

2002.10.4

明治学院大学

国際学部教授

江橋正彦

中緬および泰緬国境貿易視察報告

(2002年8月27日～9月24日)

1、中国の対ミャンマー国境貿易の現状

8月27日～9月1日まで、中国とミャンマーの国境貿易を中国側から視察するため、雲南省昆明(Kunming)、芒市(Manshi)、端麗(Ruili)を訪問した。多数の少数民族からなる発展の遅れた雲南省は、中国政府が現在、格差是正のために力を入れている西部大開発の対象地域の一つで、政府の財政資金が投入され、昆明や周辺のインフラ整備が急速に進んでいる。

昆明は予想に反し、人口約500万人の大都会で、次々と新しい高層ビルが建ち始めており、開発のまっただ中にある。海のない内陸省であるため、辺境(ミャンマー、ベトナム、ラオス)との経済交流促進が戦略的重要性を帯びている。中国政府は、中国企業のこれら諸国への外国投資の奨励を行っており、投資家に対する輸銀融資を行っている。あくまでもプロジェクトの採算を重視して融資を行っているというが、結構、融資は比較的甘いと聞いている。

ミャンマーはマラッカ海峡を経ないでインド洋へアクセスするための出口として、中国政府はとりわけ重視してきた。このため、中国政府の対ミャンマー援助活動はきわめて積極的と言える。

上海からミャンマーへアクセスする道路インフラの整備も着々と進んでいる。すでに、上海から雲南省の大理まで高速道路が開通、今年中に保山まで開通する見込みである。上海—昆明まで高速道路で3日間、昆明からミャンマーとの国境の町端麗(ルイリ)まで10時間で到着する。我々は、昆明から芒市(マンシ)まで飛行機で行き、マンシからルイリまで車で行ったが、片道1車線の道路ではあったが、道路は広めでよく整備され、約1時間半でルイリに到着した。

昆明周辺の道路は未整備だが、明らかに戦略的に上海からルイリまでの道路を優先して整備したことがうかがえる。なお、広東—広西—昆明のルートは、全行程2日間で、上海からよりも広東のほうが近い。したがって、外国の輸入品や中国各地の製品は、昆明へは広東から来るものが多い。また、四川省の成都—昆明は鉄道で丸1日、道路で2～3日でアクセス可能という。高速道路はまだ未整備だが、四川省は中国内陸の拠点で重工業基地であることから、ミャンマーへの出口を確保したあかつきには、これへつなぐ高速道路が整備されることになろう。

1) イラワジ川コンテナ輸送計画の進捗

中国がイラワジ川を使い物資を輸送、直接、インド洋にアクセスする計画をはじめて聞いたのは、99年8月、キンニュン第一書記との会見の中であった。キンニュン第一書記は以下のように語った。「最近、中国の雲南省と協定を結び、3年かけて合同でイラワジ川を使った貨物輸送のためのインフラ整備などを行うことになっている。雲南省は中国東部から隔離されているため、外国との商品流通が困難である。雲南省の産品をイラワジ川を使いミャンマーの海港を通じて輸出する計画だ。カチン州のパモーが中国の雲南省に最も近い港である。ここからイラワジ川を下り、イラワジ側沿岸にコンテナ港をいくつか整備し、ティラワ新港を通じて外国に輸出する。このプロジェクトが完成すれば雲南省とミャンマーの経済発展に大きく貢献できる」。

しかし、この計画は、その後、全く進展している気配がなかったため、2001年11月末、某大臣に本件をたずねたところ、以下のような答えを得た。

「イラワジ川を使って中国が貨物を輸送する協定は、2001年12月、江沢民中国国家主席がミャンマーを訪問する際に締結することになっている。99年からこの話があったが、正式な協定締結が遅れていたのは、中国が All cargo (ミャンマー国内向け貨物を含む) をこのルートで運ぶことを主張し、ミャンマー側がこれに反対していたためだ。このほど、ようやく、対象貨物は Transit Cargo (中国の第3国向け貨物と、第3国の中国向け貨物) のみとし、ミャンマーが荷物を検閲することで中国側が受け入れたことから、正式に協定に調印することになった。

中国側がムセからパモーまでの50数キロメートルの道路を建設するほか、パモーにコンテナ基地を建設する。コンテナ基地はまもなく着工する。中国側は雲南、四川、貴州、湖南の4省がこの輸送ルートを使用することになっている。

中国とミャンマーが50:50で合同海運会社を設立、利益を折半することになっている。年間、200万個のコンテナを輸送する計画で、貨物の価額の2.7%が河川使用料として外貨でミャンマーに支払われる。

海への出口の港は、ティラワ新港が使用される。原油、石油製品の輸送はこの河川を使うことはない。中国は、別にパイプラインを敷いてミャンマー経由で中国に送る計画を持っている」。

2001年12月の江沢民主席の訪緬が注目されたが、同12日に調印された7つの合意文書には、本プロジェクトが入ってなかった。今回の出張時に昆明で聞いたところによると、本プロジェクトは、江沢民主席の訪緬直前にミャンマー側から、「調印の準備ができていないので延期願う」との連絡があったとのことであった。たぶん、インド、米国、日本などへの配慮や中国に対する警戒心から、調印を延期したものと思っていた。

しかし、今回、さきの某大臣に延期の理由を聞いたところ、「中国側がイラワジ川を航行する船に中国の国旗を掲げたいと主張していたので、断った。しかし、最近中国がこの問題でも妥協したので、決着を見た。現在、マスタープランが整った段階で、まもなく、必要なインフラ

の建設に取りかかる」とのことであった。

今回の、我々のムセ、バモーへの出張の目的の一つは、この情報を確認することも含まれていた。8月12日、バモーのポート・オーソリティで聞いたところ、以下が判明した。

「本件に関する中国のミッションがこれまでに2度バモーを訪れた。第1回目は、99年10月で、キンニョン第一書記、エーベル大臣が同行した。2度目は、2002年5月で、今回はマウンエー副議長が関係大臣一行を伴った。

