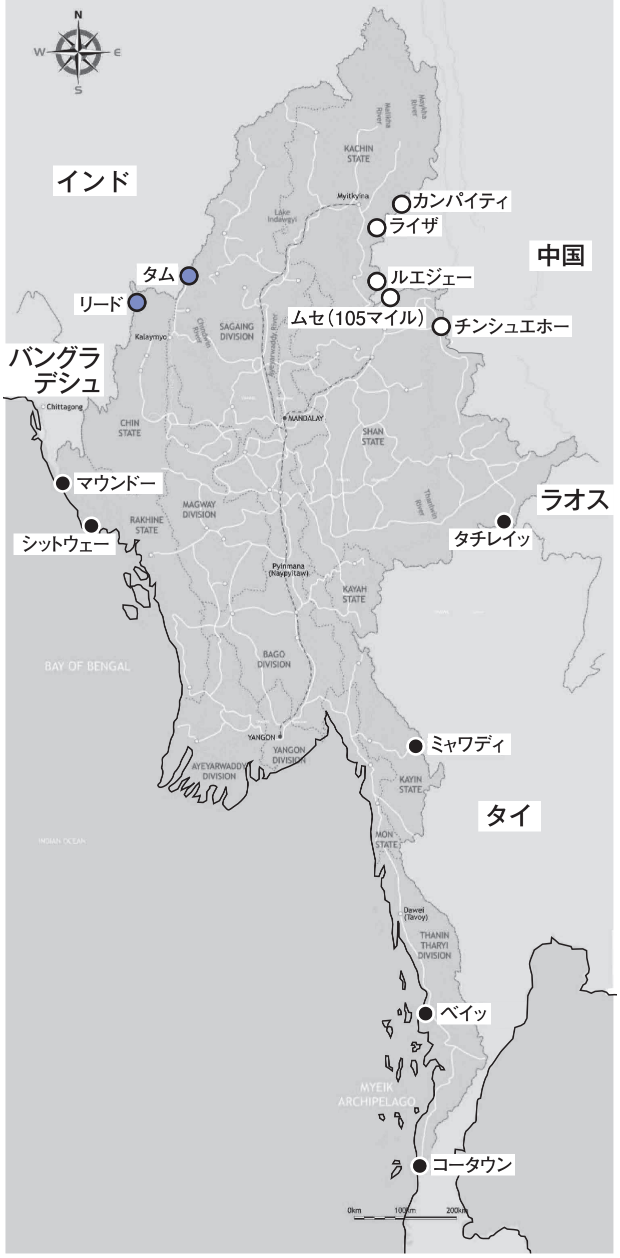
ミャンマーの国境地域開発
——タイ国境を事例として

工藤年博

図1　ミャンマー国境貿易拠点



（出所）ミャンマー商業省国境貿易局の資料を基に筆者作成。

ミャンマーにおいて国境地域開発を進める意義は何であろうか。それは端的に言えば、ミャンマー経済が直面する高い輸送コストを克服し、地域あるいは世界市場と効率的に結びつくための開発戦略としての意義、ということになるだろう。国境貿易拠点を整備することはミャンマーの対外貿易の効率を高めることにつながるし、国境地域固有の優位性を利用して産業集積を形成することは、ミャンマーの産業発展につながる。本稿では、こうした意義をもつミャンマーにおける国境地域開発の現実を、おもにタイとの国境を事例に紹介したい。

●国境貿易の役割

一九八八年以降の対外開放を受け、ミャンマーの貿易額は二〇〇六年までに輸出が約三〇倍、輸入が約一六倍に増加した。この貿易の拡大を可能としたのは、近隣諸国との貿易の強化であった。近隣三ヵ国（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、一九八五年に輸出において四・二％、輸入において四・二％であったが、一九九〇年にはそれぞれ三〇・九％、二三・八％へと上昇し、二〇〇六年には六六・三％、五九・〇％を占めるに至った。ミャンマーにとっては、近隣三ヵ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。

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。軍政は一九八八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、中国に五ヵ所、タイに四ヵ所、インドに二ヵ所、バングデシュに二ヵ所設置した（図1）。

ミャンマー商業省の統計に基づけば、二〇〇七年度のミャンマーの貿易総額に占める国境貿易の比率は一三・六％である。しかし、この数字はおそらく過小評価であ

る。統計に捕捉されないインフォーマル、あるいは非合法の国境貿易（密貿易）が存在するからである。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、

表1　税関別タイ－ミャンマー国境貿易（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（チェンライ県）	2,143	457	2,600	9.2	0.6	2.5
チェンセーン（チェンライ県）	1,221	33	1,254	5.2	0.0	1.2
メーサリアン（メーホンソン県）	496	182	678	2.1	0.2	0.6
プラチュアップキリカーン（プラチュアップキリカーン県）	126	313	439	0.5	0.4	0.4
メーホンソン（メーホンソン県）	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）タイ関税局資料。

中国およびタイ側の統計に基づき推定した国境貿易比率は、輸出において約五割、輸入において三割以上であった。国境貿易はミャンマーの対外貿易において、大変に重要な役割を果たしているのである。

●ミャワディ＝メーソットの国境貿易

それでは、ミャンマーとタイの重要な国境ポイントであるミャワディ＝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。

　タイの対ミャンマー国境貿易を税関別にみてみると（表1）、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、この五ヵ所で対ミャンマー国境貿易総額の九八％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（対岸はコータウン）を除けば、タイ北部のターク県、チェンライ県、メーホンソン県の三県が対ミャンマー国境貿易の拠点である。

