

ミャンマー連邦共和国
投資環境整備情報収集・確認調査
報告書

平成 25 年 6 月
(2013 年)

独立行政法人国際協力機構 (JICA)

プライスウォーターハウスクーパース株式会社

民連
JR
13-068

© 2013 PwC. All rights reserved.

PwC refers to the PwC Network and/or one or more of its member firms, each of which is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/structure for further details.

本資料は概略的な内容を紹介する目的で作成されたもので、プロフェッショナルとしてのアドバイスは含まれていません。個別にプロフェッショナルからのアドバイスを受けることなく、本資料の情報を基に判断し行動されないようお願いいたします。本資料に含まれる情報は正確性または完全性を、(明示的にも暗示的にも)表明あるいは保証するものではありません。また、本資料に含まれる情報に基づき、意思決定し何らかの行動を起こされたり、起こされなかったことによって発生した結果について、プライスウォーターハウスクーパース株式会社、およびメンバーファーム、職員、代理人は、法律によって認められる範囲においていかなる賠償責任、責任、義務も負いません。

目次

1 はじめに	1-1
1.1 業務の背景、課題認識、目的、調査実施方法	1-1
1.2 調査の目的	1-4
1.3 調査の実施方法	1-5
2. 基本情報	2-1
2.1 地理	2-1
2.2 人口統計	2-7
2.3 文化	2-14
2.4 経済	2-15
2.5 政府と政治	2-26
2.6 地政学	2-28
2.7 開発政策	2-34
3. インフラ事業に関する基本的な状況	3-1
3.1 外国投資法	3-1
3.2.ミャンマー会社法 (Myanmar Company Act).....	3-14
3.3 外国投資プロセスの概要	3-19
3.4 政府の制度的構造	3-24
3.5 国家財政制度	3-31
3.6 インフラビジネス関連の手続き	3-34
3.7 ミャンマーにおける民間部門のインフラへの参加	3-36
4. セクター別投資環境	4-1
4.1 電力セクター	4-1
4.2 空港セクター	4-19
4.3 道路セクター	4-32
4.4 鉄道セクター	4-48
4.5 港湾セクター	4-52
4.6 内陸水運	4-65
4.7 上下水セクター	4-68
4.8 電気通信セクター	4-73

5.インフラ事業におけるプレーヤー	5-1
5.1. インフラ調達の現状及び今後の見通し	5-1
5.2 民間参加の実績がある主なインフラセクター	5-1
5.3 セクター毎の主要プレーヤー	5-2
<hr/>	
6. 工業団地、経済特区及び物流インフラ	6-1
6.1 はじめに	6-1
6.2 工業団地	6-1
6.3.経済特区	6-8
<hr/>	
7. 金融セクター	7-1
7.1 はじめに	7-1
7.2 背景	7-3
7.3 金融セクターにおけるプレーヤー	7-9
7.4 金融商品	7-10
7.5 規制環境	7-11
<hr/>	
8. アジア諸国との比較	8-1
8.1 アジアにおけるインフラ需要	8-1
8.2 官民連携スキームの進捗状況.....	8-2
8.3 比較分析	8-12
8.4 ミャンマーにおいて検討すべき課題.....	8-14
<hr/>	
9. JICA に期待される PPP 促進に向け支援	9-1
9.1 PPP 促進についての JICA 支援内容	9-1
9.2 ミャンマーにおける JICA に期待される PPP 促進のための支援項目案	9-2

添付資料リスト

略語リスト

添付資料リスト

添付資料 A: The Foreign Investment Law (2nd November ,2012)

添付資料 B: The Ministry of National Planning and Economic Development, Notification No. 11/2013, 31 (January 2013)
(Foreingn Investment Rule)

添付資料 C: Myanmar Investment Commission, Notification No. 1/2013 (31st January 2013)
Type of Business Activities

添付資料 D: Tax relief and exemptions available under Article 27 of the Foreign Investment Law

添付資料 E: The Burma Companies Act (1st April, 1914)

添付資料 F: The Burma Companies Regulations (1957)

添付資料 G:Requirements for New Companies

添付資料 H: インフラ PPP の候補案件リスト(非公表)

添付資料 I: 資料リスト

略語リスト

ACMECS	Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy エーヤーワディ・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略会議
ADB	Asia Development Bank アジア開発銀行
AH	ASIAN Highway アジアハイウェイ
AHN	ASEAN Highway Network アジアハイウェイネットワーク
ASEAN	Association of South-East Asian Nations 東南アジア諸国連合
AWPT	Asia World Port Terminal アジア・ワールド・ポート・ターミナル
BIMSTEC	Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation ベンガル湾多分野技術・経済協力イニシアチブ
BOT	Build-Operate-Transfer 建設－運営－移転
BTO	Build-Transfer-Operate 建設－移転－運営
CAGR	Compounded Annual Growth Rate 年次成長率
CBM	Central Bank of Myanmar ミャンマー中央銀行
CDC	City Development Committee 市開発委員会
CITIC	China International Trust & Investment Co 中国中信集团公司
CPIC	China Power Investment Corporation 中国電力投資集团公司
CRO	Company Registration Office 企業登記所
DCA	Department of Civil Aviation 航空局
DFID	Department for International Development 英国 国際開発省
DHPP	Department of Hydropower Planning 水力発電計画分
DHSHD	Department of Human Settlement and Housing Development 建設省住宅局
DICA	Directorate of Investment and Companies Administration 投資企業管理局
EIA	Environment Impact Assessment 環境影響評価
EIRR	Economic Internal Rate of Return 経済的内部収益率

FIML	Financial Institutions of Myanmar Law ミャンマー金融機関法
EOI	Expression of Interest 関心表明
FOREX	Foreign Exchange 外貨領外
EPC	Engineering, Procurement and Construction 設計・調達・建設
EPD	Energy Planning Department エネルギー計画局
EPZ	Export Processing Zone 地域輸出加工区
FDI	Foreign Direct Investment 外国直接投資
FIL	Foreign Investment Law 外国投資法
GMS	Greater Mekong Subregion 大メコン圏
HPGE	Hydroelectric Power Generation Enterprise 水力発電公社
ICAO	International Civil Aviation Organization 民間航空機関
IHLCA	Integrated Household Living Conditions Assessment 生活実態調査
ILO	International Labour Organization 国際労働機関
IMF	International Monetary Fund 国際通貨基金
ITD	Italian-Thai Development Corporation Limited イタリアン・タイ・ディベロップメント社
JV	Joint Venture 合弁会社
KBZ	Kanbawza Bank Limited カンボウザ銀行
MAA	Myanmar Aircraft Act ミャンマー連邦航空機法
MADB	Myanmar Agriculture Development Bank ミャンマー農業開発銀行
MCPT	Ministry of Communication, Posts and Telegraphs 通信郵便電報省
MEB	Myanma Economic Bank ミャンマー経済銀行
MEPE	Ministry of Electric Power Enterprises ミャンマー電力公社
MFTB	Myanma Foreign Trade Bank ミャンマー外国貿易銀行

MIC	Myanmar Investment Commission ミャンマー投資委員会
MICB	Myanmar Investment and Commercial Bank 投資商業銀行
MIDC	Myanmar Industrial Development Committee ミャンマー工業開発委員会
MITT	Myanmar International Terminal Thilawa ティラワ国際港
MNPED	Ministry of National Planning and Economic Development 国家計画・経済開発省
MOC	Ministry of Construction 建設省
MOE	Ministry of Energy エネルギー省
MOEP	Ministry of Electric Power 電力・電源省
MOFR	Ministry of Finance and Revenue 財務・歳入省
MOGE	Myanmar Oil and Gas Enterprise ミャンマー石油ガス公社
MORT	Ministry of Rail Transportation ミャンマー運輸鉄道省
MOT	Ministry of Transport 運輸省
MoU	Memorandum of Understanding 覚書
MPA	Myanmar Ports Authority ミャンマー港湾公社
MPE	Myanmar Petrochemical Enterprise ミャンマー石油化学公社
MPPE	Myanmar Petroleum Products Enterprise ミャンマー石油製品公社
MPT	Myanmar Post and Telecommunication ミャンマー郵電公社
OCDI	Overseas Coastal Area Development Institute 国際臨界開発研究センター
ODA	Official Development Assistance 政府開発援助
PAPRD	Project Appraisal and Progress Reporting Department プロジェクト評価・調査局
PPA	Power Purchase Agreement 電力購入計画
PPP	Public Private Partnership 官民共同
PTD	Posts and Telecommunications Department ミャンマー郵便電気通信公社
SEZ	Special Economic Zone 経済特別区
SIA	Socio-economic Impact Assessment 社会経済影響評価

SOE	State Owned Economic Enterprises 国有企業
SOEL	State Owned Economic Enterprises Law 国有企業法
SPDC	State Peace and Development Council 国家平和発展評議会
SPIC	Special Projects Implementation Committee 特別プロジェクト実行委員会
SPV	Special Purpose Vehicle 特別目的会社
UMEH	Union of Myanmar Economic Holding ユニオン・オブ・ミャンマー・エコノミックホールディング社
USAID	United States Agency for International Development 米国国際開発庁
YESB	Yangon City Electricity Supply Board ヤンゴン配電公社
YCDC	Yangon City Development Committee ヤンゴン市開発委員会

1 はじめに

1.1 業務の背景、課題認識、目的、調査実施方法

1.1.1 業務の背景

ミャンマーの改革目標と我が国政府のミャンマー支援

ミャンマー連邦共和国（以下「ミャンマー」）では、2011年3月のテイン・セイン首相の大統領就任による新政権発足以降、多数の政治犯の釈放、少数民族との停戦合意の精力的推進、為替レートの一元化等、民主化・経済改革に向けた前向きな動きが急速に進展している。さらにテイン・セイン大統領の所信表明演説では政治・経済・社会開発の各分野に関する改革目標も発表されている。

これに対し、日本政府は、2012年4月21日に首脳会談を行い、対ミャンマー経済協力方針を見直している。今後の我が国政府のミャンマー経済協力方針の3つの柱の1つには、「持続的経済成長のために必要なインフラや制度の整備等支援」として、円借款を活用したインフラ等の整備を推進することが掲げられており、2012年10月11日のミャンマー支援国会合において、2013年のできるだけ早い時期に電力や道路などのインフラ整備に対する新たな円借款を再開することを発表した。また、外務省、JICA、経団連、商工会議所などは、「ミャンマーに関する官民連携タスクフォース」を創設し、同国の投資環境や経済協力について意見交換を始めている。

投資環境整備の必要性

このような状況のもと、ミャンマーは、新政権発足以降、アジア最後の手つかずの市場として世界中から注目を集めている。他方、長年の軍事政権の支配下で、ミャンマーにおけるインフラ整備は遅れ、経済も疲弊しており、外国企業や民間セクターの新規参入にとっては未だ問題も多く、これらの解決に向け、投資環境整備は最重要課題の一つとなっている。

インフラ整備の必要性

さらに、民間企業の参入に必要となるインフラ整備も喫緊の課題と考えられる。特に、産業を発展させていく上で重要な鍵となるのは、電気、水道、道路、港湾等、基礎インフラおよび民間の製造拠点の連結を促す交通・物流インフラ等の整備である。同国は、中国・インドからの海洋へのアクセス、東西回廊の終着点でもあり、物流の観点からも、極めて重要な位置にあるといえる。

他方、ミャンマーの財政資金は限定的であり、長期的な持続可能性を考慮すると、いかに迅速に、財政資金・援助資金をレバレッジとして、民間資金を動員できる環境を整えるかを検討することも必要と考えられ、民間セクターの資金・活力を活用した Public Private Partnership (PPP) によるインフラ整備についても必要と考えられる。

1.1.2 基本認識と課題

ミャンマーにおける投資状況と投資環境

ミャンマーにおける外国直接投資の動向をみると、1997年のASEAN加盟時に増加した後、2007年のテイン・セイン氏の首相就任を境に大幅に増加している。投資環境制度面に関しては、ミャンマー政府は新たな「外国投資法」の整備を進めてきおり、2012年11月2日に「外国投資法」が承認された。

我が国企業による投資および貿易の推進も期待されているが、これまでの経済制裁等により、公共事業に対する政府援助の金額は大きいものの、我が国企業の投資レベルは他国に比べ、必ずしも高くない。2010年度から2011年度では、中国がタイを抜いてミャンマーへの最大の投資国となっているほか、韓国が4番目になる等、12番目である日本に比べて大きな存在感を示している。

ミャンマーにおけるインフラ整備状況

FDIは増加しているが、表に示す通り、インフラは未整備であり、投資に係るボトルネックになっていると考えられている。経済特別区（Special Economic Zone、SEZ）開発、鉄道近代化、港湾整備のような、多額の資金を要する大規模インフラ案件が計画されている。そのようなインフラ投資への多額の資金ニーズに対応するため、また、公共投資が限定的であることなどから、民間セクターを巻き込んだインフラ開発が行われてきているが、PPPの検討は不十分であり、今後環境を整えていく必要がある。

表 1.1.1 ミャンマーにおけるインフラの状況

	電化率 (全人口における割合、%) (2009)	一人当たり電力 消費量(kWh) (2010)	100k m ² あたりの 道路密度 (km/100k m ²) (2010)	インターネット ユーザー(100 人あたり) (2011)
ミャンマー	13%	131	4	1.0
カンボジア	24%	146	22(*)	3.1
ベトナム	97.6%	1035	-	35.5
タイ	99.3%	2243	-	23.7

出典：World Bank Development Indicators 2012

*2009年のデータ

PPPの実施状況

PPP事業については、過去には、中国企業や、Asia World、Htoo Group of Companies等のミャンマー財閥系企業により、電力・港湾等でのBOT事業が実施されている。しかし、過去のPPP事業のほとんどが、民間事業者の提案により、直接指名で実施されており、事業者選定プロセスが必ずしも明確に定められてないなど、その実態は不透明な部分もあり、

透明性を確保するため、新政権発足後、各種法律や規制が定められている。

今後、いかに透明性を確保し、適切なリスク分担を備えた案件のストラクチャリングを行い、国際基準を満たす民間事業者の参画を促進するかが課題となっており、投資環境制度・PPP 制度双方を整備していく必要があると考えられる。

その一方で、ミャンマー政府は電力、通信などいくつかのセクターの民営の化方針を発表しており、日本に対しては従来型の公共事業の促進のみならず PPP プロジェクトへの助言の提供や、民間のインフラビジネスへの参入を促進するための投資振興活動等が求められている。

表 1.1.2 ミャンマーにおける民間セクターの参加によるインフラ事業実施例

セクター	PPP 概況	プロジェクト例
電力	中国・タイ等海外との協力により BOT が実現している。	◆Nanli 1-2 Hydropower Station Shweli River Cascade 1 Hydropower Station
鉄道	現在は運輸鉄道省が実施しているが、かつて環状線は事業権入札の公示まで進んだ。	◆ヤンゴン環状線(ただし入札公示まで)
港湾	ヤンゴン港を中心に BOT 実施済み。国内の機関のほか、一部に外資参入が見られる。	◆ヤンゴン港(バースごとに事業者・方式異なる。BOT 方式。) ◆ティラワ港(香港ハッチソン等が BOT 実施)
空港	ネピドー空港で初の民間開放が実現。	◆ネピドー空港(財閥 Asia World がオペレーター)
道路	一部の道路では民間参入済み。国内の財閥が中心。	◆ネピドー～ヤンゴン間国道(財閥 Asia World が維持管理等実施) ◆マンダレー～ムーサー間道路(財閥 Asia World が整備実施)

出典：各関係政府機関ウェブサイト等

ミャンマーインフラ市場における本邦企業の動向

本邦企業の関心の高まりを表すように、既に企業が商談を進めるインフラ案件が 10 件以上が明らかになっており、具体的にはヤンゴン周辺のガス火力発電所や、上下水道整備計画、セメント工場計画などについて、各社が事業化調査を始めていると報じられている。この動きは、円借款の再開によりさらに加速していくものと思われる。

今後、ティラワ経済特別区開発等の工業団地開発、電力不足解消のため発電所整備、事

故やトラブルが多発する鉄道網、ヤンゴン市の上下水道整備、車社会への移行をにらみ製油所や橋梁（きょうりょう）新設の案件なども明らかになっており、これらの計画への商社、プラントメーカーの関心も高い模様である。他方、ミャンマー政府は電力事業などの民営化方針を打ち出しており、我が国も従来型の公共事業にとどまらない民間連携・投資促進支援が必要となっている。

1.2 調査の目的

上述の背景・課題を踏まえ、本調査の上位目標として次の点が挙げられる。

- ミャンマーの持続的経済成長に向け、我が国企業による投資を促進する観点から、投資環境に関する基礎情報収集を行うこと。
- 民間連携候補案件に関する情報収集を行い、JICA の支援の検討に資するものとする

上記の上位目標に資するための、本調査の目的は以下の2点と認識している。

- 目的1： ミャンマーにおいて、JICA が実施する民間連携スキームの活用を前提に、投資環境等に関する情報収集を行う。
- 目的2： JICA の有償資金協力・技術協力制度および民間連携支援制度を把握した上で、特に民間連携・投資促進支援の観点から、JICA における民間連携の各スキームの実施候補に関して提案を行う。

1.3 調査の実施方法

本調査における情報収集の実施方法は以下のとおりである。

表 1.3.1 本情報の収集・分析

調査項目		基本情報の収集・分析
調査内容 (仕様)		概況・政治システム、経済状況、地政学的位置づけ、他国・地域との関係、開発政策
調査方法	デスクトップ/文献	各種ウェブサイト。
	ヒアリング	必要に応じ関係機関に適宜実施。

各項目の情報収集方法

1. デスクトップリサーチで取得可能な情報について整理を行う。
2. ヒアリングの必要があると判断されたヒアリング先について、ヒアリング先、ヒアリング項目リストを作成する。ヒアリング項目については必要に応じて JICA に確認を行う。
3. ヒアリングを実施し、収集した情報を整理する。

表 1.3.2 インフラビジネス展開等に関する投資環境の情報収集・分析

調査項目		インフラビジネス展開等に関する投資環境の情報収集				
		A:投資政策	B:インフラ事業実施に関する政府実施体制	C:インフラ事業実施に関する関連手続き	D:料金設定方法	E:労働市場
調査内容 (仕様)		外国投資法改正の概要、投資奨励制度、投資形態による規制、外国企業がインフラビジネスに参画可能な形態等	インフラ事業関連ミャンマー政府関係各省庁の概要、インフラ事業実施の際の政府内の関係・監督官庁の役割および体制。	インフラ事業必要許認可、事業権者選定方法、事業権付与者の資格(出資比率等)、所有権取扱	インフラ事業の料金設定・改定方法および承認手続き。	労働力人口・就業構造・賃金水準・労働条件・労使条件・職業教育・社会生活環境・産業人材
調査方法	デスクトップ/文献	PwC “Myanmar Business Guide”、各種法規	国家計画経済開発省ほか インフラ関連機関ウェブサイト(インフラ関連機関については下記で示す通り)	PwC “Myanmar Business Guide”、各種法規	電力・水道・鉄道関連機関等各機関ウェブサイト 料金改定手続きに関する法令	◆JICA 過去報告書「アジア地域カンボジア・ラオス・ミャンマー国民間連携による産業人材育成基礎調査」 ◆PwC“Myanmar Business Guide”
	ヒアリング	ミャンマー投資委員会(MIC)、DICA、国家計画経済開発省、商業省、商工会議所(UMFCCI)	国家計画経済開発省ほか インフラ関連機関(インフラ関連機関については下記で示す通り)	ミャンマー投資委員会(MIC)、DICA、国家計画経済開発省、商業省、建設省等	エネルギー省、地方政府(水道関連部局)、運輸鉄道省等	JETRO、各進出企業等

出典：コンサルタント作成

調査項目		インフラビジネス展開等に関する投資環境の情報収集				
		F:市場動向	G:現地事業者の概況	H:経済特区・工業団地概要	I:物流インフラ事情	J:他国進出事例
調査内容(仕様)		消費市場の動向	各企業の規模、実績	ヤンゴンおよび周辺の経済特区および工業団地につき概要/開発計画/ユーティリティ(水・電気等)を調査。	各種物流インフラ(国境までの物流インフラ含む)	他国の直接投資および進出動向
調査方法	デスクトップ/文献	各種マクロ指標等	各種ニュース・記事のサーチ	JICA 過去、現在進捗中調査	ADB・大メコン圏(Greater Mekong Subregion) 構想各種報告書	「ミャンマー経済の新しい光」
	ヒアリング*	現地進出企業	日系商社、JETRO 等	JETRO、進出企業、SEZ 管理委員会等	日系商社、JETRO 等	日系商社、JETRO 等

出典：コンサルタント作成

2. 基本情報

2.1 地理

2.1.1 地域

ミャンマー連邦共和国（以下ミャンマーと記述）は、東南アジアに位置する国の一つである。北西はインド、西はバングラデシュ、南東はタイ、東はラオス人民民主共和国、北東は中国の各国と国境を接する。面積は 653,520 km² であり、東南アジアで二番目に広大な国である。首都は国土の中心に位置するネピドー市である。

ミャンマーが東南アジアの高成長を遂げる国々の中心に位置することから、多くの先進国は政治的にも、経済的にも同国との強力な関係を設立することに関心を抱いている。

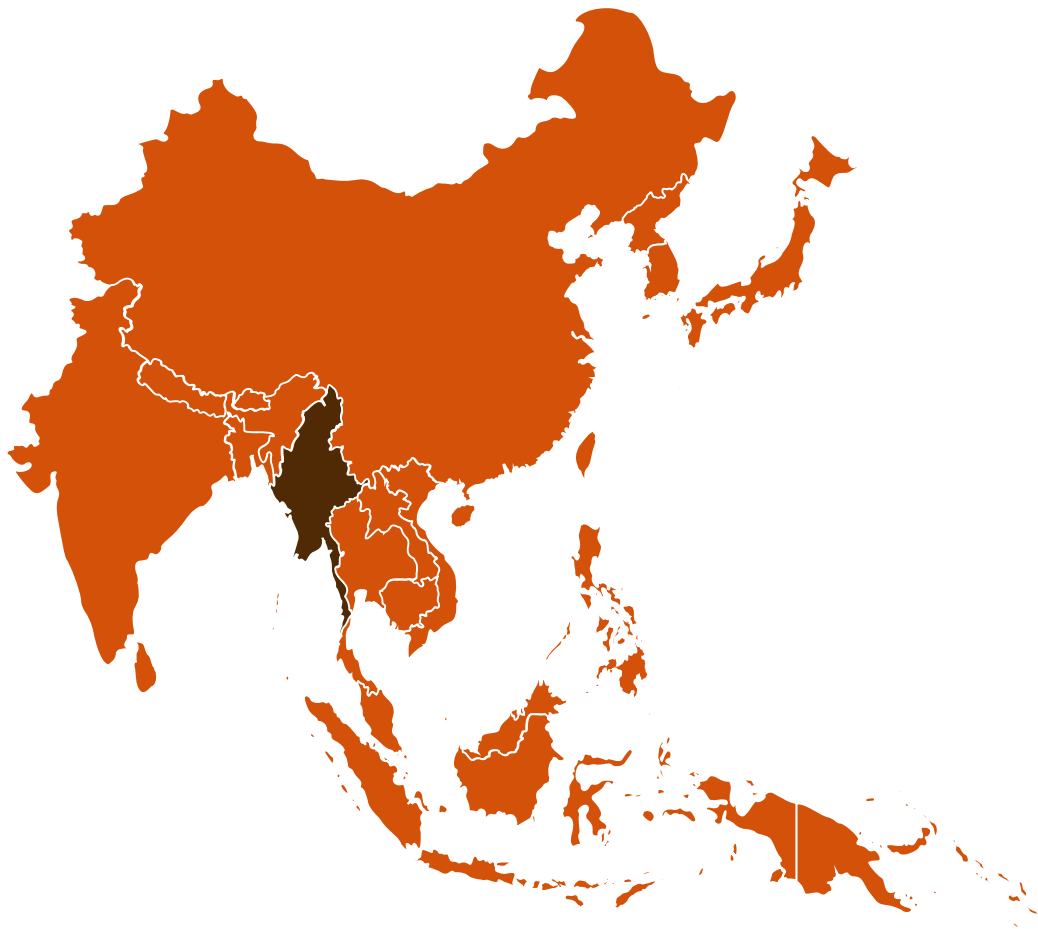


図 2.1.1 東南アジアにおけるミャンマーの位置関係

出典:コンサルタント作成

2.1.2 行政区分

ミャンマーの行政区分は、州・管区、県、郡区および村・小区の4層構成となっている。州・管区の下には、64 県が存在する。

7 州、7 管区および 1 連邦地区により構成されている。州および管区は、県に分割される。県は、郡区に分割される。郡区は、村および小区に細分される。

表 2.1.1 行政区分

州・管区	県	郡区
カチン州	3	18
カヤー州	2	7
カイン州	3	7
チン州	2	9
モン州	2	10
ラカイン州	4	17
シャン州	11	54
サガイン州	8	37
タニンダーリ管区	3	10
バゴー管区	4	28
マグウェ管区	5	25
マンダレー管区	7	31
ヤンゴン管区	4	45
エーヤワディ管区	6	26
ネピドー連邦領	-	-



図 2.1.2 行政区分地図

出典: “List of Districts, Townships, Cities/Towns, Wards, Village Groups and Villages in Union of Myanmar as of Dec 2001”

2.1.3 都市

ミャンマーの都市の中で最も人口が多いのはヤンゴン管区の州都であるヤンゴン市である。ヤンゴン市は、2005年11月の首都移転までミャンマーの首都であり、首都移転後も、同市は商取引の中心とみなされてきた。第二の都市はマンダレー管区の州都マンダレーであり、国内で最も中国との通商が盛んな都市である。ミャンマーの現在の首都はネピドー市であり、現在ほとんどの政府機関がネピドー市に所在する。

表 2.1.2 ミャンマーの主要都市

2012 順位	都市	2012年算出人口 (千人)	州・管区
1	Yangon	4,949	ヤンゴン管区
2	Mandalay	1,621	マンダレー管区
3	Naypyidaw	934	ネピドー連邦領
4	Mawlamyaing	542	モン州
5	Bago	279	バゴ管区
6	Patheingyi	277	エーヤワディ管区
7	Meiktila	245	マンダレー管区
8	Mergui	216	タニンダリー管区
9	Akyab	205	ラカイン州
10	Myingyan	196	マンダレー管区
11	Monywa	195	サガイン州
12	Taunggyi	180	シャン州
13	Dawei	171	タニンダリー州
14	Maymyo	162	マンダレー管区
15	Henzada	158	エーヤワディ管区

出典：2012年人口はコンサルタント算出

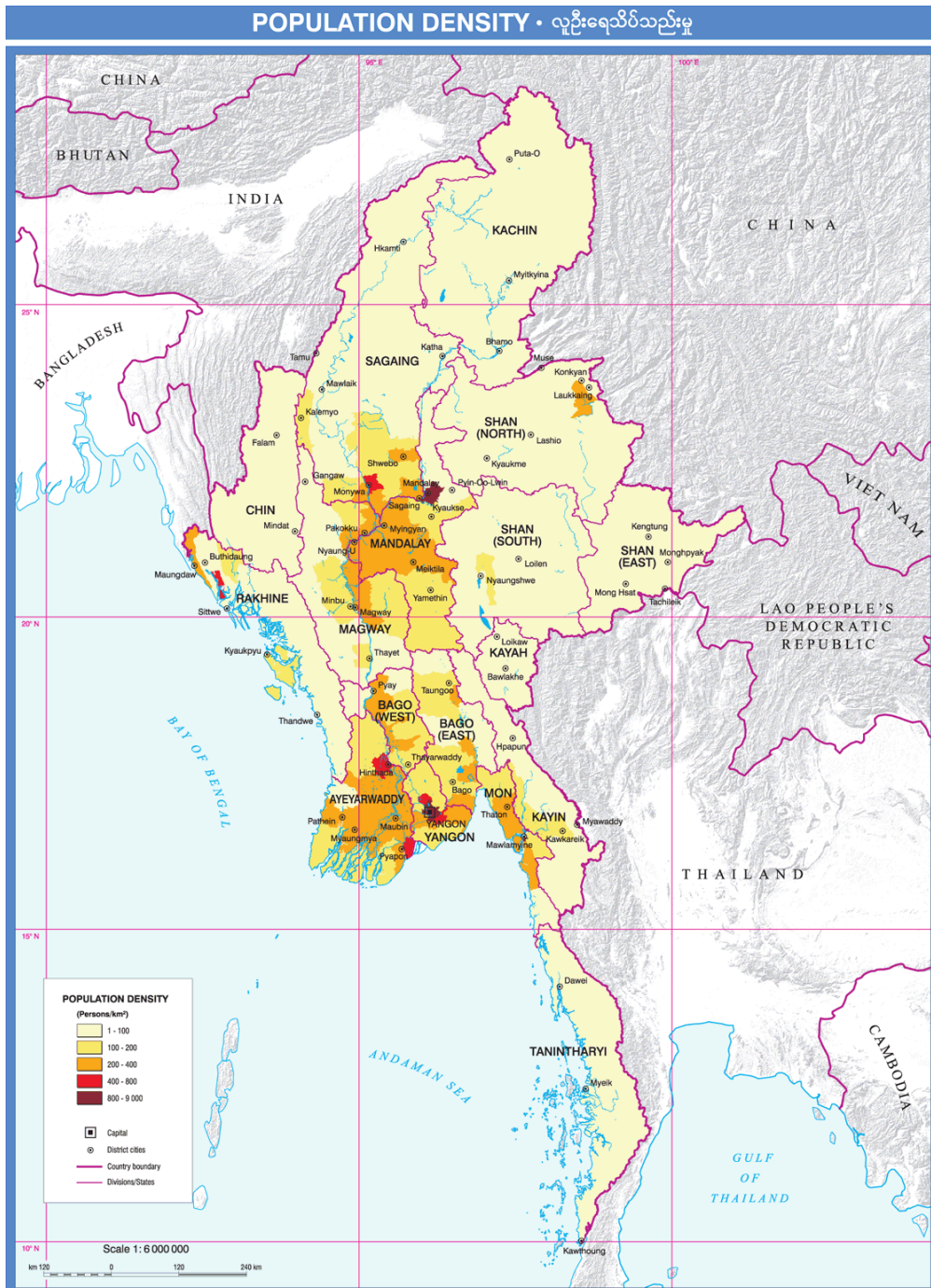


图 2.1.3 人口密度

出典：Food and Agriculture Organization of United Nations (FAO) Aquastat Database¹

¹ Food and Agriculture Organization of United Nations, “Aquastat database”.

<http://www.fao.org/nr/water/aquastat/data/query/index.html>

2.1.4 気候²

ミャンマーの国土の大半が、アジアのモンスーン地帯である北回帰線と赤道の間に位置する。沿岸地域の雨量は、年間 5,000 ミリを超え、デルタ地帯の年間降水量は約 2,500 ミリである。一方、中央ミャンマーの乾燥地帯の平均年間降水量は 1,000 ミリ未満である。同国北部は最も涼しい地帯であり、平均気温は 21 °C であるが、沿岸およびデルタ地帯の平均最高気温は 32 °C となっている。

豊富な降雨量のため、水力発電が最も一般的な発電方法となっている。公式月報によれば、2008 年 4 月の時点で、総発電容量の約 30～35%が水力発電によるものとなっている。

モンスーンの季節に、ミャンマーはしばしば洪水の被害に遭遇する。2012 年、モンスーン期間の大量の降雨が 2 週間続いたことから、ヤンゴン近くのイラワジデルタ地帯が洪水となった。ミャンマー当局によると、少なくとも 85,000 人がこの洪水のために自宅から避難している。当該デルタ地帯は 2008 年の熱帯性低気圧ナルギスにより、壊滅的な被害を受けており、約 13 万人もの死者を記録している。最近になり、洪水災害は増加しているが、その原因はダムおよび灌漑水路数の増加と考えられており、脆弱なインフラおよび旧式の農業システムが、季節的なモンスーンがもたらす雨量に対応できなくなっているということである。

² FAO Aquastat Database

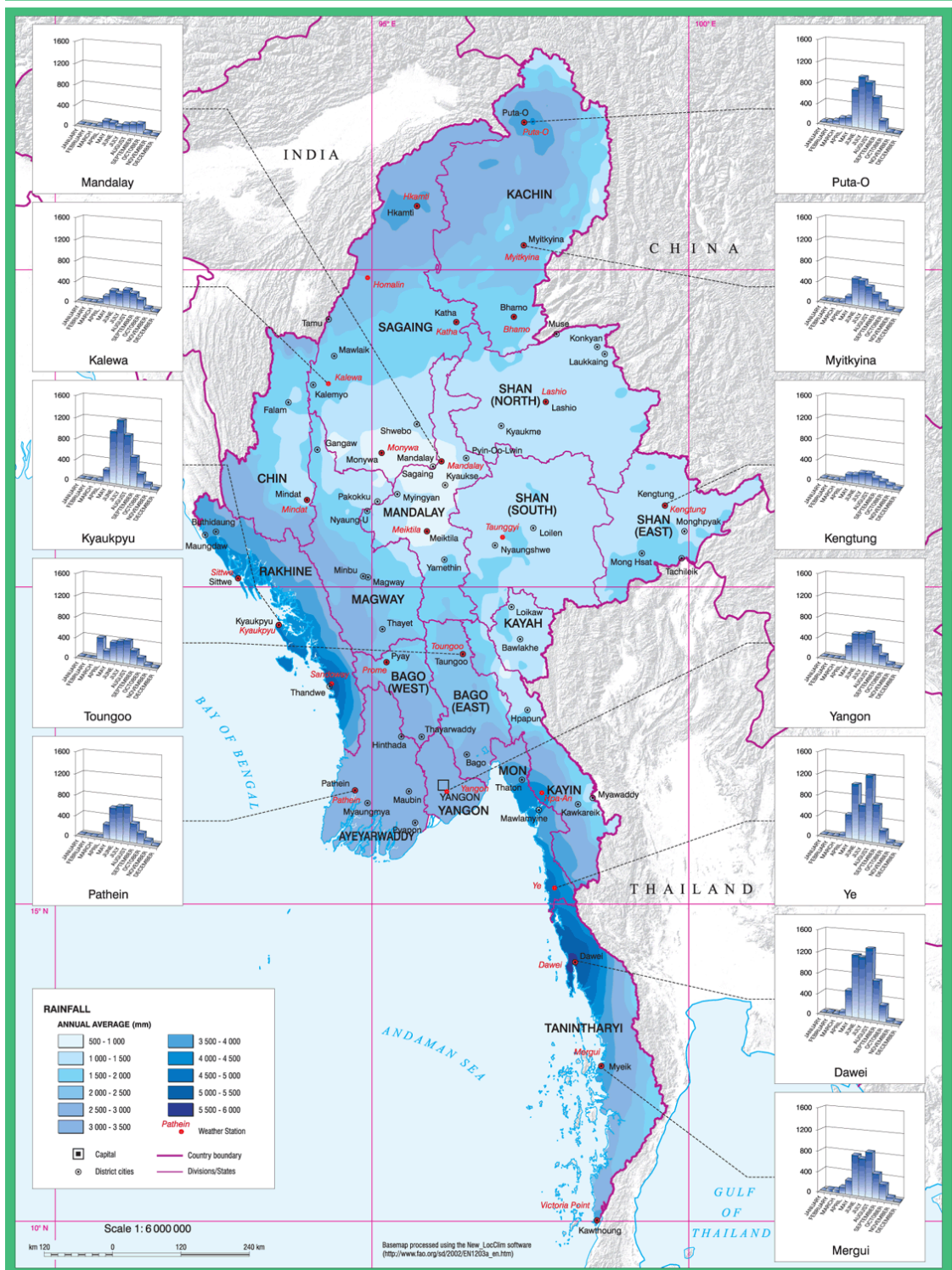


图 2.1.4 平均年間雨量

出典: FAO Aquastat Database

2.2 人口統計

2.2.1 人口

ミャンマーでは最近実施された公式人口調査は 1983 年であり、当時、人口は 35,442,972 人と推定された。CIA World Factbook 等に掲載された最近の推定によると、2012 年の人口は 54,584,650 人にまで増加しているとされる。しかし、2011 年の国際通貨基金 (IMF) の推定値はこれよりはるかに多い 62 百万人としているが、この差は推定の実施にあたり、異なる手法が用いられたために生じている。これにより、ミャンマーは ASEAN 諸国の中で人口第 4 位となっている。

世界銀行によると、24 歳未満の人口は総人口の 44% とされる。生産年齢 (15 - 64 歳) の人口は総人口の 69% を占めており、2030 年までには 15% の増加が見込まれる。若い人口は成長市場および安価な労働力を求める外国投資家にとって、魅力であると考えられる。



図 2.2.1 ミャンマーの人口構成図(千人)

出典：世界銀行

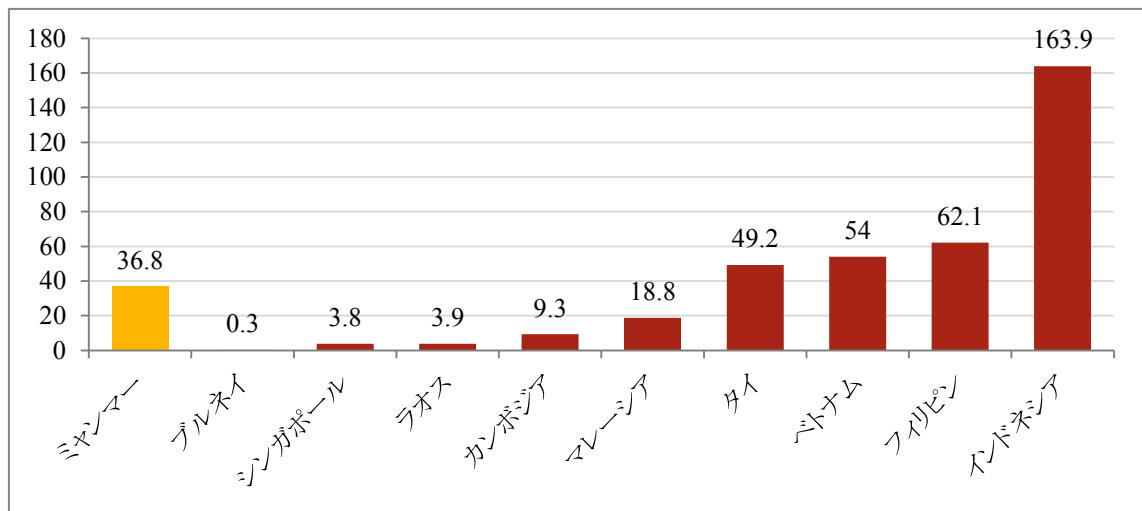


図 2.2.2 ASEAN 諸国における生産年齢人口比較 (百万人)

出典: World Bank, and The Economist (2012). “Myanmar’s economy – crawling up through the wreckage”

2.2.2 民族

ミャンマー政府は、国内の主要な 8 民族を特定している（これらは 135 の「異なる」民族により構成される）。主要民族はビルマ族であり、同国民族の 68%を占めている。中国の雲南省から約 1,200-1,500 年前に移住してきた民族であり、主としてイラワジ盆地に居住する。その優勢から、ビルマ族の影響はミャンマーの文化、慣行、建築上、明確に表れている。しかし、政府による民族の区分は言語上または遺伝的類似性より、むしろ地理的要素による点に留意する必要がある。

その様々な民族および複雑な歴史より、2011 年夏のミャンマー軍とカチン独立軍との間の戦闘勃発以降、推定 10 万人が強制退去させられている。ミャンマーにおける内部抗争は、同国の繁栄にとり主要懸念事項の一つとなっている。

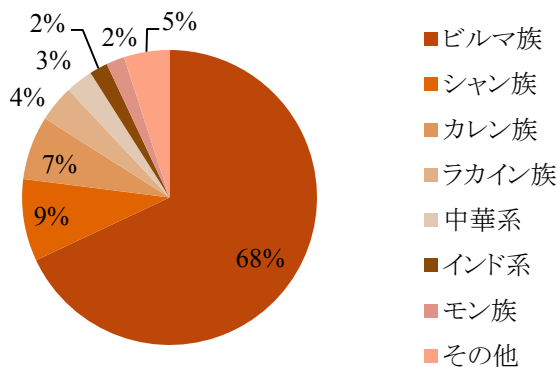


図 2.2.3 ミャンマーの民族構成

出典：CIA The world fact book

2.2.3 労働市場

ミャンマー市民の雇用

1990年の労働力調査によると、ミャンマーにおける労働人口合計は総人口の60.56%を占める。また、失業率は2.52%である。労働力の大きい州・管区は、サガイン、バゴ、マグウェ、マンダレー、ヤンゴンおよびエーヤワディとなっている。

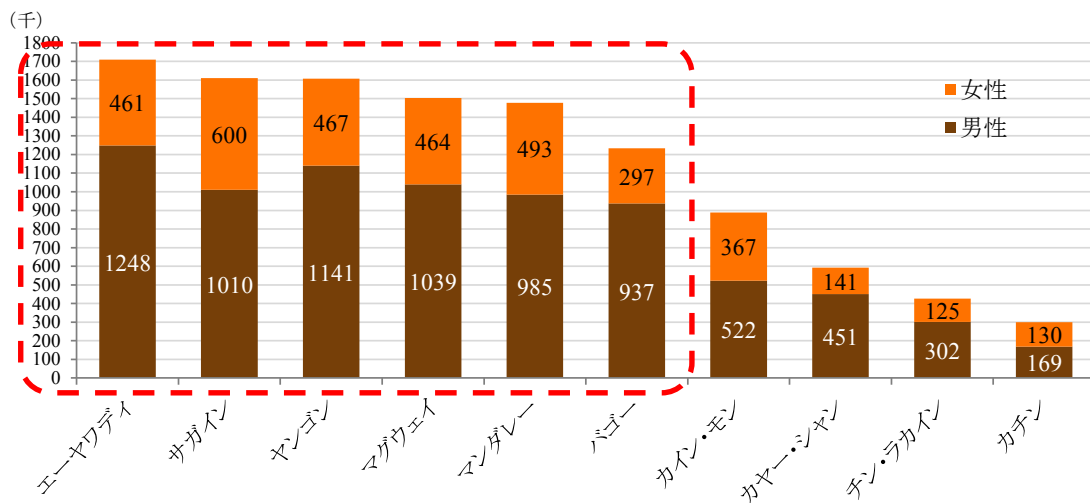


図 2.2.4 性別および居住地別労働人口 (1990年)

出典: Central Statistical Organization (2010). “Statistical Yearbook 2010”

労働人口の内、56%は農業、狩猟、林業および漁業に従事しており、以下、16%を占める卸、小売業、飲食業およびホテル業が続く。

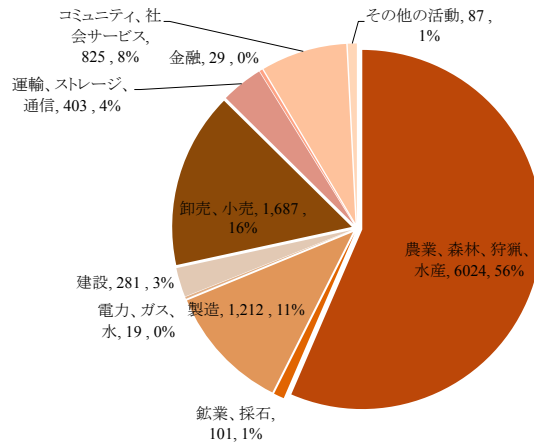


図 2.2.5.産業別雇用人口構成(1990年)

出典: Central Statistical Organization (2010)

人件費

ヤンゴンの人件費は、アジアの他の人気都市と比較して安価である。さらに、高い識字率を誇る豊富な人的資源がミャンマーの利点とされている。15歳以上の人口の識字率は92%（2010年）であり、ラオス72%（2005年）、カンボジア74%（2009年）等、近隣都市を上回る³。

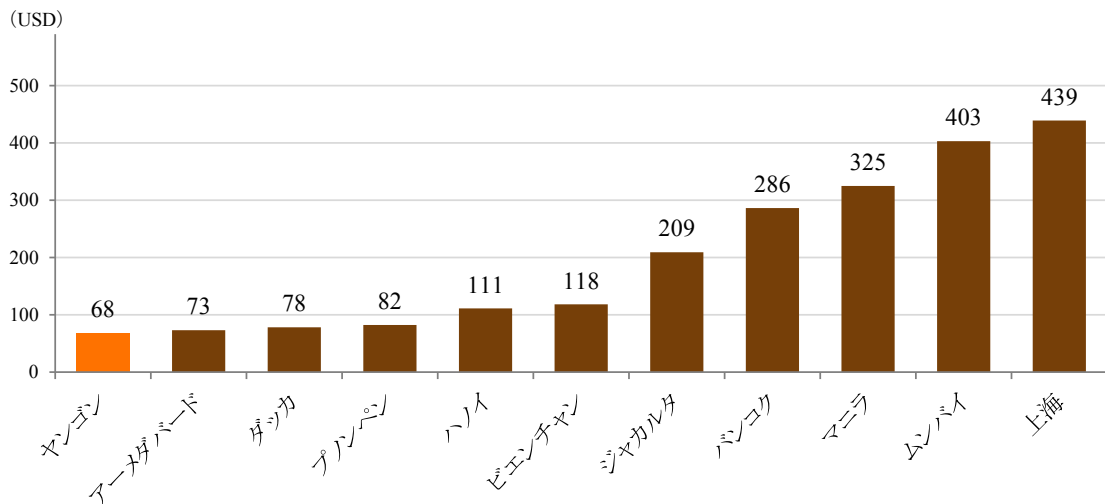


図 2.2.6 月次基本給(工場労働者一般)

出典: JETRO (2012/1/6 Interbank 米ドルレート) を基にコンサルタント作成

³World Bank (2013). "World Development Indicators, 2013"

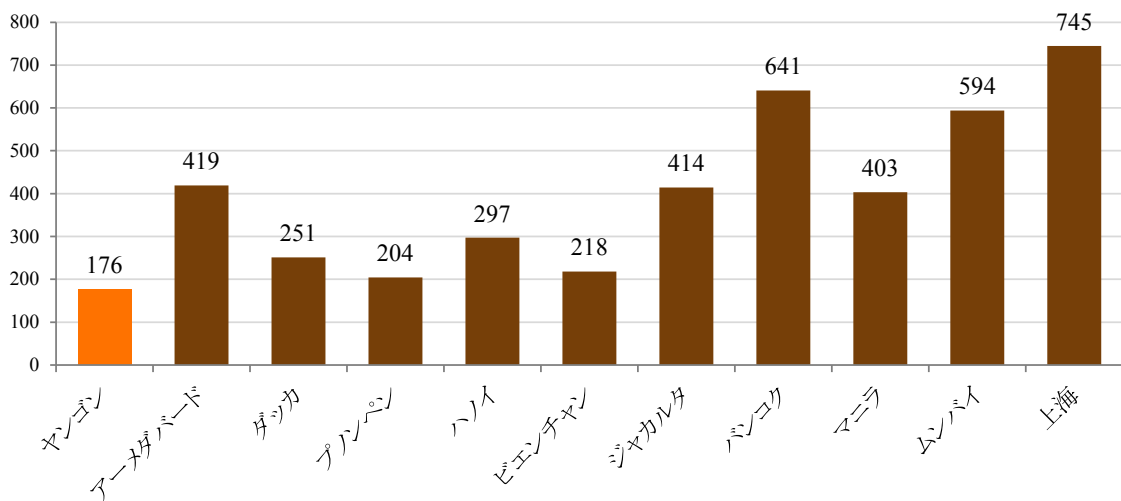


図 2.2.7 月次基本給(中級エンジニア)

出典：JETRO（2012/1/6 Interbank 米ドルレート）を基にコンサルタント作成

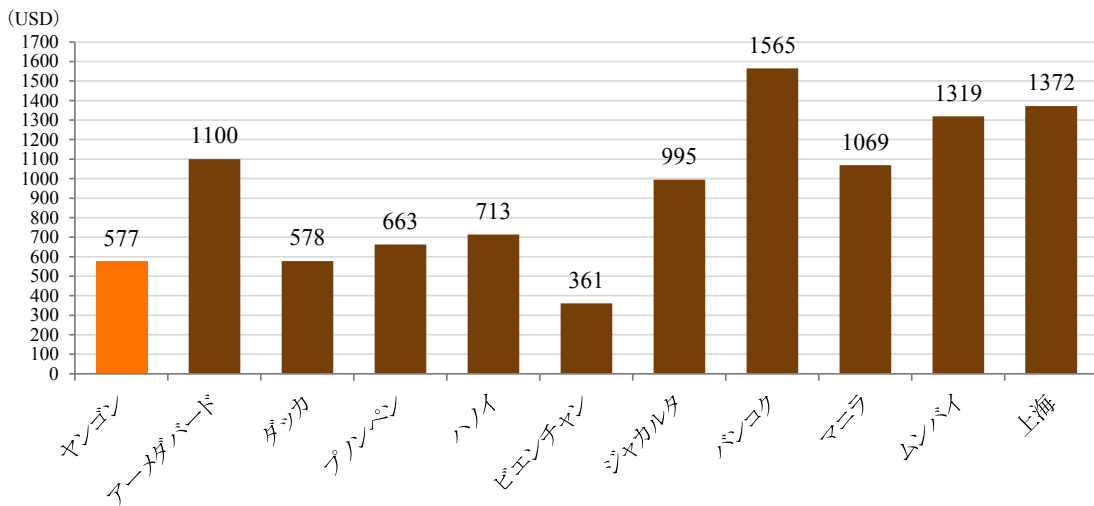


図 2.2.8 月次基本給(中級管理職)

出典：JETRO（2012/1/6 Interbank 米ドルレート）を基にコンサルタント作成

移民労働者

国際移住機関（2009年）によると、現在、ミャンマーの人口の最大10%が海外で就労し

ている。多くの移民を受け入れているタイにおけるミャンマーからの移民労働者数は、2百万人超と推定されている。タイ政府は、National Verification programに基づきミャンマーからの移民労働者を引き受けており、これらの移民は登録労働者、国家確認手続きを経た者およびミャンマーより直接、正式に雇用する者の3区分に分類される。しかし、当該プログラムは2012年12月に終了したことから、こうした移民が不当に利用される可能性があると考えられている。

多くの移民が既に移民先に定着していることから、ミャンマーに戻る移民数を予測するのは困難である。これらの移民が母国に戻るためには、魅力的な職業機会、ヘルスケア制度の向上に加え、子どもたちにとってのより良い教育制度等の環境の改善が必要であると言われている。

ミャンマーにおける現行労働法

- ✓ Employment and Training Act (1950)
雇用訓練法 (1950年)
- ✓ Employment Restriction Act (1959)
雇用規制法 (1959年)
- ✓ Employment Statistics Act (1948)
雇用統計法 (1948年)
- ✓ Factories Act (1951)
工場法 (1951年)
- ✓ Labour Union Law (2011)
労働組合法 (2011年)
- ✓ Leave and Holidays Act (1951)
休暇と祝日に関する法 (1951年)
- ✓ Minimum Wages Act (1949)
最低賃金法 (1949年)
- ✓ Oilfields Labour and Welfare Act (1951)
油田労働・福祉法 (1951年)
- ✓ Payment of Wages Act (1936)
賃金支払法 (1936年)
- ✓ Social Security Act (1954)
社会保障法 (1954年)
- ✓ Shops and Establishments Act (1951),
店舗事業所法 (1951年)
- ✓ Trade Disputes Act (1929)
貿易訴訟法 (1929年)
- ✓ Workmen's Compensation Act (1923)
労災法 (1923年)

社会保障法は、雇用者、従業員および政府からの拠出金によりファンドを設立した。ミャンマー経済特区法（2011年）およびダウエー経済特区法（2011年）は、海外従業員、労働許可およびビルマ人従業員の最低割合に適用される特別規則を規定している。なお、ミャンマーは1948年に国際労働機関に加盟している。

外国人の雇用

外国人従業員数についての制限は、存在しない。しかし、会社法に基づき設立されたミャンマー国民所有企業の役員に、外国人を任命することはできない。さらに、ミャンマー国民所有企業による外国人の専門家、技術者、管理職、部長または経営代理人としての雇用は、ミャンマー投資委員会（MIC）の承認を要する。

MICが発行する営業許可に基づき設立された組織の人材雇用については、ミャンマー国民が優先される。但し、MICは専門家および技術者を海外から任命する申請については、個別に検討することができる。

営業許可に基づき設立された経済団体は、現地人材が業務に熟練し、より高い職位への昇進が可能となるよう、現地・海外研修を準備しなければならない。

労働許可の処理および要件(管理職、監督職、専門職)

MICが発行する営業許可に基づき設立された組織が、外国人専門家および技術者を雇用することは認められているが、雇用にあたっては、以下手続きの完了を要する。

- ✓ 投資家がMICに提出する投資申請書に、雇用する外国人専門家・技術者の人数を明記する。
- ✓ MICの営業許可取得後、会社は任命および在留許可を申請する。
- ✓ MICの承認を受け、会社は労働省の労働局による労働許可および、入国管理・人口省の入国管理・国家登録課に在留許可およびビザを申請する。

2.3 文化

2.3.1 言語

ミャンマーの公用語、および指示・命令の主要伝達言語は、ビルマ語である（65%）。しかし、ミャンマーではシャン語（6.4%）、カレン語（5.2%）、カチン語（1.8%）、チン語（1.6%）、モン語（1.5%）およびラカイン語（1.5%）等、様々な言語が使用されている⁴。

ミャンマー国民の識字率は、92%と高い割合を示している。識字率は男性が 95%と高く、女性は 90%となっている。また、特に教育を受けた都市のエリート層では英語も話されており、公立学校では第二外国語となっている。この様に識字率が高いことにより、同国はビジネス投資において魅力的な地域となっている。

2.3.2 宗教

ミャンマーの主要宗教は、仏教である。政府は他の宗教に対し、積極的に小乗仏教を奨励している。仏教徒以外のキリスト教徒やイスラム教徒については、宗教的迫害が存在する。なお、仏教徒以外が軍隊や政府の職務に就くことは難しいといわれている。

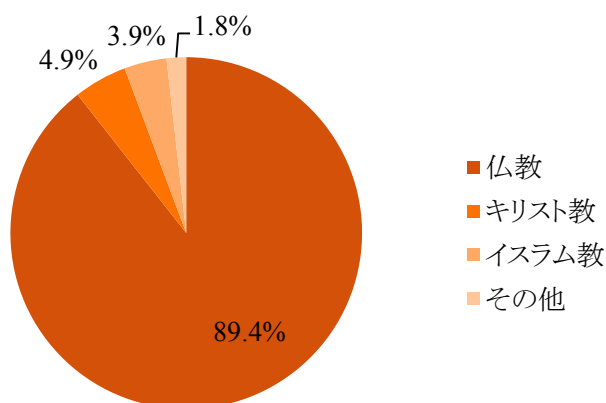


図 2.3.1 ミャンマーの宗教

出典: Central Statistical Organization (2010).

