モーラミヤインが11人、ミャンマー最大都市ヤンゴンが9人、モン州の古都タートンが6人、バゴ管区の区都バゴ（ペゲー）が4人であった。ミャワディやパアンといった近くの町の出身者が多いが、ヤンゴンやバゴなど500km近く離れた大都市圏から移動してきた者もいる点に留意すべきである。また、100人の労働者のうち、96人はビルマ族であった。これはこの国境付近にはカレン族が多いとされる一般のイメージと異なるものである。メーソットの縫製産業は、ミャンマー国内の広範囲な労働市場から人を引きつけているのである。

ミャンマー人労働者がタイへ入国した時期は、100人のうち74人が2002年以降と、比較的最近である。特に、2004年に25人、2005年に27人が入国した。この数字は2003年7月のアメリカによるミャンマーへの経済制裁との関係を示唆する。労働者は全員がタイ側に住んでおり、ミャンマー側から通勤している労働者はいなかった。国境通行証を使った通勤は、メーソットの縫製工場で働くミャンマー人労働者にとっては困難なようである。91人の労働者が工場の寮に住んでおり、うち71人は住居費を払う必要がないと回答していた。また、100人のうち79人がミャンマーの実家へ送金していた。回答を得た30人の月当りの平均送金額は2393バーツ（約64米ドル）で、これは最低賃金の月給の67%に相当する金額であった。彼らの送金が故郷の家族を支えていることもあり、100人のうち72人の労働者は当面ミャンマーに帰国する意思はないと回答した⁽¹⁹⁾。

このように、ミャンマー本土から続々と供給されるミャンマー人労働者の存在が、メーソット縫製産業の最大の強みとなっている。

3. 物流面の強み

メーソットに立地する産業は、物流においても強みをもっている。ここでは、メーソットで生産した衣料品を東京へ送る場合と、ヤンゴンで生産

した衣料品を東京へ送る場合とを、ジェトロ[2007: 174-175, 2008 : 163-165]に基づき、所要時間と輸送費について比較することでその実態を示してみたい。まず、メーソットー東京のルートであるが、メーソットからバンコクまでの490kmの道路状況は良好で、トラック⁽²⁰⁾で12時間、輸送費290米ドルで走破できる。バンコクにはクロントイ港とその近郊には東部臨海地域のレムチャバン港がある。特に大型船が寄港可能なレムチャバン港は、東アジアを代表する港のひとつである（大高[2007: 63-64]）。バンコクから日本の東京港までは8～9日、40フィート・コンテナ1本当たり1340米ドルの輸送費で到着する。すなわち、メーソットーバンコクー東京ルートは所要時間約10日、輸送費1630米ドルである。

次に、ヤンゴンー東京ルートについてみてみよう。ヤンゴンの縫製工場はミャンマー最大の港であるヤンゴン港まで1～2時間の工業団地に立地している場合が多い。工場からヤンゴン港までの輸送費は50米ドル程度である。しかし、ヤンゴンから日本への直行便はなく、シンガポールで積荷の載せ替えが必要となる。ヤンゴンーシンガポール間は4～5日、40フィート・コンテナ1本当たり650米ドル程度の輸送費がかかる⁽²¹⁾。しかも、ヤンゴンーシンガポール便は3日に2便しかなく、シンガポールでの積み替えには少なくとも1日は必要である。シンガポールー東京間は7日、40フィート・コンテナ1本当たり940米ドルの輸送費がかかる。すなわち、ヤンゴンーシンガポールー東京ルートは所要時間13日、輸送費1640米ドル、およびシンガポールでの積替費用がかかる。しかも、ヤンゴン港での手続きは煩雑で時間がかかるため、実際にはさらに時間とコストがかかっているのが実状である。

加えて、メーソットに立地する縫製工場は、原料（生地、ボタン、縫い糸、その他付属品）の調達という点でも有利である。我々の調査によれば、回答を得た8社のうち、4社は現地タイ製の原料のみを使用しており、1社は73%がタイ製、27%が輸入原料を使っていた。残りの3社は輸入原料のみを使用していた。これに対して、ヤンゴンの縫製工場はすべての原料を外国から輸入しなければならない。これはミャンマーではまったく裾野産業（supporting industry）が発達していないためである。これに輸出

入手続きの煩雑さも加わり、ヤンゴンの縫製工場はクイック・レスポンス（QR）の対応ができない。生産・流通のリード・タイムの長さから、季節性やファッション性の高い商品を生産できないため、ヤンゴンの縫製工場はその競争力を削がれてしまっているのである。

