

《アジア圏フロンティアシリーズ No. 1》

2013年7月25日
No.2013-17

ミャンマー開発で強まるアジア地域連携

— ダウエイ開発が進むかが焦点 —

調査部 研究員 熊谷章太郎

《要 点》

- ◆ 本レポートでは、ミャンマーで進められている工業団地や経済特区などの開発が同国および周辺国に与える影響を整理・分析した。
- ◆ ミャンマーの重要開発地域は、ベンガル湾沿岸部やタイ国境沿いに集中しており、外資受入・工業化を通じた輸出主導型の経済発展が計画されている。今後、中長期的には、かつてのマレーシア、インドネシア、タイなどのアジア諸国と同様、第1次産業から第2次産業への転換が進むとともに、貿易比率が大きく上昇すると見込まれる。もっとも、輸出が本格的に増加するのに先駆けて、建設資材・生産設備などの資本財輸入が増加するとともに、これまで経済制裁や国内規制により制限されていた消費財の輸入が急増するため、かつてのベトナムと同様、一時的に貿易赤字が拡大すると考えられる。
- ◆ 周辺国に与える効果は、開発される地域により大きく異なるが、ダウエイ地域の開発が最も大きな影響をもたらすと見込まれる。同地域の開発が進むことによって、南部経済回廊沿いを中心としたメコン地域内での国際分業が加速するとともに、メコン地域とEU、中東、南アジアなどの西側諸国との物流環境が大きく改善することが期待される。西側諸国向けの輸出については、インドを中心とした南アジア向けの資本財輸出の重要性が今後高まると考えられ、とりわけタイが同ルート開発の恩恵を多く受けると考えられる。
- ◆ 日本政府は、現在ヤンゴン近郊のティラワ地域の開発に深く関与する一方、ダウエイの開発については協力の可能性を検討する段階にとどまっている。もっとも、同地域の開発により大きな恩恵を受けると考えられるタイの一般機械、電気機械、輸送機械などは、日系企業がタイにおいて大きなプレゼンスを有する業種である。タイからティラワへの原材料調達ルートの開拓といった観点からも、今後のダウエイ開発への関与をより積極的に検討するべきである。

本件に関するご照会は、調査部・研究員・熊谷章太郎宛にお願いいたします。

Tel: 03-6833-6028

Mail: kumagai.shotaro@jri.co.jp

はじめに

2010年後半以降、ミャンマーでは、様々な政治・経済改革が進展しており、アジア新興国を取り巻くビジネス環境は大きく変わり始めている。工業団地やSEZ (Special Economic Zone)、港湾・道路などの整備計画も策定されつつあり、南アジアと東南アジアの結節点に位置する同国経済の発展を受けてアジア地域の経済連携が加速するとの見方も強まってきている。

本レポートは、ミャンマーの経済開発の現状と周辺国への影響を分析する。1節では、今後の経済開発を見る上で重要となる地域を整理する。2節では、経済発展に伴いミャンマーのマクロ経済構造がどのように変化するのかを展望する。3節では、経済開発が周辺国に与える影響について、ダウエイ地域の開発が進む場合を軸に考える。

1. 重要開発地域

最初に重要開発地域を整理する。現在、日本、タイ、中国、インドなどの多くの国が主導する形で、ベンガル湾沿いやタイ国境近辺に輸出向けの製造業拠点や港湾を整備する計画が策定されている。

