

2) 社会経済

カレン州の人口は約 150 万人で、都市部に約 20 万人、農村部約 130 万人と、人口の大多数が農村部で生活している。カレン州はタイと南北に長い国境線を有しているが、その交流はあまり活発ではなかった。活発化しなかった要因としては、ミャンマーにおける政治不安の問題もあるが、地勢的な制約も大きい。

カレン州は水系に恵まれているため、州民すべてが小規模な漁業にかかわっている。特に、雨期に水没してしまうラインプエやパアン周辺の住民にとっては、漁業は唯一の食糧源、収入源となっている。南部では漁業局と民間主導で養殖池の開発も進んでいる。

また、ミャンマーからは年間少なくとも 20 万頭（一説では 50～60 万頭）の生牛がタイ向けに不法に輸出されている。こうした国の経済に反映されないインフォーマル経済（密輸）構造を是正すべく、前首相のイニシアティブでミヤワディに生牛を含む畜産品の輸出のための検疫所建設計画が進んでいたが、首相更迭後、政権上部の命令によって計画は凍結されて再開の目途はない。パアンには、CP（タイ）、May Kha（インドネシア）、Kambawza（ミャンマー）の 3 畜産業者が拠点を置いている。

しかし、総じて地元の生産力は低い。毎年のように水害に見舞われるパアン南部とラインプエは雨期の間、農業を営むことは全く不可能となっており、北部及びタイ国境沿いの山岳地域は、治安上の問題から現在のところ農業開発の対象となっていない。

また、カレン州では、学校や病院の絶対数が不足しており、長年の内戦、難民、国内避難民、移住、不法・合法を問わずタイへの出稼ぎなどの影響もあり、青年労働男子の人口が少なく、労働力不足も問題となっている。

表 2-5 カレン州の人口

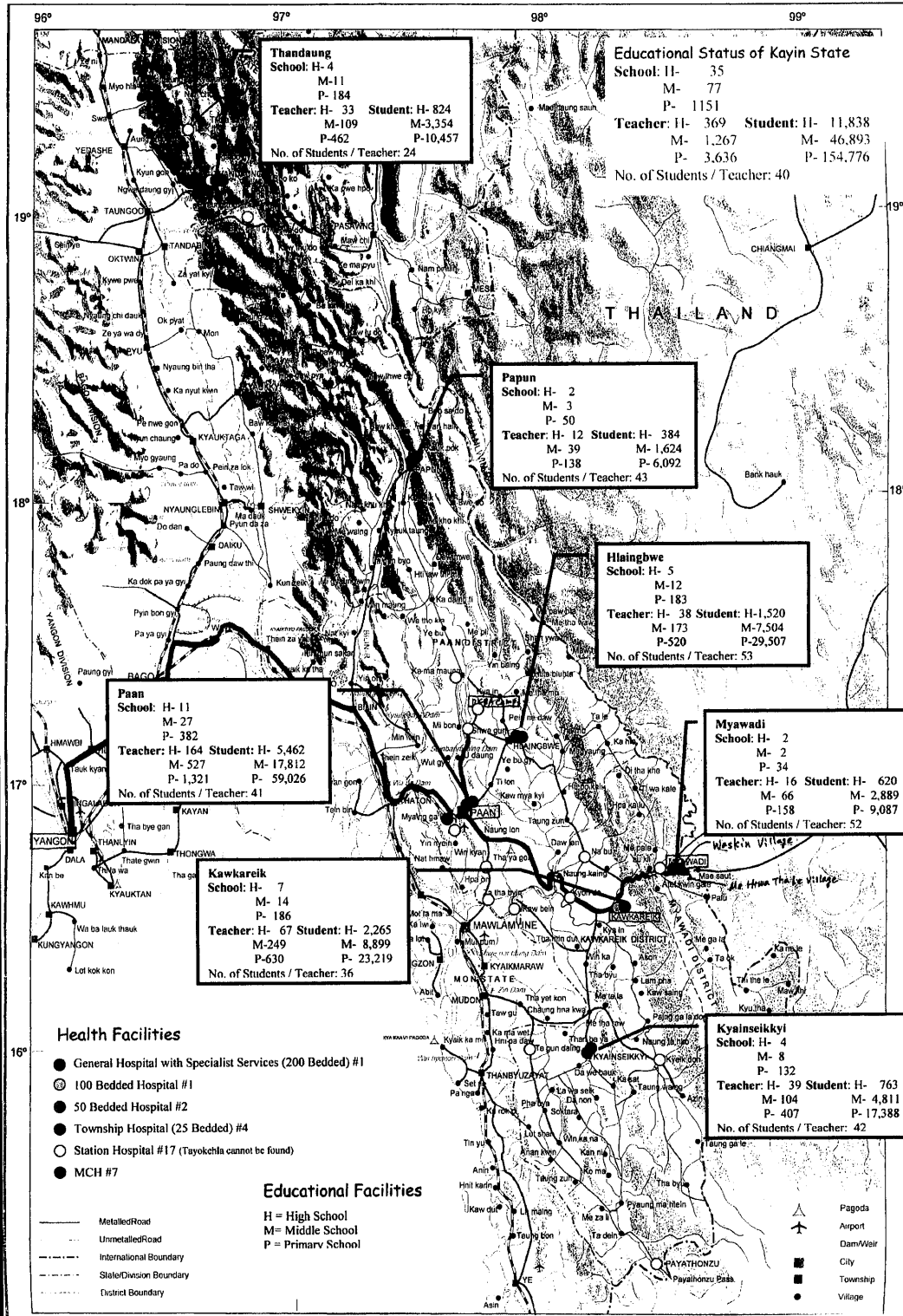
(2003)

Sr	州	地域	郡区	町	地区	村落地域	村	住宅	世帯	人口		
										男性	女性	総計
	Kayn	Hpa An	Hpa An	1	6	91	475	82778	82778	226358	233244	459602
			Hlaing Bwe	1	4	72	372	45221	45221	155070	163002	318072
			Phapon	1	4	23	198	8318	8318	65648	65818	131466
			Kamamaung(Sub)	1	4	10	107	5802	5802	6000	4037	10037
			Thandaung	1	1	47	258	10305	10305	38602	39298	77900
			Thandaung Gyi(Sub)	1	5	12	66	3094	3094	9793	8658	18451
			District Total	6	24	255	1476	155518	155518	501471	514057	1015528
		Kawkareik	Kawkareik	2	11	53	259	30478	30478	131562	133360	264922
			Kyainseikkyi	1	6	20	116	13974	13974	63193	46344	109537
			Kyaikdon(Sub)	1	6	21	115	13980	13980	27401	54214	81615
			Phayarthonezu(sub)	1	4	10	55	7603	7603	29640	19689	49329
			District Total	5	27	104	545	66035	66035	251796	253607	505403
		Myawaddy	Myawaddy	1	5	15	50	7883	7883	26833	27266	54099
			District Total	1	5	15	50	7883	7883	26833	27266	54099
			State Total	12	56	374	2071	229436	229436	780100	794930	1575030

