

「南部経済回廊」～ミャンマー編② ダウエー～

経営支援課 国際化支援 G 梅木智史

我々はヤンゴンから、空路でミャンマー南部の街、ダウエーに向かいました。

元々静かな港町であるダウエーが近年大きな注目を浴びているのは、その立地に理由があります。

タイ・バンコクからほぼ真西に約 300km の地点にあるこの港町は、バンコクから陸路で製品を運び、船に載せてインド洋に向けて運びだすのに格好の位置にあります。（現状では、タイ中部や



ベトナムから船積みし、マレー半島南側を迂回、マラッカ海峡を通過するルートを通る必要があるため、ダウエーで船積みできれば大幅な時間短縮が見込めるのです。）

そのため、ベトナム・ホーチミンから西に向かって伸びる「南部経済回廊」の西側の終着点、インド洋への玄関口として、アセアン物流の要所となるポテンシャルを秘めていると言われ、物流港の開発が進められてきました。

またダウエーには港と併設した工業団地を造成する計画が立てられ、SEZ（Special Economic Zone = 経済特区）としてミャンマー国の認可を得ています。

ダウエー開発には、当初からタイが積極的な姿勢を示しました。自動車をはじめとする工業製品や加工食品などを国内で生産し、他国へ輸出しているタイにとって、インド洋への物流ルート確保は製品の輸出・材料の輸入、その両面においてメリットが大きいからです。そのため、2008年にミャンマー・タイ間で開発についての基本合意がなされた後は、タイの民間企業が開発を行ってきました。しかし、地元住民からの反発・自然保護団体との軋轢など、様々な問題が生じ、開発は思うように進んでいない、という話が、報道等を通じて聞こえていました。

そうしていたところ、最近になって日本もダウエー経済特区の開発に関わっていくというニュースが巷を賑わせました。（日系自動車関連製造業がタイに多く進出していることから、ダウエー開発は日本にとってもメリットが大きい話ではありましたが、中国が参画しようとしていたので、先に手を挙げたのだ、という話もあるようです。）

現在のダウエーの状況はどうか？ 港の開発は進んでいるのか？ 本当に南部経済回廊の終点となりうる場所なのか？ それを自身の目で確かめるため、我々はダウエーに向かったのです。

ダウエー市街地を抜けて

ダウエー空港はおおよそ空港には見えない質素な平屋の建物でした。空港内にはイミグレーションカウンターがあり、国内線で移動してきたにも関わらず、パスポートをチェックされ、ダウエーに来た目的を確認されました。ダウエーは外国人の立ち入り制限地域に指定されており、現状空路以外での立ち入りは禁止されているということでした。



空港周辺は、無舗装の土の大地に、数件の屋台が立ち並ぶ、空港傍とは到底思えない光景。ヤンゴン市内とはインフラの状況にかなりギャップがあります。

チャーター車で通過したダウエー市街地は、思ったよりも整備され、人も多く、活気がありました。ダウエーがある「タニンタリー管区」の人口は2014年時点の統計によれば約14万人。漁業に従事する人が多く、魚の干物などが主要な生産品です。近郊に幾つか海水浴のできる砂浜があり、元々ビーチリゾートとしても発展してきたようです。夏休みシーズンには、ヤンゴンからの海水浴客で賑わうということでした。



屋台が立ち並ぶダウエー空港周辺



ダウエー市街地の様子

ダウエー工業団地

ダウエー工業団地を目指し、海岸線付近を北上します。市街地中心部を抜けると、舗装道路はすぐに終わり、コンクリートで補強されただけの道になりました。道の起伏がどんどん激しくなり



地元の高床式住居
電気は通じている様子

ます。ダウエー工業団地までは、いくつか山超

えをする必要があるようです。木造の高床式住居が立ち並ぶ集落がまばらに目に飛び込んできます。

「本当にこの先に工業団地があるのか？」と不安になってきたころ、目の前が開け、見渡す限りの野原に、砂利道が通された平地に到達しました。遠くの方にポツンポツンと建物らしき影が見えます。着いてすぐにはわかりませんでした。これが目指す「ダウエイ SEZ」の工業団地開発エリアでした。

