

2 ミャンマーにおける一帯一路（その1）ⁱ ～中国・ミャンマー経済回廊（CMEC）の背景～

Aung Kyaw

ヤンゴン経済大学 商学部 教授

要約

中国は2017年以降、バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー回廊（以下、BCIM）の代替案として中国・ミャンマー経済回廊（以下、CMEC）を計画していた。中国の王毅外相は、2017年11月19日にミャンマーの首都ネピドーにおいて、ミャンマーの国家顧問アウン・サン・スー・チー氏にCMECを提唱した。北京での2回目のベルト・アンド・ロード・イニシアチブ（以下、BRI）フォーラムの後、CMECはBRIの実現のための重要なプロジェクトとなった。

CMECは、中国の雲南省の昆明に始まり、ムセ、マンダレーを通り、南のヤンゴンと西のチャウピューに至る「Y」字の形をしている。回廊の周辺には、経済特区（以下、SEZ）、国境経済特区、工業地域、倉庫、港などが建設されることになっている。

ミャンマー側からするとCMECプロジェクトは、ミャンマーの東部そして北東部における民族武装集団とミャンマー軍間の紛争地帯で実施されることになる。CMECを実施することにより、これらの地域の社会や経済の発展が促進され、持続的平和、安定性、そして国の発展がもたらされることが期待される。

i 本稿は、令和2年度公益財団法人JKAの補助事業で実施した「One-Belt-One-Road Initiative in Myanmar」を和訳したものである。長文なため2回に分けて掲載する。今回はその1。

はじめに

ミャンマーは、2,129kmという長い国境線を中国と共有している。北から北東にかけては中国、東にラオス、南東にタイ、西にバングラデシュ、そして北西にインド、と5か国にも及ぶ隣国と国境を接している。ミャンマーは、東西936km、南北2,051km^{注1}におよぶ、67.7万平方kmの面積を持ち、東南アジア諸国の中でも最大の国土を誇っている。人口は約5,480万人^{注2}、その中には135の民族が存在しており、ミャンマーの多様性を物語っている。ミャンマーは、7つの州と8つの地域から成り立っており、人口の89.2%は、仏教徒である。2019年の名目GDPは790億900万ドル、国民1人当たりのGDPは1,608ドルである。同年、政府の財政黒字はGDPの3.5%、政府債務の対GDP比率は49.41%を占めている^{注3}。

ミャンマーの最大の強みは、他に類を見ない重要な地理的位置にある。ミャンマーは、南アジアと東南アジアの分岐点に位置し、さらにインド洋と中国の間に位置している。国土は、ラカイン海岸、エーヤワディ川デルタ、そしてタニンタリ海岸の3つの地域からなり、2,300kmにも及ぶ長い海岸線を有している^{注4}。中国にとって、インド洋に直接アクセスできる国は、ミャンマーとパキスタンのみである。チャウピュー深海港は中国にとって、南アジア、西アジア、アフリカおよびヨーロッパへの道のりを5,000km短縮してくれる可能性を秘めている。中国は長年にわたりミャンマーにとって、主要な投資国及び貿易相手国であり、軍政下の時代から現在の国民民主連盟（以下、NLD）政府の時代に至るまで、ミャンマーを支え、国際的な制裁や決議から同国を守ってきた^{注5}。中国は、ミャンマーのビジネス、政治、そして軍事面において、一定の影響力を持っており、さらにはミャンマー政府に対する主要な貸し手でもある。習近平国家主席が、後にベルト・アンド・ロード・イニシアチブとして知られるようになったBRI構想を発表したことにより、ミャンマーは中国の野心的な目標と戦略を実現する上で、より重要な位置を占めることとなった。

1. 一帯一路（BRI）の背景概要

2013年9月習近平中国国家主席は、インドネシアとカザフスタンを訪問した際、BRI構想を正式に発表した^{注6}。BRIは、「シルクロード経済ベルト」（一帯）と「21世紀海洋シルクロード」（一路）で構成されている。中国とアジア、中東、そしてヨーロッパをつないでいる「シルクロード経済ベルト」は、5つのルートと、新ユーラシア大陸ブリッジ、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、中国－パキスタン、バングラデシュ－インド－中国－ミャンマーといった、6つの国際回廊からなる^{注7}。「経済ベルト」は、既存と新規の鉄道、高速道路、パイプライン、光ファイバーケーブル（通信）、金融、そして国際決済システムの標準化などのインフラ整備から成り立っている。BRIは、全世界のGNPの55%、世界の人口の70%、そしてエネルギー資源埋蔵量の75%が関連している壮大なプロジェクトである^{注8}。21世紀海洋シルクロードは、BRI構想のメンバー国間の水路を基盤としている。BRIは約65の国と900のプロジェクトから構成されており、その投資価値は8,500億ドルにのぼる^{注9}。中国は、アジアインフラ投資銀行（以下、AIIB）を設立し、1,000億ドルでBRIの資金調達を行っている。AIIBは2016年1月に運用を開始し、現時点で世界103ものメンバーを正式に迎えるまでとなり^{注10}、2014年にはもう一つの資金調達先として、400億ドルで「シルクロード基金（Silk Road Fund）」を創設した。

2017年ローウィー研究所のピーター・カイ氏は、中国にとってBRIの主な目的は国内生産と経済であると指摘し、次のように述べている。

BRIの最も重要な目的のひとつに、中国の経済近代化に伴う地域格差が深刻化していることに対する対応が挙げられる。北京は、BRIの国際インフラ構築プログラムが、内陸地域や衰退しつつある工業地帯における経済成長に拍車をかけると期待している。このイニシアチブは、国内に重点を置くことになる。中国政府にはBRIを慢性的な余剰生産能力を活用するプラットフォームとして利用できるのではという思惑もある。つまり余剰な製

品を廃棄するのではなく、余剰な工場を移転させるという考えである。中国政府がBRIを中国の技術と技術基準を輸出するために利用しようとしている点はあまり知られていないが、中国の政策担当者たちは、国の産業を発展させることが極めて重要だと考えている^{注11}。

