

ミャンマーにみるハードとソフトインフラの整備とその連結性

Hard and soft infrastructure development in Myanmar and its connectivity

川 島 哲
Satoshi Kawashima

<目 次>

はじめに

1. 物的インフラとソフトインフラの変化
2. 東南アジア共通の課題となっているインフラと外資の現状
3. ミャンマー小売業の規制緩和と外資
4. おわりに

はじめに

ASEANは、安価な人件費を優位性にした生産拠点、急増する中間層・富裕層が牽引する消費市場といった特徴がある。最近はこれらに加え、ASEAN各国から革新的なスタートアップが生まれ、域内のイノベーションを牽引する動きも見られる。こういったASEANのダイナミズムを取り込み、ASEANのパートナーとして互恵的な関係構築を

目指している^(注1)。

ASEANの人口は6億人を超え、米国の約2倍に該当する(1-1図参照)。また、名目GDPは日本の2分の1を超えている(1-2図参照)。一人当たりのGDPはまだ低水準にとどまっているものの、後発国を中心に今後上昇することが見込まれる(1-3図参照)。また、財・サービスの貿易、対内直接投資の規模からも、ASEANは世界の成長の重要な一極を担っていることが分かる(1-4図参照)。

1-1図 ASEANの人口(主要国・地域との比較)
(百万人)

ASEAN	643.5
中国	1,390.1
インド	1,316.9
米国	325.9
日本	126.7
EU	511.5

備考：2017年値。

ASEANはASEAN10、EUはEU28を指す。中国は、香港・マカオ・台湾を含んでいない。

資料：IMF WEO Database, April 2018, EURO STATSから作成。
(典拠：経済産業省(2018)『平成30年版 通商白書』)

1-3図 ASEANの一人当たり名目GDP(主要国・地域との比較)
(ドル)

ASEAN	4,291.7
中国	8,643.1
インド	1,982.7
米国	59,501.2
日本	38,439.5
EU	32,811.2

備考：2017年値。

ASEANはASEAN10、EUはEU28を指す。中国は、香港・マカオ・台湾を含んでいない。

資料：IMF WEO Database, April 2018, EURO STATSから作成。
(典拠：経済産業省(2018)『平成30年版 通商白書』)

1-2図 ASEANの名目GDP(主要国・地域との比較)
(10億ドル)

ASEAN	2,761.5
中国	12,014.6
インド	2,611.0
米国	19,390.6
日本	4,872.1
EU	17,308.9

備考：2017年値。

ASEANはASEAN10、EUはEU28を指す。中国は、香港・マカオ・台湾を含んでいない。

資料：IMF WEO Database, April 2018から作成。
(典拠：経済産業省(2018)『平成30年版 通商白書』)

1-4図 ASEANの財貿易(輸出入)額(主要国・地域との比較)
(10億ドル)

	輸出	輸入	総額
ASEAN	1,132.2	1,002.1	2,134.3
中国	1,989.5	1,495.4	3,485.0
インド	268.6	376.2	644.8
米国	1,459.7	2,209.6	3,669.3
日本	634.7	583.5	1,218.2
EU	5,159.6	4,822.3	9,981.9

備考：2016年値。

ASEANはASEAN10、EUはEU28を指す。中国は、香港・マカオ・台湾を含んでいない。

資料：UNCTADから作成。
(典拠：経済産業省(2018)『平成30年版 通商白書』)

ASEANの経済成長（需要項目別）のけん引役は、所得上昇による旺盛な個人消費、インフラ開発に伴う投資（総固定資本形成）の増大、各国の強みを生かした輸出といえる^(注2)。

本稿においては、2011年に「開国」をして以降ダイナミックな変化をみせているミャンマーを中心に、まず、ASEANの物的、人的資本の蓄積で行われるが、外資の導入で資本蓄積の過程をスピードアップすることができるという点について経済理論を紹介する。次に、そのキャッチアップ過程を物的インフラ、ソフトインフラから考察していく。

ド・マン・ホーン（2019）によれば、ミャンマーは1962年から続いたいわゆる「ビルマ式社会主義」、1988年からの軍事政権を経て、2008年総選挙をもとに選出されたテインセイン（Thein Sein）政権が2011年3月に発足し、いわゆる「開国」が始まった。そして2016年にアウン・サン・スー・チー（Aung San Suu Kyi）率いるNLD政権が発足した^(注3)。

市場化を開始して8年になるミャンマーのダイナミックな動きはいかに変化し、今後はいかなる針路をとるのか。それをフォローしていくことでメコン地域の将来を占うひとつの手がかりとしたい。

