

# ミャンマー開発で強まるアジア地域連携

調査部

研究員 熊谷 章太郎

## 要 旨

1. 本稿では、ミャンマーで進められている工業団地や経済特区（SEZ）などの開発が同国及び周辺国に与える影響を整理・分析した。
2. 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、多くのアジア新興国同様、外資受入・工業化を通じた輸出主導型の経済発展経路を辿ると見込まれる。同国は長年にわたって国際社会のなかで孤立する状況が続いてきたが、今後は労働集約的な生産工程を中心にグローバル・サプライ・チェーンのなかに徐々に組み込まれると見込まれる。
3. 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。対内直接投資やODAによる資本流入が続くものの、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注意が必要である。
4. 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り、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圏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諸国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。
5. 日本政府は、現在ヤンゴン近郊のティラワ地区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べきである。

## 目次

### はじめに

#### 1. アジアの地域経済協力の枠組み

#### 2. 重点開発地域

- (1) 中心部：ティラワ
- (2) タイ国境近辺：ダウエイ、ミヤワデー、タチレク
- (3) 西部：チャオピュー、シットウエ

#### 3. 開発の影響

- (1) ミャンマーへの影響
- (2) 周辺国への影響
- (3) 日本のダウエイ開発への関与

### おわりに

### 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が大きく変わり始めている。2012年11月には新外国投資法が成立し、工業団地、SEZ（Special Economic Zone）、港湾、道路などの各種インフラの整備計画も策定されつつあり、外国企業の受け入れ環境も徐々に整いつつある。同国の経済開発を受けて、アジアの地域経済連携が加速するとの見方も強まってきている。

そこで、本稿では、ミャンマーの経済開発計画を整理するとともに、同国の経済開発の影響を分析する。1章では、アジアの地域経済協力の枠組みを整理し、アジア地域経済連携を考える上でのミャンマー開発の重要性を確認する。2章では、地域別にミャンマーの注力開発地域の概要を整理する。3章では、ミャンマーの経済開発が同国及び周辺国へ与える影響を分析するとともに、日本のミャンマー開発への関与状況についても考察する。なお、同国の経済開発に大きな影響を及ぼす可能性がある外資規制及び投資インセンティブについては、本稿とは別に「アジアの視点」において詳細を解説するとともに、ミャンマーと同様に労働集約的な産業に強みを有する国との比較を行った。

## 1. アジアの地域経済協力の枠組み

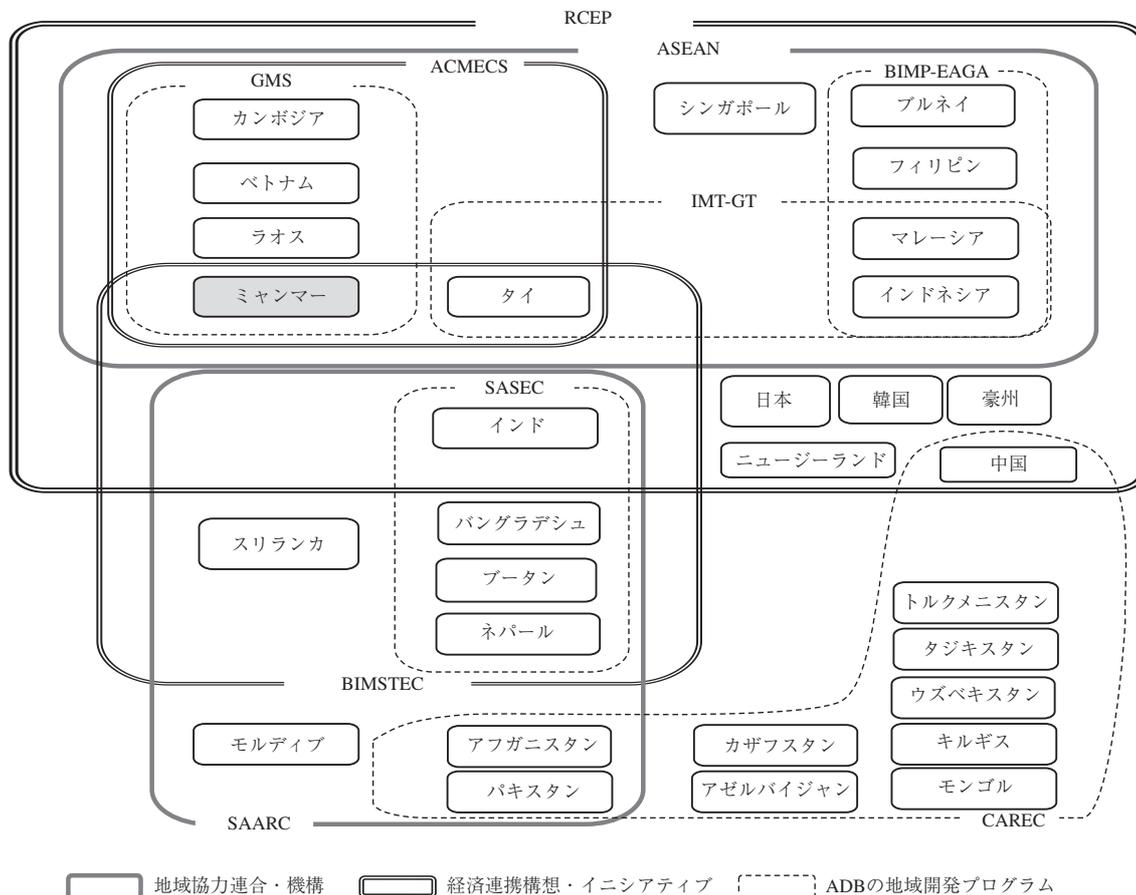
本章では、現在アジアの各地域で進んでいる様々な地域協力構造を整理し、こうした枠組みにおけるミャンマー開発の重要性を確認する。まず、アジア地域経済連携で近年最も注目されているものとしては、2015年末(注1)発足予定のAEC(ASEAN Economic Community)が挙げられる。AECは、一定程度の制約はあるものの、ヒト・モノ・カネがASEAN域内で現在よりも自由に移動出来る地域経済共同体である。域内の経済連携を推し進めるべく、様々なサブリージョナルの枠組みがADB(Asian Development Bank)を中心に進められている(図表1)。具体的には、ASEAN後発国であるCLMV諸国(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)と中国雲南省と広西チワン族自治区を含めた地域への開発支援を行うGMS(Great Mekong Sub-Region)、タイ、マレーシア、インドネシア間の経済連携を強めるIMT-GT(Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle)、ブルネイ、フィリピン、マレーシア、インドネシア間の経済協力を進めるBIMP-EAGA(Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippines, East ASEAN Growth Area)などである。また、ASEANと各国・地域とのFTAの締結も進んでおり、ASEAN、日本、中国、韓国、豪州、ニュージーランド、インドを含めた包括的な経済連携構想であるRCEP

(Regional Comprehensive Economic Partnership)も提唱されている。

ASEANを中心とした枠組みのほかにも、様々な地域経済協力の枠組みが存在する。南アジアでは、SAARC(South Asian Association for Regional Cooperation)の枠組みのもと、SAFTA(South Asia Free Trade Area)が2006年に発足しており、自由貿易に向けた取り組みが徐々に進展しつつあり(注2)、SAFTAに先駆けた2国間のFTAや貿易促進のための協定の締結も進んでいる。環ベンガル湾では、インド、バングラデシュ、ブータン、ネパール、スリランカ、タイ、ミャンマーから成るBIMSTEC(Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation)のもとで自由貿易の促進、国を跨ぐ輸送交通網の整備計画が策定されている。中央アジアに関しても、ADBが中心となって、トルクメニスタン、タジキスタン、ウズベキスタン、キルギス、モンゴル、カザフスタン、アゼルバイジャン、パキスタン、アフガニスタン、中国の間の経済協力を促進する、CAREC(Central Asia Regional Economic Cooperation Program)が進展している。

このように、アジアでは様々な枠組みで経済協力・自由貿易に向けた動きが進みつつある。こうしたなか、南アジアと東南アジアの結節点に位置するミャンマーの経済開発は、同国経済に対してだけではなく、アジア地域全体に対しても大きな影響を及ぼすと考えら

図表1 アジア経済連携の枠組み



(注1) 正式名称は以下。  
 RCEP : Regional Comprehensive Economic Partnership  
 BIMSTEC : Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation  
 ACMECS : Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy  
 SAARC : South Asian Association for Regional Cooperation  
 GMS : Greater Mekong Subregion  
 BIMP-EAGA : Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippines, East ASEAN Growth Area  
 SASEC : South Asia Subregional Economic Cooperation  
 CAREC : Central Asia Regional Economic Cooperation Program  
 IMT-GT : Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle

(注2) その他の名称・枠組みの参加国は以下。  
 ASEAN+3 : ASEAN・日中韓  
 ASEAN+6 : ASEAN・日中韓印豪ニュージーランド  
 APEC (Asia Pacific Economic Cooperation) : ASEAN+3、豪州、アメリカ、メキシコ、パプアニューギニア、チリ、ペルー、ロシア  
 TPP (Trans-Pacific Strategic Economic Partnership Agreement) 交渉参加国 : シンガポール、ニュージーランド、チリ、ブルネイ、アメリカ、豪州、ペルー、ベトナム、日本、カナダ、メキシコ、マレーシア

(資料) ERIA、ADB、各国資料などを基に日本総合研究所作成

れる（注3）。

（注1）当初は2015年初に発足する予定であったが、2012年11月の東アジア首脳会議にて、同年の年末に後ろ倒しされることが決定された。

（注2）インド、パキスタンは2006年1月から7年間、スリランカは8年間、それ以外の加盟国は10年間でセンシティブ・リスト以外の関税率を0～5%に引き下げることが合意されている。

