

# ミャンマー北東部における中国経済の浸透

藤村 学

Advancement of China's Economic Power in Northeastern Myanmar

Manabu FUJIMURA

過去10年ほどでメコン地域の幹線道路整備が進み、ミャンマーをカバーする経済回廊ルートが増えた。2018年の大メコン圏（GMS）サミットでの「見直し」により、東西経済回廊はミャワディからパアンを經由してヤンゴンまで延伸している。ヤンゴン以北については、ヤンゴンからマンダレーを経てインド国境のタムー方面および中国国境のムセ方面が「南北経済回廊」のサブ回廊に再編成されている（ADB 2018）。

本章では2019年3月に実走したマンダレー～ピンウールイン～ティーパー～ラーショー～ムセ（シャン州）の陸路ルートとミッチーナ（カチン州）周辺について、道路インフラ整備の現状と沿線の工業団地の現状および中国資本の動きなどについて報告・考察する。

## 1. マンダレーとその郊外

マンダレーには中華系人口が多く、同市の人口の2割に相当する約20万人に上るとも言われる。こうした中華系住民の大半は雲南省やシャン州に居住する中華系少数民族の家系だ。なかには、ミャンマー国籍を持ちながら中国名を併せ持ち、中国語を流ちょうに話す者もいる。マンダレー商工会議所のデータによると、同市への直近の外国投資のうち44%を中国が占

める。一方、日系企業のマンダレー進出は、コマツ以外には、マンダレーブルワリーを買収した麒麟、いすゞとトヨタの販売代理店、IT オフショア系企業の進出がある程度で、駐在する日本人も30人程度である（下田2019）。

マンダレー市街中心部から南へ6～7kmの地点に市内最大のショッピングモール「ミンガラー・マンダレー」が2015年にオープンし、その北隣には高級ホテルPullmanが完成している。このあたりは高所得層向けの condominium など新興住宅地の開発が進んでおり、これらの多くには中国系資本がからんでいるものと推測する。

マンダレー市中心から東方向へ約11km地点に、「福利来集団」という中国資本が開発中のYe'dagun Taung（Waterfall Mountainという意味）Cityという新都市がある。約200haの敷地を2015年にマンダレー市政府から取得した。まずゴルフコース（約120ha）の造成を開始したところで、ミャンマーの政権交代によって開発が足踏みしていたが、2019年に開発を再開した。ゴルフコースのほか、住宅ゾーン、商店街、病院、学校、ホテルなど、生活圏が敷地内で完結するといった青写真である。

ミンゲー・ドライポート：マンダレーから国道1号線を南下し、ザガイン方面の西方向へ分岐する地点に、2019年1月に稼働したミンゲー（Myit Ngee）ドライポートがある。分岐点近くには地場物流会社RG Logisticsが管理する14エーカー（約5.7ha）の敷地があり、その向かいには19エーカー（約7.7ha）の敷地に政府管理のCustoms Control Areaを建設中である。RG Logisticsの敷地のすぐ裏（東側）に整備された新しい道路を北上すると、その先にKerry Logistics（香港系物流企業で、ベトナム北部やダナンにも進出している）の大規模な倉庫と敷地がある。こちらの敷地には、マンダレー市街方向からの線路が進入しており、マンダレーに着く鉄道貨物の増加をにらんだデザインになっている。ヤンゴン方向と中国国境方向からの貨物輸送業者がこのドライポートを利用するものと推察する。

ミョータ工業団地とセミコン港：マンダレーの南西方向58km地点に、

約45km<sup>2</sup>の広大な敷地（ティラワSEZの1.7倍）に開発中のミョータ工業団地（Myotha Industrial Park）がある。視察とヒアリングから得た主な情報は以下の通り。

- ・ 同団地の所有者はマンダレー管区政府（Mandalay Region Government, MRG）、元請け開発業者はMandalay Myota Industrial Development Public Co., Ltd. (MMID)。MMIDには地場大手財閥のRoyal High-Tech Group (RHTG) が出資しており、事実上のオーナーはこのRHTG。
- ・ MRGとMMIDの合同でミョータ工業団地都市Myotha Industrial Park Cityおよびその敷地につながる西へ約18kmのセミコン港Semmeikhon Port (SMP) に投資・開発することに合意し、2012年12月に投資委員会（MIC）の認可を受けた。
- ・ 物流、ビジネス、住宅、レクリエーション（ゴルフ場など）など7つのゾーンに分けて開発する。
- ・ 現在整地済みのフェーズⅠ～Ⅱ区画における入居企業で確認できたものは以下の通り：Lotus Veneer（中国、合板生産）、RCCG Standard Factory（中国、製靴）、Yunnan Dingwang Food（中国、ビスケット生産）Mandalay Furui（中国、ビスケットとケーキ菓子生産）、JAP-FA Feed Mill（インドネシア、家畜飼料生産）、De Haus Feed Mill（オランダ、家畜飼料生産）、Gold Aya（中国、自動車組み立て）、AIDA Amazing Company（日本とミャンマーの合併、金属材料リサイクル）、タイとミャンマーの合併セメント工場、Mandalay Baoshian Myota Industrial Development（雲南省・保山の企業と現地企業の合併、フェーズⅡ以降の工業団地開発会社）。
- ・ セミコン港はその開発資金の7割をミャンマーの公的機関（マンダレー市開発委員会MCDCなど）が、3割を世界銀行グループの国際金融公社（IFC）が出資した。
- ・ 同港の敷地面積は380エーカー（約154ha）で、最大1,500mまで着岸

施設を開発可能。同港と最短距離で結ぶ高速道路建設が計画されている。

- ・ 浮き棧橋 (pontoon) の建設はJICAが資金援助し、2016年7月に稼働した。雨期・乾期の水位変化に応じて、同棧橋は前後に移動する。
- ・ 同港の需要としては、工業団地入居企業の物流のほか、近くのミンジェン町の鉄鋼工場からの製品搬出、シャン州で採れる石炭の搬出、上ビルマ立地の木材・床材工場からの製品搬出、セメントのヤンゴン方向への運搬需要搬出への対応、およびヤンゴン方向から入ってくるガソリンなど燃料の搬入・貯蔵などがある。
- ・ 同港に寄港する貨物船の航行ルートは、ヤンゴン港～セミコン港～マンドレー港で、平均6日間かかる。

## 2. マンドレーから中国国境へ

マンドレーからムセ国境までの幹線道路 (Mandalay-Lashio Road および Lashio-Muse Road : 国道37号線) は2012年の実走時と比べ、全般に舗装・拡幅工事が進展している。この幹線道路はすべて Oriental Highway 社 (オーナーは Asia World 社) による BOT 運営であり、道中、頻繁に同社の料金所を通過した。