まず、経済開発理論をレビューしてみることでGMS（Greater Mekong Subregion）の抱える課題に接近してみる。

従来の開発経済学においては、発展途上国の経済発展のためには、開発初期から工業化を実践する必要があるという考え方が主流である。

例えばルイス（William Arthur Lewis）（1954）の二重経済モデルでは、工業部門での投資の拡大においては、伝統社会にいる余剰労働を吸収する、そして工業化によって発展が促進される状態が続くと、余剰労働力がなくなるまで工業が進む。そして経済全体として工業経済国へ構造転換するというものである。

工業化を重視するプロセスを主とした議論のもうひとつの見解として雁行形態論がある。

これは各国間の生産要素としての労働、資本、技術をプロセス促進要因とし、比較優位にある産業が先進国からキャッチアップ国へ移行するというものである。

安価な労働力の比較優位が労働集約型産業を振興するとともに、「離陸」することがポイントとなる。これが後発国のキャッチアップ過程を説明する分析フレームである^(注4)。

トラン（2019）によれば、後発国の産業発展においては、まず政府の育成保護政策で輸入代替が開始されるが、輸出化するためには、生産コストの削減、品質改善が必要となる。

これは、物的、人的資本の蓄積で行われるが、外資の導

入で資本蓄積の過程をスピードアップすることができる。また、外国からの技術及び経営資源の移転により輸入代替、輸出化のプロセスが加速化する。具体的には、物的インフラ、ソフトインフラとしての法整備を行わなければならない。

1980年代の中盤以降、情報通信技術革命がおり、それに加え輸送通信インフラの整備により輸送及び通信コストが大幅に引き下げられた。1990年代になると、貿易自由化及び経済統合が進展することで、関税率の削減や貿易円滑化により、完成品のみならず部品の越境コストも低下することになった。これらによって部品間分業、工程間分業が活発化することになった。このような潮流のなか部品間、工程間分業を説明するフラグメンテーション理論が出現する。通信コスト、通関コストなども低減され、部品間分業のみならず、工程分割の国際的立地、アウトレットが可能となり、本格的な分散立地（フラグメンテーション）という国際分業の理論である。

以上、2つの理論（雁行形態論、フラグメンテーション理論）に共通するのが、第一に、後発国のキャッチアップ過程を説明している点にある。第二にハードとソフトインフラの整備、企業への投資の促進などを挙げることもできる^(注5)。

では、以下においては、このような物的インフラ、ソフトインフラがいかに変化してきたかをそのニュースなどから検討していく。

1. 物的インフラとソフトインフラの変化

貿易の拡大においては、FTAを締結しても道路、港湾などの輸送インフラや物流に関する制度整備が課題となる。外資誘致及び進出企業によるサプライチェーン構築という視点においても輸送インフラや物流整備は不可欠の事項となる。この視点から重視されてくるのは、連結性（connectivity）があげられる。ASEANは2010年のASEAN連結性マスタープラン（Master Plan on ASEAN Connectivity：MPAC2010）を発表した。MPACには、物的連結性、制度的連結性、人と人の連結性の3点に分けてインフラ整備、輸送の円滑化、輸送関連協定整備などの行動計画を盛り込んでいる。

陸上輸送においてその核となっているのは、ASEAN高速道路ネットワーク（AHN）とシンガポール昆明鉄道（SKRL）である^(注6)。

また、貿易円滑化という視点では、ASEANシングルウィンドウ（ASW）構想がひとつのキーワードとなる。石川（2018a）によれば、貿易円滑化の旗艦プロジェクトはASEANシングルウィンドウ（ASW）である。ASW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) を各国間で相互に接続し、電子データの交換を行なうプロジェクトである。インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナムの5か国がATIGAの電子原産地証明書 (e-Form D) の試験送信を行ってきたが、2018年1月1日に電子的交換が開始された。電子植物検疫証明 (e-Phyto) と電子税関申告書 (e-ACDD) の電子的交換も検討している。ASWの運用を監督するプロジェクトマネジメントオフィス (PMO) を設置し、ASW法的枠組み議定書が2017年8月に発効した。AEC2025では貿易円滑化が重視されている。貿易取引コストを2020年に10%削減しASEAN域内貿易を2025年までに倍増することを目標とする「AEC2025貿易円滑化戦略行動計画」が2017年の第31回AFTA協議会で採択された。

