

3 ミャンマーから見た中国との連結性 ～現状、課題、展望～

Aung Kyaw

モンユワ経済大学商学部 教授

要約

ミャンマーは、インド、米国、ASEAN諸国といった自国よりも強大な国との交渉に中国との緊密な関係を利用してきた。ミャンマーが国際的圧力に立ち向かい、生き残るための支援を得る上で、中国はきわめて重要な役割を果たしてきた。中国は、ミャンマー制裁の国連安全保障理事会の決議に拒否権を行使した二国のうちの一国だったこともあった。だが、2011年以降、ミャンマーが民主的選挙実施を発表して以来少しの間、中国の役割は小さくなりつつあるように見受けられる。

ミャンマーの戦略的立地やインド洋に接した長い海岸線に照らせばミャンマーは中国にとって戦略的重要性の高い国である。またミャンマーは豊富な天然資源に恵まれ、広大な農地を有し、中国で高い需要があるエネルギーを産出する。また地政学の見地で見てもミャンマーは重要である。

ミャンマーは東南アジアに於いて非常に戦略的な立地条件にある。ミャンマーは世界の二大人口大国の隣国であり、同時にインドにとってはASEAN諸国にわたるためのランドブリッジでもある。インドとASEANがつながることでメリットが得られる。ミャンマーにとって両地域の経済成長は朗報である。さらに、ミャンマーの立地はインド北東部の内陸7州が発展し、ASEANにアクセスしていく上でもきわめて重要である。ミャンマーはこの好環境を活用し、インフラの向上と連結性の増大によって自国の発展に尽くさなければならない。

1. 対中貿易・投資

20年前から中国はミャンマーの主要な貿易相手国である。また直近の10年を見ると、ミャンマーの対中貿易はタイ、ラオス人民民主共和国、インドなどの近隣諸国との貿易を引き離して急増している。中緬貿易は雲南省経由の国境貿易に大きく集中している。貿易が行われる主な場所は雲南省瑞麗市に隣接するムセである。ムセはヤンゴン-マンダレー-ムセ/瑞麗-昆明をつなぐ経済回廊上にあり、このうちマンダレー-昆明の区間はアジアンハイウェイ14号(AH14)と呼ばれている。マンダレー-ムセ間の区間は450キロメートルで、山岳地帯の急坂や急カーブのある道が続く(Kubo, 2016)。劣悪な道路のせいで国境貿易にかかるミャンマーの輸送コストは決して小さくはない(Ksoll and Quarmby 2014)。この道路の商流の規模とスピードは、タイとの貿易ルートであるミャワディー-メーソットのルートをはるかに凌いでおり、今日、ミャンマー最大の交易路となっている。

中国との国境貿易は通常の貿易ルートである海路と比べても急増している。2016～2017年度の中緬の二国間貿易額は108億ドル程度。2015～16年度は109億ドル、2014～2015年度は97億ドル、2013～2014年度は70億ドル、2012～2013年度は49億5,000万ドル、2011～2012年度は50億ドルだった(ミャンマー通商省調べ。2017年)。2017年4月1日から12月22日までの中緬国境の交易所(ムセ、ルウェジェル、クリンシュウエハウ、カンピケティ、チャイントン)における国境貿易額は45億ドルに達した。ミャンマーから中国への輸出項目は、米、豆類、胡麻、種、トウモロコシ、野菜、果物、乾燥茶葉、魚介類、ゴム、鉱物、動物製品、一方中国からの輸入項目は、機械類、プラスチック原料、消費財、電子機器などであった。

一方、ミャンマー向け外国投資では、2011年に中国がタイを抜き一位となった。中国のミャンマー向け直接投資(FDI)は2005年から2010年までに激増した。ASEAN諸国で同時期にこれほど中国からの投資が急増した国はミャンマーだけだった。際立った投資急増の理由はいくつかある。大きな理由は、中国が世界最大の資源の輸入国、消費国となったという事実であ

る。このため中国にとって天然資源が豊富なミャンマーの魅力が増したといえるだろう。またミャンマーが国際社会の制裁国だったことも、中国にとっては他の国と争わずミャンマーにアクセスできる機会となった。また、中国にとってはミャンマーの地政学的な立地の戦略性も大きな理由だった。かつて、ミャンマーにとって中国はタイとシンガポールに次ぐ第三の貿易相手国に過ぎなかったが、2011年以降は最大の貿易相手国となった(Christopher Dunn, Lin Ji and Kui Peng 2016)。2017年4月30日現在、中国は178のプロジェクトを通じてミャンマーに185億7,200万ドルを投資している。これはミャンマーに対する外国直接投資の26.16%を占めている。