マンドレー～ピンウールイン間はほぼ全線にわたり片側2車線に拡幅され、低速車を追い越すことができるのでスピードを出せる。ピンウールイン市街のメインストリートへはトラックやバスなど大型車両は入れず、市街をバイパスする迂回路 (Circular Road) を通らなければならない仕組みになっている。この仕組みはその後立ち寄る主要都市も同じであった。発展の速い市街地での交通安全を確保するためには合理的なシステムだと思う。

### 2.1 ピンウールイン

ピンウールインは英国統治時代に高原地帯に開発された避暑地としての

歴史があり、コーヒー、野菜、花などの栽培が盛んである。ベトナム中南部のダラット高原やラオス南部のボラベン高原に似た農産物の生産環境がある。

市街の商店には中国ブランドの看板の携帯電話ショップが目立つ（その後の沿線都市でもそうだった）。扱うブランドはSamsung以外はViVo, Kembo, Huawei（華為）、Meizu, Xiami（小米）、Techao（小米系）、Honor（華為系）、と中国製スマホが並ぶ。これらの小売価格はブランドによって異なるが10～50万チャット（約8,000円～4万円）。ヤンゴンに本店をもつ各メーカーの販促チームがロゴ付きのショーケースごと売り込みに来るといふ。販売代理の小売店にはそれぞれ販売目標があるようで、販促条件に照らして適宜判断してストックを買い入れるという。

ピンウールインの商業発展の歴史として、市街に卸売兼小売商店を構える華人ビジネスマンのUさん（73歳）にヒアリングした内容は興味深かった。

- ・ Uさんはムセからカチン州のミッチーナへ北上する途中のバンモー Bhamo で長男として生まれた。両親は雲南省から流れてきた移民で、Uさんはバンモーで16歳まで公的教育を受けたが、1962年に始まったネ・ウインの軍事独裁政権下で、反中国人政策の流れでご両親の土地・資産が接収されるなどして家計が苦しくなり、家族の長男として学業を放棄し、働かざるを得なかった。
- ・ その後ピンウールインに流れつき、様々な商売を始めた。今では人口約30万人の中堅都市だが、1960年後半当時、ピンウールインの人口は5万人もなかったのではないかという。
- ・ 木材、砂糖、スイカ、コメ、水産品など多様な中国向け商品を扱っている。
- ・ 中国への緑豆輸出会社を立ち上げ、2013年に市計画財務省投資企業管理局（DICA）へ企業登録した。トマト、ピーマンなど野菜の種子も生産・販売している。トウモロコシ栽培用の化学肥料をタイの技術で

ライセンス生産している。養鶏に使う卵の容器も扱っている。地元農家から注文を受けて農業機械を中国から輸入することもある。

- ・20年余り、アラビカ種のコーヒー豆輸出に携わっていたが、近年はNGOや民間投資家が多数参入し、競争が激しくなったので撤退した。コーヒーの実（「チェリー」）から皮と果肉をそぎ取る機械（cherry pulper）を輸入してパーチメント（灰色の生豆）まで加工していた。ピンウールインのコーヒー栽培は歴史が古く、シャン州政府自身がコーヒー農園を持っているほか、コーヒー開発研究所を運営している。
- ・イチゴ栽培については日本の「G-7アグリジャパン」と地元農家を仲介し、ビニールハウス資材の供給・建設に関与した。

## 2.2 ピンウールイン～ティーボー

ピンウールインから幹線道路を北東方向へ走る。郊外に出ると、拡幅および修復工事の箇所が増える。走行にさほど問題はないが、低速・重量車両の追い越しが危険で、注意を要する。重量車両の交通量がだんだん増え、ピンウールインから50kmほどのNamghkoという町のあたりまで、拡幅工事中の区間が断続的に続く。

ピンウールインを発って約2時間後、九十九折りの下り坂とその後の登り坂が続く。前方を大型トラックやトレーラーが塞ぎ、スピードが極端に落ちる。運転手によれば、マンダレー～ムセ間の「ビルマロード」の全行程のなかで、この区間が最大の難所で、トラックが1台でも座礁すれば、交通がストップしたままひと晩過ごすこともあるという。

ティーボー市街は狭く、容易に歩いて回れる。メインストリート沿いの左右には中国系の料理屋、ファッション雑貨店、中古電機店などが並ぶ。店主がビルマ語を話せないところもある。中国製のオートバイ、腕時計、スマホなどを販売している商店でヒアリングした結果は以下の通り。

- ・中国製オートバイの小売価格は安いもの（CANDA、RJ Starなど雑多なブランド名）は40～50万チャット（3～4万円）から、比較的高

級なもの（CLICKブランドなど）は90～100万チャット（7～8万円）の範囲。これらは地元で「運び屋」運転手を雇い、瑞麗から姐告経由で調達している。運び屋1人につき、自ら運転するオートバイと荷台に縛りつけて運ぶオートバイの計2台を持ち帰る。ムセからティーボーまで6時間だという。それ以上の詳細は不明だが、個人携帯品として無税扱いなのか、コネのある中国側業者との連絡のうえで非合法ルートでの調達かのどちらかであろう。運び屋の報酬はオートバイの種類によって異なるが、1台あたり2万～3.5万チャット（1,600～2,800円）だという。

- ・各種腕時計はムセからではなく、ヤンゴンからマンダレー経由で入っているものだった。ミャンマー地場の“GP”という流通会社がこれらを小売店へ卸している。小売価格はTophillという本物の外国ブランドが15万チャット（約1.2万円）、カシオの高級時計の偽物が2万チャット（約1,600円）、G-Shockの偽物が1万チャット（約800円）、中国ブランドの腕時計が8,000～9,000チャット（約600～700円）といったところ。

### 2.3 ティーボー～ラーショー

ティーボー市街から再び幹線道路を走り、ドクタワディ川を東へ渡ると、道路は川沿いを北上する。中央線がない2車線幅の道路だが、路面はさほど痛んでおらず、この区間は起伏も激しくないの、走行はスムーズだった。ただし、低速車両の追い越しは注意を要する。夜間に比べて昼間の交通量は多く、スイカやメロンなど3月が収穫期の果物を満載して中国方面へ向かうトラックが多かった。道路沿線は左右にパイナップル畑やスイカ畑が多い。バナナ畑も見る。このあたりはトウモロコシの産地でもあるが12月に収穫を終えている。

ラーショーの市街は前回2012年に訪問したときと比べ、垢抜けた商店が増え、快適な宿泊施設の数も増え、目に見えて発展している。ただし、漢

字表記の看板を掲げる商店が多く、中国色が強まっている。伝統的マーケットでは多様な中国製日用雑貨に加え、生鮮品売り場では中国産のリンゴ、梨、みかんなども売られている。花を売る露店商で聞くと、中国産をムセ経由で毎週調達しているという。

