

南部経済回廊とミャンマー・ダウエイ開発について
一般調査報告書

約6億人の経済圏となるアセアン経済共同体が2015年12月に発足し、アセアン各国の経済的な結びつきは年々強くなっています。中でも、タイ、カンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーのメコン地域は、陸のアセアンといわれ、経済回廊と呼ばれる陸路でつながっており、ベトナム・ホーチミンからカンボジア・プノンペン、タイ・バンコクを経てミャンマー・ダウエイまで繋がるルートは、南部経済回廊と呼ばれています。

今年1月に、タイ・バンコクからミャンマー・ダウエイまでの道路整備状況を視察する機会がありましたので、今回はその様子を報告したいと思います。

南部経済回廊は、日系企業が多く進出するバンコクやその近郊をルートとしていることから、タイの拠点機能を補完するタイプラスワンとしても注目されており、カンボジアとの国境の街ポイペトでは、サンコーポイペト経済特区や、豊田通商（株）が運営するテクノパークがあり、日本企業も進出しています。

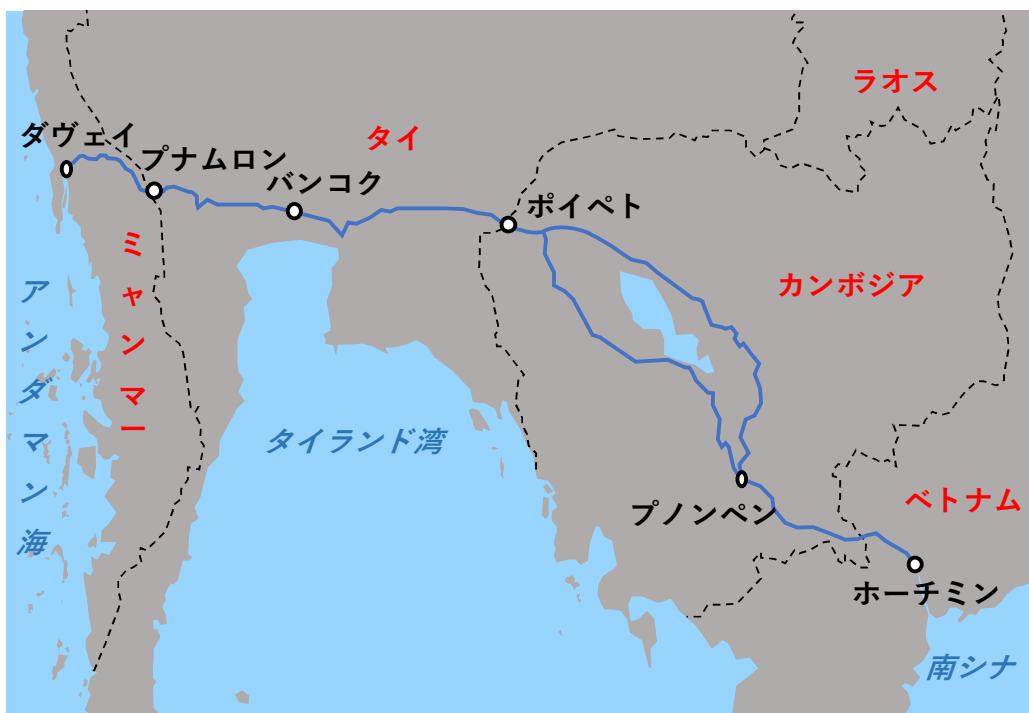
一方、バンコク西部方面は、ミャンマー側の道路が整備されておらず、また少数民族が一部実効支配している地域も残っており、ダウエイまでの物流ルートとしてはほとんど機能していません。

ミャンマーは2016年に約半世紀ぶりとなる民主政権が誕生し、ラストフロンティアとして外資企業の進出が急増し、ヤンゴン近郊のティラワ工業団地にはTOYOTAやSUZUKIも進出するなど経済発展が続いています。

ダウエイはヤンゴンから南に約600キロ、タイ国境から西に約160キロに位置し、バンコクからはアンダマン海に最も近い場所であるため、このルートが整備されれば、タイからインドや中東、アフリカへの輸出拠点としても大変有望な地域となります。

このため、タイ、ミャンマー両政府は2008年にMOUを締結し、バンコクからダウエイに続く幹線ルートを整備するとともに、ダウエイに大規模な経済特区を造成することとしましたが、政治的な理由や資金的な問題などから、現在までプロジェクトはあまり進展していません。

(南部経済回廊)



さて、今回の視察ミッションは、ダウエイまで約 10 時間以上の移動を予定しており、早朝 6 時にバンコクを出発し、まずはカンチャナブリ県プーナムロンにある国境を目指します。

タイ側の道路は、きれいに舗装されており、途中休憩をはさみ午前 10 時には順調に国境の 1 キロほど手前にあるタイ側イミグレーションに到着し、10 分ほどで出国の手続きを終え車で国境へ向かいました。途中で車両ゲートのある大型施設の建設なども進められており、タイ側では着実に南部経済回廊の整備が進んでいる様子を見ることができました。国境では軍が管理しており、ここで再度パスポートチェックが行われ、徒歩でミャンマー側に入国し、国境を越えた場所で 4WD 車に乗り換え、ミャンマー側のイミグレーションへ向かい入国手続きを行いました。

(整備されたタイ側の道路状況)



(タイ側イミグレーション)