2011年にテインセイン大統領がミッソン水力発電ダム・プロジェクトの一時停止を発表し、もう一つの大型プロジェクトであるレパダウン銅山における抗議問題も深刻化すると、中国企業によるミャンマー投資熱に冷や水が浴びせられる形となった。ミッソン・ダムの決定は、2012年末、悪名高きレパダウン銅山問題の取り扱いの基調を方向づけることとなった。

ザガイン地方域モンユア地区のレパダウン銅山は、7,868エーカーからなる接収された農地である。レパダウン銅山では、抗議デモ参加者が政府から武力弾圧を受けており、国内外からのメディアの大きな注目を集めてきた。銅山開発のために接収される対象は26の村にのぼり、人々から崇拝されている仏教寺院が破壊されることに僧侶の抗議が行われた(Mark, SiuSue and Youyi Zhang 2017)。

こうした問題により2011年度の中国企業によるミャンマー投資は2億1,780万ドルに激減したが、その後は徐々に持ち直しつつある。2014年、両国は経済技術協力協定を締結し、経済と通商分野での協力緊密化を打ち出した。さらに両国は木材、鉱物採掘、農業の三分野で協力マスタープランに取り組むことに合意しており、これらの計画が両国の経済関係、貿易協力、二国間の絆を深化させるのに重要であることを強調している。両国間の関係は改善し、2016年以降、投資は再び過去最高の状態に戻っている。ミャンマーは中国にとって戦略的に重要であり、投資は今後数年で数倍に拡大する可能性がきわめて高い。また、ラカイン地方の問題により欧米諸国によるミャン

マー投資の停滞が予想されるため、ミャンマー政府は中国の投資を熱烈に歓迎している。こうした事情も中国のミャンマー投資の促進につながると思われる。

中国のミャンマー投資は主に水力発電、石油及びガス、鉱物採掘の分野に集中している。ミャンマー大使館から入手した統計によれば、中国の2011年までのミャンマー投資の63%は電力セクター、36%は石油及びガス業と鉱業に対して行われていた。この3つのセクターは合わせて中国のミャンマー投資の99%を占めている。

中国の国営企業（SOE）4社がミャンマーで最大規模かつ最も注目を集める4つの鉱物採掘計画に出資している。中国有色鉱業集团有限公司（CNMC）と太原鋼鉄（集団）有限公司（TISCO）はいずれもタガウン（Tagaung Taung）ニッケル採鉱プロジェクトに出資している。また、中国北方工業公司（NORINCO）は子会社の万宝鉱山有限公司経由でモンユワにおける銅採掘プロジェクト（レパダウンとサベタウン／キシントウンの銅山）とムエタウンのニッケル鉱床に投資している。紫金鉱業会社もムエタウンのニッケル鉱床に子会社の金山（香港）国際工業有限公司経由で投資している。

こうした業種に加え、近年では経済特区や道路、鉄道、港湾施設などの輸送関連インフラ建設といった新しいセクターへの投資も増えている。業種の特徴のせいで、これらの主要計画に投資する中国企業の大半は国営企業である（Christopher Dunn, Lin Ji and Kui Peng 2016）。

2. インフラとネットワーク計画

インフラの観点から見ると、ミャンマーはチャオピユー - 昆明間連絡道路や一帯一路構想の一環であるバングラデシュ - 中国 - インド - ミャンマー（BCIM）回廊の開発、中緬経済回廊（CMEC）など、中国の投資による道路・鉄道インフラの改善からメリットを得られるだろう。CMEC計画がバングラデシュ - 中国 - インド - ミャンマー（BCIM）イニシアティブと同時平行で進行していることには意外性があるかもしれないが、BCIMはすでに実現可