コンテナターミナルは、当初、バモーに予定されたが、敷地が狭いので、早い時期にシンカム(バモーから20マイル、船で約1時間)にサイトを変更した。

中国からバモーまでの道路は、バモー・ムセ間ではなく、ルエジェ(Lweje)・バモー間と聞いている。ルエジェは99年から国境貿易をオープン、村から町に発展した。ルエジェの対岸中国側はチャンフォン。ルイリの先のジエガオのように経済開発区になっていると聞く。しかし、私は、このプロジェクトが最終的にゴーサインが出たとは聞いていない」。

我々は、ポート・オーソリティの事務所で、中国側が99年に作成した Xingkan Port Area General Layout of Bahmaw Harbor(八莫港新康港址総体規制)と名付けられたコンテナターミナルの完成予想図を拝見、写真を撮った。この図によると、8隻の貨物船が接岸可能なコンテナターミナルで、広いコンテナヤードの後ろにオフィス、病院、住宅、レストランなどが密集した一種の町になっている。

このプロジェクトが最終的に実現するかは今のところ不明だが、今年5月にマウンエー副議長と一緒に中国ミッションがバモーを訪問したことの意味は大きいと見られる。たぶん、まもなく正式に協定に調印され、必要なインフラ建設が始まると思われる。

中国側で、このプロジェクトについて聞いたところ、多様な意見があった。雲南省社会科学員副院長の賀博士は歴史家だが、清朝末期、英国の植民地下で自由貿易が行われ、イラワジ川を利用した中国とヨーロッパの交易が盛んであった。当時、600隻の船を保有する中国の船会社があったという。中国にとって、このルートは戦略的にもきわめて重要という意見であった。他方、「イラワジ川は乾期には輸送能力が大きく落ちるので、たいした期待はできない。果たして投資に見合った採算が可能か疑問」との声もある。

ポート・オーソリティの局長の話では、たしかに、乾期の4ヶ月は場所によって深さ4フィートしかないところもある。しかし、「浚渫を行えば、年間400万コンテナの十分輸送能力はある。浚渫は難しくない。コンテナは、筏のようなものに乗せ、これをロロ船で押すことになる」と述べている。

ムセーバモー間(90マイル)の道路は、現在、大変な悪路で6時間かかる。これを整備するにしても、ネックはナムカン(Namkhan)近くのシュエリ川にかかる吊り橋がボトルネックになる。日本軍が1945年に完成させた橋で、最大積載能力は2トンである。新たな橋を建設しない限りこのルートは難しいと見られる。

他方、ルエジェ・バモー間は58マイルで距離的にはムセーバモー間より短い。いまは乾期のみ通行可の悪路だが、中国側の援助があれば大きく改善されるだろう。しかし、ピーク時で

年間 400 万コンテナを運ぶのはきわめて難しいと思われる。

たしかに、このプロジェクトはミャンマーにとっても政治的に難しい問題を含んでいる。ミャンマーがますます中国経済に取り込まれ、中国依存をさらに強めるほか、インドを刺激し、日本や米国の警戒を呼ぶ可能性もある。しかし、ミャンマー経済にとっては、かなりの雇用と外貨をもたらすことになる。この輸送ルートができれば、現在、ルイリ→ムセ→ラショー→マンダレーというルートで運ばれているミャンマー国内向け中国品も一部はこのイラワジルートを使うかもしれない。そして、バモーは将来、発展した大きなチャイナタウンに変身する可能性がある。ミャンマーは現在、このディレンマのなかにいる。

2) 姐告(ジエガオ)経済開発区

中国とミャンマーとの国境貿易は、ミャンマーが中国との国境貿易を認めた88年11月から正式に開始された。しかし、それまでも、住民による小規模な貿易があった。中国側に住むタイ族はミャンマー側ではシャン族と言われ、同じ民族である。また、中国側でジンポウ族といわれる民族はミャンマーではカチン族と言われる。彼らは、両国にまたがって住んでおり、長い間あたかも国境がないかのように暮らしてきた。ミャンマーと中国の国境線は約 40 年前に確定した。ムセと中国側のルイリとの間にはシェエリ川が流れており、国境は川が基本だが実際は複雑に入り組んでいる。川のこちらのミャンマー側にも中国の領土(たとえばジエガオ経済開発区)がある一方、川向こうの中国側にも10数カ所のミャンマーの飛び地がある。一軒の同じ屋敷内を国境が通っている家もある。こうした複雑な国境線は、国境確定の際、村の長が国籍を選べば、その地区は選ばれた国の領土になると決められたからだという。

中国の対ミャンマー国境貿易の窓口であるジエガオ経済開発区は、中国国境の町ルイリからシェエリ川を渡ったミャンマー側に張り出したところにある。したがって、この開発区は三方をミャンマーに囲まれている。面積は、1.92平方キロで、88年にスタート、90～93年にインフラ建設を行った。ルイリとムセをつなぐ橋は92年に完成した。2000年8月に中国政府から国家級の国境貿易区に指定された。ここは保税区内で、税関の管轄外におかれている。住民が住む保税区内は全国で始めてという。この開発区のインセンティブは、登録などの行政費用免除、経営費用の50%免除、法人税の“3年免除、2年半減”となっている。開発区は、①貿易、②物流、③観光、④加工区(加工貿易)のゾーンに別れているが、すでに100数社が進出、このうち外資系企業は、ミャンマー、タイ、シンガポールの数社にとどまる。いずれも、貿易、物流などのサービスが中心で、加工区への入居者はまだない。