（注3）ADB [2013]、ERIA [2009] などもアジアの経済連携におけるミャンマー開発の重要性を強調している。

## 2. 重点開発地域

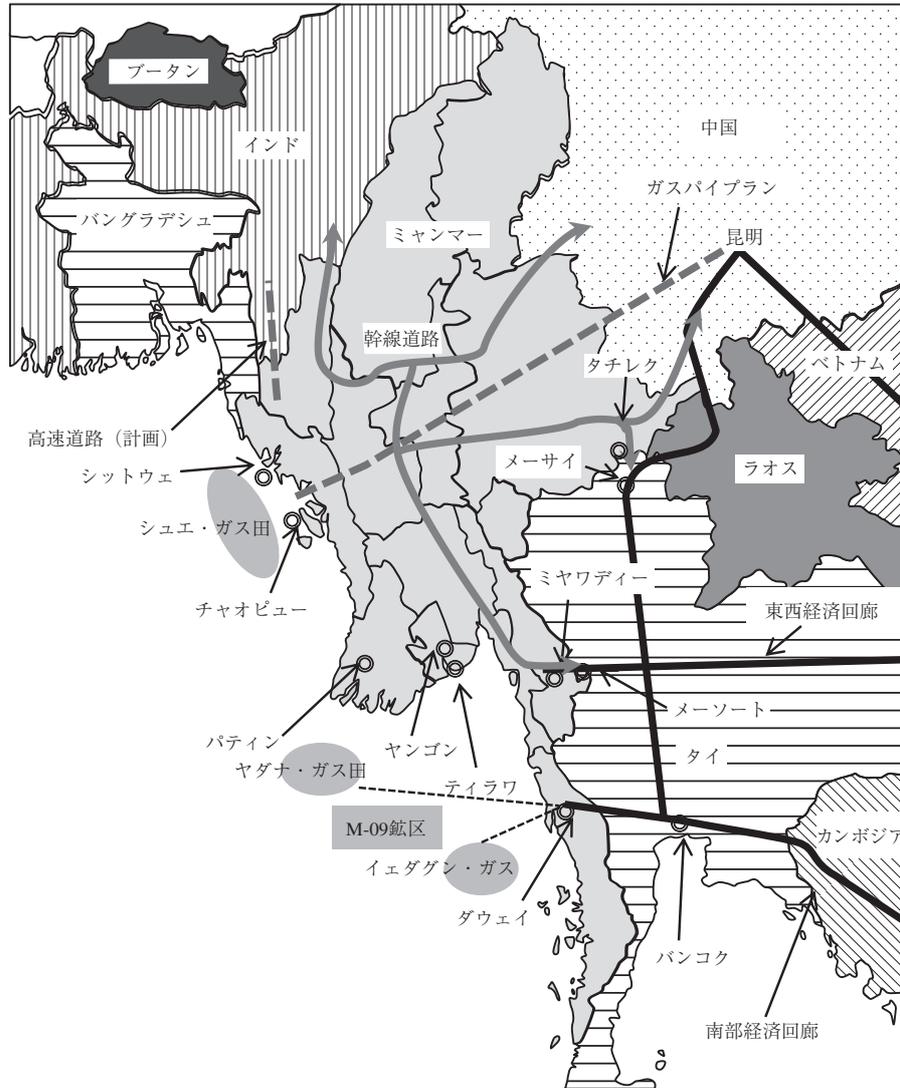
2章では、ミャンマーの重点開発地域の概要を整理する（注4）。同国の地域開発については、わが国が深く関与していることもあり、旧首都ヤンゴン近郊のティラワ地区の開発が特に注目されている。もっとも、アジアの地域経済連携をみる上では、ティラワ以外の地域の状況も合わせて把握する必要がある。以下では、ティラワのほか、タイとの国境近辺地域（ダウエイ、ミヤワディー、タチレク）や西部に位置するチャオピュー、シットウエの開発計画を整理する。

### (1) 中心部：ティラワ

ティラワは、商業首都であるヤンゴンの南25キロ、ヤンゴン川東岸に位置している（図表2）。同地域はもともと、2001年より建設省傘下のDHSHD（Department of Human Settlement and Housing Development）により工業団地、橋梁、道路などの整備が行われていたが、進捗は悪く工場の進出もわずかにと

どまっていた。2004年以降は、中国により工業団地の整備計画が進められていたが、実現には至らなかった（注5）。その後、政府は2011年12月に地区をSEZ（注6）として開発する方針を示し、日本、シンガポールなどが関与する形で計画されている（注7）。日本政府は、2012年4月にマスター・プラン策定に協力する旨の覚書に署名し、同年7月の開発に対する合意を経て、同年12月に経済特区の開発に関する協力覚書に署名した。2012年中に行われたフィージビリティ調査の結果を踏まえて工業団地、商業施設などを含む2,400ha規模の開発計画の策定が進められており、2013年5月には日本側の開発共同事業体 MMST（Mitsubishi corporation, Marubeni, Sumitomo Corporation）と Myanmar Thilawa SEZ Holdingとの間で開発にかかわる覚書が結ばれている。今後のスケジュールとしては、2013年末までに着工し、2015年に第1フェーズ（400ha）部分の商業的運用を開始し、企業の入居及び生産活動が始まることを計画している（注8）。地区の経済開発を促進するため、日本政府はヤンゴン周辺を中心としたインフラ整備を進めている。ちなみに、現在の同国の主要港湾は、ティラワ港よりも中心部に近いところに位置するヤンゴン港であり、ヤンゴン近辺に既に20カ所を超す工業団地が存在する。既存の港湾や工業団地を整備するのではなく、ティラワ地区を新たに開発する計画が進められている背景としては、

図表2 ミャンマーの主要開発地域



(資料) 日本総合研究所作成

①ヤンゴン港は水深が浅く2回の潮待ちが必要であるとともに、土地の制約から拡張が困難であり、大型貨物船が入港出来ないこと(注9)、②多国籍企業が入居出来る程度のイ

ンフラを有しているのは、ヤンゴン中心部から20キロ程度北部に位置するミンガラドン工業団地のみであり、より輸出を行いやすい河川岸に工業団地を設けることが合理的である

ためと考えられる。

## (2) タイ国境近辺：ダウエイ、ミヤワディー、タチレク

次にタイとの国境近辺における地域開発計画をみる。まず、ダウエイについてみる。ダウエイは、ヤンゴンの東南約600キロ、バンコクの西350キロに位置する港町である。同地域の開発計画は、1996年にタイの総合建設会社最大手Italian-Thai Development社（以下、ITD社）によるフィージビリティ調査が行われるなど、ミャンマーの政治・経済改革が本格化する以前から進められていた（注10）。2008年5月にはミャンマー・タイ政府とITD社の間で同地域の開発にかかわる覚書が結ばれ、同年6月にはタイ運輸省との間で覚書が締結された。2010年には、深海港、重化学工業の工業団地、タイとの国境を跨ぐ輸送網の整備、周辺の住宅・商業施設開発などを含むSEZの開発について合意がなされ、石油ガス、重化学工業、軽工業などを含む、2万5,000ha規模の開発がITD社及び傘下のDawei Development Corporation（以下、DDC社）により進められていた。もっとも、ダウエイの開発規模はティラワの10倍もあり、ITD社の資金調達難を背景に、タイとダウエイをつなぐ道路以外の開発が進展しない状況が続いていた。しかし、ITD社は2013年春に同地域の開発権をタイ政府に譲渡し、6月にはタイ政府とミャンマー政府による開発のための共同

開発事業体が成立しており、開発に向けた動きが再びみられる（注11）。

次に、ミヤワディーとタチレクについてみる。ミヤワディーはヤンゴンの東200キロ、タチレクはヤンゴンの東北600キロに位置する都市であり、それぞれ国境を挟んでタイのメーソートとメーサイと面している。両地域は、①タイからビザなしで数日間の滞在が認められていること、②ミヤワディーはラオス、タイ、ミャンマーを結ぶ東西回廊沿いに、タチレクもタイ、ラオス、中国を結ぶ南北回廊近辺に位置することもあり、以前からタイ人やタイを訪れる外国人旅行者との間でも活発なヒト・モノの交流が行われている。これらの地域はティラワやダウエイのような大規模な開発計画は策定されていないものの、今後タイとミャンマーの国際分業における要所として開発が進む可能性があるため、俄かに注目を集めている。なお、ミヤワディー近辺は繊維関連産業の生産拠点として注目されており、ミヤワディーの西部に位置するパアンでは工業団地が造成されつつある（注12）。一方、タチレクではこうした工業団地の造成計画は存在しないものの、メコン川の対岸ではラオス政府と中国民間企業がディベロッパーとなってGolden Triangle SEZが運営されている。