能性がない頓挫した計画であると指摘されている (Dutta, 2018)。CMEC はミャンマー政府からも諸々の通商団体からも支持されている。CMEC は中国の王毅外相が2017年11月にミャンマーを訪問し、アウンサンスーチー国家顧問と会談した際に提案されたものである。この提案をミャンマー政府は受け入れ、2018年5月にはヤンゴンのロッテホテルで2か国間会議が開催された。2018年4月22日、ミンスエ副大統領は政府閣僚と民間財界人が集ったミャンマー商工会議所連盟 (UMFCCI) の会合で自国財界に向けてCMECへの投資を呼びかけた。CMECは中国の一带一路構想の主要な一環でありミャンマー国土内の計画であり、中国の雲南省からマンダレーまでをつなぎ、その後Y字にわかれて、ヤンゴンとラカイン州チャオピューに至るものである。CMECの計画では道路、鉄道、航空、インターネット接続、パイプラインなどあらゆるインフラで都市間が結ばれるほか、発展に向けて研究、テクノロジー、教育面の人的交流が促進され、共通の地域金融サービスが提供される予定である。回廊に沿って、工業団地、道路、鉄道、航路、パイプライン、インターネットの基地局建設など数多くの計画がある。中緬共同のエーヤワディ川との道路接続プロジェクトの一環である、瑞麗-バモ-河川港を結ぶ計画、瑞麗-マンダレー間の道路改良計画、中国とミャンマーを結ぶ高速鉄道計画などはその例である。2018年4月、UMFCCIは洪亮駐ミャンマー中国大使の協賛を得て、中緬ビジネス評議会を発足させ、CMECの早期実現を図ることとした。CMECをめぐる二国間の最終交渉は2018年2月3～7日の北京会議で終わり、2018年11月に正式調印された。

3. ミャンマーにおける中国の戦略的利益

ミャンマーが中国にとって戦略的に重要な理由はいくつかある。具体的には、ミャンマーの天然資源と市場性、また安全保障や戦略上の理由としてインド洋へのアクセス (以後「双海戦略」) や一带一路構想の実現、中国内陸部の開発などである。

2015年まで、中国のミャンマーへの関心の最たるものは、エネルギーや

資源の供給、および、チャオピュー深海港経由でインド洋へのアクセスだと思われた。だが2016年以降、一帯一路構想の実現、および、雲南省、貴州省、四川省といった自国内陸部の発展のために、中国はミャンマーを活用するという、これまで以上に野心的な戦略目標を持つようになってきていることは明白である。

かつて、ミャンマーは中国にとって高まる自国のエネルギー需要を満たすためのターゲットだった。この10年間に中国の石油需要は倍増し、2020年には1日あたりの石油需要は1,360万バレルに達するといわれている (Sinha, 2009)。ミャンマーが中国のエネルギー供給にとって重要な理由は、その国土に2兆5,400億立方メートルの天然ガスと37億万バレルの石油が埋蔵されているからである。この埋蔵量はアジア第7位に匹敵する (Swanstrom, 2012)。ミャンマーが東南アジア随一の天然ガス埋蔵国であり、石油や他の鉱物資源も豊富であることが中国にとって魅力的なものである。ミャンマーではベンガル湾沖に膨大な埋蔵量の3つの新たな海洋ガス田 (ミヤ、シュウエ、シュウエプー) が発見されている。ミャンマー政府は2006年以降30年にわたり、中国石油天然気集团公司にシュウエのガス田 A-1 地区から6.5兆立方フィートの天然ガスを供給することに合意しているほか、ラカイン州シットウエと昆明を結ぶ石油パイプラインの建設にも合意している (Sinha, 2009)。中国海洋石油集団 (CNOOC) は2004年から2005年1月までにミャンマー石油ガス公社 (MOGE) と6本の共同生産協定を締結している (Geng, 2007)。

だが、中国が必要な膨大なエネルギー需要を満たすだけのポテンシャルをミャンマーは持たない。現在、中国が輸入する石油の8割はマラッカ海峡を経由しているが、中国はミャンマー国内を通る石油パイプラインにより、マラッカ海峡を経由せず中東やアフリカの石油を自国まで運びたいと考えている。マラッカ海峡に過度に依存することで中国は2つの脅威にさらされている。一つは海賊行為と海洋テロ、もう一つは強国、とくに米国がマラッカ海峡の支配権を行使してくる脅威である。ミャンマー経由の石油パイプラインの建設により、中国は安全度が低いマラッカ海峡への依存度を下げることが

できる (Pak K.Lee, 2008)。このように、この石油パイプライン・プロジェクトは中国にとって戦略的な重要性の高いプロジェクトである。この投資総額 50 億ドル規模の石油パイプラインはラケイン州チャオピュー島を起点として全長 2,380 キロメートル、うち 770 キロメートル部分がミャンマー国内を通過する。開通すれば中国の年間原油需要の 4%程度がこのパイプラインで輸送されることになる (2017 年 4 月に操業を開始した)。