加工区への進出企業がない原因を、国境経済開発区辺境貿易区管理委員会の揚経済発展局長に聞いたところ、ミャンマー側がWTOルールを守らず、輸出入を許可制にしていることと、10%の輸出税をかけていることが障害になっているという。たとえば、中国向けにミャンマー産品の加工をこの開発区でやろうとしても、中国に輸出する際10%の輸出税をかけるため、競争力を持たないと言う。加工区はもちろん、ほかにもまだ、空き地が多いが、年々、着実に開発が進んでいる。最近、中国通信(China Telecom)の高層ビルも出現した。将来、深圳経

済特区と同じようなものを目指すという。

中国人は保税区であるこの開発区にショッピングやミャンマー観光をかねてやってくる。中国人客は、1日1人3,000元以内は無税、しかし、商品の大半が中国品で、主に広東から来る商品が多い。開発区の周囲はミャンマー側が4平方キロを開発区に指定、ここに10件ほどのカジノを運営。ほとんどがワ族の停戦合意グループが経営。中国人、ミャンマー人以外は不許可。中国人はビザなしで特別パスで自由に往来。多くが日帰りだが、一泊も可能。ミャンマー観光、カジノ、買い物が目的だが、昨年400万人(付近の住民の往来も含む)がこのジエガオ経済開発区を通過したという。

ミャンマーと雲南省との貿易の約半分がこのジエガオ開発区経由で、80年代までは Wang Ting (ここも国家級の窓口) 経由が主だった。しかし、92年に橋が出来てから中心はジエガオ開発区にシフトした。ほかに省レベルの国境貿易の窓口が2~3箇所あるが取引は余りないという。

なお、ルイリは、88年の国境貿易開始以前は、小さな寒村であったというが、今では、ファイブスター級のホテルや銀行など高いビルが散在する大きな町になった。中国側が財政資金を投入して、計画的にルイリの町を整備したことが伺われる。ちなみに、中国側の通関は、シュエリ側の橋を渡る手前のルイリ側で行う。

3) 停滞する中国の対ミャンマー国境貿易

中国の対ミャンマー輸出(ミャンマーの輸入)は、表1に見られるように95/96年度をピークに大きく減少した。特にアジア経済危機の97年度および98年度の下落が大きい。その後、次第に回復傾向にあるが、99年度においてもピーク時(95年度)の約半分強にすぎない。

中国との国境貿易額推移(100万ドル)

| 年度 | 輸出 | 中国シェア (%) | 輸入 | 中国シェア (%) | 合計 | バランス |
|----------------------|-------|-----------|-------|-----------|-------|---------|
| 1995/96 | 22.0 | 51.0 | 229.3 | 78.3 | 251.3 | (207.3) |
| 1996/97 | 30.0 | 51.5 | 158.4 | 53.0 | 188.4 | (128.4) |
| 1997/98 | 86.4 | 55.8 | 59.4 | 58.2 | 145.8 | 27.0 |
| 1998/99 | 104.1 | 71.1 | 126.9 | 82.4 | 231.0 | (22.8) |
| 1999/2000 | 108.9 | 55.5 | 130.5 | 88.2 | 239.4 | (21.6) |
| 2000/2001(計画) | 136.8 | 64.2 | 173.5 | 88.3 | 310.3 | (36.7) |
| 2000/2001(ムセ経由のみの実績) | 130.0 | | 114.5 | | 244.5 | 15.5 |

出所)NAKATHA, Dept. of Border Trade,
Myanmar

他方、ミャンマーの中国向け輸出は増加傾向にある。中国の対ミャンマー輸出の停滞は、①チャットの下落による中国品の価格上昇、②ミャンマーへの他国品の流入による競争の激化、③ミャンマー側の輸入規制強化、などが原因とみられている。この結果、中国との国境貿易は、97年度以降貿易バランスがほぼ均衡している。

ミャンマー側統計によると、国境貿易を含むミャンマーの対中国貿易は表2の通りで推移している。これで見ると、中緬国境貿易は、1999年度にミャンマーと中国の貿易全体の62%（ミャンマーの輸出で80%、輸入で47%）を占めた。つまり、中国・ミャンマー貿易の約3分の2近くが雲南省経由の貿易といえる。

中国との貿易Totalの推移(100万ドル)

| | 輸出 | 輸入 | 合計 | バランス |
|-----------|-------|-------|-------|---------|
| 1995/96 | 34.7 | 255.0 | 289.7 | (220.3) |
| 1996/97 | 56.9 | 188.9 | 245.8 | (132.0) |
| 1997/98 | 134.6 | 245.1 | 379.7 | (110.5) |
| 1998/99 | 91.4 | 279.5 | 370.9 | (188.1) |
| 1999/2000 | 135.7 | 251.0 | 386.7 | (115.3) |
| 2000/2001 | 121.4 | 282.1 | 403.5 | (160.7) |

* チャットを公定レートでドル換算したもの。

出所) Statistical Yearbook 2001

88年の国境貿易開始後、雲南省に約800社の国境貿易従事企業が誕生、タバコ、紡績、医薬、建材、化学、金属、日用雑貨、機械・電気、食品、飲料などの輸出加工基地が昆明、大理、保山などにできた（朱振明「雲南と隣国の国境貿易とその発展」、『雲南社会科学』2000年第6期）。しかし、雲南省で生産するものは、94年に中国の対ミャンマー国境貿易の約30%を占めていたが、現在は約10%に低下しており、今ではほとんどが、広東、上海の製品となっているという。ミャンマー人の生活向上で、品質が悪い雲南省のものが売れなくなったためと見られている。