## (3) 西部：チャオピュー、シットウェ

西部の地域開発は、インドや中国が主導す

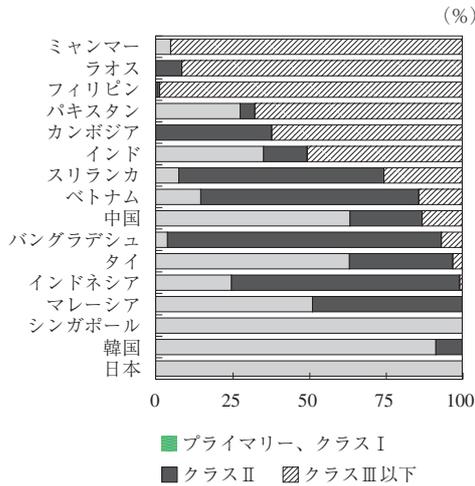
る形で進められている。まず、チャオピューについてみる。同地域は、ヤンゴンの北西400キロのラカイン州に位置する。同地域の主要産業は米・豆類を中心とした農業やエビ・カニの養殖業及び林業が中心であったが、近年は鉱業の開発が進んでいる。韓国系企業による、Shwe、Shwe Phyu、Myaといった中国輸出向け石油・ガス田開発が特に注目されている。同地域と中国雲南省をつなぐ石油・ガスパイプラインの敷設工事も進められており、2013年7月には実際の運用が始まったとの報道もなされた。また、こうした鉱物資源開発と同時に、深海港や中緬間の道路・鉄道整備計画も進められており、中国とベンガル湾を結ぶ物流ハブとしての役割も期待されている（注13）。雲南省からチャオピューにつながる物流ルートの整備は、中国のインド洋以西の国との貿易にも大きな影響をもたらす可能性がある。工業団地・SEZの開発についても、2011年12月に中国企業との間で経済技術開発区を開発する覚書が締結されている。

最後にシットウエについてみる。シットウエはチャオピューの北西100キロに位置するインド北西部とミャンマーをつなぐカラダン川の河口に位置するラカイン州の州都である。同地域は、チャオピューと同様、第1次産業が主要産業であったが、近年は中国向け輸出のためのガス田開発も大きな注目を集めている。チャオピュー地域の開発が中国を中心に進められている一方、シットウエの港湾

整備はインド政府の協力のもとで進められている。インドにとっては、シットウエ港からカラダン川を經由しインド北部（ミゾラム州、トリプラ州、マニプル州）に向けた輸送網が整備されることで、インド国内陸路を用いた物流よりも効率的な物流環境が整備されることが期待されている。シットウエ深海港やカラダン川の整備、インド・ミャンマー間的高速道路建設を含む、Kaladan Multi-model Transit Transport Projectの覚書が2008年に締結され、2011年10月の印緬首脳会談後に同事業の推進加速が合意されている。

以上が、ミャンマーの主要開発地域である（注14）。一連の開発は、外国企業を誘致し、生産された製品を海外に輸出することを企図していることもあり、いずれも国境・沿岸部の地域である。港湾に極めて近い地域に工業地域を開発する理由としては、港湾や電力などのインフラと同時並行的に道路整備を進めるのが資金的に困難であるためと考えられよう。ちなみに、国連のアジア・ハイウェイ構想（注15）に含まれる主要な幹線道路に関する整備状況をみると、大部分が片道1車線、平坦地での設計速度が60キロ、簡易舗装という「クラスⅢ」と呼ばれる道路が全体の9割以上を占めている（図表3）。BIMSTECやAECの枠組みのもと、タイ、ミャンマー、インドを結ぶ高速道路の整備やチャオピューから中国雲南省にかけての鉄道・道路網の整備が提唱されているものの、当面は港湾の整備

図表3 アジア・ハイウェイの整備状況（2010年）



（注）分類は平坦地における基準。  
（資料）UN ESCAP

アジアハイウェイの分類基準

道路分類		プライマリー	クラス I	クラス II	クラス III
車線		4車線以上		2車線	
設計速度 (km)		120	100	80	60
幅 (m)	道路用地	50	40	40	30
	車線	3.5		3.5	3
	路肩	3		2.5	1.5
中央分離帯		4	3	-	
最少曲線半径 (m)		520	350	210	115
舗装種別		アスファルト・コンクリート／セメント・コンクリート			二層式アスファルト表面処理（簡易舗装）

と沿岸部・国境近辺に位置する工業団地・経済特区（SEZ）にかかわるインフラ整備が優先して行われると見込まれる。

- （注4）各地域の開発計画については、Aung Min・Kudo [2012]、江橋 [2006]、尾高・三重野編 [2013]などを参考にした。
- （注5）2004年には、中国・ミャンマー政府間で同地域の開発総合計画の策定にかかわる覚書が締結されている。
- （注6）なお、同地域をSEZとして正式に認めるか否かは審議中である。2011年に成立したSEZ法についても改正が検討されている。
- （注7）この他、江橋 [2012] によれば、China Harbor社は、2012年10月末のミャンマー副大統領の訪中時に、ヤンゴン川兩岸にSEZを含む80,000haの都市開発計画を提案している。
- （注8）MOUに基づくマスター・プランの策定はすでに終了していると見られるが、2013年9月時点では公開されていない。
- （注9）深海港の整備に対する需要が高まってきたのは、2000年以降の国際的な資源価格の高騰を背景に、コンテナ当たり輸送コスト削減のため、貨物船の大型化が進んできたためである。
- （注10）同地域の開発の経緯については、DDC [2013]を参照した。
- （注11）なお、パシフィックコンサルタンツ [2013] は、DDC社の

マスター・プランを検証し、より機能的なSEZにするためにDDC社の設計レイアウトを変更することの必要性を指摘しており、今後ダウェイ地域の開発は当初計画から大きく変更される可能性がある。

- （注12）現在の開発状況については、JETRO [2013]を参照した。
- （注13）2011年4月末には中国鉄路工程総公司与ミャンマー鉄道公社の間で、鉄道建設にかかわる覚書が締結されている。
- （注14）ちなみに、多国籍企業からの関心はそこまで高くないものの、Aung Min・Kudo [2012] は、本章で記述した地域のほか、ミャンマー中部に位置するモニュワ（Monywa）及びパコック（Pakokku）の発展の可能性についても指摘している。
- （注15）UN ESCAP（United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific）が管轄する、アジア主要都市を跨ぐ国際道路網整備計画。

### 3. 開発の影響

3章では、ミャンマーの経済開発が同国及び周辺国に与える影響を分析する。

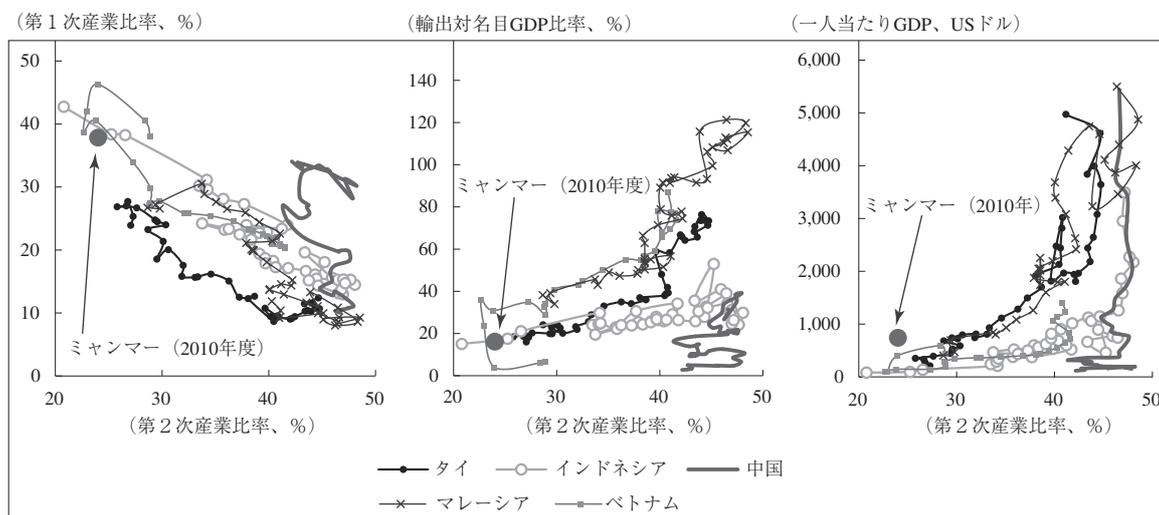
(1) ミャンマーへの影響

1節では、一連の経済開発が同国の経済に与える影響についてみる。前章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画策したものである。しかしながら、製造業向けインフラ整備には一定の時間が必要となるため、生産・輸出活動の本格化は当面期待出来ない。むしろ、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各種規制の緩和を背景に短期間で大きく改善しているため、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、中期的には、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、輸出主導型の経済発展段階を辿ると見込まれる(注16)(図表4)。同国は長年にわたって国際社会のなかで孤立してきたが、今後は労働集約的な生産工程を中心にグローバル・サプライ・チェーンのなかに組み込まれるようになる見込まれる。なお、各国の適正な貿易依存度はその国の規模や経済発展段階の度合いなどによって大きく異なるが、ミャンマーの貿易依存度は国内の規制や先進国の経済制裁などを背景に、同程度の人口や一人当たり所得の国と比べても低くなっており、今後大幅に上昇すると考えられる(BOX)。

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。現在の同国の主要

図表4 産業構成比率・輸出対名目GDP・一人当たり名目GDP比率の推移



(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。  
 (注3) ミャンマーの会計年度は、4月～翌年3月。  
 (資料) World Bank, World Developing Indicators, IMF, World Economic Outlook, Direction of Trade, CSO