出典：ミャンマー事務所収集資料



KAYIN STATE SHOWING HEALTH AND EDUCATIONAL STATUS



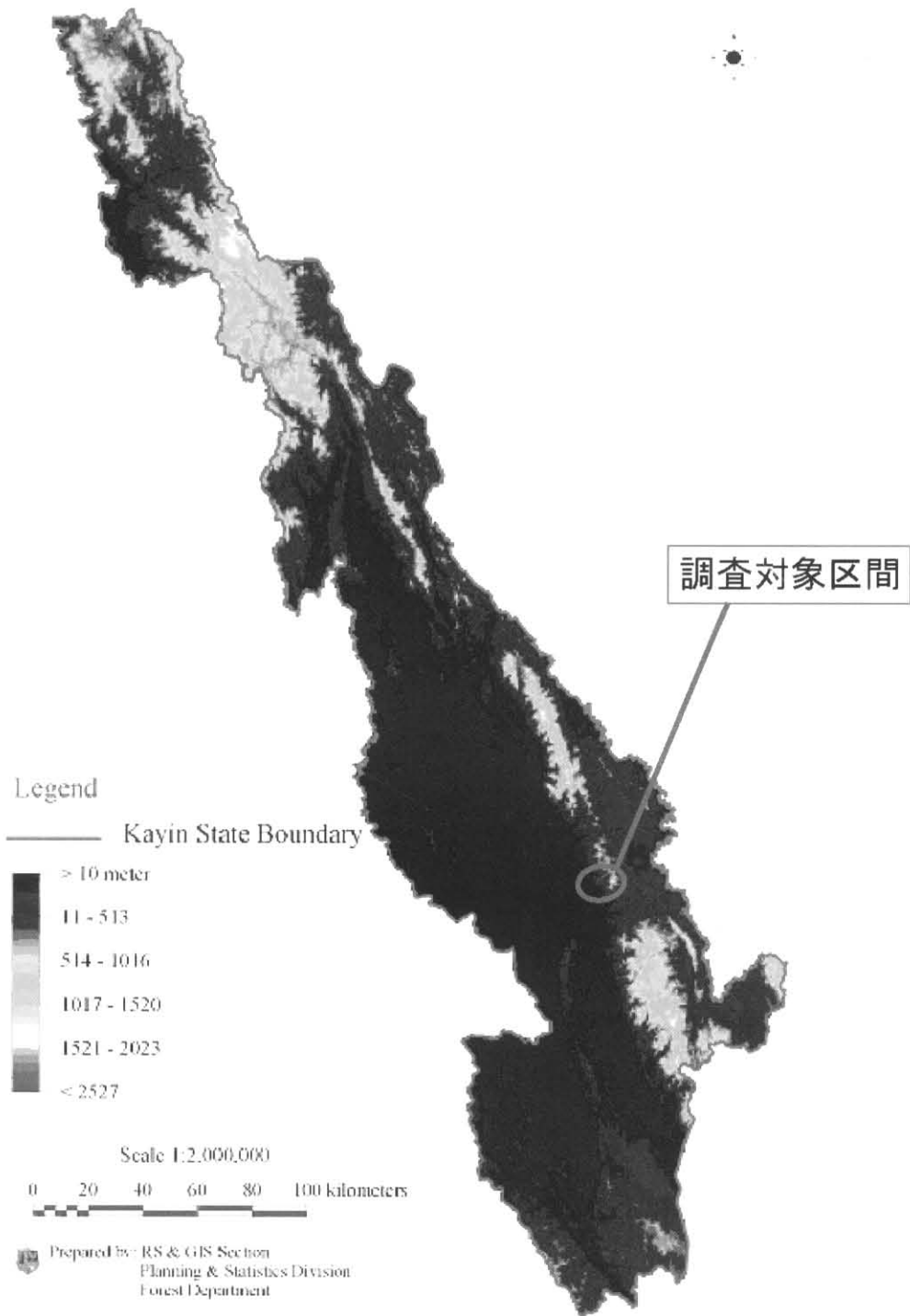
出典：ミャンマー事務所収集資料

図 2-7 カレン州における教育、保健

3) 地 形

カレン州のタイとの国境沿いにはドーナ山系があり、州の中央部を流れるサルウィン川により分断される。サルウィン川の北側の山脈は標高2,000 mを超えるところもあるが、サルウィン川の南側は1,000～1,500 mの山脈となっている。コーカレイ～ティンガンニーノ区間道路は、標高約1,200 mの山岳を通過しており、道路の峠付近の標高は約800 mである。