石川 (2018b) によれば、このように様々な分野で地道であるが着実にAEC2025の行動計画が実施されている。その多くはAEC2015の目標が実現していない分野であるが、電子商取引協定など新しい取り組みも行われている。一方で経済統合に逆行するような措置が行われたのは残念である。ベトナムは2017年に自動車についての新たな非関税障壁を導入した。ベトナム政府は2017年10月に「政令116号」を公布、他国政府が発行する認可証の提出と輸入ロットごと・車両仕様別に交通運輸省登録局の排気量と安全性能検査を受けることを義務付けた。これは、ベトナムの自動車関税が2015年1月の50%から16年に40%、17年に30%、18年1月に0%と急激に削減・撤廃されたことが背景にある。非関税障壁の撤廃はAEC2025の重要な課題である^(注7)。

政府の新設という点も投資を促進するひとつの大きなトピックである。

ミャンマー政府は2018年11月19日、新たな中央省庁として投資・対外経済関係省 (Ministry of Investment and Foreign Economic Relations) の設立を決定した。10月18日に発表されたミャンマー投資促進計画の中でも、投資促進のために省庁横断的な組織が必要であることが明示されており、同省の新設は同計画具体化の1つといえる。

従来の投資促進機関であるミャンマー投資委員会 (MIC) は、「投資申請に対する許認可機関」という受動的役割が強いものだった。最近になり、MIC委員長職を旧来の計画財務相の兼任から専任とし、MIC委員の人選も見直して体制強化に努めてきた。一方、新投資法の下ではMICで許可・審議すべき分野が狭まってきた上、申請に対する審査機関という基本的な性格までは変更できず、縦割意識の著しい各省の権限に主体的に食い込めるような組織ではなかった。

今回設立された新しい省は、計画財務省企業投資管理局

(DICA) と同省対外経済関係局 (FERD) を統合した組織となっており、大臣はMICのタウンダウン委員長が兼任する。同省には、ミャンマーへの投資促進に向けて、省庁横断的かつ主体的に対応していくことが期待されており、今後の動向に注目が集まっている^(注8)。

経済特区として開業したティラワ経済特区は、外資誘致のトップランナーである。

2015年9月にZone Aが開業してからいかなる状況で進んでいるのか。

現在のミャンマーへの外資の動向をみることができる。

ミャンマーのティラワ経済特区 (SEZ) に入居する企業が100社を突破し、引き続き企業誘致が好調に進捗している。ティラワSEZを開発するミャンマー・ジャパン・ティラワ・デベロップメント (MJTD) によると、2019年1月時点の契約締結済みの企業 (開発企業を除く) は101社となった。先行開発地区のZone A (約405ヘクタール) では、87社の入居が決定し、土地は既にほぼ完売した。2017年2月から造成が開始されたZone Bも、2018年8月に開業し、14社の入居が決まっている。

101社のうち、既に操業を開始している企業は62社に上り、残りの企業も工場を建設中だ。投資元は日本が53社を占めるが、タイ、韓国、台湾といったアジア域内企業に加えて、欧米企業も進出している。

電力、道路、港湾など、ビジネス関連のインフラが脆弱なミャンマーにおいては、日本のODAで各種インフラの整備支援を行っているティラワSEZを上回る操業環境はない。ティラワSEZ内では、国内市場向けにスズキがノックダウン生産で自動車製造を、エースコックが袋麺製造をそれぞれ開始している。輸出向けでは、車載用スピーカーを製造するフォスター電機が工場を拡張した。このほか、大陽日酸が産業用のガス供給事業を開始、JFEスチールがシンガポール企業などとの合弁で溶融亜鉛メッキ鋼板およびカラー鋼板の製造工場を建設している。さらに直近では、樹脂成型部品製造を行う日系企業の進出が決定するなど、製造業の要となる素材・部品産業分野の企業進出も始まりつつある。

海外での工業団地事業を数多く経験してきた、MJTDの清水禎彦社長によれば、こうした工場団地は「年間20ヘクタール売ればいい」とされているが、ティラワSEZは、操業開始から4年を経たらずして500ヘクタール以上、100社の企業が入居を決める「スーパー工業団地」(同氏) となっている^(注9)。

では、ここで東南アジアへ視点をひろげ、東南アジア共通の課題となっているインフラにおいて、いかに外資が関

わっているか、そして国内産業育成のためにいかに外資導入の制度が変わってきているかについて考察してみたい。

2. 東南アジア共通の課題となっているインフラと外資の現状

東南アジアでは地下鉄などの鉄道建設が近年急ピッチで行われている。

その背景には、大都市を中心に深刻な交通渋滞が慢性化している現状がある。

例えばマニラの渋滞による経済損失は（JICAの試算）、1日24億ペソ（約54億円）、2030年に60億ペソ（約135億円）に増加する。

第二に、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。

世界の工場と呼ばれた中国から製造業が東南アジア、特にベトナムやタイをはじめとしたインドシナ諸国へその生産拠点をシフトしている。

タイとミャンマーは海運が主流となってきたが、南部経済回廊、東西経済回廊などの陸運整備により、陸運もさかんになっている。隣接する国と物流網を確立して国際分業の一員となることが重要課題となっている^(注10)。