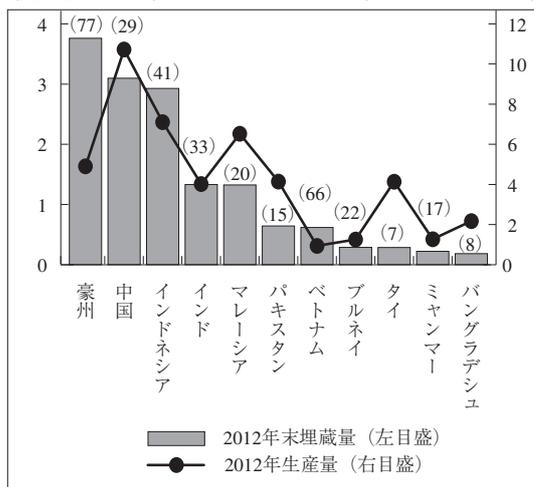
輸出品は鉱物性燃料と食料品であり、当面はこれらの品目が輸出をけん引するとみられている。とりわけ、短期的には中国・タイ向けを中心としたガス輸出が一段と増加すると見込まれている。もっとも、①アジア各国と比べると埋蔵量がそこまで多くなく、採掘可能年数も限られること（図表5）、②国内経済の発展によるエネルギー需要の高まりを受けて、輸出よりも国内消費に回す必要性が高まると見込まれることなどを踏まえると、ガスをけん引役とした輸出増加には限界があり、中長期的には製造業製品の比率が高まると見込まれる。実際、かつて食料品が主要輸出品であったタイや、鉱物性燃料が全体の8割強を占めていたインドネシアでも、工業化が進むなかで製造品の輸出比率が上昇している

（図表6）。

なお、一国全体でみれば、繊維、衣料、加工食品、木材・皮製品などの労働集約的な製品が製造業製品の大半を占めると見込まれるが、開発される地域により生産される製品は大きく異なると考えられる。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製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用いられる予定である（注17）。また、ミヤワディーやタチレクなどでは、繊維・衣料を中心とした労働集約的な製品の生産が大半を占め、資本集約的な製品の比率は低くなると考えられよう。

ただし、熊谷 [2012] でも展望したように、当面貿易赤字の拡大は避けられない。これは、同国の生産活動が本格化し、輸出が増加するには一定の時間が必要である一方、インフラや生産設備の整備の過程で多くの資本財の輸入が必要になるとともに、これまで経済制裁や閉鎖的な規制のために輸入が制限されていた製品の流入が増加するためである。こうした現象はベトナムでもみられており、ドイモイ（刷新）政策が開始された1980年代後半後やアメリカの経済制裁が解除された1990年代前半にかけて同国の貿易赤字は大きく拡大

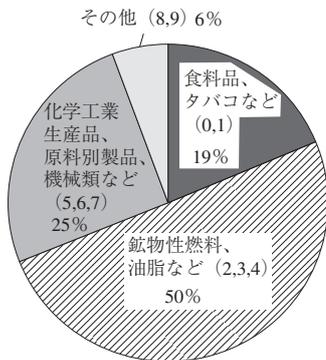
図表5 アジア各国のガスの埋蔵量・生産量  
 (兆立方メートル) (100億立方メートル)



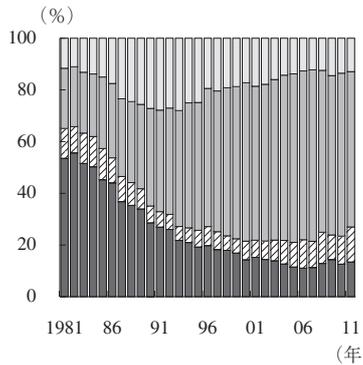
(注) カッコ内は埋蔵量÷生産量で計算した採掘可能年数。  
 (資料) BP, Statistical review of world energy 2013

図表6 ミャンマー、タイ、インドネシアの輸出品目構造

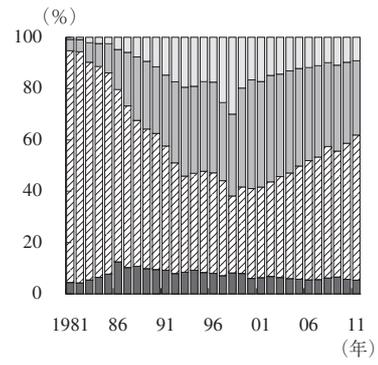
<ミャンマーの輸出品目構造 (2010年)>



<タイの輸出品目構造>



<インドネシアの輸出品目構造>



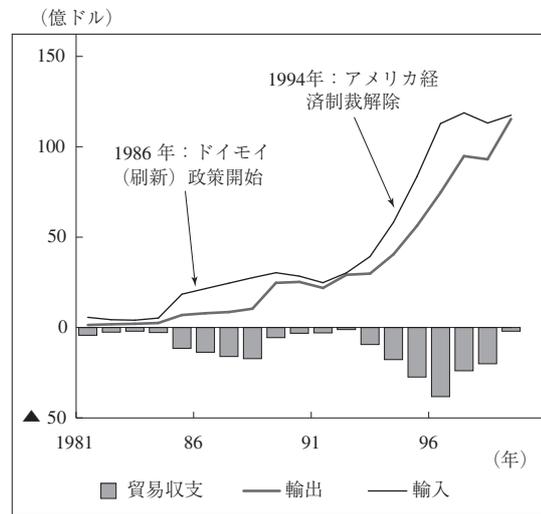
- その他 (8,9)
- 化学工業生産品、原料別製品、機械類など (5,6,7)
- ▨ 鉱物性燃料、油脂など (2,3,4)
- 食料品・タバコなど (0,1)

(注) 凡例カッコ内はSITC 1桁分類の分類番号。  
(資料) UN Comtrade

している (図表7)。

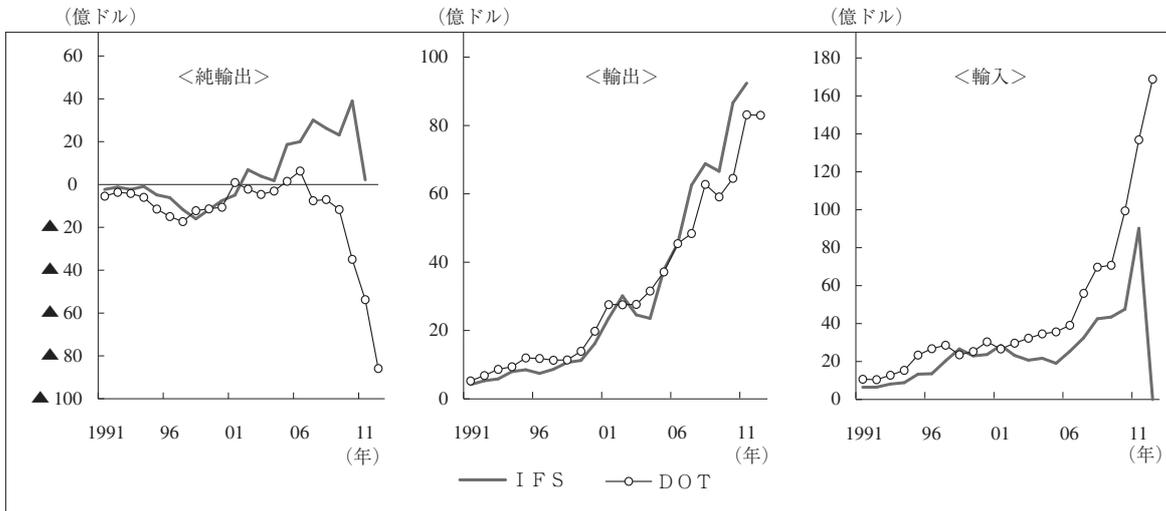
なお、ミャンマーの貿易統計を参照する場合には注意が必要である。同国の統計及びそれに基づき作成されているIMF/IFS (International Financial Statistics) などでは、2000年代後半にかけて貿易黒字が増加しているものの、同国の統計では高額な輸入関税などを背景に輸入が実際よりも過少申告されており、実際には貿易赤字が拡大している可能性があるからである。同じIMFの統計でも、貿易相手国側の統計を合わせて双方向から推計されたDOT (Direction of Trade) とIFSの計数の間には、とりわけ輸入に大きな乖離が存在する (図表8)。これは、①輸出で稼いだ外貨の範囲内でしか輸入を認めない輸出第

図表7 ベトナムの輸出入の推移



(資料) IMF, Direction of Trade

図表8 ミャンマーの貿易収支・輸出・輸入の推移



(資料) IMF, Direction of Trade

一政策が採用されてきたこと、②輸入に必要な外貨が市場レートよりも高いレートで売買されてきたこと、③多くの商品に対して数量制限や高い関税を課してきたこと、などを背景に、輸入業者が輸入額を過少に申請したり、密輸を行ったりするインセンティブがあるためであると考えられる（注18）。今後、対内直接投資や各国からのODA受け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（注19）。

また、外国直接投資の受け入れを通じた経済成長を軌道に乗せていくには、いくつかの問題を解決することが必要である。まず、開発に必要な資金の調達先を確保し、開発が遅

れるリスクを低下させることが重要である。現在各地域で開発計画が策定されているものの、これまでのダウエイ地域の開発状況に見られるように、具体的な資金調達の目途が立たず、開発が立ち止まっているものもある。先進国や国際機関からのODAに加えて、民間からの投資をいかに集められるかが焦点となろう。投資を呼び寄せるためには、経済・政治改革を着実に進め、投資家にとっての投資リスクを低下させることが重要となる。

また、農林水産業から工業部門の労働移動がスムーズに進まないため、急速な工業化に対して労働供給が追い付かず、供給制約に陥る可能性もある。このため、農業機械の普及を通じた第1次産業の生産性向上、第1次産業に従事している労働者に対する各種職業訓

練、現地人マネージャーの育成などが重要となろう（注20）。この他、開発地域の環境保全や地元住民の移転問題などへの対応が進まない場合には、土地の収用が遅れる可能性もある。

