

ミャンマー・ダウエー開発の現状と課題

—揺れ動く日本の参画—

春日 尚雄*

はじめに

近年ダウエーの名を聞くことが増えてきたが、メコン地域におけるダウエー開発の重要性は以前から度々議論されてきた。GMS 経済回廊の1つである南部経済回廊の西岸の積み出し港としての位置づけや¹、タイ・バンコクを中心とした産業集積との連結性、あるいは重化学工業を中心とした産業立地の受け皿としての役割が期待されてきた。当初タイ企業による開発が進められていたが、初期費用1兆円規模と言われる巨大プロジェクトであることもあり資金調達面の問題が発生し、ミャンマー、タイ両政府による特別目的事業体 (SPV) が形成された。しかし日本の関与が不可欠であるということから、2015年7月に日本、ミャンマー、タイ各政府によるダウエー SEZ 事業への意図表明覚書 (MoI) の署名がおこなわれ、事実上日本の参画がおこなわれる方向となった。

ダウエー SEZ 開発は、現在日本政府・企業主導で進められているヤンゴン郊外のティラワ工業団地の約10倍の規模である。完成すれば東南アジア最大級になるという規模の面と共に、道路、深海港などの大型インフラ整備が同時に進行しなければ本来の SEZ が機能せず本格的な産業立地がおこなわれないという問題を抱えている。また当初の開発計

画案については技術面などの問題点が多数存在することが指摘されている。また企業誘致をおこなないながら既存のインフラの順次拡張をおこなう一般的な工業地域開発のケースに当てはまらないため、予想されている巨額の資金投入については日本側においても本格的な参画に躊躇する向きがある。

ミャンマー経済特区法 (2012年) でダウエーはティラワ、チャオピューと並ぶ SEZ に指定された。そのためダウエーにおいては SEZ の造成、整地とタイ国境まで続く道路の整備が優先的におこなわれている。深海港や周辺インフラが整備され、当初の目標とされる30万人規模の SEZ となるのは数十年かかるとも言われている。こうした ASEAN で初めてのケースと思われる超長期の工業団地整備について、現状と課題を整理してみたい。

1. ダウエー開発の経緯について

ダウエー開発は2008年5月にミャンマー政府、タイ政府で基本合意がなされた後、タイのゼネコン、デベロッパーであるイタリアンタイデベロッップメント社 (以下 ITD 社と表記) がミャンマー省庁よりダウエー SEZ 地域を総合開発する事業権を取得し開発が始められた。しかしながら巨大プロジェクトで

* 福井県立大学 地域経済研究所

図表 1 ダウエー開発に関する主な時系列な流れ

年月日	事 項
2008年 5月19日	ミャンマー、タイ政府間によるダウエー開発に関する了解覚書 (MoU) 締結
2008年 6月12日	ミャンマー交通省、港湾局とITD社との間で了解覚書締結
2010年11月 2日	ミャンマー交通省、港湾局とITD社による、ダウエー深海港、工業団地、道路、タイとの鉄道接続に関する枠組み合意書に調印
2012年 7月23日	ミャンマー、タイ政府間によるダウエー開発に関する了解覚書締結
2013年 5月23日	タイ・インラック首相 (当時) 来日、日本によるダウエー開発参画を要請
2013年 6月17日	ミャンマー、タイ政府間によるダウエーに関する特別目的事業体 (SPV) の設立
2013年 7月30日	タイ・ロジャナ工業団地、ダウエー開発についてITD社と合併事業をおこなうことを表明
2013年11月21日	ITD社が2010年枠組み合意書の終了に合意
2014年 8月15日	ダウエーSEZ管理委員会による初期フェーズの入札文書公開
2015年 7月 4日	日本、ミャンマー、タイ各政府によるダウエーSEZ事業への意図表明覚書 (MoI) の署名
2015年 8月 5日	初期フェーズの工事をITD社コンソシアムが受注

