

AEC (ASEAN経済共同体) 2026に向けた ミャンマーのインフラ整備にみる日本の関与と今後の課題

Japan's involvement in Myanmar and its issues for the future in view of Myanmar's instructural development for AEC (ASEAN Economic Community) 2026

川島 哲
Satoshi Kawashima

<目次>

はじめに

1. 直接投資とは
2. AEC (ASEAN経済共同体) 2026と東部経済回廊 (EEC : Eastern Economic Corridor)
3. ASEANのインフラ整備
4. ミャンマーのインフラ整備にみる日本のかかわり

おわりに

はじめに

ASEANの大きな課題としてあげられるのは域内格差の是正である。例えば1995年に加盟したベトナム、1997年に加盟したラオス、ミャンマー、1999年に加盟したカンボジアという新規加盟国 (CLMVと呼ばれる) と原加盟5か国 (シンガポール、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ) にブルネイを加えたASEAN6との経済格差が極めて大きいためである。

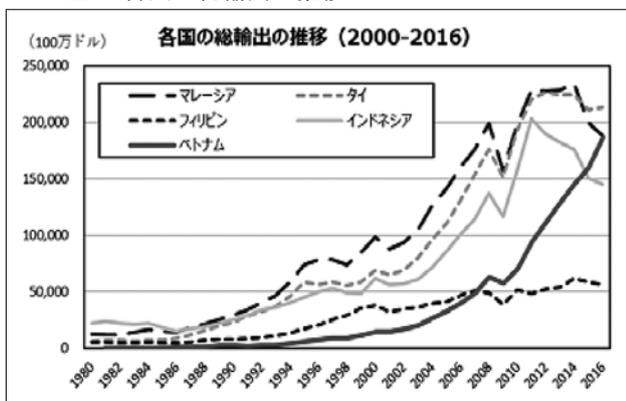
第32回 ASEAN 首脳会議が2018年4月28日、シンガポール・シャングリラホテルで開催された。ASEAN 首脳会議は春と秋の年2回開催され、春は当該年の主要目標が、秋は対話国を招いた成果の取りまとめが行われる。

今回は、議長国シンガポールが「強靱 (きょうじん) 性とイノベーション」を主要テーマとする「強靱で革新的なASEANのためのASEAN 首脳構想」を採択し、「ASEAN スマートシティネットワーク (ASCN)」の設立を本年の主要成果とすることが決定された。

また、「ASEAN スマートシティネットワーク」は、スマートシティ間の連携枠組みやスマートシティごとの開発行動計画 (2018~2025年) を定めるもので、スマートシティ開発の促進、民間セクターにおける融資可能案件の創出支援、ASEANの外部パートナーからの融資・支援確保を目的としている。

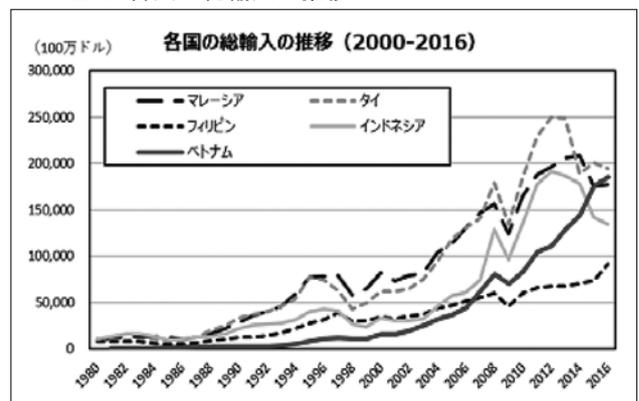
その他の経済分野では、ASEAN シングルウィンドー (ASW) に基づく ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) 原

< ASEAN 各国の総輸出の推移 >



(出所) IMF; Direction of Trade Statistics (DOT)
(典拠: 大木 博巳『ASEANの新輸出大国, ベトナム』『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, 2018年)

< ASEAN 各国の総輸入の推移 >



(出所) IMF; Direction of Trade Statistics (DOT)
(典拠: 大木 博巳『ASEANの新輸出大国, ベトナム』『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, 2018年)

産地証明書の電子証明書の導入（2018年1月から、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナム5カ国で運用開始）や、認定経済事業者（AEO）制度のASEAN域内の相互認証アレンジメント導入に向けた調査提案などが歓迎された。また、ATIGAにおける自己証明制度の年内導入や、ASEANサービス枠組み協定（AFAS）最終パッケージ交渉の年内妥結、AFASの規定を強化したASEANサービス貿易協定（ATISA）の年内署名などが期待される（（日本貿易振興機構）（2018.5.2））