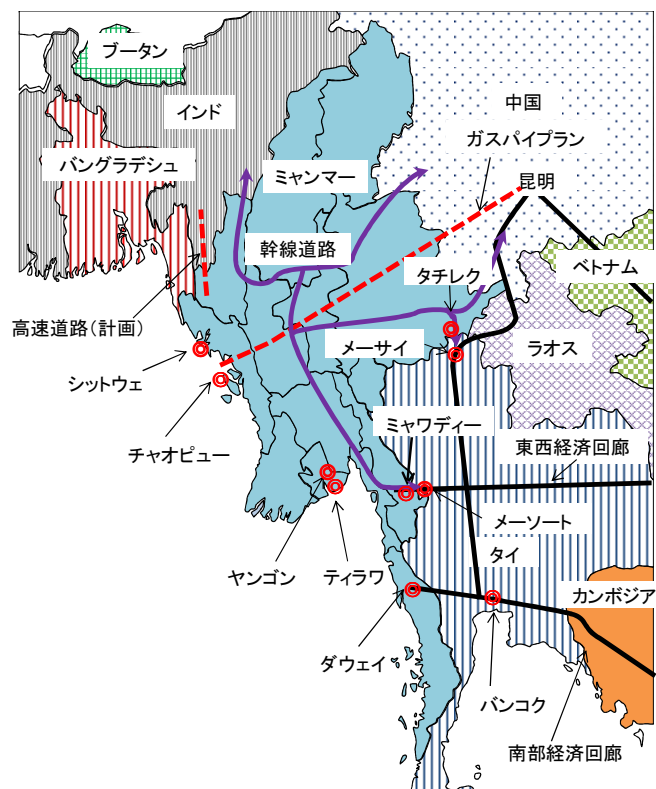
まず、商業首都ヤンゴン近郊に位置し、日本政府が開発に関与していることから注目を集めているのがティラワ SEZ である¹ (図表 1)。同地域では 2,400ha の開発が予定されており、2015年に第1フェーズ部分(400ha)の商業的運用が始まり、企業の入居・操業が開始される予定となっている。

ティラワとともに注目されているのが、ヤンゴンの東南部約 600 キロ、バンコクの西 350 キロに位置するダウエイ SEZ である。同地域ではティラワ地域の 10 倍と、国内の他の開発地域と比べて大規模な開発が計画されている。

これまでの開発を担っていた民間会社の資金調達難から開発が停滞していたが、2013年春に開発権がタイ政府に譲渡された。今後は6月中旬にタイ・ミャンマー政府の共同出資により設立された合弁事業体により開発が進められる予定である。3節で詳しく述べるが、ダウエイの開発は、メコン地域内の国際分業やメコン地域と EU や中東、南アジアなどの西側諸国との物流に大きな影響を及ぼすと考えられていることもあり、他の地域と比べて極めて重要な意義を持つ。

また、タイ近辺の開発地域としては、ダウエイのほかにも東西経済回廊沿いに位置するミャワデーや南北経済回路沿いに位置するタチレクの開発も注目されている。西部についても、中国向けガス輸出の開発が進められているチャオピューにおいて SEZ を整備する計画が中国政府の主導により進められている。このほか、チャオピューの北西部に位置するシットウェでは、インド政府が主導する形で港湾やインド東北部につながる交通輸送網の整備計画が進められている。

図表 1 ミャンマーの重要開発地域



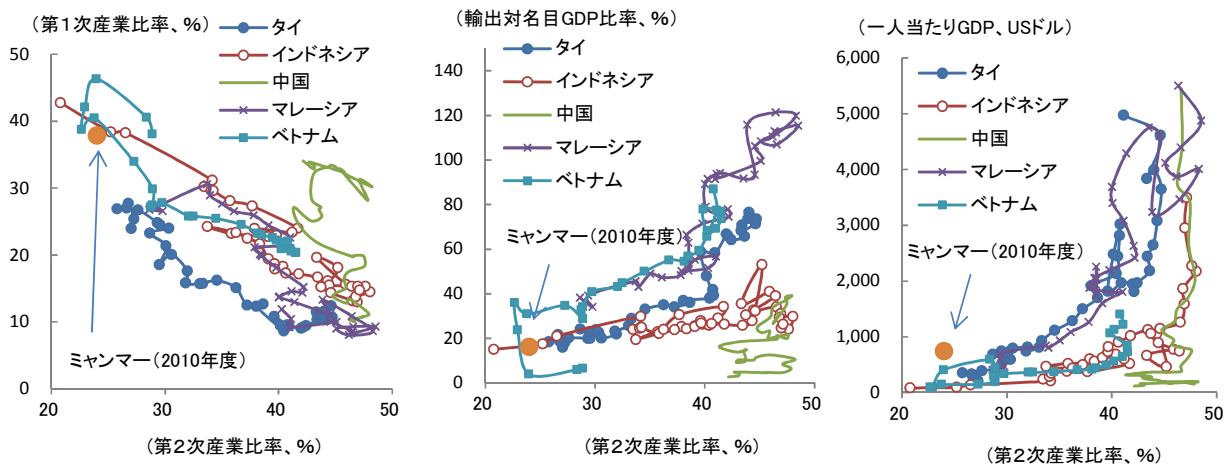
(資料)日本総合研究所作成

¹ 同地域はもともと建設省傘下の部局や中国により開発計画が進められていたが実現には至らなかった。日本政府は、2012年4月にマスター・プランの策定に協力する旨の覚書を締結し、同年12月開発のための協力覚書を締結している。