⁴ Gordon, Raymond G. Jr. (2005) “Languages of Myanmar”. in *SIL International*,.

2.4 経済

2.4.1 GDP、経済構造

ミャンマーは、耕地、森林、鉱物、天然ガス、淡水および海洋資源、宝石およびヒスイ等の自然資源を豊富に有している。最近は、天然ガス輸出国として台頭し、近隣諸国へ輸出しており、重要な収入源となっている。

経済に関しては、2010年度のGDP成長率は5.3%、2009年度は5.1%の成長を示している。これは、熱帯低気圧ナルギスの影響により2008年度に3.6%まで減速した成長が、投資の増加および商品輸出に後押しされ、著しい回復を遂げたことを反映したものである。

アジア開発銀行によると、政治および経済改革により景況感が改善するに伴い、GDP成長率は2011年度が5.5%、2012年度は6.0%が見込まれる。しかし、短期的には急速な現地通貨チャット高および、先進国の公的債務危機による近隣諸国における景気後退により、継続的成長は危ぶまれている。

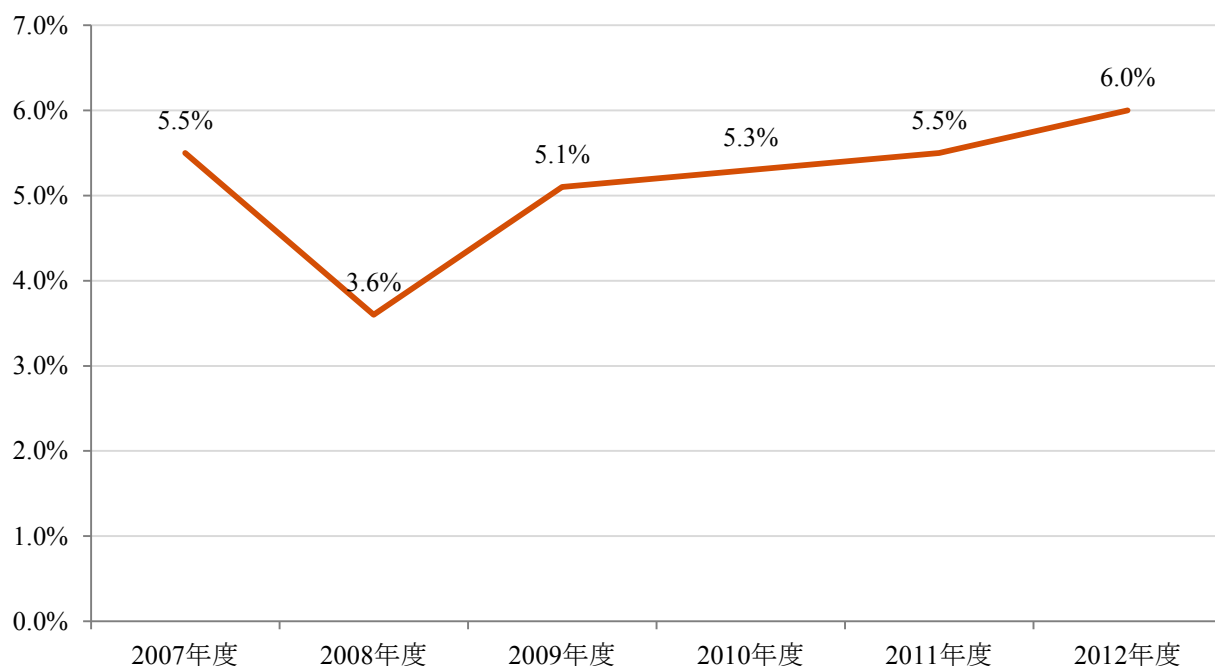


図 2.4.1 GDP 成長率(年次)

出典: Asian Development Bank (2012)

ミャンマーの GDP は、2010 年の非公式為替レート 1 米ドル=800 チャットを用いて、14.6 億米ドルと推定される。

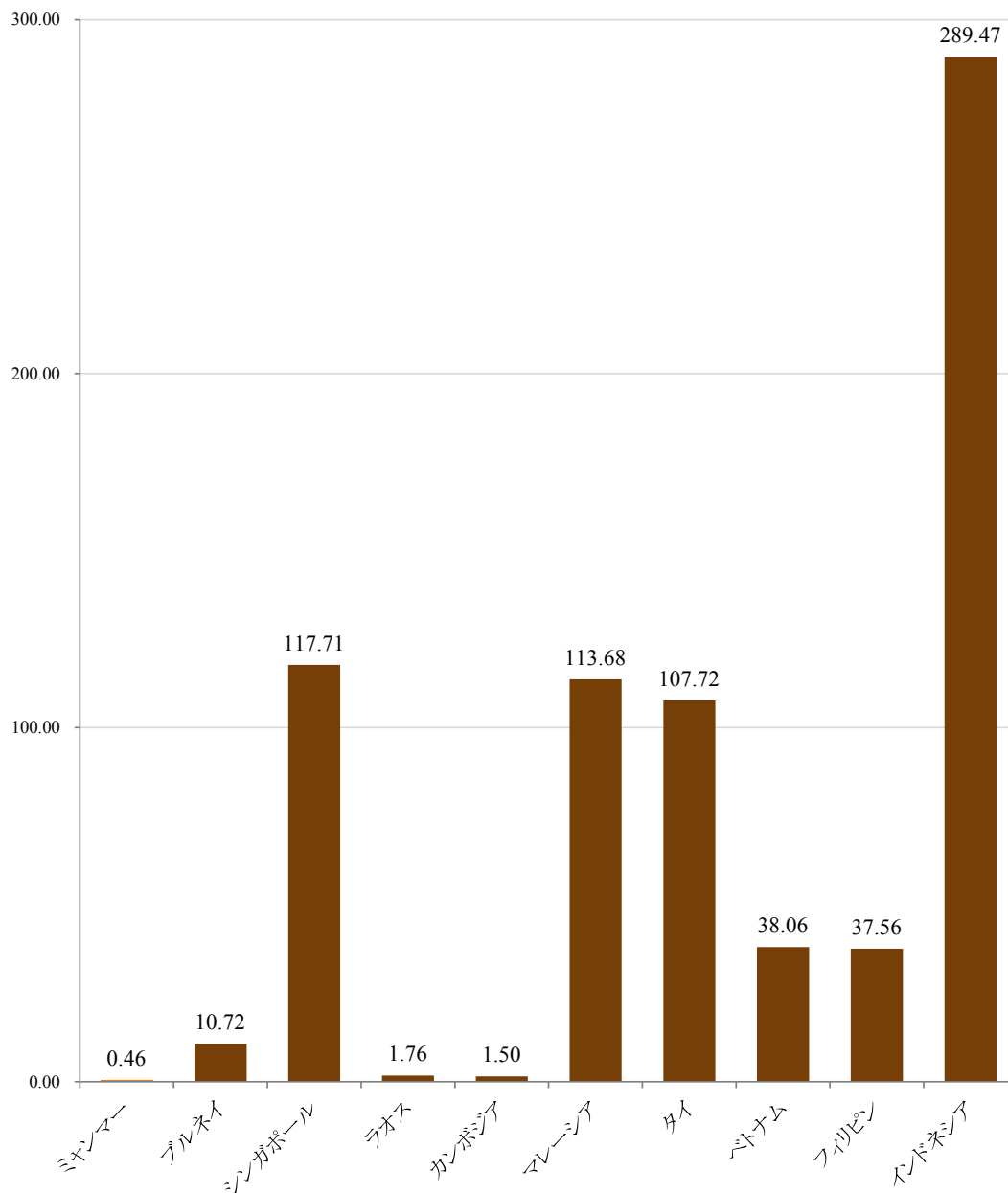


図 2.4.2 アセアン諸国の GDP (2011 年)⁵

出典: World Bank and Central Intelligence Agency を基にコンサルタント作成

⁵ 次の為替レートにより算出。(公式レート:MMK6.4/1USD、非公式レート:MMK800/1USD)

2.4.2 外国為替レート

1977 年以降、1 米ドル=5.35 チャットとする公式固定相場制が導入された。しかし、公式為替レートが、金融政策の一部を構成することはなかった⁶。2011 年度には、公式為替レート 1 米ドル=6.4 チャット、非公式闇市場レートは 1 米ドル=800 チャットにて設定され、2009 年度の 1 米ドル=1,000 チャットからの上昇傾向を維持している。当該通貨高は海外投資の流入増および全般的な米ドルの下落に起因するものであった。2012 年 4 月 1 日以降の新通貨取決めでは、チャットの参考為替レートを 1 米ドル=818 チャットとする管理フロート制となっている。

政府は、市場ベースの為替レートの決定および現行の国際送金・振替に課されている為替制限の緩和に向け、正式なインターバンク市場の創設を計画している。過去には、外為業務は国有銀行にのみ許可されていたが、2011 年 9 月、政府は民間銀行 17 行に対し、外為業務免許を付与する発表を行った。ミャンマー中央銀行は、外国為替規制法 (Foreign Exchange Rate Act) およびミャンマー中央銀行法 (Central Bank of Myanmar Law) に基づき外為ディーラー免許を発行している⁷。

2.4.3 海外直接投資 (FDI)

ミャンマー政府が中国やタイ等近隣諸国と良好な経済関係を構築している一方、特に西側諸国からの長期的投資を呼び込むには、ビジネス・政治情勢および経済ガバナンス上の著しい改善が必要と考えられる。ミャンマーは、フィリピン、ベトナム、中国、ラオス、インド、タイおよびクウェートとの間に投資の促進と保護協定を締結している。**中国**：1988 年のデモ後、広範囲に及ぶ西側諸国の制裁措置が採られたことにより、ミャンマーは中国との経済関係を強化している。2010 年-2011 年度には、約 200 億米ドルのエネルギー・インフラ開発プロジェクトが発表され、中国はタイを上回るミャンマーへの最大外国投資国となった。ある中国政府関係者は、中国投資家はミャンマーにおいて低価格の労働力が見込まれる製造業に加え、開発の遅れているインフラおよび建設セクターへの投資をターゲットとしている旨、コメントしている。

タイ：タイは、約 90 億米ドルを製造業・鉱業プロジェクトに投資しており、第二のミャンマーへの投資国である。特に、タイ石油公社の海外業務を担い、モッタマ湾において Zawtika ガスプロジェクトを運営し、イェタグンおよびヤダナオフショアガスプロジェクトのパートナーである PTT Exploration and Production を通じた石油およびガスへの投資が大きい。在ミャンマーのタイ大使館商務参事官 Prajuab Supinee 氏によると、タイの新規投資家は消費財の製造および農業ベンチャーに関心を抱いているとのことである。

韓国：韓国は第四の海外直接投資国であり、1988 年以降、48 プロジェクト、合計 29 億米ドルの投資が実施されている。大韓貿易投資振興公社によると、韓国企業 (巨大財閥である大宇、サムスン等を含む) は、建設、鉱業、農業、エネルギー、物流、車輛、コミュニ

6 International Monetary Fund (2012). "2011 Article IV consultation"

7 Ministry of Finance and Revenue ウェブサイト

ニケーション、ファイナンス、観光および土木エンジニアリング分野における投資を増加させる機会を模索している。

シンガポールとマレーシア：シンガポールおよびマレーシアも、特に 1997 年のマレーシアによるアセアン加盟後、ミャンマーへの海外直接投資国として上位を占めている。シンガポール経済団体連合会は、2012 年 2 月および 6 月にミャンマーへビジネス代表団 2 団を率いているが、双方とも 70 社超の企業の代表者により構成されており、情報技術、観光、コモディティー取引、産業・インフラ計画、製造業、建設および不動産への投資機会を模索するものであった。国家計画経済開発省の副大臣である Dr Kan Zaw によると、シンガポールは今後、重要な投資国となることが期待されている。

日本：一方、日本は、中国、韓国等、近隣諸国に遅れを取っている。しかし、最近は多くの日本企業が、特に IT・コミュニケーションおよび繊維産業の分野への投資姿勢を示している。

ミャンマーへの海外直接投資を惹きつけている主要産業は、電力、石油、ガス、そして鉱業である。エネルギーおよび鉱業は、海外直接投資の 87%を占める。2011 年度のエネルギーおよび水力発電への海外投資は、28 億米ドルと予想される。2010 年度におけるミャンマーのガス輸出は約 15%増加し、30 億米ドルと推定される。

表 2.4.1 セクター別海外直接投資流入合計(2012 年 12 月 31 日付)

No.	セクター	事業数	承認金額 (百万米ドル)
1	水力発電	6	19,066.90
2	オイル・ガス	112	14,199.61
3	鉱業	69	2,860.81
4	製造業	214	1,862.88
5	ホテル・観光	46	1,364.81
6	不動産	19	1,056.45
7	家畜・水産	26	329.96
8	交通・通信	16	313.90
9	工業団地	3	193.11
10	農業	9	182.75
11	建設	2	37.77
12	その他	7	24.70
	合計	529	41,493.65

出典: Central Statistical Organization (2012). “Selected Monthly Economic Indicators”

表 2.4.2 国別海外直接投資流入合計(2012年12月31日付)

No.	国	事業数	承認金額 (百万米ドル)
1	中国	43	14,181.87
2	タイ	62	10,367.09
3	香港	40	6,372.94
4	韓国	75	2,981.06
5	英国*	53	2,000.18
6	シンガポール	74	1,808.91
7	マレーシア	44	1,031.28
8	フランス	3	470.37
9	インド	10	304.08
10	米国	15	243.57
	合計	529	41,493.65

*英国バージン領・バミューダ諸島に籍を置く企業の投資を含む。

出典: Central Statistical Organization (2012)

2.4.4 貿易

ミャンマー政府は1997年のアセアン加盟後、貿易評議会を設置している。同評議会は、他の省庁の上位に位置する貿易および投資に関する最高意思決定機関である。政府は「輸出第一方針」を促進しており、輸入税の導入、海外への利益移転の規制を実施している。2001年以降の衣類・繊維製品および天然ガスの輸出増加を背景に、貿易黒字となっている。

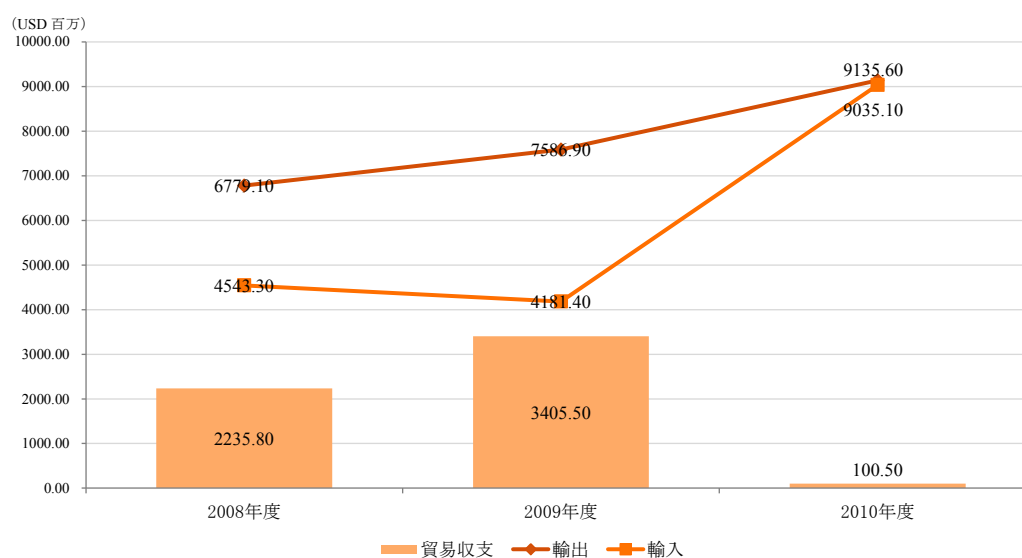


図 2.4.3 外国貿易額

出典: Central Statistical Organization (2012)

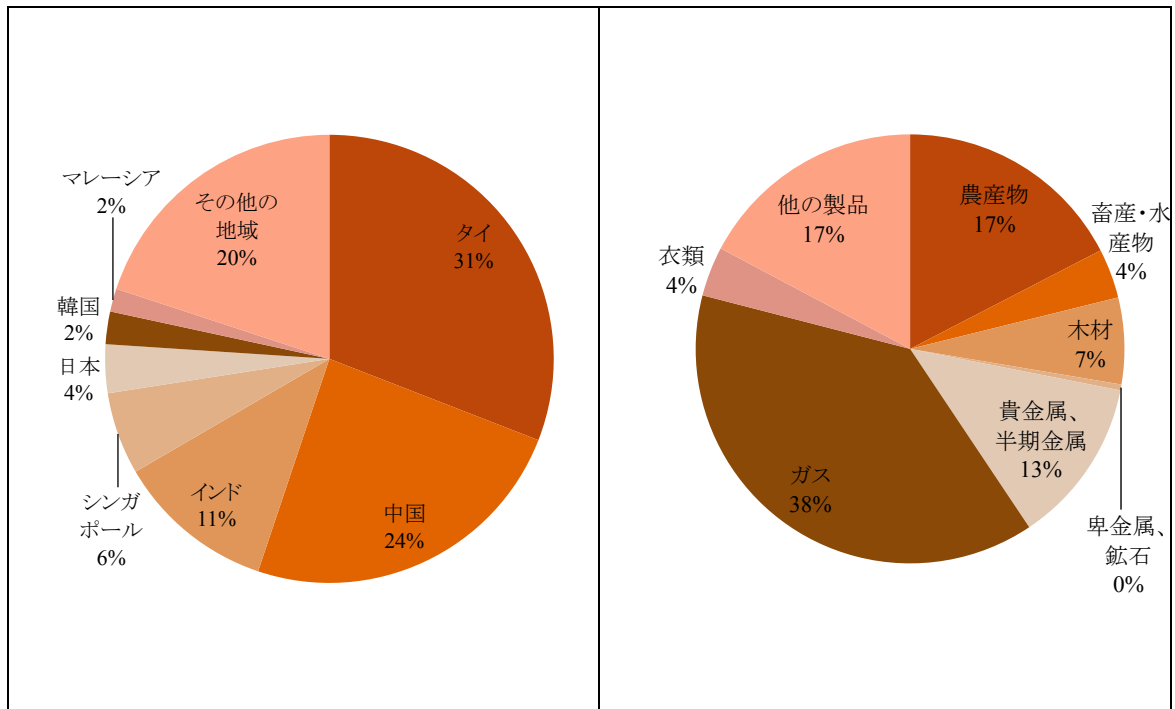


図 2.4.4 国別輸出(2011年度)／主要商品の輸出(2009年度)

出典: Central Statistical Organization (2012)

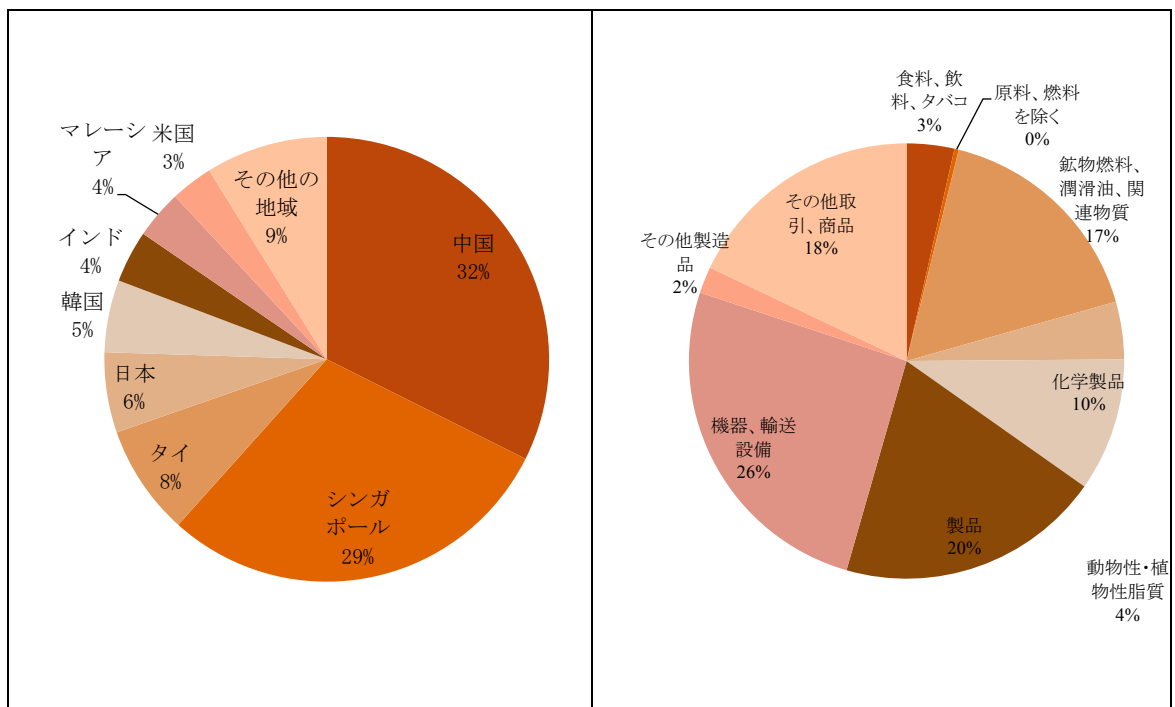


図 2.4.5 国別輸入(2011年度)／主要商品の輸入(2009年度)

出典: Central Statistical Organization (2012)

2.4.5 産業

2011年のセクター別 GDP 構成は、サービス業（43.6%）、農業（畜産、漁業および林業を含む）（38.2%）および産業（18.2%）となっており、2011年度に初めてサービス業が農業を追い抜き、最も経済に貢献することとなった（2010年度 GDP 構成は、農業 43.1%、サービス業 36.9%、産業 20%）。しかし、労働力の配分は現在も 70%と大きく農業に傾いており、これに対してサービス業 23%、産業 7%と、ミャンマー経済の農業への大きな依存度を反映している。

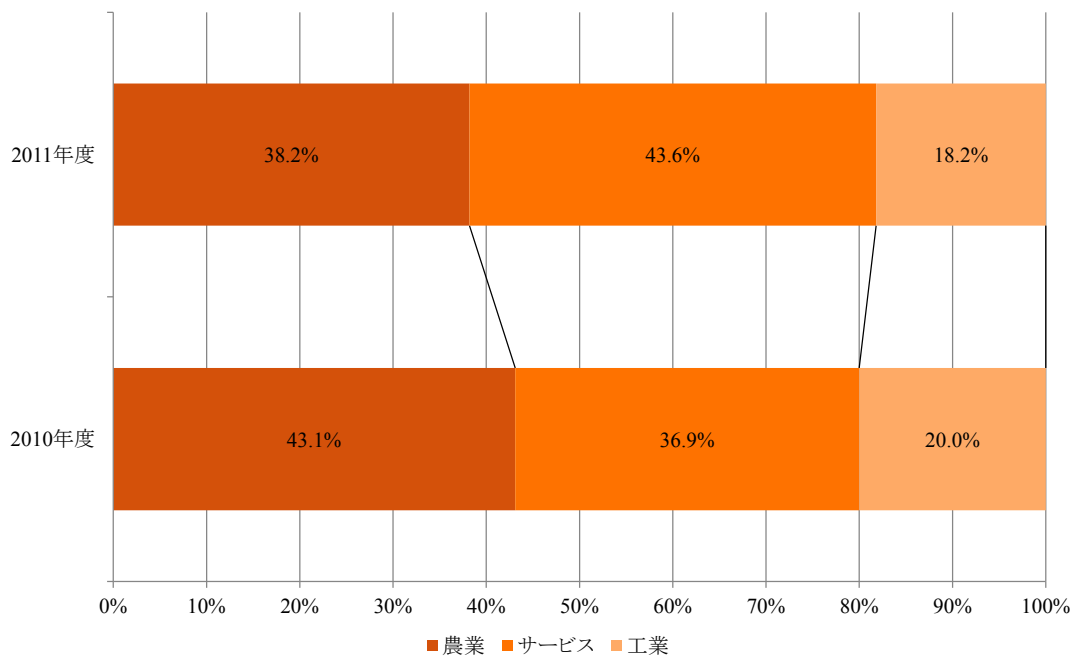


図 2.4.6 産業別 GDP

出典:コンサルタント作成

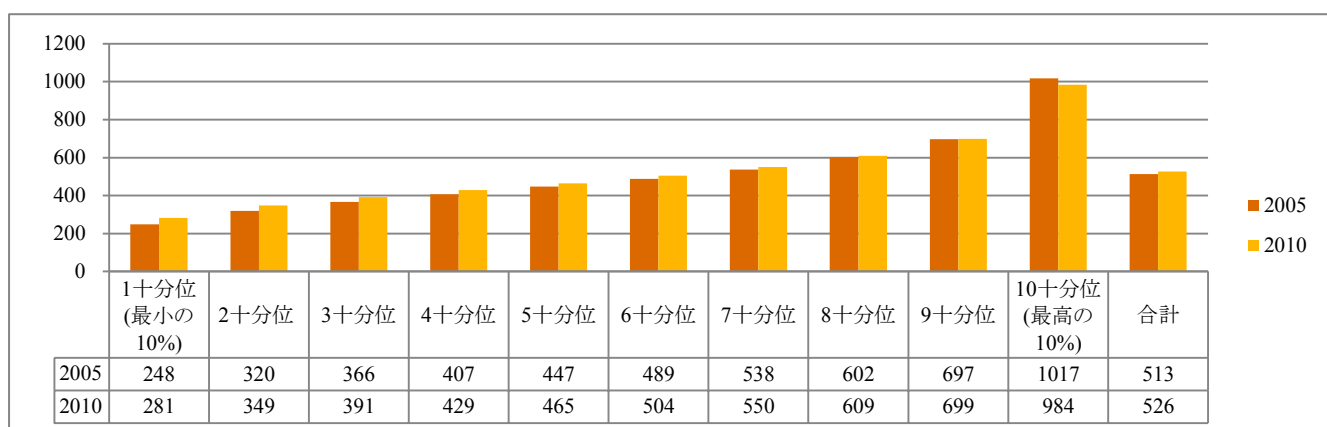
現在、経済における最も生産性の高いセグメントは、特に石油・ガス、鉱業および木材の資源採掘産業となっている。

2.4.6 消費傾向

国連開発計画が実施した 2009-2010 の “Integrated Household Living Conditions Assessment (IHLCA)⁸” によると、2005 年 – 2010 年の 5 年間で家計支出は、約 513,000 チャットから約 526,000 チャットへと増加している。下図は所得階層別の家計支出の変化を示している。当該データは、消費分布の全ての十分位数において、消費支出の水準及び成長率が反比例の関係にある（消費支出が低いほど、成長率は高い）一方、支出は全体的に平坦であること

⁸ United Nations Development Programme (2011). “Integrated Household Living Conditions Assessment (IHLCA)”
<http://www.mm.undp.org/IHLCA/>

を示している。



(2009年12月、単位:千チャット)

図 2.4.7 所得階層別消費支出、2005年-2010年

出典：United Nations Development Programme (UNDP) (2011). “Integrated Household Living Conditions Assessment (IHLCA)”

「最富裕層および最貧困層」との間では著しい消費ギャップが存在しており、この傾向は都市部でより顕著に現れている。最富裕層 29%と最貧困層 20%との消費ギャップは、都市部、地方では各々736,008 チャット、415,457 チャットとなっている（2009年）。消費ギャップの地域差については、ヤンゴンでは都市部 867,863 チャットと最も大きなギャップが見られるが、当該ギャップは2005年から2010年の間にほとんどの州・管区で縮小している。

この傾向は、図 2-26 の所得階層別テレビ保有割合（%）において継続的に見られる。図 2-27 は、十分位数別オートバイ保有割合（%）を示している。テレビおよびオートバイの保有割合は、全ての階層で増加しており、資産保有増加率は分布の下部に行くに連れより高くなっている。富裕層国民が主導する多くの新興市場の成長と異なり、ミャンマー市場の成長は低所得者の支出の伸びに後押しされているといえる。

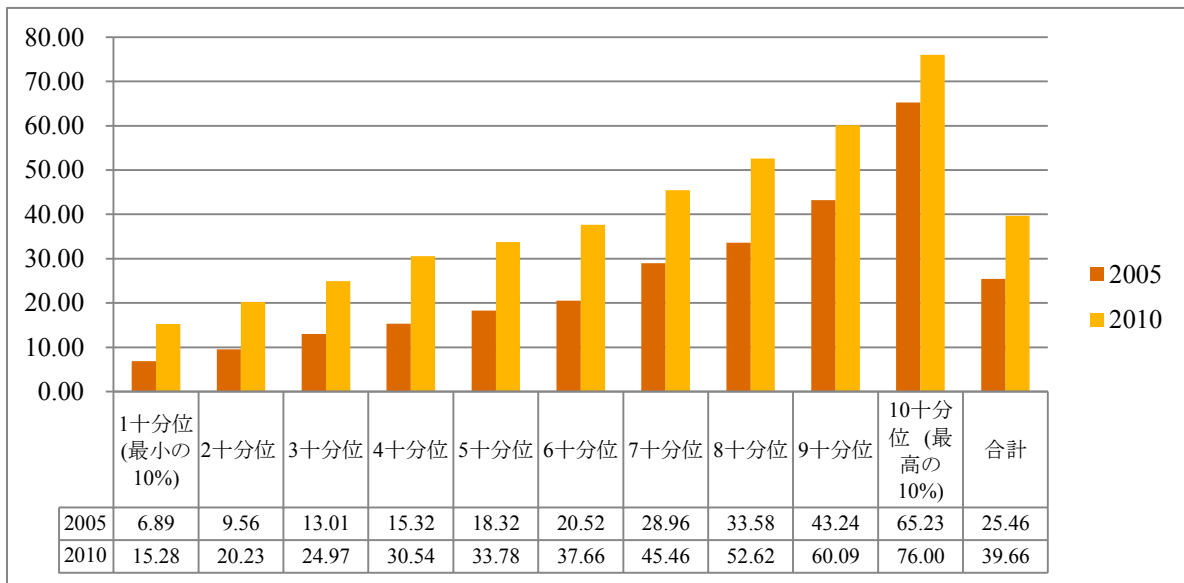


図 2.4.8 所得階層別テレビ保有割合(%)、2005年-2010年

出典：UNDP (2011)

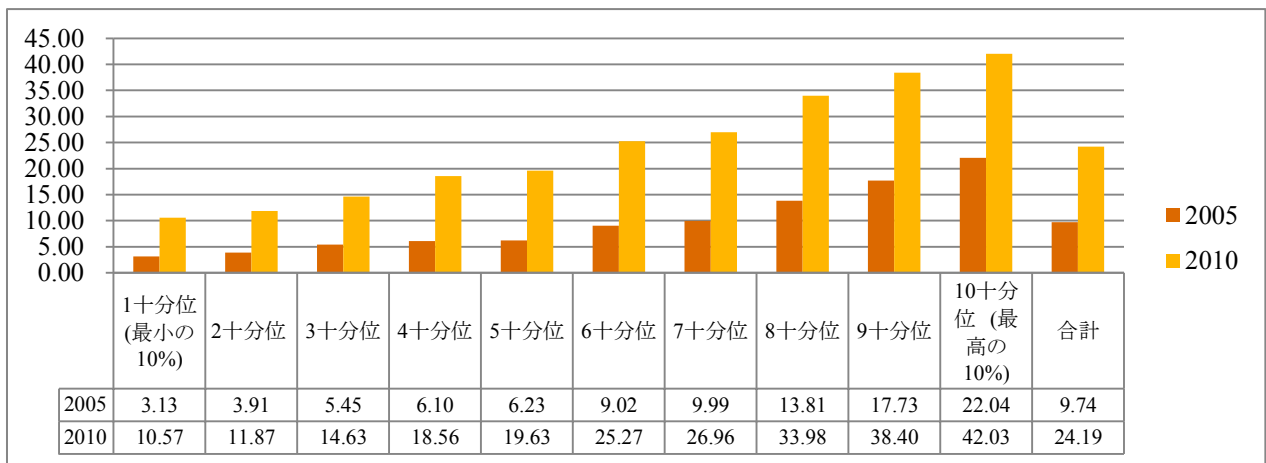


図 2.4.9 所得階層別オートバイ保有割合(%)、2005年-2010年

出典：UNDP (2011)

2.4.7 経済制裁

背景

ミャンマーに対する国際制裁措置は過去 20 年と長期に亘り、複雑な法律、規制および政府による制限が課された。

最近の進展

2011年3月30日、国家平和発展評議会（SPDC）は、SPDC時代の元将軍・元首相であるテイン・セイン大統領率いる新連邦政府に正式に権力を委譲した。以降、新政権は700名超の政治犯の釈放、独立した国民人権委員会の創設、マスコミおよび市民社会への制限緩和、複数の民族主要反政府団体との暫定的休戦および経済の複数セクターの自由化等を含む、一連の徹底的な変革および改革に着手してきた。

これらの改革および2011年4月1日の補欠選挙の実施は、国際社会からの幅広い称賛の対象となり、同国の民主化への変革および経済発展を支援するための制裁体制の緩和に向けた緊急行動へと繋がった。諸外国政府による制裁緩和および関係の正常化の動きは、ミャンマー政府による改革の進展に呼応したものである。

国別制裁概要

対ミャンマー制裁の多くが、EU、米国、オーストラリアおよびカナダにより解除または一時的に停止されている。現状は章末の別添資料とおりとなっている。

2.5 政府と政治

2.5.1 重要事項

表 2.5.1 ミャンマー政府に関する主要事項

正式名称	ミャンマー連邦共和国(旧ミャンマー連邦、ビルマ連邦)
独立	1948年1月4日(英国より)
憲法	2008年5月29日、国民投票により承認。2011年、一連の法律を通じて改正。
政府形態	名目上、民主政府、議会政治(2011年3月発足)
行政制度	<p>国家元首 テイン・セイン大統領(2011年2月4日～、任期5年) テイン・アウン・ミン・ウー副大統領(2011年2月4日～、2012年5月3日辞任するも、大統領に辞任は認められず) サイ・マウ・カン副大統領(2011年2月3日～)</p> <p>政府首脳 テイン・セイン大統領 内閣 大統領による指名、議会による確認。</p> <p>選挙 大統領は、副大統領3名より議会で選出された。各副大統領は、議会上院、下院および軍より推薦される。</p>
立法制度	<p>立法構造 以下からなる二院制 ・民族代表院 Amyotha Hluttaw(定数224、選挙議席168、軍人代表議席56) ・国民代表院 Pythu Hluttaw(定数440、選挙議席330、軍人代表議席110)。</p> <p>選挙 2010年11月7日、空席となっている46議席を埋める補欠選挙 2012年4月1日(次回選挙は2015年12月)</p>
司法制度	コモン・ローおよび慣習法の混合法制度となっている。但し、司法制度は行政機関から独立しておらず、公正な公開裁判は保証されていない。
主要政党	<ul style="list-style-type: none"> - USDP (Union Solidarity and Development Party 連邦団結発展党。議長 Shwe Mann および Htay Oo) - NLD (National League for Democracy 国民民主連盟。議長アウン・サン・スー・チー) - NUP (National Unity Party 国民統一党。議長 Tun Ye) - NDF (National Democratic Force 国民民主勢力。議長 Khin Maung Swe およびタン・ニェイン) - Shan Nationalities Democratic Party シャン民族民主戦線(議長 Sai Aike Paung) - Rakhine Nationalities Development Party ラカイン民族民族発展党(議長 Dr. Aye Mg) - その他民族政党

出典：コンサルタント作成

2.5.2 主要省庁

2012年9月に省庁の再編が行われ、省庁数は34から36に増加している。

表 2.5.2 主要省庁

インフラ関連の主要省庁	役割
建設省 (Ministry of Construction)	道路・橋など、国のインフラの建設・維持管理を管轄する。
財務歳入省 (Ministry of Finance and Revenue)	国の財政・歳入に関する事項を管轄する。中央銀行も財務・歳入省の一部である。
外務省 (Ministry of Foreign Affairs)	国の外国政策および外交関係を管轄し、29の大使館と領事館を管轄している。
国家計画経済開発省 (Ministry of National Planning and Economic Development)	国家計画の策定を管轄している。DICA (Directorate of Investment and Company Administration) は国家計画経済開発省の一部である。
運輸鉄道省 (Ministry of Rail Transportation)	国の鉄道事業を管轄する。
運輸省 (Ministry of Transport)	国の交通インフラを管轄する。また、傘下に Myanmar Airways、Myanmar Port Authority といった国有企業を有する。Department of Civil Aviation は運輸省の一部局。

出典：ミャンマー政府ウェブサイトを基にコンサルタント作成

2.6 地政学

2.6.1 中国⁹

中国はミャンマーの最大貿易相手国であり、2011 年度は輸入額において第一位 (39.2%)、輸出において第二位 (19.0%) となっている¹⁰。

ミャンマーに対する中国の戦略的関心事項は、①エネルギーの調達およびエネルギー保証の確保、②インド洋へのアクセス確保、③国境近辺地域の国境貿易および治安の確保、の3点である。

第一の戦略的関心分野であるエネルギーの調達およびエネルギー保証の確保については、中国・ミャンマー間の天然ガスおよび原油パイプライン輸送プロジェクトや、中国・ミャンマー国境付近の水力発電所の建設を通じた送電プロジェクト等のプロジェクトを通じて実現してきた。ベンガル湾に面したチャオピューより雲南省昆明まで、全長 900 km のパイプラインが建設されており、2013 年より天然ガスの全面供給が開始予定である。さらに、ミャンマーにおいて水力発電所 45 カ所、石炭火力発電所 2 カ所およびガス火力発電所 1 カ所の建設が計画されており、内、最低 35 プロジェクトについては中国企業が主要運営事業者となる。これらの発電所からは合計 36,635MW の発電が期待されており、ミャンマーの現在の発電能力の 10 倍超となる。

第二の戦略的関心分野であるインド洋へのアクセス確保について、中国はミャンマー西部における港およびインド洋と内陸部を結ぶ鉄道・道路の建設により実現させようとしている。内陸部に位置する雲南省は、これにより貿易ルートを確保できることになり、中国の安全保障政策上も当該プロジェクトは重要な位置付けとなっている。

中国の第三の戦略的関心分野である国境近辺地域の国境貿易および治安の確保の背景にあるのは、国境のミャンマー側の地域は多くが「特区」であり、少数民族により事実上に統治されており、これが国境貿易に大きな影響を及ぼしているためである。特区では独立した関税や料金が徴収され、当該区域を通過する商品の流通拡大を妨げている。さらに、武装少数民族が統治する地域では麻薬が生産され、中国に流入していることが問題となっている。

一方、ミャンマー政府が直接管理する地域に存在するムーサー自由貿易区は、ミャンマーを消費の大きい中国都市と結び付けることに成功し、飛躍的な成長を遂げた。1998 年、ミャンマーの民間企業である Asia World および Diamond Palace は、国境からマンダレーまで続く「新ビルマ公路」を舗装、拡幅し、大型トラックが同道路を利用することが可能となった。国境近辺の当該地域におけるアクセスの確保は、中国にとり大きな関心事である。

⁹ JETRO IDE “China’s Myanmar Policy: outlook and issues”

¹⁰ Asian Development Bank (2012). “Key Indicators for Asia and the Pacific”

中国の対ミャンマー政策の特徴の一つが、積極的に展開される首脳外交である。中国共産党（政治局常務委員会）のリーダー9名の内、李長春、習近平および温家宝の3名が2009年から2010年の間にミャンマーを訪問しており、ミャンマーからはタン・シュエ議長およびテイン・セイン大統領が2010年9月および2011年5月に各々訪中している。

しかし、中国共産党リーダーによる訪問は2011年9月のミッソン・ダム建設凍結宣言後に停止しており、その後、2012年7月になりようやく共産党リーダーの一人である孟建柱がミャンマーを訪問しているが、経済援助についてはほとんど触れられていない。一方、中国はミャンマー北部におけるカチン独立軍と政府軍との戦闘により中国支援プロジェクトの実行が脅威に晒され、ミャンマーからの難民が中国に流入してきている状況の改善を求めてきた。中国の首脳外交は、民主化時代の到来と共に停滞期を迎えている。

表 2.6.1 中国・ミャンマー間で締結された主要プロジェクト

2009年6月	Malikha 川、Maykha 川およびイラワジ川の水力発電プロジェクト(ミッソン・ダム)に関する覚書が締結された。
2009年10月	ミャンマーのチャオピューと中国雲南省を結ぶ石油パイプライン向け石油を輸入する港の工事が開始された。1日当たり40万バレルの輸送が可能。2015年完成予定。2010年11月、天然ガスパイプライン工事を実施するための港の工事が開始された。2013年に完成予定。
2011年9月	テイン・セイン大統領が、中国と共同開発中のミッソン・ダムの建設凍結を発表。本発表により、同国が中国との間に一定の距離を置いていることを米国に示した模様。

出典:ニュース記事を基にコンサルタント作成

2.6.2 タイ¹¹

タイは中国に次ぐ最大貿易相手国であり、2011年度は輸出額において第一位（37.1%）、輸入において第二位（22.9%）となっている¹²。

タイからは、国境貿易を通じて日用品が積極的に輸入されている。さらに、ミャンマー沖で掘削された天然ガスのタイへの商用輸出が1998年より始まっており、ミャンマーにとって最大の外貨獲得手段となっている。