(出所) ITD社資料などを元に筆者作成

あるが故に、ITD社による単独の事業継続は資金面などの理由で困難となり、

2012年7月ミャンマー政府、タイ政府2国間の国家プロジェクトとする合意がなされた。2013年6月両国間ではダウエーに関する特別目的事業体 (Special Purpose Vehicle : SPV) が設立され、将来的に第三国の投資を受け入れる方向とされた。ダウエー開発への日本の参加に関して特にタイ政府から強い要請があり²、2015年7月に日本の参画を前提とした政府レベルの意図表明覚書が交わされた。但し現時点ではSPVへの日本の出資という形ではおこなわれていない。ITD社の開発事業権については2010年締結の枠組み合意が2013年11月に終了したことにより消滅すべきものであるが、現実にはSEZの初期フェーズの造成工事などはITD社コンソシアム³が請け負っている。

2. ダウエーSEZ開発の概要

ダウエーSEZ開発計画の調査報告についてはパシフィックコンサルタンツ [2013] が

詳しいが、ここでは開発が進行しているが、ここでは開発が進行しているティラワSEZと概要を比較してみたい。ダウエーSEZは鉄鋼、石油化学といった業種の立地を前提としていることから、港湾は20m級の深海港の建設が計画されているが、一方ティラワSEZでは9mにとどまる。総開発面積はダウエーSEZは約2万ha (居住、商業地域を含む) の広大な用地を取得しており、これはティラワSEZの8~9倍に相当する。ダウエーSEZはタイへ越境するための道路の整備の他、越境鉄道計画、あるいは発電能力の大幅拡大による越境売電の計画も立案されている。これらは壮大で極めて野心的な計画であるが、バンコクから350kmの距離でアンダマン海に面しているという地理的条件を生かすため、本来タイ側主導でタイに裨益することを目的としてきたプロジェクトであると言えることができるだろう。