2. ミャンマーへの影響

第2節では、ミャンマーの経済開発が同国の経済に与える影響についてみる。前節でみた様々な開発計画は外資受入・工業化を通じた輸出主導型の経済発展を企図したものである。しかしながら、製造業向けインフラ整備が実際に進展するには一定の時間が必要となる。一方、各種規制の緩和を背景に、通信・金融・小売などを中心としたサービス業のビジネス環境は短期間で大きく改善している。そのため、短期的には第3次産業比率が第2次産業比率に先駆けて高まる可能性がある。しかしながら、中長期的には、インフラ整備が進み、外国企業の生産・輸出活動が本格化するなかで、他のASEAN諸国と同様、第1次産業から第2次産業への移行が進むとともに、輸出主導型で経済が発展するようになると見込まれる² (図表2)。

図表2 アジア諸国の産業比率・輸出比率・一人当たりGDPの推移



(資料) World Bank, *World Developing Indicators*, IMF, *World Economic Outlook*, *Direction of Trade*, CSO
 (注1) タイ・インドネシア・中国・マレーシアは1971~2011年、ベトナムは1986~2011年(マレーシアは右端グラフのみ2005年まで)。
 (注2) ミャンマーの輸出比率は、IMF DOTにおける2010年(暦年)の財輸出額を基に計算。

工業化が進むなかで、輸出品目構造も大きく変化すると考えられる。同国の主要輸出品は鉱物性燃料・食料品であり、当面はこれらの品目が輸出をけん引すると見られているが、将来的には製造業製品の比率も高まると予想される。ちなみに、かつて食料品が主要輸出品であったタイや、鉱物性燃料が全体の8割強を占めていたインドネシアでも、工業化が進むなかで製造品の輸出比率が上昇している(図表3)。

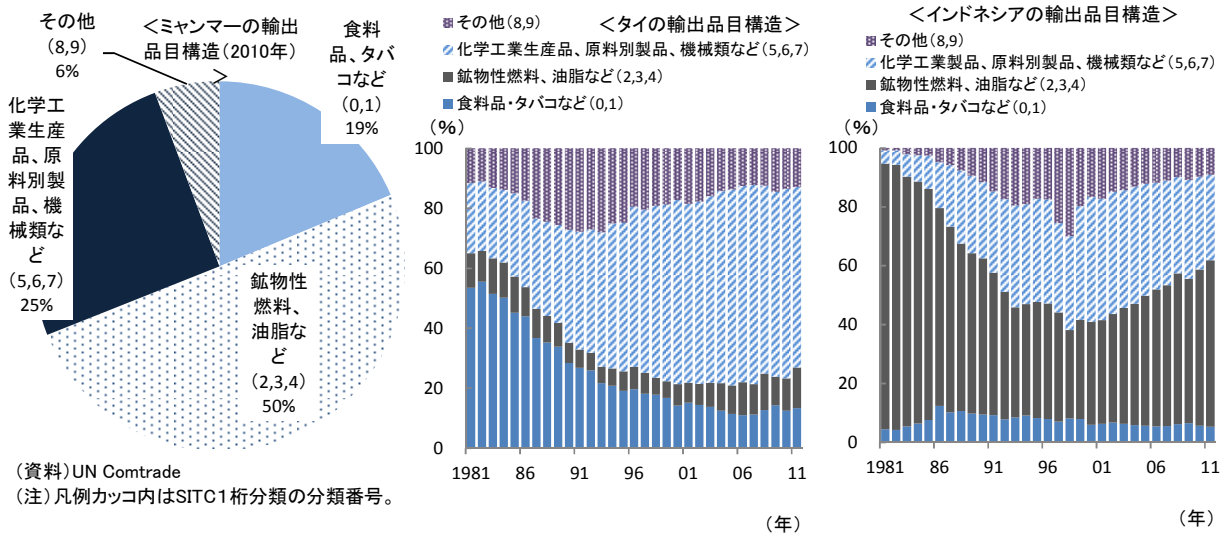
なお、国全体で見れば、繊維・加工食品、木材・皮製品などの労働集約的な商品が製造業製品の大半を占めると見込まれるが、地域により生産される商品は大きく異なることが予想される。例えば、ダウエイ地域では、重化学工業や石油化学製品の生産に多くの区画が割り当てられる予定であり、他の地域よりも資本集約的な商品の比率が高くなると見込まれる。一方、ティラワでは、先行して操業される区画は加工度の高い製造業が入居すると見込まれるものの、その他の多くの区画は加工食品・繊維関連製品などの生産にも用いられる予定である³。また、ミャワディーやタチレクなどでは、繊維を中心とした労働集約的な商品の生産が大半を占め、資本集約的な商品は少ないと考