現在、こうした輸送時間・コストを低減するため、東西経済回廊を通じた陸路物流が注目を集めている。ある実走実験では、バンコクーヤンゴン間を海路で輸送（20 フィート・コンテナ1本）した場合、輸送時間は約1ヵ月、輸送コストは1130米ドルかかるのに対し、ミャワディ＝メーソット経由でトラック輸送（10トン・10輪トラック1台）した場合には、輸送時間が3日、輸送コストが730米ドルと大幅に低減したと報告している（福田[2006: 19]）。しかし現実には、先に指摘した通り、ミャンマー側の道路の一区間がきわめて悪路であること、およびミャンマー政府の越境取引に関する厳しい規制があるため、この区間の陸路物流の利用は限定的である。GMS 経済協力のなかで、こうした課題が克服され、陸路物流の円滑化が実現すれば、国境産業のみならず、ヤンゴンに立地する産業の競争力を高めることにもつながるに違いない。

4. 電力

ヤンゴンと比較した場合、製造工場がメーソットに立地する大きな優位性は、電力の安定供給にある。ミャンマーは1990年代後半以降、現在に至るまで深刻な電力不足の状況にあり、縫製産業も大きな影響を受けてきた。2005年にヤンゴンの142工場を対象に実施した縫製企業調査（2005年）⁽²²⁾では、ミャンマーの電力、通信、交通インフラの状況について5段階評価をしてもらった。この調査では、電力に関する不満が圧倒的に大きかった（表7）。

しかし、ミャンマー国内であっても国境地域においては、タイ側からの電力供給を得ることが可能である。現時点でミャワディには縫製工場は集積していないが、仮に工場がミャンマー側に立地した場合、電力についてはタイ側からの供給を期待できる。先に紹介したIEATのフィージビリ

表7 ヤンゴン縫製企業によるインフラ状況の評価（回答数）

	大変深刻な問題	主要な問題	通常の問題	やや問題	問題なし
通信	3	18	30	34	56
電力	53	55	17	8	8
交通	0	2	20	35	84

（出所）縫製企業調査（2005年）。

ティ・スタディでも、電力はタイ側が供給することになっている。実際、現在すでにミャワディの一部の世帯では、タイから電力供給を受けている。ところが、ミャンマーの国有企業法に基づけば電力事業は国家独占となっており、同国における合法的な電力供給主体は第2電力省傘下のミャンマー電力公社（MEPE）のみである⁽²³⁾。そのため、ミャワディの世帯や企業がタイ側から電力供給を受けるのは合法的ではない。かつ、そもそもミャンマー国民が外貨を許可なく所持することが違法という外国為替管理体制において、タイ通貨のパーツで電気代を支払うことも違法行為になる。

しかし、このような法的・制度的整備がない状況下でさえ、ミャワディにおいてタイの電力への依存が発生しているという実態は、ミャワディ側に強い電力需要が存在することを示すものである。ミャンマー―タイ両国間で電力供給に関する法的・制度的な整備がなされれば、ミャワディは大きな便益を受けるであろう。そして、タイ側からの電力の安定供給は、ミャワディにおける産業集積の可能性を開くひとつの突破口になる。

5. なぜミャンマー側に立地しないのか

これまで示したように、ミャンマー―タイの国境地域には労働集約産業が立地するための有利な条件が備わっていることがわかった。それでは、なぜ縫製企業はタイのメーソットにのみ立地して、ミャンマーのミャワディに立地しないのであろうか。

メーソットの縫製企業は、小さなモエイ川を越えてミャワディに立地すれば、より大きな後発国の立地優位性を享受できるはずである。例えば、タイの縫製企業はメーソットに立地している限り、タイ政府の定めた最低

賃金を労働者に支払わなければならない。先に述べた通り、この最低賃金はヤンゴンの労働者の賃金の5倍近い。また、メーソットの縫製企業は、外国人労働者を雇用するうえで必要な煩雑でコストのかかる諸規則に従わなければならない。いずれにせよ、タイ企業はモエイ川を一步越えさえすれば、現在の最低賃金より格段に低い賃金でも働きたいと希望するミャンマー人労働者を、現在よりもたくさん雇用することができる。しかも、製品をモエイ川の橋をわたってバンコクへと輸送すれば、物理的な輸送時間と輸送費はミャワディに立地する工場とメーソットに立地する工場とではほとんど差はないはずである。