中国はこの30年で生産能力を高めることができたと言者は述べている。しかし、安い人件費などの製造上のメリットは、今後通用しなくなる。そういう意味でも、中国はグローバル・バリューチェーンの上位レベルに上がる必要があり、BRI構想が目標を達成する良い手掛かりとなり得る。

中国はBRIを通して、製造や貿易の扉を世界に開くことで、内陸西部地区の発展を目指している。中国の安い労働力というイメージは、既に過去のものとなっている。近年では、中国の賃金は引き上げられ、世界の中で製品の価格競争力は低下している。そのため、新たに生産拠点となる賃金の低い国を模索する必要がある。中国は経済ベルトに沿って、製造施設や労働集約型産業をつくる能力がある。安価な製品をアジアや中東、アフリカ、そしてヨーロッパの市場に、比較的安いコストで輸出することも可能である。また、セメントや鉄といった工業製品の余剰生産能力を、経済ベルト沿いで進行中のBRIプロジェクトで活かすこともできる^{注12}。

これにより中国は、長期的な成長を維持するために、より付加価値が高く高度な先端技術の製品の生産に注力することができるのである^{注13}。中国は、2025年までに「メイド・イン・チャイナ2025」計画の達成を目指している。このビジョンに沿って中国は、低価格製品の製造業者から高価格製品の製造業者へとシフトしようとしている。また、BRIで取引を行う際に中国の通貨単位である「元」を使用することも十分考えられる^{注14}。

BRIは、中国の地域経済に絶大な効果をもたらす可能性を秘めている。たとえば、新疆が「一帯」の中心となり、福建省が「一路」の中心となるのである。青海省、甘粛省、寧夏、そして陝西省もまた、「経済ベルト」を経由して中国を中央アジアにつなぐための重要なポイントとなる。四川省、重慶、雲南省といった内陸地域もまた、「経済ベルト」を経由して、中央アジ

ア、南アジア、東南アジアとつながることができる^{注15}。

BRIはそのスケールの大きさと、そこに投資される額の大きさから注目を集めている。中国は余剰資本を活用して、中国の国力を増大させるのが狙いである。中国政府はウィンウィン（win-win）の関係とサステナビリティをモットーに掲げBRIに関与しており、中国の勢いのある経済力と政治的影響力を利用しようとしているのである^{注16}。

BRIは、中国の「Go West（西へ）」政策の一つではあるが、世界全体の経済にとてつもない影響力を持っている^{注17}。BRIが、アジアや太平洋地域を超えて拡大する中国の国力を象徴していることに議論の余地はない。それは、中国の推進するBRIの原動力が、単に経済ではないことを意味している。中国はBRIを立案し実行するにあたり、政治的、戦略的、地理的、経済的、そして安全保障上の目的を持ち合わせているのは明らかである。

2. ミャンマーと一帯一路（BRI）

21世紀の海洋シルクロードには、二つの主な航路がある。一つ目は、中国沿岸の港からインド洋、そしてヨーロッパへと続いている。二つ目は、中国沿岸の港から南シナ海を通して、南太平洋へと続くものである。ミャンマーのチャウピュー深海港が、クアンタン、ジャカルタ、バタム、コロンボ、ハンバントタ、そしてグワダル港とならんで、アジアにおける重要な港となる^{注18}。

シルクロード経済ベルトは、6つの経済回廊から成り立っている。これらの回廊のうち、中国・パキスタン経済回廊（以下、CPEC）とBCIMのみが、インド洋、中東、アフリカをつないでおり、同国が多額の投資を行っている回廊である。

ミャンマーは、ムセからマンダレーを經由し、インドとの国境にあるタムに抜けるBCIMにとって重要な国である。2013年中国の李克強首相は、BCIMを提唱した。同回廊は昆明に始まり、ミャンマー、インドの北西部、バングラデシュを通過して、インドのコルカタまで通じている。この回廊の

総距離は2,800km、面積は165万平方km、人口4億4,000万人にもものぼる^{注19}。

ミャンマー、バングラデシュ、インドの北東部はBCIMを歓迎した。しかし、インド政府は、中国がBCIMを利用してインド洋へ進出をすることで、安全保障上の脅威^{注20}が懸念されると同時に、安価な中国の製品が大量に流入し、インドの中小のビジネスに打撃を与えるかねないと危惧している。インドはまた、CPECがカシミール^{注21}の紛争地帯を通過することに対して不快感を示した。一方で、インドは、インド、ミャンマー、タイ^{注22}をつなぐ、全長1,360kmに及ぶ3か国高速道路を通じて、北東部の地域がASEANの国々となつていくことに、意欲を見せている。

このような背景もあり、BCIMが急速に進展することはなかった。2017年と2019年に開催された第1回と第2回の一帯一路フォーラムをインドが欠席したことで、BCIMの前途はより不確実なものとなり^{注23}、BRIプロジェクトからBCIMを除外することとなった。そうした中、インド洋へのアクセスとして、全長2,800kmのBCIMよりも、より短くアクセスしやすい、全長1,700kmのCMECが、中国にとってより魅力的となった。

CMECは中国の雲南省からミャンマーのマンダレー、そしてヤンゴンまで南下し、そこから西に向かってベンガル湾沿岸のチャウピューまで続いている^{注24}。中国は2017年以降、BCIMの代替案としてCMECを計画していた。中国の王毅外相は、2017年11月19日にミャンマーの首都ネピドーにおいて、ミャンマーの国家顧問アウン・サン・スー・チー氏にCMECを提唱した^{注25}。北京での2回目のBRIフォーラムの後、CMECはBRIの実現のための重要なプロジェクトとなった。