ダウエーSEZはタイの一企業が中心となって進めてきた巨大な開発計画であるが故に、内容を再検討した際には問題点が多いと考えられている。ITD社によるマスタープラン

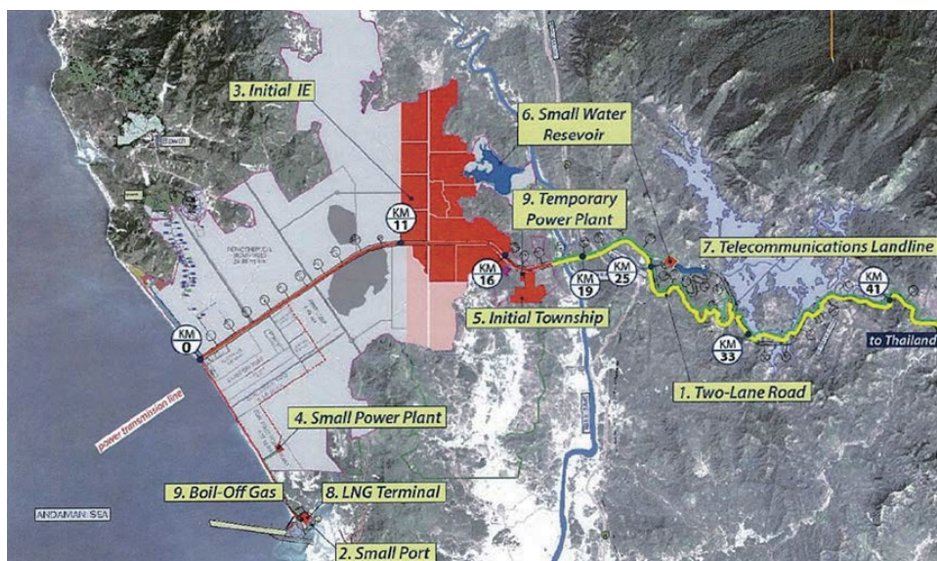
図表2 ダウエー SEZ とティラワ SEZ の概要比較

	ダウエー SEZ	ティラワ SEZ
位置	ヤンゴンから南へ約600km タイ・バンコクから西へ350km	ヤンゴン市内から南へ23 km
開発主体	Dawei SEZ Development Co (DSEZ)-SPV ミャンマー政府50%, タイ政府50%	Myanmar Japan Thilawa Development Ltd. 日本側49%, ミャンマー側51%*1
開発面積	総開発面積20,400ha 先行開発面積2,700ha	総開発面積2,400ha 先行開発第1-2期合計396ha
電力	250MW ガス複合サイクル発電 400MW 石炭火力発電 (計画) 送配電は66kV~264kV (計画)	50MW 火力発電 33kV 配電, 230kV 送電
港湾	ダウエー新港 (海港) 水深20m (計画), 現状 small port のみ*2	ティラワ港 (河川港) 2バース・1ヤード, 水深9m
アクセス道路	ダウエー SEZ~ティキ (国境) 138km, 片側2車線整備	ティラワ SEZ~ヤンゴン (橋) 9km 片側2車線整備
その他	タイとの間の鉄道整備計画 LNG貯蔵・再気化ターミナル整備 居住地区整備 (一部完成) タイへの売電を想定し4,300MWまで発電能力を拡大 (計画) 貯水池整備 (一部完成) ローランドベルガー (Roland Berger) (ドイツ) がコンサルティング契約	インフラ整備は主に円借款 ガスパイプライン敷設予定

*1 日本側出資49%うち JICA10%, 民間 (三菱商事, 丸紅, 住友商事など) 39%.

*2 現状水深7m長さ100m400TEU 相当の棧橋が完成しているが, 今後の工事計画は明かではない.

(資料) ITD 社資料, パシフィックコンサルタンツ [2013] などから筆者作成.



図表3 ダウエー SEZ レイアウト図

(出所) METI and Pacific Consultants [2015]

を精査したパシフィックコンサルタンツ [2013] によると、以下の様な点を指摘している。まず港湾については、深海港を維持するための維持浚渫や砂浜浸食対策に相当コストをかける必要がある地理的条件であり、かつ港湾の設計を大きく変える必要がある。電力については、需要面を過大に見積もり過ぎており、石炭火力発電を中心にすることはミャンマー政府から否定的な見方をされる可能性がある⁴、また電力料金がヤンゴン周辺より大幅に割高な設定になる可能性がある。環境社会配慮の点からは、4000世帯とされる住民移転にともなう補償交渉や農民の生活再建（農地の手当）の面、少数民族（ここではカレン族）問題、などとの関連からの対応が必要である。また、筆者が立ち会ったタニンダリー管区政府幹部による産業、インフラに関するプレゼンテーションの中にはダウエーSEZへの言及はなく、地元の地方政府であ

るにも関わらず、地域の最大の開発案件であるダウエーSEZプロジェクトに積極的に関与しているという印象を得ることはできなかった。

3. ダウエーSEZーバンコクの越境道路整備とサプライチェーン構築

ダウエーSEZから、タイとの国境であるティキ=プーナムロン国境まで約140kmである。海側から上りの山岳道路でカーブも多く、片側2車線で整備される予定であるが完成後も大型車の走行速度は限定される模様である。現状ミャンマー区間は未舗装であり、一般車の通行はおこなわれていない⁵。タイ区間においては一般道である県道3512号線（アセアンハイウェイAH123）を經由してバンコクまで約200kmであり、全区間で舗装道である。タイ区間は将来高速道路化する計画であるとされている。ミャンマー区間が



図表4 ダウエーSEZータイ国境の越境道路（ミャンマー区間）

(注) 距離：ダウエーSEZ（入口）←→Myitta間：51km、Myitta←→ティキ=プーナムロン国境間：87km 計138km。
(出所) 各種資料から筆者作成。

