

■ 中国の「一帯一路」と日本等国际機関支援が交錯するミャンマーの大規模プロジェクト

国建協情報 2019年3月号(No.871)掲載 【要約版】

ミャンマーは、軍事政権が終わった2011年以降のGDP成長率がASEAN先進5カ国を超える7~8%のレベルを維持しており、東南アジア最後のニューフロンティアとして注目を集めている。

2017年秋以降は、ロヒンギャ難民危機に対する対応に国際的な非難を受けてはいるが、アウンサンスーチー国家顧問は「難民危機は国内問題であり、ミャンマーは一帯一路の重要なルート」と見る中国の支援を受けて、インフラ整備を進める動きが出てきている。

一方、中国一辺倒の旧軍事政権を批判してきた現政権に対し、古くからの親ミャンマー国である日本をはじめ、隣国のタイ、あるいは世銀、アジ銀等の国際機関が道路などの交通インフラ、あるいは臨海経済特区などの地域開発を支援している。

ここでは近隣の国や国際機関の支援を受けながらインフラ整備を進めるミャンマーの取り組みを概観してみたい。

1. 日本ほか国際機関が支援する交通インフラ

(1) 東西経済回廊

ASEAN諸国を東西に結ぶ経済回廊は、ベトナム第3の都市ダナンからラオス、タイを通過してミャンマー第3の都市モーラミヤインを西のゲートウェイとする全長1,450kmの道路回廊である。

東側のベトナム、ラオスはほぼ全線が往復2車線、タイについては往復4車線の舗装道路で結ばれている。ミャンマー国内の約170km区間の整備が取り残されていたが、タイ国境側のミャワディ~コーカレー間58kmについてはタイ国の支援で2015年までに整備を完了しており、それに続くコ