3. ミャンマーにおける中国の投資と貿易

2000年代に入って最初の10年間の経済成長により、ミャンマーへの中国の投資は急速に拡大し、2011年には120億ドルに達した^{注26}。ミャンマーに対する中国の投資は、2010年に着工した「ミツソングム」建設、チャウピューからモンユワ付近のレットパダン銅鉱山まで伸びている「ガスパイプライン」敷

設等のプロジェクトに集中していた。確約された投資額から算出すると、これらのプロジェクトの価値は80億ドル以上にのぼる^{注27}。ミッソングダムプロジェクトが2011年9月30日に中断されると、ミャンマーへの中国の投資が急激に落ち込み、ミャンマーの外国投資受け入れ額は大きく落ち込んだ。この出来事の後、中国の対ミャンマー投資は下降線を辿った末に数年の間、中断された状態となったが、アウン・サン・スー・チー氏率いるNLDが2016年の選挙で圧倒的勝利をおさめると、中国からの投資は急ピッチで再開された^{注28}。それ以来、中国の投資は、従来のエネルギーや採鉱部門から、よりBRIに関連したインフラ部門へとシフトしていった。そして2017年5月末時点の中国の投資額は、総投資（認可額）額の26.17%にあたる186億5,000万ドルと、トップに躍り出た。2020年6月末、シンガポールは、認可額を超過し230億ドル以上の投資を行い、投資総額の26.88%を占めた。これにより中国の投資額は、全体の24.78%（210億ドル超）で2位となった。しかし、シンガポールがミャンマー国内で所有する企業が327社であるのに対し、中国の所有企業は490社にのぼる。

現在の中国の投資はBRIに関連するインフラのプロジェクト、製造部門、そして規模は小さいものの農業部門への投資など、多様化している。中国政府（国営企業）は、その規模と戦略的意味合いから大規模投資プロジェクトに投資している。一方で、製造および農業部門への中小規模の投資は、徐々に中国の民間企業によって投資が行われるようになってきている^{注29}。中国の民間事業者は、コスト削減のためにミャンマーの格安な土地と労働力を求めた。ミャンマーの最低賃金は1日4,800ミャンマーチャット（3.5ドル相当）で、隣接する中国の雲南省の最低賃金は、2.5倍も高い。こうした理由により、中国の製造業者にとってミャンマーは魅力的な土地となっているのである^{注30}。しかし、ミャンマーの労働者の生産性の低さ、貧弱なインフラ、そして極めて複雑で頻繁に変更される規制が、中国を含む諸外国の投資家たちにとって、ミャンマー進出の足かせとなっている。

中国は、国が発展していくにつれ、労働集約型製造業から付加価値型製造業への転換を図っていた。環境に負荷を与える労働集約型産業は、労働者の

人権や環境に関する法律や規制が比較的ゆるい近隣の発展途上国に移転することが計画されている。そういう点からも、国境を越えた経済圏は、中国の産業化戦略の重要な部分となっている。現在、瑞麗、畹町鎮、騰衝市、臨滄市など、近隣諸国に隣接する国境の町に、約12の経済圏が展開されている^{注31}。

中国は、ミャンマーにとって最大の投資国であるのみならず、主要な貿易相手国でもある。中国は、ミャンマーの貿易相手国の中でも上位5位以内に入っている。2019年、中国はミャンマーの輸出総額の31.7%、輸入総額の34.7%を占める重要取引先であった^{注32}。ミャンマーの貿易の中で、国境貿易がかなりの比率を占めている。2018年度の近隣諸国との国境貿易は、総額85億ドルに達し、そのうち輸出が58億ドル、輸入が27億ドルだった。ムセ・瑞麗の国境ゲートだけでも、国境貿易の全体の63%にあたる推定54億ドル相当の貿易が行われた。一方、第2の貿易相手国であるタイとの国境貿易の町、ミャワディと、タイ側の町、メーソートの間で行われた貿易の総額は8億5,800万ドルとなっている。この数字からもわかるように、ミャンマーの中国との国境貿易は、ミャンマー経済において重要な地位を占めている^{注33}。

4. 中国・ミャンマー経済回廊（CMEC）

2013年に習近平国家主席が発表したCMECは、中国が大きな期待を寄せているBRI構想の中でも、特に重要な位置を占める^{注34}。BRI構想は、中国から、中央アジア・東アジア・ロシアを通して、ヨーロッパへとつながる貿易と投資の流れを促進する狙いがある。同時に、BRI構想は中国の影響力を、アジア大陸のみならず、世界中へと拡大することを目指している。

CMECは、中国の雲南省の昆明に始まり、ムセ、マンダレーを通り、南のヤンゴンと西のチャウピューに至る「Y」字の形をしている。回廊の周辺には、SEZ、国境経済特区、工業地域、倉庫、港などが建設されることになっている。同時に、製品やサービスの運搬をスムーズに行うために、道路、鉄道、そして水路の整備も行われる。CMECは、主に昆明や四川省など中国内

陸部の開発に重点をおいている。他にも、チャウピュー深海港を経由してインド洋へたどり着ける最短ルートであることや、中国の貿易、エネルギー安全保障、戦略目的のために設けられた経済特区である点なども挙げられる。トランスナショナル・インスティテュート（TNI）は、雲南省にとってのCMECの重要性を以下のように述べている。

雲南省の地位は他の省との比較で確実に低下しており、1990年には中国のGDPに対する貢献度が16位であったのに対し、2005年には24位にまで低下している。雲南省当局は地域の経済成長の鍵として、ミャンマー経由で東南アジアとインド洋への足がかりとなるその立地のよさをアピールした^{注35}。

CMECのもと、多くのインフラプロジェクトが実施されるが、その中には、ヤンゴンニュータウン開発計画、ミャンマー・中国電力供給網、ムセーマンドレー高速鉄道、国境経済協力区、エーヤワディ経済ベルト、等が含まれている。中国はCPEC用に調達した620億ドルを上回る、約1,000億ドル（135.7兆チャット）もの巨額な資金を、ミャンマー経済に投入することを目指していると予測している情報もある^{注36}。

