

ミャンマーにおける陸路インフラの 整備状況と日系企業の動き¹⁾ ～現地調査から～

藤 村 学

はじめに

アジア開発銀行 (ADB) が 1990 年代からその構想を主導してきた大メコン圏 (Greater Mekong Subregion; 以下 GMS と略。対象国・地域はカンボジア, ラオス, ミャンマー, ベトナム, タイ, 雲南省および広西チワン族自治区) においては, 陸路で国境を接する地理的近接性を前提とした「経済回廊」が有効な経済統合形態となっている。過去 10 年ほどで GMS 域内の幹線道路整備が進み, ミャンマーをカバーするルートが増え, 経済回廊の呼び名も変更されてきた。2018 年 3 月のハノイにおける GMS サミットで公表された最新の見直しでは, 南北 (North-South), 東西 (East-West), 南部 (Southern) の 3 系統に再整理されたうえで, それぞれのサブ回廊が増えてネットワークが複雑化している (ADB 2018)。そのなかで, 筆者が 2018 年 8～9 月に視察したミャンマーの陸路部分は, 東西経済回廊の西端部分と, 南北経済回廊のサブ回廊群にあたる。

本稿ではこのミャンマーを中心とした経済回廊の陸路インフラ整備状況とその沿線での日系企業の動きについて報告する。今回の陸路走行の記録と移動経路を表 1 および図 1 に整理したうえで, 以下, 詳述する。なお, カンボジア, ラオス, ベトナムを中心とする経済回廊整備と日系企業の動きについては藤村

1) 本稿は 2018 年度青山学院大学経済研究所からいただいた海外出張助成の成果物の一部を成す。

表 1 陸路走行まとめ（市街～市街ベース）

区間	距離	実質走行 時間	平均 時速	当面のボトルネック
ミャワディ～パアン	148 km	約 4 時間	37 km/h	コーカレイ～エインドゥ間の悪路 ジャイン・コーカレイ橋
パアン ～モーラミヤイン	57 km	約 90 分	38 km/h	モン州に入ってから路面の痛み
モーラミヤイン ～ヤンゴン	298 km	約 6 時間半	46 km/h	タトン市街の渋滞。頻繁に線路 を交差する時の片側通行
ヤンゴン～マンダレー	636 km	約 9 時間	71 km/h	ヤンゴン市内の渋滞
マンダレー～モンユワ	160 km	約 3 時間	53 km/h	とくになし
モンユワ～カレーミョ	237 km	約 7 時間	34 km/h	道中の 8 割がた悪路
カレーミョ ～タムー国境	130 km	約 2 時間半	52 km/h	片側通行の簡易橋が無数にあり
カレーミョ～カレーワ	43 km	約 1 時間	43 km/h	多数の簡易橋と部分的な悪路

出所：筆者作成

注：使用車両はモンユワまでがトヨタハイエース、モンユワ以降は日産テラノ（4WD）。

（2017; 2018）で報告した。また、筆者が参加した南部回廊の外務省 ODA 評価は国際開発センター（2018）で公表している。

1. 東西経済回廊沿い

1.1 メーソート＝ミャワディ国境地帯

タイ北西部のターク県メーソートは東西経済回廊沿いの国道 12 号線の西端に位置し、ミャンマー側のカイン（カレン）州ミャワディと国境で接している。メーソート市街の中心部にはミャンマーから持ち込まれた翡翠などを扱う宝石店が軒を連ね、その界隈にはハラール食堂も見かけた。ミャンマーから渡ってきたムスリム系の住民が多いためであろう。

メーソート市庁舎でのヒアリングによれば、同市のタイ人の人口約 12 万人に對し、ミャンマー人の定住者は合法的に登録している 5～7 万人に非合法滞在者

図1 移動経路 (2018年8～9月)



出所：筆者作成 注：実線は陸路，点線は空路

を加えて30万人ほどいるという。ターク県にある9地区(district)のうち、メーソートを含む合計14サブ地区がタイ政府によってターク経済特区(SEZ)に指定されている。ミャンマーからの出稼ぎ労働者はパスポートがなくてもこの経済特区で時限付きで働くことができる。

メーソート近郊でヒアリングしたタイの地場縫製企業(本社バンコク)では、20haの敷地に約1200人のミャンマー人従業員を雇い、シャツやズボンを縫製し、セントラル、ロビンソンなどの国内小売大手へOEM供給するほか、売上高の15%は日本などへの輸出している。ただし、2013年にタイ政府が全国一律の最低賃金(現在は1日あたり310バーツ)を導入したため、メーソートでの操業拡大を見合わせ、代わりにカンボジア工場での操業を2500人規模に拡大し

たという。国境を越えてミャンマーでの操業は、国境手続きの煩雑性やインフラ不足などのリスクがあるので考えていないという。ターク市にはミャンマー人労働者を雇う縫製工場が 600 カ所ほどあるという。