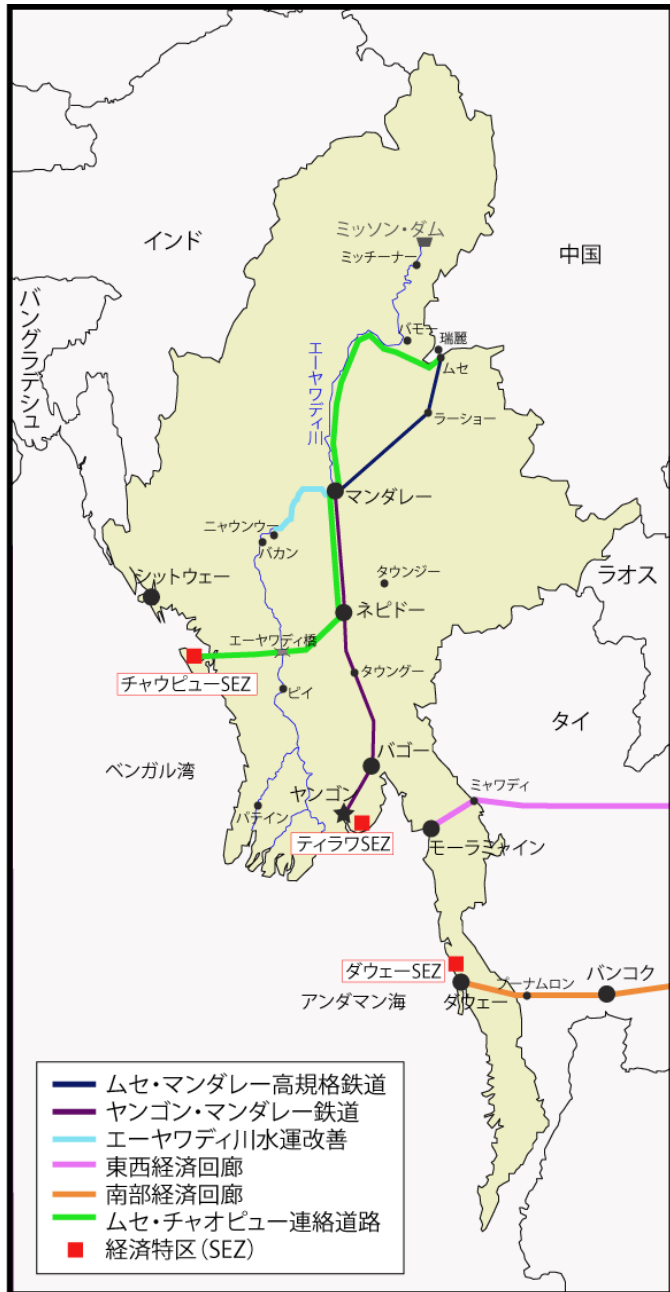


図1 プロジェクト位置図

一カレー～エインド間 70km については ADB の支援で建設が進められており、2021 年の完成を目指している。

日本政府は、既存橋梁の老朽化とそれに伴う重量車両の通行制限により物流のボトルネックとなっているコーカレー～モーラミヤイン間の 3 本の橋梁の架け替え事業（総事業費：約 386 億円）を支援することとし、2015 年 10 月、3 つの橋梁を対象に約 339 億円を限度とする円借款（一般アンタイト）の L/A を締結、2016 年までに F/S、2018 年までに詳細設計（DD）を終了している。

3 本の橋梁とは、ADB 支援区間の①「ジン・コーカレー橋」（橋長：約 380m、アプローチ道路：約 200m、主橋梁形式：PC エクストラードズド橋+波形鋼板ウェブ）、エインド～モーラミヤイン間の②「ジン・ザタピエン橋」（橋長：797m、主橋梁形式：鋼 3 径間連続斜張橋）、および③「アトラン橋」（橋長：326m、主橋梁形式：鋼 3 径間連続斜張橋+PC2 径間連結ポステン方式 T 桁橋）であり、2019 年に入札、着工し、2023 年までの完成を目指している。

(2) 南部経済回廊

「国建協情報」（2014 年 9 月号、No.844）で報告した 2014 年の段階では、「南部経済回廊」は東のベトナムのクイニョンとブンタウから発した 2 本の回廊がカンボジアのシソボンで合流しタイのバンコクを西のターミナルとするとしていたが、その後、回廊はミャンマーまで延伸されており、現在はバンコクから西へ約 300km のアンダマン海に面するダウエーが西のゲートウェイになっている。現在、ダウエーでは大規模な経済特区（SEZ）の開発が行われており、その開発を左右するインフラとして、バンコクから国境を超えてダウエーに至る幹線道路の整備が進められている。

バンコクからミャンマー国境のプーナムロンに至る区間は、タイ政府が 4 車線道路の整備に取り組んでおり、2016 年に着工、2019 年の完成を目指している。プーナムロンからダウエー SEZ に至るミャンマー側 132km については、ミャンマー政府が 2 車線道路を建設するため、JICA が実施した調査結果をもとに、2018 年 11 月にタイの「近隣国経済協力庁」（NEDA）から 45 億バーツ（約 1.3 億ド

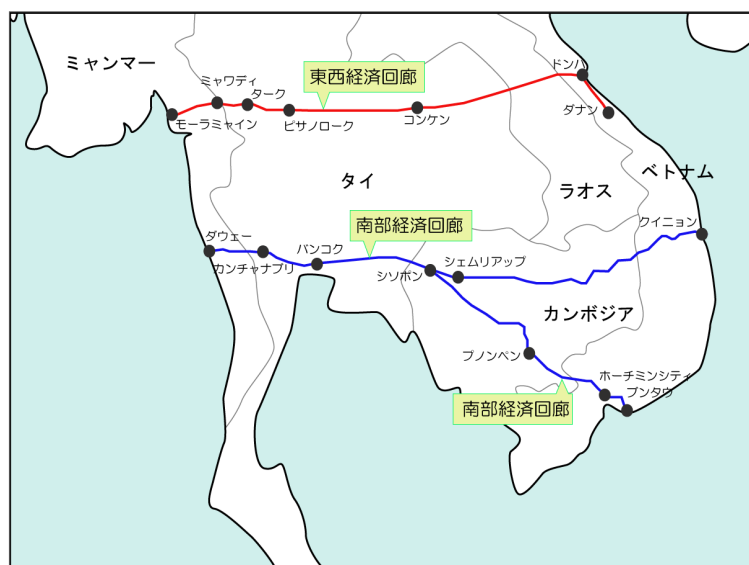


図 2 東西・南部経済回廊



図 3 東西経済回廊のミャンマー国内の整備事業

ル)の低金利融資を得て、2019年秋までに調査・設計を完了し、工事に着手したいとしている。

南部経済回廊で唯一ミッシングリンクとして残っていたこの区間が完成すれば、2023年までに完成が見込まれる東西回廊とともに、ASEANの重要な二つの経済回廊が完成することになる。