（1）CMECプロジェクトの背景と発展

2017年5月14日と15日の両日、アウン・サン・スー・チー氏は、北京で開催されたBRI国際フォーラムに出席した。その際、アウン・サン・スー・チー氏は習近平国家主席と会い、BRIへのミャンマーの参加について話し合いを持った。アウン・サン・スー・チー氏はまた中国の首相とも会い、国境経済特区の建設と、中国のBRI政策の骨組みにミャンマーが参加する主旨の2つの覚書に署名した。

CMECについては、王毅外相が2017年11月ネピドーでアウン・サン・スー・チー氏に会った際、正式に提案された。当時王毅外相は、ラカイン州における紛争下の難民をめぐる勃発したバングラデシュとミャンマー間の緊張を和らげるために、ネピドーを訪問していた。2国間の交渉が数回にわたり行われた後、2018年2月6日CMECの覚書の内容が最終的な合意に至り、2018年5月10日にミャンマーは提案を正式に承諾した。

CMECの2国間初の会合は、2018年5月14日にネピドーにおいて開催された。この会合で両国は、CMEC実施のための合同委員会と、委員会の補佐として政府高官からなる作業チームを立ち上げることに合意した。2度目の会合は2018年6月14日に昆明において開催され、両国の覚書への署名、そしてCMECに関わるプロジェクトの実施について議論された。

2018年9月、CMECの覚書は、北京で正式に署名された。ミャンマー側からは、U Soe Win国家計画経済開発省（以下、NPED）担当大臣が、中国側からは、中華人民共和国国家発展改革委員会（以下、NDRC）の委員長が署名を行った。ミャンマーは4月に北京で開催された2回目のBRIフォーラムでは9つのプロジェクトを承認していたが、そのうち公表したのは3つのみだった。これら3つは、カチン州とシャン州、そしてチャウピュー経済特区、そしてムセ・マンダレー間の鉄道である^{注37}。チャウピュー深海港とSEZプロジェクトの枠組みについての正式な合意は、持ち分比率に対し両国間で意見の食い違いがあったため話し合いが長引き、2018年11月ようやく署名に至った。

2度目のBRI国際フォーラムは、2019年4月に北京で開催された。このフォーラムにおいて、CMEC（2019～2030）実施における2国間の協力に関する覚書が署名された。中国は、ムセ・マンダレー鉄道プロジェクトのフィージビリティスタディと、CMECに関するプロジェクトの優先リストをミャンマーに提出した。2019年5月に行われた記者会見で、計画商務省の事務次官は、CMEC構想に基づいて中国からミャンマー政府に提案されたプロジェクトは、38にのぼることを明らかにした。

ミャンマー側からするとCMECプロジェクトは、ミャンマー東部そして北東部における民族武装集団とミャンマー軍間の紛争地帯で実施されることになる。CMECを実施することにより、これらの地域の社会や経済の発展が促進され、持続的平和、安定性、そして国の発展がもたらされることが期待される。

(2) CMECの委員会と組織

2か国間の交渉により、ミャンマー側のNPEDと、中国側のNDRCをメン

バーとするCMECの主軸となる調整委員会が結成された。また、ミャンマー投資委員会（MIC）と外資・海外投資部からなるCMECの事務局も結成された。さらに、CMECのもとプロジェクトを実行するための詳細を議論するための、12の補佐的な作業グループも設立された。

CMECプロジェクトの実行にあたって、ミャンマー側には5つの中央委員会が作られている。これらの委員会は、政策立案、プロジェクトの分析、プロジェクトの計画および実行、そして覚書に基づく契約の遂行など責任の分配を行っている。これらの委員会は、（1）BRI実施のための運営委員会、（2）CMEC合同委員会、（3）CMEC作業グループ、（4）CMECマネジメントチーム、（5）国境経済協力区対象の中央委員会の5つである。これらの委員会の構成とメンバーは表を参照。

2018年9月11日、CMECのプロジェクトと活動を指揮し、活動の実施に必要な諸団体の調整のため、BRI実施運営委員会が発足した。同日、合意覚書を効果的に実施するため、CMEC合同委員会が立ち上げられた。初のBRI実施運営委員会は、2019年2月18日に開催された。2019年1月25日には、CMECプロジェクトの実施にあたり、省庁、自治体、関係諸機関を効率的に調整するために、12のCMEC調整作業グループが設立された^{注38}。（詳細は以下のと

表. ミャンマー側CMEC委員会

(1) BRI運営委員会	(2) CMEC合同委員会	(3) CMEC調整作業 グループ	(4) CMECマネジメント チーム	(5) 国境経済協力区 中央委員会
議長－国家顧問 副議長－副大統領 (1) 書記－外務省事務次 官 メンバー－18名、連 邦政府大臣、全地域 及び州の首相、ネビ ドー評議会議長	議長－NPED大臣 書記－対外経済局理 事（FERD）、事務 局長 メンバー－6名、副 大臣、弁護士会副会 長、ネビドー評議会 メンバー、マグエ・ マングレー・ヤンゴ ン・ラカイン・シャ ン州各大臣、4名の 事務次官、中央銀行 の副頭取	－国家計画経済開発 省 －電気エネルギー省 －農業畜産灌漑省 －商務省 －運輸通信省 －ホテル観光省 合計12の作業グル ープ	リーダー－国家計画 経済開発省 副大臣 メンバー 産業省副大臣、ミ ャンマー開発協会議 長及びシニアリサー チャー 3名、中央銀行 副頭取、事務局次長 （財務監督および検 査）、対外経済局理 事長（FERD）	議長－NPED大臣 副議長 シャン州議長、カチ ン州議長、コーカン 自治州主席 書記－商務省副大 臣、貿易省長官

出所：戦略政策研究所（ISP）；ミャンマー・チャイナデスク2020

<https://ispmyanmarchinadesk.com>

おり。)