メーソート市街から西へ約 7 km に国境川であるモエイ川が複雑に蛇行して流れており、その上に架かる既存の第 1 友好橋がタイ・ミャンマー間の陸路貿易の最大拠点となっている。この橋が老朽化し、増える交通量をさばくのが困難となったため、約 5 km 北の地点に、タイ政府が貨物車専用の第 2 友好橋を建設している。国道 12 号線の国境手前約 10 km からメーソート市街を迂回するアクセス道路 (130 号線) が完成している。橋も完成しており、メーソート側の国境ゲート施設が完成すれば、新しい貨物専用ルートが開通する (2019 年春の見込み)。

第 1 友好橋のタイ側には以前から屋根付きマーケットがあり、メーソートに住み着いているミャンマー人の需要と思われる「タナカ」(日焼け止めの美容クリーム) を売る商店や、ミャンマー製の木製仏具、さらには中国の広東省あたりから運ばれてきた (ルートは不明) と思われる日本ブランドをコピーした海賊版菓子 (例えば「Pocky」ならぬ「Chocky」) を売る商店などがひしめいている。屋内マーケットを抜けたモエイ川沿いの歩道には、3 年ほど前からミャンマー人による簡易屋台が並んでおり、ミャンマー産の酒類、輸入たばこ、水産品など多様な物資を売っている。その背後のモエイ川の土手にはミャンマー人の即席集落が形成されている。水回りやゴミ処理のインフラがないのでスラム化している。この点についてメーソート市庁舎で質問したが、モエイ川の土手で起こっていることはミャンマー側の問題とみなし、治安問題に至らないかぎりタイ当局は積極的に対処しないようである。

第 1 友好橋と第 2 友好橋の間のモエイ川沿いには、物資や人を簡易フェリーやボートで渡す栈橋が 20 以上あり、そうした栈橋の対岸のミャワディ側にはカジノ施設が約 10 軒あるという。栈橋の周囲には日本製の中古自動車、中古自転車、そしてベビーカー、キッチン用品、さらにはテニスラケットなど、多様な日本製の「循環資源」が並び、対岸から渡ってくるミャンマー商人との展示商談場となっている。カジノも含めてこうしたグレーなビジネスは、2011 年に

ミャンマー側のカレン族関連の内紛が終息した頃から治安の向上によって盛んになってきたようだ。

第1友好橋からミャワディに入り、幹線道路の85号線を西方向へ約9kmの地点に国境貿易区 (Border Trade Zone) があり、その手前に倉庫群がある。タイ車両が運んでくる貨物は第1友好橋で通関を終えたあと、この倉庫群でミャンマー車両に積み替えられ、そしてその先の右手にある輸入検査場に入って検査を受ける。乗用車は荷物検査を受けることはないが、路線バスやミニバスは積み荷をランダムにチェックされる。

一方、道路を挟んで向かい側にある輸出検査場に入ってみると、5年前とは全く異なる風景に出くわした。輸出検査のための車両はほとんど見られず、代わりに無数の日本の中古車が無秩序に放置されていた。輸出検査場所に入ってくる車両が少ないためなのか、ここは非公式にモエイ川を越えて持ち込まれた中古車のストックヤードと化していた。ミャンマーでは2012年に中古車輸入が自由化されて以来、タイから日本製中古車が大量に流入していたところ、15年ごろから市場が飽和に達し、さらにミャンマー政府によるヤンゴンの渋滞緩和策として、17年に右ハンドルの中古車が輸入禁止となった。そのあおりでこうした状況になったと推測する。ミャワディの市街寄りには中古車の解体屋もみかけるので、首尾良く買い手が付かない中古車は解体して売れるパーツだけ取り出されるのだろう。

ただし、こうした中古車はヤンゴンには持ち込めないが、ミャワディやパアンの外に出なければ「治外法権」状態でそのまま走れるようだ。格好だけ何らかのプレートをつければ地元当局のお咎めはないらしく、ミャワディで見かける車両の多くはYNG (ヤンゴン)、MDL (マンダレー)、KYN (カイン)、BAG (バゴー)、MON (モン)、NPW (ネピドー) などの偽物のプレートをつけて走っていた。

ちなみに、ミャワディから入る中古車は日本製の乗用車が圧倒的に多いが、中国との国境ムセから入る中古車は中国製のトラックが多く、それらのトラックは主にマンダレーで売られるという

表 2 メーソート・ミャワディ国境の特徴 (2018 年 8 月時点)

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
国境橋の上 (一時パスによる) も、ボートも (パスなし)、ミャンマー人の往来が激しい。	国境橋を利用した通常貿易も、モエイ川を渡すボートによる非公式貿易もともに盛ん。	モエイ川兩岸にボートの船着き場が多数あり。貨物車両専用の第 2 モエイ橋が 2019 年春に完成予定。メーソート側：大規模なマーケットや商店街あり。川沿いにミャンマー人の露店市場・集落が自然発生。ミャワディ側：川沿いにカジノ多数。	メーソート側はターク経済特区に指定。ミャワディ側の国境ゲートから約 9 km に貨物積替・出入国検査、その先にミャワディ経済特区。

出所：筆者視察

1.2 ミャワディ～パアン～モーラミヤイン

ミャワディから西へ伸びる 85 号線は、2015 年 8 月にコーカレイまでの新道バイパスが完成したおかげで、最初の 50 km 足らずは約 40 分で抜ける。タイ政府の援助によるミャンマーでは比較的高規格の道路である。ただし、日本がラオスに援助した 9 号線 (東西回廊ルート) もそうだったが、5～6 年経てば、過積載トラックの通行や雨風による浸食で、補修が必要になる可能性もある。交通量が多いほど維持管理コストもかかる。