にもかかわらず、ミャワディ側に縫製企業が立地しないのは、ミャンマーの投資・ビジネス環境が悪いためである。例えば、先に指摘した通り、ミャワディに対するタイからの電力供給は実際には行われているものの、ミャンマーの法律に基づけばこれは違法行為となってしまう。また、ミャンマー政府による厳しい輸出入規制も問題である。特に縫製産業のような委託加工 (CMP)⁽²⁴⁾ の場合、海外バイヤーから提供された資材 (生地、芯地、裏地、ファスナー、その他アクセサリーなど) を無償で輸入し、衣料を縫製して、全量を海外バイヤーへ再輸出するというビジネス・モデルが基本となる (工藤[2006: 122-124])。しかし、現状ではミャンマーの国境貿易において CMP 型の輸出入は許可されていない。ミャンマー政府は無償で輸入された資材が、国内で横流しされてしまうことを懸念しているといわれる。国境の税関における物資の横流しを防ぐための検査機材の不足や電子システムの不備を理由に、CMP 型輸出入が認められていないのである⁽²⁵⁾。

こうした問題を解決するために、ミャンマー側でも、先の IEAT のフィージビリティ・スタディにおいて提案されているような、ミャワディにおける経済特別区の設置が検討されている⁽²⁶⁾。ここでは特定の地理的範囲のなかで、様々な越境取引が原則自由に行われることが想定されている。経済特別区においては、CMP 委託加工型輸出入を含む貿易が自由化され、電力や通信などのインフラ・サービスは合法的にタイから供給され、ミャンマー人労働者も適正な賃金水準で雇用される計画である。経済特別区には、労働集約的な縫製産業をはじめとして、木材加工、農作物加工などミャ

ンマーの原材料を活用する企業を誘致することが目的とされている。さらには、経済特別区への投資家に関してはビザ免除の特権を与えることや、ミャワディには空港がないためメーソットの空港の両国による共同利用、主要投資国との投資保護協定の締結など、投資・ビジネス環境の改善へ向けて様々な工夫が考えられている。このような経済特別区が設置されれば、現在、メーソットに集積している企業の一部が、ミャワディ側へと移転する可能性が出てくるであろう。

おわりに

ミャンマー軍政による対外開放をひとつのきっかけとして、ミャンマーにとって国境の意味が大きく変わった。国境はもはや外敵と対峙する潜在的脅威の最前線ではなく、近隣諸国との経済・人的交流の窓口・結節点へと変貌しようとしている。特に4半世紀に及ぶ閉鎖的な社会主義時代を経験し、経済発展に後れを取ったミャンマーにとって、タイや中国など近隣の新興国の経済活力をいかに自国へ取り込むかは、国境地域に限らず、経済・産業全体の課題となった。ミャンマーが本格的に対外開放に踏み込んだ1990年代と21世紀の初頭には、東南アジア諸国連合（ASEAN）が推進するASEAN自由貿易地域（AFTA）やASEAN統合イニシアティブ（IAI）、GMS、ベンガル湾多分野技術・経済協力イニシアティブ（BIMSTEC）、エーヤーワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）など、地域協力の枠組みが次々と誕生・拡大・深化し、地域統合への動きが活発化した時期であった。さらに、ミャンマー軍政が民主化運動を弾圧して登場したため、欧米諸国から厳しい批判と経済制裁を受けることになったという特別な事情も加わり、軍政下のミャンマー経済は近隣諸国との経済関係を否応なく強めていった。こうして国境地域は、ミャンマー経済にとって戦略的重要性をもつ地域となったのである。

ミャンマーにとって国境地域開発にはふたつのタイプがある。ひとつは国境貿易型であり、もうひとつは国境産業型である。第1の国境貿易型の

国境地域開発の目的は、近隣諸国といかにスムーズな越境経済取引を実現するかという点にある。すなわち、国境検問所の抵抗値をできるだけ小さくし、近隣諸国との連結点（connecting node）としての機能向上をめざすものである。ミャワディ＝メーソットにおける事例でも確認したが、連結点としての役割を果たすためには、交通インフラと越境制度の整備が不可欠である。ミャワディにおける国境貿易区の設置は、いくつかの課題を残しながらも、こうしたサービスを提供しようとする試みであると評価できる。ハードとソフトの両インフラを整備することで、連結点としての国境地域（国境検問所）はスムーズな越境物流を実現し、経済全体に貢献するのである。