(3) ヤンゴン・マンダレー鉄道 (Yangon-Mandalay Railway Improvement Project)

英国植民地時代に建設されたヤンゴンとマンダレーを結ぶ約620kmの幹線鉄道は、片道15時間もかかり、老朽化で脱線事故も多く、重要な交通機関としての役割を果たせていなかったが、2014年と2017年に調印された円借款の支援を受けて改修事業が進められている。

事業は、南側のヤンゴンから中間地点のタウングー間約270kmを第1期、タウングーからマンダレー間約350kmを第2期として整備することとしている。第1期について、2016年12月にコンサルタン契約(オリエンタルコンサルタンツグローバル社が受注)、2018年9~10月にかけて工事契約(日本企業が受注)が行われ、11月から工事がスタートしており、2022年の完成を目指している。

(4) エーヤワディ川水運改善計画 (Ayeeyarwady River Navigation Enhancement Plan)

エーヤワディ川は、ミャンマーの中央部を南北に流れてアンダマン海に至る2,170kmの大河であり、支流を含め約4,000kmの航行可能水路を持っている。しかし、堤防の破損、土砂の堆積などから航路は安定せず、港湾施設や航路標識類なども不足している。

ミャンマー政府は1億ドルの世銀ローンを使って進めている「エーヤワディ流域総合マネジメント計画」の一環として、ミャンマー第2の都市マンダレーからエーヤワディ川を西南に下って約300kmに位置するニャウンウーまでの間で、堤防の補修・強化、浚渫、水制工や航路標識類の設置などを行い、水運航路を整備しようとしている。2018年2月から工事が始まっている。

一方、日本政府は世銀のプロジェクトと連動する形で、2018年10月、全長180mの栈橋や連絡橋、コンテナヤード、ターミナルエリアの埋め立てなどを含む「マンダレー港開発計画」への約60億円を限度とする無償資金協力を決定した。詳細設計、入札等の手続きを経て、2021年内の完成を目指す。

2. 一带一路の中国・ミャンマー経済回廊 (CMEC: China-Myanmar Economic Corridor)

中国にとって、南アジアと東南アジアのジャンクションとなるミャンマーは、内陸省である雲南省からインド洋に出るための重要な回廊となる位置にあること、また中国に近いミャンマー北部地域の治安の安定は、中国南西部の発展と安全に欠かせないこと、またミャンマーにとっても東北部の開発行為は国家の治安の改善に資するという意図から、2018年、両国政府は中国・昆明から中緬国境貿易の最大の拠点となっている中国・瑞麗市、ミャンマー・ムセの国境を通り、マンダレーを経て、首都ネピドーから西に向かってベンガル湾に面し経済特区の開発が進むラカイン州・チャオピューを結ぶルートを一帯一路の「中国・ミャンマー経済回廊」(CMEC)として整備することを合意した。

このルートには、「中国石油」が建設し、2013年と2017年にそれぞれ完成したガスおよび石油パイプラインがほぼ並行して走っている。ミャンマー国内770kmのパイプラインは、一帯一路構想(BRI)が打ち出される以前からのプロジェクトであるが、今はBRIの一部と位置付けられている。

ここではCMEC関連の民間プロジェクトと位置付けられる「ヤンゴン新都市」を含め、5つのプロジェクトを紹介する。

(1) チャオピュー深海港 (Kyaukphyu deep sea port)

ミャンマー西部のベンガル湾に面するチャオピューでは、CMECの西のゲートウェイとして、経済特区と一体となった深海港の整備が進められようとしている。既存のチャオピュー港国内でもポテンシャルの高い良港ではあるが、中国・パキスタン経済回廊のグアダル港と同じような機能を求める中国は、CMECの西の玄関口としてふさわしい機能の確保を求めてきた。