石油パイプラインとともに、深海港の港湾ターミナル、鉄道、空港、物流拠点、製鋼工場、石油化学工場、高速道路、その他の産業施設やインフラを有する経済特区も建設中である。この計画を請け負っているのが中国中信集団公司 (CITI) である (Hilton, 2013)。

ミャンマーは中国の「真珠の首飾り」^{注1} 戦略で最重要な役割を演じている。この戦略はシアヌークビル (カンボジア)、レムチャパン (タイ)、チャオピュー (ミャンマー)、チッタゴン (バングラデシュ)、ハンバントタ (スリランカ)、グワーダル (パキスタン) の港湾を結ぶものである。こうした港湾施設のネットワークにより中国は経済、軍事の両面の安全保障状況を改善できる (ただし短期的には軍事的要素より経済的要素が重要なように見える)。このネットワークでチャオピューの立地はきわめて重要であり、自国の経済利益を守る中国の戦略にとって必要不可欠である。中国には、ミャンマーを援助する引き換えに、海岸線に近い島をインド洋にアクセスする自国の海軍基地として使いたいという意図があるのかもしれない^{注2}。中国がミャンマーと戦略パートナーシップを組む理由ははっきりと示されてはいないものの、軍事、経済両方の目的でインド洋にアクセスするのにミャンマーを利用しようとしていることはほぼ明らかである (Swanstrom, 2012)。

ミャンマーは中国にとって戦略的に重要な交通ハブでもあり、自国内陸部にモノを運ぶ近道としても便利である。またその立地はパキスタンのグワーダルや大中央アジア輸送回廊とつながる回廊の一部でもある。雲南省からミャンマーを通り西進してバングラデシュから西側世界に出る南西シルクロードを再活性化するため、ミャンマーは中国が自国の裾野として使える地なのである。中国雲南省には 4,300 万人の人口がある。歴史的にアジアの南

西シルクロード上にある雲南省は中国の戦略的野心のターゲットだった。雲南省は中国のなかでは貧しい地域だが、ミャンマーとのつながりをテコに東南アジアとの貿易拡大でその成長を享受して発展できる (Shee, 2002)。中国が実施している西部大開発戦略ではミャンマーが中心的役割を果たし、昆明がミャンマーとの通商や投資のつながりから経済的恩恵を受けている。こうしたつながりで中国の豊かな沿岸部と貧しい内陸部の経済格差は縮小する可能性がある (Geng, 2007)。

4. BCIM におけるミャンマー

2015年3月28日、中国の習近平主席が国家発展改革委員会で正式に「一帯一路構想」を発表すると、中国にとってミャンマーが果たすべき役割は一層大きくなった。「一帯一路構想」は凡百の「シルクロード・プロジェクト」とはちがう。それは勃興した新興大国による整合性を持った野心的なユーラシア戦略といえるだろう。「一帯一路」は中国のさまざまな地方から外界に向けた、既存の、またはこれから築かれる連結性に基盤をおく。それは「シルクロード経済ベルト」と「海のシルクロード」の両方で成立する。前者のシルクロード経済ベルトでは、「中国-モンゴル-ロシア」、「中国-中央アジア-西アジア」、「中国-インドシナ半島」の経済回廊が結ばれるほか、中国-パキスタン経済回廊やバングラデシュ-中国-インド-ミャンマー (BCIM) 経済回廊も結ばれる (Irina Ionela Pop, 2016)。2016年、アウンサンスーチー国家顧問の訪中時にミャンマーは「一帯一路構想」への参加に合意した。「一帯一路構想」のうちミャンマーが関与する部分は、チャオピユー経済特区、チャオピユー-昆明鉄道、BCIM 経済回廊、ムセ-ラーショー-マンダレー-ヤンゴン-モーラマイン-バンコクを結ぶ高速鉄道などのプロジェクトである。

BCIM は中国による野心的な「一帯一路構想」の重要部分である。BCIM は2013年に関係4か国政府により調印された。BCIM は長いこと封鎖されていたコルカタ、インド北東部、バングラデシュ、ミャンマー、中国南西部の既存インフラを拡大し、この資源豊富な地域における採掘活動を加速させ、

産業育成のための特区を設立するというものである。BCIM はインド政府の「ルック・イースト政策」に沿ったもので（自国の内陸部を巨大市場につなぐという）、中国政府の「橋頭堡戦略」をも後押しするものである（Dieter and Anja 2014）。