コーカレイから先は道路の痛みが激しく、スピードが一気に落ちる。3 年前に走ったときと比べて道路状況はさらに悪化している。加えて、今年は 4～5 年に 1 度と言われる雨期の豪雨により、85 号線沿線は、左右ともに一帯の村々が冠水していた。ほとんどの家屋は高床式に造っているため、住民の生命にすぐに損害はないようだが、生活は困難だろう。

コーカレイからエインドゥ区間は ADB の支援により道路を修復・拡幅中だが、進捗はまだ初期段階で、交通需要増加のペースに追いつけていない印象だった。

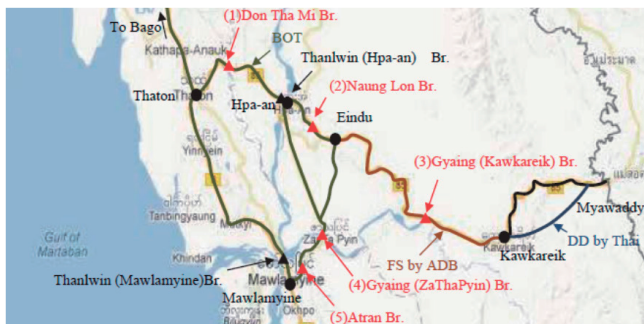
ミャワディから約 90 km 地点でジャイン (Gyaing) 川を渡すジャイン・コーカレイ橋にさしかかる。この橋は 1999 年に中国の支援でミャンマー政府が建設したものの、現在は老朽化が激しく、重量車両が通れば崩落のリスクもあるた

め、この橋と平行して、「浮き橋」が設置されており、トラックやバスはそちらを通らなければならない。一度に1台ずつしか通せないこの浮き橋が1400 km超におよぶ東西回廊全体のなかで現在は最大のボトルネックと思われる。

パアンに向けて続く85号線の路面が余りにも悪いため、筆者の車両はいったん迂回路を走らざるを得なかった。この迂回道路は舗装状況が良好でカーブも少なく、乗用車には走りやすい一方、路面が木製の狭い簡易橋（橋脚は鉄鋼だと思ふ）がいくつもある。これらの橋は重量制限が5トンで、重量車両は通れないため、物流ルートとしては使えない。85号線の補修・拡幅が待たれる。

パアンからモーラミヤインまでは南南東方向への最短ルートで57 kmだが、平行して流れるサルウィン川の氾濫のため、今回そのルートを通れず、5 kmほど遠回りする迂回ルートを走った。コーカレイ方向へいったん戻り、エインドゥで南南西方向へ折れるというルートだ。エインドゥ〜モーラミヤイン間は地形が平坦で、目立った町がない。前半の道路舗装は良好で交通量は少ない（上述のように、簡易橋は大型車が通れないためもある）が、路肩が舗装されていないため、追い越しは危険だ。後半、カイン州とモン州との州境を超え、コーカレイ方面からの道路が合流した地点から舗装の痛みが目立つ。85号線ほどではないが、穴が多かった。バスやトラックなど大型車の通行が多いためだろう。

図2 東西回廊のミャンマー区間



出所: JICA ほか (2014) p. 5-2

このルートの後半は2つの橋を渡る。Gyaing 川を渡るジャイン・ザタピン橋（吊り橋）と Chaying Hnakwa 川を渡るアトラン橋（斜張橋）である。どちらも 1990 年代後半に中国の技術指導で建設し、2013 年にミャンマー政府が補修したが、老朽化が進んでおり、制限速度は 16 km/h となっている。この2つに上述のジャイン・コーカレイ橋を加えた3つの橋については、日本の援助で新橋が建設される予定である。

1.3 モーラミヤイン～ヤンゴン

モーラミヤイン市街から 10 分ほどでタンルウィン橋を北へ渡る。この橋は全長 3529 m とミャンマー国内で最長のもの。2005 年にミャンマー政府が建設し、鋼トラス構造で重量制限は 60 トンと余裕がある。この橋ができる以前はモーラミヤイン以南のミャンマー南部への物流は内陸水運を利用する必要があった。

モーラミヤインからタトン (Thaton) (パアンから 85 号線で走ってくる分岐点) までの 8 号線は、舗装状況は痛んでいる箇所は多いものの、85 号線のように穴だらけということではなく、40～50 km/h で走行可能である。ただし、路肩がないので右ハンドルの車での追い越しには細心の注意を要する。

タトンの町の中心部を通過するとき、大型車両が急に増え、追い越しが難しくなるのでスピードが落ちる。現在タトンの中心部を通る 85 号線は今後交通量が増えて渋滞が悪化することが見込まれるため、ミャンマー政府建設省は、同市街の北側を迂回して 8 号線と合流するバイパスルートを計画している。