これとは対照的に、第2の国境産業型の国境地域開発は、むしろ国境の抵抗値を利用しようとするものである。国境があるがゆえに、国境線を挟んでこちら側と向こう側では、地理的な近接性があるにもかかわらず、生産要素価格が大きく異なり、またしばしば補完的なリソースが存在することになる。ミャワディ＝メーソットの事例では、国境線を挟んでミャンマー側にはタイ側の賃金の5分の1の労働力が存在していた。一方、タイ側にはよく整備された道路ネットワーク、港湾、電力などのインフラがあり、中間投入材や技術者、市場へのアクセスもあった。こうした補完的なリソースを国境地域で組み合わせることで、高い競争力をもつ産業集積を作り出すことが可能となる。本章ではメーソットの縫製産業を事例として、具体的に国境産業の競争力の源泉を検討した。

しかし、国境産業に関する問題は、なぜ比較的経済発展段階の高いタイ側に産業集積が形成され、後発国のミャンマー側に工場が立地しないのかという点にある。それは端的にいえば、ミャンマー側のビジネス環境が悪いからである。残念ながら、現在のミャンマーには自由な経済活動を阻害する様々な規制や、ビジネス活動を困難にする不安定で変わりやすい政策環境という障害がある。メーソットのタイ企業にとって、たとえ地理的に近接していても、国境線を越えたミャワディはやはりミャンマー領内なのであり、そこでは劣悪なビジネス環境に直面せざるを得ないのである。

さらには、ここでも国境を越えた取引や物流の円滑さおよび安定性が問

題となる。国境産業がミャンマー側に立地した場合、ミャンマー人労働者がタイ側の国境の町に滞在して働く場合とは異なり、ミャンマーに立地する工場とタイに立地する工場とが中間投入材や製品を、頻繁に国境を越えて取引することになる。円滑な越境物流が確保されなければ、こうした生産は不可能である。先に国境産業は国境の抵抗値、すなわち国境線が生み出す要素価格の相違や補完的なリソースを利用して生成・成長すると指摘した。しかし、同時に国境産業が後発国側に立地するためには、国境の連結性、すなわち円滑な越境物流の存在も必須の条件となる。結局、国境産業の成立には、国境による分断性と国境をつなぐ連結性のふたつの要素が必要なのである。

こうした問題、すなわち後発国におけるビジネス環境や越境物流の問題を解決し、後発国側での国境産業の立地を促進するために、国境地域に経済特別区を設置しようとする試みがなされてきた。本章で言及したミャンマー政府やタイの IEAT の経済特別区構想は、そうした事例である。これらの構想は未だ実現していないが、こうした努力により、将来ミャンマー側の国境地域に労働集約産業の集積が形成される可能性はある。今後とも、国境地域開発をミャンマー経済開発戦略のひとつの柱として、注目していく必要性は高いといえよう。

【コラム 1：泰緬陸路ルート・約 1000km を実走】

ヤンゴンから泰緬国境の町であるミャワディ、メーソットを経由してバンコクまで陸路でトラック輸送し、バンコクのクロントイ港から日本まで船便で送るという試験輸送プロジェクトが実施された。2009年10月2日にヤンゴンを出発した貨物は、ヤンゴンーミャワディ間の約460km、メーソットーバンコク間の約490kmの道を通り、6日にはクロントイ港に到着、無事17日には日本に届いた。これまでミャンマーー日本間の物流は、船便か航空便のルートしかなかったので、新たに第3のルートが開発されたことになる。

ヤンゴン、バンコク間の陸路は、すでにミャンマー側からは水産物など、タイ側からは建材、家電製品など様々なものが往来してきたものの、これまで衣料品

の裁断・縫製・梱包を行う委託加工業（CMP）には認められていなかった。今回のプロジェクトでは、ヤンゴンで紳士スーツを製造する日系縫製工場のファモソ・クロージング社に協力してもらい、実際のスーツ約2300着、131カートンを運んだが、CMPの国境貿易、かつタイを経由し第三国に輸出するという点で、初めての試みであった。

今回のプロジェクトは、ミャンマー縫製業者協会、ミャンマー国際貨物フォワード協会（MIFFA）および傘下の輸送会社、ファモソ・クロージング社、そしてジェトロが協力して行ったもので、縫製業界としても待望のプロジェクトであった。プロジェクト実施後の11月6日に行った結果報告会には、縫製業者・物流業者ら130人以上が集まった。

ミャンマーでは、輸出入に際し輸出ライセンス、輸入ライセンスを商業省から取得することになるが、CMPも例外ではない。通常、船便、航空便の場合は、商業省貿易局に申請するが、今回は国境経由になるため、同省国境貿易局に申請した。公式なものとしては初めて、国境貿易局からCMPの輸出ライセンスが9月24日に発行された。