加えて、ミャンマーと同様、労働集約的産業に対して強みを持つ、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のかも重要課題である。ミャンマーはこうした国々と比べて労働コストについては優位性を有しているものの、企業の立地選定には労働コストのほか、電力、ガス、水道を中心としたインフラや制度の整備状況、産業集積の度合いなども大きく影響する。ミャンマーはこれらの点については他国と比べても遅れており、整備が進まない場合は外国企業の進出を抑制する可能性がある（注21）。

これまでみてきたように、中長期的には外国投資を利用した工業化を通じた経済発展が展望出来るが、こうした発展を着実なものにしていくには、資金や労働供給の制約をいかにして解消していくかがカギとなる。

## (2) 周辺国への影響

ミャンマーの経済開発が周辺国に与える影響は、ERIA [2009] [2013] などが指摘するように、どの地域の開発が進むかによって大きく異なる。中心部や西部の開発による周辺国への影響は小幅なものにとどまる一方、

ダウエイを中心としたタイ国境の開発が進む場合に大きな影響が出ると指摘している（注22）。そこで、以下では、ダウエイを中心としたタイ国境地域が開発された場合の影響を中心にみる。

まず、メコン諸国（タイ、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマー）内の国際分業に与える影響について考える場合には、タイ側からの視点が特に重要になろう。これは、現在タイは労働力不足・労働コスト増加に直面しており、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きているからである。タイの東北部や北部における労働集約的な業種の労働コストは周辺国と比べて高く（図表9）、労働市場の需給ひっ迫や2012年4月及び2013年1月の最低賃金の大幅引き上げなどを受けて、今後一段と高まると見込まれている。

そのため、タイに生産拠点を有する企業にとっては、国内の地方の労働力を活用するよりも、タイ周辺国を活用した国際分業に対する関心が高まっている。既に一部の日系企業ではラオスやカンボジアとの間で分業が行われ始めているが、ミャンマーの開発によりこうした流れがさらに加速すると見込まれる（注23）。なお、ラオスはタイと言語の大部分を共有しており、電力コストが低いといった利点を有しているものの、人口規模が小さいことや南北経済回廊よりも南部経済回廊沿いの方がより産業集積が進んでいることを踏ま

図表9 2012年度のメコン圏の日系企業（製造業）の労賃（月額）

（米ドル）

	ワーカー （一般工職）	エンジニア （中堅技術者）	中間管理職 （課長クラス）	スタッフ （一般職）	マネージャー （課長クラス）
バンコク	345	698	1,574	664	1,602
タイ中部（*）	214	432	974	411	992
タイ南部（*）	174	353	795	336	809
タイ北部（*）	159	321	724	305	737
タイ東北部（*）	158	319	719	303	732
ホーチミン	148	297	653	440	1,222
ハノイ	145	342	787	418	976
ビエンチャン	132	336	410	321	1,109
ダナン	107	168	336	320	830
プノンベン	74	298	563	297	1,088
ヤンゴン	53	138	433	236	668

（注）JETROの調査対象はバンコクのみ。バンコク以外の地域の賃金は、NSOの労働力調査における地域間賃金比率を基に計算。

（資料）JETRO「2012年度投資コスト調査」、NSO *The Labor Force Survey*などを基に日本総合研究所作成

えると、ラオスの活用は限定的なものとなり、カンボジアやミャンマーの方が主要な分業先となると考えられる（注24）（図表10）。こうした、国際分業の進展はタイ周辺国には雇用を創出し、タイには生産効率化を通じたコスト低下のメリットをもたらすと考えられる。ただし、これまで労働集約的な産業に従事していた労働者の他の産業への移転がスムーズに進まない場合には、国内雇用に対して負の影響を及ぼす可能性もある。

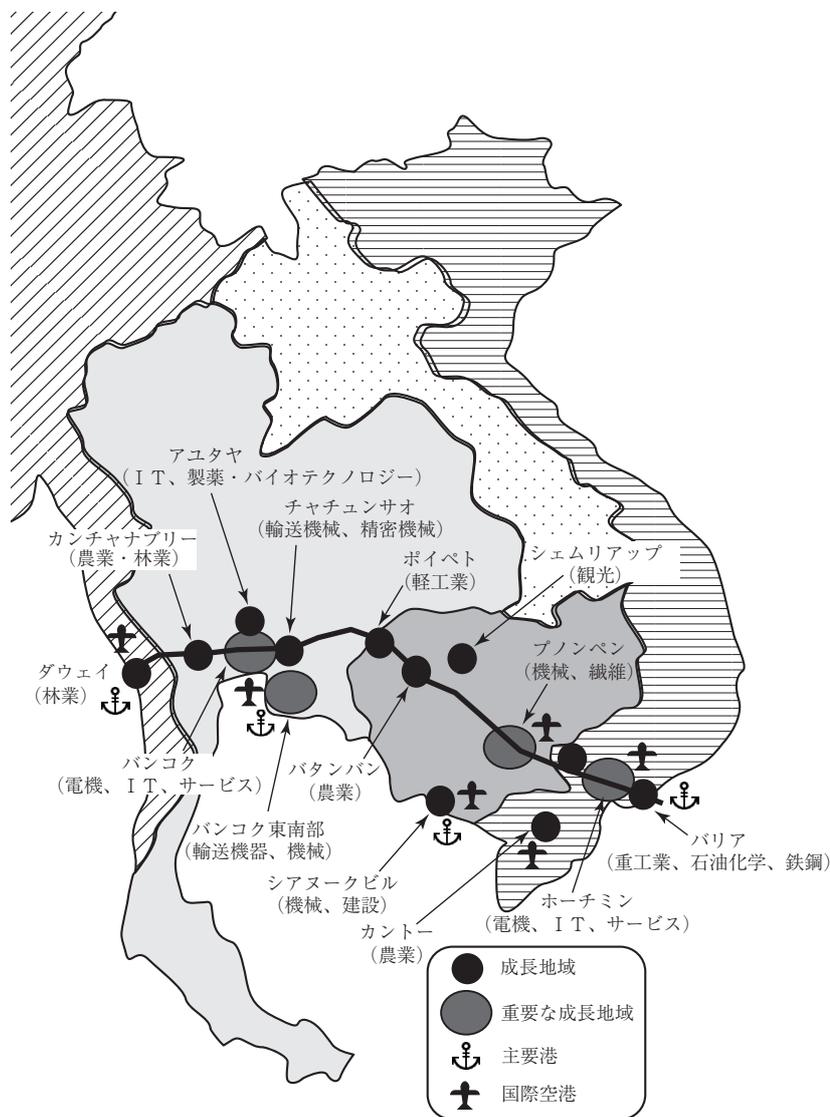
次に、メコン圏とEU、中東、南アジアなどの西側諸国の国際物流についてみる。現在、タイ、カンボジア、ベトナムのインド洋への輸出はマラッカ海峡を経由して行われているが、ダウエイを経由する物流ルートが開けることにより、輸送コストが大幅に短縮されることが期待される。メコン圏と西側諸国の貿

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11）。

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（注25）。なお、ダウエイを経由するルートの開発がメコン諸国に与える影響は一様ではなく、特に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（図表12）。もっとも、西側諸国からの輸入比率の低いラオスやカンボジアは輸入の多くをタイに依存しているため、間接的に影響を受けると考えられる。

次に、タイとEU、UAE・サウジアラビア、インドとの商品別輸出入状況をみると、輸出

図表10 ベトナム、カンボジア、タイ、ミャンマーの重要地域

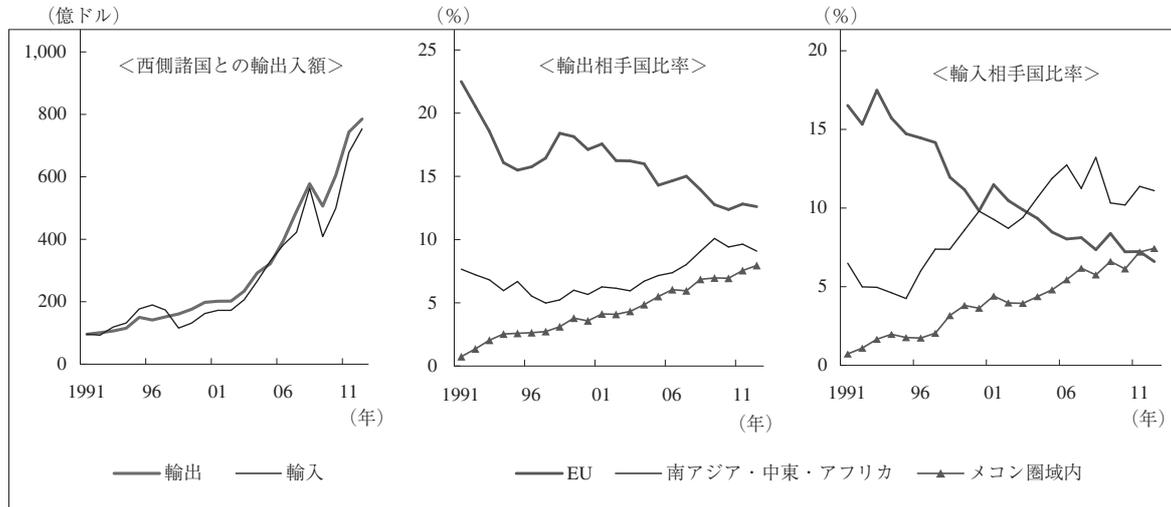


(資料) ERIA [2009] (P.12, "Location of Growth Poles and Growth Nodes in MEIC") を基に日本総合研究所作成