幹線道路沿いでトラクター、脱穀機、セメントミキサーなど中国製機械を売る商店でヒアリングしたところ、これらはマンダレー経由の輸入であった。こうした機械類は瑞麗＝ムセ国境から陸路輸送するよりも、海運でヤンゴン港へ運び、そこからマンダレー経由で上ビルマ各地に流通させているようだ。部品交換やメンテナンスサービスの拠点がヤンゴンやマンダレーにあるせいだろう。その隣の家電販売店に並んでいる雑多な製品の表示は英語、漢字、タイ語、ベトナム語などが入り乱れている。タイ製（日本ブランドを含む）の洗濯機や冷蔵庫やベトナム製の飲料水サーバーや浄水器などはマンダレーの卸売業者から調達しているという。これら家電品も故障したときに中国からの国境貿易品ではアフターサービスできないようだ。つまり、壊れにくい商品はムセ方面から調達し、アフターサービスの保証付きが必要な商品はヤンゴン・マンダレー方面から調達するという棲み分けのようだ。一方、オートバイ部品販売店で聞くと、その商品はすべてムセ経由で調達するという。中国製オートバイは故障頻度が高いため、こうした部品販売専門店が成り立つのだろう。

## 2.4 ラーショー～チンシュウェホー国境～ラウカイ

ラーショーからムセ国境へ向かう前に、ムセの東南東約100kmに位置する、中国系少数民族のコーカン（果敢）族による自治区があるチンシュウェホー（Chinshwehaw）国境およびラウカイ（Laukaing）の街を視察した。

ラーショーの中心部から北東方向へ約60kmのテイニ（Thein NiもしくはHseni）というタウンシップに分岐点があり、ここから道なりに北へ進むとムセ国境まで124km、東へ右折して進むとチンシュウェホー国境まで



102kmである。この方面の道路も Oriental Highway 社による BOT 運営で、片側 1 車線、路肩はないが、アスファルト舗装がまだ新しく、路面は良好だった。

テイニの分岐点から約 70km、クンロン (Kunlong) というタウンシップを流れるテンニエン川を渡す橋の前後で、国軍兵士によるチェックポイントがあり、パスポートの提示に加え、非公式な通行料の支払いを隠然と要求された。

クンロンの北に隣接するラウカイのタウンシップの入り口に料金所があり、入境料 500 チャット (約 40 円) を支払う。領収書には「果敢自治区清水河分区」と漢字で書いている。

ここから東方向へ 300m ほど直進すれば国境ゲートに至るが、大型車両が数珠つなぎになって道路の片側を塞いでおり、物流増加に国境インフラが追いついていない。雲南省ほかの中国のナンバープレートをつけたトラック、石油タンクトレーラーなど並んで待っている。徒歩でゲートに向かうミャンマー人女性グループは赤色の一時パス (1 か月用) を持っていた。

次は国境から北方向へ約 35km のラウカイへ向かった。5 分後、国軍兵士 2 人が道路沿いに詰めていて止められ、再び非公式な通行量を要求された。ラウカイまでの山道は路面がかなり傷んでいて、未舗装部分や工事中の箇所も多かった。KK ナンバー、つまり Kokang (果敢) 自治区のプレートをつけた乗用車が目立ち始めた。雲南ナンバーのダンプカーも走っていた。

チンシュウエホー国境から約 30 分後、国軍兵士のチェックポイントがあり再び止められる。彼らに非公式の支払いを 3 度行った (のちの帰り道では兵士に止められなかった)。コーカン (果敢) 族の「自治区」にもかかわらず、国軍兵士が幅を効かせている背景には、1980 年代のキン・ニユン将軍政権下で諜報工作員が各少数民族武装グループに入りこんで陽動作戦を行い、国境近くの少数民族勢力の多くが武装放棄と引き換えに自治権を得るという取引に応じた結果、国境付近の治安維持を国軍が統率しているという事情があるようだ。

さらに15分後、料金ゲートを通過し、「入城管理費」10人民元（チャットでなく）を支払う。領収書には「果敢自治区域鎮開發建設管理局」と書いている。自治区政府のなかの特別開發区の管理局への支払いだ。ここから先は中国資本にお任せ状態の開發特区となる。

料金ゲートから入ってすぐの区域はトンチェン（Tone Chain）という、ラウカイのタウンシップの入り口にあたるブロックで、それまでの農村風景を抜けて忽然と現れたコンクリートの街並みは、福利来集團（上述の、マングレー郊外で新都市を開發中のグループ）が開發している「果敢新天地」と呼ばれる。一帯には完成したばかりのカジノホテル、ショッピングモール、宝石店など中国人向けの施設が並ぶ。巨大な人工池までつくり、そのほとりに海鮮レストラン、重慶火鍋レストラン、スパ、土産物店なども並ぶ。人工池を渡すつり橋の向こうには芝生を配した公園をつくっており、カジノ観光各だけでなく、中国人居住者によるチャイナ・シティを構想しているようだ。

「果敢新天地」から1.5kmほど先にラウカイ（「老街」）の旧市街があり、そちらには「鑫百利大酒店」「百勝國際酒店」と2軒の大きなカジノホテルがあり、どちらも繁盛している様子だった。ただし、ギャンブル客以外は宿泊できない。ホテルスタッフの大半は中国人で、英語もミャンマー語も通じず、同行ガイドは困惑していた。

## 2.5 ラウカイ〜クツカイ〜ムセ

ラウカイから国境沿いにムセへ至る直接のルートがないため、いったんテイニの分岐点まで戻り、そこからムセへ北上した。

テイニの分岐点から北へ26kmのクツカイ（Kutkai）という町で1泊したが、そこまでの途中の道路はかなり難路だった。路面の痛みが激しく、カーブの多い登り坂の山道であった。途中から拡幅工事の区間が始まり、舗装がはげた箇所は走り難かった。ただし、クツカイ手前の最後の10kmほどは拡幅工事が完了し、片側2車線のアスファルト道路はスムーズだった。

クッカイから北へ向かう道路はしばらく片側2車線で舗装は良好。しかし、徐々に前を行く大型トラックやバスを追い越す回数が増える。拡幅工事中の区間と工事済みの区間が交互に現れる。

クッカイから1時間半余りで「105マイル」ポイント（正式名称はMinistry of Commerce, Department of Trade, 105 Mile Trade Zone）に到達する。「105マイル」とはラーショーからの約170kmの距離を指している。ここにはゲートが4つあり、ミャンマーから輸出される貨物はExport Inから入って検査を受けて輸出ライセンスを発行してもらい、イミグレ・通関手続きを経てからExport Outから出てムセの国境ゲートへ向かう。中国から入る輸入貨物はImport Inから入って検査を受けて輸入ライセンスを発行してもらい、イミグレ・通関手続きを経てからImport Outから出てミャンマー国内各地へ向かう。