本稿ではASEAN域内の交流の活発化により、いかに現況が変化しているのかをみる。特にASEAN共通の課題といえるインフラ整備について日本からの関わりに焦点をあてたい。そしてその課題としていかなるものが考えられるのか。

また、その対処法として何が考えられるかを主として考察してみたい。

1. 直接投資とは

経済特区をはじめ直接投資、特に外資の直接投資が当該国発展のキーワードとなる。

まず最初に、なぜ直接投資をするのかを理論的にふりかえってみる。

直接投資の水平型では、投資受け入れ国の市場へのアクセスを目的とする直接投資を指す。マークセンやブレインードが理論化している。（（Markusen）（2002）（Brainard）（1997））

海外にアクセスするためには、企業は直接投資による現地生産若しくは国内生産をして輸出する。もし後者の場合は費用として国内工場の生産費と輸出にかかる貿易費用がかかる。

前者の場合は、貿易費用はかからないが、当該国での工場生産費用がかかる。

直接投資を選ぶ理由として、市場の存する国での関税の高さ、輸送費の高さなどがあげられる。

第二に、市場の存する国での外資規制や投資環境が改善されている場合である。

垂直型の直接投資の場合は、このタイプは、（（Helpman）（1984）や（Helpman and Krugman）（1985））により分析された。

これは、直接投資を行うことで投資受け入れ国での生産費用の低下を目的として行われている。生産工程の川上から川下に至るすべてのプロセスを海外へ移転する例は少なく、国内で生産された中間財を海外へ輸出し、海外で組み立てるパターンが多い。

中間財を生産する国内では、熟練労働者を使い、組み立てを行う海外の工場においては、非熟練労働者を多く使うケースが多い。

これを選択する理由は、国内生産費用より海外生産費用が低いことである。

第二に、海外で工場を設立し運営するための経営費用が低い場合である。

第三に、海外で組み立てた最終財を国内に輸入する際の貿易費用が低い場合である。

2. AEC（ASEAN経済共同体）2026と東部経済回廊（EEC：Eastern Economic Corridor）

ASEAN（東南アジア諸国連合）は、2025年をめどにAEC（ASEAN経済共同体）2026の構築を進めている。本章ではそれについて概説するとともに現在の動向を主として考察していく。

ASEAN2025の実施計画としての統合戦略計画（CSAP: Consolidated Strategic Action Plan）は石川（2018）によれば、残存する関税障壁の削減（2016～2025年）においては、7%柔軟性リストに残っているカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの関税削減（2018年）及びベトナム、カンボジアの石油製品関税の撤廃（2024～2025年）である。

CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）は、2015年1月に関税撤廃を実現、2018年1月に7%品目も撤廃された。

これにより、自由化率は、カンボジア98.5%、ラオス96.3%、ミャンマー99.3%、ベトナム98.1%となる。

ASEANシングルウィンドウ（ASW）については、通関手続きを電子化するナショナルシングルウィンドウ（NSW）を各国間相互接続し、電子データの交換を行うASEANシングルウィンドウ（ASW）は5カ国でパイロットプロジェクトが既に行われている。

AFTAの原産地証明書の電子的交換は、シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、ベトナムで2018年1月に開始された。

このような現況のなか、域内、域外の交流が活発化している。

タイは2016年に「タイ4.0」東部経済回廊（EEC Eastern Economic Corridor）を打ち出した。

「タイランド4.0」は「ドイツ・インダストリー4.0」をヒントにしたと言われているが、ターゲットはそれよりも広い。例えば、タイで起きている「中所得国の罠」は、経済不平等の拡大、経済成長と環境保全のインバランスも関連

しているとしている。その戦略的対応として、Innovation driven growth（イノベーション主導の成長）、Inclusive growth（包摂的な成長）、Green growth（環境に優しい成長）の3つが掲げられた。これらが実現すれば、今年から始まる20年計画で、年成長率は4.5%、投資増加率は10.0%、輸出伸び率は8.0%、全要素生産性も2.0%までいき、その結果、2036年には「タイは高所得国入りを果たす」という、じつに楽観的なストーリーが描かれている。