しかしながら、中印政府の代表者のあいだで詳細部分に意見の相違があり、解決には数年を要することを主因に BCIM の実現は大幅に遅れている。そのため、インド-ミャンマー-タイの参加国を結ぶ 1,360 キロメートルの 3 か国ハイウェイが完成したことの方をインド政府ははるかに喜んでいる。この高速道路はインド東部内陸州と ASEAN 市場を結ぶ。完成したら、この高速道路はインドの「アクト・イースト政策」とタイの「アクト・ウエスト政策」を支えると予想される。このプロジェクトの端緒は、2002 年にヤンゴンで行われたインド・ミャンマー・タイの閣僚による三者会談であり、そこでは印緬国境でマラーとタムーを結び、そこから泰緬国境のメーソットを結ぶ道路の計画が話し合われた。2017 年 9 月 6 日、インドのナーレンドラ・モディ首相はネピドーを訪問しミャンマー政府と共同声明を発表した。共同声明では、この高速道路の建造計画が発表されたほか、タムー-チーゴン-カレワ道路と 3 か国高速道路のカレワ-ヤジー区間で橋梁の敷設工事を開始し、2020 年までに完成させるという内容も発表された（Roshan Lyer, *The Diplomat*, 2017）。さらに、カラダン川とシットウェ港を経由してインド内陸州にアクセスする河川・道路プロジェクトであるカラダン川プロジェクトの実施も発表された。一方、BCIM の実施はインド市場への大量の中国製品の流入につながり、中印 2 か国貿易におけるインド側の貿易赤字を悪化させるおそれがある。これが BCIM の実施をインドに躊躇させる一因だった。こうしたインドの動きを受け、より実現が容易で時間もかからない上、短期でより大きな実りが期待できる中国・ミャンマー経済回廊（CMEC）の実施に中国政府は力を注ぐことになった。

CMEC は 2017 年 11 月、中国の王毅外相がミャンマーを訪問し、アウンサンスーチー国家顧問と会談した際に正式に提案され、2017 年 12 月に同国家顧問が北京を訪れたときに習近平首席から改めて提案された。2018 年 2

月6日には北京で2か国間で了解覚書が交わされた。

中国政府がレバダウン鉱山やミッソン・ダムといった他の主要プロジェクト以上にこのプロジェクトを重視していることは明らかである (Eleven News Journal, 2018)。とはいえ、中国は、ミッソン・ダムのプロジェクトがいつの日か再開することを夢見ている。CMECの実施は、一帯一路構想、双洋戦略、チャウピュー深海港経由のエネルギーの安全性や石油ガスパイプラインなどのプロジェクトと中国内陸部の発展に推進力を与え、中国国内の沿岸部と内陸部の所得格差是正につながるだろう。CMECが実現すれば、中国内陸部と南アジア、アフリカを連結させ、内陸部の産業の発展、インド洋へのアクセス、エネルギー安全保障戦略の前進させることにつながり、中国の経済力を一層高める助けとなるだろう。

5. 課題と問題点

ミャンマーと近隣国との長年の関係には課題や問題がある。最大の課題は信頼構築である。また、国境地帯の暴動や劣悪な治安、ミャンマー商人に対する中国の不平等な扱い、土地の接収問題、環境悪化問題などがある。

信頼の構築

ミャンマー側からすれば、国民は自国が徐々に中国の属国になっていく懸念を常に抱いている。中国政府はミャンマーの軍事政権を国際社会の制裁や圧力からは守ったものの、レバダウン銅山、ミッソン・ダム、チャウピュー・プロジェクトといった重要な計画の認可をミャンマー政府から得る上でその立場を利用してきた。ミャンマー国民は自国領土を通過するチャウピュー-昆明パイプライン建設においてミャンマー政府が国家主権を行使できるか懸念している。さらに、推進する大プロジェクトにまつわる土地接収問題のせいで中国のイメージは低下している。土地の接収に適切な補償がされない、あるいはその額が市場価格を下回っているといった問題が、依然未解決のままである。たとえばチャオピューの石油ガス・パイプラインや深海