中国からの輸入品を検査するレーンは28（お尻を付け合っているので幅は14レーン分）、ミャンマーの輸出品を検査するレーンは20ほど。後述するように、農産品専用の取引所・輸出検査場は別の敷地にあるので、ここは農産品以外の輸出貨物を扱っているものと推測する。輸出検査場の基礎部分は中国の援助による寄付だという。

クッカイから105マイルポイントを通過してムセ市街までの107kmを実質約2時間で走った。この区間は軍によるチェックポイントもなく、ラウカイ方面と比べれば、拍子抜けするほどに簡単だった。ただし、ラーショー～ムセ間は依然として治安上の不確定要素が多く、外国人が無警戒に通過できるわけではない。

## 2.6 「105マイル」ポイントの農産物取引所

「105マイル」ポイントのメインの敷地の裏には広い高台が造成されており、そこに農産品に特化した大規模な屋外取引所がある。おびただしい数のトラックが忙しく動き回っている。敷地の中央に3階建ての事務所棟があり、その2階からコンクリートの渡り廊下突き出っていて、その下で、

トラックが出入りする合計14のレーンが交差している。競馬場の出走ゲートを巨大にした構造をイメージすればよい。

スイカ（ラグビーボールをひと回り大きくしたサイズ）とメロン（黄色のもので都市部の小売店ではSuper Melonという名前がついていた）を満載したトラックが次から次へと出入りする。

この取引所を運営しているNorth East Gate Public Co., Ltdという会社の幹部にヒアリングした内容を以下の取り。

- ・約3年前にできたこの取引所では、毎朝午前3時間半ほどの時間帯に平均400～500台のトラックをさばく。筆者が視察した日は700台ほどで繁忙日だった。最大1,200台ほどまでさばくキャパシティがあるという。
- ・バイヤーは全員中国人で、遠くは海南省、チベット自治区、東北各省からやってくる者もいる。1日当たり400～500人のバイヤーが参加している。
- ・果物の売買交渉から検査終了まで5～6ステップあり、第1～12レーンで「トラック1台あたり5分以内」（という規則を掲示している）で売買交渉し（不成立の場合はまた列の後ろに並ぶのだろう）、取引終了後、外側に2レーンある輸出検査レーンに回る。
- ・そうした一連の動きをスムーズに回転させるために、Broker Agent Centerと呼ばれるエージェント・グループが85グループあり、彼らは1グループあたり、1日10～15台のトラックをさばく。各グループのなかでそれぞれのメンバーは大まかに4つの役割分担をしている：
  - ①入ってくるトラックを仕分けして自分のレーンに誘導する役、
  - ②輸出検査や通関に必要な書類書き込みをサポートする役、
  - ③バイヤーに対して必要な情報を補完する役、
  - ④検査場を出てから中国国境の積替え場まで付き添い、スムーズに貨物移管できるようにサポートする役。
- ・ムセ・姐告の国境ゲートが混雑し、トラックの待ち時間が長くなったため、農産品は105マイルポイントから北東に向かい、ジンサンチョー Jin San Kyawt（漢字表記は「金三角」）国境か、そのさらに東のパン

セン (Pang Hseng) 国境へ向かう。ただし、後者のルートは治安が悪いため、輸出果物の大半は現在、ジンサンチョーへ向かう。

- ・ジンサンチョーへ向かう道路は中国の援助で補修された。同国境は中国側では公式の貿易ゲートに格上げされたが、ミャンマー側は非公式の状態のままで、国境ゲートには貿易を管轄する当局は存在せず、ミャンマーの各行政区の役所の「総務部」に相当する General Administration Department (GAD) に貨物通過を報告するだけ。ただし、治安維持のために国軍が国境を警備している。

## 2.7 中国のプレゼンスが浸透するムセ

筆者は2012年3月に雲南省の瑞麗市内から姐告貿易区に入り、3つの国境ゲートを視察したが、今回はミャンマー側から、北側の軽自動車用ゲート、東(メイン)の歩行者用ゲート、南のトラック用ゲートの順に視察した。

軽自動車用(オート3輪、バイク、歩行者が通っている)ゲートは正面の道路に長い列ができていた。歩行者とバイクはおそらく中国側での出稼ぎ者が大半で、オート三輪は中国側からムセへ物資を運んだ帰りだろうと推測する。ゲート中央の窓口ではミャンマー人渡航者へ一時パスを発行している。緑色のパスが有効期限1週間、赤色のパスが同1年である。こうした一時パスは、原則ゲートが立地する州の州民に発行される。シャン州に位置するムセではシャン州民に、カチン州に位置するルウェジェではカチン州民に発行される。

次はメインストリートに出て西へ進み、歩行者専用ゲートへ。7年前は人の流れはまばらだったが、今回は中国側に大勢の観光客が観光バスから降りてきて記念撮影しているのが見えた。

最後はメインストリート沿いにさらに西へ進み途中で北方向へ折れたところにトラック用ゲート(乗用車も通っている)がある。中国へ向かうトラックやトレーラーが長い列を作っている。メインストリートの停車余地のある300mほどではとても収まらず、車列はムセ市街へ導線となるバイパ

ス道路でも待機させられている。ムセ市街の道路が手狭なので、早晚、トラック用ゲートを別の場所に移さなければ渋滞が悪化することは明らかなだ。

中国化するムセ近郊：姐告貿易区の北方向に隣接し、瑞麗（ルイリ）市街から国境の瑞麗川を挟んだ対岸のムセ近郊一帯が中国化しつつある。中国資本が背景にあると推測されるマンダレー拠点の不動産開発会社が「木姐中央商務区（Muse Central Business District）」と呼ばれる約120haの広さのニュータウンを開発し、商業地区、公共インフラ施設、住宅地区、レクリエーション地区などゾーニングしている。その一画の姐告との境界地点に「ミンガラー・ムセ」という大規模なショッピングモールが完成している。マンダレーの上述「ミンガラー・マンダレー」と同じ資本による開発であろう。モールの南端には姐告へ直接つながる新しい第4の国境ゲートが完成しており、オープン間近であった。開発会社の事務所でヒアリングしたところ、住宅ゾーンの宅地単価もモールのテナント料も、ミャンマーの一般物価からはかけ離れたもので、需要も供給も中国人の資金力が前提であることは明らかなだ。