東部経済回廊（EEC Eastern Economic Corridor）とは、米軍がかつて駐留していたウータパオ空軍基地、サッタヒーブ港、レームチャバン港、ラヨーンのマープタブット港があるが、こうしたインフラ設備を東部臨海工業地帯開発の第2フェーズとして再開発すると同時に、カンボジアやラオスと接している国境特別経済区を組み合わせるという構想がEECである（（末廣）（2017））。

直接投資という観点でみるとメコン川流域において以下のような東部経済回廊特別法が2018年5月に施行されたのは大きな着目すべき点である。

「東部経済回廊（EEC）特別法」が2018年5月14日付のタイ政府の官報に掲載され、同日施行された。タイ政府が2017年2月にEEC開発構想（注）を打ち出してから、1年以上の時間を要しての施行だ。

EEC特別法が従来の投資奨励法と異なる点は、同法律により、プラユット首相を議長とする「EEC政策委員会」がEEC開発の責任を担うことが明確化されたほか、実質的な運営部門である「EEC事務局」に対し、EEC域内への投資に関する一元的な許認可権限を付与していることだ。

同法により、EEC域内の「特別経済振興区」へ投資する外国法人や外国人には、税制上の恩典が付与される。また、この「特別経済振興区」内に限り、外国人による土地所有や外貨での金融取引が可能になるなど、既存の法令や規制に縛られない権利も外国人に与えている。外国企業にはメリットの大きい内容といえよう。

タイ政府は、EEC開発構想の下、5つの大型インフラ開発プロジェクトを推進しており、特に注目されている。例えば、バンコク郊外のドンムアン空港、スワナプーム空港とウータパオ空港（EEC域内）を結ぶ高速鉄道計画である。同計画については、既に企業向け公聴会が開催され、2023年の高速鉄道開通に向けて進捗がみられる。今回のEEC特別法の施行により、これらのインフラ開発プロジェクトがさらに進展し、外国人投資家が安心してEEC域内に投資できるようになることが期待される。

他方、タイの地元住民からは、EEC開発による環境汚染や土地所有権の侵害を懸念する声が出ている。EEC特別法では、EEC開発で悪影響を受ける住民のサポートを

目的とする「東部特別開発基金」が創設され、その分担金の一部をEECに投資した企業に課すことができると明記されている。同基金がどのように運用されるか、今後注視する必要がある（（日本貿易振興機構）（2018.5.21））。

（注）EECは、産業の高度化、高付加価値化を図るためのタイ政府のビジョンである「タイランド4.0」を実現すべく、タイ東部3県（ラヨーン、チョンブリ、チャチェンサオ）に、「10の重点産業」を誘致する政策。タイ政府はEEC実現のため、空運、道路輸送、鉄道輸送など、交通インフラに重点的に投資する予定。「10の重点産業」とは、（1）次世代自動車、（2）スマートエレクトロニクス、（3）バイオテクノロジー、（4）（高機能で高付加価値な）食品、（5）メディカル・ウェルネスツーリズム、（6）デジタル、（7）ロボティクス、（8）航空・ロジスティクス、（9）ヘルスケア、（10）バイオ燃料・バイオ科学

ASEAN域内外の貿易等が活発化するひとつのキーワードとしてASEANの「越境投資」についてふれてみる。

増田（2018）によれば、ASEAN域内の地場企業がASEAN域内投資を行うことを「越境投資」と呼ぶ。

各国の直接投資統計によれば、非製造業分野が中心である。

越境投資の第一の特徴は、欧米企業等が保有する対消費者サービス分野の企業等を買収し進出することである。

第二の特徴は、ITを活用し、越境しやすいECビジネスである。

この進出要因として次の3点があげられる。

- ①所得向上で中間層が拡大
- ②購買層である40代が7割を占める
- ③インドネシアなど島嶼国家は商業施設が不足

第三に、病院、ホテル等のサービス業への不動産投資である。

第四は、国境を超えた電力等のインフラ投資である。

越境投資は今後増える傾向である。人口増、所得上昇、中間層拡大、AECなどが後押しする（（増田）（2018））。

所得上昇、中間層拡大というキーワードにいかに対処していくべきかが顕在化してくるのだろうことがわかる。

3. ASEANのインフラ整備

現在のASEANにおいて共通の課題としてあげられるのがインフラ面の整備である。

外資進出に際して最優先課題がインフラ問題である。その現状打開においていかなる取り組みがなされているのか。

本章では、昨年末から最近までのニュース記事だけを抽

出してみる。

中国・ラオス高速鉄道（日経2017年10月6日）

ラオスで雲南省から延びてラオスを縦断する高速鉄道の建設が進んでいる総工費60億ドル（約6,700億円）の一大プロジェクトである。これは、ラオスに限らず、中国経済に依存せざるを得ない現状であることの証左である。