前のテイン・セイン政権時代の2015年12月、ファイナンスを担当する中国の国営会社「中国中信集団」(CITIC)を筆頭に、「中国交通建設集団」の子会社「中国港湾工程」やタイの企業を含む7社からなるCITICグループとミャンマー政府が出資する企業グループ(出資比率:中国85%、ミャンマー15%)は、中国企業進出の拠点を確保するため、PPP方式による深海港を含む経済特区の開発権を取得、事業費73億ドルで10の埠頭を持つ深海港を整備することとなった。

しかし、スーチー政権はスリランカのような轍を踏むことを恐れ、ラオスやカンボジアのような持続不可能な債務を背負いかねないとの危機感を持ち、2018年1月からほぼ1年かけてマスタープラン作成に必要な環境影響調査を実施。2年以上の交渉を経て、2018年11月には、落札していたCITICグループの開発権は認めるものの、ミャンマー側の出資比率を30%に増やしたうえで、計画額も当初の73億ドルから大幅に削減して13億ドルとして計画の「枠組み合意」が締結されている。

(2) ヤンゴン新都市プロジェクト (Yangon New City Project)

ヤンゴン州政府は、ヤンゴンの西側を流れるフライン川の対岸一帯1,500km²を対象に、中国・広東省の深圳、韓国の仁川、マレーシアのイスカンダルをモデルとしたCMECに関連する「民間優先プロジェクト」として新都市開発を行うこととし、2018年4月、特別目的会社「新ヤンゴン開発公社」(NYDC)を設立した(図5参照)。

NYDCは、2018年5月、「中国交通建設集団」(CCCC)に、第一期の事業内容を示した事前プロジェクト・ドキュメントの作成を要請。CCCCは第1期として、①旧市街と新都市を結ぶ6車線のフライン川架橋、②2車線橋梁、③26kmの幹線道路、④5つの街区と関連インフラ・ユーティリティ、⑤10km²の工業団地のインフラ、⑥上水道プラント、⑦下水処理場、⑧取水堰と導水路、⑨送・配電施設の9つのインフラ施設を15億ドルで整備することを提案している。

(3) ムセ・チャオピュー連絡道路

中緬国境の町シャン州・ムセからカチン州に入り、マンダレーから南下して首都ネピドーで西に向かい、チャオピュー至る道路計画である。マンダレー～ネピドー間は立派な往復分離の4車線の高速道路が走っているので、実質的にはムセ～マンダレー間およびネピドー～チャオピュー間の2車線道路の新設または改築となるが、北側のムセ～マンダレー間はカチン州やシャン州などの紛争地域を通るので治安の確保がカギになるし、西側のネピドー～チャオピュー間は大河川エーヤワディ川の渡河と

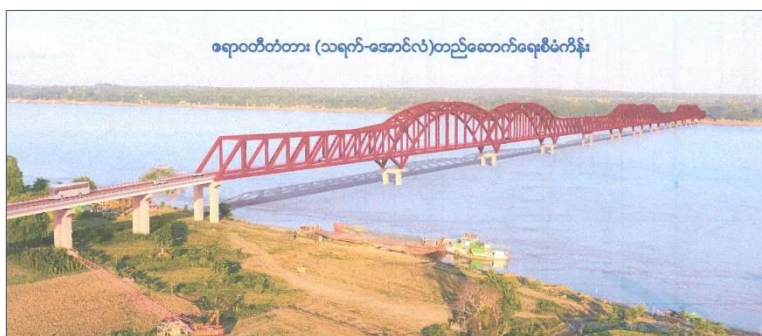


図4 エーヤワディ橋完成予想図(提供:朝倉肇氏)