タトンの郊外へ抜けると道路が広くなり、渋滞もなくなり、スピードが増す。舗装状況はさほど悪くない。ヤンゴンまでの中間地点でゴールデンロック方向に分岐するチャイトーの町を通過する。その後はほぼ平坦な 1 本道が続く。左右は稲作風景だが、この地域も今年は雨量が多くて冠水している面積が広そうな印象だった。

ヤンゴンの手前約 120 km 地点でピヤージ (Pyigyagi) の分岐点を西へ左折する。ここを北へ直進すればネピドー・マンダレー方面に向かう。ここからは国道 1 号線で、道路幅は広く路肩もある。ただし、マンダレー方面からの交通と

合流するためか、交通量が多くなる。

ヤンゴンの手前約 90 km 地点でバゴー (Bago) の中心部を通過する。バゴー市街から郊外に出てそのままヤンゴンまで、中央分離帯付き片側 3 車線の広い道路が続く。2008～9 年に建設され、路面は多少痛んでいるが、スピードはさほど落ちない。

ヤンゴンの北西方向から市内に入り、左手にヤンゴン国際空港を過ぎるあたりから主要交差点で 90～120 秒という比較的長い信号待ちのある箇所では渋滞が起きている。信号渋滞以外では、朝と夕方の通勤ラッシュ時間帯を避ければ、ここ数年で完成した高架道路 (flyover) のおかげで、空港とダウンタウンの間の交通渋滞は 5 年前よりは緩和されている。

2. ヤンゴン～マンダレー間の高速道路

ダウンタウンを朝 7 時台に出発し、幹線道路の 1 つである Pyay 通りを北上する。ラッシュ時間前であるのと、通勤と反対方向であることとで、スムーズに走れた。右手にヤンゴン空港の滑走路が並行する形で進み、そのまま国道 1 号線につながって北上する。この道路は舗装が傷んでいる箇所が多い。

タウチェンという町で Pyay 方面の 2 号線とバゴー / マンダレー方面の 1 号線が分岐する。1 号線を北上してしばらくしてヤンゴン管区を出て、バゴー管区に入る。ここからは舗装状態が良好でスピードが 80 km/h に上がる。高速道路への分岐点を斜め左へ進み、料金ゲートを通過する。料金ゲートは 4 レーンあり、右側 2 レーンが現金支払い、左側 2 レーンが ETC 決済になっている。

ヤンゴン郊外とマンダレー郊外を結ぶ 586 km の高速道路は 2011 年に開通した。民間 10 社による BOT (Build, Operate, Transfer) 方式で維持管理されている。中央分離帯付き片側 2 車線は日本ほどの高規格ではないが、大型車であれば最大 100 km/h 程度まで飛ばすことができるだろう。路肩での駐停車は禁止で、車両が故障しても駐停車していれば罰金を取られるという旨の赤い警告看板がある。この高速道路は首都ネピドーがまだ都市づくりの途上だった 2012 年ごろまでは一般人には開放されていなかった。現在は一般乗用車と路線バスが中心に

走行している。路線バスは夜間運行が多く、昼間は 1 時間に 1 本程度と、交通量は夜間のほうが多い。貨物車両については、魚介類・野菜類等の鮮度品及び定期刊行物の輸送は認められているが、精密機械・部品等の工業製品や乾物の輸送は認められていない。このような制限があるのは、重量トラックによって路面損傷が起これとネピドーと結ぶ交通機能に支障をきたすという政治的配慮もあるからかもしれない。

ヤンゴンの入り口から 39 マイル (62 km)、115 マイル (184 km)、201 マイル (318 km)、284 マイル (453 km) の 4 箇所にサービスエリアがある。201 マイル地点が首都ネピドーへの出口となっている。サービスエリアに乗り付ける大型バスは SCANIA というブランドのスウェーデン製が多かった。多数の企業が関与する BOT 方式のせいもあるのか、料金所を頻繁に通過した。

高速道路沿いはおおむね田園風景で起伏は少ない。しかし、道路に穴があいたところをマニュアルで埋める作業をしている場面を散見した。パンクでタイヤ交換している大型バスも見た。補修が間に合わず、放置されている穴もときどきある。170 マイル (276 km) 地点で対抗車線に横転事故現場を見た。街灯はほとんどないので、夜間走行でこうした穴に入り込んだら非常に危険だろう。高速道路は沿線の周囲と比べて盛り土をしておらず、フェンスで仕切ってもいいので、農村を突っ切っている箇所では地元農民が、おそらく違法に、路肩に侵入して生活道路として利用している。牛や水牛が迷い込んでいることもある。

292 マイル (467 km) 地点でタウンジー方向 (東方向) へ右折する分岐点を通過する。そちらへ曲がると観光地で有名なインレー湖方面へつながる。

352 マイル (567 km) 地点で料金所を通過し、そこから西へ 8 km 走るとマンダレー新空港に至る。マンダレー新空港はマンダレー市街から約 60 km と遠い。こんな遠くにつくらなくてもよさそうなものだが、20 年程度のスパンで市街の南側が膨張することを見越してつくったのかもしれない。

365 マイル (587 km) 地点で最後の料金所を通過し、ここから道路規格が少し落ち、「Welcome to Mandalay」というサインのあるロータリーを経て市街に入ると交通量が急に増え、スピードが落ちた。マンダレー市街はヤンゴンに劣らず