ダウエーSEZ は、鉄鋼業・石油化学産業をはじめとした重工業、それに付随する裾野産業・その他軽工業が入居する工業団地エリアを中心に、20万人が居住できる住居エリア、病院や学校、商業施設を備えた商業エリアなどを、総面積約20,000ヘクタール（東京ドーム約4,200個分）の広大なエリアに造成する壮大な計画です。

物流港は2つ、うち小規模な一般貨物対象の港（Small Port）が1つ既に建設済。今後整備予定のメイン港は水深20メートル、港幅150メートルの深海港で、大型タンカーやコンテナ船が着港可能。年間150万トンの取扱量を持つとのこと。

域内に安定した電力を供給するため、430メガワットの発電設備を整備予定。

タイとの国境からダウエーSEZまでの約140kmの区間は、片側2車線の舗装道路を整備し、タイ側からのスムーズなアクセスを実現する計画です。

立ち寄った団地の管理事務所では、上記のような概要説明をいただきました。大変規模が大きく、途方も無いスケールです。現在は第一フェーズとして上記の一部について開発が行われているということでした。

開発地内をチャーター車で移動し、状況を確認してみると、説明を受けた内容がにわかには信じがたいほど、工業団地らしきものはほとんど何もできていませんでした。

現在整備中の軽工業エリアについては、重機による造成作業が行われている様子は見て取れましたが、まだほとんど更地の状態でした。現状では道路の起伏も大きく、工場物流に適しているとは思えなかったため、土地の整地にもまだまだ時間がかかるのではないかと感じました。

既に完成をみている1つ目の物流港については、思ったよりも規模が小さく、どれほど船舶の寄港が可能なのか、見ていて不安を覚えました。また今後建設予定の深海港予定地は、現在は未だ何も無い浜辺でした。ここを掘り下げ、岸壁を整備して港とするためには今後かなりの時間を要すると思います。

タイ国境からダウエーまでの道路については、現在は無舗装の曲がりくねった山道が繋がっている状況ですが、今後3年間でミャンマー・タイ国境までの140kmを舗装し、繋げる計画とのことでした。しかし実際に現在の状況を目にしてみると、果たしてその期間で達成可能なのか、疑わしく感じてしまいました。

巷でダウエーに期待を寄せる声が聞かれる反面、現地の具体的な情報があまり聞こえてこないのは、実際に開発が進んでおらず、未だほとんど何も無いから、だということが現地を見てわかりました。当初、2020年を完成目標として計画が立ちあげられたようですが、現時点で、残り4年で全ての開発が終わるとは到底思えない規模感です。(もっともその当初の計画は既に一度破棄されているようです。)

既に数十社、進出を決め、土地の賃借に向けて動く企業がある、という報道を聞きますが、現地を見た限り、現時点で投資判断をするのはとても難しいと感じました。

今のペースで開発が進むならば、ダウエーが工業団地としての体を為し、インド洋への玄関口としての役割を果たせるようになるまでには、まだかなり時間を要すると思わざるを得ません。しかし、今後ミャンマー・タイ、そして日本が国家プロジェクトとして当件に積極的に関わっていくならば、開発が加速度的に進む可能性も捨て切れません。

但し、ミャンマー政府のダウエー開発に対する優先度は現状それほど高くないという話も聞かれます。新政府が今後どのような判断をし、ダウエー開発がどの方向に進むのか?? 今後も注視が必要かと思えます。

ダウエーを後にした我々は、ヤンゴンを経由し、タイ・バンコクへ戻りました。バンコクからカンボジアを経由しベトナム・ホーチミンまで、「南部経済回廊」を陸路で移動するためです。その様子については次回レポートいたします。

(了)

※次ページにダウエーSEZの写真をいくつか掲載しております。御覧ください。

＜ダウエイ SEZ の様子＞