港の建設計画では、中国のプロジェクトが期待通りの雇用や事業機会をミャンマー国民にもたらししていないことが懸念されている。チャオピューでは、中国企業による地元労働者の不公正な扱い、地元漁民の所得逸失、雇用問題など、多くの不満が出ている。また中国からの借入金利の高さも問題である。もう一つの問題は、中国の「債務漬け外交」である。ミャンマーはすでに農村向け協同組合貸付とパイプライン建造に関して中国から約40億ドルを借り入れている。その金利は最高年率4パーセントであり、日本の同様の貸付に対する金利が1パーセント未満であることと比べればはるかに高い。チャオピュー経済特区とCMECプロジェクトの建設における中国のシェアが今後高まれば（中緬の保有比率はまだ交渉余地が残っている）、ミャンマーの対中借入れ額はさらに増えるだろう。2018年5月、アウンサンスーチー国家顧問の経済コンサルタントで、ミャンマー経済を20年以上研究してきたマッコリー大学のショーン・ターネル教授は、シンガポールで開催された「ミャンマー経済：進展、課題、見通し」というセミナーにおいて、チャオピュー深海港の75億ドル投資プロジェクトは度を超えた狂気だと述べた（Eleven News Journal, 2018）。同教授は、ミャンマーは自国経済のためにそうした深海港を必要としていないと述べ、最近竣工した52億5,000万ドルのパナマ運河拡張プロジェクトと比較した。また、同教授はスリランカ政府が中国から高利の借款を受けた結果、返済不能に陥っている10億ドル規模のプロジェクトであるハンバントタ港の例^{注3}も挙げた。スリランカは交渉の末、債務減免と引き換えに99年間にわたる同港の運営権を中国に与えた。こうしたことに照らし、自国が対中債務を払えなくなり、その結果、ミャンマーが自国の国土で実施される中国のプロジェクトから利益を受けられなくなってしまうことをミャンマー国民は懸念している。中国に出稼ぎに行ったミャンマー労働者の虐待、国境貿易に携わるミャンマー商人に対する不平等な扱い、違法な樹木伐採や翡翠の採掘に中国人が関与していることなどは中国のイメージ低下につながっている。ミャンマー国民のあいだでは反中感情が盛り上がっており、それが2011年のテインセイン政権下でのミッソン・ダムの建設中止につながったのだった。

一方、中国政府の側から見ても、ミッソン・プロジェクトの予想外の中止でミャンマー投資の信頼性が大きく損なわれた。その結果、今後のプロジェクトは中国側にとって不安定になっている。こうしたことは中国国営企業が携わる他の重要プロジェクトの今後の進展にも疑念を感じさせるものである。

一方、2012年に民主的選挙を実施後、インド政府とミャンマーとの関係は比較的安定しており一貫して改善傾向にある。直近では2018年12月にインドの大統領がミャンマーを訪問し、カラダン川プロジェクトのオペレーションの了解覚書に調印した。印緬間は問題が比較的少なく、両国間の関係は今後さらなる改善に向かうだろう。

国境地帯の暴動、治安不安

ミャンマーとインド、中国との国境地帯には暴動、反乱という問題がある。印緬国境では、ナーガランド、マニプル、ミゾラムの各州出身の武装グループ、とくにアッサム統一解放戦線（ULFA）とナーガランド・カプラン民族社会主義評議会（NSCN-K）が活動している。国境地帯はアクセスが難しく国家主権が及ばない地域であり、ゲリラ戦が行われている（Gottschlich, 2017）。一方、中緬国境地帯ではカチン独立軍（KIA）、タアン民族解放軍（TNLA）、シャン州軍（SSA）がミャンマー国軍と頻繁に戦闘を繰り返している。これらの戦いにより中国側に難民が流出している。2018年にもKIAとミャンマー国軍との戦闘で難民が発生した。こうした状況から国境地帯とその道路インフラネットワークは安全とはいええない状態にある。ミャンマー国軍と民族武装グループによる国境地帯の戦闘は、パイプライン、鉄道、その他輸送手段や投資インフラの安全への脅威となっている。だが、これらの民族武装集団には中国が影響力を行使しているため、中国がこれらのグループに和平プロセスへの参加を呼びかければ、問題は解決する可能性がある。

ミャンマー西部のラカイン州で起きたラカイン問題は中緬両政府にとって大きな脅威となった。問題は2012年、イスラム教徒移民によるラカイン人女性の強姦と殺人をめぐる地元ラカイン人とイスラム教徒移民のあいだで始

まった。この知らせは直ちにラカイン州全域に広まり、治安部隊により暴動は鎮圧された。2015年にもイスラム教徒移民グループが30の派出所を襲い、武力制圧が行われた。その結果、数千人のイスラム教徒がバングラデシュに逃亡した。その結果、ラカイン州に国際社会の注目が集まり、イスラム教徒移民に対する人権侵害、そして彼らを国から追い出す行為を止めるようミャンマー政府に対して呼びかけが行われた。この問題は依然として未解決、交渉中の問題であり、ミャンマーの北の出入り口の治安に深刻な脅威となっている。