の大半は、いずれの地域に対しても一般機械や輸送機械などの資本財が中心となっている(図表13)。中長期的な輸出のけん引役になる

と見込まれるインド向けについては、他の地域向けと比べて機械・輸送機械製品の比率が低くなっているものの、今後、一人当たり所

図表11 メコン圏の輸出入と貿易相手先比率の推移



(注) 西側諸国は、南アジア（インド・バングラデシュ・パキスタン・スリランカ）・EU・中東・アフリカ。  
 (資料) IMF, *Direction of Trade*

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るなかで次第に高まっていくと考えられる（図表14）（注26）。

一方、輸入については、輸出と異なり、商品構成は国・地域により大きく異なっており、EUからは資本財の輸入比率が高く、UAE・サウジアラビアからの輸入の殆どは鉱物性燃料、インドからの輸入の多くは軽工業品となっている。インドの産業集積が進むにつれて、資本財の輸入の比率が高まると予想され、中長期的には輸出入ともに対印貿易における資本財比率が上昇すると見込まれる。

このように、ダウエイを経由する物流ルートの発展はタイを中心にメコン地域に大きな影響を及ぼすと考えられる。ただし、ダウエイの港湾やタイとダウエイ間を結ぶ陸路の整

備には多額の費用と時間がかかると見込まれ、当面は現在の輸送ルートが用いられると見込まれる（注27）。また、インフラ整備が進んだとしても、同ルートを用いる物流の効率性を高めるには、トラックの乗り入れ可能地域の拡大、通関手続きの一元化、など取り組むべき課題も多くある。ちなみに、ミャンマー国内の道路輸送網の整備が相当改善しない限りタチレクやミヤワディーからミャンマー国内を経て西側へ輸出するのは現実的ではないと考えられるため、タイ国境付近の周辺地域で加工した商品も一度タイに戻って輸出されることになろう。

### (3) 日本のダウエイ開発への関与

最後に日本のダウエイ開発への関与について

図表12 メコン圏の輸出入構造 (2012年)

		輸出相手先 (100万ドル)										
輸出国	メコン圏	メコン圏					主要西側					その他
		カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	南アジア諸国	EU	中東・北アフリカ	サブサハラアフリカ		
メコン圏	28,759	6,535	3,904	3,203	7,452	7,664	78,490	11,177	45,594	13,744	7,976	254,397
カンボジア	679		1	0	228	449	2,139	11	2,088	22	18	4,974
ラオス	1,614	2		0	1,131	481	417	129	284	2	2	1,414
ミャンマー	3,451	0	0		3,363	89	2,029	1,359	190	74	405	2,819
タイ	17,107	3,765	3,588	3,108		6,645	46,587	7,526	21,520	11,297	6,243	164,473
ベトナム	5,908	2,768	315	95	2,730		27,319	2,151	21,512	2,348	1,308	80,717

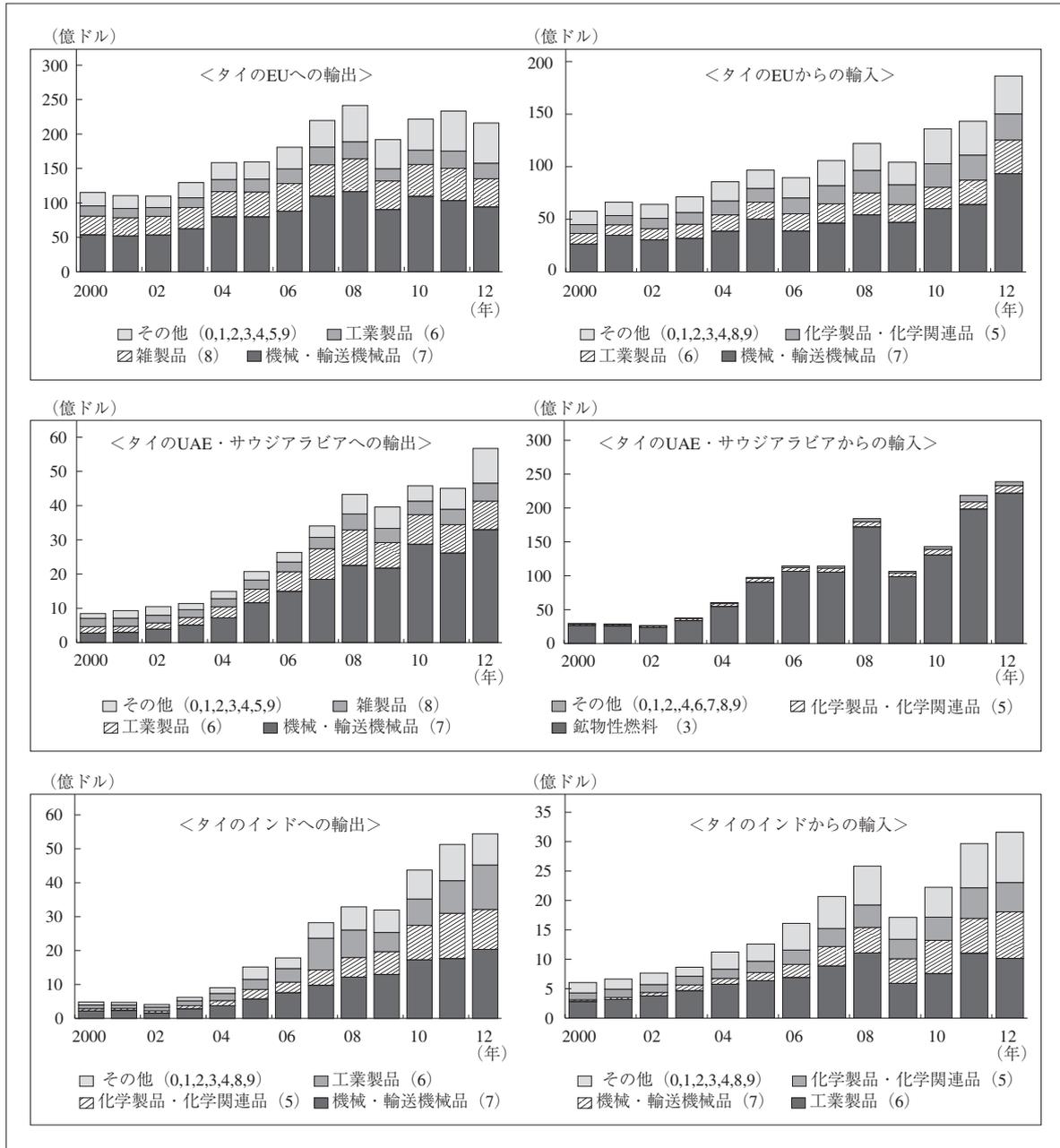
		輸入相手先 (100万ドル)										
輸入国	メコン圏	メコン圏					主要西側					その他
		カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	南アジア諸国	EU	中東・北アフリカ	サブサハラアフリカ		
メコン圏	31,634	747	1,775	3,796	18,818	6,499	75,339	8,534	28,085	34,993	3,727	318,664
カンボジア	7,189		2	0	4,142	3,045	502	149	339	11	4	7,551
ラオス	4,294	1		0	3,946	347	322	31	290	0	1	1,628
ミャンマー	3,524	0	0		3,419	104	926	603	293	21	9	12,436
タイ	8,197	251	1,244	3,699		3,003	59,242	3,504	19,986	32,548	3,204	181,659
ベトナム	8,431	494	529	98	7,310		14,346	4,247	7,177	2,413	509	115,390

		輸出相手先 (%)										
輸出国	メコン圏	メコン圏					主要西側					その他
		カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	南アジア諸国	EU	中東・北アフリカ	サブサハラアフリカ		
メコン圏	8.0	1.8	1.1	0.9	2.1	2.1	21.7	3.1	12.6	3.8	2.2	70.3
カンボジア	8.7		0.0	0.0	2.9	5.8	27.5	0.1	26.8	0.3	0.2	63.8
ラオス	46.9	0.1		0.0	32.8	14.0	12.1	3.8	8.2	0.1	0.0	41.0
ミャンマー	41.6	0.0	0.0		40.5	1.1	24.4	16.4	2.3	0.9	4.9	34.0
タイ	7.5	1.7	1.6	1.4		2.9	20.4	3.3	9.4	5.0	2.7	72.1
ベトナム	5.2	2.4	0.3	0.1	2.4		24.0	1.9	18.9	2.1	1.1	70.8

		輸入相手先 (%)										
輸入国	メコン圏	メコン圏					主要西側					その他
		カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	南アジア諸国	EU	中東・北アフリカ	サブサハラアフリカ		
メコン圏	7.5	1.7	1.6	1.4	0.0	2.9	17.7	2.0	6.6	8.2	0.9	74.9
カンボジア	47.2		0.0	0.0	27.2	20.0	3.3	1.0	2.2	0.1	0.0	49.5
ラオス	68.8	0.0		0.0	63.2	5.6	5.2	0.5	4.6	0.0	0.0	26.1
ミャンマー	20.9	0.0	0.0		20.2	0.6	5.5	3.6	1.7	0.1	0.1	73.6
タイ	3.3	0.1	0.5	1.5		1.2	23.8	1.4	8.0	13.1	1.3	72.9
ベトナム	6.1	0.4	0.4	0.1	5.3		10.4	3.1	5.2	1.7	0.4	83.5