道路は広いが、ヤンゴンと異なりオートバイが自由に走れるので、車両の運転には注意を要する。

今回、高速道路を使用してヤンゴンからマンダレーまで実質約9時間かったが、貨物車両の主要ルートである1号線を一貫して走れば12時間以上かかるものと推測する。このままでは高速道路の利用度は低すぎ、その経済性に疑問が残る。一方、貨物車両に開放するためには路面の強度や安全基準も含め、高規格にアップグレードする必要があるだろう。

3. マンダレーからインド国境へ

3.1 マンダレー～モンユワ

マンダレー鉄道駅周辺を起点として1号線を数キロ南へ走り、西方向へ折れて、古都アマラプラの象徴であるタウンタマン湖とその中央に架かるウ・ペイン橋を左手に過ぎる。その後2度線路を横切り、盛り土の幅が狭い道路をさらに西へ進み、そして大河イラワディ川に架かるインワ橋を西へ渡り、ザガイン地区をさらに西へ横切る。ザガインは寺院が多く、お布施を募るボランティアたちが路上に並んで寄附壺を鳴らしている場面に頻繁に出くわす。

ザガイン郊外に出ると田園風景となる。路面はあまりスムーズではないが、交通量が多くないので、60～70 km/h で飛ばせる。ただし、痛みの多い右端を避けて中央に寄る車両が多いので、追い越しは危険だ。郊外に出ると、乗用車よりも路線バスと大型トラックの往来が比較的多い。牛車を見かける頻度も上がる。

マンダレーからモンユワ市街地まで、約3時間で全般に比較的スムーズに到達し、目立ったボトルネックは見当たらなかった。ただし、道中頻繁にBOTによる料金所を通過し通行料を取られるわりには、舗装状況は万全とは言えない。

3.2 モンユワ～カレーミョ（カレー）

モンユワ市街から出発し、チンドウィン（Chindwin）川に架かる大橋を西方向へ渡り、カレーミョ方向への分岐点を右折して北上する。中央線と路肩のない

やや狭い道路だが、交通量はあまりない。分岐点から5分も走ると路面の痛みが散見され始める。道路幅が狭いので、低速車両が前にいると視界は狭まり、右ハンドル車の追い越しは厳しい。しかし、じきに交通量が極端に減り、バイクが中心になる。左右は完全な田園風景に変わり、農家がぼつんぼつんと見えるほか、商業施設はほとんど見かけない。牧場を中心とした粗放的な土地利用のようだ。沿道には人間よりも牛や馬の姿のほうが多い。

道路はチンドウィン川を右手に平行しながら、尾根になっている地形を北西方向に伸びている。モンユワを出発して約90分後、尾根道から山道に変わり、カーブの坂道を上り始める。路面の痛みが激しい箇所が増える。その約1時間後、舗装が穴だらけ、もしくは剥がれた悪路に突入する。大型車両とはほとんどすれ違わない。揺れに弱い貨物の物流ルートにはまず使えない。

モンユワから90km強の地点で視界が開け、盆地地形に入る。そこで車は本線からそれて突然右折し、バイクがやっと通れる1mほどの幅のコンクリート舗装のトラックが2本並行している、見たことのない「ダブルトラック道路」（と命名しておく）に入った。舗装コスト節約のための簡易道路なのだろう。二輪車は問題ないが、四輪車はコンクリートを踏み外して車輪が溝に落ちたら座礁するかもしれない。筆者の運転手は慣れているようで、曲芸のようなハンドルさばきで、カーブの多いこの「ダブルトラック道路」を平均30km/hほどで走った。チンドウィン川の西側に流れるいくつかの支流と交差しながら、東西の小さな山脈に挟まれた溪谷を走るルートだった。

モンユワ出発から4時間弱経過したところで「ダブルトラック道路」を抜け、ミンギン(Mingin)村を通過する。それからしばらくは未舗装のラテライト道路だが、カーブが少ないので比較的速度が出た。ところが約20分後、険しい山道となり、凹凸が激しい路面に変わる。道路そのものを切り開いて工事中の区間もあり、両側が切れ込んだ崖となる赤土のぬかるみを通るときは緊張した。

その約1時間後、ようやく急峻な上り下りを終え、南北に伸びる溪谷沿いの本線に合流し北上する。しかし、この本線も穴が多く、舗装が完全に剥がれて赤土のぬかるんだ箇所に頻繁に直面した。

図3 モンユワからカレーミヨまで



出所：GPS 走行記録より筆者作成

さらに約1時間後、チンドウィン川の支流のミッター (Myithar) 川に架かるかなり大きい橋を北方向へ渡り、渡ったところで、シュウェボー方面から北西へ伸びる幹線道路 (番号不明) に合流する。この分岐点を東へ行けばカレーワの街だが、車は左折してここから24マイル (38 km) のカレーミョへ向かう。左手にミッター川を見ながら西へ走る。支流とはいえかなり広く、石炭積み出しなどで中型級の船がたくさん活動していた。