ミャンマーの隣国であるバングラデシュは人口爆発という課題に直面している。Worldometers (2018)によれば、バングラデシュの人口は1億6,600万人(世界人口の2.18%)を超えており、世界8位の人口大国である。その面積は13万170平方キロメートルにすぎないため人口密度は極めて高い。1平方キロメートルあたり3,310人(これは世界のあらゆるメガ都市の人口密度を5倍も上回る水準である)。国連経済社会局人口課が2004年に発表した世界の人口予測によれば、バングラデシュの人口は2050年には2億4,300万人に達する見込みである(Streatfield and Karar, 2008)。国連難民高等弁務官事務所 (UNHCR)によれば、このラカイン州の危機により60万人以上の人々がミャンマーからバングラデシュに逃亡したが、これらの難民がバングラデシュから国外退去を命じられれば、当然ながらミャンマーの治安上の脅威となる。膨大な人々に対し、その民族の真正性を確かめ犯罪履歴を調査するには長く厳格な手続きが必要であり、膨大な時間と労力が必要となる。また、中国の投資の多くはこうした不安定な地域で行われているため、これは中国のプロジェクトの実現にとっても大きな脅威となる。治安と安定は中国の計画が無事に進捗し、ミャンマーにおける中国の戦略的利益を守る上できわめて重要である。

ラカイン州は海につながる入江や川が無数にあり、陸路交通の便が悪い。治安維持のためにも交通手段の確保はきわめて重要である。こうした障壁を解決するため、アジアワールド^{注4}とその関連企業20社は、2017年11月30日以降、(ラカイン州の首都)シットウエと(衝突発生地域である)マウン

ドーを2時間でつなぐ全長80キロメートルのマウンドー道路を220億ミャンマー・チャットを投じて建設している。現在、アングマウとコタンチョクを結ぶ20キロメートルの区間が完成しており、2018年5月1日から通行可能となる見込みである。この道路は貿易、地元の発展、治安にとって戦略的に重要である。シットウェからアングマウ(シットウェの向こう岸)までフェリー船でわたれば、そこからマウンドーまでは2時間である。

結び

ミャンマーは東南アジアに於いて非常に戦略的な立地条件にある。ミャンマーは世界の二大人口大国の隣国であり、同時にインドにとってはASEAN諸国にわたるためのランドブリッジでもある。インドとASEANがつながることでメリットが得られるミャンマーにとって両地域の経済成長は朗報である。さらに、ミャンマーの立地はインド北東部の内陸7州が発展し、ASEANにアクセスしていく上でもきわめて重要である。このため、カラダン川マルチモーダル・プロジェクトと(インド・ミャンマー・タイ)3か国高速道路はインドにとって重要である。世界最貧国の一つという現状を抜け出すため、ミャンマーはこの好機を活用し、インフラの向上と連結性の増大によって自国の発展に尽くさなければならない。

またミャンマーはいくつかの理由から、中国にとっても戦略的重要性が高い。その理由とは、野心的な一帯一路構想の実現、双洋戦略の実現に向けたインド洋へのアクセス、パイプラインによるエネルギー安全保障上の近道の構築及び内陸部の開発である。CMECの実現はミャンマーにおける戦略的利益を追求する中国にとってきわめて重要である。

さらに、ASEAN諸国の連結性向上から、アジアハイウェイとGMS経済回廊はミャンマー国内を通してインド-ミャンマー-中国、そして、インド-ミャンマー-タイがつながるようになりつつある。このようにミャンマーの連結性はASEAN諸国に拡張されつつある。ザガイン地方域とモンユワはこうした道路ネットワークの中心に位置しており、ネットワーク完成のあか

つきには巨大な発展の可能性を秘めている。

中国が台頭し、インド洋へのゲートウェイにアクセスするためミャンマーに影響力を行使していることに対し、米国などの西側諸国も懸念をしている可能性がある。このため、世界の大国間の戦略ゲームにおいてラカイン州は政治的にセンシティブな地域となっている。2018年の武力衝突による大量難民のバングラデシュ流出、そしてラカイン州におけるAAの襲撃はミャンマーで進みつつあるプロジェクトの実現に対する深刻な脅威であり、それゆえ計画の将来には不確実性がある。