なお、上記朱論文によると、1992年に中国がミャンマーの主なマーケットで行った調査では、中国品の市場占有率はヤンゴンで25%、マンダレー60%、バモー70%、ラショー80%であった。94年の調査でもミャンマー北部で平均60%～70%の占有率であった。タバコ、綿布、綿糸、電池、パラフィン、ディーゼルエンジン、ビール、自転車、小型農機具、釘、針金、粉ミルク、食品、タオル、建材などが主な商品であった。他方、中国がミャンマーから輸入しているものは、木材、玉石、豆類、とうもろこし、籐、ごま、海産物、**とうがらし**、綿花、お茶などで、輸入されたものの多くは、上海、広東など他の省・市へ販売されているという。

雲南省商工会議所での会議では、ミャンマーとの貿易で雲南省として今後期待している協力分野は、機械、家電・電子、木材加工、鉱産品の開発、農産品開発、海産物、発電、観光などの分野であるが、それにしても、ミャンマーの貿易・投資環境の整備が不可欠だとの見方であった。

また、中国の複数のビジネスマンから、ミャンマーが環境保護に力を入れるべきだという意見があった。聞くとところでは、カチン州の良質の檜、松などの針葉樹の山が中国企業に

次々に売却され、丸裸になっているという。停戦合意グループの一つであるカチン州の中国国境は、ミャンマー政府のコントロールが及ばないことから、不法伐採が自由に行われ、中国に密輸出されているとのことである。

4) 中国側のミャンマー経済に対する見方

雲南省社会科学院東南アジア研究所で、我々がミャンマー政府と共同で経済構造調整支援を行っており、12月に最終報告をまとめることを述べたうえで、中国側がミャンマー経済をどのように見ているかたずねてみた。彼らの意見は、「ミャンマー政府はたぶん、我々の政策提言を聞かないだろう」と、否定的だった。彼らの考えは以下の通り。

ミャンマーは1988年から市場経済化に一応乗り出したが、市場経済への転換にあたって理論的研究は全くなされておらず、したがって、市場経済化への計画や戦略なしに手探りではじめた。そのため、今後どこへ行くのか方向を見いだせていない。中国は、鄧小平の理論があって、理論に沿って戦略を持ち、市場経済化を着実に進めてきたが、ミャンマーは残念ながらそうではない。したがって、日本が政策提言をしても、彼らは理解できないし、受け入れないだろう。仮に NLD と対話を進め、民主化が実現したとしても、真の意味での市場経済への転換はないだろう。

世界経済のグローバル化や国際市場の分析や位置づけも全くなく、ミャンマーが国際経済の変化にどんな影響を受けているのか、プラスの影響を生かし、マイナス面をミニマイズするためにどうしたらいいのかも分かっていない。タイと比べミャンマーの認識は少なくとも10年以上遅れている。また、実力のある民間企業グループが存在しない。法制度は遅れ、産業の構造変化は起こっていない。人材不足も甚だしい。政策提言では、人材育成を是非強調されると良い。

中国の投資家にとっても、政治の不安定に加え、内国民待遇がないどころか、外国投資家にペナルティを課している状況で、怖くて投資できない。したがって、中国の対ミャンマー投資は、公式には2002年4月までに13件、6,000万ドルにすぎない。しかし、実際は、ミャンマーの中国人を通じての投資がかなりあると聞いている。内国民待遇を得るため、このような間接的な投資形態を選ばざるを得ない。日本がミャンマー政府を説得し、規制緩和を進め、市場経済化を促進してくれると有り難い。それとともに、日本政府が欧米諸国との間に入って国際制裁の緩和を実現するようお願いしたい。

中国は、WTO加盟によって今後、巨大な市場をミャンマーの農産品に提供できる。今の5倍もミャンマーの農産品が入っても中国は全く問題ない。中国に大きな需要があるのに、ミャンマー側が輸出規制していることが問題だ。

ミャンマーの発展ビジョンを考える際、農業をベースに発展シナリオを考えることが不可欠だ。農業の発展速度は工業よりも遅いというが、フロンティアを抱えるミャンマーの農業の可能性は大きい。昆明もこの数年、生花産業の発展がすごい。台湾などの投資によって、この2~3年で一大生産輸出基地になった。おかげで輸送、包装などの関連産業も大きく

伸びている。

ミャンマーが経済制裁を受け続け、外に対して閉鎖的な経済政策をとり続ける限り、中国に接近せざるを得ないので、中国の本音は、もしかするとミャンマーの改革開放を進めたくないのでは、とうがった見方をしていたが、少なくとも、中国のビジネスマンや研究者のレベルでは我々同様の見方をしていることを改めて確認できた。

2、ミャンマーの国境貿易の現状

1) 中国国境貿易(ムセを中心に)

ムセの国境貿易管理局で入手した統計によると、2001年度のミャンマーの窓口別の国境貿易額は、以下の通りであった。中国、タイ、インド、バングラデシュと国境貿易が行われており、国境貿易合計は5億ドルに上っている。2001年度のミャンマーの往復貿易額は、約54億ドル(35, 509百万チャット)(輸出17, 131百万チャット、輸入18, 378百万チャット)であったことから、国境貿易は全体の約1割を占めていることになる。

2001/02年度のミャンマーの国境貿易額(往復、100万ドル)

| | |
|-----------------------|------------|
| Museムセ(中国) | 244.11 |
| Tachileikタチレク(タイ) | 51.76 |
| Myawadiミヤワディー(タイ) | 29.69 |
| Kawthoungコータウン(タイ) | 86.65 |
| Tamuタムー(インド) | 19.32 |
| Maungdawマウンド(バングラデシュ) | 16.10 輸出のみ |
| Sittweセツツイ(バングラ) | 11.03 輸出のみ |
| 合計 | 505.83 |

