

# 新 アジアの風

県立大地域経済研究所報告

日本がミャンマーのダウエー経済特区の開発に、本格的に参画することになった。ダウエーはタイ・バンコクから西へ300キロ強の所にあり、アンダマン海に面している。開発計画自体は数年前から進められてきたが、自然に囲まれ、人の手がほとんど入っていない地域であり、労苦は大きい。全てを一から行っている状況である。それでも計画

## 春日 尚雄教授

ご存じのようにタイには日系企業の巨大な産業集積があり、生産される自動車、電機電子などの製品の多くはタイから各国へ輸出されている。輸出貨物の大半は船によって運ばれる。その仕向け地がインド、中東、欧州などの場合、タイを出航した船はマレー半島を大きく迂回し、マラッカ海峡を通る必要がある。この迂回距離約3000キロ、時間

## ミャンマー開発に日本参画

されている深海港や、重化学工業が中心になると思われる工業団地群が全て完成すると、東南アジア最大規模の特区となる見込みである。今回の日本の参画は、ミャンマー、タイ両政府による特別目的事業体(SPV)への出資という形になる。実は、かねてよりダウエー開発は日本企業からの要望が非常に強かった。

## 物流距離、時間を短縮



にして6日から10日が、もしダウエーに港があれば不要になる。タイの工場からダウエーまで3000キロほど陸送するだけで済むのである。別の要因としてタイの主力港であるレムチャバン港の自動車積み出し能力が年間約100万台で(現在拡張工事中ではあるが)、近年の輸出台数増加によりリミットに近づ

いたという事情もあった。このような必要性がありながらダウエー開発は紆余曲折をたどった。まずミャンマーが軍事政権を理由に国際的な経済制裁を受けていたこと。次にタイの中堅建設会社がミャンマー政府との取り交わしで全ての開発を請け負ったものの、あまりに開発規模が大きすぎることから資金的問題もあり、途中で挫折したことで約8倍である。

その間、日本政府は最大都市ヤンゴンに近いティラワ工業団地への支援を進めた。これはミャンマー北部でガスパイプライン計画などを進める中国の進出との兼ね合いがあったともいえる。今回のダウエー開発への参画決定の結果、日本はミャンマー北部ではティラワ、南部ではダウエーと二つのプロジェクトに関わることになる。ただし規模的にはダウエーはティラワの約8倍である。

東南アジア諸国連合(ASEAN)、メコン地域で経済発展が最も遅れており、また最も親日国であるといわれるミャンマーで、日本が本格的に経済協力に乗り出したことは評価できる。しかし現時点では極めて貧弱な各種インフラや、内紛を繰り返す少数民族問題は解決しておらず、ミャンマーへの進出は企業レベルでは容易でない。長期的な視点でミャンマーを見ていく必要があるだろう。