Digital Elevation Model of Kayin State

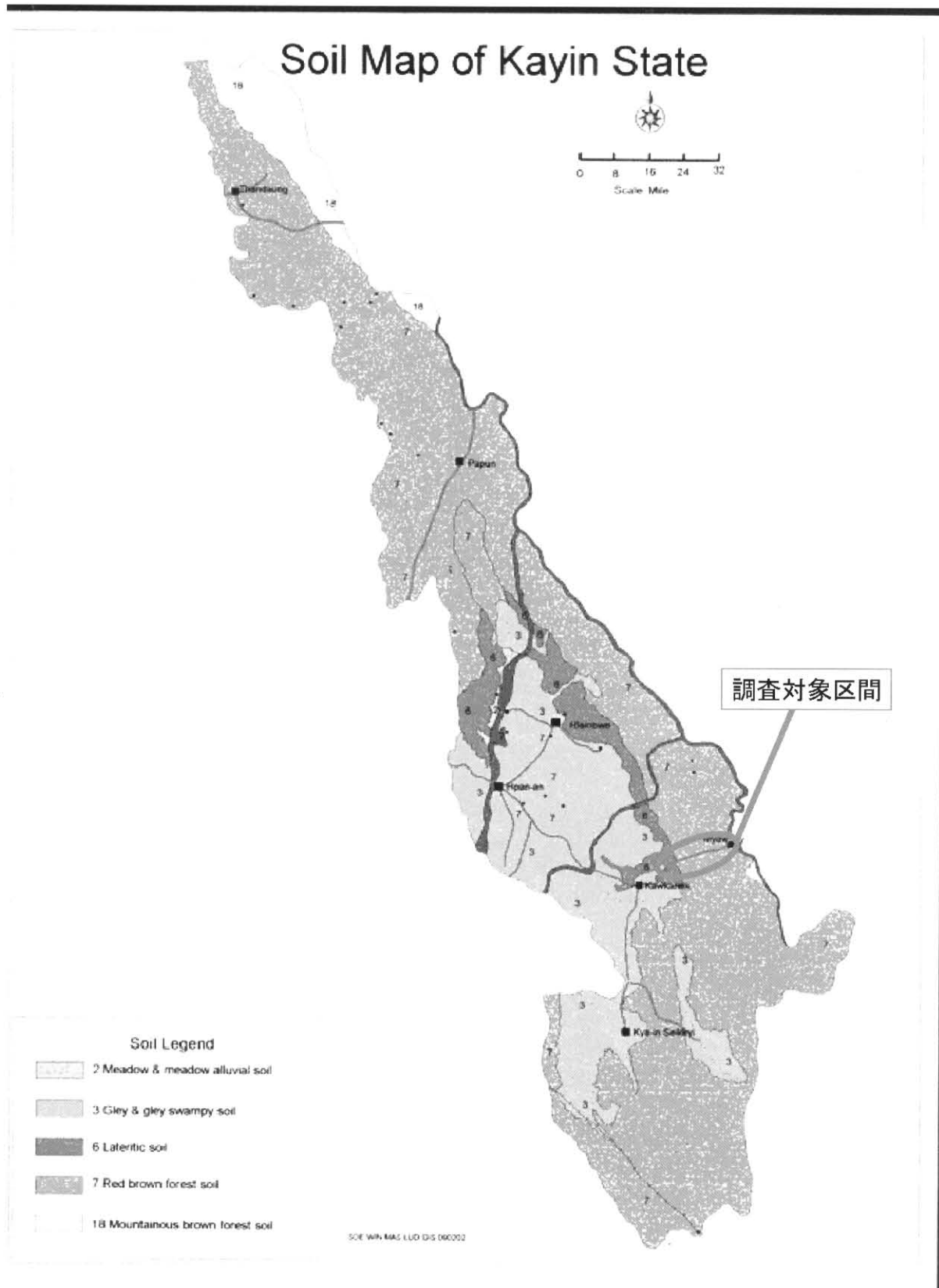


出典：ミャンマー森林局資料

図 2 - 8 カレン州の地形状況

4) 地 質

コーカレイ～ティンガンニーノ区間道路は、ラテライトが主体の区間と森林土が主体の区間に分かれている。峠の西側では固い岩盤が露出しており、峠近くでは砂礫層になっている。峠の東側は森林になっており、比較的良好な地質である。

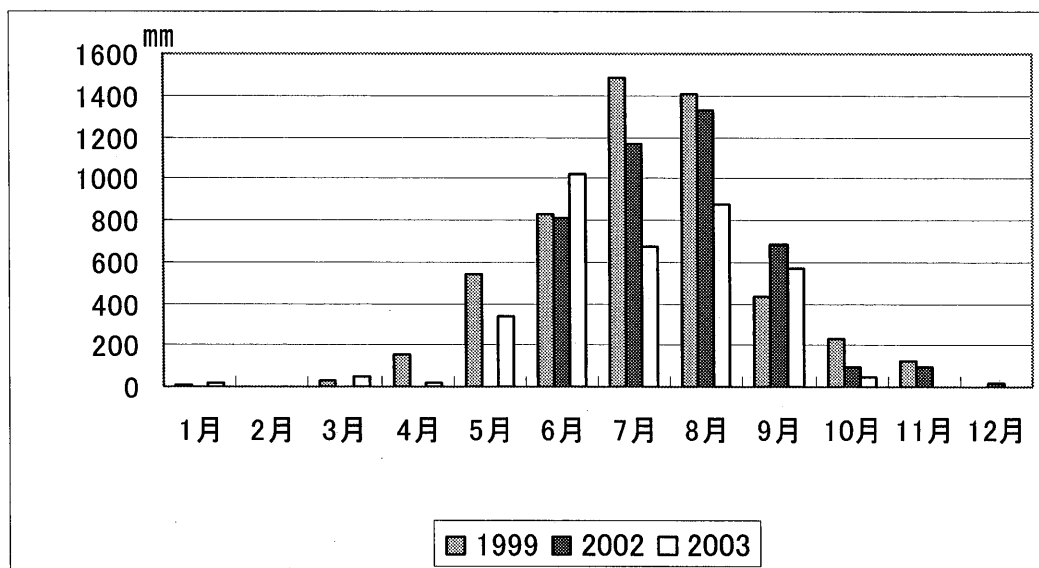


出典：ミャンマー事務所収集資料

図 2-9 カレン州の地質分布

5) 雨 量

カレン州の年間雨量は4,000mmを超え、南部のサルウィン川沿いのパアンやラインブエなどの地域では、毎年、5～10月までの雨期の間、洪水のために道路を除き水面下に没してしまう村が多い。特にラインブエは背後にドーナ山系を控えているため、山からの水と川からの増水で広範に水没が起こる。