直接投資の傾向を見ると、90年代前半にタイは国内市場で競争力を失いつつあった労働集約型産業およびその生産プロセスの一部を人件費の低い近隣諸国へ移転し始めており、ミャンマーは当該事業の受け手となっていた。しかし、タイ企業によるミャンマーへの投資は1997年のアジア通貨危機と共に著しく減少し、既に投資を実行していた企業も撤退した。タイ経済が同危機より回復した後も、ミャンマーの投資環境の悪化を反映し、同国へ

¹¹ JCCY ヤンゴン及びJETRO ヤンゴン

¹² ADB(2012)

の投資は回復しなかった。

さらに、反ミャンマー政府である少数民族がタイ・ミャンマー国境付近で引続き活発であり、タイ国内にも反ミャンマー政府組織が存在していることが両国間の関係を時に難しくしていると言われている¹³。

2003 年後半、タクシン大統領（当時）のイニシアティブにより、ミャンマーに対するアセアンの関与が盛んになってきた。2003 年 11 月、タイおよび新たにアセアン加盟国となった 3 ヶ国（カンボジア、ラオス、ミャンマー）間の経済格差を是正する目的で経済協力戦略会議が開催され、2 国間または 4 カ国共同の 224 プロジェクトが採択された。タイの目的の一つは、経済格差に起因する他の 3 ヶ国からの不法労働者数を減少させることにあり、一方、ミャンマーはタイとの外交関係が好転することにより、国境付近の少数民族問題の解決に繋がることを期待した。しかし、2006 年のタイの軍事クーデターによりこれは一時中断した。以後、タイの政局は安定化し、サマック大統領（当時）は 2008 年 3 月、初めてミャンマーを訪問し、テイン・セイン大統領（当時）と会談している。

タイおよびミャンマーは、2008 年、ミャンマーのダウエー地区南部に工業団地および深水港を開発する覚書を締結した。同プロジェクト全体の費用は、10.5 億米ドル（370 兆バーツ）と見込まれる。

表 2.6.2 タイ・ミャンマー間で締結された主要プロジェクト

2005 年	Salween 川における Tasang 水力発電ダム建設プロジェクトが発表される。タイの総投資額は 60.3 億ドルに達する。
2008 年	タイおよびミャンマーは、ミャンマー南部のダウエー地区に工業団地および深水港を開発する覚書(MOU)を締結。
2008 年 10 月	タイ政府は、東西経済回廊のミャンマー部分について、無償援助による道路建設を発表した。その後、Samak 首相の辞任と共に本プロジェクトは頓挫するものの、2009 年後半以降、再開に向けた協議が開始された。
2010 年 10 月	アピシット首相(当時)およびテイン・セイン大統領(当時)が会談し、ダウエー深水港の共同開発について正式に合意した(開発および運営権に関する 75 年リース)。

出典：ニュース記事を基にコンサルタント作成

2.6.3 インド

インド・ミャンマーは 1,600km の国境を共有するにも係わらず、両国は貿易・投資に関しては緊密なパートナーではない。しかし、2011 年 3 月のミャンマーの民政以降後、両国

¹³ JCCY ヤンゴン及び JETRO ヤンゴン

は急速に経済関係を深めるための努力をしており、インド企業によるミャンマーへの投資が加速することが見込まれる。

2011年10月、テイン・セイン大統領はインドのシン首相とニュー・デリーで会談し、国境貿易を活性化させる陸上・海上輸送路の建設および天然ガスパイプラインの建設計画の促進について合意した。両国首脳は、2012年5月にも会談し、二国間の貿易拡大およびミャンマー国境付近で活動するインドの反政府武装勢力の支配を強める点についても討議している。

インドのこうした動きには、ミャンマーが貿易の相手国として重要であることに加え、中国への牽制といった政治的意図があるとも考えられる。

表 2.6.3 インド・ミャンマー間で締結された主要プロジェクト

2006年4月	Deputy Chairman Maung Aye(当時)はインドのシン首相(当時)と会談し、ミャンマー北東部に位置するベンガル湾の Sittwe 港の整備および国境付近の道路建設を含む 132 百万ドルの経済援助に署名した。
2011年10月	テイン・セイン大統領はインドのシン首相と会談し、インドと結び付けることを目的としたミャンマーを横切る Kaladan 川のインドによる開発を含む「Kaladan Multi-modal Transit Transport Project」の推進および灌漑プロジェクトについて、500 百万ドルの援助に合意した。

出典：ニュース記事を基にコンサルタント作成

2.6.4 米国

1988年のクーデターによる軍事政権誕生後、米国との二国間関係は緊張したものとなっている。米国および国際社会は国連決議を通じて同国に経済制裁を課すことを決定し、1990年、米国は外交代表を大使から代理公使へと格下げしている。

2009年、米国はミャンマー政府高官との直接対話の再開を決定した。2011年3月のテイン・セイン大統領による民政への移行が、米国・ミャンマー関係の改善開始に寄与している。米国は、政治犯の釈放、武装少数民族勢力との停戦合意および議会補欠選挙の実施等、ミャンマー新政権による一連の改革イニシアティブを高く評価している。

2011年12月、米国务長官ヒラリー・クリントン（当時）が56年ぶりに米国务長官としてミャンマーを訪問しており、両国関係が重要な岐路に達した印象を与えている。そして、2012年4月、ミャンマー議会補欠選挙結果を受け、米国はミャンマーに対する経済制裁を徐々に解除する旨を発表した。さらに、4月、訪米中のワナ・マウン・ルイン・ミャンマー外務大臣との会談後、米国务長官ヒラリー・クリントン（当時）は、米国が将来的な経済制裁の「解除」に向け、まずはミャンマーに対する制裁を「一時停止」することを発表した。

2012年11月、オバマ大統領は、再選直後に現職米国大統領として初めてミャンマーを訪問している。テイン・セイン大統領との会談ではミャンマーの民主化に向けたイニシアティブを評価する一方、更なる進展を求め、2年間で170百万ドルの金融支援の意図を表明することにより、両国関係の改善に向けた米国の熱意を示している。ミャンマー経済の再構築には米国および他の国々との関係改善が急務となっている。

2.6.5 EU

2012年4月、EUはミャンマーの民主化に向けた動きを評価し、同国に対する制裁の多くを1年間一時停止する決定をした（武器禁輸を除く）。これまで、EUはミャンマー政府関連企業の資産を凍結し、政府関係者に対するビザ発行を禁止すると同時に、工業、林業および貴金属セクターにおける軍事関連の技術援助および投資を禁止してきた。制裁解除の目的の一つは、石油、天然ガス、林業および観光業等、成長の見込まれる分野への参入において、欧州企業がアジア諸国に遅れを取ることを回避することにあつた。さらに、2013年1月、EUはミャンマーに対する制裁解除を決定した。本決定は2013年中に実行される予定である。

2.6.6 日本

2011年、ワナ・マウン・ルイン外務大臣はミャンマーの外務大臣として16年ぶりに訪日し、玄葉外務大臣（当時）も日本の外務大臣として9年ぶりに訪緬している。同年11月、テイン・セイン大統領と野田首相（当時）の首脳会談が実現し、首都ネピドーにおいて日緬経済協力政策会議が行われている。2012年、枝野経済産業相（当時）が訪緬し、インフラ建設、産業育成およびエネルギー・鉱物資源開発への援助を発表した。さらに、同年4月、テイン・セイン大統領が訪日し、野田首相（当時）との首脳会談が行われた。日本側は25年ぶりの円借款再開の方針を表明し、特に以下重点分野における援助の強化を発表した。

- 国民生活改善に向けた援助（少数民族および貧困層、農業開発、地域開発への援助を含む）
- 人材の能力向上および経済・社会支援制度の創設に向けた援助（民主化促進援助を含む）
- 持続的経済成長のためのインフラおよび制度構築に向けた援助

日本は1954年以来、継続的にミャンマーに経済援助を提供してきた。1975年から2007年までの無償援助は合計1797.9億円であり、同期間における技術援助は359.91億円であった¹⁴。

2013年1月、麻生副総理は就任直後に訪緬、テイン・セイン大統領等と会談し、民主化に向けた同国の動きに対する支持を表明した。同副総理は、日本によるその債権5,000億円の一部放棄および2013年3月頃予定のプロジェクト3件に関する新規円借款の実行について再確認している。2013年5月には安部総理も訪緬、テイン・セイン大統領等と会談し、

¹⁴在ミャンマー日本大使館資料による。

ミャンマー政府が進める民主化、法治強化、経済改革、国民和解といった取り組みを支援すると伝えた。また、国向けの債権 5,000 億円を全額返済免除し、2013 年度末までに、円借款 510 億円、無償資金・技術協力 400 億円の合計 910 億円の政府開発援助（ODA）を行う方針を表明した。

2.7 開発政策

2.7.1 ミャンマー政府

ミャンマーは、経済成長を加速させるため、国際援助機関と協力する方向へとシフトしている。2015年度は、基準年度である2010年度と比較し、一人当たりGDP 5.1%増の達成を目標としている。

2012年6月19日に行われたテイン・セイン大統領のスピーチによると、Foreign Aid Management Working Committee が省庁、管区および州政府との間の調整を実施し、国際援助機関間での調整会議を開催するとしている。また、国家経済社会アドバイザー・カウンシルが International Assistance Management Working Committee、関連省庁、国際社会および国際NGOとの調整を行い、これらの機関からの援助提供を実現・強化させることとされている。

表 2.7.1 ミャンマー開発計画

セクター/ 地域・州	分野	詳細
優先セクター	経済	<ul style="list-style-type: none"> 農業開発 産業開発 農村開発 貧困削減
	GDP・サービス	<ul style="list-style-type: none"> 林業 農業 エネルギー
	市民の社会経済的な必要性	<ul style="list-style-type: none"> 電力セクター開発 通信セクター開発 マイクロファイナンスと金融サービス開発
優先地域・州	地域全体の開発計画	<ul style="list-style-type: none"> カヤー州 シャン州 エーヤワディ地域
	貧困指標	<ul style="list-style-type: none"> チン州 カヤー州 カイン州
	国家調停	<ul style="list-style-type: none"> カチン州 シャン州 カイン州 モン州 チン州 ラカイン州

出典：ミャンマー政府ウェブサイト

2.7.2 援助機関

二国間援助機関

表 2.7.2 二国間援助機関

機関名称	開発政策
国際協力機構 (Japan International Cooperation Agency、 JICA)	2.6.6に記載の日本政府の支援方針に基づき、有償資金協力・無償資金協力・技術協力等を供与する。2013年度には、有償資金協力として、電力システムの機能向上、農村開発の推進及びおよび計画されている工業団地のインフラへの資金として、新規融資500億円を提供するほか、900億円のODA資金を供与する。
米国国際開発庁 (United States Agency for International Development、USAID)	米国・ミャンマー政府の間には二国間関係が構築されていないものの、USAID はガバナンス対策を奨励し、ミャンマー国内避難民、移民およびタイ・ミャンマー国境に沿ったタイの 10 州の難民に人道的支援を提供する。また、USAID は国連がミャンマー政府と共同し、鳥インフルエンザの発生を防ぐ支援をしている。 USAID の実施するプログラム： - 人への投資：健康・環境 - 人への投資：教育 - 公平・民主的なガバナンス - 人道的支援
英国国際開発省 (Department for International Development、DFID)	DFID の目標は、本機会を活用し、より良い統制、平和、繁栄をミャンマーにもたらし、同国が富の増加を貧困削減に利用することを支援する点にある。本変革の支援にあたり、5 つの柱を中心に支援を提供する。 - 良いガバナンスおよび公共財政管理 - 責任ある投資の促進 - 透明性改善 - 国会の業務強化 - 民族和解プロセスの支援

出典：各機関のウェブサイトを基にコンサルタント作成

多国間援助機関

表 2.7.3 多国間援助機関

機関名称	開発政策
世界銀行グループ (World Bank Group)	<p>2012年11月1日、新規中期戦略が世界銀行グループの理事会により承認された。本戦略は世界銀行グループによる今後18ヶ月の作業の指針となる。</p> <p>世界銀行グループは政府による経済ガバナンスの向上および、以下の主要3分野にける政策上のアドバイスおよび技術支援を通じ、成長および雇用条件の整備を支援する。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 予算に透明性を持たせ、優先順位の高い開発と結びつけるための公共財政管理 • ミクロファイナンスの借り手および中小企業の資金調達を可能とする規制改革 • 広い基盤を有する経済成長および雇用創出を促進する民間部門開発 <p>世界銀行は2013年初めにミャンマーの滞納を解消すべく、日本政府およびADBと協働している。東アジア太平洋局の副総裁ある Pamela Cox は、滞納解消後、今後18ヶ月の間に約165百万ドルの貸付を検討している旨を示唆している(2012年11月)。</p>
アジア開発銀行 (Asian Development Bank, ADB)	<p>ADBは、2012年–2014年におけるミャンマーの中期国家パートナーシップ戦略(interim country partnership strategy (ICPS))を策定した。本戦略は、政府の開発目標および優先順位を支援するものであり、同行が初期需要評価において特定した主要セクターである交通、エネルギー、農業・自然資源、教育および水・公衆衛生を含む都市開発の開発上の重大な制約に対処するものである。</p> <p>戦略期間において、ADBはプログラムの3つの目標に焦点を充てる。</p> <ul style="list-style-type: none"> • ADBが重点分野とする分野における人材・機関の能力構築、中期案件および効果的な開発プロセスの基礎整備支援に要する能力を構築。 • マクロ経済上の安定性の達成、貿易・投資の促進、経済の多様性、雇用創出、金融仲介機能の改善および農業生産の向上に必要とされる実現可能とする経済環境を促進。 • 市場および基本的社会サービスへのより良いアクセスの促進を通じた地方生活におけるアクセス・接続性の整備およびインフラ整備、農家の生産性および所得向上のための地方インフラ改善、取引コストの削減、国内および国境を越えた貿易・投資機会の促進、信頼できる・持続可能な公共サービスへのアクセス改善。

出典: 各機関のウェブサイトを基にコンサルタント作成

別添：各国による制裁状況の概略

国名	過去の制裁例	対応措置及び現状
EU	<ul style="list-style-type: none"> ■ 材木、石炭、特定の金属及び宝石・半貴石の輸入及びこれらへの投資の禁止。 ■ 輸入禁止措置の対象である産業において使用される機器の輸出制限。 ■ 特定のサービスの提供禁止。 ■ ミャンマーの民主主義への移行を妨げる政策に関与した人物の資金及び経済資源の凍結。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ EU Foreign Affairs Council は 2012 年 4 月 23 日、ミャンマーに対する全ての制限措置の停止を合意した。Council Regulation (EU) No 409/2012 2012 年 5 月 14 日により、完全に法的効果を生じた。 ■ 例外：武器禁輸及び内的抑圧に利用される可能性のある機器の禁輸については、12 か月停止が延期された。 ■ 期限：合意されている停止措置の期限は、2013 年 4 月 30 日迄となっている。
US 米国	<ul style="list-style-type: none"> ■ 金融業務の提供制限。 ■ ミャンマーからの輸入禁止。 ■ 新規投資の禁止。 ■ 二国間及び多国間援助の禁止。 ■ ミャンマーの民主主義への移行を妨げる政策と繋がりのある人物に対するビザ発行の禁止。 ■ SPDC、SPDC 又は USDA の高官に属する資金及び資産の凍結。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2013 年 5 月 17 日、ミャンマーへの投資及び金融取引を禁止する制裁措置が停止された。但し、特定の人権リスクを鑑み、セキュリティ業務の提供及びビルマ制裁プログラムに基づきいまだにブロックされている法人又は個人との取引を禁止している。 ■ 米国財務省の外国資産管理室（Office of Foreign Assets Control）の管轄である現在のビルマ制裁規制（Burmese Sanctions Regulations）は、更なる通知が発せられるまで現状維持となるものの、財務省は投資又は金融業務を提供する権限を付与する一般的な免許を米国企業に交付する。 ■ 報告要件：米国民又は米国企業で新規投資総額が 50 万米ドルを超過した場合、国務省に投資の詳細情報を含む報告書を提出しなければならない。 ■ 例外：武器禁輸は維持。米国企業は人権侵害に関与する個人又は企業との取引については引き続き、制限が課される。本リストは、米国政府当局者により常に更新される。 ■ 期限：明記されず。
オーストラリア	<ul style="list-style-type: none"> ■ 政府幹部に対する渡航禁止令。 ■ 金融取引に対する制裁措置。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2012 年 4 月、制裁措置緩和及び貿易関係の正常化への動きが発表された。 ■ 2012 年 6 月 7 日、残る全ての経済、金融及び渡航禁止措置の解除が発表され、今後数週間以内に効力を発する予定である。 ■ 例外：武器禁輸は維持。 ■ 期限：無期限、制裁措置は永久に解除された。
カナダ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 最も厳しい制裁措置の一つ。 ■ 2007 年、Special Economic Measures (Burma) Regulations を通じて課された経済制裁。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2012 年 4 月 24 日、ほぼ全ての制裁措置の解除が発表された。 ■ 例外：武器取引の禁止は維持。 ■ 期限：明記されず。

国名	過去の制裁例	対応措置及び現状
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 人道物資を除く全ての物品のカナダからミャンマーへの輸出禁止。 ▪ 全ての物品のカナダへの輸入禁止。 ▪ ビルマと関連のある指定されたビルマ国民のカナダにおける資産の凍結。 ▪ カナダ金融業務のビルマへの又ビルマからの提供禁止。 	
日本	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 日本政府は制裁措置を課しておらず、ミャンマーとの貿易関係を維持。但し、人道支援を除く ODA は停止。 ▪ 近年、日本企業は米国及び EU との関係悪化を避け、ミャンマーへの投資を控えてきた。 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2012 年 4 月、37 億米ドルの債務放棄及び開発援助の再開を発表した。

出典：各国・組織のウェブサイト¹⁵

¹⁵ EU: http://eeas.europa.eu/myanmar/index_en.htm
 US: <http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/pages/burma.aspx>
 AU: http://www.dfat.gov.au/geo/myanmar/myanmar_brief.html
 CA: http://www.canadainternational.gc.ca/thailand-thailande/bilateral_relations_bilaterales/canada-burma-birmanie.aspx?view=d
 JP: <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/myanmar/index.html>

3. インフラ事業に関する基本的な状況

3.1 外国投資法

3.1.1 ミャンマーの法制度の一般的な特徴

概要

20世紀に動乱の歴史を経て、全世界から孤立していたにもかかわらず、ミャンマーは植民地時代（1886年～1948年）に確立した英国のコモン・ローの法制度を維持してきた。この時代に制定された法律は、明示的に修正または廃止されたものを除き、現在も適用されている。1948年の独立後、ミャンマーは、一連の議院法（Parliamentary laws、1948年～1974年）、革命評議会法（Revolutionary Council laws、1962年～1974年）、国民議会法（People's Assembly laws、1974年～1988年）、国家法秩序回復評議会法／国家平和発展評議会法（State Law and Order Restoration Council/State Peace and Development Council laws、1988年～2011年）を制定してきた。また、2011年以降は、ミャンマーの現在の連邦議会が法を制定している。結果として、法制度は複雑であり、古い法令に大きく依拠している。

法令に加え、判例に沿って法を解釈する判例法主義をとっており、法令がない場合、裁判所は、ミャンマーの判例により解釈されるように、英国のコモン・ローに基づいたミャンマーの一般法を適用する裁量権を有している。

主な法源には、上記の他、関係する政府当局が発行する各規則および規制、指令、通達および指示等がある。

国際商事仲裁

2013年4月16日、ミャンマーは正式にニューヨーク条約に署名しており、2013年7月15日より施行される予定である。今回のミャンマーの加盟は、同国による外国投資誘致方針の継続を意味するものであるが、本報告書の時点において、加盟条件及び将来の履行範囲についてはわずかな詳細しか分かっていない。

たとえば、加盟時にミャンマーが同条約の適用について何らかの条件を設けたかどうかについてはまだ公表されていない。相互主義（他の締約国の領域においてされた判断の承認及び執行についてのみこの条約を適用する）等で制限がある場合は、ニューヨーク条約の完全な効果が損なわれることになる。

さらに、仲裁に関するミャンマーの法制度は時代遅れであり、ニューヨーク条約の条項を国内法に取り込み、外国仲裁及び外国仲裁判断の承認の執行の効果的枠組みを提示するためには、さらなる整備が必要となる。

ミャンマーが最近締結したニューヨーク条約に関し、現在のところ不確実な面があることを考慮すると、同条約の正式な施行後の有効性についても不透明性が残る。一度、新規法案が通過しても執行の責任は現地司法当局にあることを忘れてはならないが、これに対

し、当該当局がいかなるアプローチを取るかについては予測が困難である。多くは、ミャンマーの司法当局の姿勢及び国際慣行との一致の度合に依拠するものとなる。他の地域でも見られる通り、公共政策の例外についての現地裁判所の解釈は、他のニューヨーク条約締結国で採択された仲裁を支持する一般的アプローチと常に一貫しているわけではない。

また、ミャンマーが国家主権による免責特権の絶対的解釈に依拠し続けるかについても、不確実性が残る。この場合、ミャンマー政府が民間相手先との商業契約の中で本抗弁を用いることに対し、懸念が生じる。さらに、国有企業（State Owned economic Enterprises、SOE）が本抗弁を利用するかについても不透明である。

しかし、ミャンマーの加盟により、現在ミャンマーの相手先との契約を交渉中である外国企業は、紛争を同国外の国際仲裁に委ねる仲裁契約及びその結果としての外国仲裁判断が、間もなく、2013年7月15日以降はミャンマーにおいて施行されるという点を踏まえ、交渉を進めることができることは示唆される。

3.1.2 2012年外国投資法¹⁶

概要

2012年11月2日、テイン・セイン大統領は、2012年外国投資法を承認し、それまでミャンマーの外国投資プロジェクトに適用されていた旧法である1988年外国投資法を廃止した。2012年外国投資法は、2012年初頭の制定が予定されていたが、政府の執行部門と法務部門は、2012年後半になっても、自由化の範囲と外国資本比率の上限について完全には合意に達していなかったといわれている。

この遅れは結果的に、2012年外国投資法の初期のドラフトに含まれていた、投資の少々額を50万米ドルにとするなどの制限的な条項を含んでいない点で、むしろ有益であったといえる。

2012年外国投資法および同外国投資法に基づき発布された施行細則は、ミャンマーの改革過程を継続のために歓迎すべきものといえる。これらは、長く待ち望まれてきた外国投資への道を開くものであり、特定のセクターについては外国資本の出資率を最大100%、合弁事業では最大80%まで認めている。実際には、その達成の範囲は今後の課題ではある。潜在的投資家は、その参入分野によっては、何らかの追加的制限が課される可能性がある。

¹⁶ 2012年外国投資法を検討するにあたり、正式な英語翻訳版を使用した。これは、ミャンマーの大手法律事務所の1つであるU Myint Lwin法律事務所から、本報告書の添付添付資料Aとして当方に提供されたものである。同じ英語翻訳版は、ミャンマー大統領のウェブサイト（www.president-office.gov.mm/en/hluttaw/law/21012/11/23/id-1103）でも入手可能である。外国投資法の非公式の翻訳版が複数存在するため、こうした翻訳版の扱いには注意を要する点に留意されたい。

この報告書では、2012年外国投資法の詳細を定めた最新の規則、すなわち2012年外国投資法規則とMIC通知についても検討している。現在、これらの規則の正式な英語の翻訳版はないことに留意すること。そのため、コンサルタントは、ミャンマーに拠点を置く弁護士および税理士事務所であるPolastri Wint & Partnersから当社に提供された非公式の翻訳版に依拠した。これらの規則に対する最終的な判断は、政府の最終的な翻訳を待たなければならない。

序文

長く待ち望まれた新しい 2012 年外国投資法は、テイン・セイン大統領により、2012 年 11 月 2 日に承認され、これにより旧法の 1988 年外国投資法は廃止された。成立に至る過程においては、内閣と新しく制定された議会の間で数カ月に渡る論争を経ることになったが、政府の改革という点で成功したものと捉えられている。例えば、下記のとおり、一部セクターでは、ミャンマーへの外国投資は、理論上、100%外国企業所有が可能になった。

上記にかかわらず、2012 年外国投資法は、一部の人たちから詳細に欠けているとして批判されている（これはおそらく 2012 年外国投資法を採択するために必要な譲歩とも見られる）。しかし現在は、以下のさらなる詳細規定が定められており、歓迎されるべき状況である。

- 2012 年外国投資法施行細則－ 外国投資法第 56 条(a)に基づき MNPED により発行。同規則は、2012 年外国投資法のさまざまな要素を明示したものである。詳細は、下記 3.1.3 に記載する。
- Myanmar Investment Commission (MIC) 通達－ 2012 年外国投資法第 56 条(b)に基づき、MIC により発行。この通達は、どのような事業活動が外国人に認められるかをより詳細に記載している。詳細は、下記 3.1.4 に記載する。

2012 年外国投資法を検討する際には、これらの二つの規則を考慮する必要がある。MIC は今後も、2012 年外国投資法第 56 条(b)に基づき、追加の通達を発出する権限を有しており、2012 年外国投資法を十分理解するために、新たな通達等をその時々毎に分析が必要であろう。

2012 年外国投資法の管理

外国投資法は、MIC を外国投資法の監督機関と定めており、潜在的投資家は、投資を行う際に MIC に許可を求める必要がある（第 19 条）。

MIC は、官僚だけでなく、NGO や民間部門の専門家の参画も可能としており（第 11 条 (a)(ii)）、将来追加の（非政府）委員を任命する際の法的基準を定めている。

例えば、MIC は、「国益を促進し、既存の法を抵触しないと自らが判断する提案を承認することができる」（第 13 条(a)）とされている。

2012 年外国投資法第 49 条は、MIC の決定が「最終的」である旨を定めている。これに矛盾するよう見えるが、第 18 条(d)では、申請が不承認になった場合またはミャンマー法に基づく外国投資家の利益に反するような承認が発行された場合、投資家が MIC の決定に異議を申し立てることが許可されているように解釈できる。そのため、決定が取消可能であるか否かの問題が生じている。2012 年外国投資法規則は、第 21 章において、MIC と政府間の紛争解決について一般的に取り上げているにすぎず、MIC の決定に対して異議を申し立てる具体的な手続きを定めてはいない。

2012年外国投資法が、相当な裁量権をMICに付与しているのは明らかであり、裁量権の程度について懸念が提起されている。今後徐々に、外国投資家にとってMICの決定がどれほど一貫したものかが判明していくであろう。

2012年外国投資法に基づき許可される外国投資

2012年外国投資法は、投資に関するさまざまな目的と基本原則を列挙している。

- 目的（第7条）には、天然資源開発、人材開発、インフラ開発（道路、全国的な電気・エネルギー生産）、先端技術の開発、通信ネットワークおよび交通網（鉄道、船舶および航空）の開発が含まれる。
- 原則（第8条）には、ミャンマーの国民経済発展計画の目的、雇用創出、輸出用生産の拡大、多額の資本拠出を要する事業、新たなエネルギー源の探査、近代産業の開発、国際標準の金融制度の開発、ミャンマーにおいてエネルギーおよび資源消費の点で自給自足を可能にする目的を支援することが含まれる。

こうした目的を促進し、これらの原則に則った活動は、おそらく承認される可能性が高いと思われる。しかし、潜在的投資家はまた、特定の種類の分野については、外国投資の制限を受けるか、完全に参入が禁止される点にも留意すべきである。

制限／禁止される外国投資

2012年外国投資法には、外国投資が制限または禁止されている特定の種類の分野をまとめた一覧がある（第4条）。ここには、ミャンマーの政府と国民にとって利益となる場合に限り、MICがかかる投資を許可することが記載されている。禁止・制限対象となる分野は、（11項目のリストによると）伝統的文化および少数民族の習慣に影響を及ぼす可能性のある事業、公衆衛生に影響を及ぼす可能性のある事業、自然環境および生態系を損なう事業、または国境から10マイル以内（経済特別区を除く）に所在する事業が含まれる。法文の記述は概略を述べるに留まっているが、2012年外国投資法規則およびMIC通達は、外国投資家にとってどのような事業活動が禁止されているか、またはある程度の制限を受けて許可されるかを詳細に記載している（例えば、投資は、現地の合弁会社を通じて行う必要があるか、その他の規定が適用されることがある）。なお禁止活動に関しては、3.1.3および3.1.4において詳述する。

外国投資の構成

第9条は、以下の形で構成される外国投資を認めている。

- 100%外国資本（MICの裁量による）
- ミャンマーの個人、法人、あるいは政府部門および機関との合弁会社。当事者は、それぞれの裁量に基づき資本率／拠出額に同意できる（制限対象あるいは機密対象の事業に関しては、自己資本比率／資本比率にかかわらず、2012年外国投資法規則に定める80%の外国資本の上限が適用される。下記3.1.3参照）。
- 「両当事者により承認される契約で規定されたしくみ」－ 現実にMICが厳密にど

のような事業の仕組みを許可するかは今後の問題だが、理論的には、投資条件を BOT/PPP タイプのプロジェクト等の契約のスキームと同様なものにするよう導こうとするものであると思われる。

さらに 2012 年外国投資法第 33 条および第 34 条は、MIC が、政府の事前の承認を得ることを条件とし、適用される長期リース契約に基づく地代を決定し、投資の承認交付前に、土地リースおよび賃料の条件につき外国投資家の同意を得る責任を負うことを示唆していると見られる。

大規模なインフラプロジェクトにおける土地の権利および立入権の重要性を考慮すると、いずれの国際的な入札者にとっても重要な点は、入札に際して、入札／プロジェクト図書において、長期の土地提供を要するプロジェクトに関して従うべき、2012 年外国投資法に基づき定められた、コンセッション条件、ならびに免許および承認体制に従った、適切な土地提供権の設定が徹底されるということであろう。

外国投資に関して適用される最低投資閾値は、セクターによって異なる場合がある（第 10 条(a)(iii)）。MIC は、かかる閾値を決定する裁量権を有する。MIC は、新たな最低投資閾値を発表しておらず、また 1988 年外国投資法に基づき発行された諸規則が、2012 年外国投資法に反しない場合には、引き続き適用されるという事実を踏まえると（第 55 条）、1988 年外国投資法に基づきこれまで実施されてきた最低投資閾値が引き続き適用される。この閾値は、サービス業会社では 300,000 米ドル、製造業会社では 500,000 米ドルである。

外国投資家に対する現地雇用義務

2012 年外国投資法は、外資系企業におけるミャンマー国民の雇用につき、段階的なアプローチを定めており、基本的に、当初 6 年間の運営期間に渡り現地雇用数の増加を義務付けている。

投資対象が「熟練事業」に関する場合、当初 2 年間は労働力の少なくとも 25%、翌 2 年間は少なくとも 50%（すなわち、当初 2 年間は、75%の外国人労働力が認められる）、その次の 2 年間は少なくとも 75%がミャンマー国民によって占められていなければならない（第 24 条）。投資家はまた、こうした従業員に研修を実施する義務がある。もちろん、「熟練事業」についての具体的定義は今後明確にされる必要がある。

外国投資家に適用される税控除および免税

2012 年外国投資法に基づき、商品およびサービスの生産に従事する投資家に対し、自動的に 5 年間の所得税免除が適用される（第 27 条(a)）。1988 年外国投資法では、この期間は 3 年間であった。

さらに、MIC が認可できる地方自治体の税控除および免税が幾つかある。これについて、MIC が認可するか否かを決定する方法について規則や指針はないため、これらの決定は状況に応じて行われるようである。

以下は、2012年外国投資法に基づき適用されうる税控除および免税措置をまとめたものである。

表 3.1.1 2012年外国投資法に基づき適用される税控除および免税措置

	2012年外国投資法に基づき適用される税控除および免税	条項
1.	自動的:物品またはサービスの生産に従事する企業に対する5年間の所得税免除。ミャンマーにとって有益である場合は、この期間は延長される可能性がある。かかる延長は、MICに対する申請によって得ることができる。	第27条(a)
2.	任意:1年以内に収益を再投資する場合は、企業の収益に対する税の免除。	第27条(b)
3.	任意:所定の率での、機械、設備、建物またはその他の資本資産の加速償却。	第27条(c)
4.	任意:ミャンマーで生産された商品の輸出から生じる収益の最大50%相当額に対する税の免除。	第27条(d)
5.	任意:ミャンマー国民に適用される率で、外国人従業員の所得税を支払う権利。これにより課税所得は減額されると想定される。	第27条(e)
6.	任意:課税所得から、ミャンマー内で実施された必要な研究開発に関して生じた費用を控除する権利。	第27条(f)
7.	任意:第27条(a)で付与される5年間の所得税免除期間のうちの連続2年以内に、最長で連続3年間、損失を繰り越し、相殺する権利。	第27条(g)
8.	任意:企業の当初建設期間中に使用するために輸入される、機械および資材に対する関税またはその他の内国税の控除または免除。	第27条(h)
9.	任意:投資額がMICの承認を得て増額される場合、事業拡大に使用するために輸入される機械および資材に対する関税またはその他の内国税の控除または免除。	第27条(j)
10.	任意:輸出用に生産される商品に対する商業税の控除または免除。	第27条(k)

出典: コンサルタント作成

外国投資家に対する保証

事業の国有化に対する措置として、承認を受けた投資活動は、「十分な理由」がなければ契約中に終了することはない旨の保証がなされている。また、契約期間の満了時に、投資家は投資利益を投資開始時に持ち込んだ同じ外国通貨で国外に持ち出すことができるという保証がある(第28条、第29条、第30条)。

外国投資家に対する土地権利

一般的に、ミャンマー法では、外国人の土地所有を禁止している。ただし、上述のとおり、2012年外国投資法は歓迎すべき例外を設けている。投資家は、政府から土地を賃借す

るか、最長 50 年間に渡り土地を使用することができるようになり、MIC の承認が得られれば、10 年間の延長が 2 回まで可能となっている。低開発地域や僻地では、これよりも長い期間の賃借が可能な場合がある。

紛争解決

円満な解決に至らない場合、2012 年外国投資法第 43 条では、対象契約にて規定される紛争解決方法が適用されること、またかかる規定がない場合は、ミャンマー法が紛争全般に関して適用される旨を定めている。しかし、明らかにこれは非常に大まかな規定であり、ミャンマーにおいて信頼性のある紛争解決制度がなく、また国際訴訟が認められていないことから、上述の懸念は依然として払拭されていない。

合併および買収

2012 年外国投資法には、外国投資家による M&A 方式の投資に関する規定が無いことが明確である。従前の政策では、外国投資家がミャンマー国民の株主から株式を取得することは不可能であった。外国投資家は、他の外国投資家からのみ株式所有権を取得することが認められていたため、ミャンマーの事業体において外国人株主どうしの交代の場合のみ有効であった。しかし特定の状況では、ライセンス等の資産の拠出を行い新たな外資系合弁会社の設立により、あるいは現地パートナーによる企業全体の合弁事業への移行を通じてのみ、同様の結果が得られたが、こうした取引は実際にはまれであった。特に、これまでの体制でも 2012 年外国投資法でも、例えば、現地ミャンマー会社が外資系企業と合併する形の企業再編についての定めは無い。

2012 年外国投資法規則第 65 条および第 69 条は、外国投資家に対し、外資系企業のミャンマー人株主から株式を取得すること（逆も同様）を許可するものと解釈できる可能性がある。これは外国投資家による株式の取得を合弁会社のみ株式に制限するものであるが、この規定が適用されれば、これまでの制約が徐々に失われることになると思われる。2012 年外国投資法規則の下で、かかる譲渡は引き続き MIC の承認を受けることが条件であり、また外国資本割合制限を受ける（明示的か政策に基づくかを問わない）。

3.1.3 2012 年外国投資法規則(通達番号 11/2013)

上記 3.1.2 に記載のとおり、2012 年外国投資法規則は、2013 年 1 月 31 日に MNPED により、2012 年外国投資法第 56 条(a)に基づき発行された。22 章からなる 2012 年外国投資法規則は、2012 年外国投資法に定める多くの規定をさらに詳しく説明しており、外国投資家にとってよりわかりやすくものになっている。2012 年外国投資法と 2012 年外国投資法規則はいずれも、MIC 通達（下記 3.1.4 で取り上げる）と併せて読む必要があるが、2012 年外国投資法規則の正式な英語翻訳版はまだ発表されていない。

2012 年外国投資法規則の管理

2012 年外国投資法規則は、DICA（国家計画経済開発省・投資企業管理局）を MIC の役割を実施する機関であると言及していることに留意すべきである。

外国投資家に禁止される分野

2012年外国投資法規則は、ミャンマーの国民と法人のみに留保されている（すなわち外国投資家には禁止されている）特定の活動を定めている。この禁止事項は、相当な規模の外国投資家が投資を希望する可能性のある活動を対象とすることはおそくないと思われるが、該当する可能性がある場合には確認すべきである。また以下の表には、制限された活動の「例」のみが含まれているため、すべてを網羅したリストではない。制限される活動を記載した完全なリストについては、添付資料 B に定める 2012 年外国投資法規則の規則 7～10 を参照のこと。

ミャンマー国民に留保されている投資分野	<ul style="list-style-type: none">・ 生産（伝統薬、伝統食品、手工芸品および宗教的製品等）およびサービス（伝統的な民間の病院、救急車サービス、10 メガワット未満の電力発電、印刷および出版等）における特定の活動・ 小規模の伝統的な農業および畜産業・ 沖合および沿岸漁業
---------------------	---

外国投資家が制限を受ける事業

2012年外国投資法規則には、ミャンマー国民または法人との合弁事業を通じて実施される、制限対象の分野については、外国資本出資率の上限を 80%と定めている（規則 20）。MIC 通達では、特定の制限対象の事業を明確にしている（下記 3.1.4 参照）。

環境影響評価

2012年外国投資法規則の下では、プロジェクトが環境保全・林業省管轄の EIA（環境影響評価）を要する大規模な投資プロジェクトであると MIC が判断した場合、MIC の許可を申請する前に、EIA を実施し、評価書を申請書に添付しなければならない（規則 33）。MIC 通達の追加の指針については、下記 3.1.4 を参照すること。

3.1.4 MIC 通達(通達番号 1/2013)

上記 3.1.2 に記載のとおり、2012年外国投資法第 56 条(b)に従い 2013 年 1 月 31 日に MNPED により発行された MIC 通達は、外国投資家に許可される事業活動について詳細に記載している。これは、外国投資法と 2012 年外国投資法規則と併せて読む必要があるが、詳細は以下に記載する。MIC 通達の正式な英語翻訳版はまだ発行されていない。以下のセクションは、この通達の主な要点をまとめたものであり、詳細リストは添付資料 C に添付されている。

外国投資家に禁止される分野

2012年外国投資法規則に定める禁止事項（上記 3.1.3 参照）に加え、MIC 通達は、禁止される特定の活動および物質の詳細なリストを掲載している。以下の表は、禁止事業の「例」のみを記載したものであり、すべてを網羅したリストではない。完全なリストは、添付資料 C を参照のこと。

禁止されている事業活動	<ul style="list-style-type: none"> ・ 印刷、出版およびメディア放送、 ・ 武器等の製造、 ・ ヒスイおよび宝石の探査、 ・ 中小規模の鉱物生産、 ・ 電力システムの管理、 ・ エネルギー売買、 ・ 電力システムの検査、 ・ 航空管制 ・ 特定の環境的に危険な活動 等
-------------	--

外国投資家が制限を受ける事業

2012年外国投資法規則に定める外国資本出資率80%の上限に基づき、MIC通達は、ミャンマー国民との合弁関係を要する、幅広い活動のリストを掲載している。以下の表は、制限対象の事業の「例」のみを記載したものであり、すべてを網羅したリストではない。完全なリストは、添付資料Cを参照のこと。

合弁事業により実施すべき事業活動	<ul style="list-style-type: none"> ・ 種子の生産／頒布 ・ 特定の食糧品（ビスケット、麺、チョコレート）の生産／頒布 ・ 製紙 ・ 製薬 ・ プラスチック製造 ・ 梱包材製造 ・ 橋、高速道路、地下鉄等、交通インフラ ・ 特定の建設および不動産開発プロジェクト ・ 航空輸送（国内外） ・ 新たな鉄道エンジンおよび客車の生産 ・ 観光事業 等
------------------	--

特定の条件の対象となる外国投資家向け事業分野

MIC通達には、セクター別に分類される3つ目の投資活動のカテゴリーが記載されており、これらは、関連する政府省庁（とりわけ、産業省、鉱山省、建設省を含む）が課す条件の対象となっている。以下の表は、かかる活動の「例」のみを記載したものであり、「すべてを網羅した」一覧とみなすことはできない。完全なリストは、添付資料Cを参照のこと。

特定の省庁または政府の事前の承認を要する事業分野	<ul style="list-style-type: none"> ・ スーパーマーケット／大規模小売店 ・ 天然資源 ・ ソフト・ドリンク、ミネラル・ウォーター、ビールの生産／頒布 ・ 発電および電力販売（水力発電または石炭火力発電） ・ 宅配業 ・ 空港の建設および乗客用ラウンジ・サービス 等
--------------------------	--

投資条件の例

幾つかの条件の例は、以下を含んでいる。

- BOT (Build, Operation and Transfer) 方式で実施する、オフィスおよび商業ビルの建設および賃貸を対象とするプロジェクトに対する、建設省の要件 (100%外国投資に基づく場合)
- オフィスおよび商業ビルの建設および賃貸が現地パートナーとの合弁事業に基づく場合、現地パートナーに対し長期リースで土地を提供するよう求める建設省の要件。
- 発電および電力販売は、政府の承認を要し、政府との合弁事業によるか、BOT 方式で実施しなければならないとする、MOEP (電力省、Ministry of Electric Power) による要件

第4章では、セクター毎に適用されるその他の条件について詳細に記載する。

環境影響／社会的影響の評価

上記 3.1.3 に記載のとおり、2012 年外国投資法規則に基づき、外国投資家は、MIC 許可を申請する前に EIA を実施しなければならない。かかる申請の前に EIA と SIA の両方の実施を要する特定の投資活動は、MIC 通達に特定されている。これに該当するのは、以下の活動と理解される。

- 金属および鉱物の採取
- 石油およびガスの探査
- 大規模な建設およびインフラプロジェクト
- 特定の製造活動
- 発電
- 送電線の設置

EIA/SIA の内容または実施手順に関する詳細は、まだ入手不可能である。

3.1.5 1988 年外国投資法と 2012 年外国投資法の比較

2012 年外国投資法は、1988 年外国投資法に基づいた既存の投資プラットフォームを、外国投資家に受け入れられるような形で発展させたものである。以下の表は、2つの法の簡単な比較である。

表 3.1.2 1998 年および 2012 年の外国投資法の比較

	項目	1988 年外国投資法	1988 年外国投資法 ¹⁷
1.	許可された外国投資の種類	外国投資に関するさまざまな原則を列挙している(輸出、最先端技術の取得等の促進のため)。	外国投資に関するさまざまな原則を拡大。現在はさらに、外国投資が制限または禁止される特定の業界を具体的に列挙している。
2.	投資許可の申請	MIC へ申請	MIC へ申請。MIC は、15 日以内に承認または拒否し、90 日以内に最終決定を下さなければならない(第 20 条)。
3.	最低資本投資閾値	重工業、ホテル、製造 - 500,000 米ドル サービス会社 - 300,000 米ドル	MIC がかかる閾値を定めることができる(第 10 条(a)(iii))。実際には、1988 年外国投資法に定める金額が引き続き適用されることに注意。
4.	許可された外国資本出資率(FDI)	100%	100%(MIC の裁量による)
5.	許可された外国資本出資率(JV)	外国投資家: 最低 35%	当事者が決定できる(特定の「制限対象」事業については最高 80%であることに注意)。
6.	所得税免除	3 年間(商品およびサービスに対する投資家)	5 年間(商品およびサービスに対する投資家)
7.	土地	1988 年外国投資法に規定なし。実際には、30 年間のリースが許可される(例外の場合は 50 年間)。	リースは最長 50 年間許可され、さらに任意で 10 年間の延長期間が 2 回認められる。
8.	労働	1988 年外国投資法に規定なし。	「熟練事業」- 全従業員に占めるミャンマー国民の割合は、当初 2 年間は少なくとも 25%、翌 2 年間は 50%、その次の 2 年間は 75%としなければならない。投資家は研修を実施しなければならない。

出典：1988 年、2012 年外国投資法を基にコンサルタント作成

3.1.6 2012 年外国投資法と他のミャンマー法との関係

2012 年外国投資法と関連する 2012 年外国投資法規則および MIC 通達は、ミャンマーにおける外国外資系企業および外国プロジェクトに関する要件について定めているが、これらの規定は投資活動に適用される他の法規と並行して読む必要がある。

ミャンマー会社法 (Myanmar Company Act、ミャンマー会社法) およびミャンマー・パートナー法 (Myanmar Partnership Act、1932 年) は、引き続き、企業投資の構成の詳細、株式会社、外資系企業の支店および代理店、ならびに外国企業と現地企業のパートナーシップに関する統制要件を定めている。さらに、特別会社法 (Special Company Act、1950 年)

¹⁷2012 年外国投資法規則および MIC 通知により補足される。

は、国有企業との間で設立される合弁企業に適用される。ミャンマー会社法の詳細については下記 3.2 を参照のこと。

国有企業法(State Owned Economic Enterprises Law, 1989 年)

同法は、多くの活動は、国有企業のみが実施できることを定めている。

国有企業のみが実施できる経済事業	<ul style="list-style-type: none">- 石油および天然ガスの探査、採取および販売、ならびに関連製品の生産- 宝石の探査、採取および輸出- 郵便および通信サービス- 航空輸送および鉄道輸送サービス- 銀行および保険サービス- 金属の探査、採取および輸出- 法により許可されたものを除く発電サービス、および発電協力サービス 等
------------------	---

明らかに、これらの活動幾つかは、外国投資家が参入に関心を示す可能性のある活動である。国有企業法の第 4 節および第 5 節は、ミャンマーの利益となる場合には、政府が他の事業体（外国投資家等）による関与を許可する法的根拠となっている。かかる関与は、一定の条件下で、国有企業とのジョイントベンチャーとして、または独立して行うことができる。したがって、外国投資家は、国有企業法を適用してかかるセクターに合法的に従事することができるが、その場合も政府の支援が得られる場合に限られる。

諸セクター関連法

ミャンマーには、さまざまな産業セクターに関する法が定められている。例えば、ミャンマー鉱山法（Myanmar Mines Law, 1994 年）がある。ミャンマー鉱山法は、特にその目的の 1 つとして外国投資の進展を挙げており（第 3 条(d)）、外国投資家は、鉱山省への許可の申請が必要とされている。

外国投資に関する政府の最新の要件を理解するために、新規投資家は、まず、各政府省庁が要求するであろう条件を定めた MIC 通達を確認することが必要と考えられる。その上で、MIC 通達を適切なセクター法に照らして読む必要がある。（セクター関連の法に関する情報については、第 4 章を参照。）

土地法(Land Law)

外国人による土地所有の一般的な禁止事項

一般的に、ミャンマーの土地はすべて政府所有地であり、その管理はさまざまな政府機関に委任されている。不動産移転制限法（1987年）には、外国人の土地所有に対する禁止事項を定めているが、外交使節団および「国との間で有益な契約」を有する企業については例外が設けられている。国有企業とのジョイントベンチャーが国の利益に合致するものであると仮定すれば、こうしたジョイントベンチャーは同法の例外規定が適用されると考えられるが、現実にはいつ例外が適用されるかについての正式なガイドラインが示されていないことから、どのようにこの例外が適用されるかは不明である。

外国投資家に適用される土地権益を取得するオプション

不動産移転制限法の禁止事項にかかわらず、外国投資家は、現在、以下のいずれかの方法により、土地に関する何らかの権利を取得することができる。

- 政府からのリース、あるいは
- ジョイントベンチャーの相手方である国有企業から現物出資

なお、外国人の土地所有は一般的に禁止されているが、長期リースは外国投資法により認められている。

政府からのリース

2011年9月30日以降、1988年外国投資法（および現在は2012年外国投資法）に基づきミャンマーで営業している外国人および外国企業は、MICからのリースを取得することが可能になった。これは、通達第39/2011号（ミャンマー連邦共和国外国投資法に関する土地使用権についての通達）によって、禁止事項が削除されたためである。1988年外国投資法に基づき許可されていた当初30年間のリース期間は、2012年外国投資法に基づき50年間に延長され、さらに10年間の延長が2回認められることになった。さらに、この制限は、僻地や未開発地域では緩和される場合がある。

現物出資

ジョイントベンチャーのパートナーが国有企業である場合、この国有企業は、管理上、土地に関する権益を取得することが可能である。

権原および登記

登記法（1909年）に基づき、土地に対するいかなる権益も登記する必要がある。企業が所有権を有する場合は、ミャンマー会社法および特別会社法に基づき、登記する必要もある¹⁸。登記がされていない場合、権益の発生および移転は適法とみなされない。

¹⁸ 登録は対象となる土地を管轄する行政単位の土地登録局においてなされる。

税金

ミャンマーの土地権益を有する外国投資家は、納税義務を負うことになる。

3.2. ミャンマー会社法 (Myanmar Company Act)

3.2.1 序文¹⁹

ミャンマー会社法は、1世紀近く前に制定されたもので、その後修正があったものの、現在も適用されている。ミャンマー会社法は、さらに、その従属法（すなわち、会社規則および会社規定）により補足されている。ミャンマー会社法は、広く、当時有効であった英国法に基づいているため、伝統的な英国会社法の概念に合致した特定の要素が含まれる。

ミャンマー会社法は、一般的に、ミャンマーに所在する会社の組成、設立および管理に関して適用される。特に外国投資家に関連するものとして、会社の設立文書（すなわち基本定款および付属定款）の要件に関するミャンマー会社法パート II、会社の株式資本ならびに株主および取締役の責任に関する要件を定めたパート III、解散事項に関するパート V が挙げられる。ミャンマー会社法パート V は、解散手続きに関する詳細な規則を含む、会社規則の制定により拡大されている。

外国投資家にとって重要なものは、ミャンマー会社法および会社規則に定める会社登記に関する要件である。ミャンマー会社法の一部はもはや有効に適用されない可能性があるが、登記に関する規定および会社定款に関する要件は引き続き関連し、政府によって実施される。

3.1 で取り上げるように、外国投資家を有する会社の行為も、かなりの範囲で、2012 年外国投資法に規定されている。ただし、ミャンマー会社法および 2012 年外国投資法は、それぞれ独立して作用する全く異なる法体制というわけではない。実際に、外国投資家は、ミャンマーの法に基づき会社を設立し、事業を実施しなければならない（第 17 条(b)）。したがって、2012 年外国投資法を適用する外国投資家は、さらに、ミャンマー会社法に関連する要件にも従わなければならない。ミャンマーにおける会社の登記に関する要件に従い、またミャンマー会社法に基づく取引許可を得る等が必要となる。

3.2.2 許可されている企業形態

ミャンマー会社法では、4つの企業形態が採用可能となっている。

- 株式有限責任会社
- 株式資本を有する保証有限責任会社
- 株式資本を有しない保証有限責任会社
- 無限責任会社

¹⁹ ミャンマー会社法に関して入手可能な公式情報は限られているため、本報告書のこのセクションを作成するに当たり、以下の情報源に依拠したことに留意すること。"A guide to Business Organizations" by the DICA, "Myanmar Company Laws and Regulations Handbook" by International Business Publications, "The Foreign Investment Law and Myanmar's Evolving Tax Framework" by Dr Tin Latt (Chartered Certified/Certified Public Accountant & Auditor Member of Parliament's Commission for Assessment of Legal Affairs & Special Issues, Republic of The Union of Myanmar), "Doing Business in Myanmar" by Myanmar Legal Services Ltd.