　なかでも、メーソット国境ゲートは輸出で第一位（全体の四七・〇％）、輸入で第三位（同一・六％）、貿易全体では第二位（一一・六％）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四四・九％を占める。両国間の最大の国境貿易拠点と言ってよい。

●東西経済回廊の現状

　ミャワディ＝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。

　しかし、東西経済回廊のミャンマー区間約二〇〇キロの道路は、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ミャワディからティンガンニーノまでの約一八キロの道路整備が終わっただけである。ここからコーカレイまでの約四六キロ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く、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。

　にもかかわらず、先に示した通り、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活発化している。ある現地関係者はコーカレイ―ティンガンニーノ間の交通量は、二〇〇〇年前後に一〇〇台／日以下に過ぎなかったが、二〇〇五年には四〇〇〜五〇〇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

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）

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。

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）。この貿易区は国境ゲートから一一キロの地点に建設中である。敷地面積は一九三ヘクタールで、トラック積替所、税関・検疫・出入国管理事務所、倉庫、販売所等の施設が建設されている。施設の建設はミャンマー大手建設会社五社が担当しており、二〇〇八年中に一部の運営が開始された。また、貿易区の隣には、タイ工業団地公社が経済特区を建設する計画をもっている。

この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。ミャワディはヤンゴンから最も近い国境ゲートであり、隣国のタイには良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ある。二〇〇八年五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。サイクロン後、ヤンゴンに立地する縫製業者は、ヤンゴン港からの物流ルートに替わって、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真剣に模索している。

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、ヤンゴン港を使っ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・貨物保険等の整備、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、シングル・ウィンドウ、トラックパスポートの実現等、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従来の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る可能性を秘めている。

●メーソットの国境産業

つぎに、国境に立地する産業集積の事例をみてみよう。近年、ミャンマーでは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活発化していると言われる。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、二〇〇三年のアメリカの経済制裁（ミャンマー製品の輸入禁止）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。

二〇〇五年時点でメーソットには、二三五工場が立地し、三万一八七六人が働いていた。米国経済制裁後のヤンゴンの縫製工場が一六〇～一八〇工場、労働者数が六万人程度と推定されているので、メーソットの縫製産業の規模は決して小さなものではない。また、ターク県全体では四六四工場、労働者数三万六八二一人が働いていたので、県の工場の約半数、労働者の約九割がメーソットに集中していた計算になる。

筆者はタイのタマサート大学の協力を得て、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、二〇〇六年に縫製工場一〇ヵ所とミャンマー人労働者一〇〇人に対して聞き取りを行った。この調査に基づけば、一〇工場のうち六工場が二〇〇一年以降に設立されたものであり、残りは一九九八年に二工場、一九九五年と一九九〇年にそれぞれ一工場が設立されていた。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、成長している様子が窺える。

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。実際、一〇工場の労働者に占めるミャンマー人の割合は八六％であった。労働集約的な縫製産業の立地選択において、ミャンマー移民労働者の存在はメーソットの大きな立地優位性となっている。

ミャンマー人労働者一〇〇人の大部分が、

タイ政府が定めた当時のこの地域の最低賃金である日給一四三バーツ（三・八ドル）の賃金を得ていた。これは月給に換算すると約九四ドルとなる。当時のヤンゴンの縫製労働者の月給が二〇～二五ドルであったから、両者の賃金格差は四～五倍もあった。これがミャンマー人をメーソットへ引きつける最大の要因である。労働者はミャワディやパアンといった国境近くの町の出身者に加えて、ヤンゴンやバゴーなど五〇〇キロも離れた都市圏からきた者も多かった。メーソットの縫製産業には、ミャンマー全国から続々と労働力が供給されている。

すでに指摘したように、メーソットに立地する工場は物流においても強みをもっている。メーソットからバンコクまでの四九〇キロの道路状況は良好で、トラックで一二時間で走破できる。バンコク近郊には東アジアを代表するレムチャバン港があり、ここから世界へ輸出が可能である。

さらに、メーソットに立地する縫製工場は、原料の調達という点でも有利である。タイ国内から生地、ボタン、縫い糸、付属品などを調達することができるからである。これに対して、サポーティング・インダストリーが未発達のヤンゴンの縫製工場では、すべての原料を外国から輸入しなければならない。結果として、ヤンゴンの工場は生産・流通のリード・タイムが長くなり、季節性やファッション性が高く、クイック・レスポンスが要求される商品を生産できないのである。

●なぜミャンマー側に立地しないのか

以上から、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、なぜ縫製工場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。

メーソットの縫製工場は、小さなモエィ川を越えてミャワディに立地すれば、より大きな立地優位を享受できるはずである。たとえば、タイの縫製工場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が、ミャワディへ進出すればそうした必要がなくなる。

にもかかわらず、ミャワディ側に縫製工場が立地しないのは、ミャンマーのビジネス環境が悪いためである。たとえば、縫製産業のような委託加工の場合、海外バイヤーから提供された生地などの原料を無償で輸入し、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。しかし、現状ではミャンマーの国境貿易において委託加工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原料が、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。

こうした問題を解決するために、ミャワディにおいて経済特区の設置が検討されている。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。経済特区においては、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ミャンマーの法律に基づき適正な賃金水準で雇用される計画である。経済特区には、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かす産業の誘致も目指されている。

さらには、経済特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など、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、ミャワディへと移転する可能性が出てくるだろう。

このように、ミャンマーにおける国境地域開発は実に様々な可能性を秘めている。今後、ミャンマー政府や企業は、こうした国境地域が持つ固有の優位性をいかに活用していくことができるのだろうか。その動向が注目される。

（くどう　としひろ／アジア経済研究所東南アジアⅡ研究グループ長）