増大する国境貿易：マンダレー～ムセ間の中緬間の商流と規模とスピードは、ヤンゴン～ミャワディ間の泰緬間のそれをはるかにしのぐ（国境貿易額は5対1以上）。国境貿易額はミャンマーの貿易総額の約3割を占め、そのなかでもムセ経由の対中貿易が突出して大きい（表1）。ミャンマーから中国への主要輸出品はコメ、豆類、ゴマ、種、トウモロコシ、野菜、果物、乾燥茶葉、魚介類、ゴム、鉱物など、一方中国からの主要輸入品は機械類、プラスチック原料、電子機器などである。貿易関係の深まりに加え、中国側が呼ぶところのこの「中緬経済回廊（CMEC）」に沿って、パイプライン（建設済み）、道路改良工事（進行中）に加え、高速鉄道計画、インターネット基地局建設や瑞麗—バモー河川港を結ぶ計画など数多くのインフラ計画がある。一方で、中緬関係には中国資本投資に伴う（下記に述べるような）土地接収や環境悪化、違法な樹木伐採や翡翠の採掘への中国人関与など、ミャンマー国民の反中感情を引き起こす問題も多い

表1 ミャンマーの国境貿易額内訳

(2016年度、100万ドル、%)

国境ゲート	相手国ゲート	輸出	輸入	合計	構成比
カンバイディ (カチン州)	保山市・猴橋	64	42	107	1.4
ルウェジェ (カチン州)	徳宏傣族景頗族自治州・章鳳	186	16	202	2.6
ムセ (シャン州)	徳宏傣族景頗族自治州・姐告	3,704	1,658	5,362	69.5
チンシュウエホー (シャン州)	臨滄市・清水河	516	58	573	7.4
対中国雲南省計		4,470	1,774	6,244	80.9
チャイントン (シャン州)	メーサイ (チェンライ県)	2	2	4	0.1
タチレク (シャン州)	メーサイ (チェンライ県)	14	67	81	1.1
ミヤワディ (カイン州)	メーソート (ターク県)	60	868	929	12.0
コータウン (タニンダーリ地方域)	ラノーン (県)	69	65	134	1.7
メイッ (タニンダーリ地方域)	プラチュアプキリカーン (県)	157	52	210	2.7
ティキ (タニンダーリ地方域)	プーナムロン (カンチャナブリ県)	11	1	12	0.2
対タイ合計		317	1,057	1,374	17.8
タムー (ザガイン地方域)	モーレ (マニプー州)	38	10	48	0.6
リー (チン州)	ミゾラム州	25	15	40	0.5
対インド合計		63	24	88	1.1
国境貿易合計		4,860	2,855	7,716	100.0

(出所) 水谷・掘間 (2017) p.101に筆者加筆・編集

(Kyaw 2019)。

## 2.8 ムセ周辺の国境群

雲南省と国境を接するムセのタウンシップは東西に約70kmの広がりがあり、その西隣のナムカン (Namkhan) のタウンシップも東西に約40kmの広がりがある。これらのタウンシップと国境を成す瑞麗川 (Shwe Li River) を挟む対岸は、徳宏傣族景頗 (ジンポー) 族自治州の瑞麗市とその東隣の畹町 (ワンディン) 鎮となっている。この一帯にはムセ以外に陸路でアクセス可能な国境が少なくとも3か所ある (図1)。



1つ目は、上述した通り、農産品が向かうジンサンチョー国境である。105マイルポイントから幹線道路を北上して7分後、北東方向への分岐点を右折するとそのすぐ先に、牛をたくさん飼っている「キャンプ」のような場所をいくつも見た。ミャンマー北中部の農家から買い集められた家畜であろう。「猛洪公司」などという漢字表記があり、国軍と何らかの共生関係をもつ現地武装グループが運営し、中国人バイヤーとの取引を仲介する拠点のようだ。国境地域ではこうした密輸が野放しになっている。105マイルポイントを出発して約20分後、小高い丘の地点から国境方面とその先の中国領土を見下ろす展望箇所がある。中国国境から登ってくる優先走行のトラックと、下り坂で待たされるトラックの長い列がよく見える。ゲートにはミャンマー国軍の監視塔があり、不用意に近づくと尋問される可能性があるので、150mほど手前で引き返した。ミャンマー側の簡易ゲートのすぐ向こうに「中国」の文字が入った建物が見えた。中国側には大規模な国境施設が完成しているようだ。

2つ目の国境は105マイルポイントから北東方向へ約16km地点にあるパンセン国境である。こちらは合法貿易ルートにも関わらず、複数の特定困難な武装グループが強盗などを働くらしく危険だと地元の案内役聞いた。道路は舗装部分が1車線分ほどしかなく、しかも痛みが激しい悪路だった。道程の約3分の1を走ったところでリスク回避のために引き返した。筆者は2012年にこの国境の中国側で畹町鎮の中心の畹町国境ゲートに立ち寄ったことがあるが、小規模なローカル国境という印象だった。

3つ目の国境はムセ市街から幹線道路を西へ約40kmのナムカン国境である。そこに至るまでの瑞麗川沿いには非合法貿易を行う船着き場が5～6か所あるという。ミャンマー国旗の代わりにシャン州旗を掲げ、堂々とボート貿易を行っている。タイ国境のモエイ川と同様の治外法権的な国境貿易風景である。ナムカンへの道路は、未舗装か舗装が剥がれた箇所が多く、かなりの悪路だ。夜になると真っ暗で治安が悪くなるという。

ナムカン市街からそれて農道の先の川幅が狭くなった箇所に赤土のアク



セス道路をつくり、その先に乗用車2台とバイク数台を乗せられる簡易フェリーボートが着けられる船着き場がある。雨期になれば洗い流されるのではないかと思うほど粗末なものだ。ここは上述の主要貿易ルートとは対照的に、ミャンマー国軍の監視ポストはなく、のんびりとしている。出入国手続きを取らず、丸太を組んで造った簡易フェリーに乗り、対岸の中国領土に短時間だけ「記念」上陸した。対岸には中国製の肥料満載のトラックが数台待機しており、これらは多少規模が大きいがやはり丸太を組んだフェリーで2台ずつミャンマー側へ向かって行った。川の兩岸とも出入国をチェックする係員はいるようだが、税関らしき施設はなさそうで、これらのフェリーによる往来は非公式貿易と思われる。中国領土に上陸後、畑を突っ切る砂利道を走り、中国側の入国ゲートの100mほど手前で引き返した。中国側ゲートには軍の監視塔があり、訊問される可能性を避けた。

以上で見てきた各国境と陸路実走について図1および表2に整理する。

図1 ムセ周辺のタウンシップと国境群



(注) カッコ内の数字は各タウンシップの人口 (2014年のセンサス)  
 (出所) Myanmar Information Management Unit作成地図に筆者加筆

表2 陸路実走まとめ（市街～市街ベース、2019年3月時点）

区間	距離 km	実質走行 時間	平均時速 km/h	当面のボトルネック
マンダレー～ ピンウルイン	69	1時間15分	55	なし。山道だが舗装・拡幅済み
ピンウルイン～ ティーボー	142	3時間20分	43	急勾配、拡幅工事中の箇所多い
ティーボー～ ラーショー	67	1時間半	45	道路幅が狭く追い越し困難
ラーショー～ ムセ国境	183	約4時間	46	テイニ・クッカイ間の悪路、ムセ国境ゲート手前の渋滞