実務上、ミャンマーにおける企業の大半は株式有限責任会社である。

さらに、ミャンマー会社法上、企業は非公開会社又は公開会社のいずれかとなる。非公開会社では、株式譲渡制限、株式・社債の公募禁止を定款で規定しており、株主は 50 名以下とされる。公開会社は、単純に、非公開会社に不適格である会社とされる。

また、ミャンマー企業と外国企業との間にもさらなる違いが示されている。ミャンマー企業とは、全ての株式資本がミャンマー国民により保有されている企業である。従って、企業の株主の一人以上が外国人である場合（持分が 1 株のみであった場合を含む）、又はミャンマー国外で設立された会社である場合、当該企業は外国企業とみなされる。以下の通り、外国企業はミャンマー企業と比較して、ミャンマー会社法上、運営上のさらなる要件の対象となる。

3.2.3 会社登記要件

企業の登記要件はミャンマー会社法において規定されており、外国企業については会社法規則にて追加条項が規定されている。設立及び登記についての要件一覧が、3.3 章に示されている。

以下に、ミャンマーにおいて外国人投資家が会社を登録する前に検討すべき主要要件をいくつか挙げている。

株主数

非公開会社の設立発起人は最低 2 人、公開会社は出資者 7 名以上とされる。会社の株主は、自然人又は他企業とする。

営業許可

ミャンマー会社法 27A 条では、全ての外国企業が登録前に投資企業管理局より「営業許可」を取得しなければならない旨、定めている。外国企業は、本許可を取得しなければ事業を営むことができない。申請書は、投資企業管理局に提出する。営業許可には、サービス業、商社・貿易業及び製造業の 3 区分がある。現在、新規外国商社・貿易会社については政府が禁止しているとの報告があり、商社・貿易業向けの許可は発行・更新されていない模様である。従って、投資企業管理局では営業許可の申請にあたっては商社・貿易業務に従事しないという誓約を必要としている。なお、本件については政府からの正式通知は出していない。

2012 年外国投資法上において、ミャンマー投資委員会の営業許可に適格とされる外国企業についても、ミャンマー会社法に基づく営業許可の取得が必要となり、定期的に更新されなければならない。

外国企業の最低資本金要件

外国企業はミャンマー国内で営業を開始する前に、最低資本金要件を充足する必要がある。なお、最低資本金要件は営業許可の区分により異なる。

- 製造業：166,607米ドル（100万チャット）
- サービス業：5万米ドル（30万チャット）

これは、営業許可を登録し、会社として営業する際に必要とされる最低資本金である点に留意する。上記 3.1.2 に示された通り、2012 年外国投資法では最低資本金要件がこれより高く設定されている。

3.2.4 ミャンマーにおける企業の管理・運営

会社の定款とは、基本定款及び付属定款を指す。一般的に、基本定款には会社名、資本金及び目的等、会社の基本情報が記載されている。一方、付属定款には会社運営上の事項が記載されている。

ミャンマー会社法では、株主総会等による会社のガバナンスに関する事項が規定されている。さらに、76 条において定時株主総会の開催が規定されており、臨時株主総会も必要数の株主の要求により開催される。決議要件は、株主の単純過半数とされる。ミャンマー会社法または付属定款上、決議によっては（取締役解任等）特別決議を要する旨が規定されており、その場合の要件は4分の3以上とされる。

ミャンマー会社法では、会社は事業の一般的な運営についての責任を有する取締役会を設置する旨が定められている。83A 条では、最低 3 名の取締役を選任する必要があると規定されているが、本条項は非公開会社には適用されない。但し、非公開会社が公開会社の子会社である場合はこの限りではない。

3.2.5 目論見書及び割当(公開会社)

株式資本を集めることに関心のある投資家向けに、ミャンマー会社法では会社が発行する目論見書についての要件が規定されているが、目論見書には会社の株式又は社債の公募についての通知、配布物又は広告又は招待について示されている。同法 98A 条によると、一般に株式を売出すための書類は会社が発行する目論見書とみなされ、同法要件により拘束される。

ミャンマー会社法 93 条では、会社が発行する目論見書には以下を盛り込むことが規定されている。

- 会社の基本定款の内容、特に株式の種類に関する情報。
- 取締役が保有する株式数。該当する場合。
- 取締役、管理職及び管理機関の個人情報及びその任命に関する付属定款の関連条項。
- 取締役が割当を実行するために必要とされる最低募集及び、該当する場合は、過去 2 年以内に実行された前回割当に関する情報。
- 過去 2 年間に発行された株式及び社債に関する情報。
- 発行された株式及び社債の引受について、引受人氏名及び引受人がその義務を消滅させることできるかについての取締役の意見。

- 会社が取得する資産の内、募集対象の発行手取金で全額またはその一部の支払が行われる資産についての業者の情報。当該資産が目論見書の発行の前 2 年以内に売却により譲渡されたものである場合で、当該資産が事業である場合、過去 3 年間の当該事業の金融情報も含める。
- 当該資産について支払われる金額。
- 過去 2 年間に株式募集について手数料として支払われた金額。
- 初期費用の予想額。
- 促進人へ支払われる額、及び当該金額に対する対価。
- 発行手取金を充当して取得することが提案される資産の取得にあたり、締結された契約についての情報。
- 会社監査人の氏名及び住所。
- 取得予定の資産に関する取締役の持ち分。
- 会社の各株式区分が有する議決権。当該区分が存在する場合。
- 会社会議での発言権・議決権及び株式譲渡に関する権利についての会社付属定款上の制限、または会社の取締役に対する制限。
- 過去 3 年間の会社の利益及び配当支払に関する会社監査人の報告書。該当する場合。

当該要件は、現行株主または社債保有者に対して株式又は社債募集が実施される場合は適用されない。

特定の事項に関し、会社は目論見書により調達する株式資本の最低要件が募集されていない限り、株式の割当を実施することができない。当該事項には資産の取得原資、資産取得のための借入の返済、又は運転資本に株式発行が必要である場合等が含まれる。当該事項については、株式の額面価格の最低 5%が応募時に支払われなければならない。会社が当該要件を遵守していない場合、応募者は株式に関する応募が無効である旨を主張できる。

3.2.6 ミャンマーにおける会社の解散

ミャンマー会社法では、会社の解散に関する条項があり、会社資産の債権者及び株主への返還を規定している。但し、管理下におかれた倒産制度又は債権者による任意取決め等、会社救済に関する条項は存在しない。従って、破産状態に陥った企業の選択肢としては、他国との比較において限定的であると言える。

会社は、株主又は債権者のいずれかにより任意に解散することができる。いずれの場合においても、解散後、一定期間において会社が債務の支払を実行する能力がある旨を、会社の監査人報告書に裏付けられた通知にて取締役が提示しなければならない。従って、会社が破綻状態にある場合は、任意解散は適切ではない。任意解散が実効された場合、会社は事業を停止し、解散を実行する清算人が指名される。

会社に債務の支払能力がない場合等、特定の状況においては裁判所が会社を解散させる場合がある。この場合、債権者は会社に対して債務の支払要求を発行することができる。会社が 3 週間以内に債務を支払えない場合、債権者は会社の解散を裁判所に申請すること

ができる。また、会社の解散が当然であり、そうすることが公平であるという意見の場合にも、会社は裁判所により解散される。我々は、ミャンマーでは過去に裁判所による解散の上記根拠が株主間の紛争を解決する手段として利用された事例がいくつかあったものと認識している。

3.3 外国投資プロセスの概要

ミャンマーにおける外国投資プロセスの概略は、次の3段階と考えられる²⁰。

- 2012年外国投資法に基づき MIC の許可を取得する。
- DICA から取引許可（これに関する詳細はミャンマー会社法に基づき決定される）を取得する。
- 会社を設立し、会社登記所（Company Registration Office）に会社を登記する。

以下は、各段階のチェックリストである。

²⁰ なお、過去の外国投資家による投資手続きでは、当該手続きは相当の時間を要し、完了までに1年を要するケースが見られた。

表 3.3.1 外国投資プロセスに関するチェックリスト

必要な文書	法	当局	必要な裏付け情報	備考
MIC 許可証	2012 年外国投資法 (注: 詳細は、2012 年外国投資法規則の規則 31-55 に記載)	MIC	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクトの詳細 (場所、投資期間、活動の詳細等) 財務上の信用力を示す証拠書類 銀行信用照会先および投資家の営業状態に関する勧告 以下を示す詳細な計算書 年次純利益、収支の見積 外国為替収入の見積および要件 年次生産/サービスの数量および価額の見積 プロジェクトの経済的正当化 基本定款および付属定款の草案 (投資家が会社の場合) 土地リース契約書の草案 国家組織と締結する契約書の草案 (100%外資系会社の場合) 合弁契約書の草案 (該当する場合) 2012 年外国投資法に基づき適用される税控除および免税の申請書 注: 大規模な投資プロジェクトについては従前の EIA が必要になる場合があることに注意。 2012 年外国投資法規則の規則 31 も参照のこと。 	<ul style="list-style-type: none"> MIC は、提出から 14 日以内に評価を行わなければならない (不十分な場合は拒絶する)。 最終決定は 90 日以内に行わなければならない (これがどの程度現実的であるかは現時点では不明である)。
取引許可	S27A ミャンマー会社法	DICA	<ul style="list-style-type: none"> 取引許可申請書 会社規則の書式 A 基本定款および付属定款の草案 適正に作成されたアンケート用紙 会社を実施することが意図された活動のリスト 営業初年度にミャンマーで発生すると予想される支出のリスト 銀行信用照会先 取締役会の決議 (合弁会社の両当事者または一方当事者が会社の場合) ミャンマーに外国通貨で所定の金額を持ち込む署名を付した保証書 取引活動を行わない旨の署名を付した保証書 (備考) 	<ul style="list-style-type: none"> 取引許可には 3 種類ある。サービス、貿易および製造。 最近の報告書には、政府が新たな外国商社を禁止したと記載されている。かかる許可は発行または更新されないとされるが、正式な通達はない。よって DICA は、貿易活動を実施しない旨の署名を付した保証書を要求する。 製造に関する取引許可の所有者は、最低資本 166,607 米ドル (1,000,000 チャット) を投資する必要がある。

必要な文書	法	当局	必要な裏付け情報	備考
			<p>参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> 株主および取締役のパスポート/ID カード (national registration card) の写し <p><u>外資系会社の支店の場合</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 外国本店の管理文書の写し 外資系企業本店の過去 2 会計年度の年次報告書、または貸借対照表および損益計算書の写しのいずれか これらは、会社設立国内のミャンマー大使館による公証および領事による証明を得る必要がある。 原文が英語で作成されていない文書については、認証を受けた翻訳版を提出する。 	<ul style="list-style-type: none"> サービスに関する取引許可の所有者は、最低資本 50,000 米ドル (300,000 チャット) を投資する必要がある。 取引許可申請書を提出した場合、ミャンマー外国貿易銀行 (MFTB) または投資商業銀行 (MICB) のいずれかに資本の 50%を預金する。 残りの 50%は、取引許可から 1 年以内に預金する必要がある。 取引許可は定期的に更新しなければならない。
<p>設立証明書(ミャンマー設立の会社) / 登記証明書(支店)</p>	<p>ミャンマー会社法 (追加規定は会社規則に定める)</p>	<p>CRO (企業登記所)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 取引許可証 (写し) <p><u>ミャンマー会社の場合</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 株主 (私企業の場合は 2 名、公開会社の場合は 7 名) の詳細。法人または自然人 (その場合はパスポートの写しを添付) であることが可能。 少なくとも 50,000 米ドル (サービス会社) および 150,000 米ドル (事業会社) の残高を記載した銀行確認書 ミャンマー語と英語で印刷された基本定款および付属定款 2 部。国有企業との合弁会社の場合は、特別会社法に従い、法務長官および MPED 大臣の承認を受けていなければならない。 取締役名簿 (書式 26) 意図された事業活動のリスト <p><u>公開会社の場合は、上記の他に以下を要する。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 取締役として行為することに同意した人の名簿 重役株を取得するための同意書 <p><u>外資系会社の支店の場合</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 外国本店の管理文書の写し* 外資系企業本店の過去 2 会計年度の年次報告書、または貸借対照表および損益計算書の写しのいずれか* 授権者の任命書/委任状* 親会社の取締役会の決議書 親会社の取締役/株主の名簿 	<ul style="list-style-type: none"> 最初に、MIC 許可および取引許可を取得する必要がある。

必要な文書	法	当局	必要な裏付け情報	備考
			<ul style="list-style-type: none"> ・ 意図された事業活動のリスト ・ 原文が英語で作成されていない文書については、認証を受けた翻訳版を提出する。 <p>*これらは、会社設立国内のミャンマー大使館による公証および領事による証明を得る必要がある。 申請料および登記料を支払う必要がある。公開会社は、設立証明書が発行された後、趣意書またはその代わりになる記述を提出しなければならない。</p>	
土地の登記の証明（外国投資に適用される場合）	土地登記法 1909.	対象物件を管轄する土地登記局（Lands Records Department）	<p>次の事項について登記する必要がある。：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 抵当権への変更 ・ 1年以上もしくは年間更新のリース ・ 土地の譲渡 	
	ミャンマー会社法	CRO	抵当権への変更	会社は抵当権の記録を保管する必要がある。

出典：外国投資法を基にコンサルタント作成

外国投資家は、他のミャンマーへの投資方法として、ミャンマー会社法に基づき、MICに許可申請をする必要なく、サービス業会社および製造業会社を設立することができる。この場合は、最低株式資本の要件が低いという利点があり、サービス業会社の場合は50,000米ドル、製造業会社の場合は150,000米ドルである。（従来の1988年外国投資法および現在の2012年外国投資法に基づく最低株式資本は、それぞれ300,000米ドルおよび500,000米ドルである。）しかし、市場参入のための簡単なルートではあるが、ミャンマー会社法の下では、2012年外国投資法に基づき外国投資家に付与される特定の保護および税制優遇措置は適用されない。

3.4 政府の制度的構造

3.4.1 インフラ投資に関する重要な組織

国家計画経済開発省

国家計画経済開発省は、8つの組織で構成されている。以下のセクションでは、国家経済開発計画を管轄する計画局と外国投資法を管轄する投資企業管理局（DICA）の義務と責任について説明する。

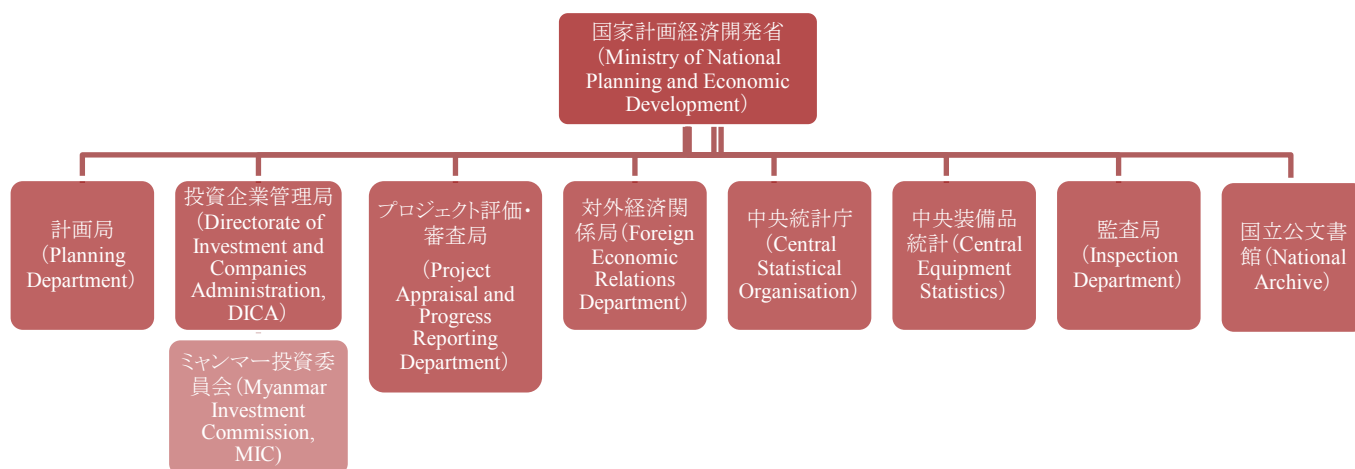


図 3.4.1 国家計画経済開発省

計画局

計画部門を通じて、国家計画経済開発省は、ミャンマーの5年間の短期国家開発計画（National Development Plan、NDP）の組成を担当している。最新の計画は、以下の項目に焦点を当てた2012年～2016年 NDP である。

- 産業化に向けた農業の持続可能な開発および全面的な開発
- 地域および州の間の公平かつバランスのとれた開発
- 全国民の包括的な発展
- 統計データおよび統計システムの質

投資企業管理局 (DICA)

DICA は、7つの部門で構成され、提案されたミャンマーへの投資事業の精査と評価、許可された企業による事業実施の監視および報告、有限責任会社・ジョイントベンチャー・パートナーシップ・提携の登記および管理、ならびに投資に関連する地域協力を担当している。

DICA の運営目的は以下のとおりである。

- 投資を増加させる（国内および海外）。
- 民間の企業家精神を促進する。
- 地域および国際的な経済協力に参加する。

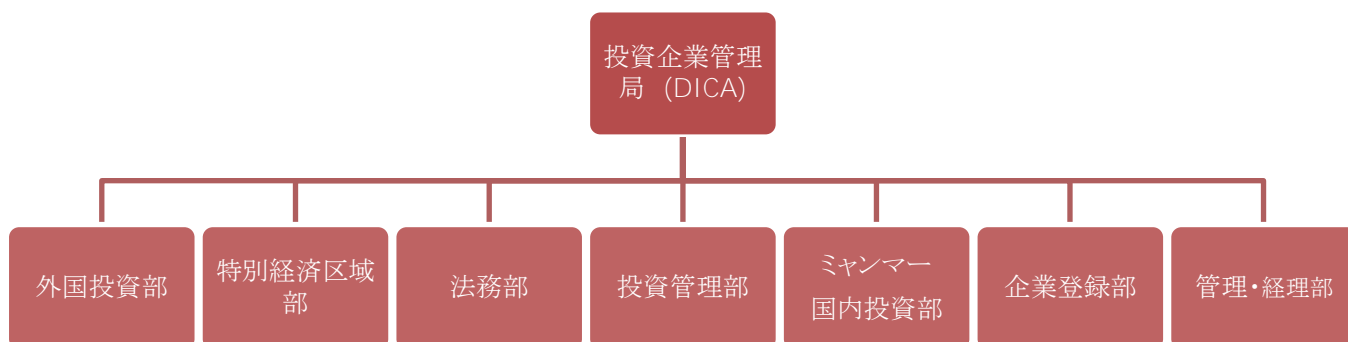


図 3.4.2 投資企業管理局(DICA)内の部門

外国投資部は、（海外および国内の）関係する投資家に対し、ミャンマーにおける投資機会に関する情報を提供している。また、外国投資法、細則、規定および文書要件の適用に関する投資家からの問い合わせにも対応する。当該部は、投資提案が MIC に提出されている場合、必要なすべてのデータおよび情報が提示されているかの確認について責任も負っている。

SEZ 部の中央ワーキング・グループでは、以下の事項を管轄する。

- さまざまな局の職員等を地域経済区のサポーターリング・ワーキング・グループに割り当てる際の調整および配置
- 国と地方自治体政府および国／地域のサポーターリング・ワーキング・グループの間の調整
- SEZ サポーターリング・ワーキング・グループと中央ワーキング委員会の間の調整
- 地域輸出加工区²¹（EPZ）開発者と関係省庁との間の事務所管理職務の処理
- 重機の輸入および外国人の入国ビザに関して、地域 EPZ の開発者と関係省庁との間の調整
- 国内外の投資家を呼び込むため、SEZ の地域開発に関する情報提供
- 現地 SEZ への投資の促進および実行
- 開発者または投資家が提出する提案の処理

²¹ EPZ とは、特別経済区内の規定に従い、商品輸出に関する機械、原材料および特別なサービスを輸入することにより、国内外の輸出プロセスを安全に実施する地域を意味する。かかる区域は、国境が境となっており、安全にフェンスで囲まれ、税関の監督を受けている。

法務部は、以下の事項を管轄する。

- 提案書および添付の合意書が関連法を遵守しているかを審査する。
- 外国投資法ならびにミャンマー民間投資法に関する通達および指令に関する規則および規定を確認する。
- 紛争、株式保有の変更および事業終了について審査する。
- 随時、法、通達および指令の草案を作成する。
- 国際取引および投資に関する条約、合意、発行物および規則を記録、分析および収集する。
- 他の国の投資制度を監視し、ミャンマーの制度と比較する。
- 外国投資法に定める適用除外および免除の問題に関して、開発者または投資家による苦情を処理および審査する。
- 土地をリースすることを意図している政府部門に対し、政府およびミャンマーの投資委員会が発表する指令に沿った法律関係の問題について助言を提供する。

投資管理部は、投資家の詳細情報（住所氏名等）の変更を調査および管理し、外国投資法に従い、ビザ延長、外国人専門家の起用、在留許可および複数の入国ビザの申請に関する勧告書を発行する。さらに、同局は、ミャンマー会社法（1914年）では、外国資本／輸入された資本とみなされる輸入機器のリストを精査する責任も負う。

ミャンマー国内投資部はさらに、ミャンマー国内の投資家に対する助言および管理プロセスに関与している。

企業登録部は、営業許可および免許の発行、企業の定款の審査、会社登記証明書の発行等、新会社設立に関する事項を監視する。

管理・会計部は、DICAの運営要件（人事、給与等）を監視している。

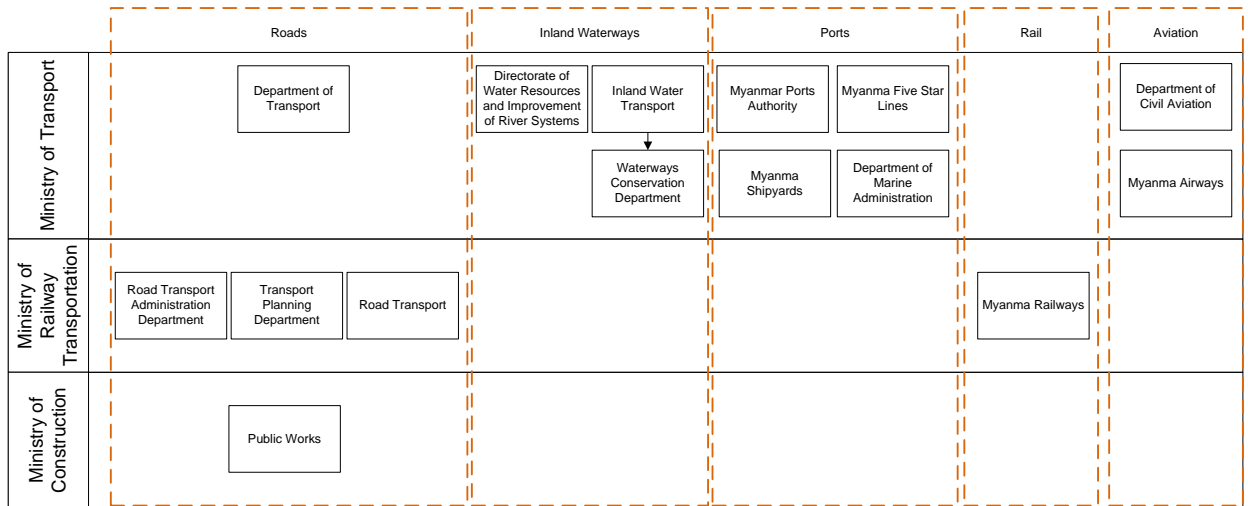
ミャンマー投資委員会(MIC)

ミャンマー投資委員会(MIC)は、国家計画経済開発省が監督し、DICAにより運営されている。MICの役割は、国内投資提案を評価し、さらに投資家のために税控除および関税免除について検討することである。新たな一連のミャンマー投資法改正には、MICの構成を、政府から任命を受ける団体から、独立した委員会に変換するという提案が含まれている。これにより、投資許可発行の手続きがより透明になると期待されている。

MICは、2011年に16名のメンバーで再設立され、改革された。MICの再編成により、1994年に設立されて以降、初めて経済専門家、実業家、前大使およびNOG代表者が委員会への任命を受けている。MICの主な機能は、ミャンマーの新たな外国投資法を制定することである。同法は、1994年にMICが設立する前の1988年に最初に発布された。2012年外国投資法の施行細則は2013年1月に発行された。

3.4.2 主要な交通関連の省庁

ミャンマーの交通セクターは、道路、鉄道、内陸水路、港、民間航空および都市交通の6つのサブセクターで構成されている。多くの省庁が、さまざまな交通インフラおよびサービスの提供に関与している。しかし、交通セクター全体に責任を有する単独の機関は存在していない。



出典：コンサルタント作成

図 3.4.3 交通セクターに関与する省庁の多様性

運輸省

運輸省は 12 の局および部を有している。運輸省の主要部門の主な責任と機能は、次のとおりである。



図 3.4.4 運輸省の局および部門

出典：ADB (2012)

運輸局の所轄業務は次のとおりである。

- 交通政策を策定し、政策イニシアティブの影響を監視する。
- 合意された交通政策が、このセクターに適用される法規に反映されるよう徹底する。
- 交通費用、料金、および交通システムの効率性を監視する。
- 国際組織および地域組織（ASEAN、BIMSTEC、ACMECS、GMS 等）の構想計画と協力する。
- 交通セクターに関する人材開発を促進する。

航空局（DCA）は、以下の事項を管轄する。

- 航空輸送サービス
- 通信および無線航行設備
- パイロットおよび航空機整備士の免許発行およびフライト確認

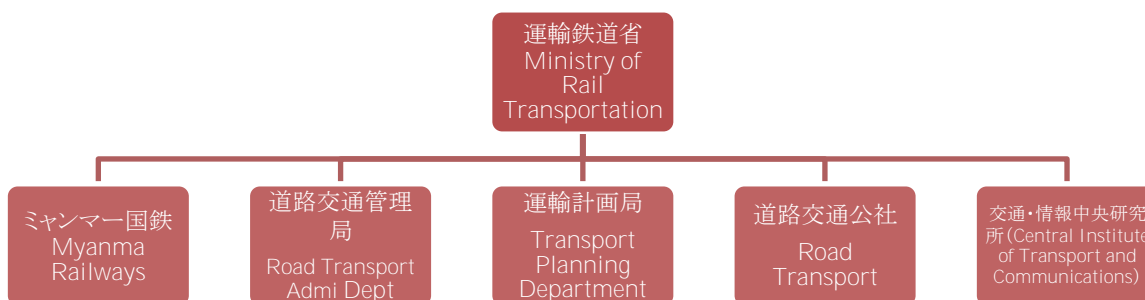
- 空港の建設、保守および管理
- 航空管理
- 国内線および国際線の許可および免許の発行
- 二国間航空協定の締結
- 民間航空機関（International Civil Aviation Organization）およびその他の国際組織との関係
- 民間航空要員の研修

海事局は、以下の機能を有する。

- 国有船舶を、海事要員に求められる安全基準、安全慣例および適格性基準に適合させる。
- 人材開発、人的資源の計画、および海事セクターにおけるかかる人的資源の最適な利用を促進する。
- ミャンマー船籍船の安全記録の改善
- 特定の義務（海での遭難者の救命および海洋環境の保護）

運輸鉄道省

運輸鉄道省は 5 つの局・部門・機関を有している。なお、運輸鉄道省と運輸省および建設省が実施する機能の重複が多く見られる。この状況は特に、道路交通関連で見られる。



出典：ADB (2012)

図 3.4.5 運輸鉄道省の局、部門および機関

道路交通管理局（Road Transport Administration Department）および運輸計画局は、運輸鉄道省（MORT）内の中核となるサービス機関である。道路交通公社は、乗客および積荷のための道路交通サービスを提供する国有機関である。道路交通管理局は、自動車点検および登録、自動車運転免許試験および免許発行、交通規則、道路標識、交通事故統計および自動車関連税を監視する責任を負う。運輸計画局は、省庁やその機関に関する計画、予

算および財務事項の精査および調整、乗客や積荷を運ぶために路上走行車を営利目的で使用する業者に対する免許の発行を行う。また、国有の物品および内外の乗客を運ぶ際に、国内の交通機関と協力して、必要な数量の物品および乗客を必要な期限内に必要な場所へ輸送する際の管理を行ったり、陸上交通に伴う国際的および地域的連携の調整を行う。

建設省

建設省（MOC）は、ミャンマーにおける道路および橋の建設、その後の維持管理を管轄する。さらに、建設省は、他の省庁および局の予算で実施される建物および設備の建設・維持管理（たとえば、運輸省運営の飛行場等）、民間および地域開発事業、国民の経済的および社会的便益のための住宅プロジェクトや定住プログラムの開発を行っている。

建設省は、公共事業庁(Public Works)と、施設・住宅開発局（Department of Human Settlement and Housing Development）で構成される。建設省は、以下につき責任を負う。

- 道路開発に関する政策の策定
- 道路建設に関する計画の策定
- 道路の修理および整備
- 道路の建設および整備に関する他の機関との合弁事業の手配および監視
- 道路建設のための土地取得および認可の実施
- 道路の建設および整備のための設備の輸入
- 道路の建設および整備に関する調査の実施
- 上記作業を実施するリソースを提供し、道路、橋、公共の建物および飛行場に対して責任を有する個別の部署を有する、公共事業庁の監視。

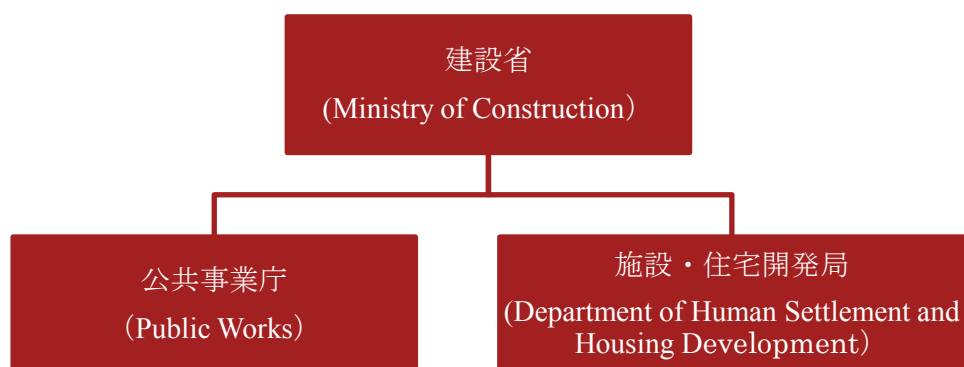


図 3.4.6 建設省の局および事業

出典：建設省 資料に基づき作成

省および開発委員会

上記役割区分に加えて、規模および状況毎に責任について定めた規則がいくつかある。以下の表は、道路および橋の例を示している。

表 3.4.1 連邦政府／市開発委員会毎の役割区分の例

セクター	規模／状況	担当組織
道路	大規模	連邦レベルの省庁
	小規模	市開発委員会
橋	長さ 60 フィート (180 m) 超	建設省
	長さ 60 フィート (180 m) 未満	市開発委員会
	鉄橋	運輸鉄道省

出典：コンサルタント作成

3.5 国家財政制度

3.5.1 予算制度

予算のカテゴリー

大統領が承認する国家予算である連邦予算と、首相（または知事）が承認する 7 管区と 7 州の管区／州予算がある。総予算の 93%が連邦予算であり、残りが地方予算である。

連邦予算は以下のカテゴリーに分類される。

- 国家行政機関(State Administrative Organization)の予算
- 省・局の予算
- 国有企業の予算（18 の国有企業）
- 自治体／開発委員会の予算

予算は (i) 経常予算、(ii) 資本予算、(iii) 財務予算に区分される。(i) と (iii) は予算局が、(ii) は計画局が立案する。

国の予算見積もりは財務歳入省（Ministry of Finance and Revenue、MOFR）の予算局が毎年発表している。

財政政策

ミャンマーの財政政策は、予算局が財務歳入省を代表して策定し実施する²²。ミャンマーの財政方針は、国の社会経済的発展に欠かせないインフラ開発の促進と、持続可能な長期の経済成長に重点を置いており、以下の 5 項目を目標としている。

- 投資の拡大
- インフラ支援の改善
- 新しい雇用機会の創出
- 人々の生活水準の向上
- さらなる予算配分による教育・医療部門のサービス促進

予算のプロセス

財務歳入省の予算局では、連邦予算、7 管区および 7 州の予算を立案し、行使している。各省が 7 から 8 月に次年度予算（4 月から翌年 3 月まで）案を提出し、財務歳入省が 9 から 12 月に案を承認する。連邦の省と連邦レベルの機関の予算は、大統領が指名した副大統領により検討され、予算見積もりは、財政委員会に提出される。管区または州の予算は大統領が指名した他の副大統領により検討され、管区または州の予算見積もりは財政委員会

²² MOFR ウェブサイト

に提出される。

財政委員会は連邦予算についての提案を付して、予算を議会に提出する。この提案には、連邦直轄区域の支出、国家資金から管区または州への適切な補完的融資、特例としての補助金供与、および融資許可が含まれる。

改革

公的支出の財政的説明責任を改善するため、世界銀行および IMF との協議が進行中であり、説明責任を分析する 24 の指標が特定される予定である²³。

2012/13 年度を起点として、政府は国有企業について新しい財務制度を採用し、国有企業 (SOE) は国家基金勘定(State Fund Account)から切り離され、自己基金勘定制度に移行する。SOE の予算不足は内閣の承認を得た上で連邦基金から無償または融資により供与される。また、国家予算においては外貨での支出入が 1 米ドル=800 チャットで計算される。SOE は自らの基金によって事業活動を運営しなければならない。政府予算に頼って事業活動をするのではなく、独立に向けて努力する必要がある。現在、国有企業は国家基金勘定制度から自己基金勘定制度への移行を前に、多くの困難に直面しており、政府は SOE の予算制度を段階的に変えていく計画である。

開発プログラムの費用と資金調達

予算不足に対しては以下の方法で資金調達される²⁴。

- 連邦の予算不足に対する資金調達：連邦予算の不足分は国債発行と中央銀行からの借り入れにより賅う。証券市場が発達すれば資金調達のパターンが次第に変わる可能性がある。
- 州／管区の予算不足に対する資金調達：州・管区予算の不足分は以下により賅う。
 - － 2011/12 年度、管区政府は管区予算の不足の際には連邦基金から補助金を受けられる。
 - － 2012/13 年度、省・局は連邦基金から補助金を受けられ、国有企業は連邦基金から金利 4%で融資を受けられる。

²³ 予算局とのインタビュー

²⁴ MOFR ウェブサイト

3.6 インフラビジネス関連の手続き

3.6.1 民間による投資プロジェクトのプロジェクト承認プロセス

承認プロセスに関与する組織

民間セクターによる投資プロジェクト（インフラプロジェクトを含む）は、関連組織の承認を得る必要がある。この承認プロセスに関与する組織は4種類ある。

- 所管の省：当該プロジェクトの開発を担当している省
- MIC：投資の承認について最高権限を有する組織
- DICA：国家計画経済開発省内の局であり、MICの事務局
- プロジェクト評価・調査局（Project Appraisal and Progress Reporting Department、PAPRD）：国家計画経済開発省内のプロジェクト評価・審査局であり、プロジェクトの実現可能性を評価し、その結果をMICに報告する

プロジェクト承認のプロセス

民間セクターの投資プロジェクトの承認プロセスは以下のとおりである²⁵。なお、当該プロセスは外国投資法に明記されているものの、実際の投資にあたっては、所管省庁と十分に協議の上、確認することが重要である。

1. 民間企業から所管の省へのプロジェクト提案書の提出：民間企業がプロジェクト提案書を所管の各省に提出する。
2. 提案書についての協議・相談：民間企業と所管の省が提案書の内容について協議し相談する。
3. 申請書の提出：所管の省が申請書を作成し、の内容について協議し MIC に提出する。
4. MIC から DICA への審査要請：報告書受領後、MIC が DICA（MIC の事務局）にプロジェクトの審査を要請する。
5. DICA から PAPRD への評価についての相談申し込み：DICA が PAPRD に提案書の評価を要請する。
6. PAPRD から DICA 経由 MIC への評価報告：PAPRD が様々な面（例えば、政治・財政・環境）から見たプロジェクトの評価報告書を提出する。この評価の詳細は次のセクションで示す。
7. MIC によるプロジェクト承認：PAPRD が報告書を DICA 経由で MIC に送付。DICA により提出された報告書をもとに MIC がプロジェクトへの投資を最終的に承認する。MIC は評価の結論に左右されず、評価の内容と無関係に自らの決定を下すことができる。

²⁵ ここに示すプロセスは民間部門の提案により開始されるものであり、関係省庁との面談によると、民間部門がプロジェクトを提案するケースが一般的のようである。

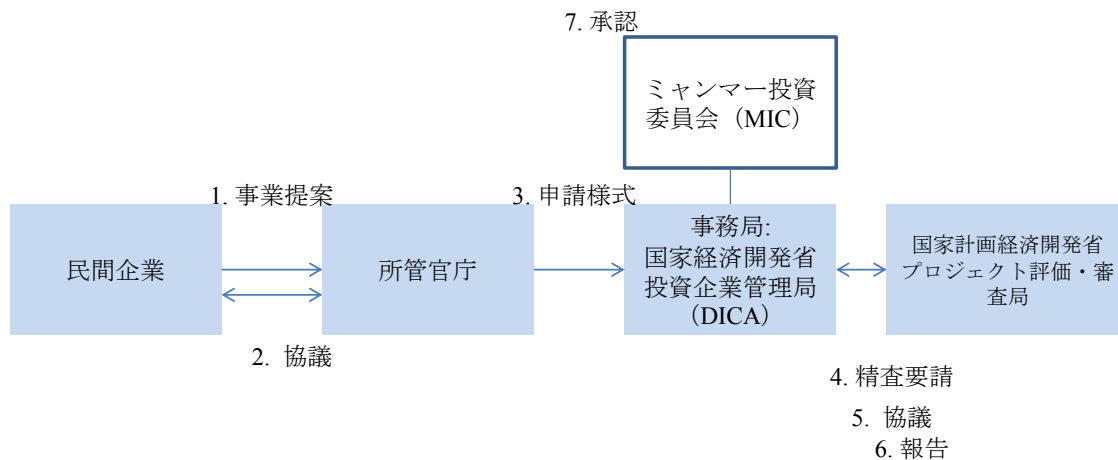


図 3.6.1 プロジェクト承認のプロセス

出典：PAPRD へのインタビューを基にコンサルタント作成

PAPRD の評価

PAPRD の評価は、主として書面での審査によるもので、インタビューは行わない。現在は、PPP（インフラ PPP）事業に関する特別な評価基準はなく、一般的に、財務的要素（Internal Rate of Return、Benefit/Cost、B/C）、政治的要素、環境面の要素などを評価している。PAPRD による評価についての情報を、同局との面談に基づき整理すると以下のとおりである。

- Financial Internal Rate of Return (FIRR)および Economic Internal Rate of Return (EIRR)：FIRR は低いがインパクトが大きなプロジェクトについては、FIRR の代わりに EIRR を測定に使用することがある。
- FIRR は、インフラプロジェクトの場合、チャット・ベースで 3~4%超、EIRR であれば、チャット・ベースで 12%超程度が標準のようである。
- B/C：1.00 超が最低要件である。
- 環境評価：所管の省と森林省の間の協議に基づく。

インフラプロジェクトの実現性を確保するため、料金を適正レベルにまで上げることが重要である。しかし、料金設定は、各省および内閣の承認事項であるため、PAPRD から料金改訂について提案を行うことはない。

評価の結果は PAPRD の評価報告書に記載される。ただし、評価の結果に関係なく MIC がプロジェクトの承認について決定を下すこともありうる。

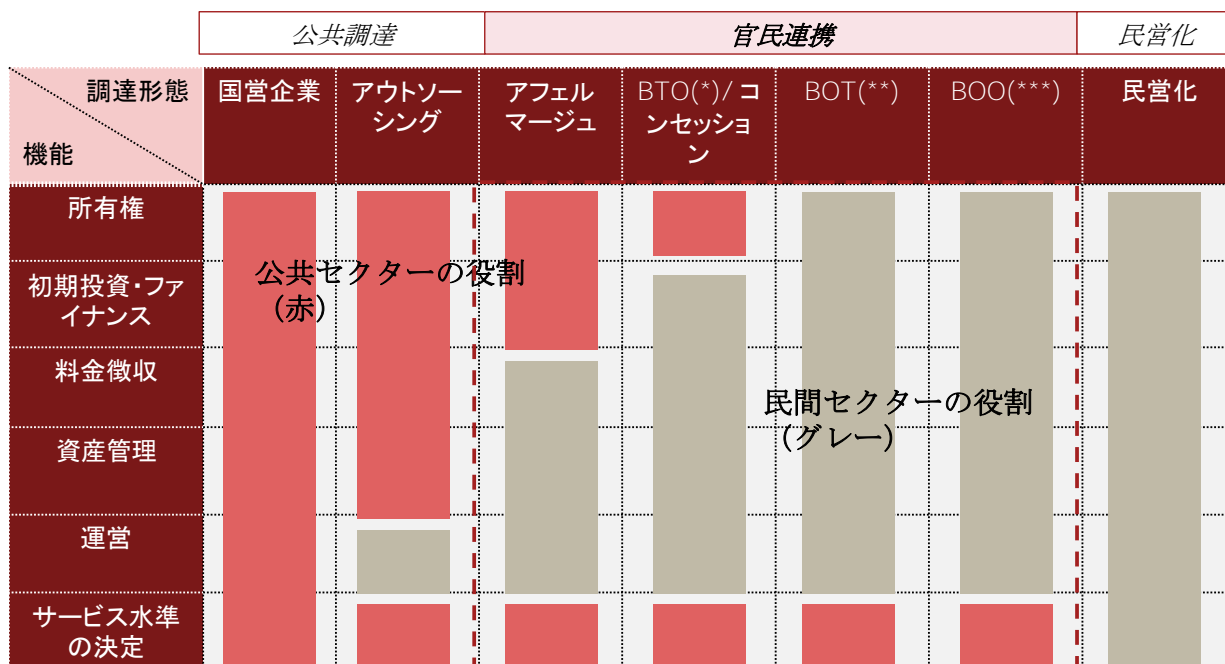
3.7 ミャンマーにおける民間部門のインフラへの参加

ミャンマーでインフラ需要が増大していることを考慮すると、国の財政負担を軽減するには、民間の資金および事業参画によるインフラ事業が必要となる。ミャンマーのインフラ分野では政府資金による事業がこれまで支配的であったが、いくつかの民間事業者が、既にさまざまな形でインフラ事業に参画している。しかし、ミャンマーのインフラ分野に適用される民間参加の枠組みや指針は制定されていない。

3.7.1 概要

インフラプロジェクトに適用される国家レベルの PPP 法や BOT 法はない。また、BOT という用語も各部門での異なる意味で使用されている。例えば、道路セクターでは、既に約 30 件の BOT 事業が実施されているようであるが、そのほとんどは建設を含まない道路の改修事業であった。加えて、民間部門は、事業期間中に資産を保有しておらず、事業期間終了時の所有権の移転も発生していない。（一般的な概念では *Rehabilitate-Operate* と定義されると考えられる。）同様に、空港セクターでは、民間部門が事業資産を保有することは禁じられているが、BOT 事業であるとされている。他方、港湾セクターでは、民間企業は事業資産の保有が認められており、一般的な BOT の概念に近いものであると思われる。このように、PPP の定義が明らかにはなっていないが、インフラ事業への民間活用の動きが起きている。

下図では、公共事業における一般的な官民の役割分担を示している。ここで示すとおり、公共部門と民間部門の役割は事業タイプによって異なり、両部門が役割と責任を分担するような事業を、PPP 事業と呼んでいる。資産の所有権、資金、建設、運営、保守、料金徴収などといった役割と責任を公共部門と民間部門が分担する。



*Build-Transfer-Operate (建設—譲渡—運営)
 ** Build-Operate-Transfer (建設—運営—譲渡)
 ***Build-Own-Operate (建設—所有—運営)

図 3.7.1 PPP の例とタイプ

出典：コンサルタント作成

ミャンマーでは、原則として土地は政府が所有し民間部門にリースされる。(民間部門は土地を所有できないが、港湾セクターのように、民間部門が事業資産を所有する部門はいくつかある。)

JV スキームまたは BOT スキームにおいては、いずれも民間部門は資金を提供するが、JV スキームでは、民間部門と公的部門がともにプロジェクトに出資する一方で、BOT スキームでは、民間部門が資産を建設・運営し、事業期間後に当該資産が政府に譲渡されると思われる。しかし、ミャンマーでは、政府機関が JV 実施のために入札を行うものの、実際は維持管理・運営業務の外注であるというケースや、民間部門が建設を実施しないという BOT プロジェクトも見受けられる。これらの用語の定義は必ずしも明瞭ではなく、部門や担当組織によって異なった意味で使用されることが多くなっている。