出所)NAKATA(国境貿易管理局)、Muse

窓口としては、ムセが最大で、全体の48%を占めている。ミャンマーの南端のタイ国境コータウンが第2の貿易額を記録しているが、漁船間の魚取引が多いと言われる。ミヤワディーは、ヤンゴンから車で1日と近く、タチレクよりもインフラ条件が良いにもかかわらず、タチレクの約半分の貿易額にとどまっているのは、反政府カレン族の地域を通過するため、様々な困難があるせいだと言われる。

ミャンマーの中国国境貿易の窓口は、ムセだけではない。下表にあるように、公式のものは、ムセ、ルエジェ、ライザ、チュウコクの4カ所にある。国境貿易管理局(NAKATA)があるのは、ムセだけで、そのほかは、スタッフ数名のごく小さな事務所(Trade Post)があるだけと

聞いている。ルエジェ、ライザ、チュウコクを通る貿易は、たぶんムセの統計に含まれているものと見られる。

しかし、これら公式な窓口ではないが、停戦合意グループのワ族はパンサン(special region 2)とモンラ(special region 4、中国側窓口はダールア)を窓口にして中国と貿易を行っている。また、コーカン族もチンシュエホー(special region 1)が貿易の窓口となっている。ワ族およびコーカン族も中国語を公用語とし、通貨は人民元を使用、チャットは通用しないほどで、ミャンマー政府の統治が及んでいないことから、国境貿易を事実上管理できないでいる。ミャンマー政府は、今後、貿易事務所を設けてこれらの国境貿易を管理しようと考えているが、容易ではないだろう。

中国国境貿易窓口

1) 公式のもの

| | |
|-------------|-------------------|
| Museムセ | 対中国国境貿易全体の60%をカバー |
| Lwejeルエジェ | Trade Post |
| Laizaライザ | Trade Post |
| Kyugokチュウコク | Trade Post輸出のみ |

2) 非公式(今後Trade Post設置予定)

| | |
|--------------------|-----------------|
| Chinshwehaw(Kokan) | Special region1 |
| Pang Sang(Wa) | Special region2 |
| Mongla(Wa) | Special region4 |

ムセの国境貿易管理局のチェックポイントでヒアリングしたところ、中国品を積んだトラックが1日平均約50台通過するとのこと。ムセで荷おろし検査に3~4日かかった上、マンダレーに着くまでにチェックポイントを3箇所通過するため、車で約16時間ほどの距離だが、ムセからマンダレーまで1週間かかるという。検問所を問題なく通過するために、余分な経費もかなりかかると聞く。トラックはいずれも大型で、しかも、一台あたりのコストを下げるため、詰めるだけ積むため、大変なオーバーロードで、途中で車軸が折れて立ち往生している車を何度か見た。このほか、新品のバイクを運転する人を多数見たが、これらは、中国からのバイクの密輸であるという。一日、約50台とみると、年間約1万8,000台にもなる。

中国国境の町ムセは、ルイリ同様、正式に国境貿易が認められる前は、ミャンマーのどこにでもあつた貧しい村であつたというが、今では、人口5万ほどの発展した町になった。新しい建物が多く、整然とした町並みだ。しかし、対岸のルイリと比べると、町の規模は約5分の1程度と思われる。ムセの住民は電気を中国から買っているため、ミャンマーのほかの町のような停電がない。価格は1キロワット時1.2人民元(約US\$で10セント)である。このときのレートでチャットに換算すると、約150チャットである。ミャンマー電力公社の料金は、消費電力によって、2.5チャット、10チャット、25チャットとなっていることからみると、極めて高いが、住

民は、安定した電力供給にむしろ感謝している。ムセでは、人民元とチャットの両方が通用する。街角で、おばさん達が通貨交換をしている光景をみかけた。中国から商品を買うため人民元を調達する人が多いと言うが、9月11日午前のレート(チャット→人民元)は1元=137チャットであった。

ムセ近郊のもう一つの窓口チュウコクは、以前はパンサン(Pan Saing)と言われた。ビルマ共産党の本拠地で、1986年に政府軍との激しい戦闘がここを舞台に展開されたという。ビルマ共産党はこの戦いで敗れ、1989年には分裂し、事実上壊滅したといわれる。チュウコクと中国を結ぶのは、長さ10メートルほどの小さな橋だ。特にゲートもなく、中国人やミャンマー人は自由に出入りしている。チュウコクの住民はもともと中国からきた人たちで、高い塀で囲った家の構えは、ミャンマーではなく、明らかに中国のムードだ。

2) タイ国境貿易(タチレクを中心に)

ムセもそうだが、国境貿易の開始は、ごく小さな村に過ぎなかったタチレクをかなりの町に発展させた。タチレクでは、チャットが通用せず、もっぱらバーツが使われている。人々の服装もロンジーが少なく、若い女性のファッションもタイ人のようだ。わずかに数メートルの川を挟むとタイのメーサイで、建物や生活水準もタチレクとあまり変わらない印象だ。

現在はタイとの国境での紛争で、2002年5月22日からタイとの国境貿易は正式にストップしている。このため、タイ人の買い物客でにぎわったタチレクの店は約9割方閉まっていた。オープンしている店やホテルに聞くと、売り上げは国境貿易閉鎖前の約1割だという。

しかし、タイとの国境貿易が完全にストップしたかと言えば、必ずしもそうではない。タチレクから約30マイルのところにはワンポー(Wan Paw)というメコン川に面した小さな港町がある。このワンポーの対岸はラオスで、タイからラオス、ラオスからワンポーへというルートで自動車部品などが密輸で少量タイから入っているという。また、タイとの国境閉鎖後、6月15日からワンポーと中国との貿易を正式に認めたため、メコン川を利用して中国からの物資もタチレクに少し入ってくるようになったという。