自国と投資国が開発機会から果実を得て利益を生み出していくために、ミャンマーはこうしたプロジェクトを実現させるべくその安全性を担保する必要がある。そのために、暴動、反乱の問題とバングラデシュの難民問題におけるミャンマーの問題解決能力が問われているのである。

※本稿は、平成30年度JKA補助事業「ミャンマーにおけるサプライチェーン展開支援調査」で実施した報告書（英文）の一部を和訳したものである。

参考文献

- Banomyong, R., 2010. Logistics Challenges in Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Vietnam. In: R. a. M. I. Banomyong, ed. A Study on Upgrading Infrastructure of CLMV Countries. Jakarta: ERIA, pp. 392-420.
- Bhatia, R. K., 2011. Myanmar-India Relationship: The Way Forward. India Foreign Affairs Journal, 6 (3) , pp. 315-326.
- Department of Population, 2015. Sagaing Region Census Report, Volume 3-E, s.l.: Ministry of Immigration and Population, Myanmar.
- DICA, 2017. Investment in Myanmar, Naypyidaw: Ministry of National Planning and Economic Development.
- Geng, L., 2007. Sino-Myanmar Relations: Analysis and Prospect. January , 7 (2) .
- Gottschlich, P., 2017. The India-Myanmar Relationship: New Direction after a Change of Government?. International Quarterly for Asean Studies (IQAS) , 3 (4) , pp. 171-202.
- Hilton, I., 2013. China in Myanmar: Implications for the future, s.l.: Norwegian Peacebuilding Resource Centre.
- Kudo, M. Z. a. T., 2011. A Study on Economic Corridors and Industrial Zones, Port, Metropolitans and Alternative Routes in Myanmar. In: M. Ishida, ed. Intra- and Inner-City Connectivity in Mekong Region. Bangkok: Bangkok Research Center, IDE-JETRO, pp. 240-287.
- Kundu, S., 2016. The Current Conundrums in India-Myanmar Bilateral Trade, Noida:

Extraordinary and Plenipotentiary Diplomatist.

- Kyaw Min Htun et.al., 2011. ASEAN-India Connectivity: A Myanmar Perspective. In: F. a. S. U. Kimura, ed. ASEAN-India Connectivity: The Comprehensive Asia Development Plan, Phase II. Jakarta: ERIA Reseach Project Report, pp. 151-203.
- Pak K.Lee, G. C. & L-H. C., 2008. China's "Realpolitik" Engagement with Myanmar. *China Security*, 5 (1) , pp. 101-123.
- Pattnaik, J. K., 2016. Should the Stillwell Road Reopened, s.l.: Economic & Political Weekly.
- Sharma, P., n.a. India and Myanma: The Future of Growing Relationship, s.l.: s.n.
- Shee, P. K., 2002. The Political Economy of China-Myanmar Relations: Straegic and Economic Dimensions. *Ritsumeikan Annual Review of International Studies*, Volume 1, pp. 33-53.
- Sinha, T., 2009. China-Myanmar Energy Engagements, Challenges and Opportunites for India. IPCS issue brief, December.
- Swanstrom, N., 2012. Sino-Myanmar Relation. Singapore: Institute for Security & Development Policy.
- UNICEF, 2017. Sagaing Region Profile, Naypyitaw: United Nations Children Fund.

注

- 1 「真珠の首飾り」は、地政学的なネットワーク概念でありインド洋地域における中国の意図を示すものである。それは具体的には中国本土からポートスーダンまでの海上連絡線に沿った、軍事、商業施設、外交関係のネットワークのことを指す。
- 2 1992年以降、大ココ島とハインギー島には中国海軍が駐留しているとの噂が絶えない (Pak K.Lee, 2008)。
- 3 ハンバントタ港は新しい海洋港、国際空港用に選定されたスリランカの用地である。ハンバントタ港の開発には中国企業が関与しているため、それは中国の真珠の首飾り戦略の一環だと主張する識者もいる。一方、ハンバントタ港への中国海軍の寄港を許すのはスリランカの国益に反しているものの、同港は開放された性質のものなので有事の際の中国にとっての値打ちは疑わしいという識者もいる。
- 4 アジアワールドはミャンマー最大のコングロマリット企業の一つ。その所有者は羅星漢の息子のトゥン・ミント・ナイン (ステイーブン・ロー) である。華人であるトゥン・ミント・ナインは中国政府と緊密な関係にある。アジアワールドは、ミッソン・ダム・プロジェクトにおいて中緬両政府の仲介を行い、プロジェクト請負企業の一つでもある。