² 中国は1970年代前半から第2次産業比率が4割を超えており、他のアジア諸国と大きく異なる経済発展を遂げている。以前から製造業比率が高かった要因としては、①当時の中国ではマルクス経済学の影響が強く物的生産を重視する傾向が強かったこと、②西側諸国との緊張した国際関係が続くなかで工業化や自給体制の構築が重視されたこと、などが挙げられる。

³ 2012年に締結された覚書では、ティラワ地域をクラスA・クラスBの2つに区分し、クラスAは「高品質」の製造業に供与され、クラスBは縫製、食品加工、電線産業などの労働集約的産業へ供与される方針が示されている。

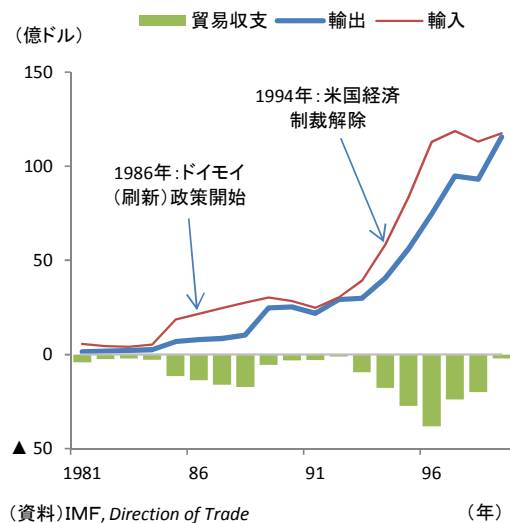
えられる。

図表3 ミャンマー・タイ・インドネシアの輸出品目構造



図表4 ベトナムの財貿易の推移

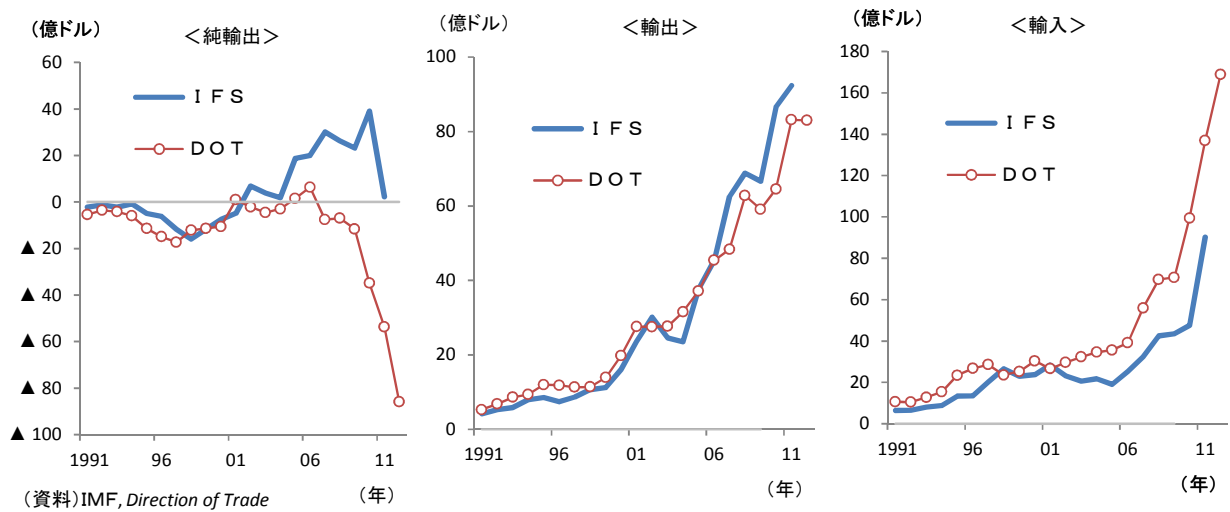
このように、中期的には輸出主導型の経済発展が予想されるものの、短期的には貿易赤字が拡大する可能性が高いことに注意したい。これは、生産・輸出活動が本格化するのに先駆けて建設や生産設備設置に関わる資本財輸入が増加するとともに、これまで経済制裁や国内規制により禁止されていた商品の輸入が大幅に増加するからである。かつてベトナムでも、ドイモイ(刷新)政策により市場メカニズム・対外開放が図られた後や米国の経済制裁が解除された後にも貿易赤字が拡大している(図表4)。