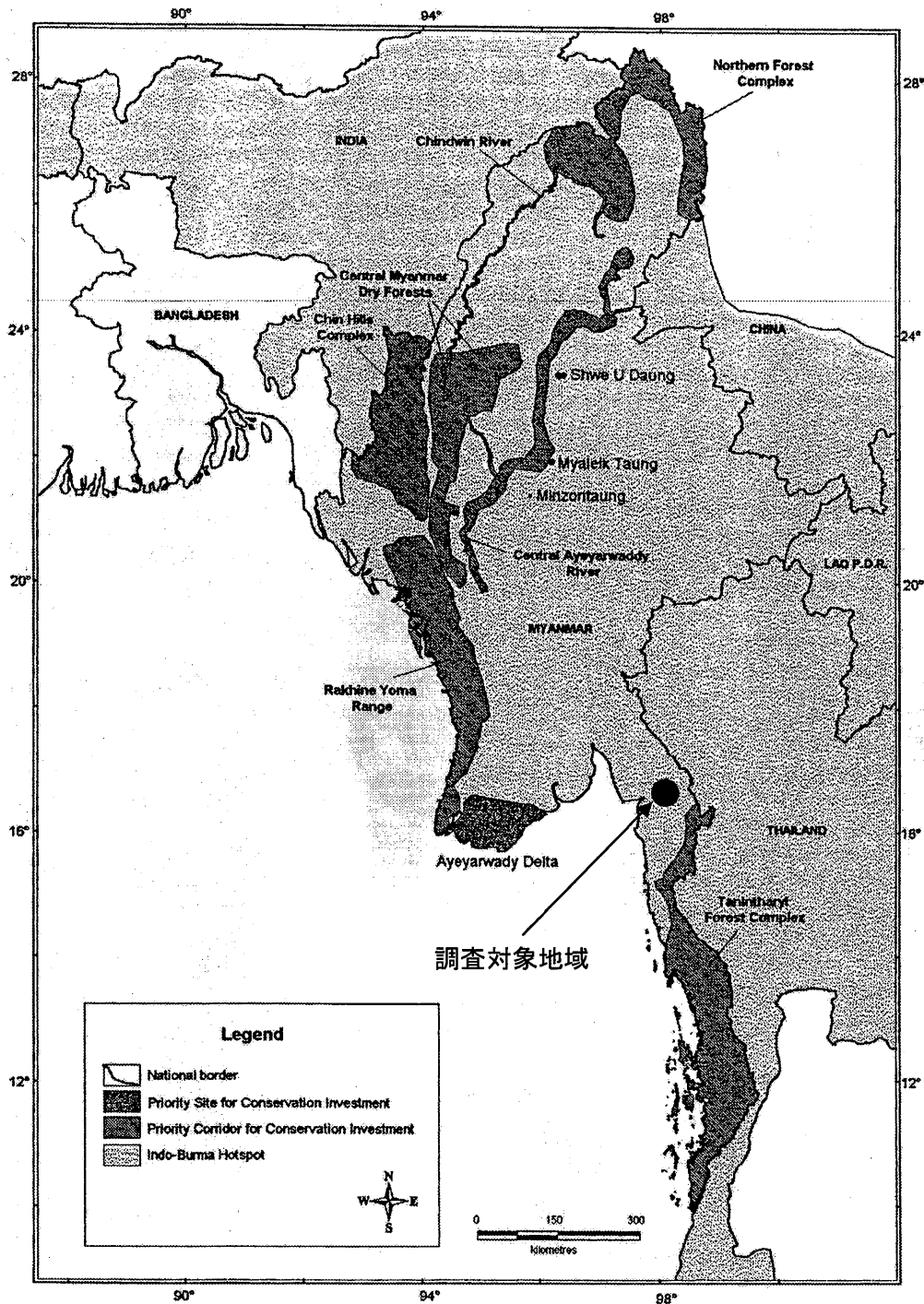
出典：Department of Meteorology and Hydrology

図 2 - 10 カレン州の降雨量

6) 自然環境

環境保全団体の調査によれば、カレン州南部にある山岳部が森林保護のプライオリティー地域とされているが、コーカレイ～ティンガンニーノ区間道路の周辺はホットスポットからは外れた地域にある。今回の調査においても希少動植物の有無については確認できなかったため、今後情報収集の必要がある。

Figure 3. Priority Corridors and additional Priority Sites for conservation investment in Myanmar