険しい山岳地帯での道路新設が課題となる（図1参照）。

エーヤワディ川を渡河する地点（Thetyet-Aunglan）には、すでに2,275mの2車線の道路橋「エーヤワディ橋」（鋼トラス橋、有効幅員：10.5m）の建設がミャンマーの予算で始まっている（図4）。両側の取り付け道路と下部工は建設省（MOC）の直営で、トラス橋は、J&M社（JFEとミャンマーの建設省の合弁企業）と横河ブリッジが技術支援するミャンマーの多目的国営企業MEC（Myanmar Economic Corporation）が半分ずつ製作・架設を行い、2021年末までの完成を目指す。

(4) ムセ・マンダレー高規格鉄道（Muse-Mandalay Railway）

ムセとチャオピューを結ぶ鉄道の建設は、軍事政権最後の2011年に両国政府で覚書を締結したが、次のテイン・セイン政権は地元の反対を受けて中断し、合意も2014年に失効した経緯がある。

2018年の新しい政府間の合意を受け、2018年10月、ミャンマー国鉄と「中国中鉄」グループはムセとマンダレー間に絞って計画対象とすることに合意、2019年1月から中国の負担で環境影響調査と現地調査に着手している。ムセ・マンダレー間は国道で結ばれてはいるが、8時間以上もかかる。160km/hの高規格鉄道で結ばれば移動時間は約3時間となり、大きな経済効果が期待されている。

(5) ミツソン・ダム（Myitsone hydro-electricity dam）

ミャンマー北部カチン州のヒマラヤ山脈東端を源流とする複数の川が合流しエーヤワディ川が始まる地点（ミツソン）に計画されている高さ152mの水力発電ダムである。軍事政権時代の2006年に中国の国営企業「中国電力投資公司」（CPIC）がミャンマー第一電力省等とJVを組み、ミャンマー側に電力の10%を無償で提供し、残りの90%を中国に輸出するという枠組みの下、建設と50年の運営を行うBOT方式で開発に着手していた。しかしながら、地元の住民のカチン族、アウンサンスーチーと民主派による反対運動、さらには数千人の移転を伴う大規模プロジェクトに対する地元住民の反対を受けて2011年に前テイン・セイン政権が中止していたものである。

その後、工事は凍結され、現場はCPICの手で管理されていたが、今回の両国政府によるCMECの合意に当たり、中国政府はミャンマー政府に工事再開を強く要請していると報じられている。しかし、工事現場は反政府武装勢力の活動が強いカチン州の中心部にあること、1万人以上の住民移転を伴うこと、また、国際環境監視グループの目も厳しいなかで、もともとこのプロジェクトに反対していた現政権の手で再開ができるのか、今後の動向が注目される。

3. ミャンマーの3大経済特区（SEZ：Special Economic Zone）

(1) チャオピューSEZ

チャオピューSEZは、1,737haの土地に深海港、工業団地、統合住宅地の3つで構成されるもので、工業団地はチャオピューの南8.5km地点に、統合住宅地は12km南に、また深海港はメイド島の北とYanpyeの北に2港建設される予定である。

2015年にCITICグループが開発権を獲得した時点でのSEZの事業規模は27億ドル、出資比率は中国が過半数の51%として約400haの工業団地を開発することとなっていたが、深海港と同様、規模の縮小とミャンマー側の出資比率増が検討されている。プロジェクト全体の完成には20～30年かかると見込まれている。

(2) ダウエーSEZ

ダウエーSEZは、バンコクの西約300kmに位置する。タイにとって、混雑するマラッカ海峡を通らずにヨーロッパ、中東等、西方への出入り口を確保するものであり、ラオス、ヴェトナムなどの地域国、ひいては日本にも裨益する。

事業総面積は2万haで、ティラワSEZのほぼ8倍の規模となる巨大プロジェクトであり、付属する港湾もティラワ港の泊地水深が9mであるのに対し、ダウエー港は20mの本格的な深海港である。

2008年にミャンマー・タイ両国政府はプロジェクトの推進を確認する覚書を結び、2010年には先に関心を表明していたタイのゼネコン大手イタリアン・タイ・デベロップメント社（ITD）に開発権を与えたが、同社の資金難で2013年にいったん手を引いていた。