そもそも、最初にこの申請をしたのは、2008年7月であった。ミャンマーがその少し前の5月にサイクロンに襲われ、ヤンゴン港が使用不可の状態に陥ったことがきっかけであった。納期に遅れまいと縫製業者らは航空便を使用、大きな出費を伴い、陸路を使うという第3のルートの必要性が叫ばれた。この結果、すぐに許可はされなかったものの、1年後に許可が下りる運びとなった。

今回のプロジェクトの成果として、リスク・ヘッジとしての第3のルート開発という点に加え、物流時間の短縮・確実性の向上という点も挙げられる。日緬間の船便は、一般に平均約3週間程度といわれており、今回のルートを使うと約2週間で、1週間近く短縮されたことになる。船便の問題は、シンガポールでの積み替え時間が読み難いことにもあり、その点バンコク発の船便は積替時間の変動は小さく、日本着の時間が読みやすくなるという利点もある（表Aおよび表B参照）。

一方、課題もある。コストは、今回の試験輸送の場合、船便の約5倍程度であり、航空便が船便に対して8～10倍であることを考えるとメリットがあるものの、やはり高いといわざるを得ない。また、ミャンマー側道路の舗装状態の悪さも課



コーカレイーティンガンニーノ間のドーナ山脈を越えるトラック
(2009年10月4日、ジェトロ物流調査委託の輸送業者撮影)

題である。特にミャワディ手前約40kmの道は、山岳道路で舗装が悪いうえに、1日おきに交互に「上り」「下り」と交通制限されている（写真参照）。従来から行われている国境貿易はほぼ無保険状態で行われていることに比べ、今回は保険が手当てできたことも実施できた大きな要因ではあるが、それでも利用者からはこの道路使用に不安の声もある。この道路は、近々タイ側の資金で新たに建設されるようであるが、建設されればヤンゴンーミャワディ間が1日以内で結ばれるため、早期の完成が望まれる。

加えて、積み替えの問題もある。ミャワディとメーソットをつなぐ橋に重量制限があり、大型トラックが通行できないため、ヤンゴンから来たトラックは、ミャワディで小型トラックに積み替え、メーソットに移動し、さらに大型トラックに積み替えてバンコクまで走る。税関手続きはほぼ問題ないが、最低2回積み替えることで荷物が傷むといった問題がある。トラック積替所としても、ミャワディ側にはミャワディ国境貿易区ができており、担当官の監視下で行われるため荷物の安全性の面で問題はないが、メーソット側では道路脇に停車して積み替えるだけであり、安全性の点からまだ課題があるといえる。

ファモソ・クロージング社の中嶋社長は、「今後、この道が活用されるためには、

さらに時間がどれだけ短縮されるか、コストがいかに下げられるかが課題」と指摘する。また、同氏は、将来道路が整備され、ヤンゴンの工場からバンコクのクロントイ港までコンテナのまま運び込めるような状況が実現することを夢見る。東西経済回廊の一部も通るこの陸路ルートは、未だ課題は多いものの、将来への可能性を秘めているため、地域の官民協力による商業化への努力・改善が望まれる。

(小島英太郎)

表 A 今回の陸路試験輸送の日数

	区間	所要日数
1)	ヤンゴン⇒ミャワディ	2日
2)	ミャワディ⇒メーソット	1日
3)	メーソット⇒バンコク	
4)	バンコク港待機	(1日)
5)	バンコク⇒名古屋	10日
	合計	13日(または14日)

表 B シンガポール経由の船便の日数

	区間	所要日数
1)	工場⇒ヤンゴン港	1日
2)	ヤンゴン⇒シンガポール	5日
3)	シンガポールでの積み替え	(0～7日)
4)	シンガポール⇒名古屋	9日
	合計	最短15日(最大22日)

(注) シンガポールでの積み替えによって日数が変わる。

(出所) 表 A、B ともに試験輸送の結果を踏まえ、ファモソ社中嶋氏の協力で作成した。

【コラム2：ミャンマー-タイ国境のカレン難民】

タイのミャンマーとの国境地域には、ミャンマー本国から戦禍や軍政の弾圧を逃れてきた、カレン族とカレンニー族を中心とする難民キャンプが9カ所設置されている。北から順に、メーホーンソーン県に4カ所(2008年4月末時点で4万3604人)、ターク県に3カ所(6万8303人)、カーンチャナブリー県に1カ所(3715人)、ラーチャブリー県に1カ所(5761人)の9つのキャンプに12万1383人の難民が暮らしている。

本章で取り上げたターク県メーソットの近くには、最大人数を収容するメーラー・キャンプがある。メーソットから国道105号線を60kmほど北上すると、道路の左側に木と竹と藁葺きでできた家屋が密集した巨大な「集落」が見れる。これがターソンヤン郡メーラー村の難民キャンプである。このキャンプには2008年4月末時点で、ミャンマーの難民の約3割に当たる3万5680人の避難民が暮らしている。