1. 開発及びプロジェクト調整作業グループ
2. 生産性及び投資調整作業グループ
3. 輸送調整作業グループ
4. エネルギー調整作業グループ
5. 農業部門調整作業グループ
6. 国境経済特区調整作業グループ
7. デジタル経済調整作業グループ
8. 金融調整作業グループ
9. 観光調整作業グループ
10. 情報調整作業グループ
11. 地域レベル調整作業グループ
12. 自然環境およびエコロジー調整作業グループ

両国の間に国境経済特区を建設することについては、2016年8月アウン・サン・スー・チー氏が中国を訪れた際に、合意に至り、2017年5月に北京で開催された第1回BRI国際フォーラムにおいて覚書の署名が行われ、2018年7月には、中国・ミャンマー国境経済協力区中央委員会が発足した。

中央委員会の第1回目の会合は2018年7月12日に、そして2回目の会合は2019年5月28日に、どちらもネピドーにて開催された。さらに3回目の会合は2019年7月26日にタウンジーで、そして4回目の会合は2019年10月4日にミッターナーで開催された。マンダレー地域と雲南省間の地域連携に関わる覚書は、習近平国家主席が2020年1月にミャンマーを訪問した際に署名が行われた^{注39}。

5. CMECプロジェクト

2018年9月には、両国政府は正式なCMECの合意文書に署名していた。しかし、中国から提案されたプロジェクトの具体的な数と、ミャンマー側が承

諾したプロジェクトの数が公式に発表されることはなかった。戦略政策研究所（ISP）ミャンマー・中国デスクは、34のCMECプロジェクトの情報を入手した。この情報によると、中国の投資は5部門（エネルギー、運輸、工業地域、ニュータウン、農業）に集約されており、対象地域はエーヤワディ川とチンドウィン川沿いのヤンゴン市、マンダレー市、ザガイン市、カチン州、シャン州である。プロジェクトの投資総額は、240億ドルに及ぶと推定されている^{注40}。この中でも優先的に実施が決まっているのが、（1）チャウピュー深海港と経済特区プロジェクト、（2）ムセ・マンダレー・チャウピュー鉄道プロジェクト、（3）ヤンゴンニュータウン開発計画、（4）中国・ミャンマー国境経済特区の4つのプロジェクトである。

（1）チャウピュー深海港と経済特区プロジェクト

チャウピューは、ベンガル湾沿いのラカイン州の南部に位置している。チャウピュー深海港は、経済特区プロジェクトと同時に実施される4つの優先プロジェクト^{注41}のうちのひとつである。これはCMECの一環ではあるものの、CMEC構想が具体化する前から開始されていた。チャウピュー深海港プロジェクトは、中国のエネルギー安全保障と国際貿易にとって重要なプロジェクトであるが、とりわけ雲南省の発展に持つ意味は大きい。

中国は、2009年にチャウピューと昆明の間に、ミャンマー・中国ガス・石油パイプラインが建設されて以来^{注42}、チャウピュー深海港への投資に興味を示していた。2015年12月テイン・セイン政府は、中国国際信託投資公司（以下、CITIC）にチャウピュー深海港と経済特区の建設許可を与えた。チャウピューでは、これまでに3つのプロジェクトが発動している^{注43}。その一つは既に完成しているガス・石油パイプライン、そして深海港と経済特区とムセ・マンダレー・チャウピューをつなぐ鉄道、これら2つは2020年1月に習近平がミャンマーを訪問した際に署名されたものである。

チャウピュー深海港の当初の合意内容では、中国のCITIC共同事業体が総額73億ドルのうち85%を投資し、ミャンマー側が土地の所有権として15%を負担することになっていた。しかし、地元の人々や活動家たちから反対意見

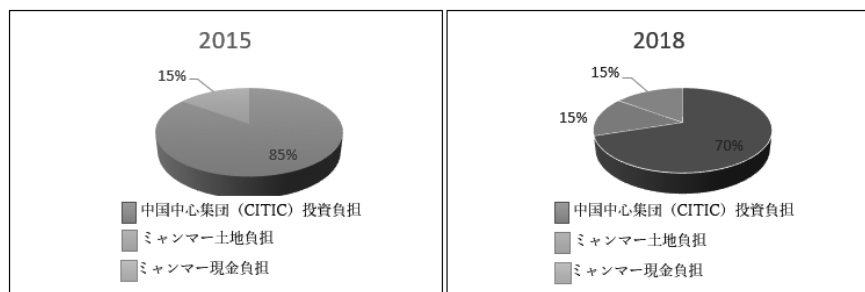
が出たことから、NLD政府は2016年に状況を見直し、2018年10月8日に合意内容に修正を加えた^{注44}。新たな合意では、段階的にプロジェクトが実施されることとなった。最初の段階では13億ドルが投資され、残りの60億ドルは段階ごとに投資されることとなった。所有比率も修正され、ミャンマーは土地15%、現金15%の計30%を負担し、CITIC共同事業体が残りの70%を負担することとなった。第一段階では、プロジェクト全体で作られる栈橋10基のうち、2基が建設される予定である。年間の港湾取扱貨物量は、貨物780万トンである^{注45}。

2020年8月チャウピュー経済特区深海港株式会社の実施すべく、投資企業管理局（DICA）の下でCITICが主導するミャンマー・ポート・インベストメント（CITIC Myanmar Port Investment Limited）とミャンマーのチャウピュー経済特区運営委員会の合弁会社が設立された^{注46}。CITICグループが産業地域の51%、そしてミャンマー政府が残りの49%を保有することとなった。

(2) ムセ・マンダレー・チャウピュー鉄道プロジェクト

このプロジェクトはムセ・マンダレー間、そしてマンダレー・チャウピュー間の二つの路線があり、CMECの主要部となっている。このプロジェクトは、ミャンマーの西海岸にあるチャウピューとミャンマーの主要な経済的拠点であるヤンゴンやマンダレーを鉄道で結ぶことを目的としている。マンダ