出典：Draft versin circulated to stakeholders for comment 21 June 2004

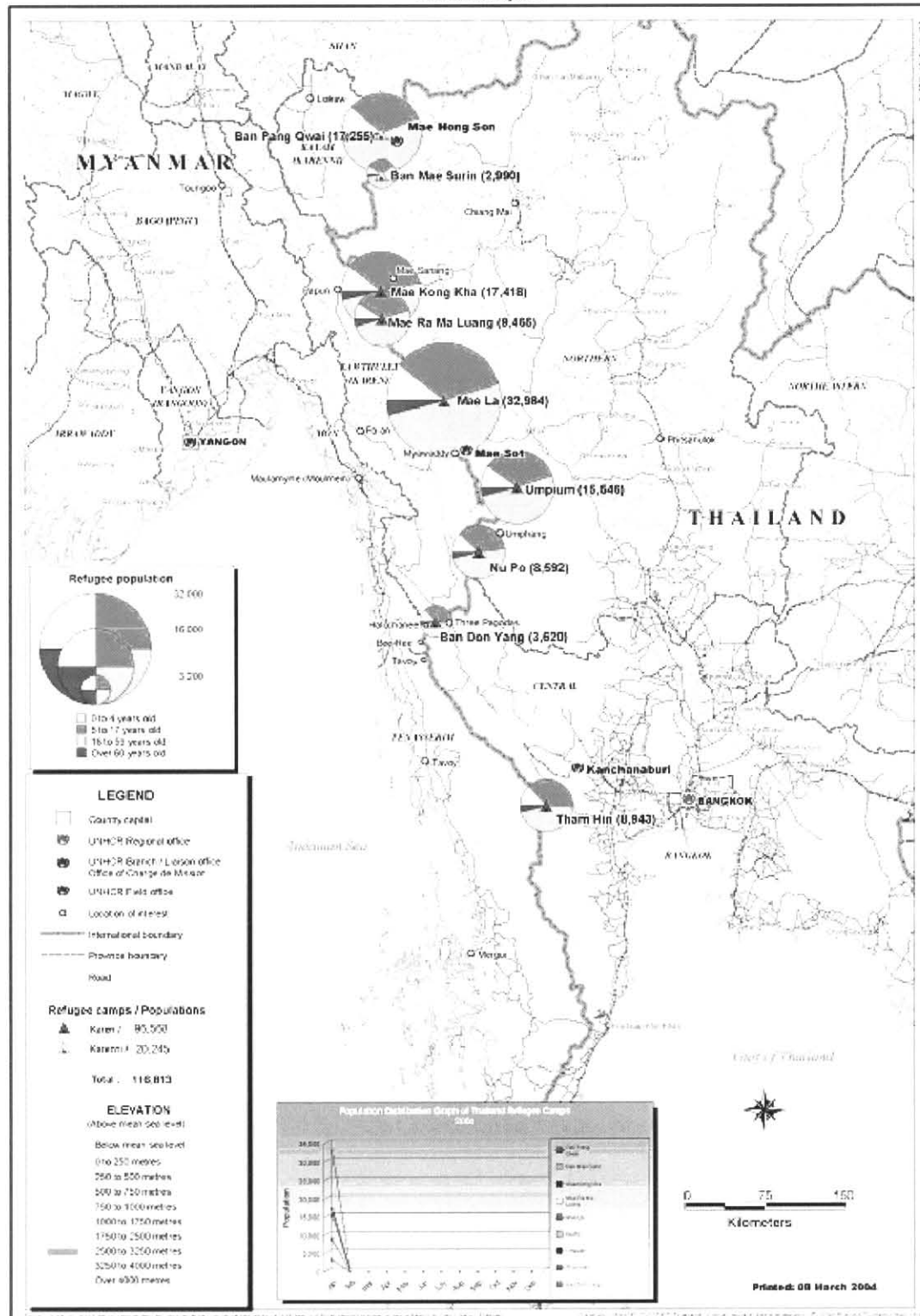
図 2 - 11 環境保全対象地域

(2) カレン州の難民問題

ミャンマーからタイへの移民労働者の総数は200万人以上といわれ、その多くは、シャン州とカレン州から出ている。このうち約半数の92万人がタイ政府に登録した合法的労働者であるのみで、残りは不法移民となっている。タイの難民キャンプに滞在するカレン難民の総数は、およそ14万人、そのうえ、Global IDPの報告によれば、少なくともそれと同数の13万5,000人がカレン州で国内避難民(IDP)化している(図2-12)。州人口150万人の20%が難民・避難民化、これに加え、実数は不明だが、数十万人が合法・不法労働者としてタイに逃れていると考えられる。したがって州の半数の人口が流動化しているとみられ、特に労働者層人口の不足は深刻な問題となっている。若い女性の多くは、タイにメイドや売春婦として出稼ぎに行くことが多く、男性移民労働者とともに彼らがもち帰るHIV/AIDSの問題も深刻だ。この地域からは少女売春を目的とした人身売買も極めて盛んで、2002年7月からの2年間弱の間に、公式に逮捕された者だけで939人にのぼっている。

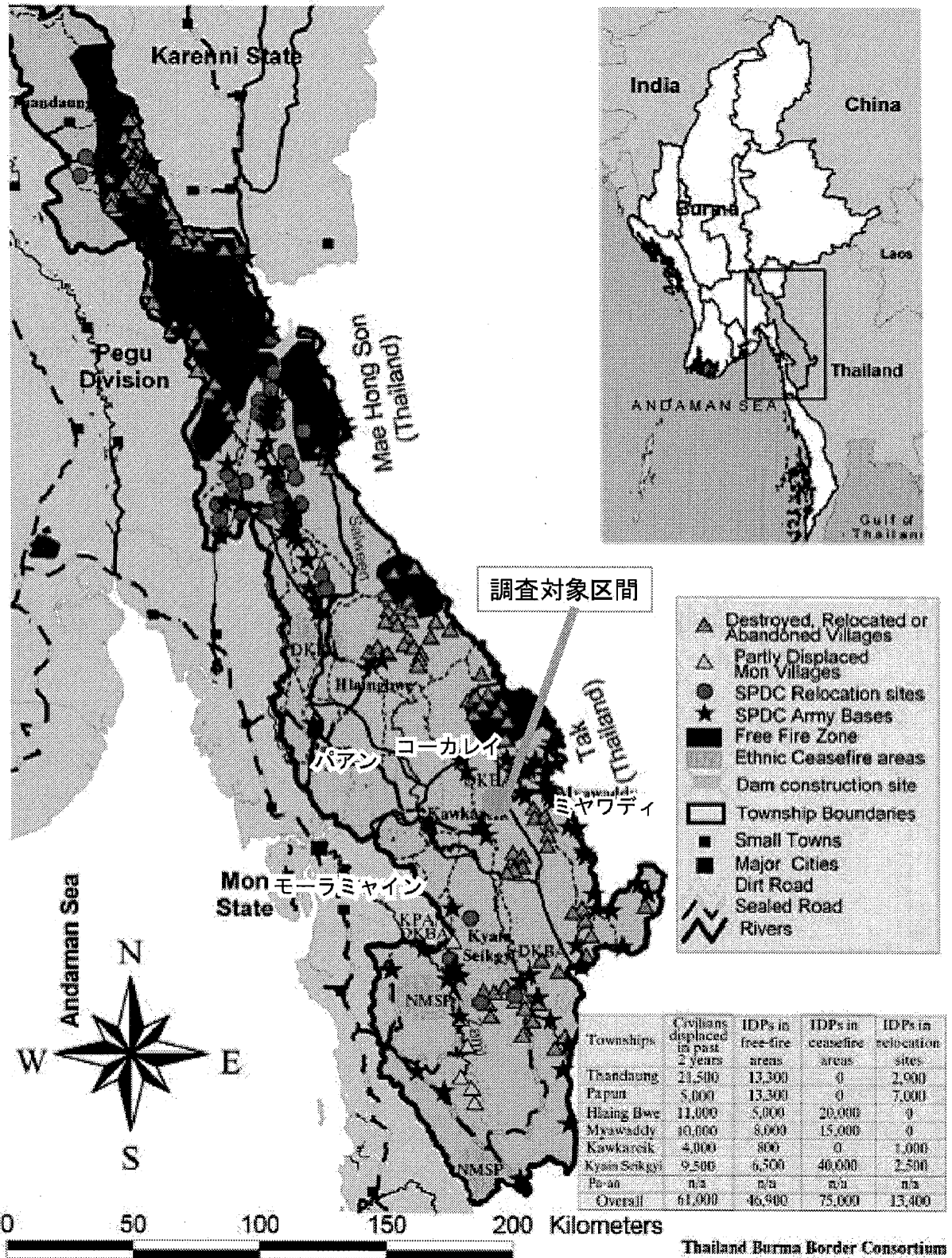
難民と避難民は、長年続いた紛争の結果生み出されたもので、特に、1994年にカレン民族同盟(KNU)からカレン仏教徒軍(DKBA)が離反し内部情報が伝わったため、1995年1月にKNUの総司令本部であったマナプローが陥落してからは、KNU側は軍事的には圧倒的な劣勢に立たされ、難民と避難民流出に拍車がかかった(図2-13)。それにつれてタイへの難民の数も、1984年に1万人、1994年に8万人、1997年に11万5,000人、2003年には14万人と増えてきた。また、ビルマ国軍は、作戦の過程で、村の焼き討ち、土地・農作物の接収、住民の強制退去、居住地周辺への地雷の埋設等を行ったため、シャン、カレニ、カレンなどの州で、2,500の村が破壊され、100万人が影響を受けた。