タチレクは電気、ガソリン、ディーゼル、プロパンガスなどをタイに依存していた。しかし、国境閉鎖とともに、これらの供給は断たれた。昨年、2001年2月11日～6月26日まで、やはり国境での紛争でタイとの国境貿易は閉鎖になった。このときは、ミャンマー政府はタイからの電気供給を止めなかったが、今回は止めた(ちなみに、別なタイとの国境のミャワディ、コータウンは電気を止めていないと聞く)。タチレクの人々は、1キロワット時あたり4.5バーツ(約10セント)を払い、タイから電力供給を受けていたため、これまで停電に悩まされることなく、したがって、小型の発電機を持つ必要がなかった。しかし、タイからの電力が断たれ、ミャンマー政府は代替りの電力を供給できず、急遽、発電機を備えなければならなくなったが、多くの庶民にとってはそれも不可能で、夜のタチレクの町は暗い。4メートルほどの小川の向こうはタイのメーサイで、メーサイの家々にはこうこうと明かりががついている。この光景に何とも言えない、複雑な気持ちになった。

タイとの国境貿易が閉鎖される前、輸入されたタイ品(主として、農業機械、自動車部品、バイク部品、民族衣装用の糸など)は、車でタチレク→チャイントン→タウンジーへ運ばれ、そこからヤンゴン、マンダレーに運ばれた。タチレクからタウンジーまで乾期は1泊2日で行けるが、雨期になると1週間から場合によっては崖崩れなどで1ヶ月もかかるという。ミャンマーからタイへの輸出は主に、ニンニク、香木の皮、ショウガなどで、長期トラック輸送に耐えられるものしか出せないのが実情だ。

3) 国境貿易の新たな特徴

ミャンマーの国境貿易管理は88年11月以降、MEIS(Myanmar Export & Import Service)によって行われていたが、管理強化のため、96年10月から、商業省のもとに設けられた国境貿易管理局(Dept. of Border Trade、またはNAKATA)に移管された。国境貿易管理局はワン・ストップ・ショップで、税関、内国歳入、警察、ミャンマー経済銀行、商工会議所がこの中にオフィスを構えている。

輸入手続きは、事前に輸入許可(3ヶ月有効)を取り、ミャンマー経済銀行に代金を振り込み、その証明をもって商品の通関が可能となる。97年7月21日までは、import first policy がとられていたが、この日から export first policy が採用され、基本的に輸出の範囲内に輸入が規制されるようになった。したがって、輸入許可をもらうためには、輸出獲得外貨を保有していることが前提となった。

また、97年11月から国境での決済は、US\$で行われることになった(ただし、特例として、中国国境では人民元決済も許された)。しかし、このドル決済は、2000年11月13日から緩和され、現在では、US\$のほか、チャット、人民元、パーツ、ルピアなど当該地域の通貨で決済可能となっている。輸入関税支払いは、2001年12月13日から輸入決済通貨で行われることとなった。また、ドル建てチャット払い決済の際の関税評価は、ヤンゴンでは商品カテゴリーによって1ドル100チャット、150チャット、250チャットの3種類の為替レートが使われているが、基本的に市場レート(ただし、前月の平均レート)が適用されることになった。このため、関税収入は、それまでの約9倍に増加したという。このほか、輸入に際し、91年から輸入額の1.5%の内国歳入税を徴収している。

輸出は、商品を積んだトラックの到着後に輸出許可を得る。商品価額の10%(2%の所得税、8%の商業税からなる)を輸出税として内国歳入庁の銀行口座にまず振り込む。ドル、人民元などの外貨決済の場合はその通貨で価額の10%を振り込む。同時に輸出価額の残り90%を銀行にデポジットしなければならない。このデポジットは、輸出者が輸入するときのためのデポジットで、この枠内で3ヶ月の期間内であれば何回でも輸入が可能という。この枠を輸入で使い切った際に、はじめてデポジットの返金がなされる。輸出者は必ず輸入するとの前提に立ったスキームだが、輸出のみの業者にとっては大変なペナルティである。なお、チャットでの輸出の場合は、デポジットは不要。

国境貿易における輸出禁止品目はきわめて多い。99年10月以降、以下の32品目が輸出

禁止となっている。

- ① 農産物 9 品目(コメ・コメヌカ、白糖・赤糖・茶糖・黒糖、サトウキビ、落花生・落花生油、ゴマ・ゴマ油、ひまわりの種・同油、綿花、綿糸)
- ② 鉱産品 15 品目(石油、貴石、金、ひすい、真珠、ダイヤモンド、鉛、銀、銅、亜鉛、錫、黒タングステン、石炭、トタン、その他鉱物)
- ③ 動物品 4 品目(象牙、水牛、牛、象・馬・稀な動物の皮)
- ④ その他一般品 4 品目(チーク材、武器、骨董品、ゴム・その他林産物)。

4) 国民国家統合の困難さ

今回の中国、タイ国境地区への出張で、ミャンマーが多民族国家で、国民国家統合がいかに困難かを改めて感じさせられた。多くの少数民族の反政府武装勢力との長い内戦に終止符を打つきっかけになったのは、1989年のビルマ共産党の壊滅であった。1989年以降、政府はまず、ビルマ共産党の中核を担ったコーカン、ワ、カチン、シャンなどの武装反政府勢力と停戦交渉を進め、その後、パオー、パラウン、カヤン、カヤー、モンなどの武装反政府勢力と停戦交渉を進めた。その結果、1996年9月までに18の反政府勢力と停戦協定を結び現在に至っている。中国のビルマ共産党への支援も90年代のはじめには完全に途絶えた。

今回の中国国境への出張で、改めて分かったことは、とくに、政府軍が戦闘で苦しんだコーカンやワ(いずれも麻薬取引で資金力を持つといわれる)およびカチン地区に政府のコントロールがほとんど及ばず、また、彼らをなだめるために、政府が多くの特権を与えていることであった。たとえば、コーカン地区(北シャン州 Special Region 1)およびワ地区(北シャン州 Special Region 2、東シャン州 Special Region 4)では、中国語が公用語で、ミャンマー語が通じないことや人民元が流通し、チャットが使えないと聞いた。これらの地区では武装した停戦合意グループが治安維持を行っており、政府軍も容易に手出しができないという。彼らは、中国との貿易を自由に行い、カジノを運営し、土地所有の面でも特別な優遇を受けている。