### 3. ミッチーナーとその周辺

ミッチーナー（Myitkyina）はマンダレーの北約420kmに位置するカチン州の州都で、エヤワディ川沿いに発展した街である。マンダレーからは鉄道で13時間以上（2019年1月に運行開始した急行列車で）、バスで約18時間かかり、途中の治安状況も不明であるため、外国人の訪問は通常空路利用となる。

カチン州の人口169万人（2014年センサス）のうち約20万人が住むと推定される。ジンポー（景頗）族をはじめとする6つの少数民族を総称としてカチン族と呼ばれる。カチン州の過半を占めるジンポー族が多数派なのはミッチーナーだけで、他の民族が多数派を占める地方都市も多いという。例えば最北端に近いプータオPutaoはラワン族、ワイモー（Waimaw）はラワンワ族、パケン（Hpakant、翡翠の産地）、モエニン（Moeniong、翡翠の産地）、タナイ（Tanai、琥珀の産地）は庶民族のごった煮だそう。ミャンマーの他の辺境州にも共通するが、キリスト教会が多く、住民はキリスト教徒が多い。街には小学校レベルからキリスト教グループが運営するインターナショナルスクールが5～6校あり、富裕層は子息をそうした学校に通わせ、英語圏へ留学させることを理想と考えるが、非富裕層家計にはそうしたオプションは縁遠いとのこと（以上、現地ガイド情報）。

エヤワディ川に近い通りでは夕方から150mほどの路上マーケットが賑わっている。地場産の野菜や果物に加え、マンダレーやピンウールイン方面から運ばれてきた蘭などの花が売られている。ミッチーナー駅前の大通りは、州都にふさわしく片側3車線の立派なもので、そこから北へ歩く両側の数ブロックには商店が建ち並ぶ。カチン族の伝統衣装店が2軒あり、そこだけが他と比べて女性客で賑わっていた。4月10日の水かけ祭りに備えて衣装を準備する女性たちだった。

### 3.1 カチン産の宝石集積地

ミッチーナーのメインストリートを北上して約5kmを右折し、やや狭い舗装道路を1kmほど走るとGems & Jewelry Trade Centerに着く。主に翡翠jadeと琥珀amberを扱うマーケットだ。個別店舗群とそれに囲まれた野外マーケットから成る。敷地面積はヤンゴンのボージョーアウンサン市場の宝石コーナーより広いのではないか。

翡翠の主要産地はカチン州パケン（Hpakant）タウンシップ、琥珀の主要産地はその北のタナイ（Tanai）とさらにその北のカンティ（Kanti）タウンシップだという。訪問客は、ミャンマー人以外では中国人が圧倒的に多いようだ。マーケットを1時間物色するうちに500万チャット（40万円弱）も買い物する客もいるそうだ。

個別店舗の1軒を覗くと、翡翠や琥珀の原石をガラスケースに展示しており、客はそこから原石を指定して購入し、店の設備で研削・加工を含めて注文する仕組みになっている。野外マーケット部分で琥珀の半原石を売っている女性に聞くと、Kantiタウンシップの政府所有の琥珀鉱区で40フィート四方のプロットの採掘権を購入し、そこで取れた原石を半加工してこのマーケットで売っているのだという。現地に行ったことがあるガイドによれば、こうしたプロットに200フィートまで地下を掘り、そこからさらに横に坑道を掘るのだとう。人間1人がようやく入れるスペースだから、酸素不足や穴の崩壊の危険がとても高く、死亡事故が多いそうだ。

ミャンマーでは採掘ライセンスなしに商業目的で宝石類を所持したり輸送したりするのは違法だが、パケンやタナイから原石を都市部に運び込む慣行がはびこっているため、幹線道路のあちこちで警察や国軍が摘発しようとチェックポイントを設けているという。また、パケンから翡翠を直接中国へトラックで密輸するドライバーも多く、彼らはチェックポイントごとに賄賂を払いながら進んでいくのだそうだ（ガイド情報）。

### 3.2 ミツソン

ミッチャナー市街から北へ43kmのミツソン（Myitsone）は、2012年、中国の援助でエヤワディ川の出発点付近に大規模ダムの建設を計画していたところ、地元住民の反対を受けて当時のテイン・セイン政権が建設中止を通告したという経緯がある。

ミツソンまでの道路は中国の援助で建設されたもので、片側1車線だが道路幅に余裕があり、路面は良好、交通量も少ないのでスムーズに走行できた。沿線には中国向けと思われるゴム植林を散見する。

途中に中国の国営「中国電力建設」（China Power）の現地駐在所や、その子会社でダム建設を担当するState Power Investment Corporation（SPIC）の作業現場への入り口ゲートを過ぎる。

ミッチャナー市街から1時間少して、マリ川とンマイ川が合流してエヤワディ川が始まる合流地点に着く。1994年のミャンマー国軍とカチン独立軍（KIA）の停戦（その後2011年に停戦破棄し闘争再開）をきっかけに、風光明媚なこの地は観光化した。土手には土産物屋が並び、河原に降りると、カチン族の民族衣装を試着して自撮りしている中国人観光客で賑わっている。

この合流地点から観光ボートが発着しており、チャーターして下流のダム予定地へ行ってもらった。15分後、上述のダム工事会社SPICが建設しようとして中断したままの橋の橋桁の間をくぐる。ダム湖をモニターする橋にする予定だったのであろう。その先の下流は立ち入り禁止とされていて、

ボートは反転して引き返す。行きの川下り15分に対し、帰りの川上りはその3倍の時間がかかったので、川の流れが速いということだ。

土手を登ったところにある露店屋台を覗くと、ダム水没予定村の住民女性たちが作った様々な工芸品や加工食品を売っている。地元のNGOやNPOの技術支援を得たものだという。「No Dam」と主張するTシャツも売っている。ミッソンダムに対する地元住民の反対が強固なのは、合流地点にはカチン族（ジンポー族のことだと思う）の間で彼らの先祖代々の精霊が宿るといふ信仰があり、ここがダム湖に水没するのは許されないという感情があるからだという。土産物街のはずれに2015年に地元住民が建てた石碑があり、この地に暮らす住民は代々この地を聖なるものと見なしてきた伝承を刻んでいる。

水没予定地から強制立ち退きさせられた村民を代表する1人にヒアリングしたところ、タン・シュウエ政権末期の2010年11月～2011年3月にかけて、ダム湖予定地から13村、約3,000人の住民が、China Power社が（ミャンマー人名義で）準備した2つの新しい村に移住させられたという。村の行政官が脅迫したり、国軍の北ミャンマー担当司令官が説得にやってきたり、最後は水没予定村周辺の学校や病院を閉鎖して兵糧攻めにし、移住を余儀なくさせたのだという。移住に際して金銭的補償はなく、移住先の村で用意された住居はしばしば粗末なもので、移住民自身が建て替える必要があったと訴える。