結局、モンユワからノンストップでカレーミヨまで約7時間かった。運転手は飛ばせるところは限りなく飛ばしたが、平均時速は今回の陸路行程のなかでは最低だった。

3.4 カレーミヨからタム一国境へ往復

カレーミヨ市街からモンユワから入ってきた道路をしばらく反対方向へ2～3 km 走り、Neyinzaya 川 (Myitthar 川の支流) を渡ってすぐ左折する。これがカレーミヨ市街からタムー方向への多少の近道となる。カレーワから西北西方向

に 30 km の地点で、タムー方向への幹線道路に合流する。タムー国境からカレーワまでの約 160 km のこの道路区間は 2001 年にインド政府の資金で建設されたもので、「インド・ミャンマー友好道路」と命名されている。

合流地点からタムーまでの道路は補修のため穴をふさいだ跡が多いが、舗装状況は比較的良好だった。しかし、この区間の問題は、アラカン山脈を源流として東へ流れ出る無数の小川が非常に頻繁に横切っていてそのたびに片側通行の簡易橋を渡るためにスピードを 5 km/h 程度に落とす必要があることだ。大型トラックや路線バスともすれ違ったが、これらの大型車はいくつかの小さい橋では重量制限オーバーの疑いが強い。どこか 1 カ所でも座礁事故が起けると交通は遮断状態となるだろう。全般に交通量は少なく、この無数と思える簡易橋と、ときどき立ちふさがる牛の群れに邪魔される以外では 50～60 km/h で走行できる。

実質約 2 時間半でタムーの中心地に到着したが、町の信号は国境方面とメインストリートの分岐点に 1 つだけしかなく、メインストリートはせいぜい 300 m

図 4 カレーミョとその近郊



出所：図 3 に同じ。

と小さい町だった。人口は1万人を切るようだ。町のマーケットでは明らかにそれとわかるインド人商人らしき姿は見かけず、生鮮品以外の商品は中国製とタイ製の日用品、ミャンマー製の衣料品などが混じっている。

タムー中心地から幹線道路をさらに3kmほど北へ走るとその先に車両専用ゲートが見える。インド側（マニプール州）の治安が悪いとされているせいか、運転手がゲートに近づきたがらず、150mほど手前から観察するのにとどめた。短い国境橋の向こうに「Welcome to India, Obey traffic rules」と書いたサインが見える。中立地帯はほとんどないようだ。越境貨物トラックの往来はまばらだった。

貨物専用の国境ゲートから約500m手前を北東方向へ右折して約2km走った突き当りを左折すると、その先が歩行者専用の国境ゲートになっている。ゲート手前の150～200mの左右がNanphalonという名前の国境マーケットになっている。マーケットはそれほど大きくないが、人口の少ないラオスやカンボジアの山岳国境などと比べれば、人の往来は多い。

売られている商品は、衣料品以外は、電気・電子製品（見た目は低中級品）、玩具など、圧倒的に中国からの輸入品が多い。中国産リンゴも大量に売られている。インド人が中国の商品をミャンマー国境に買い物に来ているという構図だ。ムセからマンダレーを経由して運ばれたもの、海路でヤンゴンに着いてここまで運ばれたものもあるだろうが、雲南省からカチン州の山岳地帯の道なき道を運んでカレーミョに着き、そしてタムーへ運ばれている商品もあるだろう。

国境マーケットに立地する商店群のオーナーは、インド系ミャンマー人とインド人の見分けは外国人にはわかりにくいものの、大半がミャンマー人のようだった。この国境の人流と物流は、ミャンマー人とミャンマーで調達された商品がインドへ流れるという方向が主流のようだ。国境マーケットは2016年まではインド人商人が多かったが、同年末の高額ルピー紙幣廃止のインパクトがこの辺境を襲いインド人がめっきり減ったという非公式情報もある。

国境ゲートの出入国管理施設（簡素な小屋といった規模）の写真を撮ろうとすると運転手に「やめておけ」というジェスチャーで制止された。インド側での少数民族紛争をミャンマー側では過敏に意識しているようで、外国人が国境施

表 3 タムー・モーレ国境の特徴 (2018 年 8 月時点)

ヒトの流れ	モノの流れ	国境周辺施設	特別区等
歩行者専用ゲートの往来はまあまあ盛ん。ただし越境公共交通機関はなさそう。	車両専用ゲートの往来はさほど多くない。	タムー側は歩行者専用ゲート手前がNanphalonという国境マーケット。商品は雲南省から運ばれた中国製品が多い。中立地帯はほとんどない。	特に確認できず。

出所：筆者作成

設でいろいろ詮索するのを嫌っているようだった。ゲートの向こうを覗くと、ほんの 20 m 先にインド側のゲートが見える。こちらも中立地帯はほとんどないようだ。

4. 日系企業の動き

ミャンマーに進出している日系企業は現在のところヤンゴンおよびその近郊に集中しており、ヤンゴン圏外への進出は限定的である。ここではヤンゴン市内とティラワ経済特区 (SEZ) でヒアリングした結果を整理して報告する。