なお、同国の貿易統計を参照する場合には注意が必要である。同国の統計及びそれに基づき作成され

ている IMF/IFS(International Financial Statistics) などでは、2000 年代後半にかけて貿易黒字が増加しているものの、同国の統計では高額な輸入関税などを背景に輸入が実際よりも過小申告されており、実態では貿易赤字が拡大している可能性があるからである。同じ IMF の統計でも、貿易相手国側の統計を合わせて双方向から推計された DOT (Direction of Trade) と IFS の計数の間には、とりわけ輸入に大きな乖離が存在する(図表5)。対内直接投資や各国からの ODA 受入れなどによる資本流入が続くと見込まれるものの、貿易赤字の拡大を背景とした通貨安・輸入物価上昇圧力によるマイナス影響には注意が必要である。

図表5 ミャンマーの純輸出・輸出・輸入の推移



貿易赤字の拡大に起因するリスクを緩和するためには、インフラ整備計画を着実に進め、外国投資受入を通じた生産・輸出活動を早期に軌道に乗せていくことが求められる。そのためには、SEZや各種インフラ開発に関わる資金調達先を明確にするとともに、土地収用・住民の移転問題・環境対応問題にかかわる開発計画の遅延リスクを減らしていくことが必要となる。また、急速に工業化が進むなかで工場労働者の確保が困難になり、労働面から生産活動が抑制される危険性もある。これを回避するためには、農業部門から製造業部門への労働力の移動が円滑に行えるよう、機械化を通じた農業生産性の上昇、農業労働者向けの職業訓練の実施などを図ることが重要となろう⁴。

⁴ この他、ミャンマーと同様の労働集約的産業に対して強みを持つ、インド、カンボジア、ラオス、バングラデシュなどとの差別化をどのように図り外国企業を誘致していくかも重要となる。

3. 周辺国への影響

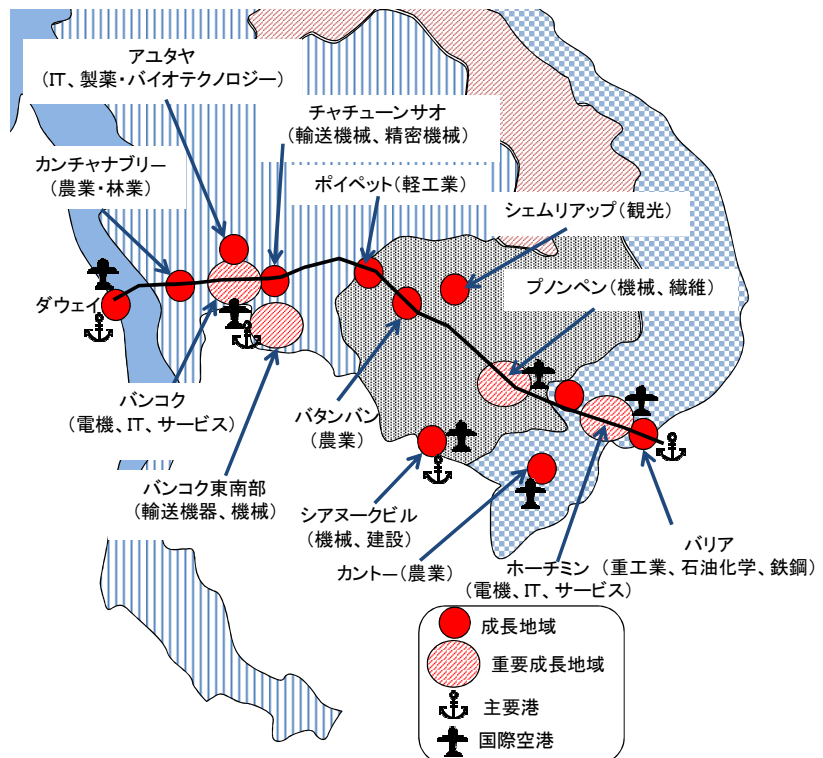
第3節では、一連の経済開発が周辺国に与える影響についてみる。周辺国に与える影響は、開発される地域により大きく異なるが、タイ、カンボジア、ベトナムを通る南部経済回廊の直線状に位置し、EU、中東、南アジアなどの西側諸国との物流の拠点にもなるダウエイの開発がとりわけ大きなインパクトをもたらすと考えられる。そのため、以下では、ダウエイ地域の開発を中心軸に、(1) メコン地域（タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）での国際分業、(2) メコン地域と西側諸国の貿易についてみる。また、日本政府の開発への関与動向が同地域の開発に大きな影響を与えると見込まれるため、(3) 日本政府のダウエイへの関与、についてもみる。

