

ミャンマー経済調査団に参加して

牛島 和夫
Kazuo USHIJIMA

九州産業大学 情報科学部 元教員
2002-2009:専任(情報科学部長) 九州大学名誉教授

1. はじめに

本年2月に1週間の日程でミャンマーを訪れた。九州・ミャンマー経済調査団に参加する機会を得たからである。この調査団は九州国際化機構、九州経済産業局、九州経済連合会などが組織した。九経連の松尾会長が団長を務めた。ミャンマーは2011年に軍政から民政に移行し、2012年秋にはオバマ米大統領が、今年5月には安倍首相が訪れている。現在最も注目されている国の一つと言ってよい。筆者にとってミャンマーは初めて訪れる国である。多くのことを学び知ることが出来たが、その中で三つのことを記したい。

2. インド洋への出口

一つはベンガル湾から中国雲南省に至るパイプラインの建設である。ミャンマー訪問第3日、調査団最大のイベント、ミャンマー商工会議所連盟との協定(MOU)締結式のあとで商工会議所 Aye Lwin 副会頭による"Business Opportunity in Myanmar"と題する記念講演がおこなわれ、その中で紹介された(写真1)。ミャンマーは、北東を中国、北西をインドとバングラデシュ、南東をラオスとタイ、そして南西をベンガル湾に囲まれた上下に長い菱形の国土を有する。そしてタイに接する南東の国境は細長いマレー半島をタイと東

西に2分する形で南に延びている。全体の形は大きな菱形+右側に長いしっぽという格好だ。南西のベンガル湾に面するチャオピューでは港の開設と海底天然ガス田の採掘が始まっている。ここで採れる天然ガスと中東やアフリカから運んできた原油とを中国に送るというものだ。チャオピューから中国雲南省にかけて菱形をちょうど2分する形のパイプラインの建設が佳境に入っているという。パイプライン建設はマラッカ海峡の海賊襲撃を避けるのが動機で始まったという。ミャンマーは天然ガスの世界10位の産出国だ。ところが通貨危機の際に現金を獲得するために産出量の大きな部分をタイに売ることにした。海底ガス田から採れるガスはパイプラインで中国に運ぶ。天然ガスパイプラインの建設は外貨獲得という大義名分があるが、石油パイプラインは中国の資源獲得が第一義ではないか。

パイプライン建設の話の裏をとるためにインターネットで検索してみるとJETROのホームページに『中国の対ミャンマー政策:課題と展望 2012年「中国・インドの台頭と東アジアの変容」第5回研究会 工藤年博(2012年8月20日)』を見つけた。ミャンマーと中国の国境は約2200Kmに及ぶ。中国から見てミャンマーにおける戦略的利益は3つあるという。第1はエネルギー調達とエネルギー安全保障である。第2はインド洋へのアクセスである。第3は省略する。ミャンマーの軍事政権下で欧米諸国が経済制裁を行う中ではミャンマーは中国から経済協力や武器援助を受けてきた。中国は国境地域に水力発電ダムを建設して、そこで発電した電気を雲南省に送るプロジェクトも進行中だという。しかし民政移管後には、そのうち一つのダム建設について環境破壊、住民移転などが問題になり、ミャンマー国民の反対が強く建設が凍結された。以上、興味のある方は上記文献を参照していただきたい。当日夕方に、商工会議所の方々および、ヤンゴン在住の日本人会の方々との交流会が開かれた。隣に座ったミャンマー人の通訳にパイプラインの話を確認すると、彼は複

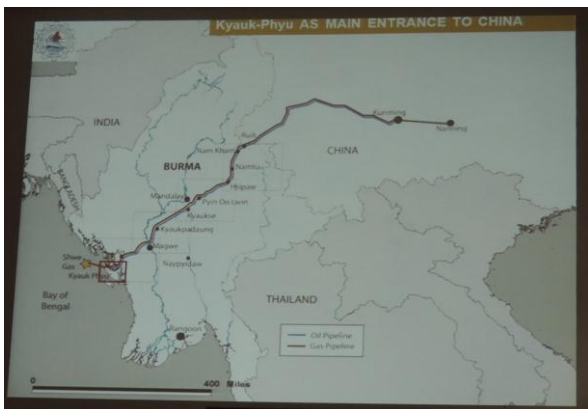


図1 講演スライド「チャオピュー中国への玄関」

雑な思いを話してくれた。日本に住んでいると雲南省は中国南西の奥の奥にある末端地域と思いがちだ。しかし中国にとってはインド洋への出口としてきわめて重要な先端地域なのだ。

日経7月29日夕刊に「パイプラインで中国にガス供給」というベタ記事を見つけた。[北京＝共同]新華社電によると、ミャンマーと中国を結ぶパイプラインは28日、中国への天然ガス供給を始めた。＜中略＞2010年6月に着工、今年5月末に完成した。供給を始めたのはパイプラインの一部区間で、全区間では年間120億立方メートルを輸送できる。天然ガスのパイプラインと並行して建設している原油のパイプラインも近く完成する見通しという(引用終わり)。自社の取材ではないし、共同通信を経由した新華社電である。他の1紙も探してみたが記事は見当たらなかった。朝刊でのフォローもなかった。実はその程度のものなのかも知れない。