ミャンマーの外国直接投資認可は、経済特区 (SEZ) を管轄する SEZ 管理委員会と、それ以外を管轄するミャンマー投資委員会 (MIC) に分かれる。後者の事務局および会社登録管理を担う計画・財務省投資企業管理局 (DICA) の中に設置されているジャパンデスクによれば、2017 年度の MIC 認可額は国別で 1 位シンガポール (日本企業の迂回投資を含む)、2 位中国、3 位オランダ、そして 4 位に日本が続く。しかし、シンガポール経由とティラワ SEZ 向けを合計すると MIC 認可額の 3 倍程度となり日本が事実上トップだという。

ヤンゴン市街から南東に 25 km に位置するティラワ SEZ は日越両国の官民が共同出資し、ヤンゴン証券取引所に上場されている Myanmar Japan Thilawa Development (MJTD) 社が管理・運営している。同社の企画・運営、営業、財務といったキーポストは住友、丸紅、三菱の 3 商社からの出向者が担っている。

同 SEZ に指定された総面積約 2,400 ha のうち、開発済みゾーン A の 405 ha

(山手線内側面積の約4分の1)は基礎施工、浄水・配水、配電、通信設備など、すべて日本企業が担当して整備された。現在 178 ha のゾーン B を順次開発中である。2018 年 9 月現在で、MJTD 社は 94 社 (2019 年 3 月には 100 社超見込み) と予約契約締結済み、55 社 (レンタル工場 3 社含む) が操業を開始している。

入居日系企業は加工輸出型、国内市場向け、物流企業および事務所棟の諸サービスに分けられる。加工輸出型としてはワコールなど縫製関係が 8 社、フォスター電機など電機が 3 社、江洋ラヂエーターなど自動車関連が 3 社、ベルボン (カメラ三脚) などその他が 11 社進出している。国内市場向けとしては建設資材 12 社のほか、エースコック、味の素、ヤクルトなど食品・飲料関連が 10 社、クボタ、ヤンマーなど農業関連が 6 社進出している。

自動車ではスズキが SEZ 内の工場で乗用車 3 車種のセミノックダウン (SKD) 生産を 2018 年 1 月に開始し、同 10 月には世界戦略車「スウィフト」の生産・販売を開始した。筆者視察時にヤンゴン市内でスズキの新車が走っているのを目撃したが、上述の中古車輸入制限政策も手伝い、月産 1000 台ペースでスタートし、売り上げは好調で注文に生産が間に合わない状況だという。

MJTD 社によれば、ティラワ SEZ のここまでの成功の要因は、官民連携でハードインフラ整備ができたのが大きいという。とくに発電所・変電所を ODA で整備できたおかげで、以前は事故停電が頻発していたが、2018 年 2 月以降、事故停電はほとんどないという。もう 1 つの成功要因はワンストップサービス (OSS) センターの設置で、SEZ 入居企業はここで事業立ち上げから実施にわたる様々な許認可手続きを一度にできるようになったことだという。SEZ 外では立ち上げの諸手続きに数ヶ月、複雑なケースでは年単位を要するところ、SEZ では書類が受理されると 1 週間で済むという。

ティラワ SEZ 入居企業の大半は、操業にかかわる物流をティラワ港発着の海運に頼っているが、東西回廊の陸路を利用している例もある。ワコールは婦人下着の部材をタイからキットで陸路輸入し、製品は全量 U ターンでタイへ輸出しているという。ドア-to-ドアで片道 5 日間かかるというが、海路と比べて時間は相当短縮されるだろう。クボタも緊急時は東西回廊の陸路で部品調達をする

という。2021 年ごろまでに、ヤンゴン圏に外環高速道路が完成し、ヤンゴン地区、ティラワ地区がともに東西経済回廊にリンクすれば、陸路利用のオプションが広がるかもしれない。

ヤンゴン市内に拠点をもつ日系物流企業によれば、ヤンゴン周辺に立地する日系企業が貿易に利用するのは基本的にヤンゴン港であり、ヤンゴン港が混んでいるときはティラワ港を避難的に使うという。ヤンゴン港の問題は河川港で水深が浅いことで、大型船が入れないため、シンガポールで積み替えが必要となる。このため、ヤンゴン港より水深の深いティラワ港では 2018 年 12 月、日本の援助でコンテナターミナルが完成し、上組による運営が始まる。

「チャイナ・プラスワン」型の日系企業はティラワ SEZ に入居して物流はティラワ港を利用し、「タイ・プラスワン」型の日系企業はバンコクとの間で陸送を選ぶというパターン分類が可能だという。前者については輸出加工基地としてティラワ港を利用するのが自然な形だが、一方で国内産業との連関はまだ期待できない。後者の需要に対し、上述物流企業ではバンコク～ヤンゴン間の陸送サービスを週 1 回の混載で提供しており、需要量に応じたキャパシティの車両を使用している。貨物の中身は縫製品だけでなく、家具、電機や自動車関連の消耗部品など様々だという。タイの同社倉庫から出発してヤンゴンには最短で 3～4 日で届くという。ただし、この区間の課題は「片荷」問題が解消しないことで、タイ製の様々な消費財や資本財がヤンゴン方面へ運ばれる需要に対し、ミャンマーの商品がバンコク方面へ運ばれる需要が、農産品程度に限られるという。片荷の度合いが高いほど、輸送スペースの利用効率が落ち、荷主に対する料金設定が厳しくならざるを得ない。