ミャンマーでは現在、完成車の輸入は禁じられているが、彼らは、外国から自由に車を輸入できる。タチレクでは、NW(北ワ)、SW(南ワ)などのナンバープレートをつけた4輪駆動の新らしい車が10台に約2台の割合で走っていた。これらの車はサルウィン川の東のみでしか通行が許されないとのことだが、輸入禁止でヤンゴンでは5年使用の中古車の価格が約4~5百万円以上もするという状況から考えると大変な優遇といえる。やはり、タチレクで見た光景だが、ワの停戦合意グループの旗をつけた軍服を着て、小銃を持ってバイクで自由に走り回っているワの兵士を見かけた。また、ラショー、ムセなどでも、SSA(Shan State Army)などの停戦合意グループの旗とワッペンをフロントガラスに貼った車を見かけることが多かった。

ムセでは、電力は中国から供給を受けているが、水はワの企業が独占供給する権利を認められている。10軒ほどのムセのカジノを運営するのは、ほとんどがワやコーカンなどの企業である。カジノの守衛は、こうした停戦合意グループの武装兵士によって行われている。カジノに入ろうとした我々は、政府軍情報部の人間からストップがかかった。数週間前に、カジノに入っ

たフランス人がワの兵士に捕まり、その救出に政府は大変な苦勞をしたという。

ワ、コーカン、カチン、シャンなどの停戦合意グループのリーダーは、あたかもマフィアの頭領のように振る舞っており、彼らがこれら少数民族を代表する真のリーダーとは思えないと、多くの人は言う。政府から与えられた特権を傘に潤っているのは、リーダー達だけで、少数民族の民衆のほとんどはきわめて貧しい暮らしを強いられているようだ。ムセで会った中佐は、89年までチュウコク(旧パンサン)周辺で長年、ビルマ共産党と厳しい戦いを強いられてきたが、今では、闘った相手のワの頭目は、巨大な旅行会社を営み、大金持ちになっており、何とも言えない複雑な思いがすると語った。

5) 有料道路建設の影響

かつて「麻薬王」で名高かったロセハンとその息子達が所有するといわれる Asia World (ミャンマー最大の民間銀行 Asia Wealth Bank もこのグループ) が BOT というスキームで、ラショー—ムセ間 179 キロの有料道路建設に着手したのは、96 年のことだった。この道路は 98 年に完成した。有料道路といっても、片道1車線の舗装道路であるが、大変な山道をよくも造ったと感心する。しかし、この道路の途中の一部 Hsipaw-Lasho 間は Diamond Palace が建設した。このダイヤモンド・パレスは、元政府軍情報部の将校が所有している会社で、この間の道路建設を二つに分けたのは、万が一に備え、国の安全保障を確保するためであったと聞いている。このラショー—ムセ間の有料道路は、途中に8カ所の料金所がある。料金は、350 チャットが5カ所、300 チャットが3カ所であった。車の大半はムセ—マンダレー間を行き交う中国との国境貿易に従事するトラックが主だが、通行量も多くなく、明らかに赤字と見られる。なぜ、Asia World がこの道路事業に進出したか、不明のところも多い。

この有料道路ができたおかげで、従来、5日ほどかかったマンダレー—ムセ間は、約 16 時間程度で行けるようになった。この道路のせいで、周辺の農業が発展、中国向け飼料用のコーン畑が広がっている。88年の国境貿易の開始と96年の道路の完成は、物流を大きく変えた。かつて、中国貿易の物流の窓口はラショーであったが、今ではムセが窓口として大きく発展、ラショーは衰退した。トラックはムセから直接マンダレーに向かうため、ラショーの必要とする中国品は今では、マンダレーから調達するようになった。このため、ラショー市場の中国品価格はマンダレーより1割ほど高いという。ラショーの市場を見ての感想は、中国品であふれているかと思っただが、鍋、プラスチック製品、衣類、布地など意外とミャンマー製品が健闘していることであった。すべてが、ミャンマーの民間企業の製品だが、以前はほとんど中国品で占められていたという。民間企業の発展で、少しずつ輸入代替が進んでいることを感じさせてくれた。

国境貿易の正式なオープンは、ラショー同様、かつての国境貿易の物流拠点のチャイントンやモールメインの衰退をもたらし、代わりに国境の町タチレク(タイ国境)、モンラ(中国国境)、ミヤワディ(タイ国境)の発展をもたらした。

Asia World の道路事業への参入ののち、シャン州において、あらたな BOT による道路プロジェクトが見られるようになった。ワ族の最大企業ホンバンがチャイントン—タチレク間の有料道路

を今年完成させた。中国人労働者を使い、タイのオペレーターを使って建設したという。しかし、舗装はまだ未完成なところも残っているほか、途中、土砂崩れで、寸断寸前になっているところもあった。中国人労働者が、キャンプを張ってこの道路のメンテナンスを行っている。

このほか、シヤン州では、Asia World がワの Region 2 の首都パンサンーチャイントン間の建設を開始した。ミャンマー政府が資金を出し、タイのオペレーターを使っての工事であったが、タイとの紛争のせいで、タイのオペレーターが撤退、現在、中断されている。この道路ができると、従来 2 日半かかった行程が 5 時間に短縮される見込みだという。