民間セクターが参画するインフラ事業の構造を検討すると、官民が役割やリスクを分担するものの、公共部門の負担が限定的である場合が多く見られる。電力・港湾セクターの新規事業等、民間部門がほとんどのリスクを引き受けるプロジェクトもあれば、内陸水運

セクターでの JV 事業としての維持管理・運營業務等、ほとんどのリスクが公共部門にとどまるプロジェクトもある。民間部門の関心に応じてプロジェクトの役割とリスクの分担を組み立てることが必要であろう。

しかし、道路、港、電力セクターでは民間企業の参画実績があり、民間の投資や参加を求める新規入札の準備を進めているセクターが多数ある。最近の慣行を理解するため、第4章では既存の民間参加によるプロジェクト構造をセクター別に検討する。

3.7.2 民間部門参加の法的基盤

民間部門参加のための具体的な法律の枠組みは、インフラ開発全体についても、個別部門の法律においても明示的には存在していない。また、民間セクターの参画を促すために、公的部門がリスクを適切に分担し、民間部門のために良好な投資環境を保証し、透明な入札手続きを整えるための法的基盤は整備されていない。

すでに述べたとおり、外国投資家は外国投資法の遵守を義務付けられており、インフラ事業が影響を受ける条項がいくつかある（例えば土地のリース、BOT プロジェクト、環境要件など）。

2012年外国投資法に従って行う投資の形態について、外国投資施行細則（国家計画経済開発省通達 No. 11/2013）の第3章、第17条に以下の規定があり、外国投資家が JV や BOT/BTO などの形態で参加が可能であるとされている。

「投資は以下の形態のいずれかを通じて行うことができる。

(a) 規則 5 に基づき公布される通達の対象となる事業を除き、外国投資家は事業全体を所有できる。

(b) 外国人が市民または政府機関とジョイントベンチャーを形成する場合、資本分担比率はジョイントベンチャー契約により、また株主協定書に従って固定されるものとする。

(c) BOT または BTO 契約のように、民間投資家と国家主体の間で契約により取り決められた他の形態。」

4. セクター別投資環境

インフラへの民間事業者参加についての法的枠組みは十分には確立されていないが、一部のセクターでは、民間企業が関与したプロジェクトを実施済みであり、民間の参加を促進することを計画している。この章では、セクター毎の投資環境を把握するため、セクター特有の法令、投資政策、民間参入の実績について確認する。

4.1 電力セクター

4.1.1 セクターの概要

ミャンマーは豊富なエネルギー資源、特に水力および天然ガスに恵まれている。最近の10年間で電力供給は倍増しており、電力消費も同様に増加している。2012年における電力供給の総設備能力は3,495メガワット（MW）であり、うち、水力発電2,660 MW（76%）、ガス火力715 MW（21%）、石炭火力120 MW（3%）となっている²⁶。

国内全体の発電設備能力はピーク負荷の1,533 MW（2011年）を超えているものの、供給上の制約がこの国の大きな課題になっている。外国からの援助は、事実上1990年代に停止されており、それ以降20年近くもの間、発電所または送電網の新規開発または改良のための投資はほとんどなされていなかった。電力供給網は、都市部でも信頼性は低く、国内の農村地域へはほとんど伸びていない。2011年、総電力消費は6,321 GWhであり、人口約6千万人のミャンマーの1人当たりの電力消費は、年間120 kWhに過ぎず、ASEAN諸国の中では最低（日本の一人当たり消費量の60分の1）であった。恒常的な電力不足が起きており、国の需要を満たすために十分な発電がなされていない。

電力供給の危機的状況は、ほぼ一年中発生しているが、乾期（10月から5月頃まで）は特に悪化する。乾期中は、貯水量が十分でないため、水力発電所を最大限に稼働することができない。また、停電は日常的に発生しており、送配電システムにおける技術的および非技術的損失は2003年で30%、2011年で27%と報告されている²⁷。

多くの産業で、信頼性の低い電力供給が主な障害になっており、コストの高い代替電源の確保を余儀なくされている。安定した電力供給がなされないことについては、国民の間でも不満が高まっている。例えば、2012年5月には、国の電力供給制限に対するデモンストレーションがいくつかの主要都市で数週間続き、ミャンマー政府も電力セクター改善の必要性が高いことを認識させられた。政府は、産業向けの供給よりも一般家庭向けの供給を優先することも多く、脆弱な電力インフラが、ミャンマー経済のさらなる発展を妨げる可能性があることを示唆している。

²⁶ ADB (2013). “Institutional Strengthening of National Energy Management Committee in Energy Policy and Planning :Project Data Sheet”

²⁷ ADB (2012). “Myanmar Energy Sector Initial Assessment”

国内の平均電化率は 2006 年の 16%から 2011 年の 26%に増加した。しかし、供給は主要都市に偏っている（ヤンゴン市の電化率 67%、ネピドーで 54%、カヤーで 37%、マンダレーで 31%）²⁸。その他の農村部では、電化は遅れており、約 4 千万人が電力網に接続できていないことが示唆されている。国の総エネルギー供給量の 70%が伝統的なバイオマス（薪、木炭、農業残渣および動物排泄物）に依存している。バイオマス由来のエネルギーの 90%以上が薪によるものであり、その薪のほとんどは天然の森林で採取されるものである。

表 4.1.1 設置済みで使用可能な発電所

種別	発電所名	設備容量 (MW)	年間発電量 (GWh)
水力	Baluchaung BHP (1)	28.0	200.0
	Baluchaung BHP (2)	168.0	1,190.0
	Kinda	56.0	165.0
	Sedawgyi	25.0	134.0
	Zawgyi (1)	18.0	35.0
	Zawgyi (2)	12.0	30.0
	Zaungtu	20.0	76.0
	Thaphanseik	30.0	117.2
	Mone	75.0	333.0
	Paunglaung	280.0	911.0
	Ye`new	25.0	123.0
	Khabaung	30.0	120.0
	KengTawn	54.0	377.6
	Shweli (1)	600.0	4,022.0
	Yeywa	790.0	3,550.0
	Tapein (1)	240.0	1,065.0
	Shwegyin	75.0	262.0
	Kun	60.0	190.0
	Kyee ON Kyee Wa	74.0	370.0
	石炭火力 ガス火力	Shan	120.0
Kyunchaung		54.3	300.0
Mann		36.9	0.0
Myanaung		34.7	200.0
Shwedaung		36.5	300
Ywama		70.3	238.0
Thakayta		92.0	568.0
Ahlon		154.2	990.0
Hlawga		154.2	990.0
Thaton		50.95	300.0
Mawlamyaing		12.0	60.0
Total		3,495	17,814

出典: ADB (2012)

²⁸ ADB (2012)

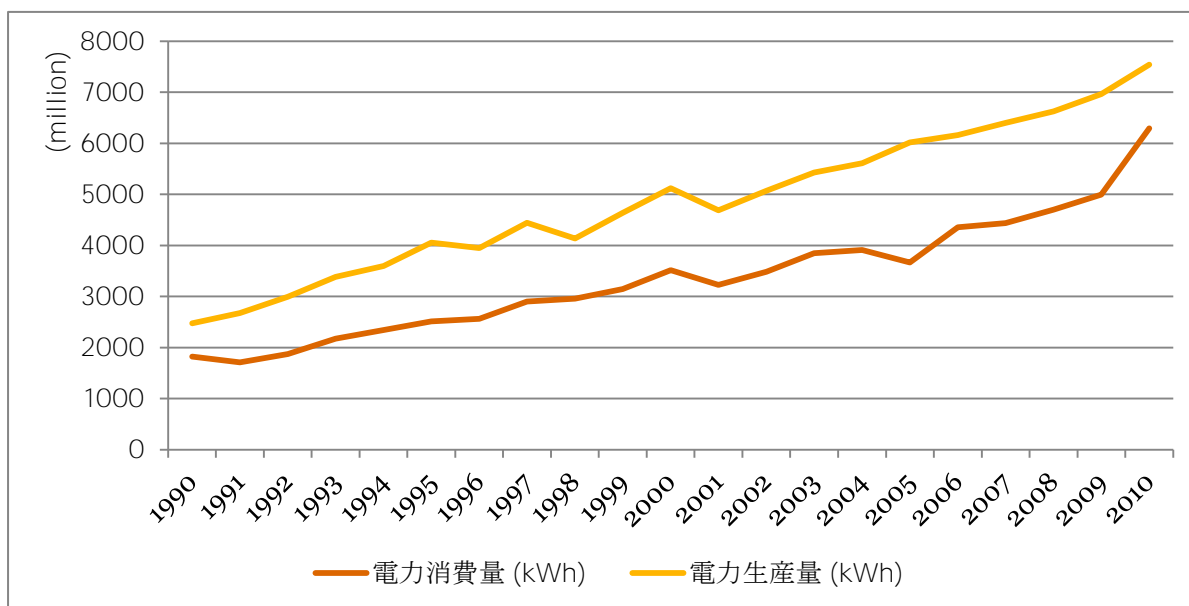


図 4.1.1 電力生産量および消費量(1990 年～ 2010 年)

出典: World Bank (2011)

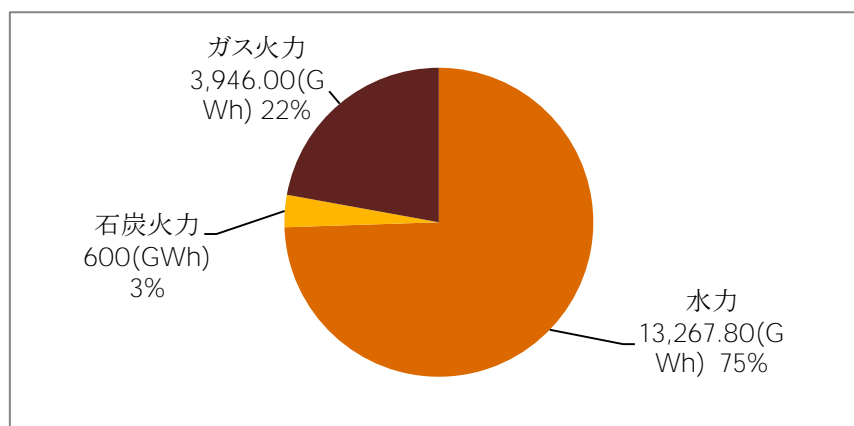


図 4.1.2 電源別発電量(2012 年)

出典: ADB (2012)

2012 年には、ミャンマーの全国電力システムには、28 カ所の発電所があり、そのうちの 17 カ所が水力発電所であり、1 カ所が石炭火力発電所、10 カ所がガスタービン発電所（ヤンゴンの 4 カ所のコンバインサイクルを含む）である。17 カ所の水力発電所は、電力省（MOEP）傘下のミャンマーの国有企業である水力発電公社（HPGE）が運営している。電力省は、さらに総発電能力 2,572 MW になる 13 カ所の水力発電所を 2020 年ごろまでに建

設することを計画している。

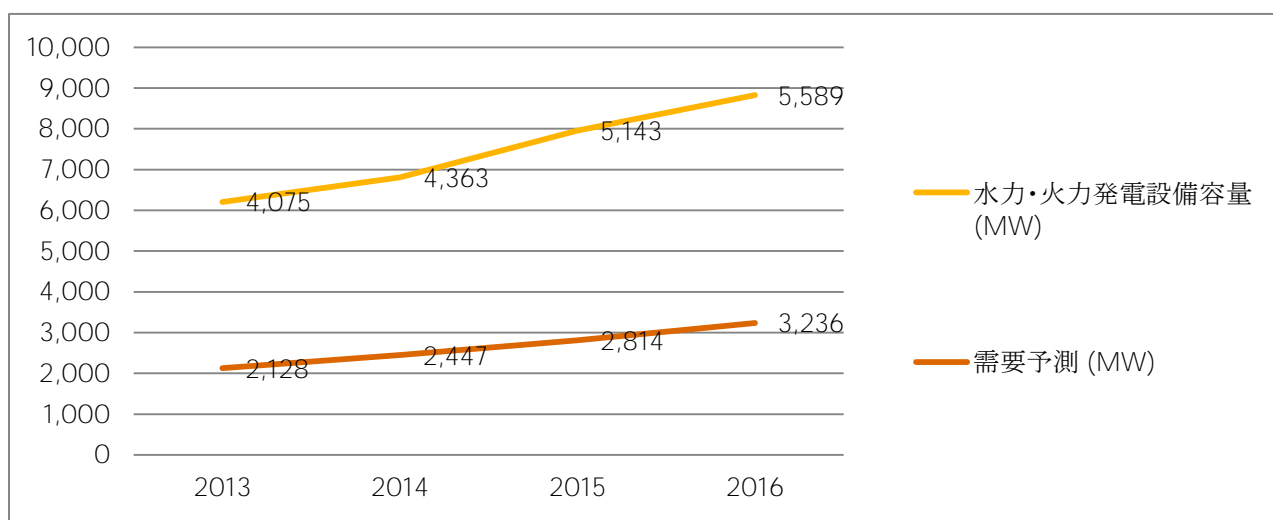


図 4.1.3 需要予測と発電容量の見込み

出典: 電力省(2013)

表 4.1.2 HPGE が実施する今後の水力発電プロジェクト

事業名	設備容量 (MW)	年間発電量 (GWh)
Upper Paunglaung	104	454
Nancho	40	152
Middle Paunglaung	100	500
Shweli (3)	1,050	3,500
Kun	60	190
Phyu	40	120
Upper Yeywa	280	1,600
Bawagata	160	500
Manipur	380	1,903
Tha-htay	111	386
Ann	10	44
Upper Buywa	150	534
Upper Keng Tawng	51	267
合計(13)	2,572	10,150

出典: ADB (2012)

電力市場の成長可能性は多大である。ミャンマー政府の説明によれば、水力発電では、100,000MW 以上の設備能力が期待される。次に示すとおり、電力省は 200 以上の水力発電所建設候補地を特定しており、その設備容量は 39,270MW に上るとされている。なおミャンマー政府は 2030 年までに発電容量を 30,000MW に引き上げることを目標としているが、

現在の供給能力はそれに全く及んでいない。

表 4.1.3 地域別の水力発電所の候補地

地域 (州・管区)	サイト数	潜在容量 (MW)
Kachin	39	2,061
Kayah	7	3,909
Kayin	21	17,021
Chin	22	1,312
Segaing	21	2,399
Taninthayi	14	692
Bago	11	483
Magwe	8	123
Mandalay	17	3,482
Mon	10	292
Rakhin	14	247
Shan	82	7,699
合計	266	39,720

出典: 電力省 (2011)

今後の追加される電力供給のほとんどは新規の水力発電所によるものである。しかし、新規に設備される容量の大部分は外国投資によるものであり、その多くが、中国、タイ等の近隣諸国へ再輸出される。

それらの近隣諸国への電力の再輸出については、環境問題に加え、政治的にも慎重な取り扱いが求められる。中国のコンソーシアムが多大な投資を行ったミッソンドム・プロジェクトについて、2011年に、テイン・セイン大統領が、政府側による中止を公表したが、これにも環境問題や建設予定地の少数民族の反対の動きが背景にあったとされている。

4.1.2 電力セクターにおける投資政策

ミャンマーの電力セクターの歴史は、Rangoon Electric Tramway and Supply がヤンゴン市への電力供給を開始した 1905 年にさかのぼる。英国からの独立に伴い、会社は国有化され、いまだに国家の管理下にある。電力の供給は国有企業によって行われているが、現在、政府は、外国投資家によって実施されるものを含め、ジョイントベンチャー／IPP に対して門戸を開くことを試みている。

国のエネルギー政策の枠組みには以下の 4 つの主要な目的がある。(a) エネルギー自給化の維持、(b) 新エネルギー・再生可能エネルギーの広範囲にわたる活用促進、(c) エネルギー効率化および省エネルギーの促進、(d) 家庭消費における代替的燃料の利用促進。

しかし、電力セクターには政府の限定的かつ不十分な政策メカニズムや技術的制約等に

起因するいくつかの問題や欠陥が指摘されている。例えば、²⁹ (a) 総合的なエネルギー需要予測または供給計画が存在していないこと、(b) エネルギー政策の不透明性および価格設定メカニズムの欠如、(c) 低電化率、(d) 伝送損失が大きいこと、(e) 電力料金が低いこと、(f) ヤンゴンにおける乾期の頻繁な停電、(g) 発電、送電、配電ネットワークの運用および保守が弱体であること、(h) 豊富な水力発電の可能性を活用するための持続可能で包括的な水力発電開発計画がないこと、(i) エネルギー・インフラのための環境および社会的安全対策のための法規制がないこと、(j) エネルギー政策および規則についての専任スタッフの人数が少ないこと等の問題があるとされている。

その一方で、政府は、安定的な電力供給の確保について、関係当局の間の政策が協調しておらず、整合性の取れた政策が必要となることを認識していた。2001年、電力省は、電力需要の増加に適切に対応して供給するため、電力セクターの30年計画を確立するための委員会を設立した。しかし、30年計画に基づいた発電所の開発計画は、主として資金不足により、実施が遅れている。政府説明による公式な需要予測では年10%の成長を見込んでいるが、実際の需要の増加は、政府予測を上回っているとされている³⁰。

水力発電は、ミャンマーにおける主要な電源であり、ベース電力として利用されてきた。最近では、その論調は変化しており、電力省によれば、乾期は水力発電用ダムの水位が不確定であること、一般的に、火力発電所建設に要する期間は水力発電所を建設するよりも短くて済むこと、といった点を考慮し、火力発電をベース電力に対応する電源とし、水力発電をピーク電力に対応する電源とする方針の転換が図られようとしている。この方針転換は、次に示す今後の火力発電所の整備計画にも示されている。

²⁹ ADB (2012)

³⁰ ADB (2012)

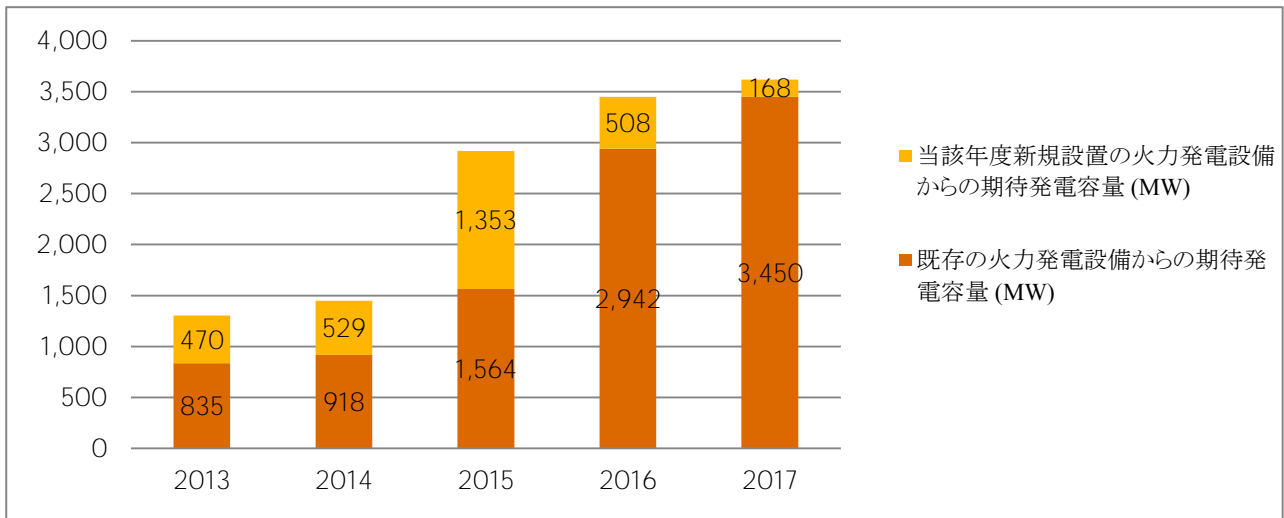


図.4.1.4 火力発電所整備の短期予測

出典: 電力省 (2013)

エネルギーおよび電力のセクターの今後の確実な開発を目指し、大統領は 2013 年 1 月に国家エネルギー管理委員会およびエネルギー管理委員会の 2 つの組織を創設した。これらの組織では、国家エネルギー政策やエネルギー規制の立案をしたり、民営化により国有セクターと民間セクターの比率の変更に関して、民営化委員会とミャンマー投資委員会との調整を行ったりするとされている³¹。委員会には、電力省およびエネルギー省 (MOE) を含む多様な省庁からの代表者が含まれている³²。

4.1.3 組織

ミャンマーのエネルギー関連事項には 8 つの省庁が関与している。エネルギー省は、総合的エネルギー政策および関係省庁との政策についての調整の中心的存在である³³。ミャンマーにおける発電システム計画は中央計画に基づいている。

³¹ <http://www.mbba.co.uk/662/national-energy-management-committee-formed-by-president-thein-sein/>

³² Thomson Reuters, Project Finance International (2013). "Turning on the lights in Myanmar"

³³ ADB (2012). "Myanmar: Interim Country Partnership Strategy (2012-2014)"

表 4.1.4 エネルギー政策に関係する省庁

	省庁	エネルギー政策関連で担っている役割
1	エネルギー省 (Ministry of Energy)	エネルギー政策の策定
2	電力省 (Ministry of Electric Power)	水力および石炭、ガス火力発電、給電および配電関連 ³⁴
4	鉱業省 (Ministry of Mines)	鉱業政策
5	農業・灌漑省 (Ministry of Agricultural and Irrigation)	バイオ燃料および灌漑目的の小型水力設備関連政策
6	科学・技術省 (Ministry of Science and Technology)	再生エネルギー政策関連
7	環境保護・林野省 (Ministry of Environmental Conservation and Forestry)	薪燃料、気候変動、環境保全措置等関連政策
8	工業省 (Ministry of Industry)	エネルギー効率化政策

出典: ADB (2012). “Myanmar: Interim Country Partnership Strategy (2012-2014)”

将来の需要および供給についての電力計画は、基本的には電力開発計画に基づいている。電力省傘下の水力発電計画部 (DHPP) は、可能性のある水力発電事業のリストを作成した上で、事業の潜在的なディベロッパーを探している。またミャンマー石油ガス公社 (MOGE) は、生産計画を作成し、発電のためのガスの割り当てを行っている。水力発電計画に基づいて、電源と送電網との接続の概要が決定され、送電線および変電所の電圧レベルについて、暫定的スキームが提案される。所要資金の見積りおよび全体計画は内閣へ提出される。予算の検討および民間事業者による投資に関する説明を経て、電力開発計画について翌年度の実施に向けた調整が行われる。これらの計画は、電力供給の予測に基づき、また発電されたすべての電力が消費され、または輸出されるという前提に基づき策定されている。

エネルギー省

エネルギー省の主な役割は、原油および天然ガスの採掘・生産、精製、石油化学製品の製造および輸送、石油製品の流通の実行である。

- エネルギー計画局 (EPD) は、この省の技術部隊であり、エネルギー省内でのエネルギー政策の策定およびエネルギー開発プログラムの調整、討議および交渉全般についての責任を負っている。
- ミャンマー石油ガス公社 (MOGE) は、原油および天然ガスの探査、生産および輸送に参画する。
- ミャンマー石油化学公社 (MPE) は、3カ所の精製工場、5カ所の尿素肥料工場、3カ所の液化石油ガス工場およびメタノール工場を運営している。
- ミャンマー石油製品公社 (MPPE) は、石油製品のマーケティングおよび流通につい

³⁴ 2012年9月、第一電力省 (水力および石炭火力発電) と第二電力省 (送電および配電、ガス火力発電、小規模水力発電) が統合された。

て責任を負っている。

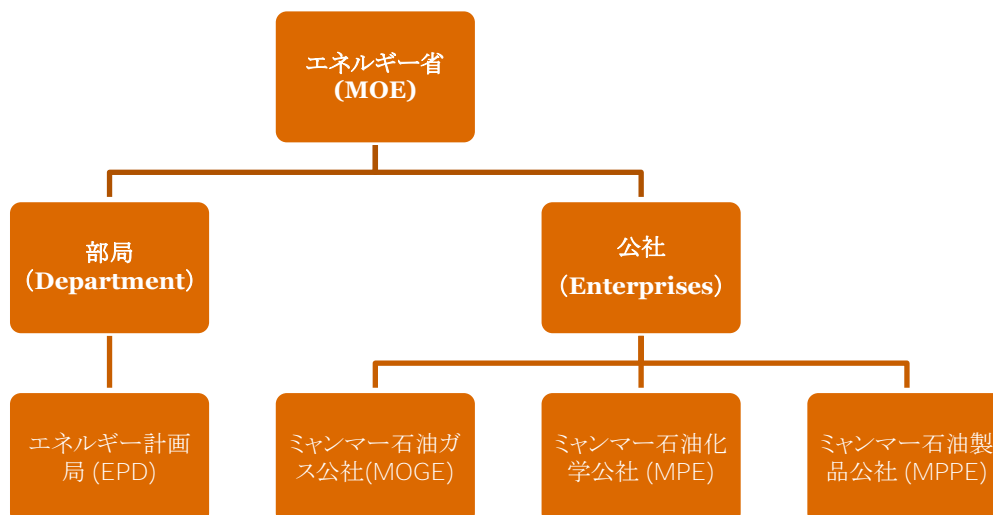


図 4.1.5 エネルギー省の部局と企業

出典: エネルギー省 ウェブサイト

電力省

2012年9月以前には、電力に関係する省が2つあった。第一電力省は大規模水力発電所および石炭火力発電所の開発、実施、運営および保守を担っており、第二電力省は、(i) 全国の送電ネットワークおよび配電システムの開発、運営および保守、(ii) ガス火力発電所の運営および保守、(iii) 小規模水力発電所の計画、実施、運営を担っていた。これらの2つの省は2012年9月に統合され、電力省（「MOEP」）という1つの省になっている³⁵。

電力省は、3つの部と4つの公社体で構成されており、その組織と機能は以下の通りとなる。

³⁵ADB (2012)

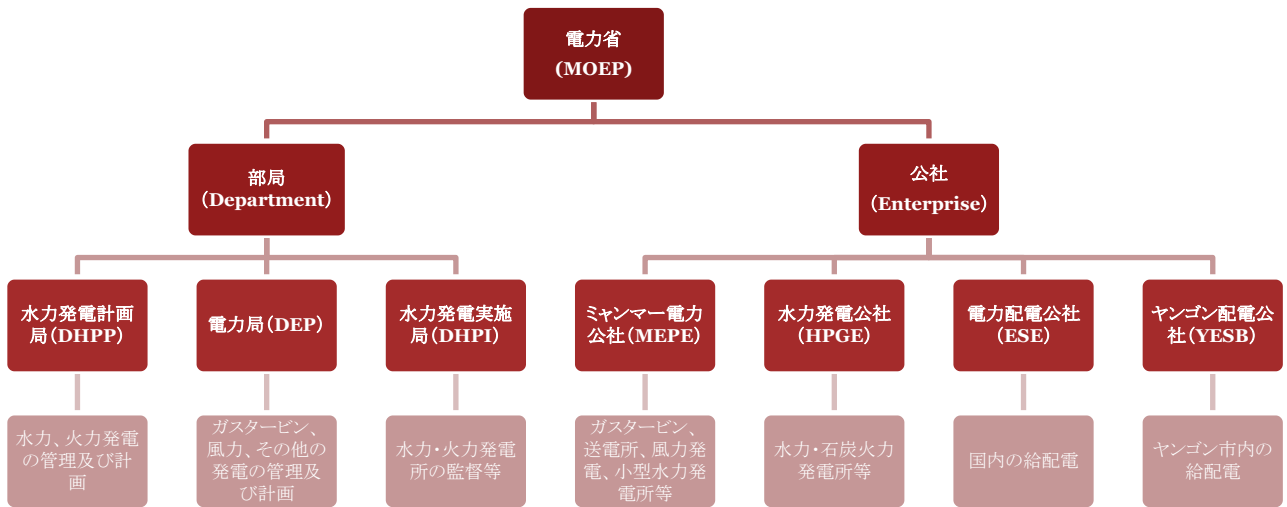


図 4.1.6 電力省の組織と機能

- 出典: ADB (2012)³⁶

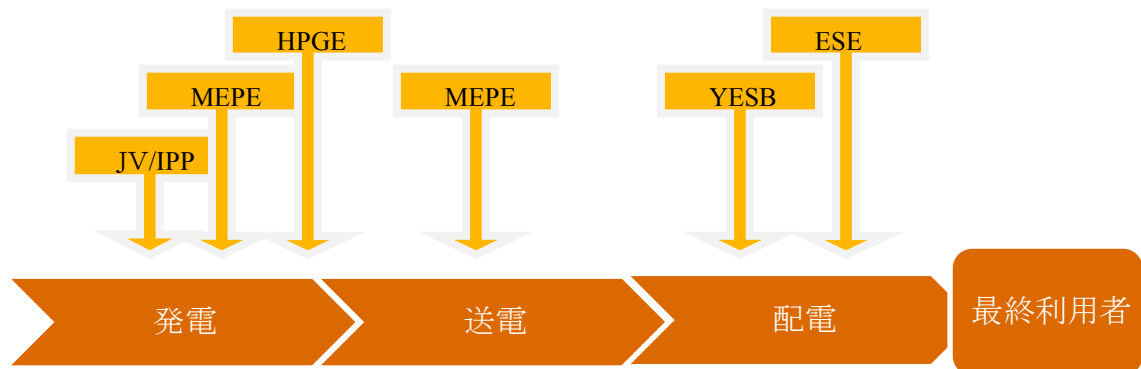


図 4.1.7 電力の供給／配電

出典：電力省(2012)

4.1.4 法律／規則

電力セクターを主に規定する法律および規則は以下のとおりである³⁷。

- 電力法改正法（1990年）によって改正された電力法（The Electricity Law、1984年）（電力法）

³⁶ ADB(2012)

³⁷ 電力法の検討にあたっては、www.burmalibrary.org より入手した非公式の英訳を使用した。「電力手続」の英語版は入手できなかった。

- 電力法に関する手続 (Procedures in relation to the Electricity Law、1985年7月) (電力法に関する手続)

電力法は、電力開発、生産、送電、配電および使用ならびに安全性検査等の手続に関連するものである。電力手続には、電力権の許可、発電、送電、電力供給および使用、電力による損害の防止ならびに検査手法に関する手続が含まれている。

電力法は、蒸気発電機、水力発電機、燃料油発電機、天然ガス発電機、原子力発電機またはその他の手段による発電を対象とするとされている。

セクター法と外国投資の関係

同法第4節では、(a) 国有企業 (現ミャンマー電力公社)、(b) 各省庁傘下の工場、作業所および部局、(c) その他の特殊組織を含む受益者に対して、政府が電力開発権を与えることができるとしている。「その他の特殊組織」には外国人を含むと解釈されてきたが、「電力法に関する手続」では、500kW までの発電事業への投資のみを許可している。したがって、ミャンマーの電力セクターへの外国投資家は、同様に政府が他の組織への承認を与えることができるとしている電力法の第9節によって承認を求めることも可能であると考えられる。

他の関連法令でも企業の参画が認められている。国有企業法 ([3.1.6]項参照) は、発電サービスを政府に留保しており、国有企業法の第4および5節は、ミャンマーの利益となる場合には、政府が外国投資家等の他の団体の参画 (一定の条件の下で、国有企業とのジョイントベンチャーとしての参画、または独自での参画) を許可することを認めている。したがって、外国投資家は、国有企業法を利用して同セクターへ適法に従事することができるが、政府の支援がある場合に限定されている。

同様に、2012年外国投資法に基づいて発令された MIC 通達では、BOT 方式もしくは政府とのジョイントベンチャーにより、外国投資家が発電および売電事業 (水力発電、石炭火力発電による) に従事可能としている。なお環境森林省は、水力発電所およびその他の大規模発電設備開発について環境影響調査の実施を求めている。なお電力の管理、取引および電力システムの検査については、MIC 通達の下では外国投資家に対して禁止されている。

外国投資家は、もちろん、政府機関または前述の承認を取得している外国投資家に対して、個別業務、例えば設計、資材供給または工事監理等を請け負うこともある。

電力法の改正

電力法は過去に制定されたものであり、現在の発電能力の拡張に向けた多くの課題を全て規定しているとは言えない。そのため、2012年11月には、政府が ADB およびノルウェー政府の支援を受け、電力法を改正しようとしている。

現在、電力省の作業委員会によって新電力法の起草が進められており、政府の他の部局、

民間事業者、議会関係者および開発パートナーも意見提供することとなっている。新電力法では、電力セクターの開発および規制のための広範囲にわたる枠組み、すなわち、組織、国家電力開発計画、認可および契約の枠組み、料金設定および規制の手順、電気公益事業の権利義務、電力規制機関の機能と構造、安全性、検査および罰則を提供することになっている。ADBによれば、法令および施行法・規則の起草には18カ月を要し、2014年6月の完了を目指すとしている³⁸。

4.1.5 料金

料金構造

ミャンマーにおける最終消費者に対する電力料金は極めて低く、生産原価と最終的な消費者への販売価格との間に逆鞘が発生しているのが一般的である。したがって、外国投資家は、恐らく、ミャンマー国内に向けた発電を行うよりは、電力輸出あるいは他の外国投資家が保有する事業への直接供給に関心を持つと考えられる。政府は発電における逆鞘の問題に取り組もうとしており、2012年1月に電気料金を大幅に値上げしたが、まだギャップは解消されていない。

水力発電および石炭火力発電（電力省が所有）による電力は、20チャット/kWhの固定価格でミャンマー電力公社（MEPE）に対して売却され、さらに、ガス火力発電による全ての電力がMEPEに供給される。コンバインドサイクルによる発電費用は130チャット/kWhと想定されている。

ジョイントベンチャー事業による発電（無償によるものおよび購入されたものを含む）は、合意された価格で電力省へ供給され、電力省はそれをヤンゴン配電公社（YESB）および地方配電公社（ESE）へ供給する。

ヤンゴン配電公社および地方配電公社は、消費者のタイプ別の統一従量料金でエンドユーザーに請求している。2012年1月から適用された値上げ（約1.5倍に値する値上げ）に伴い、ヤンゴン配電公社および地方配電公社による3種類の電力料金体系は次のとおりとなっている。

1. 一般用（家庭用）、街灯、政府事務所、低電圧の臨時ユーザー向け：35チャット/kWh
2. 国内向け電力、小電力、バルク（30kw未満、33kVで供給）および高圧の臨時ユーザー向け：75チャット/kWh
3. 外国人向け：12～13セント（米ドル建て³⁹）/kWh

送電網外の消費者向け料金は、ディーゼルまたは他の手段（例えば、太陽光、小規模水力）による発電の原価に応じて異なり、100チャット/kWhから300チャット/kWhの範囲と

³⁸ ADB (2012). "ADB, Norway to Help Update Myanmar Electricity Law"

³⁹ 105チャット相当

なっている。また、地方配電公社に対して支払うべきロイヤルティーが、約 20～25 チャット/kWh である。

最近、政府は、IPP（独立発電者）による電力供給の計画に目を向けている。2012 年後半、電力省が現地民間企業 2 社の発電する電力を購入し、ヤンゴンおよびマンダレーで供給すると報告された。電力省は、この 2 社による電力を単位 (KWh) 当たり 80 チャットで購入し、50 チャットで供給し、逆輸は、国有水力発電プロジェクトからの利益で補填されている。

現在のところ、政府は、累進制料金体系を含む新しい料金体系について討議している。計画されている料金制度には、政府の補助金により、貧困者のための社会的電力料金（例えば、消費量が一定水準以下の利用者については無料とするなど）も含まれている。

4.1.6 民間事業者の参加

石油・ガスセクターとは異なり、電力インフラ事業の調達では入札プロセスの実施が確認されていないが、発電については、民間事業者の参加が許可されている。現地投資家による IPP 事業は認められているが、外国投資家は前述のとおり、BOT 方式による取決めまたは政府とのジョイントベンチャーにより事業に参加する必要がある⁴⁰。

水力発電計画部は、ジョイントベンチャーとして開発する電力事業候補のリストを作成しており、投資パートナーの勧誘を行っている⁴¹。外国投資家の承認のプロセスには以下に要約したステップが含まれる。

1. 潜在投資家は、投資家の専門技術分野および財務状況を記載した提案書を電力省へ提出する。
2. 政府が受理すると、電力省と投資家は有効期間 30 カ月の MOU を締結する。
3. 投資家は予備調査および予備実現可能性調査を開始する。
4. 予備実現可能性調査結果が受理された後、電力省と投資家は、有効期間 18 カ月の合意覚書を締結する。
5. 次に、投資家はプロジェクトの技術および財務面からの実行可能性について判断するための詳細実現可能性調査を実施する。
6. さらに、最近の投資委員会通達（前記 4.1.4 参照）の規定に沿って、環境影響評価が要求される。
7. 実現可能と判断された場合、当事者は、ジョイントベンチャー契約の交渉を開始する。
8. ジョイントベンチャー契約は両当事者の権利義務を規定し、関連省庁が審議する。
9. MIC も（2012 外国投資法に基づく役割に沿って）ジョイントベンチャー契約を審議し、最近の MIC 通達（前記 4.1.4 参照）の規定に沿って、政府の承認が求められる。

⁴⁰ EU Energy Initiative (2012). “Mission Report, Energy Scoping for Myanmar”

⁴¹ ADB (2012)

10. プロジェクト会社に対し、MNPED による登記完了証が発行される、司法長官の法的見解が出されると、電力省によりコンセッション権が発行され、最終承認の決定が下される⁴²。

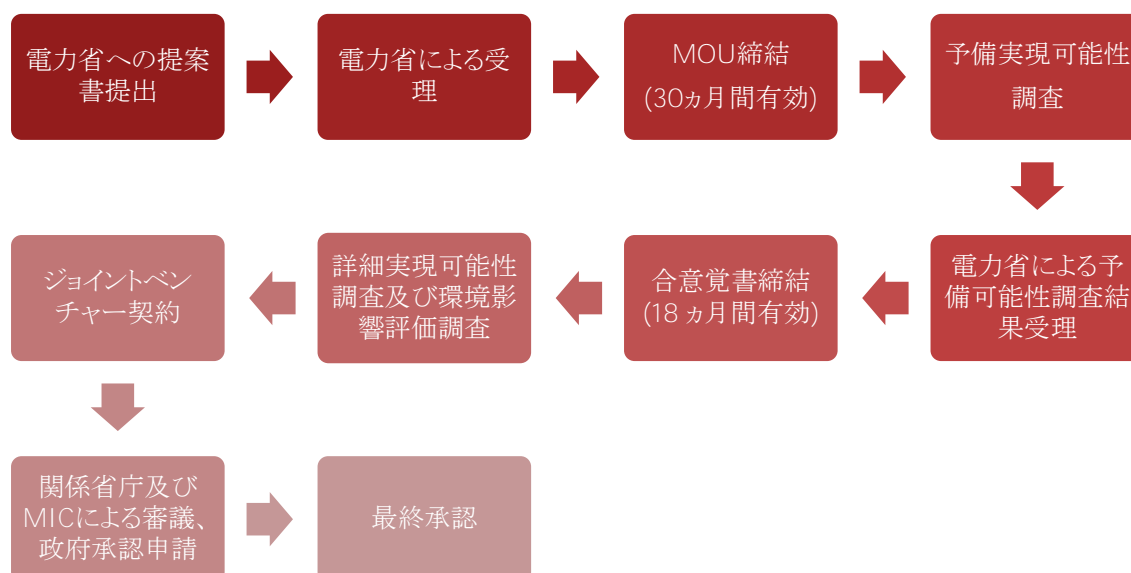


図 4.1.8 外国人資本家のための電力プロジェクトのジョイントベンチャー承認のプロセス

出典: アジア開発銀行(2012)⁴³および電力省 (2013)

各ジョイントベンチャー事業について、ミャンマー政府は、「無償割当」（民間事業者がジョイントベンチャーの資本持分の割合の一部を無償でミャンマー政府に受け渡すことを指す）および「無償電力」（ロイヤルティーに該当）の権利を有しており、個別に交渉されている。原則として、無償割当は、発電された電力の 25%以上とされ、無償電力については、発電所稼働後の発電量の 10%以上を無償でミャンマー政府に提供することとされている。無償割当／無償電力に加えて、政府は商業税および所得税を事業者より徴収する。

ミャンマー政府は、発電された電力の 50%までを購入する権利を有する。電力の購入価格は、コンセッション期間の間は毎年再交渉される。通常、コンセッション期間は 30 年であり、1 回当たり 5 年ずつ延長できる。期間終了の時点で、ジョイントベンチャー契約に規定したとおりの良好な状態の施設を含め、全ての所有権を政府に移転する必要がある。また、HPGE は、運営費用と保守スタッフの 3 分の 1 を拠出してジョイントベンチャー事業の運営に参画する。

⁴² MIC は、これまでに、シュエリ 1、タピン 1 および建設は開始されたが現在は中止されているミソソ水力発電プロジェクトの 3 件のプロジェクトを承認している。

⁴³ なお 2012 外国投資法の規定を反映するよう更新済み

2012年まで、送配電は国の独占事業であったが、送配電網事業についても民間事業者の参加が可能となっている。送配電事業では、必要な送電線の資材および変電所の機器の外国からの調達、政府予算または海外融資で賄われていた。

土木工事および電気工事は現地の建設会社が電力省の監督の下で施工している。資材の供給の入札に応札するためには、現地企業および外国企業は、電力省のメーリングリストへの登録が必要である。登録された企業は、入札に応札するよう招致され、電力省は公開入札システムによって評価を行っている⁴⁴。

民間事業者の参加スキーム

発電

以前の 1988 外国投資法の下では、発電における外国からの投資は(MIC の許可を受けた)ジョイントベンチャー事業または BOT 方式であった。水力発電事業では、現地投資家も IPP として参加することが許されていた。

進行中の水力発電事業のほとんどには中国が関与しており、計画済みまたは建設中の案件を含めて発電能力が 500 MW を超える大規模な水力発電プロジェクトのほとんどに関与し、国の電力供給能力に影響を及ぼしている。例えば、BOT 方式で建設されるシュエリ水力発電所(中国による初の近隣国における水力発電所の BOT)は、2009 年に稼働を開始し、発電される電力の 90%は中国へ輸出されるものと見られる。

送配電

送配電については、これまでのところ、外国投資家が実施する事業で許可されたものはない。EPC (エンジニアリング、調達および建設)契約およびターンキー・プロジェクトは実施されていない。少なくとも 2012 年までは、送配電は国が独占している。

民間事業者の参加が予定される事業

発電

現地企業が総容量の予想発電量 560 MW の 7つの水力発電所を開発する予定となっている。しかし、その他追加的に生産される電力量のほとんどが外国からの投資を伴った新しい水力発電所によるものと予想される(以下の表 4.1.6 参照)。

⁴⁴ MOEP(2012)

表 4.1.5 現地企業が BOT 方式で実施する電力プロジェクト(プロジェクト 7 件)

事業名	設備容量 (MW)	年間発電能力 (GWh)
Thaukyegat-2	120	604.7
Baluchaung-3	52	334.0
Middle Paunglaung	29	134.4
Shweli (3)	9	38.0
Kun	64	236.0
Phyu	280	1,512.0
Upper Yeywa	6	44.7
合計 (7)	560	2,903.8

出典: アジア開発銀行(2012)

2012 年時点で、48 件の発電所の建設計画がある（以下の図表参照）。将来計画のうち、45 件のプロジェクトが水力発電であり、2 件が石炭、1 件がガスであり、設備容量の合計見積量は 36,634 MW（水力 35,578 MW、石炭 606 MW、ガス 450 MW）である。これらのプロジェクトのほとんどはジョイントベンチャー／BOT 方式による外国投資家がパートナーになっている。主要な実施業者は中国からである（CPI、YPIC、CDOI、YNPG、Hydro China 等）。

最近の動向

マレーシアの Mudajaya Group は、マンダレーに 500 MW の石炭火力および太陽光発電所の建設を請け負うため、ジョイントベンチャー事業として特定目的会社を設立した。現地パートナーは確認されていないが、2012 年にマンダレー政府との MOU が調印された。可能性調査は、2013 年末までに完了する予定であり、その後、特別目的会社（Special Purpose Vehicle）が、電力購入契約（PPA）を調印に向けた準備を進める予定である。7 億 5 千万ドルの 500 MW 石炭火力発電所の建設は、2014 年後半に開始される予定である。

2012 年 10 月、韓国のコンソーシアム（Busan Korea Biotechnology Co、Korea Western Power Co、Hyundai Engineering and Construction Co、Hana Daetoo Securities Co および Hexa International Co）がヤンゴンのタケタ・タウンシップに 500 MW の発電所および送電網を整備する事業について調印した⁴⁵。

2012 年 8 月、Toyo-Thai Corporation Public Company Limited と電力省（当時の第二電力省）の間で、ヤンゴンにおける 100 MW の発電所の開発について MOU が調印された⁴⁶。

⁴⁵ Channel News Asia (2012). "South Korea, Myanmar to strengthen economic ties"

⁴⁶ Toyo-Thai ウェブサイト、<http://www.toyo-thai.com/scripts/newsdetail.asp?nNEWSID=210>

表 4.1.6 発電所についての将来計画(プロジェクト 48 件)

事業名	設備容量 (MW)	実施機関
Upper Baluchaung	29	NEO Co.
Anya Phya	9	Delco Co.
Upper Sedawgyi	64	Htoo Co.
Thakyak	20	Yuana Co.
Belin	280	Asia World Co.
Kawthaung (Coal)	6	Thanphyothu Co.
Yenam	1,200	CPI (China)
Kawanglangphu	2,700	CPI (China)
Pisa	2,000	CPI (China)
Laza	1,900	CPI (China)
Wutsok	1,800	CPI (China)
Chibwe	3,400	CPI (China)
Gawlan (at Nawchankha)	100	YPIC (China)
Lawndin (at Nawchankha)	435	YPIC (China)
Wuxhongze (at Nawchankha)	60	YPIC (China)
Hkankan (at Nawchankha)	140	YPIC (China)
Tongxinqiao (at Nawchankha)	320	YPIC (China)
Natabat (at Kachin)	200	Guodian (China)
Tapain (2)	168	DUHD (China)
Konlon (at Upper Thanlwin)	1,400	Hanergy (China)
Naungpha	1,000	Hydro China
Mangtaung	200	Hydro China
Htamanthi	1,200	NHPC (India)
Shwesaye	660	NHPC (India)
Laymyo	600	CDOI (China)
Laymyo (2)	90	CDOI (China)
Tuzxing (at Nampon)	105	CDOI (China)
Hanna (at Nampon)	45	CDOI (China)
Thakhwa (at Nampon)	150	CDOI (China)
Palaung (at Nampon)	105	CDOI (China)
Bawlakhe (at Nampon)	180	CDOI (China)
Nantabat (at Kayah)	180	Guodian (China)
Heku (at Namlwai)	88	YNPG (China)
Kengyan (at Namlwai)	28	YNPG (China)
Mongwa (at Namlwai)	50	YNPG (China)
Wantapeng (at Namlwai)	25	YNPG (China)
Keng Tong (at Namlwai)	96	YNPG (China)
Solu (at Namlwai)	165	YNPG (China)
Mongtong (at Upper Thanlwain)	7,110	Three Gorges + EGAT
Ywathit	4,000	CDOI (China)
Hutgyi	1,360	Sinohydro + EGAT
Taninthayi	600	Italia-Thai
Shweli (2)	520	Huaneng Lancang
Mawleik	520	Guodian (China)

事業名	設備容量 (MW)	実施機関
Kalewa (Coal)	600	Guodian (China)
Saingdin	76.5	CDOI
Nankha	200	YNPG (China)
Yangon Thilawa (Gas)	450	BKB (Korea)
合計 (48)	36,635	

出典: 電力省 (2012)

送配電

既に述べたとおり、電力の送配電は、国の独占事業であった。しかし、2012年6月に、いくつかの市頻発する停電についての1週間の抗議デモが発生した後、政府は、外国投資家に対して配電市場の門戸を開く意図があることを発表している。