第三に、第二の関連でもあるが、インフラ開発にとって外資誘致が必要であり、その外資誘致において、手続きを簡素化する必要がある。

インドネシアのジョコ（Joko Widodo）大統領はインタビュー^(注11)でも語っているが、中央、地方の許認可口を一本化していくことが今後望まれる。

ミャンマーのティラワ経済特区においてはワンストップサービスが既に行われている。

また、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していたが、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^(注12)という。

これらは他の国においても追随されるだろう。

では、ASEAN諸国首脳間ではいかなる動きを見せているか。

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^(注13)。

ASEANシングルウィンドー（ASW）に基づくASEAN物品貿易協定（ATIGA）原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ている。^(注14)

次に、消費者に直結する小売業等の規制緩和と外資という視点でみる。

3. ミャンマー小売業の規制緩和と外資

ミャンマーの小売業や卸売業に関していかなる動きがみられるか。

ミャンマー商業省は2018年5月11日、小売業や卸売業に対して外資の投資を認める通達（No.25/2018）を公表した。一定額を超える投資を条件に外資100%の投資を容認する。その条件とは、小売業の投資においては、外資比率が80%超の場合は300万ドル、80%以下の場合は70万ドルを要求する。店舗面積が929平方メートル以下のコンビニなどは認めない方針である。また、卸売業に関しては、外資比率80%超で500万ドル、80%以下では200万ドルが条件となる^(注15)。

また、ティラワ経済特区（SEZ）においては条件付きで貿易業が認められている。

商業省は本通達の目的として、小売・卸売業界の競争を促し、価格の安定や商品の選択肢を増やすこと、流通事業におけるサービスの質の向上、公正な競争の確保、中小企業の発展、外資の誘致、ミャンマー人の雇用の確保を挙げている。

同通達では、外資の出資比率と初期投資額の関係についても規定している。同規定では初期投資額は販売用商品の金額で、土地の賃貸料を含まないとする。また、現地調達したもののほか、輸入品についても販売可能で、いずれの州、管区のタウンシップでも事業を行うことが可能である^(注16)。

また、卸・小売りの外資開放に向けた動きが加速している。

ミャンマー商業省は2018年7月26日、卸・小売り分野の外資開放に関する「優先品目リスト」を公表、7月30日には認可に向けた具体的な手続きを定めた「Standard Operation Procedure」に関する説明会を開催するなど、外資開放の動きを加速させている。5月に公布した同省通達により、一定条件の下で卸・小売り分野における100%外資の投資が認められたが、その後、国内企業からの反発を受けて規制の再強化を検討する動きもあり、動向が注目されていた。

「優先品目リスト」は、100%外資企業でも取り扱い可能な品目として、日用品や電化製品など24品目を規定している^(注17)。

現実的な例として、ミャンマー小売・卸売業登録 イオン、ユニ・チャーム第1号があげられる。

ミャンマー政府が2018年5月に小売・卸売業の外資規制を緩和したのを受け、商業省は、イオンとユニ・チャームに小売・卸売業の登録を完了したと公表した。これにより、ミャンマー国内の自社製品の輸入販売が可能となった。従来の外資規制においては、国内で生産された製品は卸売が認められていたが、輸入品の販売はできなかった。

卸売業においては、外資比率が80%超の場合は500万ドル、それ以下の場合は200万ドル以上が条件となっている^(注18)。

これら日系企業を中心として進出がみられる背景には、中間層の勃興がみられる。

今後公表される「Standard Operation Procedure」に規定をはじめとして今後もこれらについて注視していくことが重要となる^(注19)。

おわりに

中島(2019)によれば、「IMF, OECD, 『平成29年版 通商白書』に共通しているのは、グローバル化ではなく、技術革新である。対外直接投資次いで対内直接投資の影響が技術革新より大きいという結果であるが、グローバル化

することで、空洞化や外資の参入がおこればその影響が国内の所得格差拡大となる」という点である。

また、「先進国と新興国が成長しながら世界経済を拡大させるためには、双方がそれぞれの異なる国際取引で収益を得るモデル構築が欠かせない。モノで稼ぐ新興国とサービスで稼ぐ先進国としてすでに実例はある」のである^(注20)。