ミャンマーは、世界中で3か国しかない地雷を現在でも使用している国で、14管区・州のうち、9つの州に地雷が敷設されている。なかでもカレン州が最も深刻となっている。



出典：UNHCR

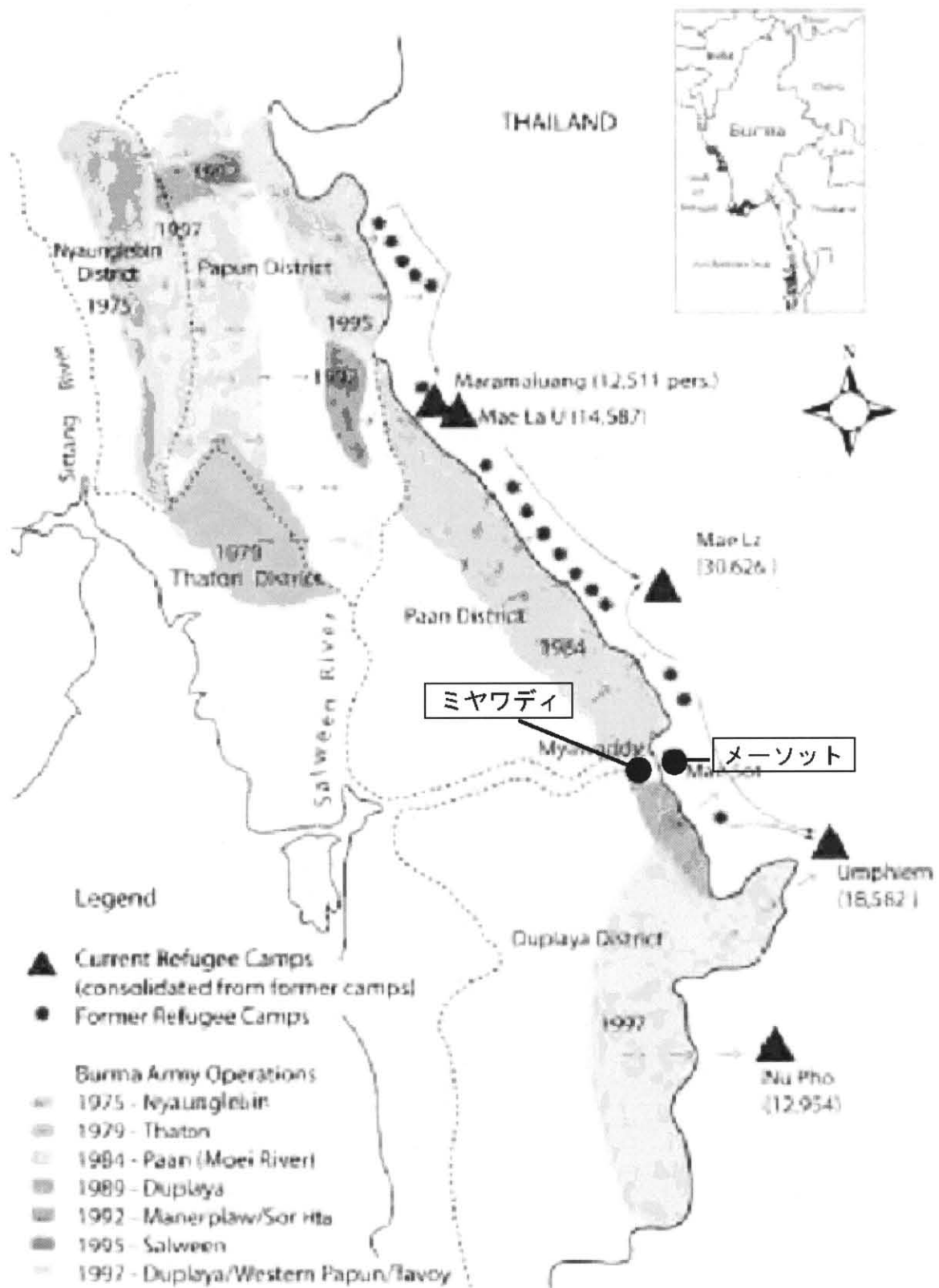
図 2-12 ミャンマー・タイ国境における難民の年齢階層別分布



出典：Thailand Burma Border Consortium (2004).Internal displacement and vulnerability in Eastern Burma.Pp 81.Bangkok

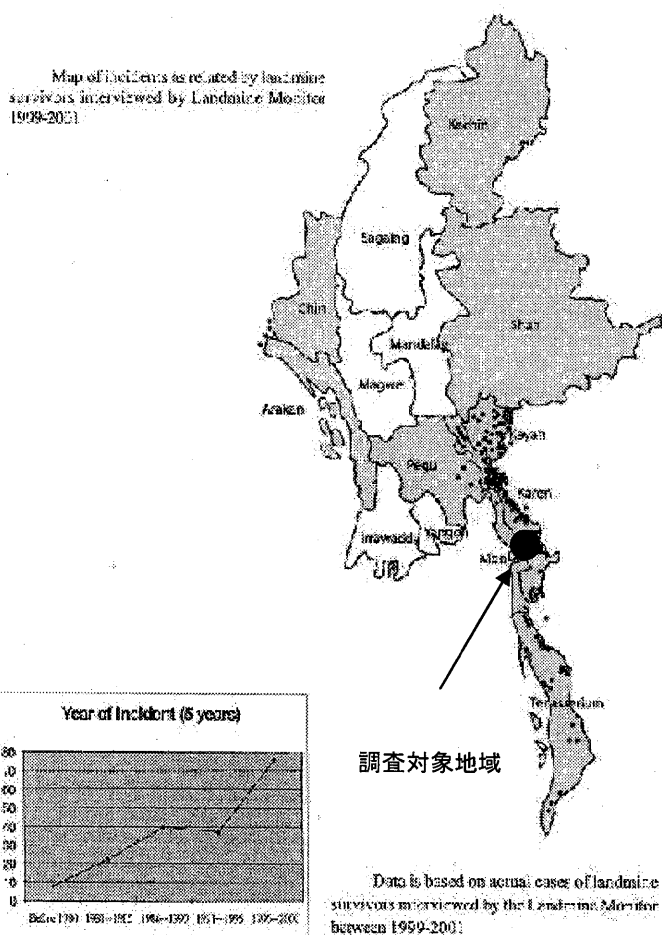
図2-13 カレン州のIDP（2004年時点）

Burma Army Operations and Refugee Flows



出典：Karen River Watch (2004). Damming at gunpoint: Burma army atrocities. Pp.90. Kawtoolei, Myanmar.

図 2-14 カレン州におけるミャンマー国軍の攻勢とタイへの難民流出



出典：Burma(Myanmar) Landmine Monitor Report 2002: Toward a Mine-Free World

図 2-15 地雷埋設状況

(3) カレン州の道路

カレン州の道路舗装率は、44%と全国平均よりやや低い水準にある。パアン～ミヤワディ間は全線舗装されているが、コーカレイ～ティンガンニーノ区間の山間部は2車線に満たない区間となっている。

表 2-6 カレン州の道路延長と現状

S/N	場所	距離 (mile/furlong)	種類	状態
	PA-AN SHWE GUN MYAING GYI NGY	40/0	タール	新設
2	SHWE GUN HLAINGBWE	0/5 5/7 8/4 15/0	タール 舗装 土	
3	HLAINGBWE KAWKAREIK HLAINGBWE PAINGKYON PAINGKYON KAWKAREIK	66/0 15/0 51/0	土 土	良好 不良
4	HLAINGBWE PA-AN	24/4	タール	良好
5	BILIN PA PUN	75/0 32/5 42/3	タール 土	モン州良好 カレン州 悪い
6	KA MA MAUNG PA PUN	57/4 7/3 39/4 10/5	タール 舗装 土	不良 不良
7	KA MA MAUNG HLAING BWE	23/0	舗装	不良
8	THAN DAUNG PASAWNG	71/0	タール	
9	PA-AN MYAWADY	96/0	タール	良好