2015年に日本が支援して基本計画を策定、7月に日本、ミャンマー及びタイの3カ国を主として特別目的事業体（SPV）に関する覚書を締結、さらに8月にはミャンマー・タイ両国政府がダウエー～タイ国境までの2車線道路建設についての覚書を締結したことにより再び大きく動き出した。日本は2016年にSPVの「ダウエーSEZ開発会社」に8億ドルを出資している。

第一期（5年間）としては、軽工業を対象とした27km²を対象に①2車線道路、②小規模港湾、③36MWのガス発電所、④水供給、⑤居住区（township）を扱うこととし、2014年にそれぞれの分野を扱う特別目的会社（SPC）の入札が行われたが、イタリアン・タイ・デベロップメント社しか参加せず、同社がすべてのSPCとして指名されている。しかし、2018年に至るまで具体的な進展はみられず、ミャンマー政府の意欲もティラワSEZほどではないと言われていることから、今後、プロジェクトの始動に向けた関係参加国の本格的な協議・調整の進展が注目される。

(3) ティラワSEZ

ティラワSEZは、手狭になったヤンゴン市内の外資向け工業団地を補完するため、ヤンゴン市から南に25kmの地点で開発が進んでいる約2,400haの工業団地を核とした経済特区であり、1996年に供用開始されたティラワ地区港湾と一体として整備が進められている。

ティラワSEZには当初から日本も深くかかわっている。軍事政権が終わった2012年に新政権と日本政府が協力を約束する覚書を結んでスタートし、2013年10月にはティラワSEZの開発・運営を行う事業主体（SPV）としてミャンマー・ジャパン・ティラワ・デベロップメント社（MJTD）が設立され、2015年9月に初の区域約400haを開業、2017年7月末現在で34社が操業している。MJTDは、ミャンマー2（51%）、日本2（49%）の計4つの株主で構成されており、日本は丸紅、三菱商事および住友商事などからなる民間コンソーシアムと国を代表してJICAが資本参加している。

また、この間、SEZに隣接する港湾



図5 ヤンゴン市周辺図

区域に多目的ターミナル、電力関連施設、棧橋、ガントリークレーン、さらには関連道路の整備のため、2013年から2015年にかけて3次にわたり総額394億円の円借款が供与された。2018年12月に完成したターミナルは、38年間の運営権を獲得した日本の港湾運営大手、上組（かみぐみ）をリーダーとするJV「ティラワ多目的国際ターミナル」が2019年4月から運営を開始する。

SEZの活動を支える交通インフラとして道路橋の新設プロジェクトも動いている。ヤンゴン市とティラワSEZのあるタンリン地区を隔てるバゴー川には、現在、ダゴン橋と中国が支援して1993年に完成したタンリン橋が架かっている。タンリン橋は片側一車線と狭く、老朽化により大型車の通行が制限されているため、今後、SEZの開発に伴い増大が予想される交通量の増大に対応できないことから、既存のタンリン橋から125m下流に4車線の道路橋「新タンリン橋」が新設される。このためJICAは、2017年3月に310億5,100万円を限度とする円借款契約を行っている。2019年に着工し、2021年の完成を目指す。

（文責：荒牧英城）

[参考資料]

- ・「大メコン圏（GMS）の経済回廊」 国建協情報 No.844（2014年9月号）
- ・ミャンマー・ニュース・ブリーフ（第277号・第279号 朝倉肇氏提供）
- ・[Economic corridor with China key to Myanmar's peace process](#)
(GLOBAL TIMES 2018/12/20)
- ・[「ミャンマー「一带一路」事業縮小 港湾開発、中国が譲歩」](#)（東京新聞 2018/11/10）
- ・[「中国「一带一路」のASEAN展開」](#)（酒向浩二 みずほ総合研究所 2018/7/20）
- ・[China-Myanmar Economic Corridor Ambitions Meet Hard Reality](#)
(The Jamestown Foundation 2018/9/19)
- ・[Chinese firm finalizes new Yangon city proposal](#) (Myanmar Times 2018/11/26)
- ・[日本が協力を表明したミャンマー・ダウエー経済特区のポテンシャルとは！？](#)
(Diamond online 2016/3/25)
- ・[ミャンマー・日・タイ共同 ダウエー開発プロジェクト](#)
(ジェトロ・バンコク事務所 2018年3月)