メーラー・キャンプは巨大で、全長は7.5kmに及ぶ。105号線に沿ってキャンプの前後に検問所が設置されており、キャンプの入口には警備兵が立っている。我々が訪れたときは、NGOのロゴをつけた車が頻繁に出入りしていたが、我々の車はキャンプへの入場を許可されなかった。入口の看板には、英語で「メーラー一時的避難地区」、タイ語で「戦禍を逃れてきた人々の一時的避難所」と書いてある(写真)。ここでは、難民(refugee)という言葉は使われていない。実は彼らは、政治、宗教、信条、人種の違いによる迫害や人権侵害によって発生した難民とは認められていないのである。タイは1951年の難民条約に加盟しておらず、タイ政府は彼らを条約上の難民とは位置づけていない。

ミャンマーからタイにカレン難民が流出したのは1984年であるから、それ以



メーラー・キャンプの入り口。「一時的避難地区」の看板が立つ。
(2008年8月26日、筆者撮影)。

来実に4半世紀近い月日が経過した。これが「解決しない難民問題」と揶揄される由縁である。難民問題の解決には3つの方法がある。すなわち、自国への帰還、避難国への定住・統合、そして第三国定住である。ミャンマーからの難民に関しては、第1の自国への帰還という選択肢は当面考えられない。近い将来、ミャンマー軍政が少数民族問題を根本的に解決し、彼らに対する弾圧を止める可能性は小さいからである。第2の選択肢の避難国（タイ）への定住・統合についても、現時点では、タイ政府が彼らを自国の国家や社会へ受け入れようとする政治的意思はみられない。一時、タクシン前首相が難民を労働力として活用するために、登録と労働許可証の供与を計画したことがあったが、彼の失脚後、こうした機運は失われてしまった。しかし、実際には、多くの難民が周辺農村や都市で労働力として雇われていることは周知の事実である。家族のなかで1～2人はキャンプ外で働いているといわれている。

結局、第三国定住が難民問題解決のための、現実的な選択肢となっている。2004年以降、欧米先進国は本格的にミャンマー―タイ国境難民キャンプからの第三国定住の受け入れを行っている。バンコクの国際移住機関（IOM）によれば、欧米諸国は2004年に1万835人、2005年に8228人、2006年に5561人、2007年に1万5046人のミャンマー難民を受け入れた。なかでも、アメリカの受け入れが最も多く、2007年には約1万人、2008年には1～7月の実績ですでに1万2000人を受け入れた。日本政府も遅ればせながら2008年12月18日に、麻生首相が国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）のグテーレス弁務官と会談した際に、2010年度から約30人のタイ国境のミャンマー難民の受け入れを表明した。日本にとっては初めての第三国定住による難民の受け入れとなる。

このように大規模な第三国定住が始まっているものの、これで難民キャンプがなくなるかといえば、そうではない。新たな難民が大量に流入しているのである。例えば、メーラー・キャンプでは2007年以降、1万1000人が新たに入ってきたという。このうち、新規の到着者が9500人、出戻りの難民が1500人いた。出戻りの人たちはそれまでキャンプ外で働いていたが、第三国定住が本格化すると、その資格を得るためにキャンプへ戻ってきたのである。このように、第三国定住プログラム自体が難民を引きつけ、難民問題の解決を難しくするという矛盾

も生まれている。こうした人たちのなかには、いわゆる経済難民も多く、ミャンマー側の貧困問題が解決されない限り、流出は続くであろう。さらには、ミャンマー側の国境には何十万もの国内避難民（IDP）がいるといわれている。

ミャンマー―タイの国境貿易や地域開発は、難民問題に象徴される国境地域の平和と治安の回復がその前提となる。

(工藤年博)

[注]