舗装化された段階で、ダウエー SEZ とバンコクの所要時間は7時間以下になると予測される。

現状のティキ＝プーナムロンの国境貿易は限定的で、タイからミャンマーへは日用品、ビール、ディーゼル油、ガソリンなどが輸出され、ミャンマーからはアンチモン鉱、牛などが輸出されておりタイ側が7倍の出超となっている。但し、タイ・カンチャナブリ県として見た場合には、ミャンマーとの間に天然ガスパイプラインが敷設されており、ミャンマーの天然ガス輸出額は約1100億バーツ（約3700億円）（2014年）にのぼっている⁶。

タイ・プラス・ワンの候補地としては、ラオス・サワナケットがバンコクから約600km、カンボジア・ポイペトが260km、同じくコッコンが約450km となっているが、いずれ

も標高差の小さい平地に近く、ダウエーのように山岳道路を通る必要がないという利点がある。しかしバンコクを基点としたサプライチェーンの構築という点からは、ダウエー SEZ は十分可能な位置関係にあると言えるだろう。

4. ダウエー SEZ の今後の課題

前述のように、本来ダウエー SEZ にはメコン地域西岸からの積み出し港を整備すること、重化学工業の一大集積地にすることなどが主に期待されていたと理解している。しかしながら、ダウエー SEZ で現状おこなわれている工事は、軽工業を主体とした業種の企業が入居するエリアの造成と道路整備であり、深海港などの本格的整備は後送りにされてい



図表5 ダウエー空港

る。ITD 社によれば2016年3月時点で、企業約80社の入居意向表明がされているとのことであるが、その業種は縫製業、家具製造などであることを明かしている。軽工業製造業の入居が呼び水になる可能性があること、ミャンマー政府から雇用の創出を優先することを要請されたことも背景にあると思われる。しかしダウエー SEZ は大型投資プロジェクトであることから、こうした小規模な企業誘致が続いても採算が合うとは考えられない。さらに SEZ に関わる住民補償については、スーチー氏率いる NLD（国民民主連盟）新政権に再度問題視される可能性がある。現状 SPV を形成しているミャンマー、タイ両政府がどのような計画を持っているのか、新たに参画表明した日本がどのような方針で臨むかが重要であろう。現在日本はミャンマーにおいてはすでにティラワ SEZ 開発を進めており、ダウエー SEZ と2つの計画をどのようにバランスを取ってゆくかが注目される。

【参考文献】

- ・春日尚雄 [2014] 『ASEAN シフトが進む 日系企業—統合一体化するメコン地域—』文眞堂。
- ・パシフィックコンサルタンツ [2013] 『平成24年度 インフラ・システム輸出促進調査等事業 ミャンマー・ダウエー開発等における事業可能性調査報告書』（経産省委託報告書）。
- ・METI and Pacific Consultants [2015]. Research on Technical Evaluation for Promoting Dawei SEZ Development in FY2014, (Presentation material), METI and Pacific Consultants.

注)

- 1 インド・チェンナイとのアクセスでは、マラッカ海峡を経由するタイ・レムチャバン港からは4,590km であるのに対してミャンマー・ダウエー港からは2,250km と大幅短縮になるメリットがある。
- 2 ダウエー開発にはタクシン元首相が深く関わったと言われており、ITD 社が独占開発事業権を得たのもそうした背景があったとされる。タクシン氏実妹のインラック前首相は来日時に日本政府のダウエー参画を訴えている。
- 3 出資者となったロジアナ工業団地はタイ・アユタヤの工業団地であり、2011年のタイ大洪水で多くの入居企業が被害を受けた地域であることからダウエーへの投資はこうしたことも関連があると見られている。
- 4 NLD を中心とするミャンマー新政権は、よりその傾向が強くなると考えられている。
- 5 ティキ=プーナムロン国境からミッタまでは少数民族カレン族の支配地域であるため、ミャンマー中央政府との権力の二重構造が生じているとされている。
- 6 盤谷日本人商工会議所所報2016年1月号。