出典：ミャンマー公共事業省資料

(4) 他ドナーによる周辺道路整備

GMS 東西回廊のうち、現在までに各国の積極的な取り組みによりダナンからミャンマー～タイ国境のミヤワディまでの東西回廊を支える幹線道路の整備については一応の目途がつきつつある。また、GMS プログラムには日本政府より3年間で15億ドルの協力が表明されており、一層の整備進捗が期待されている。

東西回廊のミャンマー内の道路整備に関しては、タイ側メーソットとミャンマー側ミヤワディを結ぶ橋梁が供用されており、タイの無償資金協力により建設された。

ミヤワディから先の17.35km 区間についてはタイの無償資金協力による整備が開始されており、2006年には完成予定である。この事業は、タイ～ミャンマー～インド三国間協力の枠組みにおいて位置づけられており、ティンガンニーノから先、タトンまで約153km については、タイによるソフトローンによる整備が提案されている。しかし、ミャンマー政府は借款受入れを表明せず、依然として整備の目途が立っていない。

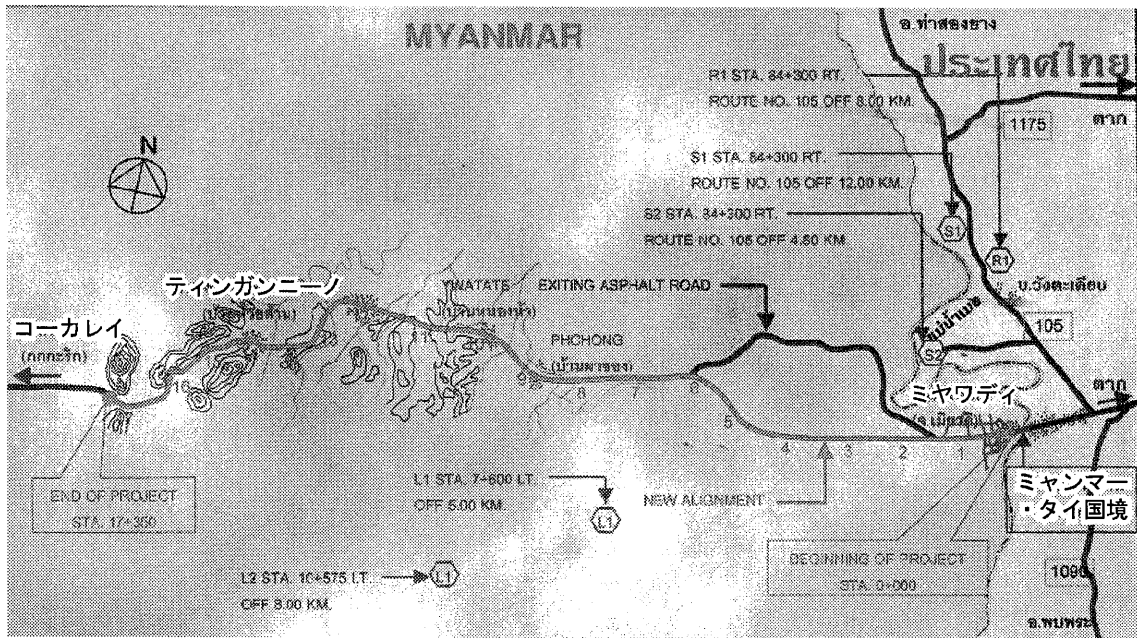
タイは道路開発のみならず、ミヤワディ、パアン、モーラマインにおける工業開発にも積極的な意向を有しており、自国に対する経済的なメリットを重視した協力方針をもっている。

ティンガンニーノから先、コーカレイ～ティンガンニーノ区間道路については、整備構想としては存在するものの、山岳道路であることから高度な技術が必要とされ、建設資金源も決定していないことから、ミャンマー政府は日本政府に対し無償資金協力による整備を要請した。