- (1) ここでいう軍事政権とは、1997年11月15日より前は国家法秩序回復評議会（SLORC）、同日以降は、SLORCが解散となったことから、国家平和発展評議会（SPDC）を示す。本章では「軍事政権」、もしくは「軍政」との呼称を用いることとする。
- (2) 社会主義時代のミャンマーの外交政策および国際関係については、Liang[1990]を参照した。
- (3) この時期のミャンマーと近隣諸国との貿易関係の強化については、工藤[2008: 16-20]による。
- (4) ミャンマー政府が認める中国との国境ゲートは5カ所、すなわちムセ（105マイル）、ルウエジュエ、チンシュエホー、ライザー、カンバイティである。しかし、ミャンマー当局の説明によれば、ライザー（中国側は那邦）とカンバイティ（中国側は猴橋）は2006年に国境貿易のゲートとしては閉鎖されたとのことであった（ムセ国境貿易局の副局長からのヒアリング、2008年12月18日）。しかし、中国側の統計には両国境貿易ゲートにおける貿易実績があり、かつ筆者の2008年8月18日の実地調査においても交易活動が確認されている（工藤[2009: 141-142]）。これらふたつの国境ゲートを通過した貨物は、ミャンマー側ではムセ（105マイル）の国境税関において記録がとられているものと考えられる。なお、ミャンマー政府がどの国境ゲートを認めているかについては情報ソースによって異なる（第10章参照）。
- (5) 最大の国境ゲートであるムセ（105マイル）については、本書の第10章で詳しく紹介されている。
- (6) これは輸入においては、関税逃れのために過少申告をしたり、禁輸品を密輸入したりするケースが多いためと思われる。一方、輸出に関してはミャンマーでは10%の輸出税が課されるが、同時に輸出稼得外貨（export earning）がなければ輸入許可を取得できない仕組みとなっているため、輸出額を過少申告しようとする誘因は抑えられる。また、タイや中国には通常輸出税は適用されないため、輸出額を過少申告しようとする誘因は働かない。
- (7) ただし、パイプ・ラインによる天然ガス輸出を除くとおよそ3分の1となる。
- (8) しかし、実際には手続きは煩雑で、書類提出の窓口も多い。国境貿易とはいっても、首都ネーピードーに輸出入許可を申請しなければならないケースも多い（ミヤワディ国境貿易商工会議所会頭からのヒアリング、2008年8月26日）。

- (9) これに対し、ミャンマー—中国国境のムセ＝瑞麗（姐告）国境ゲートでは複数回のトラックの交換、積荷の検査が行われている。
- (10) ミヤワディ国境貿易商工会議所会頭からのヒアリングに基づく（2008年8月26日）。
- (11) JETRO ヤンゴン事務所は、2009年10月にヤンゴンからメーソット経由バンコクへの衣料品の陸送試験を実施した（コラム1を参照）。
- (12) 本節は主に Kudo[2007]に依拠している。
- (13) この経済制裁はミャンマー軍政幹部のアメリカ国内資産の凍結、アメリカ金融機関のミャンマー企業との取引禁止に加えて、アメリカへのミャンマーからの輸入を禁止した。当時、アメリカのミャンマーからの輸入の約8割は衣料品であり、経済制裁はヤンゴンに集積していた縫製産業に大きな打撃を与えた。詳しくは Kudo[2008]を参照されたい。
- (14) MGMA ミンソー会長からのヒアリングに基づく（2007年9月4日、東京にて）。
- (15) メーソットに立地する繊維（textile）工場はニット生産、ガーメント（garment）工場は布帛（ふはく）の縫製が多く、川上・川中の紡織工場はほとんど存在しない。本章では繊維とガーメントを合わせて、縫製産業と呼ぶ。
- (16) このうち、390人を雇用するひとつの工場は、ミャンマー人労働者をまったく雇っていないと回答した。しかし、この工場は同じ質問票のなかでミャンマー人労働者を雇用していなければ答えられない項目について回答しており、ミャンマー人労働者を雇っていないとする回答には疑問符が付く。
- (17) ニット工場の経営者からのヒアリング（2005年9月23日）。この工場は1998年にメーソットに設立され、主にセーター（ヨコ編み）を生産している。従業員は約500人、ほぼ全量を欧州連合（EU）へ輸出している。
- (18) タイにおける外国人労働者への労働許可証発給システムは、複雑かつ頻繁に変更されている。詳しくは本書の第2章を参照されたい。
- (19) メーソットで働くミャンマー人労働者に関してひとつ留意すべき点は、彼ら（彼女ら）の教育水準が低い点である。100人のうち43人はまったく学校教育を受けておらず、36人は小・中学校レベル（4～8年）、18人は高校レベル（9～10年）、4人は短大・大学レベル（11～12年）、という教育水準であった。これは2005年に筆者が、ヤンゴンとその近郊に立地する縫製工場の労働者100人に対して行った調査結果と大きく異なる。この調査では、学校教育をまったく受けていない労働者はおらず、3人が小学校レベル、38人が中学校レベル、39人が高校レベル、19人が短大・大学レベル、1人が職業訓練校、という教育水準であった（Kudo[2008: 1013-1014]）。ミャンマー全体の初等教育の就学率が2005年に男性99%、女性101%（ADB 2007: 120]）であることを考慮しても、メーソットのミャンマー人労働者の教育レベルは著しく低い。これには国境地域における劣悪な教育環境が関係しているのかもしれない。ただし、聞き取り対象者が100人と少なく、両者の間の格差については注意深い解釈が必要である。
- (20) 10トン・10輪トラック1台で、2004年12月における日系物流企業の実地調査に基づく。
- (21) MGMA ミンソー会長からのヒアリングによる（2007年9月4日、東京にて）。
- (22) この調査とミャンマー縫製産業の詳細については、工藤[2006: 101-139]を参照した。