(1) メコン地域の国際分業

ミャンマーの開発により、メコン地域における国際分業が加速すると考えられる。同地域での国際分業を見る際には、タイからの視点で見ることが重要になる。というのも、タイでは失業率が1%を下回るほどに労働需給が逼迫していることに加え、2013年1月から全国一律の300パーツの最低賃金が導入され、全国的に賃金が大きく上昇しており、労働集約的な生産工程の周辺国への移転が重要になっているからである⁵。タイにとっては、言語の壁が低く、電力コストも低いラオスでの生産に強みがあるものの、同国は人口

規模が小さく受入キャパシティがそれほど大きくないうえ、周辺地域の産業集積がそれほど進んでいないといった制約も有している。こうしたこともあり、現在はラオスより多くの労働力を抱え、相対的に産業集積が進んでいる南部経済回廊沿いにあるカンボジアへの関心が強まっている。今後、ダウエイ地域の開発が進めば、ミャンマーはカンボジアと同様に重要な分業先になり、南部経済回廊沿いに存在する産業集積の拠点間での国際分業が進展すると考えられる(図表6)。こうした国際分業の進展は、タイ周辺国の産業育成や雇用創出に寄与し、タイには生産効率化を通じたコスト低下などのメリットをもたらすと考えられる。また、次項目で述べるように、西側諸国との物流といった観点からも、南部経済回廊沿いの発展・国際分業は大きな意義を持つ。ただし、タイからの労働集約的な生産工程の周辺国への移転は、国内労働者の産業間移動がスムーズに進まない場合には、国内雇用・消費などに対して負の影響として顕在化する可能性もあることに留意したい。

図表6 南部経済回廊沿いの重要地域と現在の主要産業



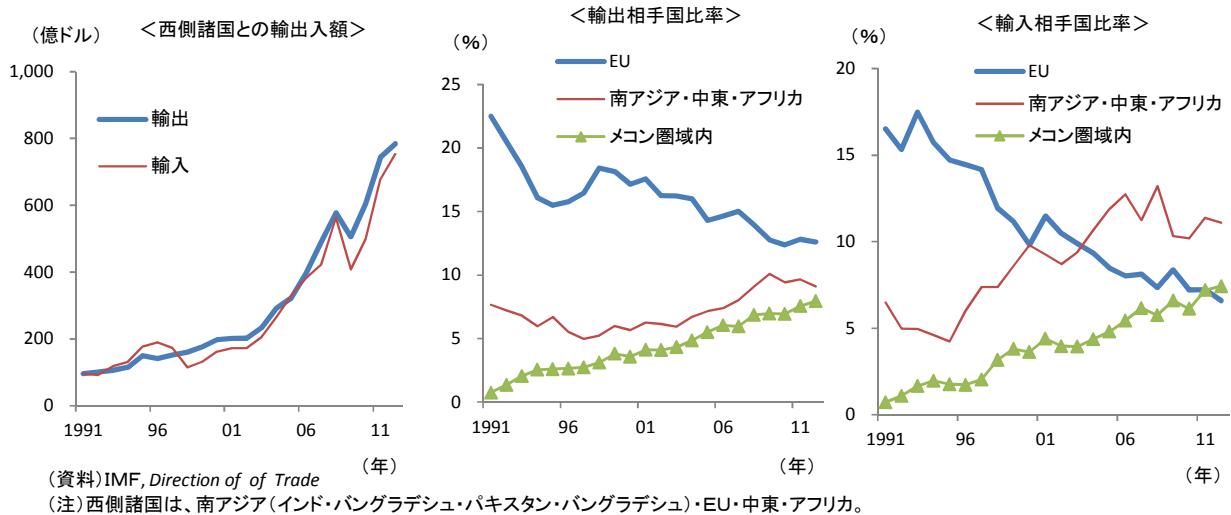
(資料)ERIA (2009) Mekong India Economic Corridor Development Concept Paper P.12 "Location of Growth Poles and Growth Nodes in MEIC"を基に日本総研作成