ここで本論冒頭の理論に話を戻すと、

2つの理論(雁行形態論, フラグメンテーション理論)に共通するのが、第一に、後発国のキャッチアップ過程を説明している点にある。第二にハードとソフトインフラの整備、企業への投資の促進などを挙げることができる。

具体的には、このような物的インフラ、ソフトインフラがいかに変化してきたかを考察してきた。ここでまとめてみると

第一に、ASEANシングルウィンドー(ASW)に基づくASEAN物品貿易協定(ATIGA)原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。

電子商取引については、現在交渉中のRCEPをはじめ大きな課題となっている。

第二に、ミャンマー商業省は上述の2018年5月11日の通達の目的として、小売・卸売業界の競争を促し、価格の安定や商品の選択肢を増やすこと、流通事業におけるサービスの質の向上、公正な競争の確保、中小企業の発展、外資の誘致、ミャンマー人の雇用の確保を挙げている。

今後は、上述したように日本をはじめとする企業進出が加速化すると思われる。それとともに、また、現在、東アジアのメガFTAである東アジア地域包括的経済連携(RCEP)も交渉が進められている。2018年には交渉妥結できなかったものの、2019年秋の交渉妥結を目指している。これらとの関連でいかに日本がASEANとともにリーダーシップを発揮できるかを期待している。

注：

(注1)：経済産業省(2018)『平成30年版 通商白書』。

(注2)：経済産業省『平成30年版 通商白書』。

(注3)：ド・マン・ホーン(2019)「GMSの東西経済回廊の新開発戦略の模索—工業化重視か工業・観光並行か—」トラン・ヴァン・トゥ、荻込俊二『メコン地域開発とアジアダイナミズム』文真堂、216~239ページ。

(注4)：William Arthur Lewis(1954), *Economic Development with Unlimited Supplies of Labor*.

(注5)：トラン・ヴァン・トゥ(2019)「アジアのダイナミズムとメコン河流域諸国の発展」トラン・ヴァン・トゥ、荻込俊二『メコン地域開発とアジアダイナミズム』文真堂、1~26ページ。

(注6)：石川幸一(2018a)「東アジアの経済統合：展開と課題」『アジア研究』第64巻第4号、2018年10月、アジア政経学会、64ページ。

- (注7)：石川幸一(2018b)「着実に実施されつつあるAEC2025」『世界経済評論IMPACT』(一財)国際貿易投資研究所, 2018.08.20 No.1135, 2019年3月1日アクセス。
- (注8)：ジェトロ「ビジネス短信」2018年11月27日, 2019年3月1日アクセス。
- (注9)：ジェトロ「ビジネス短信」2019年01月16日, 2019年3月1日アクセス。
- (注10)：『日本経済新聞』2017年10月16日。
- (注11)：『日本経済新聞』2017年12月24日。
- (注12)：『日本経済新聞』2018年4月21日。
- (注13)：ジェトロ「ビジネス短信」2018年05月02日, 2019年3月1日アクセス。
- (注14)：川島哲「東南アジアのインフラ面の整備及びASEAN首脳構想」『世界経済評論IMPACT』2018年6月11日(一財)国際貿易投資研究所, No.1094, 2019年3月1日アクセス。
- (注15)：『日本経済新聞』2018年5月12日。
- (注16)：日本貿易振興機構2018年5月22日「ビジネス短信」, 2019年3月1日アクセス。
- (注17)：日本貿易振興機構2018年8月6日「ビジネス短信」, 2019年3月1日アクセス。
- (注18)：日本貿易振興機構2018年8月6日「ビジネス短信」, 2019年3月1日アクセス。
- (注19)：川島哲「ミャンマー小売業にみる外資規制緩和による新たな展開」『世界経済評論IMPACT』No.1241 2019年1月7日, (一財)国際貿易投資研究所, 2019年3月1日アクセス。
- (注20)：中島厚志「グローバル経済をゆるがす構造変化の行方」『世界経済評論』Vol.63 No.2, 2019年3/4月号, 一般財団法人国際貿易投資研究所, 21~29ページ。

(主要参考文献)

- 川島 哲『経済統合と通商秩序の構築』晃洋書房, 2017年。
- 川島 哲『アジアの地域連携戦略』晃洋書房, 2011年。
- 川島 哲『現代アジア経済論』晃洋書房, 2007年。
- 山影 進編『新しいASEAN』日本貿易振興機構アジア経済研究所, 2011年。
- ASEAN Secretariat, *Joint Communique: The 35th ASEAN Ministerial Meeting*, Bandar Seri Be gawan, 29-30, July 2002.