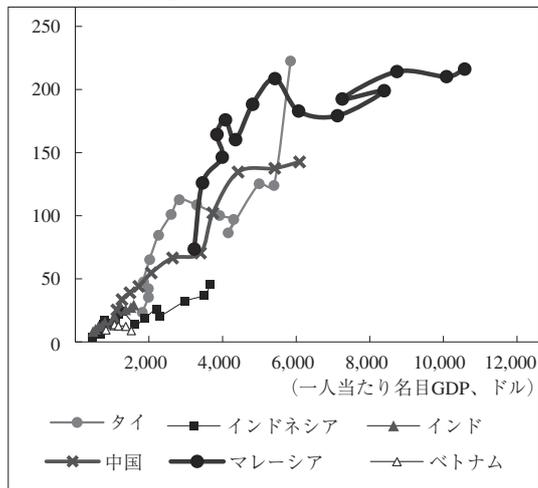
(資料) IMF Direction of Trade

図表13 タイのEU、UAE・サウジアラビア、インドとの貿易



図表14 アジア各国の一人当たり名目GDPと自動車販売の推移

(年間自動車販売、台/万人)



(注) マレーシア、タイ、インドネシアは1998年以降、中国、インドは2000年以降、ベトナムは2007年以降。いずれも2012年まで。

(資料) IMF、各国資料

てみる。周辺国に大きな影響を与えるダウエイの開発動向は、開発に多くの費用がかかると見込まれることから、タイ・ミャンマー両政府は日本からの投資に対して強い期待を寄せている。日本政府も2012年7月の第4回日本・メコン地域諸国首脳会議において、メコン地域の連携性の強化にかかわる行動計画を採択し、「ダウエイの開発の協力の可能性を検討する」と示している。もっとも、2013年8月時点では、ODAはティラワ及びヤンゴン周辺の開発案件に集中しており(図表15)、ダウエイに関する資金拠出などについては言及されていない。

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(注28)、

図表15 ミャンマー向け有償資金協力・無償資金協力の推移

案件名称	案件概要	供与限度額(億円)
2012年度		3,263
社会経済開発支援計画	新政権発足以降のミャンマー政府が進めるマクロ経済運営・開発政策や社会セクター(教育・保健)、ガバナンスなどの分野における各種改革に対して支援するもの。政策課題や各種改革について、日・ミャンマー両国で共同モニタリングを実施。	1,989
債務救済措置(債務免除方式)	近年のミャンマー政府の民主化・国民和解や社会経済改革努力を踏まえ、これまでに両国間で合意された道筋に従って行われるもの。	1,274
2013年度		2,397
貧困削減地方開発計画(フェーズ1)	ミャンマー全国の7地域及び7州において生活基盤インフラ(道路・電力・給水等)の新設・改修を行うもの。	170
インフラ緊急復旧改善計画(フェーズ1)	ヤンゴン都市圏の火力発電所・変電所を改修することにより出力増強・効率化を図るもの。	141
ティラワ地区インフラ開発計画(フェーズ1)	ティラワ地区向けに十分な電力供給が可能となるよう電力関連施設(変電、発電、送配電等)を整備するとともに、増大するコンテナ貨物需要に対応した港湾の拡張工事を実施。	200
債務救済措置(債務免除方式)	2012年4月の日・ミャンマー首脳会談の結果等を踏まえて実施されるもの。	1,886

(注1) 2013年度分は2013年6月19日時点で公表されているもの。

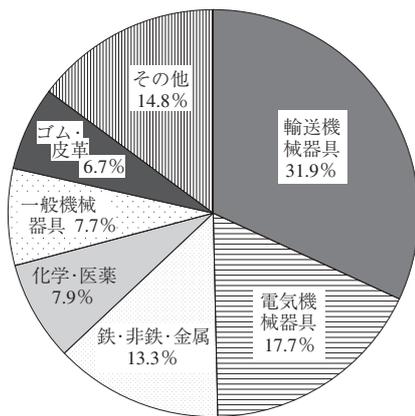
(注2) 1987~2011年度は有償資金協力は行われていない。

(資料) 外務省国際協力政府開発援助ODAホームページ(国別地域別政策・情報)

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。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16）。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、ダウエイの開発はタイと日本の共通の利益であるといえよう（図表17、18）。

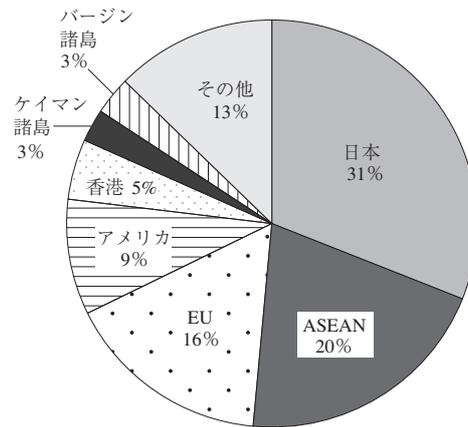
また、ダウエイの開発は、今後ティラワ地区で生産活動を行う企業がタイから原材料調達を考える上でも重要となる。ダウエイを経由するルートが開発されない場合、地理的な観点からはタイよりもインドネシアやマレーシアからの原材料調達が有利である。タイ、

図表16 日本の対タイ製造業直接投資残高の業種別比率（2012年末）



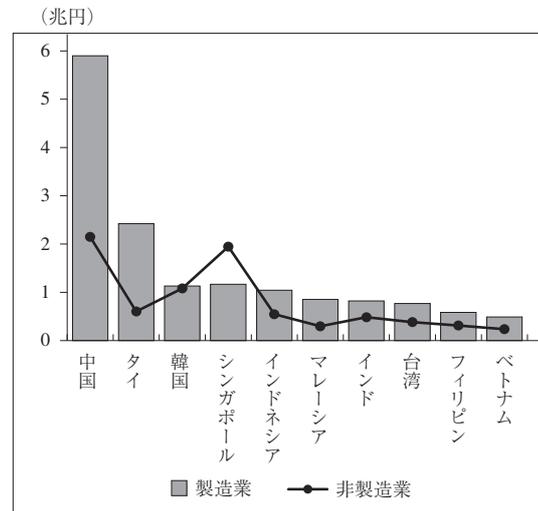
（資料）日本銀行「直接投資残高」

図表17 タイの対内直接投資残高の国別比率（2012年末）



（資料）BOT

図表18 日本のアジアの直接投資残高（2012年末）



（資料）日本銀行「直接投資残高」

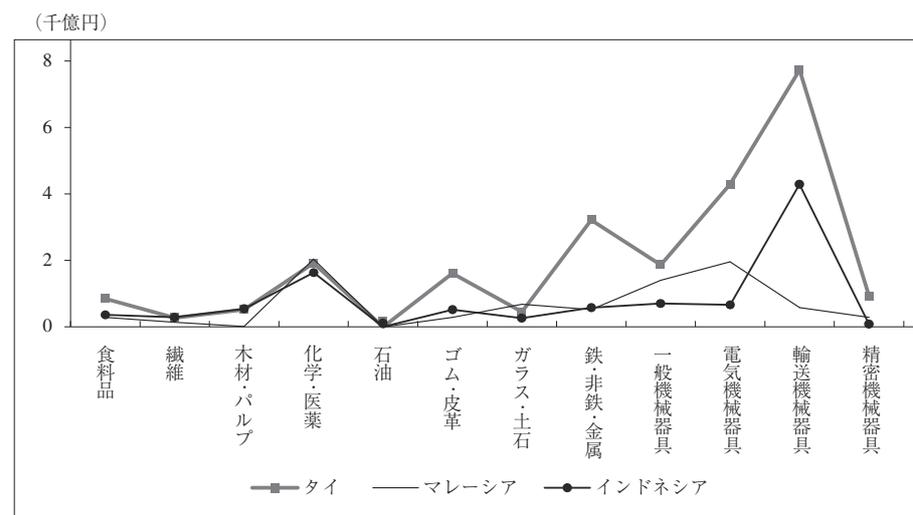
マレーシア、インドネシアの業種別の直接投資残高を比較すると、日本企業はタイに付加価値の高い生産拠点を多く有している(図表19)。ティラワを軽工業品や食料品の生産拠点として活用する場合には、日系企業へ与える影響はいずれの国から調達しても変わらないものの、比較的付加価値の高い商品の組立拠点として活用する場合には大きな差が生じると考えられる。

ダウエイを経由する物流ルート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も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(注29)。

なお、現在はティラワ地区の開発にODAが供与されているが、①同地域の開発にかかる規模が3,000億円程度であると予想されること(注30)、②1980年代中盤に有償資金協力が中止されるまでは毎年200～500億円供与されており、ミャンマーと同様に経済制裁の関係で長期間ODAが行われなかったベトナムでは1990年後半から2000年代にかけて平均1,000億円程度のODAが供与されていたことから、今後毎年500～1,000億円程度のODA案件が継続的に組成される可能性があること、を踏まえると、今後3～6年程度でティラワSEZの整備に一定の目途が付き、その後はダウエイの開発がODAの案件として増えていく可能性もあろう(図表20)。

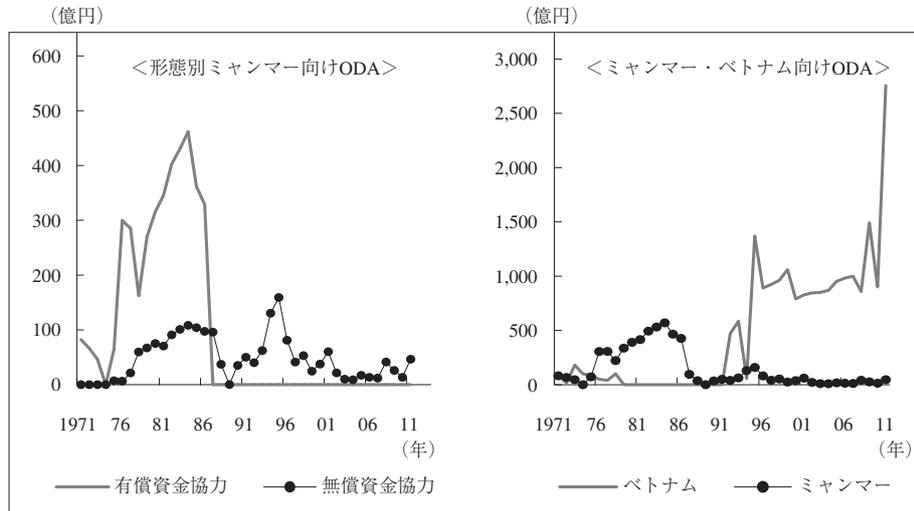
(注16) 中国は1970年代前半から第2次産業比率が4割を超えており、他のアジア諸国と大きく異なる経済発展を遂