このような公共事業は産業活性化と雇用創出の切り札である。しかし、雇用創出の面ではあまり貢献できない。というのは工事はすべて中国企業が受注し、技術者や作業員はすべて中国から大挙してやってきた。計画では、ラオス負担分の40%、7億3,000万ドルをラオス政府が負担する。

この中国政府への経済依存は、政治面でも大きく影響する。

中国が最大の投資国であるカンボジアは、南シナ海問題で中国の意をくんだ発言を繰り返さざるを得なくなっている。

幹線鉄道、日本と建設有力 経済開放 各国に訴え インドネシア大統領会見（日経2017年12月24日）

インドネシアのジョコ大統領は日本経済新聞社との単独インタビューにおいて、ジャワ島の幹線鉄道について、日本と協力をしたい意向を表明した。2018年中の着工を目指す。事業費は5,000億円を超える可能性がある。今まで両国の溝（建設方式、インドネシアの財政負担）の早期の合意を行い早期着工を目指す。インドネシアは、日本と先行して中国の協力を選択したが、協力相手が中国一辺倒にならないようにすることを重視している。

ミャンマー 鉄道改修、日本も援助（日経2017年10月16日）

ミャンマーで産業育成に不可欠なインフラ整備が再始動している。日本にとって最も関係が深いのが鉄道である。2017年秋、日本政府が資金援助するミャンマーの鉄道改修事業が本格化した。対象地域としては、三大都市（ヤンゴン、ネピドー、マンダレー）を結ぶ長距離路線とヤンゴン市内の環状線である。今後のヤンゴンの都市計画とも深くかかわる。10~20年後には副都心が必要となる。JICAがこの策定をサポートし、都市計画マスタープランでも鉄道を中心に行われている。

ベトナム、成長運ぶ地下鉄 ホーチミン・ハノイで建設急ピッチ（日経、2017年12月7日）

ベトナムで地下鉄の建設が急ピッチで進んでいる。ホーチミンのメトロ1号線は、2020年に開通する見通しである。ハノイにおいても、高架路線が2018年に開通し、その

後地下路線の整備に入る予定である。海外企業の投資誘致で域内主要国に優位に立つという戦略である。

総工費2,800億円の1号線は、日本の円借款で充当し三井住友建設、清水建設、前田建設工業、住友商事が現地建設会社と事業にあたる。

フィリピン インフラ整備税制改革（日経、2017年12月21日）

フィリピンは、インフラなどの財源を確保するための包括的税制改革を2018年1月実施する。

主要な事業は政府開発援助（ODA）で充当し、不足分は継続的な税制改革で捻出する。

インドネシア インフラに民間資金（日経2018年4月21日）

インドネシア政府はインフラ開発において民間資金の活用を拡大する。

ジャワ島横断鉄道は、ジャカルタとスラバヤ間（約750km）を従来の半分の5時間半で結ぶ計画である。

路線を回収し、踏切を廃止、約300の陸橋を新たに造成し、既存鉄道を高速化する。開発費は、約60兆ルピア（約4600億円）に上る。ジョコ大統領は日本と建設すると明言している。政府資金のみならず民間資金を活用する。

これまで原則として国や国有企業が携わってきた空港建設も民間資金を活用。今後は、手続きも中央政府に集約し民間企業が投資しやすい環境づくりをつくる。

中国主張の鉄道中止 マレーシア、財政再建優先（日経2018年7月6日）

マレーシア政府は7月5日、中国主導で着工済みの長距離鉄道事業を中止すると発表した。総経費が2兆2,000億円程度になる見込みで財政悪化を回避することが主たる理由である。5月に首相になったマハティール氏は財政再建を優先しインフラ事業を見直している。見直したのは東海岸鉄道（総距離690kmクアラルンプール郊外クラン県からタイ国境までを結ぶもので、ナジブ前政権時代に決定したものである同事業は中国輸出入銀行が計画し中国交通建設が2017年8月に着工した。財政再建をめざすマハティール首相は中国からの巨額借り入れを含めた計画見直しを進める考えを示した。