パイプライン建設の話を知っている最中に、マレー半島に運河を掘ることが出来ないのだろうかという考えがよぎった。帰国して調べてみると一番狭いところは100Kmに満たないクラ地峡である。インターネットで検索してみると、最近のコメントもいくつか見つけたが文献という形では『クラ運河開発計画、青木洋一著、The Japanese Geotechnical Society, (1987年1月)』以外には見つからなかった。最も古くは18世紀末にタイの王族の一人が計画したと言うことである。スエズ運河を完成させたレセップスも19世紀末に現地調査を実施している。1960-70年代に入りタイの実業家がタイ政府に対して運河計画のフィージビリティを提言したが、棚上げされた。本文献は、1980年代時点におけるクラ運河及び周辺開発の意義と建設費用などの実現性を概観している。運河の果たす機能として以下を挙げている。

- ①ヨーロッパ・アフリカとアジアの海上輸送路
- ②インドと中国の海上輸送路
- ③タイ近隣諸国の海上輸送路
- ④タイの海上輸送路
- ⑤マラッカ海峡の代替輸送路

1989年にベルリンの壁が崩される以前の論考なので、アジアにおける現在の新興国の台頭などは考慮されていない。また、シェールガス開発の進展によって我が国がアメリカやカナダから天然ガスを輸入するようなことになれば、中東への依存度は低くなるだろう。

3. 日本製中古車

二つ目は、日本製中古車の活躍である。視察団のガイドを務める男性の話によるとつい最近日本製中古車を10数万台緊急輸入したという。日本車は1960年代に日野自動車の現地生産が始まり、ミャンマー人には大変信頼が厚いという。ミャンマーは右側通行の国だ。1948年までイギリスの支配を受けていた国としては珍しいのではないか。シンガポールもインドも左側通行なのに。新車は韓国製が優勢なようだ。日本製の車は当然右ハンドルだ。中古バスもそのまま走っているので乗降口は反対車線の車道側になる。数えたわけではないけれど、右ハンドル車と左ハンドル車がタクシーやトラックまで含めて半々ぐらいの印象だった。なお、小型トラックの荷台の両側にベンチを置いて人を運搬するのが認められている。これをしなければ人員の輸送力が確保できないようだ。



図2 街角で見かけた中古バス。右側通行なのに中古車のため左側に乗降口がある。

4. 仏教

三つ目は、仏教の存在感である。上座部仏教(小乗仏教)で宗派には分かれていないようだ。街で頭をくりくり丸め赤い衣をまとい右肩を露出し、鼻緒のサンダルを履いた、時には裸足の僧侶にしばしば行き交う。僧侶、特に高僧達への尊敬の念は極めて高い。仏教徒が国民の90%を占める。誕生から結婚式、葬式まであらゆる生活の規範を仏教が占めているようだ。パゴダや寺院の存在感はどこに行っても抜群である。

ミャンマー訪問第4日調査団は二手に分かれた。一

つは首都ネピドーで国の首脳を訪問する組、もう一つはバガンを訪ねる組だ。筆者は後者に参加した。バガンは世界 3 大仏教遺跡の一つである。他は、カンボジアのアンコールワット遺跡、インドネシアのボロブドール遺跡である。筆者はそのいずれにも未だ訪れたことはない。

バガンはミャンマーのほぼ中央、ヤンゴンから 688Km ほぼ真北にある。イーヤワディ川(旧名イラワディ川)の東側にひろがる広大な遺跡だ。イーヤワディ川はミャンマーの最北/中国国境近くを源として菱形の中心線を南に下りアンダマン海に注ぐ。

バガンは 1044 年アナーヤタ王の時に王国となりおよそ 250 年続いた。1287 年にモンゴル軍が侵入して戦争となり、それからバガン王国の勢いが衰えたようだ。日本での元寇は 1274 年(文永の役)と 1281 年(弘安の役)である。モンゴル軍は東を攻めるのをあきらめて西を攻めたのだろうか。彼らがインド洋への道を求めたとまでは想像できない。国王と国民は仏教を深く信仰し、78 平方 Km の地に協力して 4500 あまりのパゴダを建立した。現在 2 千あまりの大小様々な建造物が残っている。

当日はヤンゴン空港発 6 時 45 分の便でバガンに向かった。バガンではバスを借り上げて主なパゴダや寺院を廻る。夕方近くになって船を雇ってイーヤワディ川を遊覧した。バガンの日没は有名だ。広い川幅の向こう岸の山陰におよそ 30 分かけて沈む夕陽のショーは見事と言うほかはない。

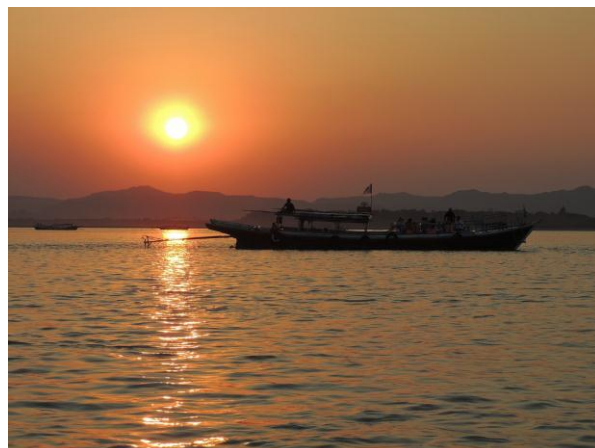


図4 イーヤワディ川の西岸に沈む夕陽(18:54)



図5 同上(19:03)



図3 バガン・パゴダが点在している



図6 バガン・ライトアップされたアーナンダ寺院