図表19 日本のタイ、マレーシア、インドネシア向け業種別直接投資残高(2012年末)



(資料) 日本銀行「直接投資残高」

図表20 ベトナムとミャンマー向けODA（有償資金協力+無償資金協力）の推移



(注1) 1997～2011年度は国別データファイル（2012年度版、2007年度版、2002年度版）、1991～96年度は99年ODA白書、1990年度以前は外務省HPを参照。  
 (注2) 国際機関を通じた拠出金の取り扱いが数次に亘り変更されている。  
 (資料) 外務省を基に日本総合研究所作成

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物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。

- (注17) 2012年に締結された覚書では、ティラワ地区をクラス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。
- (注18) とりわけ、陸で接している中国やタイ側の輸出統計とミャンマー側の両国からの輸入額に大きな乖離が存在する。
- (注19) 産業集積が進んでいないミャンマーで生産活動を行う場合、原材料の大半を輸入に依存しなければならないため、通貨安により原材料価格が大きく上昇するリスクがある。また、輸入物価の上昇が国内の社会不安に作用する恐れもある。
- (注20) タイのUTCC (University of the Thai Chamber of Commerce、商工会議所大学) がUMFCCI (Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce and Industry、ミャンマー商工会議所連盟) と共同して、マネージャー層の育成プログラムを提供するなどの取り組みも行われている。
- (注21) 大和総研 [2013] は、進出検討企業のアンケート調査により、企業が電力、ガス、水道の安定供給を物流関係のインフラよりも重要視していることを指摘している。
- (注22) ERIA [2013] は、GSM (Geographical Simulation

Model) を基に、ヤンゴンやマンダレー地域の開発が周辺国に与える影響は限定的である一方、ダウエイの開発は大きな影響を与えることを数量的に示している。

- (注23) なお、タイは、最低賃金の引き上げ、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を図っており、労働集約的な産業の海外移転に対して前向きな姿勢を示している。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。
- (注24) なお、労働力不足と労働コスト上昇のほか、①タイ国内の環境規制強化の観点からも重化学工業の周辺国への移転需要があること、②2015年1月からタイはGSP (Generalized System of Preference、EUの一般特惠関税) の対象外となる一方、1997年以降適用対象から外されていたミャンマーへの再適用が2013年6月に決定されたこと、などもタイからミャンマーへ生産拠点をシフトする要因となる。
- (注25) 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。
- (注26) なお、インド国内の産業集積が進展することで、海外からの原材料輸入比率が低下し、それがタイからの輸入抑制要因として作用するとの見方もあるものの、インド国内市場の拡大による輸入押し上げ圧力の方が強い状

況が中長期的に続く見込まれるため、輸送機械関連の部品の輸出は引き続きインド向けの輸出のけん引役となり続けると見込まれる。

- (注27) ちなみに、ダウエイ以外の経由地として、タイの南部ラノンからのインド洋向け輸出を行うことが考えられる。タイにとっては、国内輸送のみでよいといったメリットがあるものの、ラノン港はダウエイよりも距離が遠く、拡張も必要であるなどの課題を抱えている。
- (注28) 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、④ダウエイの開発費用がタイやミャンマーが予想している額よりも多くなり、最終的な費用対効果が低くなることを懸念していること、などが挙げられる。
- (注29) なお、日本からの投資が行われなかった場合、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。もともと、①は、ODAと比べると利払い費などのコストが高くなると見込まれる。②も、ダウエイを経由する物流ルートの開発が中国に与える影響はそこまで大きくないと考えられ、投資資金が集まらない可能性がある。
- (注30) ティラワ地区開発の総事業費については明らかになっていないが、2012年8月1日の日本経済新聞は3,000億円程度になるとの見方があることを伝えている。

## おわりに

ミャンマーの経済開発を受けて、アジアのビジネス環境は大きく変わる可能性があるが、その影響度はダウエイの開発が進むかによって大きく異なってくる。短期的には、AECの発足、ティラワ特区の第1フェーズの稼働、ミャンマー総選挙などが予定されている2015年が大きな節目となるだろう。現在日本政府・企業の関心はティラワ地区に集中しているが、ダウエイの開発可能性とその影響も合わせながらアジアビジネスを拡大させていくことが重要となろう。

**BOX：貿易依存度の適正度**

貿易依存度（＝輸出＋輸入の対名目GDP比率）の適正度は、その国の経済発展段階や規模により大きく異なる。一般的には、国の規模が大きければ国内調達が比較的容易であるため、貿易依存度が低下すると考えられる。また、所得水準の高まりは、消費・投資の多様化を通じて貿易依存度の上昇につながる。そこで、下記の推計式を用いて各国データから適正貿易依存度を推計し、現在のミャンマーの輸出入依存度がどの程度かい離しているかを推計した。

$$\text{LN(貿易依存度)} = a + \beta \times \text{LN(一人当たり名目GDP)} + \gamma \times \text{LN(人口)} + \text{残差}$$

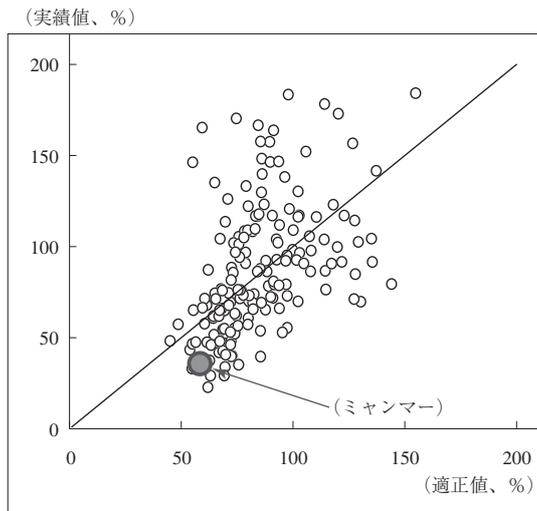
図表21 推計結果

	推計値	t 値
$\alpha$	5.55	17.00
$\beta$	0.06	2.76
$\gamma$	-0.10	-6.60
修正R2		0.249
サンプル数		169

(資料) World Bankを基に日本総合研究所作成

データは、世界銀行の「World Development Indicator」169カ国の2010年値を用いて推計を行った。なお、同国のSNAベースの貿易依存度は、多重為替制度などの影響により過少推計されていると考えられるため、IMFの「Direction of Trade」の財貿易の依存度を実績値とみなした。推計の結果、人口数の増加は貿易依存度の低下に作用し、一人当たり所得の高まりは貿易依存度の上昇に作用することが示された(図表21)。推計値を適正值とみなし、実績とのかい離をみると、ミャンマーの貿易依存度実績は36%と、適正值の58%を下回っていることが示唆された(図表22)。

図表22 各国の貿易依存度の適正推計値と実績の関係



(資料) World Bank, IMFを基に日本総合研究所作成

## &lt;参考文献&gt;

1. ADB [2013] "Connecting South Asia and Southeast Asia —Interim Report" *A Joint Study of the Asian Development Bank and the Asian Development Bank Institute*
2. Aung Min, Toshihiro Kudo [2012] "New government's Initiatives for Industrial Development in Myanmar" *BRC (Bangkok Research Center) Research Report No.10*
3. Dawei Development Company [2013] "Dawei Deep Seaport & Industrial Estate Development Project"
4. ERIA [2009] "Mekong-India Economic Corridor Development" *ERIA Research Project Report 2008-4-2*
5. ERIA [2011] "ASEAN-India Connectivity The Comprehensive Asia Development Plan, Phase II" *ERIA Research Project Report 2010, No.7*
6. ERIA [2013] "Dawei revisited: Reaffirmation of the project in the era of reforms in Myanmar" *ERIA Policy Brief 2013-01*
7. 尾高煌之助・三重野文晴編 [2013] 『ミャンマー経済の新しい光』勁草書房
8. 江橋正彦 [2012] 「変貌するミャンマーの政治・経済・国際関係と今後」<http://www.meracyangon.com/> (2013年9月30日アクセス)
9. 熊谷章太郎 [2012] 「改革進むミャンマー —貿易収支からみた今後の経済動向—」環太平洋ビジネス情報 RIM 2012 Vol.12 No.46
10. 大和総研 [2013] 「平成24年度内外一体の経済成長戦略構築にかかる国際経済調査事業 (ミャンマー進出検討企業等に関する基礎調査) 調査報告書」経済産業省通商政策局アジア太平洋州課 委託調査
11. 日本貿易振興機構 (JETRO) [2013] 「タイ国境沿いの工業団地に縫製工場進出—東西経済回廊上にあるカイン州の現在と未来—」『通商広報』1月4日
12. パシフィックコンサルタンツ [2013] 「平成24年度 インフラ・システム輸出促進調査等事業 ミャンマー・ダウエー開発等における事業可能性調査 報告書」経済産業省通商政策局アジア太平洋州課 委託調査