4.2 空港セクター

4.2.1 セクターの概要

ミャンマーには 69 空港が整備されており、33 空港が現在使用されている。これらのうち、ヤンゴン国際空港、マンダレー国際空港およびネピドー国際空港（詳細については次表参照）の 3 空港は国際空港であり、それ以外は適切な航空管制施設および航空ナビゲーション・システムを備えた国内線空港⁴⁷である。ミャンマーではすべての空港を国が所有している。

表 4.2.1 国際空港概要

空港名	供用開始	ディベロッパー	場所	滑走路	拡張	容量
ヤンゴン国際空港	旧ターミナルは 1947 年に設立	CPG Consultants (シンガポール) が設計、Asia World Co. が施工	ヤンゴン市。ミャンマーの商業上の首都であり主要な玄関口	11,200 フィート x 200 フィート。ボーイング 747-400 まで対応可	新国際線旅客ターミナルが 2007 年 5 月に供用開始 A	年間 2.7 百万人
マンダレー国際空港	2000 年 9 月開港		マンダレー市 (ミャンマーの文化都市)	14,000 フィート x 200 フィート。ボーイング 747-400 まで対応可		年間 3 百万人
ネピドー国際空港	2011 年 12 月開港	CPG Consultants, (シンガポール) が設計。	首都ネピドーの南	12,000 フィート x 200 フィート。ボーイング 747-400 まで対応可	フェーズ 2 および 3 による拡張計画あり	年間 3.5 百万人 (フェーズ 1)

出典：航空局(2012) プレゼンテーション資料“Civil Aviation in Myanmar” および JETRO (2012) “ミャンマー・インフラマップ”

大多数の国際線はヤンゴン国際空港を活用している。ネピドーおよびマンダレー国際空港は、国内線がより多くのシェアを占めており、国際線はタイ・中国便等に限定されている。今後、国の経済発展に伴い、航空旅客の増加が予想される。

⁴⁷ 一部の空港は国際チャーター便のために使用されている。

4.2.2 空港セクターにおける投資政策

運輸省は、航空サービスは、国の通商、貿易、投資の発展のための基本的補助サービスであり続けると考えている。ミャンマーが、国民が求めるより良い環境を形成し、国内の民間航空発展に始まり、地域的、国際的な発展のために努力していくこと（ミャンマーも加盟している ICAO の目標および目的の 1 つである）が必要であるとしている。

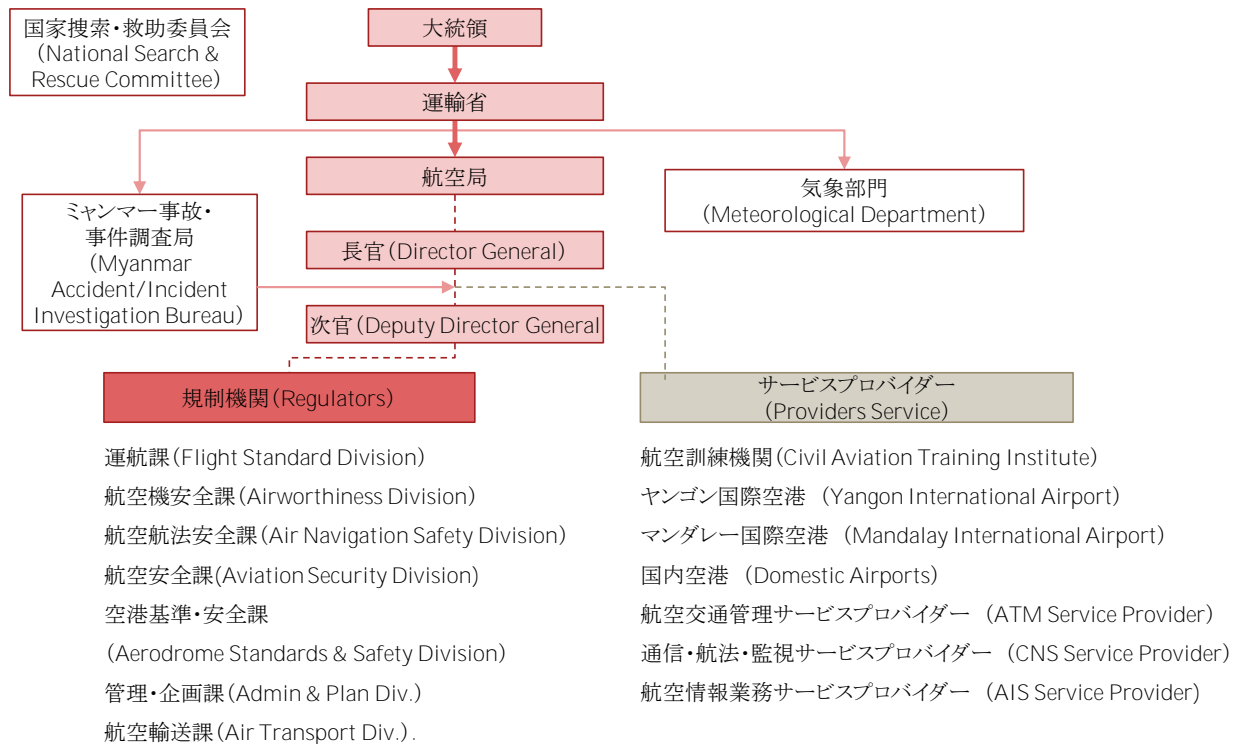
空港セクターにおいては、航空需要の増大に対応する空港のインフラ不足が基本的な課題となっている。安全かつ効率的なオペレーションは、セクターのインフラの発達に大きく依存している。主要政策の 1 つは、インフラの基準を高め、近代化することによって、ミャンマーにおける航空輸送の安全性および効率を改善することであり、国は民間事業者の参加により既存の空港を拡張し、新しい空港を建設することを計画している。経済の拡大、所得の増加、国際観光の活発化に伴い、ミャンマーは空港への投資を計画中であり、資金調達および運営について民間事業者による事業実施の手段を模索している。全国を経済活動および観光を促進するためにも、強固な民間航空（Civil Aviation）セクターが必要とされている。

ミャンマーは、包括的かつ透明な政策として、近い将来に策定される予定である国家航空政策のための政策目標を設定している。さらに、JICA が Civil Aviation Master Plan（民間航空基本計画）の策定を支援しており、これによって関連分野における民間航空の開発ニーズの発掘や優先順位付けが実施され、他のセクターの国家開発計画と連携した長期計画が大幅に強化されると考えられる。

4.2.3 組織

運輸省傘下の航空局（DCA）が、ミャンマーにおける民間航空の監督機関であり、ミャンマーにおける安全、確実、効率的、持続可能かつ環境にやさしい航空輸送のため、民間航空のあらゆる側面の規制について、国際民間航空機関（ICAO）が採用した基準と勧告に従う責任を負っている。

DCA は、航空サービスの提供、運営および維持管理についても責任を負っている。空港の運営および維持管理については、将来は民間事業者の参画を促進することが計画されている。



PwC

図 4.2.1 国家民間航空システムの現行組織

出典：航空局資料を基にコンサルタント作成

安全性の監督

DCA はミャンマーにおける航空安全関連事項に関する規制機関である。

DCA において、安全性の監督を担当する部局は、運航課 (Flight Standard Division)、航空機安全課 (Airworthiness Division)、航空航法安全課 (Air Navigation Safety Department) および空港基準・安全課 (Aerodome Standards and Safety Division) である。

セキュリティの監督

国家民間航空セキュリティ委員会の指導と指示の下で、航空局の DG は、ミャンマーにおける航空セキュリティ関連事項の規制についての航空セキュリティ当局の執行機関である。

DCA 内の航空安全課 (Air Navigation Safety Division) は、航空セキュリティの監督を行っている。

現在のところ、DCA は、組織制度を改革中であり、ICAO 指針に沿って、自身の役割を規制機関およびサービスプロバイダーへと改革することを計画している。さらに、民間事

業者が、特に空港および航空訓練についてサービスプロバイダーの役割に参加することを許可する予定である。

空港セクターへの民間事業者の参画を促進するにあたり、DCA は以下の措置をとることを計画している。

- 空港公団の設立のために必要な法律文書の制定。（ミャンマー空港公団法は起草中である。）
- 空港公団を、空港を管理し、監督する持株会社の形式で独立した機関として設立すること。（会社の全面的な所有権は、初期の段階では政府が保有し、後に所有権の一部を民間事業者に移す。空港公団の設立に必要な時間を考慮に入れて、空港セクターへの民間事業者の参画を実現するため、航空局に暫定チームを形成する）
- ミャンマー空港公団法に規定された条件に従った国際空港および主要国内空港の空港公団への移管。（残りの国内空港は航空局の管轄下にとどまる）⁴⁸

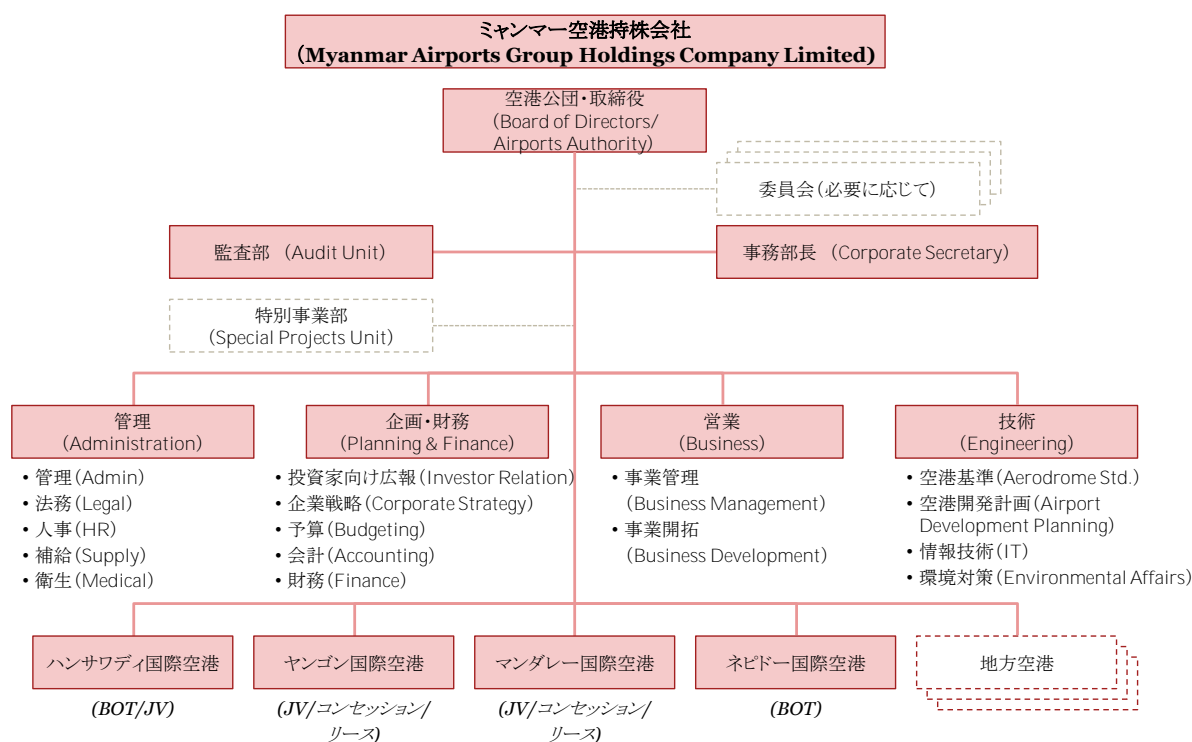


図 4.2.2 空港公団組織図(予定)

出典：航空局資料

⁴⁸ 航空局資料

4.2.4 法律／規則

航空セクターに関する法律および規則は以下のとおりである⁴⁹。

主要な法律

- 1934年ミャンマー連邦航空機法（2004年8月25日改正）（「MAA」）1934年ミャンマー連邦空輸法（The Union of Myanmar Aircraft Act 1934 (amended 25 August 2004) ("MAA")The Union of Myanmar Carriage by Air Act (1934))

副次的な法律

- 1920年ミャンマー連邦航空機規則（飛行場）（The Union of Myanmar Aircraft Rules, 1920 (Aerodromes)）
- 1937年ミャンマー連邦航空機規則（航空機）（The Union of Myanmar Aircraft Rules, 1937 (Aircraft)）
- 1946年ミャンマー連邦航空機規則（公衆衛生）（The Union of Myanmar Aircraft Rules, 1946 (Public Health)）
- 種々の運営規則、例えば、空港サービスに関しては、「飛行場証明書」、「飛行場の要件」、「公認保守組織」等

追加的命、指令、通達および指示

DCA は、追加的な命令、指令、指示および通達を発令する権限を与えられている。特に、(MAA セクション 5(A)パラグラフ(c)に基づき) ミャンマー大統領によって付与された権限を持って DCA の長を務める DCA 長官は、民間航空の規制および管理に関する耐空性通知および航空業務通知および勧告書等の命令、通知、要求、指令または指示を発令する権限を有している（通知書 118/2009、2009年10月9日）。

国際条約

ミャンマーも国際航空法を支配する主要な国際条約の加盟国であり、そのような条約の基準および推奨されている実務慣行に従うことを義務付けられている。ミャンマーが加盟国である主な条約は以下のとおりである。

- 1944年、シカゴにおける国際民間航空条約（The Convention on International Civil Aviation, Chicago, 1944）
- 1970年、ハーグにおける航空機の不法拿捕の抑止のための条約（The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, the Hague, 1970）
- 移動機器の国際的利益に関するケープタウン条約（ミャンマーは 2012 年に加盟してお

⁴⁹ このセクションで列挙した主要な法律および副次的な法律の公式の英訳は、www.dca.gov.mm の Legislation・Regulation の下の Myanmar Aircraft Manual で入手できる。

り、2013年4月1日発効) (The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment)

要点

MAA は、(特に) 飛行、安全性、航空機の登録、航空機の人員、耐空性、事故、空港および空輸サービスの免許等の広範囲にわたる分野を規定している。MAA は、主として国際連合の国際民間航空機関からの要求を受け入れるために、2004年に改正されたが、MAA およびその関連する法律は古く(1934年に公布)、詳細の多くは、別個の命令、指令等に含まれている。外国投資家は、主要な法律および副次的な法律以外にも、詳細かつ変更されてきた規則について、広範囲に留意する必要がある。

上に述べた主要な法律および副次的な法律は、航空産業のあらゆる面を規制するものであり、商業運送、貨物運送および自家用運送に関する別箇の法律はない。ミャンマーにおいては、民間航空活動の法律面での管理については DCA が責任を負っており、DCA が、運航を許可する唯一の有効な権限を持った機関である。空輸サービス運営の免許の申請は、サービス開始を希望する日の3カ月前までに民間航空局長へ提出する必要がある。

- DCA は、航空サービスの提供ならびに空港の運営および保守についても責任を負っている。
- パイロット、航空機保守エンジニアおよび航空管制官はそれぞれの機能と役割に適切な免許を有する者でなければならない。
- 航空機は耐空性証明書または飛行許可が必要である。
- 航空事業者は、航空事業者免許および公共輸送業許可を得た者でなければならない。
- 国際線に使用する空港は、認定済みまたは認可済みでなければならない。
- すべてのライセンス、証明書、承認または許可証は、関連する法律、運営規則および DCA が規定する補助的な運営・航空に関する要件に従って発行される。
- DCA は、発行した文書が、関連する判定基準に適合しなくなった場合には、その文書を変更、停止または撤回する権限を有している。

外国投資に対する法律の影響

空港はミャンマー大統領の認可が必要であり、大統領は料金を規定し、変更し、分類することができる。民間事業者は空港についての免許を保有できる一方で、免許保有者はミャンマー国民またはミャンマーの会社でなければならない(すなわち、外国の会社は空港の免許を保有することはできない)(s85 MAA)。免許の有効期間は12カ月に限られており、その時点で更新しなければならない(s86 MAA)。

国有企業法(3.1.6項参照)が航空輸送サービスを政府に限定している一方で、国有企業法の第4節及び第5節は、ミャンマーの利益となる場合には、政府が外国投資家等の他の

団体の参画（一定の条件下で、国有企業とのジョイントベンチャーとしての参画、または独自での参画）を許可することを認めている。これにより、外国投資家は、政府の支持がある場合に限って、空港セクターへも適法に参入できる。

同様に、2012年外国投資法外国投資法に基づいて発令された MIC 通達は、ミャンマー国民またはミャンマーの会社とのジョイントベンチャーで行う限りは、外国投資家も国内および国際航空輸送に従事できることを明確に規定している。外国投資家が空港建設、民間航空訓練、飛行機リース、航空貨物輸送、航空機の予備部品の販売・マーケティングおよび機内食の製造・配布に従事することを希望する場合、運輸省の推薦に加えて政府の認可が必要である。航空管制の下請けは禁止されている点に留意すべきである。（3.1.4 項参照）

4.2.5 料金

航空セクターには大別して、「航空料金」、「非航空料金」2種類の料金がある。航空料金はミャンマーの「Aeronautical Information Publication」で公表される。DCA は、PPP/BOT プロジェクトについては、外国為替レート、政治的变化、法定的リスク等の多くの要因が民間事業者の財務状況に影響を及ぼすため、民間事業者は選定を受けた後に料金を交渉できることとされている⁵⁰。

- 航空料金（すなわち、着陸／ナビゲーション、旅客取扱い）：料金は公表される。十分ではなかった場合には、事業者は新規料金を提案できる。
- 非航空料金（すなわち、免税店、レストラン等）：料金は公表されておらず、事業者は提案できる。

事業者は料金の変更を提案できるが、DCA および運輸省の承認を得る必要がある。空港の利用にかかる条件・料金があるが、料金については、使用に応じたものとなっており、以下を含むものとする。

- 航行援助施設利用料（ミャンマー国内の空港に出入りするすべての国際線およびミャンマーの空港に着陸せず「ヤンゴン航空情報区域」を上空通過する航空機に適用する）
- 着陸料
- 駐機料
- 格納庫使用料・停留料
- 搭乗橋使用料金

⁵⁰ DCA とのインタビューによる。

「上空通過」は、1つの動作として計数され、到着および出発は2つの動作として計上される。以上の料金の現在の詳細は、DCA ウェブサイト⁵¹で入手可能であるが、例示として、航行援助施設利用料および着陸料の詳細を以下に示す。

表 4.2.2 航行援助施設利用料

最大離陸重量(キログラム)	国際線 (米ドル)	国内線 (チャット)
25,000 以下	32	6,300
25,001 ~ 50,000	53	10,400
50,001 ~ 75,000	99	15,500
75,001 ~ 100,000	119	20,900
100,001 ~ 200,000	304	53,500
200,001 ~ 300,000	457	80,150
300,001 ~ 400,000	609	106,800

表 4.2.3 着陸料

最大離陸重量 (キログラム)	国際線(米ドル)	国内線 (チャット)
25,000 以下	85	18,800
25,001 ~ 50,000	168	37,500
50,001 ~ 75,000	253	56,100
75,001 ~ 100,000	337	74,900
100,001 ~ 200,000	760	168,300
200,001 ~ 300,000	1,138	252,600
300,001 ~ 400,000	1,518	336,800

MAA の下では、事業者が当該航空機または事業者が運航する他の航空機の空港料金を支払わない場合、空港を管理している空港当局が航空機を留置できる。

4.2.6 民間事業者の参加

DCA は、空港開発への民間事業者の参加を奨励しており、ハンサワディ国際空港、マンガレー国際空港およびヤンゴン国際空港の 3 PPP 事業についての事業機会を公表している。各事業について、PQ が発行され、資格審査を通過した応募者が、最終選考に残っている。DCA はこれらの空港を 2015 年までに供用開始とすることを計画している。

⁵¹ <http://www.dca.gov.mm/DCAT/index.php/fees-and-charges/landings>
<http://www.dca.gov.mm/DCAT/index.php/fees-and-charges/air-navigatio>
<http://www.dca.gov.mm/DCAT/index.php/fees-and-charges/parking-and-housing>

一例として、(i) ハンサワディ国際空港および(ii) マンダレー国際空港プロジェクトのための事前資格審査募集書を以下に要約した。ハンサワディ国際空港整備事業は、ターミナルビル、滑走路等の建設を含む事業であり、マンダレー国際空港整備事業は既存の施設の整備と拡張を伴い、既存施設の運営と保守に重点を置いている。

事業者は、各プロジェクトの提案書において、PPP、ジョイントベンチャーまたは BOT のうち、希望する民間参加の方式を提案することとされている。DCA は、提案を受け取った後、最も適切な種類の民間参加の方式を選択し、RFP で特定する予定である。なお、PQ の段階では、入札者は限られた情報しか開示を受けていないことが指摘されている。

表 4.2.4 ハンサワディ/マンダレー空港プロジェクト要約

	ハンサワディ国際空港	マンダレー国際空港
民間参加の種類	PPP/JV/BOT	PPP/JV
資格審査案内	2012年7月9日	2012年9月12日
資格審査書類提出期限	2012年9月9日	2012年10月15日
(a)資格審査提出者数 (b)ショートリスト者数	(a)30 (b)7	(a)16 (b)7
RFPの発行/ 提案提出期限	2013年2月8日/2013年5月27日	
事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> マスター計画策定。設計基準を含む。 予備設計・詳細設計。 管制塔、事務棟、ターミナルビル、滑走路、誘導路、エプロン、排水設備の建設。 通信・航法・監視システム、空港灯火システムの整備。 消化ビル及び施設。 給水及び汚水処理システム。 電力供給及び配電システム。 燃料保管及び配給システム。燃料消火栓システムを含む。 セキュリティシステム。 環境影響調査。 社会・文化への影響調査。 道路・鉄道アクセス及び駐車場の整備。 貨物施設、ホテル及び付属インフラの整備。 空港の管理、運営維持管理。 	以下に関する運営維持管理。 <ul style="list-style-type: none"> 空港マスター計画の策定。 旅客ターミナル運営。 エアサイド及びランドサイドの運営。 地上取り扱い施設及び業務。 ケータリング施設及び業務。 貨物施設及び業務。 歩道、視覚援助、電気システム、航法援助及び他の施設のメンテナンス業務。 空港ターミナル及び関連施設の改良及び拡張。マスター計画に基づく駐機場の拡張を含む。
地元企業の要件	任意	必須 ⁵²
関連法	ミャンマー外国投資法	
資格審査で規定されている要件	<ul style="list-style-type: none"> 入札者は、単一企業又はコンソーシアムの形態において全ての事業範囲を網羅する。 項目1については全てのパートナーが適格であり、項目2-5については最低1パートナーが適格であることとする。 項目1:「応募者への指示」において規定された額を超える払込資本を有 	<ul style="list-style-type: none"> 以下を充たさない限り、企業は適格とみなされない。 項目1:「応募者への指示」において規定された額を超える払込資本を有する(100百万米ドル以上)。 項目2:空港管理、運営維持管に関する経験最低10年を有する。 項目3:建設業務一般に関する経験10年超及び、空港建設業務に関する直近

⁵² DCA は、過去の経験から、提案段階(RFP 段階)で現地パートナーを見つけることが困難であることがあると認識しており、そのため、民間事業者に対して PQ の段階でコンソーシアムを組むことを要件としていると述べている。

	ハンサワディ国際空港	マンドレー国際空港
	<p>する(300 百万米ドル以上)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 項目 2:建設業務一般に関する経験 20 年超及び、類似建設業務に関する 10 年以上の経験を有する。 ・ 項目 3:空港関連類似機器の供給及び／又は設置に関する直近 10 年以上の経験を有する。 ・ 項目 4:類似業務経験 10 年超を有するプロジェクト監督人員を擁する。 ・ 項目 5:空港管理、運営維持管に関する経験最低 10 年を有する。 	<p>5 年以上の経験を有する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 項目 4:空港関連機器の供給及び／又は設置に関する直近 5 年以上の経験を有する。 ・ 項目 5:空港関連業務経験 5 年超を有するプロジェクト監督人員を擁する。

出典：DCA ウェブサイト（資格審査書類）

調達のプロセス⁵³

調達の手順は法律では規定されていないが、行政規則および指針に基づくものである。DCA は、40 年前から調達プロセスを規定しており、同様のプロセスが、民間事業者の参画を伴う事業にも採用されるであろう。DCA は、議会が調達に関する透明性を求めているとしているが、評価基準は提案募集案内（Invitation to Tender Proposal）以前には開示されない模様である。

- PQ - 技術評価委員会による評価（コンソーシアムの能力が評価される。DCA は、提案を技術面から評価する。）
- 入札 - 入札評価委員会による評価
- 最終決定 - 運輸省と MIC で構成される国レベルの選定委員会（政治的な決定が影響しうる。）の評価（選定委員会がすべてを DCA に従って精査する。）

2012 外国投資法に関しては、MIC は投資を評価し、従うべき指針がいくつかある。

⁵³ 調達の手順についてはいかなる情報／資料も検討の間には公開されておらず、このセクションは DCA とのインタビューに基づくものである。

4.3 道路セクター

4.3.1 セクターの概要

ミャンマーの道路の開発事業には、複数の組織が関与しており、道路網は、6 省庁およびいくつかの市開発委員会（ヤンゴン、マンダレーおよびネピドー）によって管理されている。

建設省公共事業庁が、連邦幹線道路および管区・州の道路の開発を担当し、国境地域省が、特に国境地帯における道路の開発を担当している。ヤンゴン、ネピドーおよびマンダレーの主要 3 都市の市内道路は、3 都市の市開発委員会によって開発される。

ミャンマーでの現在の道路の総延長は約 148,690km であり、自動車登録台数は約 250 万台である。道路の総延長のうち、26%に相当する道路が建設省の管轄下にある。現在、ミャンマーの道路密度は面積 1 km²あたり 0.05km 程度であり、大メコン圏（GMS）の国と比較しても低い水準にある。

ミャンマーにおいて、道路は以下のようなカテゴリーに分類される。

- 連邦管轄道路: 19,503km
- 都市間連結道路: 19,580km
- 大都市圏内道路およびその他道路: 27,507km
- 村落および国境地帯道路: 82,100km

ミャンマーでの道路状況は決して良好ではなく、52%の道路が非舗装道路、砂利道である。

表 4.3.1 近隣諸国における道路密度

国名	道路密度 (1平方キロあたりキロ延長)
カンボジア	0.22
中国・広西チワン族自治区	0.43
中国・雲南省	0.53
ラオス	0.21
ミャンマー	0.05
タイ	0.22
ベトナム	0.44

出典：アジア開発銀行 (2010). “Greater Mekong Subregion”

建設省は、1996 年に道路整備に BOT スキームを導入した。BOT スキームが初めて導入

された区間はマンダレー～ラーショー～ムーセー間であり、Asia World 社および Diamond Palace Company が民間事業者であった。これを皮切りに、29 社が道路セクターの BOT プロジェクトに参加している。殆どの BOT プロジェクトでは、民間事業者の業務範囲は既存道路の改良および運営・維持管理であり、土地収用等のリスクに直面することは少ない。

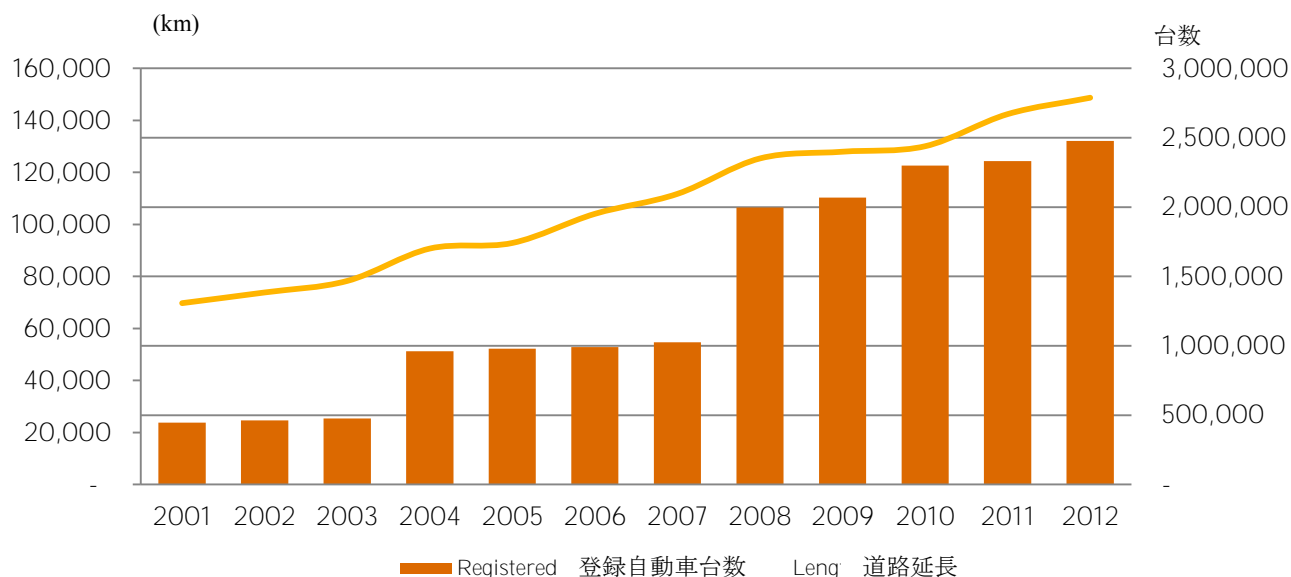


図 4.3.1 ミャンマーにおける自動車登録台数および道路延長の状況

出典：運輸省資料

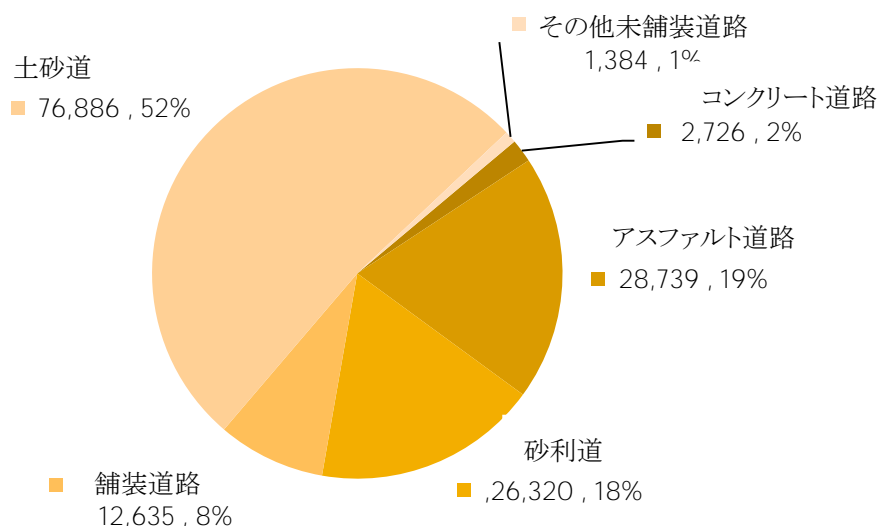


図 4.3.2 ミャンマーにおける道路の種類

出典：運輸省資料

下表は道路管轄組織ごとに、使用されている材料別の道路の総延長距離を示したものである。道路開発の総延長距離を見ると、国境地域省が、最長区間を管掌している。しかし、国境地域省が開発した道路のほとんどは舗装されておらず、地域の道路として使用されるものである。他方、建設省公共事業庁が開発した道路は、総延長距離の 26%にすぎないが、より多くをアスファルト道路が占めている。公共事業庁は、幹線道路の開発に重要な連邦高速道路の開発も担当している。

表 4.3.2 ミャンマーにおける道路の総延長(2012年3月時点)

担当部局	コンクリート道路 (km)	アスファルト道路 (km)	砂利道路 (km)	舗装道路 (km)	土砂道 (km)	その他未舗装道路 (km)	合計 (km)
建設省公共事業局							
1.連邦所管道路	611.7	11733.0	2440.8	2700.3	1973.5	44.1	19,503.2
2.地域及び州所管道路	49.7	5451.8	3229.6	2941.4	6497.1	1340.0	19,579.5
3.小計	661.3	17184.8	5740.3	5641.7	8470.6	1384.0	39,082.7
国境地域省							
1.都市域道路	6.6	4880.7	2215.5	660.8	3509.0	-	11,272.6
2.村落及び国境地帯道路	120.1	4073.0	17041.5	4976.7	55888.5	-	82,099.9
3.小計	126.7	8953.8	19257.0	5637.5	59397.5	-	93,372.5
ヤンゴン市開発委員会	1239.7	1747.5	12.9	454.9	472.9	-	3,928.0
マンダレー市開発委員会	10.8	573.4	119.7	-	309.8	-	1,013.8
ネピドー市開発委員会	246.1	129.3	43.0	734.9	1130.8	-	2,284.1
防衛省、陸軍工兵隊	393.4	61.8	605.3	166.4	6822.7	-	8,049.5
電力省	48.3	88.5	542.1	-	280.2	-	959.2
合計	2,726.3	28,739.1	26,320.4	12,635.4	76,884.6	1,384.0	148,689.9

出典: 建設省 資料

舗装道路の延長は増加してきているが、総延長に対する舗装道路の割合は減少しつつある。ミャンマーにおいては舗装工事および新規道路の開発が重要であると考えられる。

表 4.3.3 ミャンマーにおける道路の総延長(2012年3月)

年	道路延長		総延長に占める舗装道路の割合 (%)
	道路延長 (km)	うち舗装道路 (km)	
2004	90,713	22,153	24.42
2005	92,859	22,830	24.58
2006	104,058	23,955	23.03
2007	111,737	24,670	22.08
2008	125,355	25,553	20.38
2009	127,942	26,333	20.58
2010	136,749	28,569	20.89
2011	142,395	30,879	21.68
2012	148,690	31,464	21.16

出典: 建設省 資料

4.3.2 道路セクターにおける投資政策

建設省は、道路開発 5 カ年計画を策定中である。最初の道路 5 カ年計画は 2001 年から 2006 年について策定され、現在は第 3 次道路開発 5 カ年計画を実施している。また、第 4 次から第 6 次道路開発 5 カ年計画は現在策定中であり、将来の投資は以下のように計画されている。

表 4.3.4 道路セクターで計画されている今後の開発計画

計画	計画名	延長(マイル)
第 3 次道路開発 5 カ年計画	国際運送リンク事業 (International Transport linkage)	5,665.0
	現在実施中の事業 (Current implementation projects)	4,482.5
	新規道路建設事業 (Construction of new roads)	1,052.6
第 4 次道路開発 5 カ年計画	主要実施プロジェクト (Main implementation projects)	2,772.1
第 5 次道路開発 5 カ年計画	国際運送リンク事業 (International transportation linkages)	5,970.0
第 6 次道路開発 5 カ年計画	主要実施プロジェクト (Main implementation projects)	3,323.5

出典: 建設省 資料

建設省は、道路プロジェクトへの民間事業者の関与を奨励している。以下は建設省が発行した国家交通計画の抜粋であるが、ここに示されているとおり、民間事業者ならびに地域・国際開発機関との協力によって道路事業を推進しようとしている。

- 7つの管区および州における南北 36 本、東西 45 本の道路による連邦幹線道路ネットワーク基本計画の整備
- ほとんどが南北に走っている既存の道路を延長し、性能を改善する。また、連邦全体で東西に走る新規の道路を建設する。
- 道路建設により、経済活動、特にミャンマーと他国間の通商と観光を促進する。
- 国際協力の枠組み（例えば、ASEAN、GMS、BIMSTEC、ACMECS、アジア開発銀行等）の協力の下、更なる発展のために民間事業者からの投資を奨励する。

建設省資料には、輸送能力の戦略的開発について、次のように言及されている。民間事業者からの投資ならびに二国間・多国間機関との協力にも焦点を置いていることがわかる。

- 国内全体の連結を強化するため、多様な交通モード、特に、鉄道および水路による輸送を開発する。
- インフラ、施設および設備（すなわち、道路、港湾、空港）への BOT およびジョイントベンチャー方式による民間事業者の参加を促進する
- 近隣諸国およびアジア開発銀行、世界銀行、国際協力機構、韓国国際協力団等、援助機関との協議・援助要請

アジア・アセアン地域における道路ネットワーク

アジアハイウェイネットワークの取り組みは 1959 年に開始され、32 のメンバー国が存在する。アジアハイウェイのネットワーク全体の延長は 141,000km にのぼり、東は日本から西はトルコ・ブルガリアにまで至る。ミャンマーの道路は、アジアハイウェイのネットワークだけではなく、アセアンハイウェイネットワークにも含まれる。

アジアハイウェイの路線のうち、ミャンマーを通過する路線には以下のものがある。

- アジアハイウェイ 1 号線：インド～バングラデシュ～ミャンマー～タイを結ぶ。
- アジアハイウェイ 2 号線：ミャンマーからタイを結ぶ。
- アジアハイウェイ 3・アジアハイウェイ 4 号線：ミャンマーから中国を結ぶ

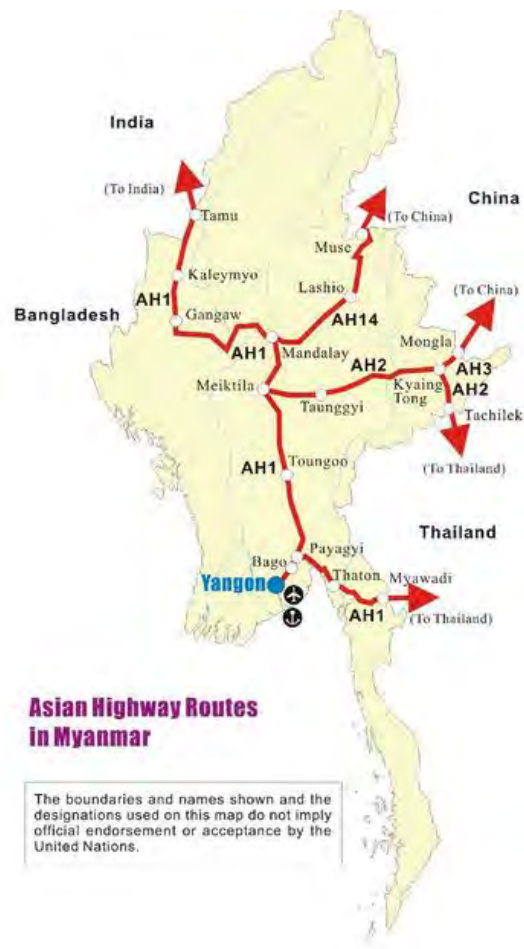


図 4.3.3 ミャンマーを通過するアジアハイウェイネットワーク

出典: UNESCAP 資料(2010 年)

計画中の路線

アセアン・トレード・トランスポート・ルート (ASEAN Trade Transport Route) の中で、ミャンマー国内では、以下の 2 区間が欠落しており、2015 年までに完成するよう優先付けられている。

- AH112 号線 : Lehnya ~ Khlong Loy 間 60km
- AH123 号線 : Dawei deep seaport ~ Maesamee pass 間 150km

以下はアセアン・トレード・トランスポート・ルートのうち、クラス 2 以下に位置づけられ、改良が必要とされている路線とその延長である。

- AH1 号線 : Tamu ~ Mandalay ~ Bago ~ Myawadi 間 781 km

- AH2 号線 : Meikthila ~ Loilem ~ Kyaington ~ Tachikeik 間 593 km
- AH3 号線 : Mongla ~ Kyaington 間 93 km
- AH14 号線 Mandalay ~ Muse 間 453 km
- AH111 号線 Thibaw ~ Loilem 間 239 km

表 4.3.5 アセアン・トランジット・トランスポート・ルートの概況

国名	アセアン・トランジット・トランスポート・ルートの延長	クラス2以下のアセアン・トランジット・トランスポート・ルートの延長
ブルネイ	168	0
カンボジア	1,388	0
インドネシア	4,143	0
ラオス	2,170	391
マレーシア	2,242	0
ミャンマー	3,018	1,467
フィリピン	3,073	211.5
タイ	4,477	0
ベトナム	577	0
合計	21,206	2,069.5

出典:アセアン(2012). “Masterplan on ASEAN Connectivity”



図 4.3.4 アジアハイウェイ ルートマップ

出典: UNESCAP (2010 年)

4.3.3 組織

前述のとおり、道路行政には 6 省庁および 3 市の開発委員会（ヤンゴン、マンダレーおよびネピドー）が関わっている。6 省庁のうち、主要な機関は運輸省、運輸鉄道省、建設省の 3 省である⁵⁴。

ミャンマーにおいて輸送インフラの整備が遅れている原因の 1 つとしては、セクターを

⁵⁴ その他 3 つの省庁は、(i) 国境地域民族省、(ii) 防衛省、(iii) 内務省である。

管理する組織が複数あり、重複が多いことであると考えられる⁵⁵。道路行政を担当する組織の役割分担についても同様の状況がみられる。道路セクター行政における主な問題点は以下のようなものが考えられる⁵⁶。

- 前述のように複数の省庁が道路インフラの設計、建設および保守について責任を負っており、責任の境界線が明確ではない⁵⁷。
- 運転者および車両の免許および安全性等については、輸送鉄道省が責任を負っている。建設省は道路の建設および保守について責任を負うが、道路を使用する車両の規制、道路の安全性には関与していない。

建設省公共事業庁

以上のように、複数の組織が関与しているが、前述のとおり、道路開発に関与する組織のうち、建設省公共事業庁が民間事業者との道路プロジェクトに最も深く関わっている組織である。組織図は下図のとおりである。

公共事業庁は2万3,000名を超えるスタッフを有しており、そのうち1万6,000名が技術者である。4名の副長官(計画・管理・修理および保守・土木)の協力を得て、長官が議長を務める管理委員会によって管理されている。

副長官(土木)の下に8名の主任技師がおり、本部には13名の副主任技師が配置されている。副長官(管理)の下に配置されている事務職の上級管理職4名を部門長とし、4つの支援部門が設置されている。

⁵⁵ ADB “Myanmar: Transport sector initial assessment”(2012年)

⁵⁶ ADB、2012年10月、「Myanmar: Transport sector initial assessment」

⁵⁷ ADB、2012年10月、「Myanmar: Transport sector initial assessment」

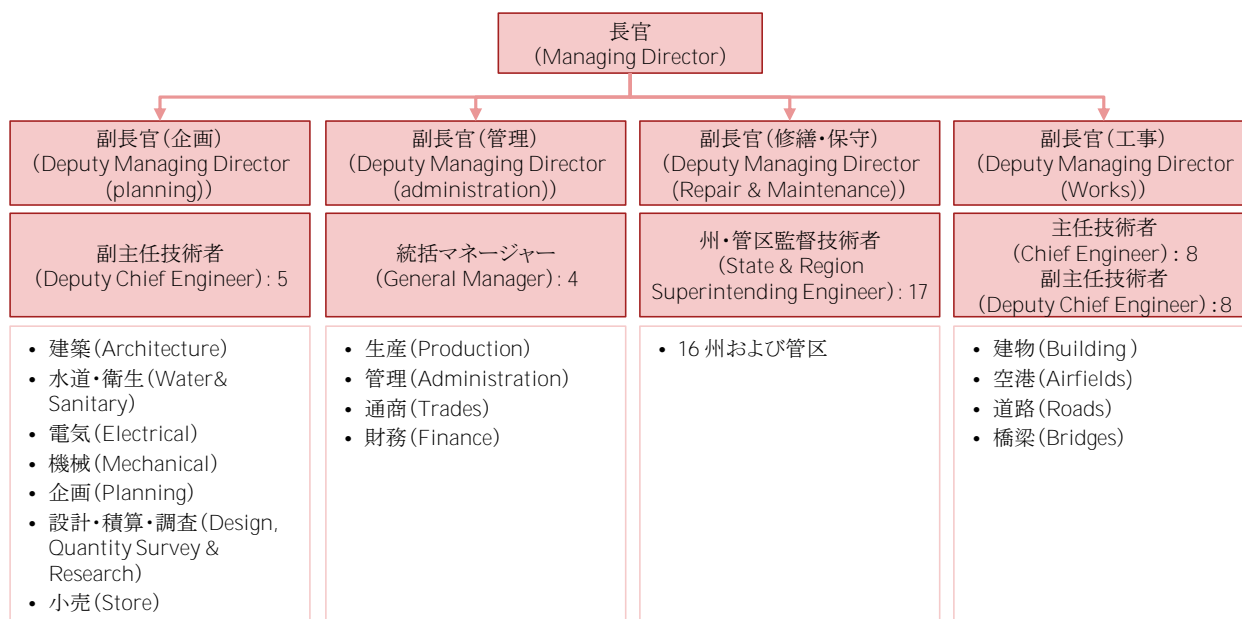


図 4.3.5 公共事業庁の組織図

出典: 建設省 資料

4.3.4 法律／規則

ミャンマーの道路システムは幹線道路法 (The Highway Law No. 8/2000) の適用を受ける⁵⁸。この法律によって、1907 年の旧幹線道路法が廃止された。幹線道路法の目的は以下のとおりである。

- 州間の輸送の簡便化
- 経済的および社会的開発
- 近隣諸国との間の幹線道路網の建設
- 幹線道路の延長、修理および保守の体系的な実施
- 幹線道路の交通と使用の監督

幹線道路法は、建設省に民間事業者とのジョイントベンチャーを実施する権限および幹線道路の運営を許可する権限を付与しており、建設省に有料道路事業プロジェクトを実施

⁵⁸ 幹線道路法を検討するに際しては、<http://policy.mofcom.gov.cn/english/flaw.action> から得られる非公式の英訳も使用している。

する権限を付与する主要な法律である。また、現在、政府では新しい幹線道路法を検討中である。

なお、MIC 通達では、橋梁、幹線道路、陸橋等の輸送インフラの開発に従事する外国投資家は、ミャンマー国民またはミャンマー企業との間のジョイントベンチャー方式で行う必要があるとされている点に留意する必要がある。

4.3.5 料金

料金体系

下表は民間事業者が管理を行っている有料道路事業において、利用者が支払うマイルあたりの料金の一覧表である。建設省公共事業庁が直接運営する有料道路については、数字が異なることがある。有料道路の料金は、下表に示すとおり、車両のタイプによって異なる。

表 4.3.6 BOT 有料道路の料金表

車種	1 マイルあたりの料金
一般車両、2トン以下の乗用車、タクシー、7シート以下のワゴン、その他の車両、トレーラー(乗用車)	5 チャット
2トン以上 5.5トン以下の乗用車(ハイラックス、軽トラック、ダイナ、キャンター、9シート以上の通勤用車)、トレーラー(貨車)	20 チャット
2トン以下の乗用車(貨物用)、2トン以上 5.5トン以下の貨車	30 チャット
5.5トン以上 16トン以下の乗用車及びバス	50 チャット
6 車輪の貨車/10トン以上 16トン以下 (2axles)	100 チャット
10 車輪の貨車(貨物 + 車両) 23トン (3Axles)	125 チャット
12 車輪の貨車(貨物 + 車両) 27トン (4Axles)	150 チャット
14 車輪の貨車(貨物 + 車両) 34トン (4Axles) (Trailer included)	200 チャット
18 車輪の貨車(貨物 + 車両) 46トン (5Axles) (Trailer included)	300 チャット
22 車輪の貨車(貨物 + 車両) 50.5トン (6Axles) (Trailer included)	350 チャット
シリアル番号 (6) から (10) までの貨車で貨物積載がない車	100 チャット

出典: 建設省“Implementation Procedure of PPP project”

料金承認者と改定システム

建設省ヒアリングによると、BOT 事業については、料金は省の承認を受けた後、内閣が承認する。費用に応じ、自動的に料金を調整するメカニズムは存在しないが、民間企業は料金値上げを提案できる。

4.3.6 民間事業者の参加

1996年、公共事業庁は、BOTスキームによる道路インフラへの民間事業者の参加を導入することを決定し、BOTは建設省が管理する有料道路事業にのみ適用されてきた。同省によれば、BOT事業の数は、2012年5月時点で61件に達しており、全国で29社がBOT有料道路事業の運営に従事している。BOT道路事業の総延長は3,490マイルであり、この数字は建設省が管理する道路の総延長の15%に相当する。合計14の州と管区のうち、11の州および管区でBOTスキームが実施されている。BOTが実施されていないのは、交通量が比較的少ない地域であり、タニンダーリ、カヤーおよびチンの3州である。

表 4.3.7 BOTプロジェクトの進展

年	BOT事業による道路延長 (マイル)
1996	102
2008	1,653
2012	3,490

出典: 建設省 “Implementation Procedure of PPP project”