- (23) ミャンマーの電力行政については、嶋田[2008: 67-87]を参照した。
- (24) ミャンマーではこうした裁断・縫製・梱包を行う委託加工を、一般にCMP (cutting, making and packing) と呼んでいる。
- (25) MGMA ミンソー会長からのヒアリング (2007年9月4日、東京にて)。
- (26) ミャンマー政府は現在、経済特別区法の制定とミャワディにおける同法の実施へ向けて、検討を続けている (新華社通信 2008年2月25日報道)。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

- 石田正美[2008]「ASEAN・ミャンマー関係―相互依存から膠着へ―」(工藤年博編『ミャンマー経済の実像―なぜ軍政は生き残れたのか―』アジア経済研究所, 201-232 ページ)。
- 大高俊記[2007]「東アジアの海運と港湾インフラ」(池上寛・大西康雄編『東アジア物流新時代―グローバル化への対応と課題―』アジア経済研究所, 51-70 ページ)。
- 工藤年博[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, 101-139 ページ)。
- ―――[2007]「中国はミャンマー経済を支えられるか」(木村福成・石川幸一編著『南進する中国と ASEAN への影響』ジェトロ, 185-200 ページ)。
- ―――[2008]「軍政下のミャンマー経済―停滞と「持続」のメカニズム―」(工藤年博編『ミャンマー経済の実像―なぜ軍政は生き残れたのか―』アジア経済研究所, 3-24 ページ)。
- ―――[2009]「ミャンマーの国境貿易―中国とタイの国境から―」『国際情勢』No.79, 2009年2月号, 127-151 ページ)。
- 国際協力機構[2005]『ミャンマー連邦カレン州地域開発支援プロジェクト形成調査報告書』国際協力機構アジア第1部, 2005年8月。
- ジェトロ (JETRO) [2007]『ASEAN 物流ネットワーク・マップ』, 日本貿易振興機構。
- ―――[2008]『ASEAN 物流ネットワーク・マップ』日本貿易振興機構。
- 嶋田晴行[2008]「インフラの現状とミャンマー政府の対応―道路と電力を対象として―」(工藤年博編『ミャンマー経済の実像―なぜ軍政は生き残れたのか―』アジア経済研究所, 67-87 ページ)。
- 福田規保[2006]「バンコク～ヤンゴン：輸送日数の短縮効果は大きい」『ジェトロセンサー』2006年2月号, 18-19 ページ)。

〈外国語文献〉

- Asian Development Bank (ADB)[2007] *Key Indicators for Asia and the Pacific 2007*, Manila.
- Economic Research and Training Center (ERTC), Thammasat University[2007] "Joint Study for Economic and Social Aspects of Migrant Workers of Garment Industry in Thai-Myanmar Border Area," JRP Data Series No.25-2, Institute of

- Developing Economies, JETRO.
- Industrial Estate Authority of Thailand (IEAT)[2006] “Feasibility Study on the Establishment of Special Economic Zone/Industrial Estate in Mawlamyine, Pa-an and Proposed Areas, Myanmar,” August 2006.
- Kudo Toshihiro[2007] “Border Industry in Myanmar: Turning the Periphery into the Center of Growth.” *IDE Discussion Paper Series* No.122, Institute of Developing Economies, JETRO, available at <http://www.ide.go.jp/English/index4.html>.
- [2008] “The Impact of U.S. Sanctions on the Myanmar Garment Industry,” *Asian Survey*, Vol.48, No.6, November/December 2008, pp.997-1017.
- Liang Chi-shad[1990] *Burma's Foreign Relations: Neutralism in Theory and Practice*, New York: Praeger Publishers.
- Myanmar Economic and Management Institute (MEMI)[2007] “Study on the Possibility to Improve the Transportation and Industrial Infrastructure and Trade between Myanmar and Thailand which will Develop the East West Economic Corridor: Survey Report,” The Surveys Commissioned by the Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) and Prepared by Myanmar Marketing Research & Development, Co. Ltd. (MMRD), February 2007.