それに加え、ボルネオのマレー半島で中国石油天然気集団系の企業が着手するガスをはじめとした2本のパイプラインの建設中止を通告したと発表した。また、2026年開業予定のクアラルンプールとシンガポールを結ぶ高速鉄道の中止も表明している。マハティール首相の公約であった消費税廃止にともなう歳入減少でインフラ事業見直しが急務となったものと思われる。

本章でみられるのはASEANへ中国の関与が大きくなっていることである。換言すれば一帯一路のひとつとして東南アジア諸国への影響力を増しているともいえる。

4. ミャンマーのインフラ整備にみる日本のかわり

前章の状況のなか、では日本はどのように今後かわるべきかという課題がある。

そこで、ひとつの参考になるのが以下である。

インフラ面での日本の援助の事例として、本章ではミャンマーの事例をみる。

<日本からの通関システムの運用：ミャンマー>

2014年10月にNTTデータがミャンマー政府からシステム開発を受注し、約2年間の開発・準備期間を経て、当初計画どおりのスケジュールで日本の電子通関システムであるナックス（NACCS：Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）をベースとした新たな通関システム、マックス（MACCS：Myanmar Automated Cargo Clearance System）の総合運転試験が2016年8月から10月にかけて実施された。

そして、2016年11月12日にミャンマーで供用開始したマックスの運用が開始された。システムの導入や税関でのキャパシティービルディング（能力構築）に関しては、国際協力機構（JICA）が無償資金協力や専門家派遣を通じて全面的な支援を行ってきた。マックスの導入によって変わる点は、自動審査処理と申告納税制度の導入である。グリーンチャンネル（貨物全体の約6割）の場合は、あらかじめ税関に預け金を登録していれば、自動で税金引き落としが行われるため、申告から許可まで数秒で完了する（（日本貿易振興機構）（2016.11.30））。

ではこれによりいかなる今後への期待がもてるのか。

まず大きな効果として、このような通関システムは、今まで大きな問題であった、国境を越える際の通関システムの遅延性を補う。ASEAN シングルウィンドウ（ASW）へ向けての支援及びシステムの構築が望まれていたなかで今後大きく変わっていく可能性があり、期待を込めてみていくことが必要となる。貨物などの到着時の審査も円滑化し、申請手続きも電子化していく。

第二に、賄賂等の横行を根絶するひとつになる。それは今後、さらなる外資の誘致において大変重要となる。また、そのシステムを運用できるような人材づくり、そしてそのための制度づくりが望まれる。

第三に、インドシナ諸国には中国からのインフラ面での援助が多く行われている。そしてそれらは計画通り進まずその遅滞が大きな問題となっている現状がある。これへの

アンチテーゼとして日本からのインフラ援助が今後大きくクローズアップされてくる。というのは、中国からのインフラ援助より日本からのインフラ援助の有効性という色彩が色濃くなっていくからにはほかないからである。

今後、インドシナ諸国が中国への傾斜から日本への傾斜へと向かうひとつの契機となるのがこの通関システムの導入にみられるのではないかと。日本は、インドシナ諸国をはじめアジアの多くのインフラ援助を行うことにより、30年前にマレーシアでさげばれたルックイーストの再来、インフラにおいては日本という日本の存在感を再認識させることにもなるのではないかとと思われる（（川島）（2017.3.13））。

このようななか2018年6月5日からミャワディで電子通関システム運用が始まった。

ミャンマー税関局（MCD）は2018年6月5日から、タイとの国境にあるミャワディ税関において電子通関システム「マックス」（MACCS：Myanmar Automated Cargo Clearance System）の運用を開始する。

ミャンマーでは、税関手続きの近代化・貿易円滑化を目的に、日本の電子通関システム（NACCS）をベースにしたマックスが、2016年11月にヤンゴン空港とヤンゴン港、ティラワ港に導入されている。ミャンマーの航空貨物と海上貨物の大半はヤンゴン、ティラワで取り扱われるが、日系企業の間では、ミャワディとメソット（タイ側国境）間の国境ルートの利用も多い。今回のマックス運用開始によって、こうした国境貿易の通関手続きが円滑化されることが期待される。