図. チャウピュープロジェクトにおけるミャンマーと中国の投資（2015年と2018年の対比）



出所：戦略政策研究所（ISP）；ミャンマー・チャイナデスク

レー・ムセ間の路線は、瑞麗・昆明・北京を結ぶ鉄道に接続される予定になっており、中国側での建設が現在行われているところである。全体として、このプロジェクトは中国の首都北京と雲南省の省都昆明を、チャウピュー港を経由してインド洋へとつなぎ、中国のインド洋へのアクセスを飛躍的に容易なものにする狙いがある。

この戦略的な鉄道計画で、何よりも重要な路線はムセ・マンダレー間である。このプロジェクトは、ミャンマー・中国間の石油・ガスパイプラインが建設され、CMEC構想が具体化する以前の2009年から始まっているが、様々な事情で中断や遅延を繰り返し、現在CMECの一部として復活している。

ムセは、ミャンマーと中国の国境にある、最も重要な商業都市である。現在、ミャンマー・中国間の貿易額は、110億ドル以上に上っており、そのうち、ほぼ60億ドル相当が国境貿易によって行われている。このうち、58億ドル以上がムセを通して行われている^{注47}。マンダレー・ラーショー間には古い鉄道が走っているが、そのスピードは時速約40kmと極めて遅い。そのため、貨物や旅客はほとんど道路輸送に依存している。

チャウピュー・昆明間の道路を建設するにあたり、2011年にフィージビリティ・スタディーを実行するという覚書が交わされた。しかし、ミャンマー側からの反対により、実行に移されることのないまま2014年に失効した。2017年中国鉄道エルユアン・エンジニアリング・グループ（以下、CREEG）は、フィージビリティ・スタディーを行うことを提案した。ミャンマー鉄道とCREEGは、2018年9月に覚書に署名し、2019年1月から4月に、フィールドリサーチが行われた。

このフィージビリティ・スタディーは、2019年4月にミャンマーに移管された。鉄道路線は、ピン・ウー・ルウィン、ナウンチョ、シボー、ラーショー、セインニ、そしてシャン州のチャウを通る。路線の全長は414km、平均時速は160kmである。現在は単線で建設されているが、将来的には複線となる予定である。路線に沿って36駅、60トンネル、124橋が建設される予定で、総投資額は89億ドルに上る。しかし、現在のところ、ミャンマーがこのプロジェクトにどのような貢献をするか詳細は明らかになっていない^{注48}。

このプロジェクトに関して、既に環境評価分析が行われ、スコーピングレポートが、2019年に天然資源環境保護省に提出されている。CREEGは、プロジェクトの影響を受ける地元コミュニティとの話し合いを、既に19回終えていると報告している。プロジェクトについては、いくつかの懸念が示されている。①森林破壊により自然環境に悪影響を与えること、②高速鉄道が走ることにより、騒音公害が発生すること、③地元の農民たちはまた、土地の没収や生計の手段を失う可能性も危惧している。さらに、④この鉄道がミャンマー軍と民族武装グループ間の紛争地帯を通っていることで、鉄道が建設されると^{注49}紛争がより激化し、ミャンマーにおいて大規模なプロジェクトを実施するにあたっての安全上の懸念が募る可能性がある。

プロジェクトの経済的実現可能性も不透明である。雲南大学の李陳陽教授は、同鉄道がビジネスとして成功するためには、複線が必要であると述べている。この鉄道の中国側の大理から瑞麗までは単線であり、加えて中国南部では複線が可能なエリアが限られていると教授は指摘する。繰り返しになるが、この鉄道はマンダレーからチャウピューまでつながっているため、これが成功するか否かは、チャウピュー深海港プロジェクトの成功にかかっている。もしチャウピュー深海港を出入りする十分な貨物の流れがなければ、マンダレー・ムセ間の高速鉄道で運ばれる貨物もその分減少することとなる。そのため、もしチャウピュー深海港が国際海運企業にとって魅力的に映らなければ、中国から輸送される貨物も少なくなるのは当然である^{注50}。そうなれば、中国の南部地域がチャウピュー・マンダレー・昆明の鉄道ルートで貿易を行う意味がなくなり、この鉄道プロジェクトへの投資は、経済的に成り立たなくなる。

(3) ヤンゴンニュータウン開発計画

ヤンゴンニュータウン開発計画は、ヤンゴンの西側に建設されるもので、推定される総面積は、シンガポールの2倍以上にあたる1,500平方kmに及ぶものである。ヤンゴンニュータウン開発計画は、中国にとってヤンゴンの経済拠点を經由してインド洋へとつながる代替ルートである。提案場所は、ヤ

ンゴン川の西岸、つまり現ヤンゴン市の反対側ということになる。ヤンゴン地方政府は、プロジェクトを管理するため、ニューヤンゴン都市開発会社（以下、NYDC）を設立した。プロジェクトの第1段階では、15億ドル以上の投資を要すると推測されている。この中には、5つの村の行政区、橋2基、26kmの幹線道路、10平方kmの工業団地、発電所、送電・配電施設、給水設備、そして下水処理場の建設が含まれている。プロジェクトの第2段階は、今後の展開に備えて保留となっている。プロジェクトの投資総額は50億ドルを超えるという。NYDCの会長は、このプロジェクトにより200万人の雇用が創出されるとしている^{注51}。シンガポールに拠点を置くAECOM社が初期段階の計画を練り、中国交通建設会社（以下、CCCC）がプロジェクトの詳細と設計図を担当した。

プロジェクトは、前政権時代の2014年に開始されていた。前ヤンゴン首相は、ヤンゴンニュータウン開発計画について、地方議会にメッセージを送った。地方議会は、30,000エーカーもの土地のプロジェクトをMyanmar Saytanar Myothit Public Companyに任せることにした。当時、プロジェクトは80億ドルかかるものと試算されていた。プロジェクトを指揮するための会社が2013年12月に設立されたが、投資された金額は、わずか100万ドルで、その時点で、正式な入札は行われていなかった。そのため、マネーロンダリング、地価操作、不透明性、入札なしに1社に許可を与えたこと、黒幕として中国人のビジネスマンたちが関与していることなどから、国の主権が侵されるとして、議員たちはプロジェクトを批判した。こうした理由から、このプロジェクトは2014年9月、ヤンゴン地方議会によって中断されることとなった。