ミッソンからミッチーナ市街へ戻る途中、その住民移住先の村の1つに立ち寄った。1,000人余りがここに移住して住んでいる。China Powerは村の中に、キリスト教会と仏教寺院を1つずつと、屋根付マーケットの施設を建設寄付した。これといった産業はないが、Twin Brothers Chopstickという看板の箸工場があり、オーナーは中国人だった。

### 3.3 中国資本進出と土地問題

中国資本が経営するバナナ農園にからむ、いわゆる land grabbing（土

地収奪)の現場を視察した。市街北部でエヤワディ川を渡り、南東方向への幹線道路31号線を走る。途中で中国との国境Kanpiketiへ向かう道路(中国の援助で建設された)に入り、約10分後、未舗装の砂利道にそれてからしばらくしてWaimawタウンシップの西端に位置するLamyaung村に到着する。ミッチーナ市街から南東方向へ7~8kmの地点だ。

地元弁護士のアレンジで紹介された、強制立ち退きさせられたという地元農民を代表するメンバー数人に案内してもらった。Lamyaung村のほかに近隣のNamwa村とMukchaik村の3村でバナナ農園に抗議する農村グループを組織し、2014年から抗議活動を本格的に開始したという。

Lamyaung村のバナナ農園の広さは588エーカー(約238ha)。1998年という早い時期に、ここに住んでいた合計136家族が強制的に別の村へ移転させられたという。彼らが農業を営んできた土地は国家所有の「空き地」だという理由で、国軍がやってきてブルドーザーなどを使って力づくで立ち退かされたという。農民たちが土地利用権を証明する地図入りの文書を持っているにも関わらず、立ち退きが実行されたと彼らは訴える。少数の農民は補償金をもらったが、ほとんどは移住先の村の用意以外は補償がなかったという。

農園労働者の大半は地元民ではなく、ラカイン州やザガイン管区など上ビルマの乾燥地帯からの出稼ぎ者だ。収穫作業の労賃は、収穫場所から洗浄およびトラック詰め込み場所まで100~150m運ぶ作業で一束あたり350チャット。一束20kgはありそうなバナナの束を天秤棒の前後にして肩にかけて籠かきの格好で運ぶ重労働だ。これを午前7~11時と午後12~4時にそれぞれ20回余りこなし、1日平均8,000チャット(約650円)の報酬とのこと。

3~5月がバナナの収穫がピークだとのことで、忙しい流れ作業を目の当たりにした。収穫労働者が担いでくるバナナの束から一房ごと幹から切り落とし、幹は廃材として捨てるか燃やす。一房ごとに水洗い→消毒液に浸し→不良品の選別→箱詰め→トラック荷積みという流れだ。荷役作業以

外は男女半々ほどの比率だ。作業場の近くに簡易台所と簡易宿泊所（あばら小屋）がある。料理担当の女性たちも出稼ぎ労働者だろう。

段ボールには「High Quality Banana 雲南騰沖雲恵商貿公司」と印刷があるので、雲南省向けだ。作業場に散らかっている包装材を見ると、化学肥料は中国石油化学（CINOPEC）の製品を使っている。箱詰めの内側には福建省の「友誼集団」とうメーカーの「高級BOPP封箱胶带」という商品名のビニールシートを使っている。

農業について詳細はわからないが、この農園から流出する残留農薬が周辺30超の村を通るNam Lone川に流れ出て、魚が大量に死んだという。やはり中国資本が関与するラオス北部のバナナ農園ではかねてより農業が労働者に健康被害を与えたことがメディアで話題となり、ラオス政府は2016年に中国向けバナナ栽培を禁止する方向に動いたが、ミャンマーでも同様の問題がすでに起きているのだろう。

農民らの強制立ち退きが中国資本によるバナナ農園のためだとわかったのは2010年のことだという。カチン州政府が（おそらく国軍のお墨付きを得て）中国資本に土地利用権を与えていたところ、中国でのバナナ需要が増大して利益を見込めるようになったため、バナナ農園を始めたのだろう。ここの土地はカチン州議会議員でもある人物が所有する会社の登記となっており、その父親が1970年代はビルマ共産党に属するという話だから、かなり根深い利権に基づく「名義貸し」だろう。

もう1つ、land grabbingの見られるケースは、ミッチーナ市街の北西方向約15kmの地点に予定されている“China Industrial Zone”の敷地であった。2018年2月、カチン州政府と雲南省の中国企業が覚書を結び、4,700エーカー（1,200ha弱、ティラワSEZ指定地域の約半分）の土地開発権を得て、30億ドル規模を投じて工業団地を開発し、「新都市」造成を図ろうとするものらしい。現地を視察したところ、まだ開発は始まっておらず広大な原野に見えたが、測量に来たと思われる中国車両とすれ違った。現場近くのある村の商店で聞き取りしたところ、敷地全体のうち、大規模



な面積を所有する地元有力者5人は名義貸しによって利益を得たと思われるうえに政府から補償金を得ているが、約650エーカーを小口で所有していた120人ほどは、所有の正当な証拠文書がないとして、補償なしに取り上げられたという。

以上のような状況について、地元弁護士の説明は以下の通りであった。

- ・土地収奪問題は典型的にカチン族（腐敗）ビジネスマンが自分の名義を中国資本に貸す形で生じる。しかもその半分ほどには武装勢力が絡んでいるという。
- ・ミャンマーの現行の土地法では、ミャンマー国籍者1人あたり最大300エーカー（約122ha）まで5年間の農地利用が許される。その5年間に300エーカーの農地利用が確認されれば、次の5年間には500エーカー、さらに次の5年間には1,000エーカーと利用面積が拡大する仕組みになっている。この仕組みが問題を悪化させている。
- ・中国資本が投資してカチン州で栽培している tissue culture（組織培養）バナナは、中国で農薬多用のため禁止されているものがこちらに持ち込まれ、収穫物はKanpiketi国境から「合法的に」中国へ輸出されている。
- ・明らかに illicit（常識に照らして不法）だが、法規上「非合法」ではない慣行がはびこっている。中国当局の立場は「外国の国内問題で関知しない」というもの。
- ・土地収奪に対してとくに脆弱なのは、国軍とKIAの武力紛争に伴い生じる国内避難民（IDP）が住んでいた土地である。避難したまま戻る見込みのない土地は、慣行として与えられてきた所有権（英語表現なら customary tenure）を譲渡しても問題ないという論理が使われている。紛争地域にもかかわらず中国企業が治安を心配する必要がないのは、国軍と関係を結んでいるからである。
- ・国軍、武装グループ、役人などが癒着して起きているこうした構造問題に対し、地元弁護士としてできることは、州の首席大臣に抗議した