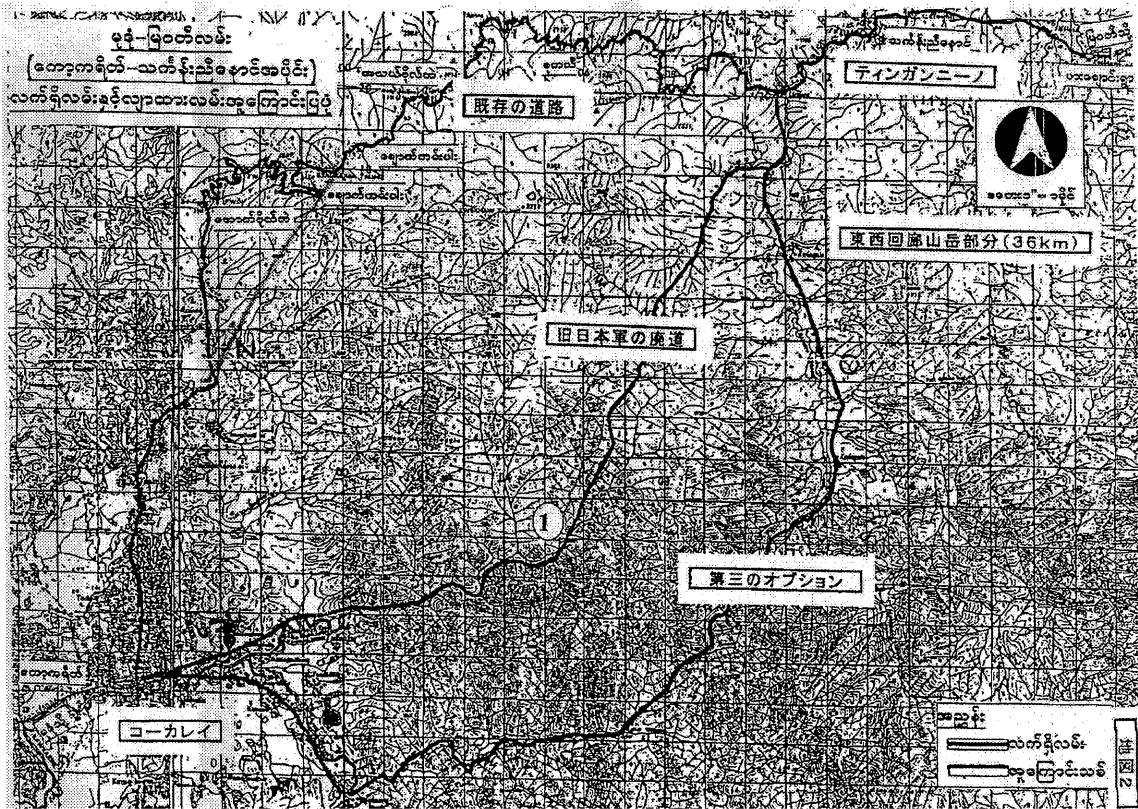
出典：タイ運輸省道路局資料

図 2 - 16 タイ～ミャンマー～インド三国間協力



出典：タイ運輸省道路局資料

図 2-17 タイによる無償資金協力区間



出典：外務省資料

図 2-18 無償資金協力要請の対象区間¹

1 今回調査により以下が判明した。①図中「旧日本軍の廃道」とあるが、実際の旧日本軍の廃道は「第三のオプション」のルートであった。②「東西回廊山岳部分 (36km)」とあるが、これは図中「旧日本軍の廃道」ルート。すなわち最短ルートの距離である。

(5) ミャンマー～タイ国境通過の現状

GMS では各国間の国境通過容易化のための協定化を進めているが、これに関連してミャンマーとタイの国境通過の現状について述べる。

ミヤワディ周辺の国境には、ミャンマー商務省国境貿易局（Department of Border Trade, Ministry of Commerce：ミャンマー語で NaTaha）が管轄する国境貿易ルートと DKBA が管轄する DKBA ルートという 2 通りの国境物流が存在している。正規（NaTaha）ルートは国境の橋を通過する 1 か所であり、国境税関、国境イミグレーションを管轄し、輸出入貨物に対するワンストップサービスに対応している。

一方で、周辺に十数箇所ある DKBA ルート（越境ポイント）の存在が問題であろう。DKBA ルートは輸出入関税を含めたミャンマー正規輸出入手続きの一切の免除が政府により対内的に容認されている。このことから、DKBA ルートは非正規国境ルートといえるが、国境交易の 9 割を占めるといわれている。最近では DKBA ルートによる自動車の輸入ができなくなり、政府による規制が強められつつあるという。

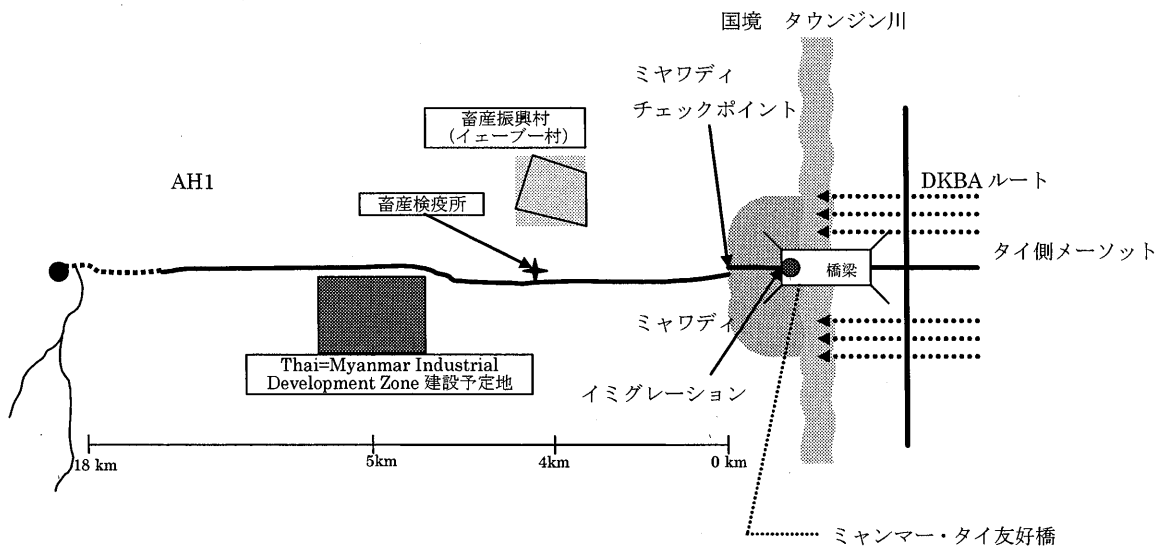
貨物の積み替えはミャンマー側ミヤワディで行われている。ミャンマーへの輸入貨物の多くがミヤワディのチェックポイント内で積み替えられるが、ミヤワディ内 NaTaha 管轄場所での積み替えも可能である。ミヤワディ内にはフォークリフトやクレーンといった荷役設備はなく、人力による手積荷役で対応している。タイ側メーソットにも積み替え場は存在するが、運用上ミャンマー貨物車両はタイ入境不可のため、メーソットではタイ車両からミャンマー車両への貨物積み替えは実施されない。

なお、ミャンマーでは、輸出した実績額以内での輸入が認められ、輸出実績額を超えた輸入ができない。また、輸入品全品目に輸入ライセンスが必要である。鉄関連品目などの特別な品目になると輸入申請から承認まで 1 か月以上を要することもある。

ミヤワディの西方 2.5 マイル、主要幹線道路沿いには検疫所がある。1998 年 12 月に開設されたものの、これまで、主に治安上の問題からほとんど機能していない。しかし、2004 年 1 月の中央政府（SPDC）と KNU の停戦合意以降、治安が改善し、輸出再開の見込みが出てきたため、現在、施設の充実を図り準備している。

現在、ミャンマー全土には 1,200 万頭の牛がおり、家畜の輸出許可には NaTaha の許可を必要とするが、このうち少なく見積もっても年間 20 万頭が、食肉が不足して輸入国に転じているタイ向けに違法に輸出されているという。主な密輸ルートはカレン州のミヤワディとスリー・バゴダ・パスの 2 か所存在するとされる。

ミャンマー政府には、バゴー県レゲー市にある検疫所に牛・水牛を留め置き、一次検疫を施したうえで、国境ミヤワディの検疫所に送り、そこで最終チェックをしたうえで輸出する計画がある。ミャンマー側の制度不備と整備の遅れを補うべく、タイは国境のタイ側に検疫期間として必要とされている 21 日間ミャンマーから輸入した家畜を留め置き、同時に肥育もできる施設の整備を進めている。成功をあげているのは特筆に値する。ミヤワディ～メーソットの通関・検疫所は、GMS 回廊のミャンマー部分で指定されている 3 か所の通関・検疫所のひとつであり、その重要度は高く、整備が急がれる。



出典：調査団作成

図 2 - 19 国境周辺の検疫・通関経路