山の多い、シヤン州は道路が開発のネックになっている。有料道路の完成は、ミャンマーへの統合が進んでいないワ、コーカンなどの少数民族地区をヤンゴンやマンダレーと結び、経済的に中央に統合するのに効果を発揮するだろうが、他方、中国やタイなどより発展の進んだ中心にミャンマー全体が統合されるという危険性もある。ヤンゴン、マンダレーが勢いよく発展することがこれらの地区を統合するうえで不可欠といえる。

6)ミャンマーの電力問題解決の方策

ミャンマーの電力不足はきわめて深刻だ。ヤンゴンもマンダレーも 8 時間～10 時間の計画停電が続いている。バモーではもう 1 週間も電気がきていないという。他方、ムセ、ナムカン、ルエジェ、コーカン地区、ワ地区などの中国国境やタチレク、ミヤワディなどのタイ国境ではこれらの国から電力を買っている。目に見える経済発展をもたらさず、電力を供給できない政府が、国民を統合することは困難である。

電力需要は、弾性値からみても GDP の伸びをかなり上回って伸びるのが普通だが、ミャンマーは、過去の成長に見合う十分な電力投資を行うことができなかったことが最近の停電の背景にある。電力投資が十分でなかった主な理由は、電力料金を極めて低く押えてきたため、電力公社に再投資の余力がなかったことが大きい。電力料金は、95～97 年度にかけては 1.3kyat/kwh、98 年度に 2.5kyat に値上げしたが、他方、電力コストは 98 年末現在、16チャット/kwh(約 US\$ 5 セント)であるため、国がその差 13.5チャット/kwh を補助しており、国の補助は月間 20 億チャットにのぼるといわれていた。電力供給を増やせば増やすほど国家財政の赤字は膨らむ構造にあり、持続不能であった。その後、政府は 1999 年 6 月に一気に 25チャット(約 US\$ 8 セント)に値上げした(ただし、消費電力 100KWH 未満と公務員は 2.5チャット、100kwh～150KWH 未満は 10チャット、150KWH 以上は 25チャット)。

25チャットへの電力値上げは、民間の IPP(独立電力事業者)を採算可能にする料金であったため、ディーゼル油を調達できず動かなかったヤンゴン近郊の発電所数カ所を民間が動かしたことと値上げによる節電が効いて、約半年ほどヤンゴンの停電はほぼなくなった。しかし、その後の原油価格の高騰とチャットの下落で、もはや 25チャットはドル換算でわずか 2 セント(2002 年 9 月末現在)に下落した。コストが 98 年末の推定 5 セントとすると、1KWH あたり 3 セントの逆ざやとなるに至った。また、値上げ以降、電気メーターを工作して、この電力料金さえも正当に払わない者も多数出現した。この結果、再び長時間の停電が続くようになった。

電力料金を採算ベースにまで高め、料金を支払える層に広く供給するのが理想である。農民は、以前より豊かになっても電気が無いので買う物が無く、金(gold)を貯めているが、これでは生産のインセンティブとして働かない。電気がくれば、家電製品等の保有のために生産意欲を高め、生産性向上につとめることになる。また、農村の電化は農民の生活を大きく変えるだけでなく、工業製品に対する膨大な需要を創出し、ミャンマーの工業化を支えることになる。

都市部の電力消費者に関して言えば、補助金付の極端に安い電力料金で電力供給を受けている(公務員や国営企業職員はさらに各組織から補助を受けており、ほとんど無料に近い)。これが、電力の浪費を促進しているきらいがある。もちろん、経済的弱者に対する社会政策は必要だが、基本的に値上げされた料金を支払えなければ電力供給が受けられないという環境を作れば、省エネルギーも実現できるし、都市住民の労働意欲をかきたてることにもなる。極端に安い電力料金で長時間の停電を強いながら電力を供給し、国民の不満を昂じさせるよりも、高い料金を支払えば電力供給が確実に保証されるという持続可能なシステムを構築する必要がある。

国際経済制裁で、中国以外の国からの援助が期待できない以上、現在の深刻な電力不足を短期間に解消するには、発電事業に外資や国内の民間企業を呼び込むことが不可欠である。そのため、BOT法を整備し、外資にBOTまたはBOOによる発電事業を公式に認め、チャットのドル転換を保証することが不可欠だ。それとともに、まず、電力料金体系を採算可能なところに持ってくるのが前提となる。段階的かつ大幅なチャットの下落が続く限り、チャット建ての料金は直ちにコスト割れになる。できれば、ドル建てチャット払い(約米ドル 8 セント)とし、チャットのレート変動にあわせて変動する料金体系とすることも必要だ。

政府は、電力料金値上げが民衆の暴動を呼ぶのではと極端に恐れ、したがって、25 チャットへの値上げの際にも、2.5 チャット、10 チャットのレートを残した。過渡的な措置として、経済的弱者に配慮することは必要だが、それでも最低限、コストに近いところまで上げることが不可欠だろう。きわめて薄給の公務員には、電気料金をただ同然にするよりも、電力手当を支払うほうが望ましい。

ドル建てチャット払いという料金設定は、政治的に不可能と思っていたが、中国やタイの国境ではパーツ建て、人民元建て(ともに約 US\$ 10 セント)の料金徴収が行われている。現在のレート(1ドル=1,200 チャット)でKWHあたり120 チャットの高額だ。ムセ、ナムカン、タチレクで住民に聞いたところ、高くても電気がある方が有難いとのことで、貧しい家庭でも、その電気料金を払っているという。

政府は、停電の原因をサプライサイドの問題と見て、ガス・パイプラインや水力発電所の建設に動いているが、この停電の根本原因が料金問題にあることを見逃している。豊かな財政ならば、補助金付きの安い電気を供給できようが、ミャンマーの財政はそうではない。電気料金を上げれば、国民の不満で暴動になることを恐れ、料金を上げることができず、その結果、電力を供給できず、国民の失望やあきらめを生んでいる。この悪循環を是正する勇気が必要だ。