2015年6月、ある議員がヤンゴン地方議会においてプロジェクト再開を提案し、議会によって承認された。2014年の時点でプロジェクトに参加していた企業も含め、3社が2016年にプロジェクトを開始することを許可された。しかしまもなくして、ミャンマーの連邦政府から許可を得る必要があったため、再び中断された。

2017年2月ヤンゴン地方政府の首相がプロジェクト開始を発表し、特別会

社法のもと、NYDCを立ち上げた。2018年4月ヤンゴン地方政府は、正式にヤンゴンニュータウン開発計画を始動し、NYDCがプロジェクト実施の指揮を執ることを発表した。2018年5月NYDCとCCCCが第一段階の詳細計画を担当する内容の合意書に署名した。

習近平国家主席が2020年1月に訪問した際、ヤンゴン市長とCCCC社長の間で、ヤンゴン市の新都市開発に関する基本合意書が取り交わされた。2020年5月29日にヤンゴン地域の首相と駐ミャンマー中国大使が会談し、ヤンゴンニュータウン開発計画を含む中国・ミャンマー間のプロジェクトを加速させることで合意した。

2020年7月16日、中国は、ヤンゴンニュータウン開発計画の第一段階を実行に移すため、スイスチャレンジ入札委員会を設立する旨の通達（89/2020）を出した。スイスチャレンジ方式では、プロジェクトに興味を持っている地元、そして海外の企業がCCCCと競争し、入札に勝った企業は、詳細な計画策定のために図面作成の費用をCCCCに支払う必要がある。入札に勝った企業あるいはCCCCは、プロジェクトの第1段階で160億ドルを投資し、75%の所有権株を受け取る。一方、NYDCは28平方kmの土地を提供し、25%のプロジェクト所有権株を受け取る。ドイツのコンサルティング・ファーム、ローランド・ベルガー社が、国際アドバイザーに指名され、2020年9月4日に契約書に署名した。公正な競争と承認を得るために、NYDCはスイスチャレンジのグローバルモデルを採用し、NYDCチャレンジと命名した^{注52}。あるジャーナリストは、NYDCチャレンジが採用されたとしても、プロジェクト自体にはさほど大きな影響はなく、CCCCと対等に勝負できる入札業者も現れず、結局CCCCが勝つことになるだろうと指摘している^{注53}。

ヤンゴンニュータウン開発計画は、多くの問題と課題に直面している。まず、プロジェクトに関わる主要な企業であるCCCCとそのいくつかの子会社は、10か国以上で贈収賄事件に関与し、2017年1月まで世界銀行の制裁を受けていた。2020年9月には、米国政府がCCCCに制裁を科したことを発表した。次に、プロジェクトが行われる地域は、海拔わずか5メートルという低い土地にあるため、洪水の危険をはらんでいる。3番目に、プロジェクトの

候補地である広大な土地も問題となっている。プロジェクトのために水没する農地を補償すること、農家の生計を維持すること、農地を失うことなど大きな議論となっている。4番目に、プロジェクトが期待通り雇用を生み出さかどうかにも疑問が残る。というのも、チャウピュー SEZ の開発の際も、プロジェクトに参加する労働者のほとんどが中国で採用されたからである。プロジェクト建設中には地元の農民たちが短期的に雇用されるが、プロジェクトが完成すると、ほとんどの仕事は中国からの移民に回されるのだ。（その2）に続く。

注

- 1 Basic fact about Myanmar <http://www.myanmar-embassy-tokyo.net/about.htm>
- 2 Department of Population (2020) <https://www.dop.gov.mm/en>
- 3 Trading Economics (2020) Myanmar-Economic Indicators <https://tradingeconomics.com/myanmar/indicators>
- 4 Lynn K.S. (2010) Burma (Myanmar). In : Bird E.C.F. (eds) Encyclopedia of the World's Coastal Landforms. Springer, Dordrecht. https://doi.org/10.1007/978-1-4020-8639-7_202
- 5 China' Demographic Grip on Myanmar (The DIPLOMAT May 7, 2019) <https://thediplomat.com/2019/05/chinas-dynamic-grip-on-myanmar/>
- 6 https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml
- 7 China's One Belt One Road – Myanmar's Opportunities ? Andre Wheeler, Asia Pacific Connex
- 8 https://www.researchgate.net/publication/324746696_China's_Initiative_of_One_Belt_One_Road_OBOR
- 9 Sarker, M.N.L., Hossin, M.A., Yin, X.H. and Sarkar, M.K. (2018) One Belt One Road Initiative of China : Implication for Future of Global Development. Modern Economy, 9, 623-638. <https://doi.org/10.4236/me.2018.94040>
- 10 Asia Infrastructure Investment Bank <https://www.aiib.org/en/index.html>
- 11 Peter Cai (2017), Understanding China's Belt and Road Initiative, Lowy Institute for International Policy
- 12 Many state-owned firms in sectors with excess capacity borrowed heavily during the financial crisis (Ibid. p.12)
- 13 Measuring the Benefits of "One Belt, One Road" Initiative for Manufacturing Industries in China <http://www.mdpi.com/journal/sustainability>
- 14 Mi Mi Gyi (2019), The Belt and Road Initiative and Its Implications on Myanmar, Mandalay University of Foreign Languages Research Journal 2019, Vol. 10, No.1 p.107
- 15 Djankov, S. and Miner, S. (2016) China's Belt and Road Initiative : Motives, Scope and Challenges. Peterson Institute for International Economics Briefing, PIE Briefing 16-2, 1-35. https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf
- 16 tni Trannational Institute Myanmar Policy Briefing 22 (2019) <https://www.tni.org/en/selling-the-silk-road-spirit>