他方、2016年11月のヤンゴンでマックス導入直後、通関申告方法などの照会を求める通関事業者が税関のヘルプデスクに殺到するなど混乱もみられた経緯を踏まえると、今回のミャワディ税関への導入後、すぐに実務が円滑化するとは考えにくく、今後の運用には留意が必要である（（日本貿易振興機構）（2018.5.10.））。

ミャンマーへの外資進出に際し2017年12月の新会社法の公布は画期的な事項である。

ミャンマーの新会社法（2017年12月公布）が予定どおり2018年8月1日に施行された。主な改正内容は以下のとおりである。

1. 外資比率が35%以下の企業は、ミャンマー企業（内資企業）として取り扱われる。
2. 会社の株式数は最低1株から発行を認める。
3. 株式の額面および授権資本は廃止。
4. 取締役は1人以上で、最低1人はミャンマーの居住者（年間183日以上滞在）であること。
5. 定款を作成すること。
6. 海外会社の支店が当地で事業を行う場合には、新会社法に基づき登録すること。

7. 会社登録は、投資企業管理局のオンライン登録システムで行うこと。

(注) 旧法下では株主が最低2人必要だったが、最低1人からでも認められるよう変更された。

2017年4月からの新投資法の運用、そして今回の新会社法施行により、ミャンマーの投資環境は着実に整備されてきており、さらなる外資進出につながる事が期待されている（(日本貿易振興機構) (2018.8.6)）。

おわりに

本稿では、ASEAN域内外の交流の活発化により、いかに現況が変化しているのかをみるためASEANのインフラ投資、それに伴いミャンマーのインフラ整備の例として日本の関わりをみてきた。

ここでまとめてみる。

ミャンマーにおいては、2018年3月現在、政権基盤の脆弱さから改革の推進役が不在である。2017年4月～2018年2月の外国投資額（認可ベース）では、53億ドル（約5,600億円）であり、2018年3月までの2017年通年で前年度の66億ドル下回る見込みである。

また、外資がミャンマーに進出する最も大きな要因である人件費も同国政府は2018年2月に最低賃金を日額4,800チャット（約380円）に引き上げると発表した。JETRO調査では、ミャンマーにおける製造表作業員の給与（基本給）は2017年10月時点で月135ドル（約14,000円）であり、この賃金の低廉さから衣料品下請けが開始された経緯がある。この賃金引上げで製造業における外資進出が遠のくという懸念もある（(日本経済新聞) (2018.3.6)）。

ここで筆者はひとつの提案をしたい。

外資進出の対象として学校の進出を考えられないか。というのは、2017年5月にヤンゴンを訪れた際に大手商社とのインタビューで示唆に富むことが多く聞かれた。2015年から日系3メガバンクが入ることで金融に関してのパラダイム変換が起きているという。

ミャンマーでは複式簿記が義務化されていない現状にある。単式簿記なので前払いや繰り延べ、償却という概念がない。税制も単式簿記である。これらはJICAなどが人づくりという事で少しづつ業務指導を行っているが、今

後の会計面での人づくりという面では強化していくべき課題である。

これは日本のように複式簿記が一般的な国にとっては驚きである。今後は、ODAなどにとどまらず簿記学校などが進出することで、この環境が変化していくのではないかと筆者は強く感じた（(川島) (2017)）。

例えば、2015年にミャンマー商工会議所連盟が主催し、日本商工会議所や国際協力機構（JICA）が共催し、日商簿記啓発セミナーを開いている（<https://www.jica.go.jp/japancenter/article/2015/20151112.html>）2018年9月5日アクセス）。

2018年5月に以下のニュースを読み、現実的な流れが出てきたと感じる。

「ミャンマー投資委員会（MIC）は2018年4月20日、教育分野で100%外資による投資を認める通達（No.7/2018）を公布した。

ミャンマーでは国家教育法（2014年9月30日制定）が存在するが、関連する細則や通達がなかったため、外資企業が教育分野に投資する際の手続きが不明確だった。同通達により、語学学校や職業訓練校などについて100%外資での投資が認められること、投資法やその規則・通達および国家教育法を順守すべきことなどが明確になった。ただし、同通達第2条によると、語学学校や職業訓練校に対してMICが「許可を与える」と規定されており、MICへの投資申請を前提としたものになっている。MICへの投資申請は通常、大規模で重要な投資に限定され、一般的に許可のハードルが高いとされている。この点、MICによると、小規模な投資は想定していない模様だ。インターナショナルスクールといった大規模な投資が必要なものはこの通達の対象となり得るが、小規模な語学学校のようなものは想定していない可能性がある。規模の大小にかかわらず外資による民間学校の設立ニーズは高く、小規模な投資を受け入れないという趣旨ではないことが期待されるものの、今後の実務面での運用が注目される」（(日本貿易振興機構) (2018.5.9)）。