(ミャンマー側国境)



(ミャンマー側イミグレーション)



ミャンマーのイミグレーション周辺には、ホテルやカジノ施設が出来ており、建物内を視察すると、多くのタイ人が国境を越えてカジノでゲームに興じていました。

ここからは、未舗装の山道が続き、車内の手すりを掴んでいないと座っていることも難しい悪路が続きます。途中、少数民族のカレン民族同盟（KNU）の支配地域となるため、いくつかチェックポイントを通りながらひたすらダウエイに向かいました。

(昼食で立ち寄ったレストラン)



(エレファントヒルといわれる坂道)



(山道の様子)



(KNU チェックポイント)

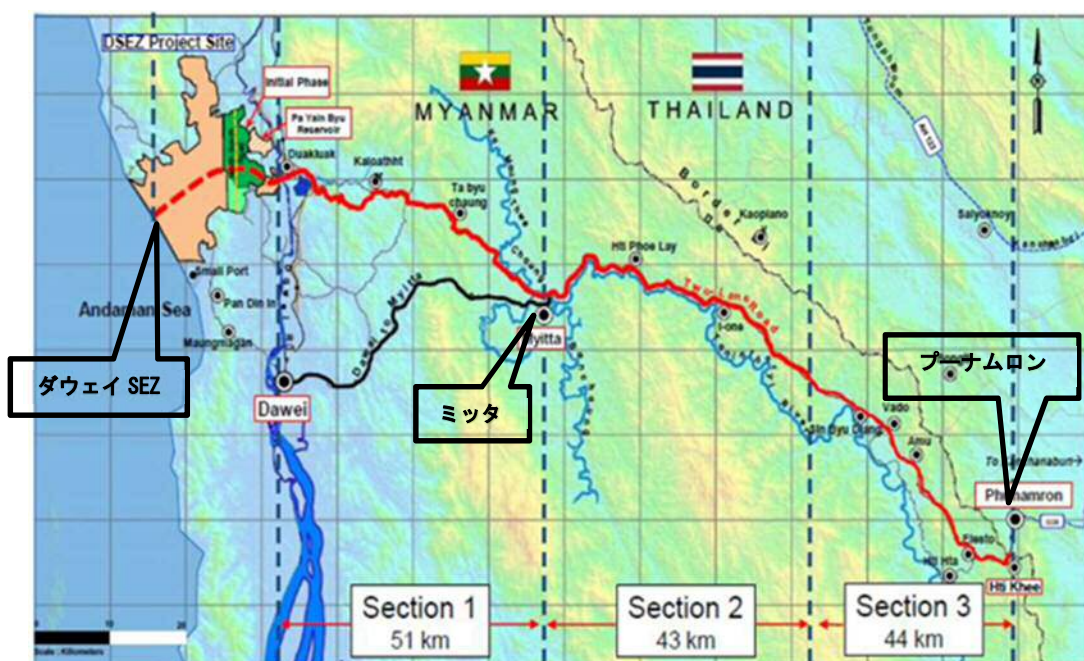


KNUの最後のチェックポイントを過ぎ、ミッタの集落からはようやく舗装整備された道となり、夕方4時30分にダウェイ中心街に到着することができました。

バンコクからダウェイまで約10時間30分の移動となりましたが、タイ国境からダウェイまでの道路整備計画では接続道路の2車線化や、高低差の激しい場所に迂回路を設ける計画もあり、整備が進めばさらに順調にアクセスできることとなります。ただし、現時点ではタイに進出する日系企業がトラックを使った物流ルートとして活用することは困難な状況でした。

なお、ミャンマー議会は2018年に国境からの接続道路の2車線化整備に関し、タイ政府への借款要請を承認するなどの動きもあり、早期の着工が期待されています。

(今回の行程地図)



さて、今回の視察ではダウェイ経済特区 (sez) の開発状況も視察しました。ダウェイ開発プロジェクトは、日本が支援し開発が進んでいるティラワ経済特区や、中国が支援している西部チャオピュー経済特区と並ぶミャンマーの大規模 SEZ 開発で、約 200 平方キロもの経済特区内に工業団地開発や、深海港の建設、タイ国境から SEZ までの接続道路整備等を計画しています。

2013 年以降ミャンマー、タイ両政府より日本政府に対しこのプロジェクトへの参画要請があり、日本としてもアセアンへ進出する企業が多く戦略的にも重要な地域であることから、日本・ミャンマー・タイの 3 か国による協力に関する意図表明覚書 (MOI) が締結され、JICA による専門家の派遣や基礎調査など、このプロジェクトに協力を行っています。

現状は、整地が一部の区画で進んでいるものの工業団地はまったく出来ておらず、経済特区の開発を請け負っているイタリアンタイデベロップメント社のビジターセンターがポツンと建っていました。また、深海港の建設も目途が立っておらず、資材搬入用として「Small Port」が建設されていますが、地元の漁船が利用している状況となっています。

(開発地域の様子)



(SEZ 内にあるタイ国境までの起点)



(Small Port)



(イタリアンタイデベロップメント社ビジターセンター)



バンコクからダウエイへと続く南部経済回廊の進展にはまだ時間がかかる状況ではありますが、将来このルートが整備されれば、タイからインド以西への輸出拠点としてもダウエイが注目される地域となっているかもしれません。

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。
バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。
本情報の採否は読者の判断で行ってください。
また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。