-
- 17 Aris, S. (2016) One Belt, One Road : China's Vision of "Connectivity". CSS Analyses in Security Policy, 195, 1-4.
- 18 Mi Mi Gi (2019), The Belt and Road Initiative and Its Implications on Myanmar, Mandalay University of Foreign Languages Research Journal 2019, Vol. 10, No.1
- 19 BCIM awaits India's participation (KHMER TIMES May 17, 2019)
<https://www.khmertimeskh.com/50605109/bcim-development-awaits-indias-participation/>
- 20 Ibid.
- 21 Why India boycotted the Belt and Road Forum (EASTASIAFOURM 13 June, 2017)
<https://www.eastasiaforum.org/2017/06/13/why-india-boycotted-the-belt-and-road-forum/>
- 22 India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway (Maritime Gateway)
<http://www.maritimegateway.com/india-myanmar-thailand-trilateral-highway/>
- 23 What to make of India's absence from the Second Belt and Road Forum? (Bansari Kamdar, The Diplomat May 09, 2019) <https://thediplomat.com/2019/05/what-to-make-of-indias-absence-from-the-second-belt-and-road-forum/>
- 24 Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor no longer listed under BRI umbrella (Atul Aneja, The HINDU April 28, 2019) <https://www.thehindu.com/news/international/bangladesh-china-india-myanmar-bcim-economic-corridor-no-longer-listed-under-bri-umbrella/article26971613.ece>
- 25 Wang Yi holds talks with State Counselor and Foreign Minister Aung San Su Kyi of Myanmar, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, press release (20.11.2017) <http://www.maritimegateway.com/india-myanmar-thailand-trilateral-highway/>
- 26 From 2008 to 2011 the total Chinese cumulative investment in Myanmar jumped from the equivalent of \$1 billion to the equivalent of nearly \$13 billion USD (Yun Sun, 2013 "China Investment in Myanmar : What Lies Ahead? Issue Brief No.1 SITMSOON p.2)
- 27 Ibid. p.2
- 28 As at March 2017, the main foreign investors in Myanmar continued to come from China (143 companies with investments of USD 18.39 billion 30.85% of total FDI) PWC (2017), <http://myanmar.pwc.com>
- 29 Myanmar investment inflows double from China as deals surge <https://asia.nikkei.com/Economy/Myanmar-investment-inflows-double-from-China-as-deals-surge>
- 30 Transnational Institute (2019)
- 31 Ibid. p.29
- 32 Presentation of Myanmar : Foreign Trade
- 33 Myanmar border trade with neighboring countries sees US\$ 8.6 billion
<https://www.mdn.gov.mm/en/myanmars-border-trade-neighbouring-countries-sees-us-86-billion>
- 34 CMEC- Golden road for China-Myanmar cooperation in new era (MyanmarTimes 30 September 2019) <https://www.mmtimes.com/news/cmec-golden-road-china-myanmar-cooperation-new-era.html>
- 35 Tni International Institute, Myanmar Policy Briefing 22 (2019) https://www.tni.org/files/publication-downloads/bri_myanmar_web_18-11-19.pdf
- 36 Rescuing Myanmar from the Chinese Debt Trap (Yang Naing, The Irrawaddy, 21 August 2020)
<https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/rescuing-myanmar-chinese-debt-trap.html>
- 37 <https://www.beltandroad.news/2020/01/02/china-pushing-myanmar-to-develop-its-irrawaddy-river-plan/>

- 38 State Counsellor attended 1st Meeting of Steering Committee for Implementation of BRI, State Counsellor Office, Nay Pyi Taw
- 39 <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/president-xi-in-myanmar-to-push-for-bri-plan/1705647>
- 40 ISP Myanmar China desk <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 41 Four priority projects are (1) Kyauk Phyu deep seaport (2) high-speed Muse-Mandalay-Kyauk Phyu railroad (3) New Yangon City (4) Border Economic Zones. Chinese President Xi Jinping signed 33 agreement while visited to Myanmar on January 2020 including these priority four projects (Bertil Lintner, Asia Times Financial, 17 January 2020) <https://asiatimes.com/2020/01/myanmar-a-perfect-fit-on-chinas-belt-and-road/>
- 42 ISP Myanmar China desk <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 43 Felix Sternagel (2018), On the Road to Kyaukphyu : Issues and debate around Myanmar Special Economic Zone, Heinrich Boll Stiftung Myanmar
- 44 First phase of Kyaukphyu deep seaport project expected to cost \$ 1.3 bln (Eleven news Journal 16 February 2020) <https://elevenmyanmar.com/news/first-phase-of-kyaukphyu-deep-seaport-project-expected-to-cost-13-bln>
- 45 ISP Myanmar China desk <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 46 China's Strategic Port Project moves one step closer to reality as Myanmar Oks joint venture (The Irrawaddy, 10 August 2020) <https://www.irrawaddy.com/news/burma/chinas-strategic-port-project-moves-step-closer-reality-myanmar-oks-joint-venture.html>
- 47 ISP Myanmar China desk <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 48 Ibid
- 49 On Sept 2019, due to the attack of three ethnic armed groups combined forces called Brotherhood Alliance to the posts of Myanmar military and police targets along Mandalay-Muse highway route, Myanmar railway announced the suspension of the project (Transnational Institute (2019) p.23)
- 50 Transnational Institute (2019) p. 24
- 51 <https://www.mingalarrealestateconversation.com/news/2018/10/02/new-yangon-city-be-job-creation-engine-future-creating-2-million-new-jobs/1538444146>
- 52 <https://www.myanmarwaterportal.com/545-new-yangon-city-to-be-built-on-land-west-of-the-yangon-river.html>
- 53 <https://elevenmyanmar.com/news/is-new-yangon-city-project-to-be-controlled-by-the-cccc-or-a-foreign-company-with-a-threat-to>