懸念しているのは、法律・制度面の整備をさらに進めていくことが重要であるが、肝心となる運用面で不透明な手続きをしていると外資が遠ざかってしまう。この点に留意して整備が進められることを望む（(川島) (2018.9.24)）。

注：

- 日本貿易振興機構（2018.5.2）：2018年5月2日（日本貿易振興機構ビジネス短信）<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/05/9f5c749ab8e5848f.html>
- 2018年8月13日アクセス
- Brainard, S.L. (1997) "An Empirical Assessment of Proximity - Concentration Trade - off between Multinational Sales and Trade" *American Economic Review*, Vol.87, No.4, PP.520-544
- Helpman, E. (1984) "A Simple Theory of International Trade with Multinational Corporations," *Journal of Political Economy*, Vol.92, No.3, PP.451-471.
- Helpman, E. and P. R. Krugman (1985) *Market Structure and Foreign Trade : Increasing Returns , Imperfect Competition, and the International Economy* MIT Press.
- Markusen, J.R., (2002) *Multinational Firms and the Theory of International Trade*, MIT Press.
- 石川（2018）：石川幸一「AEC2025における物品の貿易の自由化と円滑化計画」『国際貿易と投資』No.112, PP.3-15, 一般財団法人国際貿易投資研究所, 2018年6月。
- 末廣（2017）：末廣 昭『アジア新興国経済の動向』2017年10月13日, 一般財団法人 貿易研修センター, 平成29年度 第2回 アジア研究会報告 / タイランド4.0, 東部経済回廊 (EEC), 中国の「一帯一路」戦略 (<https://www.iist.or.jp/2017/h29-asg-1013-1/>) 2018年8月13日アクセス
- 日本貿易振興機構（2018.5.21）：日本貿易振興機構「ビジネス短信」2018年5月21日 (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/05/f29521a708bf5839.html>) 2018年8月13日アクセス
- 増田（2018）：増田耕太郎「ASEAN企業の『越境投資』～非製造業分野を中心に拡大」『国際貿易と投資』No.112, PP.48-59, 一般財団法人 国際貿易投資研究所, 2018年6月。
- 日本貿易振興機構（2016.11.30）：日本貿易振興機構「ビジネス短信」2016年11月30日 (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2016/11/7ed43990dfd60d8a.html>) 2018年8月13日アクセス。
- 川島（2017.3.13）：川島哲「ミャンマーに導入された日本電子通関システム」『世界経済評論IMPACT』(2017年3月13日 No.810) (<http://www.world-economic-review.jp/impact/article810.html>)。2018年8月13日アクセス。
- 日本貿易振興機構（2018.5.10）：日本貿易振興機構「ビジネス短信」2018年5月10日 (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/05/c354cf387ce52c6c.html>) 2018年8月13日アクセス
- 日本貿易振興機構（2018.8.6）：日本貿易振興機構「ビジネス短信」2018年8月6日 (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/08/826fb60b934ce4e5.html>) 2018年8月13日アクセス
- 日本貿易振興機構（2018.5.9）：日本貿易振興機構「ビジネス短信」2018年5月9日 (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/05/3c2aac7af894d9fc.html>) 2018年8月13日アクセス
- 川島（2017）：川島哲「ミャンマー新政権樹立以降の経済的变化とその課題」『金沢星稜大学論集』第51巻第1号, PP.13-23, 金沢星稜大学学会経済部会, 2017年。
- 川島（2018.9.24）：川島哲「ミャンマーにおける外資による教育分野への参入の可能性」『世界経済評論IMPACT』2018年9月24日：No.1165, (一財) 国際貿易投資研究所 (<http://www.world-economic-review.jp/impact/article1165.html>) 2018年9月24日アクセス。

主要参考文献

- ジェトロ・アジア経済研究所 黒岩郁雄・高橋和志・山形辰史『テキストブック開発経済学 第3版』有斐閣ブックス, 2015年
- 川島哲『経済統合と通商秩序の構築』晃洋書房, 2017年。