⁵ タイ政府は最低賃金の引き上げや周辺国への対外投資の推奨などを契機とした資本集約的な産業構造への転換・グローバル化を図っている。これまで対内投資促進機関であったBOI (Board of Investment) も、今後5年間の計画の中で対外投資も促進することを明言しており、ミャンマー、ベトナム、カンボジアを重点地域に設定している。

(2) メコン地域と西側諸国の貿易

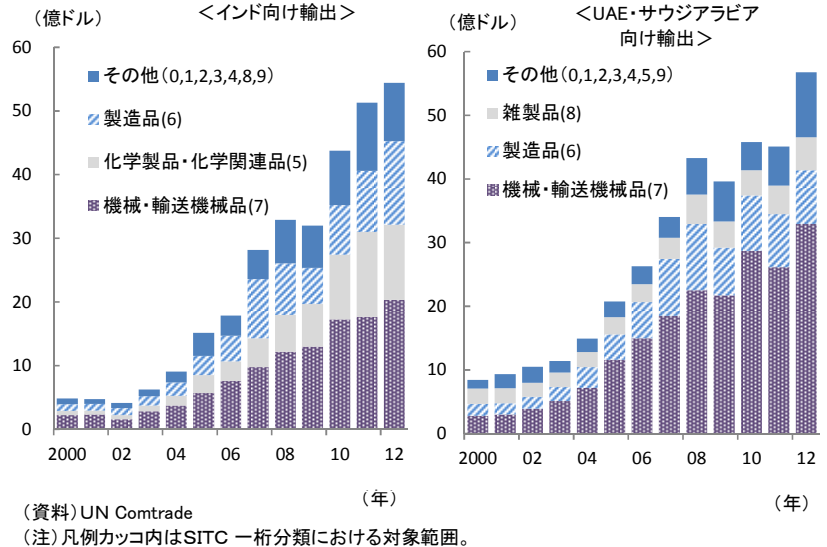
次に、メコン地域と西側諸国の物流に与える影響をみる。現在、タイ、カンボジア、ベトナム、ラオスの西側諸国との貿易はマラッカ海峡を経由する形で行われているが、ダウエイ港を利用した輸送ルートが開発された場合、輸送時間・コストが大幅に短縮されることが期待されている。メコン地域と西側諸国の貿易額は輸出入ともに過去10年で4倍前後増加している(図表7)。今後も、高成長が続くと見込まれる南アジア、中東、アフリカなどの新興国向けの輸出や、中東、北アフリカからの鉱物性燃料の輸入のコスト低下に大きな影響をもたらすと考えられる⁶。

図表7 メコン地域と西側諸国の輸出入と相手先別比率の推移



なお、ダウエイを経由するルートの開発で大きな恩恵を受けるのは、メコン圏の西側諸国への輸出の6割、輸入の8割程度を占めているタイである。輸出相手先としては、中東向けのほか、人口規模が大きく中長期的な高成長が見込まれる南アジア向けの重要性がとりわけ高まると見込まれる。南アジア随一の経済規模を誇るインド向けの商品別輸出をみると、UAE・サウジアラビア向けと同様、機械・輸

図表8 タイのインド、UAE・サウジアラビア向け財輸出の推移



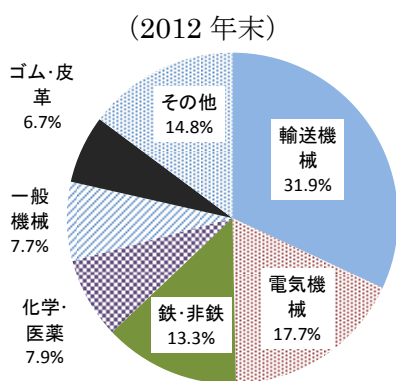
送機械製品が近年の輸出をけん引している(図表8)。これらの商品の全体に対する比率は中東地域よりは低いものの、今後、一人当たり所得の増加に伴い自動車や家電などの耐久消費財市場が拡大すれば、これら機械・輸送機械製品の輸出の割合が高まると見込まれる。