有料道路プロジェクトのためのBOTスキーム

道路セクターにおいてはBOTスキームに対して民間事業者の参画が見られる。スキームはBOTと呼ばれているが、ミャンマーの道路セクターで実施されている事業を見ると、その実態は一般的に認識されているBOTとは異なっている。

ミャンマーにおける有料道路BOTは、これまでブラウンフィールド・プロジェクトにのみ適用され、民間事業者は修復・改良工事にのみ関与し、新規建設を含めてはいない⁵⁹。さらに、資産の所有権は公共セクターが有し、民間事業者は運営および保守のみを担当している。

⁵⁹ 現在、ダウエーとタイ国境(プーナムロン)の間の道路BOTプロジェクトが実施中である。このプロジェクトは実際に民間事業者がグリーンフィールドプロジェクトとして建設および運営を行う最初の事例になる。

表 4.3.8 公共部門/民間事業者の役割と責任

項目	公共	民間	備考
資産所有	X		事業期間中も資産は公共セクターにより所有される
建設・修繕(更新)	X	X	グリーンフィールド事業は1件が予定されているのみであり、その他の実績では、民間事業者は既存道路の修繕のみを実施する
料金回収		X	
運営		X	
維持管理		X	

出典: 建設省公共事業庁へのインタビューに基づきコンサルタント作成

BOTスキームのメカニズム

有料道路セクターのBOTスキームは、以下に述べる原則に従って実施される。

• プロジェクト期間

有料道路BOTの契約期間（建設開始から運営の終了まで）は国内投資家については40年である。プロジェクト期間は、民間事業者の要請に応じて延長することも可能である。40年経過した後は、契約は5年ずつ、3回まで延長可能であり、契約の最長期間は55年とされている。

建設省公共事業庁の職員とのインタビューの結果によれば、外国投資家によるプロジェクトの事業期間は交渉の余地があるとのことである。

• 性能改善工事の要件

建設省の資料によれば、道路はアスファルト道路に改良され、建設工事は、開始から3年以内に完了すべきとされる（交通量に応じて、条件は変更できる）。道路沿いの橋梁はReinforced-Concrete（補強されたコンクリート）で建設し、60トンの荷重に耐えられる必要がある。

• 事業者から建設省への支払い（税金の支払い）

事業者は徴収した料金の一部を建設省に対して納入する必要がある。支払金額は、収入の一定割合として算定され、事業年数の経過に伴い、徐々に増加する。料率は下表に示すとおりである。

表 4.3.9 BOT プロジェクトの税金

事業年数	割合
1年目～3年目	免除
4年目～13年目	収入の5%
14年目～23年目	収入の10%
24年目～33年目	収入の15%
34年目～40年目	収入の20%

出典: 建設省公共事業庁へのインタビューに基づきコンサルタント作成

•履行保証

民間事業者は保証として、投資額の1%相当を建設省に支払う必要があり、この金額はプロジェクトが成功裡に完了した後に会社に払い戻される。

•契約の監視と中途解除

公共事業庁はBOT事業者のサービス水準を監視している。サービス水準が要求レベルに達していない場合（料金の過徴収、不十分な保守等）、建設省は、警告を与えた後に事業者との契約を終了することができる。建設省によると、実際に民間会社との契約が中途解約された事例はあるとのことである。

有料道路プロジェクトのためのジョイントベンチャー・スキーム

有料道路事業については、ジョイントベンチャー・スキームも適用できる。

過去における民間事業者の参加

2012年5月時点で、61件のプロジェクトがBOTとして実施されており、事業例は次表に示すとおりである。外国の会社が道路のBOTプロジェクトに関与した例はなく、プロジェクトのほとんどは現地の財閥（あるいはその関連会社）が関与している。

ミャンマーにおける61件のプロジェクトのうち、マンダレー－ラーショー－ムーサー間道路は、以下に列挙した多数のプロジェクトの最初のプロジェクトとして1996年に開始された。BOTのもう1つの主要な例はヤンゴンとマンダレーの間の旧道であり、この道路は建設省が建設し、BOTスキームによって民間事業者により運営されている。

表 4.3.10 現存する BOT プロジェクト(例)

道路名	事業者	総延長(マイル)
Yangon –Mandalay old road	次の 7 事業者:①Max Myanmar ② Shwe Taung ③Shwe Than Lwin ④ Kan Baw Za ⑤Asia World ⑥Yu Za na ⑦Taw Thar Win	-
Mandalay- Lashio –Muse Road	Asia World	222.0
Mandalay – Pyin Oo Lwin Road	Asia World	298.3
Yangon – Pathein Road	Asia World	113.0
Nyaung Oo – Myingyan Road	Myat Noe Thu Construction	40.2
Hpa an – Thalon – Pha Yar Gyi Road	Shwe Thun Lwin Company	90.5
Sagaing – Monywa	Shwe Taung	73.3

出典: 建設省公共事業庁資料および建設省公共事業庁へのインタビュー

計画中の BOT 事業

下表では計画中の BOT 事業を示している。検討事業の 1 つが、ダウエーからプーナムロン（タイ・ミャンマー国境）までを接続する道路である。この道路はタイの建設会社であるイタリアンタイ社が建設し、運営する予定であり、初の外国企業が参加するグリーンフィールドの BOT 事業として計画されている。

表 4.3.11 計画されている BOT 事業

事業名	備考
Dawei - Phunamron Road	ダウエー経済特区とタイ国境を結ぶ道路
Shwebo – Myitkytina Road	
Mawlawamyine – Ye – Dawei – Meik – Kawthaung Road	
Meilhthila – Taunggyi – Kyaingtong – Tacheleik Road	
Monywa – Pale – Gangaw – Kalaymyo Road	
Yargyi – Kalaywa Road	
Mandalay – Thabeikkyin – Tagaung – Bhamaw – Myitkyina Road	
Minbu – Ann – Sittwe Road	
India – Myanmar – Thai Trupartite Road	
Ruili – Kyaukphyu Road	

出典: 建設省公共事業庁資料

調達手続

建設省資料には、次の調達手続が示されている。この手続は BOT 事業に限定されたものではなく、他の事業にも適用される。

- 新聞で入札の公募を行う。
- 委員会構成員と入札者の前で入札を開き、入札金額を公表する。
- 入札者の選定の基本的評価基準に基づいた評価を行う。
- 入札の判定基準、特に仕様の評価基準を満たす会社を選定する。
- 調達委員会の面前での、入札金額に関する交渉を行う。
- 契約文書草案の法務長官による承認を行う。
- 内閣による承認を行う。
- 契約書への調印を行う。

評価基準は全部で 24 項目から構成されるとのことであり、提案内容や入札金額の有効性等が評価されるとのことである。

評価の結果は建設省に提出され、その後、ミャンマー投資委員会および内閣へ提出される。入札のプロセスには合計 2~3 カ月を要し、政府は現在このプロセスを短縮するよう試みているとのことである。

しかし、建設省とのインタビューによれば、実務慣行上は、過去に、BOT 事業の事業者選定のために競争入札を実施したことはないとのことである。BOT 事業を実施することに興味のある会社の数は限られているため、BOT 事業が公募されることはなく、関心がありそうな会社に引き合いが出され、会社と建設省の間の合意によって事業を実施する会社が決定されている模様である。

4.4 鉄道セクター

4.4.1 セクターの概要

ミャンマーにおける鉄道セクターは、運輸鉄道省傘下の国有企業であるミャンマー国鉄が運営している。過去 20 年間に、鉄道網が約 3,500 km まで大幅に拡張されていることは注目すべき点であり、この拡張の大部分は、政府の国家統合政策を反映して、国内の遠隔地方の輸送サービスを行ったためである。

新規路線のほとんどが山岳地帯に該当し、建設費用が高くなっている。そのため、貨物輸送需要の増加に対応するための鉄道セクターの予算枠が圧縮されている。鉄道セクターでは、1993 年に 3 百万トンの貨物を取り扱い、全貨物輸送の 20%を占めていたが、2011 年においても貨物輸送トン数はほぼ同程度にとどまっている。

表 4.4.1 ミャンマーにおける鉄道の概要

項目	現状
ルートマイル (km)	3,516
トラックマイル (km)	4,632
鉄道駅 (数)	889
鉄道橋 (数)	11,203
トンネル(数)	12
乗客列車(数)	450
貨物列車 (数)	21
蒸気機関車 (数)	391

出典: アジア開発銀行 (2012)

主要ルートはヤンゴンーマンダレー間である。ミャンマー国鉄によれば、本ルートによる所要時間は 12~14 時間であり、競合する道路インフラによってこの区間の需要が脅かされているとのことである。

4.4.2 鉄道セクターにおける投資政策

路線更新、寝台車の交換、バラスト交換、信号および通信システム性能向上等の基本インフラへの投資が著しく不足している。投資が不十分であることが、走行速度面でのサービスの低化および乗車環境の悪化を招き、競合する道路網に対する競争力をさらに失うのではないかと懸念されている。

ヤンゴン都市圏における交通基本計画が、JICA の支援を受けて 2013 年 1 月から策定されており、ミャンマー鉄道は、将来のための投資の優先順位は基本計画で規定するべく検討中であるとしている。

現在の主要投資計画は以下のとおりである。

- グラントによるヤンゴン - バゴ間改善計画：2013年2-3月までに JICA による可能性調査を実施
ヤンゴン - マンダレー間の改善計画：2013年1月までに民間事業者による可能性調査を実施

世界銀行およびアジア開発銀行等の他の援助機関は、これらの可能性調査の結果を踏まえ、援助の検討を行う。

- チャオピュー - ムーサー間 BOT：この区間は BOT スキームが提案されており、中国と協議中。プロジェクトのコストは 200 億米ドルと見積もられている。政府からの支払は想定されておらず、政府は国境で領域通過税を徴収する計画である。（ミャンマーにおける最初の国際鉄道となる予定。）
- 環状線の改善：2012年に現地企業8社がジョイントベンチャー事業の提案を提出した。現在民間事業者と共同してどのように実施するか検討中である。技術およびシステム上の制約があり、民間事業者にどの事業範囲を任せるかについても制約がある。詳細については、都市交通基本計画の検討結果を待たなければならない。主な課題は、補助金により環状線の料金水準が低く抑えられていることである。

4.4.3 組織

鉄道セクターは運輸鉄道省が規制しており、傘下のミャンマー国鉄が運営している。

4.4.4 法律／規則

ミャンマー鉄道法が鉄道サービスの料金を規定しているとされている⁶⁰。国有企業法は鉄道輸送サービスの提供主体を政府に限定しているとしている一方で、国有企業法の第4節および第5節は、ミャンマーの利益に資する場合、政府が外国投資家等の他の主体の関与（一定の条件の下で、国有企業とのジョイントベンチャーとしての参画、または独自での参画）を許可することを認めている。

同様に、外国投資法に基づいて発令されたミャンマー投資委員会通達は、ミャンマー国民またはミャンマー企業とのジョイントベンチャーの形態をとる必要があるが、外国投資家が新しい機関車および客車の製造に従事できることを明確に規定している。

4.4.5 料金

料金はミャンマー鉄道法に基づいて決定される⁶¹。

⁶⁰ この法律文章は入手できておらずここでの分析は行わない。

⁶¹ 検討期間中は当該法律が入手できず、このセクションはミャンマー鉄道とのインタビューの結果に基づいたものである。

ミャンマー鉄道へのヒアリングによると、ミャンマー国鉄の収益の主要項目は以下のとおりである。

- (i) 乗客からのユーザー料金
- (ii) 貨物からのユーザー料金
- (iii) 政府の補助金／税金
- (iv) 他の分野の開拓（住居、ホテル、ショッピングモール、映画館等）

(i)と(ii)の比率はほぼ 60 対 40 である。(iii)と(iv)を必要としていることから、現行料金が原価回収基準ではないことを示しており、回収率は 50%～70%と言われている⁶²。環状線の例にも見られるように、補助金により料金が安く設定されていることがこのセクターへの民間事業者参加に対する障害になっている。

表 4.4.2 鉄道損益計算書(単位:10 億チャット)

分類	2010	2011
収入	33.16	52.00
乗客	20.64	29.46
物品	8.29	16.74
その他	4.23	4.80
支出	66.38	71.55
営業費用	66.32	71.54
利子	0.06	0.01
営業比率 (%)	200.2	140.3

出典: アジア開発銀行 (2012 年)

料金は乗車距離によって決定されるが、環状線と都市間鉄道の料金は異なる公式に従って決定される。(都市間鉄道料金の方が環状線より高い。)

料金設定には政府（内閣）の承認が必要である。民間事業者が参加する事業の料金は交渉が可能であるが、同様に政府（内閣）の承認が必要である。

ミャンマー国鉄へのインタビューによると、料金はインフレ率に応じて改定されるとのことであるが、最新の改定は、2011 年の 4 年ぶりの引き上げである。

4.4.6 民間事業者の参加

鉄道セクターは、現在の投資が不十分であるため、民間部門からの追加資金が必要と考えられている。しかし、国有企業であるミャンマー国鉄が独占的に運営しており、鉄道サ

⁶² アジア開発銀行(2012年)

ービスにおける民間事業者の参加の法的根拠を明確にすることが必要である。現在までのところ、鉄道サービスへの民間事業者の参加はない。

しかし、チャオピュー - ムーサー間の鉄道 BOT プロジェクト（ミャンマーのチャオピューから中国の昆明を結ぶ約 800 km の鉄道）が提案され、中国と協議中である点に留意すべきである。China Railway International Limited (CRIL) は、プロジェクトの資金を提供するとされており、その費用は約 200 億米ドルと見積もられている。運輸鉄道省と CRIL は本事業を BOT 方式で実施することについて合意しており、CRIL が鉄道を 50 年間、運営することが予定されている。

4.5 港湾セクター

4.5.1 セクターの概要

ミャンマーの港湾インフラは、同国の輸出入において非常に重要な役割を担っている。ミャンマーが 1990 年代後半に市場経済に移行して以降、過去 20 年間にわたり、取扱量は劇的に増えている。ミャンマーが国際貿易に対してより開かれていくにつれ、取扱量はさらに増加すると期待されている。貿易量の増加は、ミャンマーが中国南部の内陸地やタイ、ベトナムに通じるアクセスを与える戦略的な立地となっていることに裏打ちされている。

ミャンマーにおける主要な船会社は 1959 年に設立された Myanmar Five Star Line であり、Myanmar Five Star Line は合計 153,635 重量トン数となる 26 隻の船舶を運行している。Myanmar Five Star Line に加え、ヤンゴン港では約 17 の船会社が港湾施設を利用している。

現在、ミャンマーの貿易貨物の多くはヤンゴン港で取り扱われている。ミャンマーの輸入量は過去 3 年間劇的に増加しているが、輸出は輸入ほどの伸びを見せていない。2011 年の輸入量は 12,000 万トンと、2008 年の 6,000 万トンと比較して倍増している。ミャンマーでの低コストベースを求めて、製造業ではタイ・中国といった国からのミャンマーへの工場移転が検討されている。また、ミャンマーが中国・タイ・ベトナムの内陸地につながる陸路の起点となる重要な輸入地点となることから、出荷量はより増えるといわれている。ミャンマーで取り扱われる貨物量は増加が見込まれており、それに対応するため、シットウェ・チャオピュー・ダウエーといった深海港の開発が計画されている。



図 4.5.1 ヤンゴン港におけるカーゴ取扱量(2002-2011) (百万トン)

出典: World Port Source⁶³

⁶³ World Port Source ウェブサイト。http://www.worldportsource.com/

4.5.2 Ports in Myanmar



「ミャンマー国コンテナ事情」 The Overseas Coastal Area Development Institute (OCDI) QUARTERLY 81 (日本語版)、2010年、Vol. 3, 465」に基づいてコンサルタントが作成。

MPA は、ミャンマーの港に寄港する船舶に対して、水先案内、コンテナおよび一般貨物の取り扱いと保管、潜水サービス、曳航サービス、運送会社サービス、消防、港湾セキュリティ、淡水供給および船舶修理といったサービスを提供している。

4.5.2 コンテナ港におけるインフラの現況

コンテナ港

ミャンマーには 9 港が整備されている。ヤンゴン港はミャンマーの主な港湾であり、年

⁶⁴ MPA ウェブサイト http://www.mot.gov.mm/mpa/our_services.html

⁶⁵ OCIDI ウェブサイト <http://www.ocdi.or.jp/pdf/81aigai02.pdf>

間約 30,000TEU を取り扱っており、これは同国の船積みのほぼ 100%を占める。

主要コンテナ港は次の 4 港であり、各コンテナには倉庫も整備されている。

- **Myanmar International Terminal Thilawa (MITT)** (ティラワ国際港) : 香港ベースの Hutchinson Port Holding Company が所有
- **Asia World Port Terminal (AWPT)** : ミャンマー地元民間企業である Asia World Co. Ltd が所有
- **Bo Aung Kyaw Container Wharf** : Union of Myanmar Economic Holding 傘下の国有企業である Lann Pyi Marine Co Ltd が所有
- **Myanmar Integrated Port Limited** : エジプトの投資家が関与する



図 4.5.3 ヤンゴンにおける港湾施設の場所

出典 : MPA

MITT は Hutchinson Port Holding Company が投資した多目的コンテナターミナルであり、喫水の深い大型船舶も停泊可能である。この港はヤンゴン市内から 25km 離れたヤンゴン川近くのティラワに位置している。ヤンゴンにおける最大取扱容量を有するものの、MITT の取扱量はヤンゴンを通過する輸送貨物の 12%のみにとどまっている。これは、

MITT から新たな橋につながる道路の状態が脆弱であるといった産業地域への連結性の制約によるものと考えられる。MITT に隣接するティラワ経済特区の開発が進むにつれ、MITT における取扱量も増加する可能性がある。

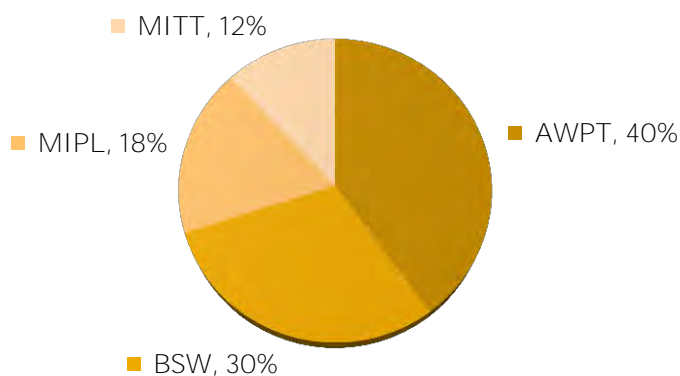


図 4.5.4 コンテナ船取扱量

出典: IDE-Jetro (2011)

4.5.3 港湾セクターにおける投資政策

1997 年以前は、すべての港湾は MPA が運営していたが、1997 年に MPA はその方針を変更し、港湾サービスを民間事業者に開放した。現在、ヤンゴンにおける埠頭の長さで見ると、約 75% を民間事業者が所有し、残りの 25% を公共部門が所有している。

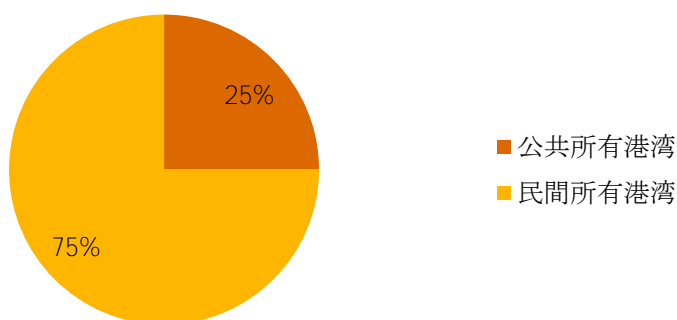


図 4.5.5 公共/民間別の港湾所有権(埠頭の長さ)

出典: MPA ウェブサイト

貨物およびコンテナの取り扱いが増加しており、これに対応するため、MPA では、既存の港湾の改良、ティラワ地区での新バースの整備、ヤンゴン港区域および内航用の深海港への大型船のアクセス用の水路の改良を行っている。

現存するミャンマーの港はすべて河川港であり、大型の在来船およびコンテナ船にとっては深さが十分でないため、MPA もチャオピュー海港およびダウエー海港を含む海港を開発する可能性を検討中である。

4.5.4 組織

MPA は国有企業であり、港湾セクターの規制機関である。以下の図は、MPA の組織構造を示している。組織の長は長官（Managing Director）であり、長官および総括マネージャー（General Manager）の下に、8 部、4 課および地区ごとに地方港湾を担当する 4 ユニットがある。

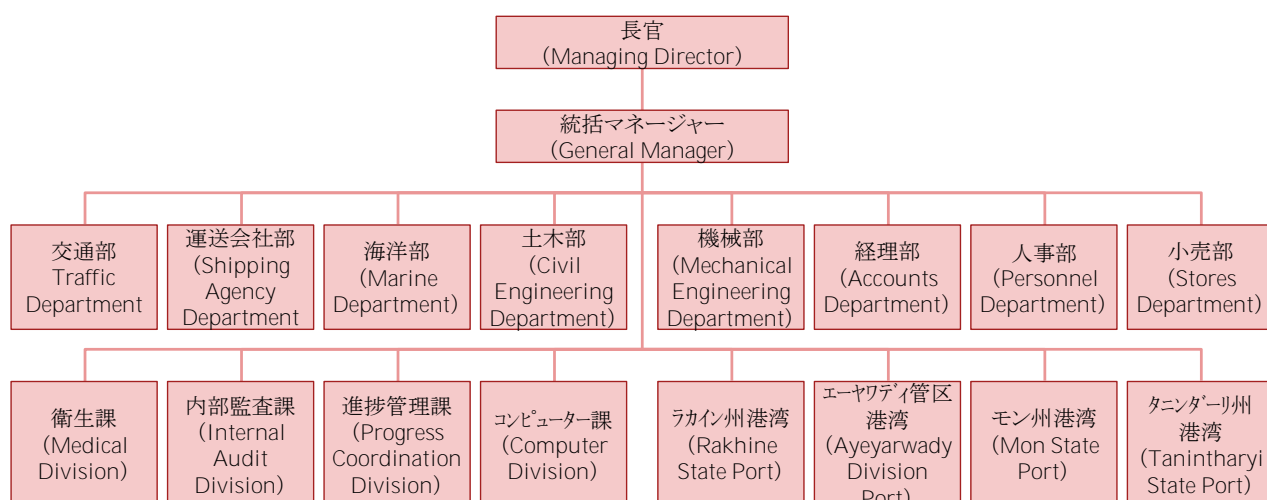


図 4.5.6 MPA の組織図

出典: MPA ウェブサイト⁶⁶

土木部は、民間事業者が参加するプロジェクトを含む港湾開発および港湾施設の建設および保守を担当している⁶⁷。

⁶⁶ <http://www.mot.gov.mm/mpa/organization.html>

⁶⁷ http://www.myanmaportauthority.com/index.php?option=com_content&view=article&id=5&Itemid=5&lang=en

4.5.5 法律／規則

港湾セクターに適用される主要な法律は以下のとおりである⁶⁸。

- 1905年のヤンゴン港湾法 (The Yangon Port Act) : ヤンゴン港湾地区における港湾利用者が遵守すべき規則ならびに罰金および港湾使用料の徴収について規定している。ヤンゴン港湾法が改正されたのは1962年が最後であり、運輸省は、2006年以来、改正のための作業を進めている。
- 1908年の港湾法 (The Port Act) : 港湾地区における港湾利用者が遵守すべき規則ならびに罰金および港湾使用料の徴収について規定している。同法の直近の改正は2008年であり、種々の罰金が増額された。
- 1914年の外港法 (The Outports Act) : ラカイン州のシットウェ、チャオピューおよびサンドウェー港における港湾利用者が遵守すべき規則ならびに罰金および港湾使用料の徴収について規定している。この法律の一番最近の改正は2007年であり、種々の罰金の増額を行うために実施された。
- 1937年のミャンマー灯台法 (The Myanmar Light House Act) : ミャンマーの海岸線に沿った船舶の安全な航行および灯台料金の徴収のための灯台に関する承認・遵守すべき規則について規定している。運輸省は2006年8月以来、改正のための作業を進めている。

外国投資に関する法律

2012年外国投資法に基づいて発令されたMIC通達は、外国投資家が港湾建設を開始する前にまず可能性調査および環境影響評価を行うことを定めている ([3.3]項参照)。経済特区にある特別な港湾は、ミャンマー経済特区法およびダウエー経済特区法等、それぞれの場合に応じて規定されている法による恩恵も受ける (3.1.6項参照)。

4.5.6 料金

料金体系

港湾に関する料金および手数料は、MPAが決定し、そのウェブサイト⁶⁹で公表されており、料金には次を含む。

- 船舶に対する料金 (船舶の総トン数に基づく)
- 貨物に対する料金 (貨物の重量または体積に基づく)
- 諸料金 (港湾使用料、灯台利用料、水先案内料等)
- コンテナに対する料金

⁶⁸ これらの法律のコピーは入手できず、このセクションはMPAへのインタビューに基づいている。

⁶⁹ http://www.mot.gov.mm/pdf/tariff_dues.pdf

例として、港湾使用料の一覧表は下記のとおりである。料金はチャットと米ドルの両方で表示されており、必要に応じて、通貨サーチャージ⁷⁰が課される。

表 4.5.1 港湾使用料

項目	値段 (チャット)	値段 (US\$)	備考
(a) 外航 船舶	150.00	25.00	登録された総 100トンあたり、各 30 日の支払
(b) 内陸 船舶	2.00	-	トンあたり容量に応じ、年 2 回の支払

注 1: ミャンマー国防サービスに属する船舶、遊覧船、出港したものの天候・船舶の損傷により再入港が必要となる船舶については、免除される。

注 2: 容量とは、交通局の船舶登録事務所が発行するライセンスに記載されている内航水運船舶のトン表示の容量を言う。

料金の承認と改定

料金は運輸省が規制し、承認する。港湾セクターでは定期的な料金変更のシステムは確定されていない。前回の料金改定は 1998 年であり、MPA は、現在、料金値上げの可能性を討議中である。

4.5.7 民間事業者の参加

1997 年までは、すべての港湾を MPA が運営していた。1997 年から、MPA はその政策を変更し、港湾サービスを民間事業者に開放した。港湾セクターにおける最初の BOT 事業は、1997 年のミャンマー・インターナショナル・ターミナル・ティラワの開港であった。さらに、MPA は、ボタタウン第 1 内陸コンテナデポ事業を Allied Container Services Singapore とのジョイントベンチャー・スキームによって実施した。現在、ヤンゴンの埠頭については、全長の 4 分の 3 は民間事業者が所有し、運営している。

港湾セクターで適用されたスキーム - BOT およびジョイントベンチャー

MPA は、BOT とジョイントベンチャーの 2 スキームによって、民間事業者の事業への参画を実現している。各スキームにおける公共部門と民間部門による役割分担は、次表に要約されている。BOT の場合、ほとんどの責任は民間事業者が負う。他のセクターとは異

⁷⁰ 必要な場合には、事前の通知によって、チャットの現在価値の変動に基づいて、以下に規定した料率の料金の一定割合が、通貨サーチャージとして、港湾を使用するすべての船舶に課される。(a) 港湾使用料、(b) 灯台利用料、(c) 水先案内料金、(d) 係留料金、(e) 荷役作業料金、(f) 自然環境保護料金(輸出向けのみ)、(g) 船舶賃借・海難救助料金 (h) コンテナ料金、(i) 船首決済されるその他の手数料および料金。

なり、港湾セクターにおいては、民間事業者は、事業期間中は資産を所有することができ、事業期間が終了するとそれらを MPA に移転する。

表 4.5.2 BOT プロジェクトについての公共部門／民間事業者の役割分担

項目	MPA	民間	備考
土地(貸付)	X		
資金調達		X	
建設・更新		X	
料金徴収		X	料金は MPA により決定される
運営		X	
資産所有		X	外国企業であっても資産を保有することができる。
維持管理		X	一部の特殊な維持管理業務については MPA が実施する

出典:MPA とのインタビューに基づきコンサルタント作成

ジョイントベンチャーの場合、公共部門と民間事業者による役割の分担は明確ではないが、MPA によれば、MPA が管理を行い、民間事業者は運営に従事するとのことである。

表 4.5.3 ジョイントベンチャープロジェクトについての公共部門／民間事業者の役割分担

項目	MPA	民間
資金調達 (主に出資)	X (土地/人)	X (資本)
管理	X	
料金徴収		X
運営		X
維持管理	X	

出典: MPA とのインタビューを基にコンサルタント作成

過去には、どの事業スキーム（ジョイントベンチャーまたは BOT）を採用するかを、民間事業者が提案していた。現在の実務では、入札のプロセスを開始する前に MPA が事業スキームを決定している。

BOT スキーム

ヤンゴン港とティラワ港では、いくつかの BOT 事業が実施されており、事業概要は次表に示すとおりである。現存の BOT 事業の事業期間は、25 年から 30 年である。現行の規則によれば、事業期間の長さは事業の性質に応じて決定され、40 年まで可能である（当初の 25 年プラス 15 年、5 年ずつ 3 回の延長）。

現地の主要コングロマリットである Asia World の子会社を含む現地企業が、BOT 事業への参加に積極的であった。Hutchison（香港）が MITT ターミナルの事業者である。

表 4.5.4 稼働中／建設中の BOT 事業

ターミナル名	事業者	事業期間	投資費用	総埠頭延長
Myanmar International Terminal Thilawa (MITT) Terminal (Thilawa Plot 5,6,7,8,9)	Hutchison Port Holdings (Hong Kong)	25 年 (1997-)	101 百万米ドル	1000m
Myanmar Industrial Port (MIP) Terminal	Myanmar Industrial Port	25 年 (2003-)	4,837 百万チャット	304.8m
Asia World Port Terminal (No.1 Alone Wharf)	Asia World Port Terminal Management Company	25 年 (2001-)	21 百万米ドル + 2,344 百万チャット	210.8m
Asia World Port Terminal (No.2 Alone Wharf)	Asia World Port Terminal Management Company	25 年 (1998-)	4.6 百万米ドル + 439 百万チャット	155.8m
Asia World Port Terminal (No.3 Alone Wharf)	Asia World Port Terminal Management Company	30 年 (2005-)	18 百万米ドル + 1,420 百万チャット	259.7m
Asia World Port Terminal (Under construction)	Asia World Port Terminal Management Company	30 年	1.5 百万米ドル + 14,000 百万チャット (予測)	238m
Myanmar Integrated Port (Thilawa Plot 4)	Myanmar Integrated Port Limited	25 年 (1998-)	18.2 百万米ドル	198m

出典: “Current Situation of Yangon Port and Investment Opportunities in Port Sector, 2013” および MPA とのインタビューを基にコンサルタント作成

ジョイントベンチャー・スキーム

MPA は、国有企業であるが、民間事業者とジョイントベンチャーを設立することができる。シンガポールの Allied Container Services Pte Ltd. との間の内陸コンテナデポ（Internal Containeaer Deopt）事業実施に向けたジョイントベンチャーの経験があり、当該ジョイントベンチャーは、1995 年以來、業績も好調である。出資比率に関しては、一般的に、51%（MPA）：49%（民間）であり、この比率はプロジェクトの性質に応じて決定される。内

陸コンテナデポの場合に関しては、最近、民間側の持分が41%に減少された。ジョイントベンチャー・スキームに影響を及ぼす法律は、「外国直接投資法」（民間事業者に外国の会社が含まれている場合）および「ミャンマー国民投資法」（民間事業者が、現地会社のみである場合）である。MPAの持分については、MPAは、土地と既存の資産を資本として提供する。

民間事業者の参画予定事業

現在、MPAは、民間の参画を予定している4件の新規事業を準備中である。各案件の事業スキームは、その性質に応じてMPAが決定する。一般的に、ブラウンフィールド案件の場合、MPAが既存の資産／土地を資本金として拠出できるため、ジョイントベンチャー・スキームによって実施され、グリーンフィールド投資については、BOTとして実施される傾向がある。

以下の表はこれらのプロジェクトの概要を要約したものである。

表 4.5.5 ヤンゴン港で計画されている民活プロジェクト

港湾名	事業形態	新規/既存	概要	現状
Botahatung	JV	既存	修繕・運営 (商業ビル・娯楽施設を含む)	調達中 3社がショートリスト ⁷¹
Sule	JV	既存	修繕・運営	調達中
Pansodan-Dela Passenger Jetties	BOT	既存	修繕・運営 (商業ビルを含む)	調達中 入札公告(2012年9月)
Lamadaw	BOT	新規	修繕(改修)・運営 (商業ビルを含む)	計画中

出典: MPA へのインタビューを基にコンサルタント作成

上述のヤンゴンにおけるプロジェクトに加えて、JICAは、ティラワ港プロジェクトで民間活用の可能性を含めて、ティラワ地区におけるヤンゴン港の拡張に関する可能性調査を行っている。さらに、いくつかの海港プロジェクトが計画されており、そのうちダウエーでは、イタリアンタイ社が開発している海港プロジェクトについて、BOTスキームによるプロジェクト開発が想定されている⁷²。

⁷¹ ニュース記事 <http://elevenmyanmar.com/business/1027-pearl-land-co-offers-100-million-Kyat-monthly-to-win-tender-for-hotel-services>

⁷² イタリアンタイ社は、ミャンマー連邦のダウエーにおける以下のプロジェクトを開発するための BOT コンセッションを供与されている。

- 1) 深海港
- 2) 工業団地(重、中、軽産業)
- 3) ミャンマー／タイの国境への接続用送電線を備えた国境にまたがる道路、鉄道およびパイプラインのリンク

調達手続き⁷³

過去においては、民間事業者の選定は、MPA にプロジェクトを提案した事業者への直接発注方式で実施されていた。現在、MPA では、評価システムも含めた正式な調達システムの開発を内部で検討している。

MPA が検討している調達システムは、2段階式の手法である。すなわち、1)事前評価の段階（P/Q）と2)提案の段階の2つである。提案されている調達プロセスは以下の図に要約されている。

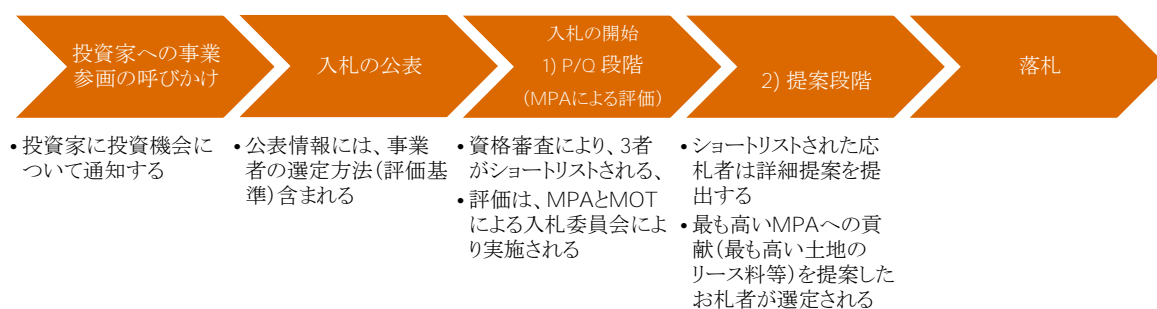


図 4.5.7 調達プロセス

出典: MPA とのインタビューを基にコンサルタント作成

事前審査の段階では、ショーリストとして3者が選定される。提案の段階では、土地の賃借に最も高い価格を提出した入札者が落札すると考えられるが、建築設計、スケジュールおよびその他の要素も考慮される。MPA は、現在、入札システム・評価基準を開発中であり、以下が想定される評価項目である。

- 投資金額
- F/S の結果
- 補助金の額
- 応札者の経験
- 方法論
- スケジュール
- 設計／コンセプト計画
- 配当金額（出資比率）

⁷³ このセクションは MPA とのインタビューに基づくものである。

4.6 内陸水運

4.6.1 セクターの概要

ミャンマーの主要な河川は、北から南へ流れており、特にデルタ地帯においては多数の支流に分かれている。東西方向への輸送は河川／支流によって妨げられるため、この地域では内陸水運が重要な役割を担っている。ミャンマーには、約 5,000 km の航行可能な水路があり、そのうち、約 2,400 km が主要な内陸水路網を構成している。この水路網は、エーヤワディ川およびチンドウィン川、さらにエーヤワディデルタに広がる航路網を含んでいる。この水路網上の旅客および貨物双方の輸送を担っているのは、運輸省下の国有企業であるミャンマー内陸水運公社（Myanmar Inland Water Transport、IWT）である。

IWT は、合計容量約 7 万トンの約 230 隻の動力付船舶を所有しているが、多くは老朽化している。2011 年には、乗客 2,800 万名、貨物 5 百万トンを取り扱っており（2000 年は、乗客約 2,300 万名、貨物 400 万トン）、内陸水運はミャンマーにおける重要な輸送手段の一つと考えられる。現在、IWT は、ミャンマー鉄道より 50%ほど多くの貨物を取り扱っているとされている⁷⁴。

IWT は、全国で 6 カ所にドックヤードを持っているが、そのいくつかは、築 100 年以上を経ており、また、何れも近代的な施設を備えていない。

表 4.6.1 内陸水運の概要

項目	合計
サービスルート	12,037 km
フリート(数)	421
パワークラフト	228
荷船	154
舟橋	39
2011 年時点でのサービス	
- 旅客数(百万人)	27.57
- 貨物量(百万トン)	4.79
ドックヤード(数)	6
国内港湾(数)	218

出典: 運輸省、IWT、ADB

IWT に加えて、多くの民間企業が高速ボートを含む船舶を所有しており、独自に運行している。民間企業は、IWT の約 20 倍の船舶数を所有している。

⁷⁴ ADB (2012) “Myanmar Transport Sector Initial Assessment”

4.6.2 内陸水運セクターにおける投資政策

将来の内陸水運網への投資は、道路および鉄道等の他の輸送モードとの関連で考察する必要がある。特に、道路輸送網が内陸水運の必要性および競争力に影響を及ぼすと考えられる。さらに、IWT の船隊が一般的に老朽化しており、多くの船舶が耐用年数を過ぎていると考えられる。

表 4.6.2 IWT の船舶の年齢

船舶の稼働年数	隻数
1-20 年	100
21-40 年	74
41-60 年	134
61 年以上	113
合計	421

出典: IWT

運輸省は、同時に膨大なトン数の貨物を輸送できることを鑑み、内陸水運の必要性を認識している。運輸省によると、このセクターの主要な投資目標は次のとおりである。

- ホーバークラフトと客船の交換
- 1,000 トン以上を輸送できるはしけの投入
- 近代的な貨物取扱装置への交換
- 倉庫施設を備えた貨物輸送サービスの実行
- 多量の貨物を取り扱うためのヤンゴン港、マンダレー港およびその他の港湾でのコンテナ港、ヤードおよびハブの設置
- 将来の複合輸送システムを視野に入れたコンテナ用クレーンを備えたはしけの設備
- ダウエーおよびチャオピューの深海港の完成後の潜在的な貨物の流れを視野に入れた内航コンテナ船隊の充実
- 内陸水運用の既存のドックヤードの性能改善

IWT は、フェリーの安全性と効率性の改善を計画しており、37 隻の船舶に関して 31.77 百万米ドルの ODA による支援を提案しており、運輸省に提案を提出済みである。IWT は、さらに、貨物取扱システムの安全性と効率を改良することを計画しており、現在、ヤンゴンおよびマンダレーで調査実施中である。

4.6.3 組織

IWT は約 150 年前に組織された。国有企業としての IWT の主たる機能は、市民の要求に対応して輸送性能を最適化するため、その施設を活用してミャンマーにおける河川輸送サービスを提供することである。IWT の基本的な機能は以下のとおりである。

- デルタ地域、エーヤワディ、チンドウインの航行可能な水路ならびにラカイン、モンおよびカレンの各州の河川に沿った乗客および貨物の輸送の実行
- 乗客および車両の便宜のためのフェリーの運航

内陸水運事業の規則の制定、免許、規則の発行は、運輸省海洋管理局で行っている。

内陸水運のために水路の浚渫ならびに効果的な運航指示および通信施設が必要になる。これらは、運輸省の水資源・河川改良部（Directorate of Water Resources and Improvement of River Systems）が責任を負っているが、浚渫活動および運航指示施設のための予算が十分ではないため、適切な浚渫ができていない⁷⁵。

4.6.4 料金

民間のサービスと政府のサービスでは、料金が異なっている。国有会社として、IWT は料金の制限を含めて政府の規則に従う必要があり、公共船舶料金については運輸省の承認が必要であるが、民間の船舶は政府の規則の制約なく、希望するとおりに料金を設定できる。

通常、公共の船舶の料金は、乗客および貨物の両方について低額かつ原価割れの状態に設定される。原価以下で料金が設定されていることが、当該セクターの基本的な制約となっている。

4.6.5 民間事業者の参加

IWT によると、内陸水運については、政府が民間事業者による参入を制限しておらず、規制がないとのことである。海外の民間企業が参入した実績はない。

当該セクターでの民間事業者のサービスは一定の認知を得ている。そのほとんどが中小規模の企業と思われるが、一部の民間企業では、新造船に投資し、料金は利用者のニーズに合わせて自由に設定されている。

民間事業者の参画を伴う事業として、運営および維持管理のアウトソースが計画されている。2011年11月末にIWTは当該業務にジョイントベンチャーを招致する公告を行っているが、IWTは、ジョイントベンチャー・スキームではなく、運営に関するマネジメント契約（O&Mの外注）であるとしている。その他の種類の官民連携事業は確認されていない。

⁷⁵ ADB (2012)

4.7 上下水道セクター

4.7.1 セクターの概要

上下水サービスは、各都市の市開発委員会（City Development Committee、CDC）と各州の管区開発委員会が提供している。連邦レベルで上下水セクターを担当する省庁／機関はない。ヤンゴン市の場合、ヤンゴン開発委員会（Yangon City Development Committee、YCDC）が、45 のタウンシップのうち 33 を担当し、その他は Yangon Region Development Affairs が担当している。CDC および／または管区の開発委員会のサービスが利用できない場合、井戸を中心とした自前の水源を利用している。

上下水サービスへのアクセスに関する全国統計は入手できていないが、IHLCA によれば、2010 年の連邦の平均で 69.4%は安全な飲用水へのアクセス⁷⁶が可能であり、2005 年の 62.6%に対して改善されている。州によって大幅なばらつきがあり、例えば、ヤンゴンでのアクセス率は 85.5%であるのに対して、エーヤワディ、ラカインおよびタニンダーリでは、それぞれ 45%、50%および 56%である。全国的に漏水率は極めて高く、ヤンゴンおよびネピドーでの損失率は 50%および 40%であり、水不足状態を悪化させている。

ヤンゴン市における上水／下水

YCDC から給水を受けている人口は 62%であり、38%は YCDC 以外の給水源、主として、掘り井戸および管井戸による地下水を使用している。以下の図は、YCDC の水源を示している。都市部の水道設備の一部は 100 年以上を経過している。YCDC が提供する水でも、簡易濾過による浄化のみで、塩素処理による消毒なしで供給されている。

⁷⁶ IHLCA では、安全な飲料水へのアクセスには、i) 民営水道、ii) 公共水栓／スタンドパイプ、iii) 管井戸／掘削孔、iv) 保護された手掘り井戸および v) 保護された泉／池／雨水が含まれており、i) 市販の瓶詰の水、ii) 任意の手段で販売されている水、iii) 保護されていない手掘り井戸、iv) 保護されていない泉／池／雨水、v) 河川／小川および vi) 湖沼／ダムは含まれていない。アクセスがあるとは、徒歩で 30 分以内に安全な飲用水源があることを意味する

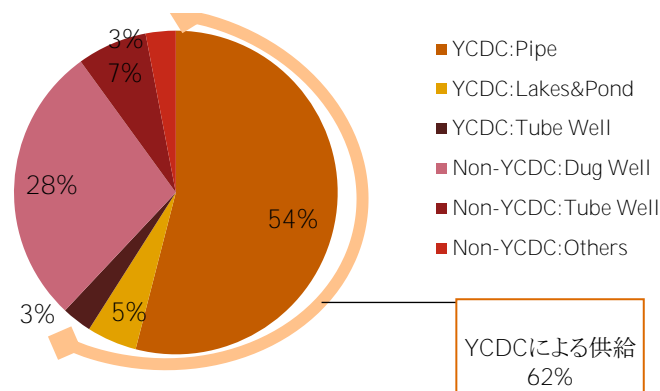


図 4.7.1 ヤンゴンにおける水源

出典: Soe Si (committee member of YCDC), “Current Status and Specific Technical Issues on Water Infrastructure and Information for Water Infrastructure Projects in the Near Future” 第4回海外水インフラ PPP 協議会 (2013年2月) 資料

ダウンタウンにおける水道管の老朽化は、水質の劣化および高い漏水率の原因になっており、深刻な問題になりつつある。水質に関しては、ヤンゴンおよびバゴアの河岸に沿って塩水の侵入が発生しており、地下水に含まれる塩分も1つの問題になっている。

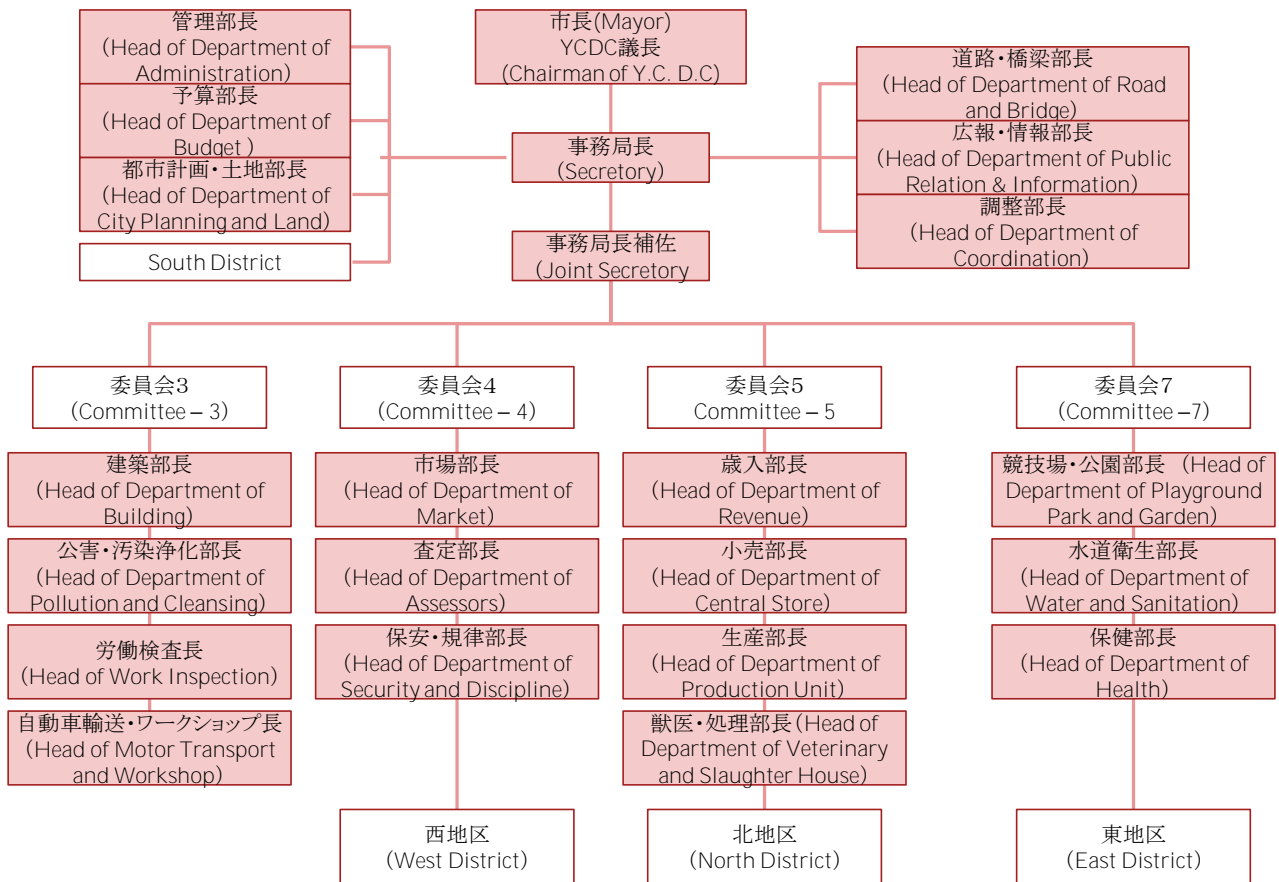
下水に関しては、一部の都市部では、120年以上前の設備が使用されており、一般的に汚水処理タンクが使用されており、排水の上澄みは一切の処理されずに地中へ放出される。下水以外の排水は河川に放流されてヤンゴン川の汚染の原因になっている⁷⁷。