り、大統領に直接抗議文書を送ったり、NGOなどと連携し現状を広報することだという。

以上、ミャンマー北東部の少数民族武装勢力との和平プロセスが不透明な地域において、経済大国化した中国の資本が浸透している状況を見た。「メコン地域の経済統合は地域全体としてプラスの経済効果を生む」という優等生的議論では割り切れない、いびつな構造が存在する現状を報告することになった。

最後に、今回と過去の視察および関連情報から、筆者が理解する限りの中緬陸路国境とその特徴を、表3の通り、整理しておく（北から南の順）。

表3 ミャンマーの各陸路国境の特徴（2019年3月時点）

カチン州 国境ゲート	治安管轄	雲南省国境ゲート	国境の特徴
Kanpiketi	国軍、カチン州第2特別区（SR-II）	保山市・猴橋（Houqiao）	中国側・国家1級ゲート ミャンマー産バナナの対中輸出拠点。
Panwa	NDA-K、カチン州第2特別区（SR-II）	保山市・滇灘（Diantan）	中国側・国家2級ゲート
Laiza	旧カチン州第2特別区（SR-II）→KIA	徳宏傣族景頗族自治州・那邦（Nabang）	中国側・国家2級ゲート ミャンマー側にあったカジノは2011年の武装衝突再開で破壊されたとのこと。
Mai Ja Yang	同上	？	？
Lweje	カチン族BGF、カチン州第2特別区（SP-II）	徳宏傣族景頗族自治州・章鳳（Zhangfeng）	中国側・国家2級ゲート
シャン州国境ゲート	治安管轄	雲南省国境ゲート	国境の特徴
Namkham	国軍、政府直轄地域	徳宏傣族景頗族自治州・弄島（Nongdao）	中国側・国境通路
Muse	同上	徳宏傣族景頗族自治州・姐告（Jiegao）	中国側・国家1級ゲート ゲート3つあり。4つ目オープン近い。
Jinsankyawt	同上	徳宏傣族景頗族自治州・混板か（畹町鎮）	中国側・国家1級ゲートか ミャンマー産果物の対中輸出拠点
Pang Hseng (Pan Saing-Kyu Koke)	同上	徳宏傣族景頗族自治州・畹町（Wangding）	中国側・国家1級ゲート ミャンマー産果物の対中輸出拠点 地元 militia が複数跋扈し治安悪い

Laukkaing	コーカン族MNDAA BGF、北部第1特別区 (SR-I)	臨滄市・南傘 (Nansan)	中国側・国家2級ゲート カジノ都市「ミニ・マカオ」
Chinswheahaw	同上	臨滄市・清水河 (Qingshuihe)	中国側・国家1級ゲート ミャンマー産サトウキビの輸出拠点
Pangwaun	ワ州連合軍UWSA、北部第2特別区 (SR-II)	臨滄市・滄源 (Cangyuan)	中国側・国家2級ゲート
Pangkham/ Pangsang	同上	普洱市・勐阿 (Menga)	中国側・国家2級ゲート 2013年訪問時は静かな国境の印象
Mongyawng	同上	普洱市・芒信 (Mangxin)	中国側・国家2級ゲート
Mongla	東シャン州軍 (コーカン族NDAA)、東部第4特別区 (SR-IV)	西双版纳傣族自治州・打祿 (Daluo)	中国側・国家2級ゲート 2015年ごろからカジノ街が復活
シャン州国境ゲート	治安管轄	タイ国境ゲート	国境の特徴
Tachileik	国軍、政府直轄地域	Mae Sai	ヒトの往来激しい。2007年ごろ、貨物専用第2ゲート開通
カイン州国境ゲート	治安管轄	タイ国境ゲート	国境の特徴
Myawaddy	カレン族BGF、南部第4特別区 (SR-IV) ?	Mae Sot	ヒトの往来激しい。貨物車専用第2ゲートが2019年開通予定

## (注)

- ・中国側の国境ゲート名は畢 (2008) p.179を参照
- ・BGF = Boarder Guard Force。少数民族武装グループが国軍と和平協定を結び、治安維持を国軍に移管して国軍傘下のBGFに再編する代わりに、自治を保障された地域での国境警備隊
- ・SR = Special Regionは2008年憲法に基づいてそうしたBGFが設置されている国境が属する地域で、州ごとに番号が付けられている。

## (補足情報)

- ・カチン州の国境地域は治安上の懸念が大きく、部外者の立ち入りは困難。
- ・NDA-KはKIAから分離した武装勢力でKanpiketi国境近くのPanwa国境でBGFに編入されている。
- ・Kanpiketi国境を事実上統治してきた人物は元ビルマ共産党員で鉱山開発などの利権で財をなしたといわれる。
- ・現地英字紙報道によれば、カチン州とシャン州では中国によるEconomic Cooperation Zone計画があり、Kanpiketi、Muse、Chinswheahawの3か所が最初の導入対象となっており、ティラワSEZのような機能を想定しているようだ。2016年8月にスー・チャー氏が訪中した際にこの3か所について合意され、2017年5月にMOUに署名した。
- ・Laiza国境近くのMai Ja Yang国境は2011年の武装闘争再開で破壊されたという。
- ・筆者が2012年にマインラMonglaを訪れたとき、カジノ群は国境地帯から撤退して内陸部の村落に移動していたが、2016年ごろからカジノ街が再興しているもよう。
- ・ミャワディMyawaddyにもカジノ施設が集積しつつあり、ミャンマー人の名目を借りた中国資本により3か所の新都市建設が計画されているという。

## 参考文献

Asian Development Bank (ADB) (2018) “Review of Configuration of the GMS Economic Corridors” Manila.

<https://www.adb.org/documents/review-configuration-gms-corridors>

Kyaw Aung (2019) 「ミャンマーから見た中国との連結性～現状、課題、展望～」『国際貿易と投資』 No. 116、pp.43-58.

<http://www.iti.or.jp/kikan116/116Aung.pdf>

下田聡 (2019) 「マンドレーを巡る日中両国の開発競争」『ジェトロ地域・分析レポート2019年2月1日付』

<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2019/3e91532b8090ffff.html>

畢世鴻 (2008) 「第6章 ミャンマーと中国の経済協力関係」『アジア経済研究所『ミャンマー経済の実像—なぜ軍政は生き残れたのか—』アジア研選書12、p.167-200

水谷俊博・堀間洋平 (2018) 「第6章 ミャンマーの物流事情と今後の課題」石田正美・梅崎創編『メコン地域の輸送インフラと物流事情』『アジア経済研究所調査研究報告書2018年3月』