⁶ なお、対EU貿易は一定のシェアを有しているものの、輸出については欧州の景気低迷、輸入についてはより地理的に近いASEAN域内や中国などでの産業集積の進展などを背景にともにシェアの低下傾向が続いており、相対的な重要性が失われつつある。

(3) 日本政府のダウエイ開発への関与

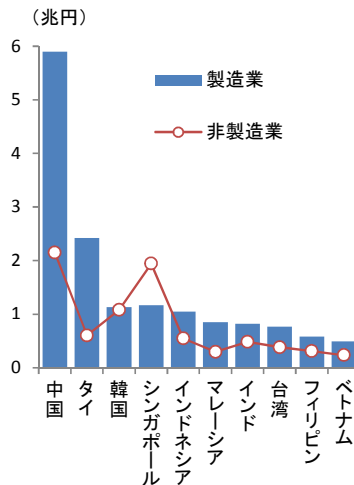
最後に、今後のミャンマー開発に大きな影響力を持つ日本政府のダウエイへの関与をみる。現在、日本政府はティラワ地域の開発に深く関わる一方、ダウエイ地域に関しては、「協力の可能性を検討する⁷⁾」段階にとどまっている。タイやミャンマー政府から、ダウエイ地域への投資に対する強い期待が寄せられているものの、具体的な協力表明は行われていない。同地域の開発総費用は8,500億円程度と考えられており、日本からの援助投資が円滑に行われずには開発が大きく遅れると考えられる⁸⁾。ダウエイへの積極的な関与姿勢を示していない理由については明らかではないが⁹⁾、ダウエイ地域の開発はわが国にとっても大きな意義を持つ。なぜならば、ダウエイの開発によって大きな恩恵を受けるのは、タイの輸送機械・電気機械・一般機械などであり、これらはわが国がタイにおいて大きな影響力を持つ業種であるからである(図表9)。わが国のタイへの直接投資残高は中国に次いで大きく、タイにとってわが国は最大の投資国であることから(図表10、11)、ダウエイの開発はタイ・日本の共通の利益であるといえよう。また、ダウエイの開発は、今後、ティラワ地域で生産活動を行う企業のタイからの原材料調達を考える上でも重要となる。ダウエイの開発の遅れはミャンマーやタイにとってだけでなく、タイで活動する多くの日系企業のアジアビジネスにおけるプレゼンスに影響を及ぼすことを考えれば、日本政府が同地域の開発への関与をより積極的に検討していく意義は十分あるだろう。

図表9 日本の対タイ製造業
対外直接投資残高業種別比率



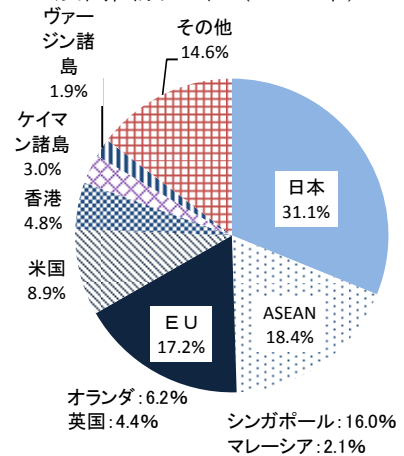
(資料)日本銀行

図表10 日本のアジア対外
直接投資残高 (2012年末)



(資料)日本銀行

図表11 タイの対内直接投資
残高国別比率 (2011年)



(資料)BOT

⁷⁾ 2012年の第4回日本・メコン地域諸国首脳会議で採択された「東京戦略2012」では、タイ・ミャンマーがダウエイ深海港及びタイへの接続道路の支援を行い、日本はその協力の可能性を検討するとの方針が示されている。

⁸⁾ 日本からの投資が行われない場合、①世界銀行やアジア開発銀行からの融資を受ける、②中国からの投資を呼び寄せるなどの対応が考えられる。

⁹⁾ 考えられる可能性としては、①2012年度から債務免除を含め5,000億円以上のODAをすでに供与しており、追加的な供与が他のアジア各国向けのODA供与額との公平性を損なう可能性があること、②ティラワ・ダウエイの2地域を同時に開発するのではなく、規模の小さいティラワを先行して開発することを企図していること、③ダウエイの開発による一番大きな恩恵を受けると考えられるタイ政府が開発資金の多くを拠出することを期待していること、などが挙げられる。