片荷問題については複数の物流企業から同じ声が聞かれた。海路であれば混載、積み替えなどによって片荷問題は解消するオプションがあるが、陸路はそのオプションが限られる。この問題はミャンマーだけでなく、カンボジアとラオスでも、タイ拠点とのサプライチェーンを築くうえで共通の悩みであろう。

2016 年 11 月、日本の無償資金援助で導入された電子通関システム MACCS がヤンゴン空港、ヤンゴン港、ティラワ港の 3 ヵ所で稼働を開始したが、今の

ところ、通関時間が短縮されたという声と、以前と変わらないという声の両方があるという。新しいシステムが現場レベルでのスムーズに運用にはまだ至っていないようだ。さらには2018年7月、関税局の幹部を含む計12人が汚職で逮捕されるという事件が起こった。近代的システムを導入しても、それを使う人間の意識改革には時間がかかるという証左であろう。

ミャワディ国境でも2018年6月にMACCSが導入されヤンゴン税関の経験者が派遣され、運用進捗がモニターされているという。しかし、同国境経由の陸路輸送サービスを提供している別の日系物流企業によれば、ミャワディ税関職員はまだ電子通関システムに慣れておらず、さらにミャワディから部材を輸入する場合、ヤンゴンで輸入税支払いを申請できず、ミャワディで行わなければならないという。現地税関職員が電子通関の運用に慣れ、輸入税の支払いをヤンゴンで行えるようにならなければ、ミャワディ国境での貨物車両の長い列はなくなるとのことだ。

さらに別の日系物流企業によれば、タイとミャンマーの国境で走行車線が反対になるので、安全を考えると結局積替えが必要な状況が変わらず、越境車両通行の円滑化を図っても、ドライバーの訓練が必要だという。

さて、ジェットロ・ヤンゴン事務所の情報によれば、ミャンマーから日本向けの輸出額の約9割が主にCMP（ガーメント、履物等のcutting, making and packagingなど委託加工ビジネスの呼称）関連だという。安い人件費を活用する労働集約業種はティラワSEZよりも工場運営費が安価なヤンゴン地区の立地が有利であろう。とくにヤンゴン空港の近くにあるミンガラドン工業団地には中国系、日系を含む外資の労働集約型企業が集結している。

同工業団地でヒアリングした約4000人規模で操業する日系縫製企業によれば、同社は中国での人件費高騰により、2011年から海外進出の検討を始め、2012年にミンガラドン郡区（タウンシップ）内のヤンゴン工業団地に初めて海外直営工場を設置し、その後、ミンガラドン工業団地で2015年に第2工場を稼働させたとのこと。女性用ファッション衣料を生産しており、原材料は上海から海運でヤンゴン港まで運ぶが、急ぎの場合は雲南省と国境を接するムセから陸路で調

達するという。製品はトラックでヤンゴン港まで運び、日本の主要港へ海上輸送する。同社の経営上の最大の課題は労務管理で、スキルの高い工具、生産現場を管理する中間管理層、マシンや電気系統を修理できるメカニックやテクニシヤンの確保・維持に腐心しているとのことである。さらにミャンマー政府が最低賃金を 1 日 3600 チャットから 4800 チャットに上げたことで、労働集約型の縫製工場には大きな負担となっているという。地元企業の中には新しい最低賃金を支払っていない企業もあると聞いているとのこと。

おわりに

2012 年以降、ミャンマー経済は開放路線に舵を切り、その地政学上の重要性を生かし、ダイナミックに発展するメコン地域において、投資対象としても、経済協力パートナーとしても、欠かせない存在となった。諸少数民族との和平・共存、ロヒンギャ問題の解決など、長期的課題を抱えているものの、日本の国民にとって今後注視すべきフロンティアであることは間違いない。

引用文献

- ・ Asian Development Bank (ADB) 2018. “Review of Configuration of the GMS Economic Corridors” Manila.
<https://www.adb.org/documents/review-configuration-gms-corridors>
- ・ JICA, Oriental Consultants, International Development Center of Japan, and ALMEC Corporation. 2014. The Survey Program for the National Transport Development Plan in the Republic of the Union of Myanmar Final Report: Pre-Feasibility Study for East-West Economic Corridor Relevant Roads Project. Tokyo. http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12230728_01.pdf
- ・ 国際開発センター 2018 「南部回廊を中心としたメコン地域の連結性の評価（第三者評価）」平成 29 年度外務省 ODA 評価報告書
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000358923.pdf>
- ・ 藤村学 2017 「第 3 章 大メコン圏の経済回廊における物流と通関の実態：日系企業ヒアリングを中心に」『踊り場のメコン経済、現状と展望～貿易、物流、産業人材育成～』国際貿易投資研究所 (ITI) 調査研究シリーズ No. 49, p. 85–123. http://www.iti.or.jp/report_49.pdf
- ・ 藤村学 2018 「第 4 章 ベトナム北中部における輸送インフラと物流状況」『ASEAN の新輸出大国、ベトナムの躍進：課題と展望』国際貿易投資研究所 (ITI) 調査研究シリーズ No. 71, p. 81–111. http://www.iti.or.jp/report_71.pdf