4.7.2 組織

ヤンゴン市においては、YCDC Water and Sanitation Department が、上下水道サービスを担当している。

YCDC においては、委員会の7名の委員の各々が YCDC の複数の部局を担当しており、委員会7が水道衛生部を監督している。YCDC では、約2,000名のスタッフが上下水道事業に従事している。

⁷⁷ http://www.kankeiren.or.jp/keizajjin/pdf/closeup1205_2.pdf



PwC

図 4.7.2 YCDC の組織図

出典: YCDC

4.7.3 法律／規則

ミャンマーでは、給水に関する法律はない。各州の開発省が給水サービスを管轄し、CDCは、ヤンゴン、ネピドーおよびマンダレーを担当している。

ヤンゴン市では、「ヤンゴン市開発法」第 III 章委員会の職責と責任で、「給水」、貯水池および排水管路の建設および保守を担当すると規定されており、「衛生面の作業」は YCDC が担当することとなっている。

4.7.4 料金

料金体系

YCDC では、都市部の給水と農村部の給水について異なった価格表が適用されており、YCDC の現行家庭用水道料金体系は次表のとおりである。

表 4.7.1 ヤンゴン CDC の都市部給水の水道料金

利用目的	水道料金	備考
家庭用	30 チャット/1000 ガロン ⁷⁸	従量制
	120 チャット/月/家庭	非従量制
	無料	公共水栓
商業・工業用	130 チャット/1000 ガロン	従量制
政府・軍関係	20 チャット/1000 ガロン	従量制
外国・外交官・投資家	4 米ドル/1000 ガロン	従量制
商業用	2 米ドル/1000 ガロン	従量制
	25 米ドル/月	非従量制
パゴダ・寺・宗教関連	無料	-

出典: Le Huu Ti and Thierry Facon(2004)⁷⁹を基にコンサルタント作成

水道料金はユーザーに応じて 6 つのカテゴリーに分類され、メーターのあるユーザーには統一従量料金が適用され、メーターのないユーザーには定額料金が適用される。ユーザーによって大きな料金には差異があり、外国人とミャンマー人の間の差が最大であり、外国人向け料金はミャンマー人向け料金の 110 倍⁸⁰になっている。

農村部においては、料金が確定しておらず、水道料金は水の希少性とエネルギーコストに基づいて決定される。

表 4.7.2 ヤンゴン CDC の農村部給水の水道料金

利用目的	水道料金	備考
表流水	変動価格	現地の水の希少性とエネルギーコストによりきめられる
地下水	変動価格	同上

出典: Le Huu Ti and Thierry Facon(2004)⁸¹に基づきコンサルタント作成

⁷⁸ 約 7 チャット/m³に等しい。

⁷⁹ 「ビジョンからアクションへ、東南アジアの後発開発途上国における経験の統合」、FAO-ESCAP 国家水道事業パイロットプロジェクトの展望、フェーズ 2、バンコク、2004 年 12 月

<http://www.fao.org/docrep/008/ae546e/ae546e00.HTM>

⁸⁰ 1US = 860 チャット。

⁸¹ 「ビジョンからアクションへ、東南アジアの後発開発途上国における経験の統合」、FAO-ESCAP 国家水道事業パイロットプロジェクトの展望、フェーズ 2、バンコク、2004 年 12 月

<http://www.fao.org/docrep/008/ae546e/ae546e00.HTM>

料金承認／料金改定のシステム

料金は委員会の委員（YCDC の場合、7 委員会の委員）によって承認されるが、料金が何らかの法律／規則によって規制されているか否かは不明である。

4.7.5 民間事業者の参加

上下水セクターにおいては民間事業者の参加の実績はない。

4.8 電気通信セクター

4.8.1 セクターの概要

ミャンマーの電気通信インフラは発展途上にある。現在の無線の普及率は4%であり、固定回線は3%である⁸²。携帯電話の加入件数は544万件であり⁸³、その48%はヤンゴンやマンダレーといった大都市におけるものである⁸⁴。顧客は現在のところ、SIMカードの登録に150米ドルから350米ドルを負担しており、これが加入の障害になっている。

国の5カ年計画（2011年～2016年）では、ミャンマーは、全人口約6千万人のうち、4千万人が電気通信サービスへのアクセスを可能にすることを目標にしている⁸⁵。これを達成するためには、50万本以上の新しい電話回線が必要であり、それには約6億米ドルの投資が必要になると見積もられている⁸⁶。

4.8.2 組織

通信情報技術省(MCIT)

通信郵便電報省（Ministry of Communication, Post, and Telegraphs, MCPT）は、2012年11月より、通信情報技術省（Ministry of Communications and Information Technology, MCIT）に変更された。

MCITの下で運営されているミャンマー郵便電気通信公社（Ministry of Posts and Telecommunications Department, PTD）がミャンマーにおける唯一の電気通信サービスのプロバイダーであり⁸⁷、主として、国内および国際郵便、電報および電話サービスを提供している。Yatanarpon Teleportは、現在、ISPベースの事業者である⁸⁸。

新しい電気通信法案では、MCPT、特にPTDは、免許申請、指定された機器の輸入および頒布、料金、アクセスおよび相互接続の手配、ネットワーク設備の共有に関する免許取得者との協力／ジョイントベンチャーの取決めを含む広範囲にわたる活動を監督、承認す

⁸² Nomura Equity Research (2012). 「Myanmar – an untapped telco market」
[http://www.iflr.com/pdfs/newsletters/Asia%20Telecoms%20-%20Myanmar-an%20untapped%20telco%20market%20\(14%20Mar%202012\).pdf](http://www.iflr.com/pdfs/newsletters/Asia%20Telecoms%20-%20Myanmar-an%20untapped%20telco%20market%20(14%20Mar%202012).pdf)

⁸³ カンボジアの携帯電話普及率は70%であり、タイでは110%である。

⁸⁴ ミャンマーの携帯電話普及率は北朝鮮に次いで世界で下から2番目である(Reuters, 2012年9月)。

<http://www.reuters.com/article/2012/09/13/us-Myanmartelecoms-idUSBRE88C03K20120913>

⁸⁵ The Nation, 2013年2月21日, "Myanmar's 2nd reform phase to focus on utilities"

<http://www.nationmultimedia.com/business/Myanmars-2nd-reform-phase-to-focus-on-utilities-30199445.html>

⁸⁶ Herbert Smith (2012). *Intellectual Property & Technology, Media and Telecommunications newsletter*, <http://www.herbertsmithfreehills.com/-/media/HS/T-240412-25.pdf>

⁸⁷ Myanmar Posts and Telecommunications ウェブサイト

http://www.mptngw.net.mm/index.php?mod=plugin_document_user_view&pkcode=aboutus

⁸⁸ International Telecommunication Union (2012). "Wireless broadband Masterplan for the Union of Myanmar" http://www.itu.int/ITU-D/tech/broadband_networks/WirelessBDMasterPlans_ASP/WBB_MasterPlan_Myanmar.pdf

る権限を付与される予定である。PTDは、傍受、検査および監督の権利を持つことになるとされている⁸⁹。

MPTの再編／法人化

現在のミャンマーの電気通信市場は、政府のみが市場を占有しているが、今後は、4社以上の市場参加者を創設しようとしている。電気通信市場におけるこの改革が実現すれば、ミャンマーで最初に自由化されるセクターとして、市場に競争を導入するとともに、消費者に対する選択の機会を与えることになると考えられる。

同時に、MPTは、政府資金を供与されることのない民間企業である Myanmar Telecoms へと再編される見込みである。

MPT、Yatanarpon Teleport 以外の2つの事業ライセンスについては、現在入札実施中であり、2013年1月15日から2月8日まで、ライセンス供与に係る関心表明の募集を行っていた。再編後の電気通信市場においては、4事業者が、移動体接続、固定電話、公衆交換電話回線、および情報技術およびインターネットサービスを提供する予定である。

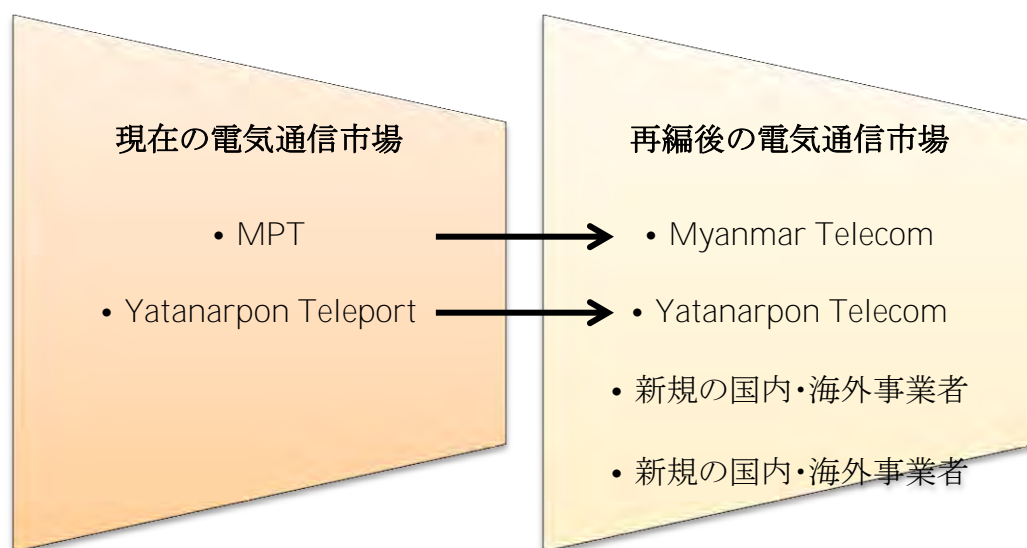


図 4.8.1 ミャンマーの電気通信市場において計画されている民営化

出典: コンサルタント作成

⁸⁹ Herbert Smith Freehills LLP (2013). "Updates on key telecoms and e-commerce regulatory developments in Myanmar and Indonesia"
<http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=c29c0751-9b67-4dd8-9efe-458ac71a91f2>

4.8.3 民間事業者の参加

MPTの民営化

他のセクターと同様に、電気通信インフラの調達は、政府機関が実施している。省庁内部での調達についての内規は存在するようであるが、公表情報からは入手できず、その調達のプロセスの詳細は不明である。しかし、通信セクターにおける壮大な成長目標の達成に向け、同セクターにおける民間事業者および／または外国企業の参加を奨励するよう規制を変更するなど、政府側の調達方針は大きく変化している。長年に亘る多くの改定を経て、最近、新たな電気通信法案が公表された（2013年1月）。当該法案は、外国からの投資、電気通信事業免許、関係政府機関の権限、非競争的行為および攻撃行為の禁止等を含む主要な問題点に対応している。

2013年1月に、MCITは、2者への電気通信サービスライセンス供与について、外国の事業者を含めた入札を開始しており、事業者に関心表明（Expression of Interest、EOI）を提出するよう要請した。民間事業者の関心も高く、マレーシアの Axiata、タイの移動電話事業者である DTAC の親会社であるノルウェーの Telenor グループ、カリブ海をベースにした事業者である Digicel、シンガポールの会社2社、東南アジア最大の電話会社の1つである Singapore Telecommunications および Temasek Holdings の1つのユニットである ST Telemedia を含む18社以上が EOI を提出した。

MIC およびミャンマー社会経済アドバイザーが入札のプロセスに参加した。テイン・セイン大統領が組織した電気通信コンサルタント・グループおよび競争的なプロセスを経て選定された民間の入札アドバイザー・グループが、事業実施体制および財務能力に関し評価をすることとなっている。当初のライセンス期間は10年から20年の間であり、更新の可能性を含む。現存および新規のライセンス保有者もインフラおよび設備共有の仕組みに参加することが期待されている。

2013年2月に公表された「事前資格審査申請規則（Rules for Pre-qualification Applications）」によると、入札手続きは下図のとおりである。事前資格審査の文書に規定されているスケジュールは、次表に示されている。2013年4月に事前資格審査の結果が公表され、22の応募者から12の資格審査通過者が発表され、ライセンス選定プロセスに係る入札参加要請がなされた⁹⁰。2013年6月に事業者が選定される予定となっている（2013年5月末時点）。

⁹⁰ http://www.mpt.net.mm/sites/default/files/press_release_-_announcement_of_pre-qualified_applicants.pdf

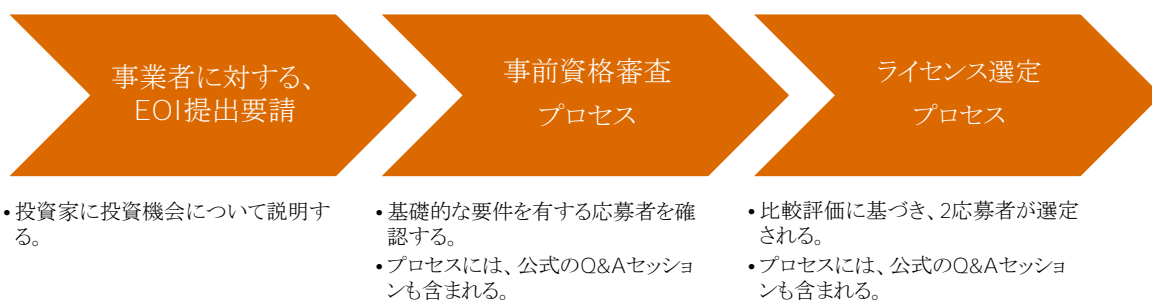


図 4.8.2 電気通信事業者募集の全体の流れ

出典: Republic of Myanmar Telecommunications Operator Tender Evaluation and Selection Committee (2013)を基にコンサルタント作成

図 4.8.1 電気通信事業者募集の詳細スケジュール

段階	日程(仮)	内容
事前資格審査	2/21, 2013	P/Q ルールの公表
	3/7, 2013	P/Q ルールに関する質問の締め切り
	3/21, 2013	P/Q ルールに関する回答の公表
	4/4, 2013	P/Q 応募書類の提出締め切り
	4/11, 2013	P/Q 結果の公表
ライセンス選定プロセス	4/11, 2013	入札参加要請の公表
	4/29, 2013	入札書類に関する質問の締め切り
	5/13, 2013	入札書類に関する回答の締め切り
	6/3, 2013	入札書類提出締め切り
	6/27, 2013	国内通信事業ライセンスを供与する 2 事業者の選定と公表

出典: Republic of Myanmar Telecommunications Operator Tender Evaluation and Selection Committee (2013) を基にコンサルタント作成

公募書類に規定されている事前資格審査の判定基準は、次表のとおりである。入札者は、公共移動体電気通信事業者としての実績を示すことが求められている。事前資格審査の文書には二件の実績が求められている。何れも事業者としての経験（子会社管理の経験を含む）が求められており、入札者は、事前資格審査文書で 2 件の実績を示すことが求められている。財務的経験の要件として、応募者は 1 件以上の公共移動体電気通信網の構築および運営を行う資金を提供できるか、資金調達できることを示すよう要求されている。

これらの要件のほかに、法令順守の要件、適格基準および二重応募禁止の要件がその文書に規定されている。

表 4.8.2 事前資格審査に求められる要件

要件	要件の詳細
第1実績	<p>申請者は、以下の資格要件を満足する公共移動体電気通信事業者の少なくとも 1 社について、直接または申請者の子会社の 1 つを通じて間接的に、(1) 50.1%以上の所有権を保有し、(2) 連続する 4 年以上の経営支配を行ったことを証明しなければならない a) 事業者が、2008 年 12 月 31 日以前に営業を開始したこと。</p> <p>b) 事業者が、国際的に承認され、基準に基づいたデジタル技術を使用していること。</p> <p>c) 事業者が 2012 年 12 月 31 日現在で 400 百万以上の移動体通信の加入者を有していたこと。</p> <p>d) 事業者が 2012 年 12 月 31 日現在で、4 億米ドル超の総収益を得ていたこと。</p>
第2実績	<p>申請者は、以下の資格要件を満足する別の公共移動体電気通信事業者の少なくとも 1 社について、直接または申請者の子会社の 1 つを通じて間接的に、(1) 30%以上を所有しており、(2) 連続する 3 年以上、運営上重要な管理の職責を持っていたことを証明しなければならない。</p> <p>a) 事業者がそれらの規則の 2.1.1 項を満足する事業者とは異なる国に存在していること。</p> <p>b) 事業者が 2009 年 12 月 31 日より前に営業を開始したこと。</p> <p>c) 事業者が、国際的に承認され、基準に基づいたデジタル技術を使用していること。</p> <p>d) 事業者が 2012 年 12 月 31 日現在で 1,00 万以上の移動体通信の加入者を有していたこと。</p> <p>申請者がコンソーシアムである場合、申請者は経験ある事業者についてのこの情報を提供しなければならない。</p>
財務的経験	<p>申請者は、申請者または申請者の企業支配権保有者である企業または申請者が企業支配権保有者である企業が 1 社以上の公衆移動体電気通信網の建設および運営をサポートする資金を提供するか、資金調達することが可能であることを証明しなければならない。</p> <p>申請者がコンソーシアムである場合、申請者は経験ある事業者についてのこの情報を提供しなければならない。</p>

出典: Republic of Myanmar Telecommunications Operator Tender Evaluation and Selection Committee (2013)を基にコンサルタント作成

MPT と民間投資家によって設立されたジョイントベンチャー企業

2002 年に設立されたヤダナポン・テレポートは、MPT が 51%の株式を所有し、現地投資家が 49%を所有する半国有企業である。この企業は、ISP サービス等を提供している。

電気通信市場構造の再構築の後、全面的に民営化され、新しい会社である Yatanarpon Telecom に合併されると考えられる。民営化後は、政府に対してはライセンス料のみを支払うことになる。

5. インフラ事業におけるプレーヤー

5.1. インフラ調達の現状および今後の見通し

ネ・ウイン将軍が指揮した 1962 年から 1974 年の間、ミャンマーのほぼ全てのインフラ資産は国有化、もしくは国家の管理下に置かれた。これは、「ビルマ式社会主義(The Burmese way to Socialism)」と呼ばれる新体制により、実施された。その後、国内インフラの更なる開発および建設に関する決定がなされ、インフラは政府により保有されることとなる。2011 年、軍事情権により特別プロジェクト実行委員会 (Special Projects Implementation Committee、SPIC) が設置され、同国におけるインフラ事業候補の計画策定を担当していた。これらの事業は、特に道路、港湾、空港および発電所等、発電および輸送に関連するものである。事業は、その後、関連省庁に割り当てられ、実施される。公共の大型水道設備はヤンゴンおよびマンダレーにしか存在せず、ヤンゴン・マンダレー市開発委員会が管理している。

多くのインフラプロジェクトでは、事業の開発を委託される民間事業者はミャンマーの大手財閥系企業である。ミャンマーにおいて、インフラプロジェクトに係わる正式な公共入札手続きは整備段階にあるが、公開入札を実施していく傾向にある点が注目される。大統領は、新たな調達方法を検討するため、33 の全ての省庁を招いた委員会を設置した。その委員会の議長に副大統領が任命され、議論が開始されているが、まだ具体的な成果は聞かれていない⁹¹。最近の通信事業ライセンス供与に係る事業や、空港拡張および他の新規建設プロジェクト等は、公開入札を通じて調達されている。

今後数年のミャンマーにおけるインフラ需要を満たすため、政府は外国投資家の関与を検討している。病院、学校、刑務所等の社会インフラは除外され、社会インフラの建設は、引続き政府が主な責任を負う傾向にあるが、民間部門および外国投資家による電気通信、道路、港湾、空港、発電所等の経済インフラ開発への参加が期待されている。

5.2 民間参画の実績がある主なインフラセクター

2012 年の国家予算において、電力省 (MOEP)、建設省 (MOC)、運輸省 (MOT) および運輸鉄道省 (MORT) は国家予算の内、合計 11%を占めるのみである。政府は、各省が管理する経済インフラについての資金調達は、民間主導となることを期待している。

5.2.1 現地プレーヤー

インフラ分野における主要なプレーヤーは、主として現地の大手財閥系企業である。これらの企業の多くは一族が保有するものであるが、いまだに欧米諸国の経済制裁措置下にある。多くの場合、当該企業は銀行、航空会社、ホテル、鉱業等への出資等、幅広い事業

⁹¹ DICA 職員へのインタビューによる。

に關与している。

現在、現地の建設会社およびエンジニアリング会社が全セクターにわたってインフラ事業に關与している。セクターによっては一握りの主要プレーヤーにより独占されている状況である。たとえば、空港セクターでは Asia World Co および Htoo Group の民間事業者 2 者のみが關与しており、道路部門においては、主要な現地プレーヤーは、Shwe Taung Development Co、Max Myanmar および Asia World などである。

財閥企業による不動産およびレジャー関連プロジェクト（ホテル、ゴルフコース等）の開発・建設への關与は、ますます増加している。これは、ミャンマーの中間所得層の成長に対する期待、および、同国への観光客の流入を反映したものである。

5.2.2 海外プレーヤー

外国投資家が最も積極的に投資をしているのが港湾、水力発電、鉱業および石油・ガスセクターである。直近の事例では、新規電気通信ライセンスの供与、新国際空港の建設および既存国際空港改修の案件において、ミャンマーは外国企業の参加を呼び掛けている。当該 2 セクターは、過去に外国企業の關与のなかった分野である。

Hutchison Ports Holdings Co 等の外国企業は、1996 年以来、ミャンマーにおいて BOT 方式によるティラワ国際港（MITT）を運営してきた。また、外国企業は政府省庁との合弁事業の形でも、インフラ事業に關与してきた。ヤンゴンにある大規模工業団地ミンガラドン、建設省住宅局（DHSHD）と、三井物産グループ（日本）、Hong Leong Group（シンガポール）および Keppel Group（シンガポール）から構成される海外コンソーシアムとの合弁事業の事例として挙げられる。

外国投資家には、各国の国有企業も含まれている。例として、チャオピューと雲南省を結ぶ石油・ガスパイプラインにおける中国石油天然気集団（CNPC）、複数の水力発電プロジェクトにおける中国水電気および中国電力投資集団公司（CPIC）等が挙げられる。水力発電プロジェクトは、中国およびタイの国有企業により独占されており、多くの場合、発電による電力はミャンマーからこれらの国々へと輸出されている。

5.3 セクター毎の主要プレーヤー

5.3.1 港湾

1998 年以前は、全ての港湾がミャンマー港湾公社（MPA）により運営されていた。1998 年以降、MPA は方針を転換し、民間企業に業務の門戸を開いた。現在、埠頭全長合計の約 75%を民間部門、残りの 25%を公共部門が所有している。

港湾における主要プレーヤー

- ヤンゴンを通過するコンテナ処理量の 40%を取り扱うアジア・ワールド・ポート・ターミナル（AWPT）は、ミャンマーの大手財閥である Asia World Co 所有の企業で

ある。現在、AWPTには3つの埠頭があり、1998年に運営を開始している。これは、BOT方式により建設されており、事業権25-30年、プロジェクト費用約50百万米ドルとされる。

- さらに、Asia World Coは主に米および米製品を扱う、ヤンゴンのHteedan港湾ターミナルの建設を中国のChina Harbourと共同受託している。
- **Hutchison Port Holding Co**は香港を拠点とし、MITTを所有する。MITTはティラワ地域にあり、1997年に運営を開始している。本港湾への投資額は101百万米ドル、期間25年のBOT契約であった。
- **Union of Myanmar Economic Holding (UMEH)**は、大手国有財閥である。2011年、UMEHは政府よりポー・アウン・ジョーコンテナ埠頭を42百万米ドルにて購入した。

開発中プロジェクト

シットウエ港は、インドのエンジニアリング会社であるESSAR Projectにより建設中であり、6,000トン船を容易にする浚渫作業を実施している。これは、インドのコルカタおよび陸地に囲まれたミゾラム地域へのルート短縮するKaladan Multi-Modal Transit Transport Projectのためのものである。当該港のプロジェクト費用は68百万米ドルと見込まれ、インド政府が全額負担する。本輸送システムはミャンマーが完全所有すること予想されているが、主としてインド企業による東南アジアへの貿易拡大および内陸のミゾラム地域を結ぶルートとして利用されるものと思われる。

5.3.2 空港

今日まで、ミャンマーの国際空港開発に外国投資家の関与はない。民間セクターによる空港ライセンスの保有は可能ではあるものの、ライセンス保有者はミャンマー国民またはミャンマー企業である必要がある（すなわち、外国企業が空港ライセンスを保有することはできない）。従って、空港運営に関与するには、外国投資家は現地企業との合弁事業を形成しなければならない。同国の3国際空港は、全て政府の保有である。

現在、調達中の新規プロジェクトは、国際空港において有名なデベロッパーおよび事業者が参加を表明している。これは、外国投資家からの強い関心を意味している。

ミャンマー国際空港における主要プレーヤー

- **Asia World Co**は、ミャンマーの空港セクターにおける主要プレーヤーである。同社はミャンマーの3国際空港の内、2件の建設に関与している。1件目は2011年に運営を開始したネピドー空港、2件目はヤンゴン国際空港拡張事業である。
- **Htoo Group**は、ネピドー空港の主要2受託社の1社である（もう一社はAsia World Co）。Htooはまた、ヤンゴン国際空港の貨物ターミナルの建設に関与している。
- **CPG Consultants**はシンガポールのインフラアドバイザー・ファームであり、チャンギ空港のマスタープランを設計した企業であり、ネピドーおよびヤンゴン国際空港の設計を手掛けている。

ミャンマー地方空港における主要プレーヤー

この他、ミャンマーには約 30 の国内・地域空港が存在するが、上記の空港と比較するとかなり小規模である。多くの場合、これらの空港は現地企業により開発・建設されている。以下は、これら国内空港の内、規模の大きいプロジェクトについての情報である。

- **Asia World Co** は、Heho 空港の滑走路拡張および改修に関与した。
- **Htoo Group** は、地域観光促進のため、Ngwe Saung 近辺に国内空港を建設している。
- **The Shwe Than Lwin Co** は、Bhamo および Monywa 両空港の滑走路拡張および改修に関与している。

計画中の空港プロジェクト

航空局 (Department of Civil Aviation、DCA) は、ジョイントベンチャーまたは PPP 方式による外国企業の関与を以前に増して奨励している。空港プロジェクト 3 件が入札にかけられており、3 件とも外国企業から強い関心が示された。マンダレー空港の改修に応札した China Harbour Engineering および Asia World Co 等のコンソーシアムは、過去にヤンゴンにおける Hteedam 空港の共同開発を実施している。

5.3.3 道路

公共事業省は BOT 方式による調達を 1996 年に導入した。マンダレー-ラーショウ-ムセー道路は、初めて BOT スキームに基づき実施された道路である。以後、現地企業 30 社が BOT 方式に基づく道路事業 61 に参加している。調査対象である主要現地民間プレーヤーの大半が道路 BOT プロジェクトに関与している。

現在、道路 BOT プロジェクトに関与する外国企業は存在しない。多くの有料道路は、ミャンマー財閥企業 (または財閥関連企業) により管理・運営されている。道路建設における現地主要プレーヤーは、Asia World Co、Max Myanmar および Shwe Taun である。

- **Max Myanmar** は、ヤンゴン、Bago および Magway 管区において BOT 方式による合計 820km の有料道路事業を実施している。実績には、ヤンゴン - マンダレー道路および Dagon Myothit Seikkan township とティラワ地域近辺の Thanlyin township を結ぶ道路が含まれる。
- **Shwe Taung Development Co Ltd** は、Kyaukme District に位置し、シャン州およびカヤー州を結ぶ Upper Yeywa 橋の建設に関与している。また、同社は Moe Mate Township、Kyaukme 管区、北シャン州に位置する Shwe Li (3) Bridge の建設にも関与している。2006 年以降、同管区ではヤンゴン～マンダレー高速道路事業で 115km の道路建設を完了させている。
- **Asia World Co** は、いくつかの主要道路プロジェクトに関与している。同社関与の事例として、全長 658km のマンダレー-ラーショウ-ムセー道路事業が挙げられる。同道路は、マンダレーとミャンマー・中国の国境の町であるムセーを結ぶものである。本プロジェクトには、Max Myanmar、Shwe Taung、Shwe Than Lwin、Kan Baw Za、

Yu Za na、Taw Thar Win 等の道路事業者が含まれている。

5.3.4 鉄道

3,516km の鉄道網の多くは、国有企業であるミャンマー国鉄により運営されている。現在まで、鉄道インフラ建設に民間部門の関与は見られないが、今後、ミャンマーの旅客および貨物鉄道インフラの開発には、民間資金も必要とされると考えられる。

- **China Railway Engineering Corporation**、は 2012 年に BOT 方式に基づくチャオピュームセー間 810km 鉄道プロジェクトの可能性調査を運輸鉄道省に提出した。同報告書はミャンマー国鉄により検討中である。事業費用は、推定 200 億米ドルとされる。

5.3.5 発電所

ミャンマーにおける電力は、主として水力発電によっており、水力発電が全国設備容量 3,496MW の 77% を占める。第二位は 20% を占めるガス発電、その後に 3% を占める石炭発電が続く。水力発電所は、外国投資家からの大規模投資を受けており、中国およびタイは、共にミャンマーにおいて水力発電所を所有し、運営している。これは多くの場合、ミャンマーから当該国への輸出も目的とした発電となっている。

全ての水力発電プロジェクトは、ミャンマーの現地パートナーと実施されている。水力発電プロジェクトは、コンソーシアムにより実施されており、多くの場合、プロジェクトには複数のエンジニアリング会社と様々な分野の技術専門家が関与している。

2010 年時点で投資家と電力省水力計画局間で締結された覚書 (MOU) および合意覚書は、合計 7 件と報道されている⁹²。

主要海外プレーヤー

水力発電プロジェクトの主要プレーヤーのトップは中国であり、タイがこれに続く。主要プレーヤーは、以下の通りである。なお、関連プロジェクトの概要が表 5.3.1 に纏められている。

- **Sinohydro Corporation** は、中国国有エンジニアリング・建設会社である。①2008 年に完成した Shweli ダム、②2010 年に運転を開始した Yeywa ダム、③一時中断中の Hutgyi ダム等のダム建設に関与している。
- **China Power Investment Corporation (CPIC)** は、ミツソンダムの主投資家である。同プロジェクトでは資金の大半を、CPIC が調達する。電力の多くが、中国に配給され、BOT 契約に基づき、当該ダムの所有権は 50 年後に政府に移転される。しかし、当該プロジェクトは 2011 年 9 月に一時中断となっている。
China International Trust & Investment Co (CITIC) は、Yeywa ダム建設の主要 2 事業者の 1 社である (他方は Sinohydro Corporation である)。

⁹² 2011 年 1 月 Myanmar Times 記事による。

- **Datang Corporation** は、Ywathit ダムおよび Dapeyin ダムの建設に関与している。電力の 90%は中国に売却される予定である。
- 中国企業である **Hanergy Holdings Group**（旧称：Farsighted Group）および **Gold Water Resources Co** は、Upper Thanlwin ダム開発の覚書を 2007 年に締結している。

ミャンマーにおいて水力発電プロジェクトに関与してきたその他の外国企業は、公営金融機関である中国輸出入銀行、中国エンジニアリング会社である **China Gezhouba Group Co.**、**China National Electric Equipment Co.**、**Hunan Savoo Overseas Water & Electric Engineering Co.**、**China National Heavy Machinery Co.**等を含む。

- さらに、中国企業以外では、スイス企業 **COLENCO Power Engineering, Ltd.**、ドイツを拠点とする **Voith Siemens**、英国 **Malcolm Dunstan & Associates** 等が挙げられる。

主要現地プレーヤー

- **Asia World Co** は、Upper Thanlwin ダムおよび Shweli ダムの整地作業および基本ロジスティクス構造の構築に関与した。
- ミッソンダムは、CPIC、ミャンマー現地企業である **Asia World Co**、**Suntac Technologies**、**Myanmar Electrical Power Enterprise** 等による合弁事業である。
- Hutgyi ダムの投資コンソーシアムの 1 社であった **IGE Co** は、当該ダムの可能性調査のための現地調査を実施している。当該ダムは、MEPE、EGAT および Sinohydro が共同で実施した。

5.3.6 その他

石油探索

タイは、Mottama 湾における Zawtika ガスプロジェクトを運営する一方、Yetagun および Yadana オフショアガスプロジェクトのパートナーでもある国有電力公社の海外部門、**PTT Exploration and Production** を通じ、特に石油およびガスに大きな投資を実施している。

石油およびガスパイプライン

China National Petroleum Corporation (CNPC) ・ **Myanmar Oil & Gas Enterprise (MOGE)** の合弁事業である、Burma-Sino 石油・ガスパイプライン・プロジェクトは、ミャンマーにとり重要なプロジェクトである。2008 年 12 月、CNPC (Petro China の親会社) は A-1 オフショア・ブロックの Shwe ガス田より天然ガスを購入する 30 年契約を Daewoo International 率いるコンソーシアムと締結した。当該ガスパイプラインは、中国南部の昆明に天然ガスを輸送するものである。平行する石油パイプラインは中東から輸入された石油を昆明へ輸送するが、これにより中国に供給される石油はマラッカ海峡を経由する必要がなくなる。

図 5.3.2 は、Shwe ガス田から昆明に至るパイプラインの位置を示したものである。チャオピューには、石油埠頭、空港等を含む経済特区が整備される。Kyauk Phyu Special Economic Zone Management Committee により、立地の調査、ガスタービンによる電力コス

トの評価、マスタープランの策定が進められている。



図 5.3.1 Burma-Sino オイル・ガスパイプライン

出典：Shwe ウェブサイト

6. 工業団地、経済特区および物流インフラ

6.1 はじめに

ミャンマー経済成長戦略の主要なポイントは、工業部門による GDP への貢献度を引き上げ、同国の農業部門への依存度を減らしていくような開発を進めていくことであるとされている。2011 年度から 2015 年度における国家計画経済開発省による 5 ヶ年短期計画に当該計画の概要が示されているが、工業部門についてはその比率を、対 GDP 比率において 26%から 32.1%へ引き上げることを目標としている。このような背景も踏まえ、新規投資家はミャンマーの現行の工業団地概要について十分把握すると同時に、開発予定の経済特区についても理解していることが有益となる。本章では、既存の主な工業団地および計画中の経済特区の概要および内容について述べる。また、これらの工業団地および経済特区における生産・取引を支援する物流インフラの状況についても言及する。ミャンマーの工業団地に関してまとめた IDE-JETRO 2011 年調査によると、最も工業施設が集中しているのはヤンゴン市である。工業団地数ではマンダレー市が第二位となっているが、同市施設は設備が十分ではなく、主として小規模産業向けに利用されている。本章では、今後の企業進出可能性を鑑み、ヤンゴン市における主要工業団地に焦点を充てるものとする。これらの工業団地を支援するインフラ設備（電力供給および給水）、主要産業の種類、稼働率および民間部門および外国投資家の関与に言及することにより、当該工業団地の概要を示す。

ミャンマーは、同国の産業に外国投資家からの投資を呼び込むため、3 カ所の経済特区開発を計画している。計画中の特区はティラワ、チャオピューおよびダウエー近辺に計画されており、その地名に基づく名称が付けられている。ティラワはヤンゴン市の南、チャオピューはミャンマーの西海岸、ダウエーは同国の南海岸に位置する。主要スポンサーおよび主要プレーヤー、計画中のインフラについての詳細（港湾、工業団地等）および各特区について計画された物流面からの接続性等について、チャオピューおよびダウエー経済特区の概要を示す。さらに、現段階の進捗状況および特区開発にあたっての課題についても述べる。

ミャンマーとその近隣諸国との接続性についての概要を提示するにあたり、本章では既存・計画中の道路、海港および空港インフラに関しても説明する。

6.2 工業団地

6.2.1 概要

1995 年、政府はミャンマー国内の産業開発を支援する目的でミャンマー工業発展委員会（Myanmar Industrial Development Committee）を設置した。これは、経済自由化および経済開発改善のための民間関与の向上に向けた同国の努力の一部であった。工業地域は製造施

設の指定地域および投資家の運営拠点として、ミャンマーの主要都市およびその周辺に設置された。その結果、企業数は1998年の26,690社から2009年には43,789社へと増加した。この数字には、小規模企業10,879社が含まれている。

ミャンマー全国に工業地域が約18地帯存在し、所在する都市または町に即して名付けられている（ヤンゴン工業地域、マンダレー工業地域等）。なお、2012年には、さらに7件の工業地域の開発が計画された。

各工業地域には、いくつかの工業団地が存在する。例えば、Dagon Seikkan、Hlaing Tharyar およびヤンゴン工業団地は、ヤンゴン工業地域内に所在している。全国の約50%の工業団地がヤンゴンに整備されており、次にマンダレー市が11%と続く。Indagawにある1カ所およびUpper MyanmarのKyaukse近辺の2カ所等、工業団地の中には国有工場に独占的に使用されているものもある。その他、ヤンゴンのミンガラドン工業団地等は、外国投資家が関与し開発されている。大規模の産業がこれら工業団地の多くを占有しているが、全国規模で見た場合、民間企業の多くを構成するのは小規模の産業である。

最近の工業団地の多くは、建設省下の施設・住宅開発局（Department of Human Settlement and Housing Development、DHSHD）が、特別に民間企業向けに開発している。現在、これらの工業団地はミャンマー国内の民間企業50,000社の内、約6,000社に場所を提供している。最近、いくつかの民間の土地ディベロッパー（Shwe Than Lwin Co、Zay Kabar Co等）が、DHSHDと共同でヤンゴン内に工業団地を開発している。

なお、IDE Jetro 報告書(2011)によると、投資家が工場の立地選定を行うにあたり検討する重大要素として、経済・税務面での特別措置の有無、対象地区管理組織の管理能力、電力供給・給水、道路インフラおよび輸出入向け関連施設が十分に存在しかつ信頼できるものであるか等が挙げられている。



図 6.2.1 ミャンマー国内の工業地域

出典: Min, Aung and Kudo, Toshihiro (2011) . “A Study on Econmic Corridors and Industrial Zones, Ports, and Metropolitan and Alternative Roads in Myanmar”

6.2.2 ヤンゴン市における工業団地

ヤンゴンには市内 8 郡区において合計 19 の工業団地が存在する。Shwe Pyi Thar 郡区に 4 カ所、South-Dagon 郡区に 3 カ所、Hlaing Tha Yar 郡区に 5 カ所、Shwe Pauk Kan 郡区に 1 カ

所、Mingalardon 郡区に 2 カ所（Mingalardon garden park およびヤンゴン工業団地）、Thanlyin Kyauktan 郡区に 2 カ所、East Dagon 郡区に 1 カ所、Dagon Port 郡区に 1 カ所、各々存在する。Shwe Pyithar 工業団地および Hlaing Tharyar 工業団地は、1995 年当初に初めて整備された工業団地である。

ヤンゴン市における工業団地の規模

表 6.2.1 は、開発可能面積に基づくヤンゴンの 5 大工業団地の詳細を示したものである。開発可能面積とは、工場建設向けに準備・造整された土地の規模を指す。最大開発可能面積を有する工業団地はヤンゴン西部に位置する Hlaing Tharyar 工業団地（1,624 エーカー）である。Dagon Seikkan 工業団地（1,200 エーカー）および Shwe Linban 工業団地（1,100 エーカー）がこれに続く。その他 2 件の大規模工業団地である War Tayar 工業団地（1,100 エーカー）および Myaungdaga 工業団地（1,016 エーカー）については、各々 2004 年および 2006 年と比較的最近開発されているが、一般に公開されている情報は限定的である。

これらの内、特に Shwe Paukkan 工業団地（94 エーカー）、South Okkalapa 工業団地（109 エーカー）および North Okkalapa 工業団地（110 エーカー）は、比較的他の工業団地より規模が大きい。小規模工業団地は、主に近隣の町における事業の下請け向けに開発されている。



図 6.2.2 ヤンゴンにおける工業団地地図

出典: Myanmar Survey Research (2013)

稼働率

IDE Jetro 報告書 (2011)によると、Hlaing Tharyar 工業団地および Dagon Seik Kan 工業団地は、その立地条件およびインフラ施設の質が高く、最も整備された工業団地であるとされており、比較的高い稼働率となっている。

- **Hlaing Tharyar 工業団地**はヤンゴン西部に位置し、787 工場を有する（うち 772 が現地企業、15 が外国企業）。同団地の可能面積 81%が開発を終えており、稼働中の工場の割合が 95%と高いのが特徴である。
- **Dagon Seikkan 工業団地**はヤンゴン東部のバゴー川西岸に位置する。同工業団地は、大規模工場および海外投資に重点を置いている。同工業団地は成熟しており、土地面積 100%が開発済みである。稼働中の工場割合は高い（97%）。しかし、更地（開発済みではあるが、工場未建設の土地）を含めると、稼働中の工場割合はかなり低いものとなる（57%）。当該団地の魅力は、No. 2 Bago River Bridge 完成後、ティラワコンテナ港への直接アクセスが可能となる点である。
- **Shwe Linban 工業団地**は合計 138 工場を有しているが、内稼働中は 78 工場にとどまり、残りの 60 工場は未使用となっている。

- ヤンゴン工業団地および Myaungdaga 工業団地は、広大な更地を保有している。

表 6.2.1 ヤンゴンにおける 5 大工業団地の概要

	工業地域・工業団地	開発者	操業開始年	操業中の工場数	1 エーカーあたりの月額賃料 (チャット)	開発可能地域 (エーカー)	開発済みエリアの割合	操業中の工場の割合 (空き区画を含む)	操業中の工場の割合 (空き区画を含まない)
1	Hlaing Tharyar	DHSHD	1995	787	6,000,000	1,624	81%	89%	95%
2	Dagon Seikkan	DHSHD		105	3,000,000	1,208	100%	57%	97%
3	Shwe Linban	DHSHD	1996	138	3,500,000	1,100	82%	36%	57%
4	Myaungdaga	DHSHD	2006	32	2,500,000	1,016	79%	8%	88%
5	Yangon	Zay Kabar	2000	55	3,000,000	902	100%	13%	58%

工場数には操業中の現地・海外企業の両方が含まれる。

出典：Myanmar Survey Research (2013)

主要産業

Hlaing Thayar、Dagon および Shwe Pyithar は、それぞれ定評がありかつ大規模の工業団地である。鉄、金属および機械類産業においては、多数の工場が稼働しており、特に Dagon 2 工業団地に集中している。これらの小規模製鉄所および製鋼所では、棒鋼、丸くぎ、有刺鉄線、亜鉛めっき金網等の製品を製造している。一方で鉄、金属、機械類はミャンマーの輸出の重要な部分を占めてはなく（1%未満）、これらは主にミャンマー国内の需要向けに製造されている。

ヤンゴンにおいて第二の規模を誇る産業は繊維産業であり、5 件の工業団地にて 153 工場が稼働している。これは、同国の輸出の 11%を占める繊維輸出と一貫性を保っている。繊維には、衣類、靴および鞆が含まれる。

表 6.2.2 ヤンゴンの工業団地における主要産業

	Hlaing-thayar	Dagon 1	Dagon 2	Dagon-Seikkan	Shwe Pyithar	合計
鉄、金属および機器	12	17	175	1	6	211
繊維	83	10	14	6	40	153
消費財	74	16	35	4	22	151
食品加工・飲料	72	4	13	0	39	128
プラスチック	0	20	98	0	0	118
電気関連	6	25	63	2	3	99
木材関連	27	8	39	10	14	98
製紙関連	7	6	68	2	5	88
建設資材	19	2	11	2	0	34
ゴム関連	0	7	18	0	0	25
化学関連	12	0	0	1	2	15

出典: Zin New Myint (2006). “Environmental problems of Yangon city: Establishment of industrial zones”

光熱・水道

IDE-Jetro (2011)報告書によると、水および電力の多くはミャンマー電力公社およびヤンゴン市開発委員会により供給されている。多くの工業団地では水および電力供給を増強するため、掘り抜き井戸の採掘、変電所、変圧器および送電線の整備、スタンバイ発電機の設置等の措置を構築している。以下にその例を挙げる。

- **Dagon Seikkan** : 4つの 500 KVA の変電設備、750KVA 変圧器および全長 3,696 フィートの高圧線を設置している。また、信頼できる十分な給水を確保するため、地下に 10,000 ガロンの水タンク 2つおよび3つの掘り抜き井戸を整備した。
- **Hlaing Tharyar 工業団地** : 10MW/11KVA の変電設備、スタンバイ発電機の設置。また掘り抜き井戸により十分な給水を確保している。
- **ヤンゴン工業団地** : 10MW/11KVA の変電設備、100KVA の変圧器の設置。また掘り抜き井戸により十分な給水を確保している。

全ての工場はミャンマー電力公社の郡区オフィスに対し、電力供給網への接続を申請することができる。なお、許容電流に応じてミャンマー電力公社本部に補償金を支払う必要がある。

多くの工業団地において、廃水処理設備が自己開発されている。ヤンゴンにおいて唯一排水処理施設を有するのはミンガラドン工業団地であり、1日当たり 5,000m³の排水処理能力を有している。

民間投資家および外資の関与

これらの工業団地の主要ディベロッパーは、建設省下の DHSHD である。19カ所の工業団地のうち、外国投資家により開発されたのはミンガラドン工業団地のみであり、その他

5ヶ所は国内投資家によるものである。

現地の民間投資家により開発された5ヶ所の工業団地は、アノーヤーター（Anawratha）工業団地、ヤンゴン工業団地、ヌウェピン（Ngwe Pinle）工業団地、ミャーセイヤン（Mya Sein Yaung）工業団地等である。ヤンゴン工業団地とアノーヤーター工業団地の面積規模は大きく（開発可能面積は各902エーカーおよび680エーカー）、残りの3ヶ所は比較的小規模である。

外国投資家が開発に関与したミンガラドン工業団地は、三井物産（45%）、Hong Leong Group of Singapore（10%）、Keppel Group of Singapore（5%）およびDHSHD（40%）による合弁事業として開発された。プロジェクトマネージャーはTokyo Enterpriseであり、現地ディベロッパーはZay Kabarである。同工業団地に進出する企業には、日本、シンガポール、韓国および香港企業が含まれる（味の素、Htet Pyae Phyو、Golden Glory、TI Garment）。

表 6.2.3 ヤンゴン工業団地に進出する現地・海外投資家

	工業地域・工業団地	場所	開発者	操業開始
1	ヌウェピン工業団地 (Ngwe Pinle Industrial Park)	Hlaing Tharyar Township	Union of Myanmar Economic Holdings Ltd	2003年
2	シュウエータンリイン工業団地 (Shwe Thanlwin Industrial Park)	Hlaing Tharyar Township	Shwe Than Lwin Co	2001年
3	アノーヤーター工業団地 (Anawratha Industrial Park)	Hlaing Tharyar Township	War War Win Co	2002年
4	ミャーセイヤン (Mya Sein Yaung Industrial Park)	Hlaing Tharyar Township	Shwe Taung Development Co	2002年
5	ヤンゴン工業団地 (Yangon Industrial Park)	Mingaladon Township	Zay Kabar Co	2000年
6	ミンガラドン工業団地 (Mingaladon Industrial Park)	Mingaladon Township	DHSHD, Mitsui & Keppel Group	1998年

出典: Myanmar Survey Research (2013)

6.3. 経済特区

6.3.1 ミャンマーにおける経済特区の概要

現行の経済特区法（2011年 No.8、The State Peace and Development Council Law No.8/2011）の下では、大統領を長とする「Myanmar Special Economic Zone Central Body」が最高権威とされ、関連省庁の大臣を長とする管理委員会（Management Committee）が特区毎に存在する。ティラワについては、管理委員会は国家計画経済開発副大臣を長としていた。なお

2013年2月時点で、新経済特区法が国会で討議されている。



図 6.3.1 経済特区に関わる組織

6.3.2 ティラワ経済特区

概要

2400ヘクタールのティラワ経済特区は、ヤンゴンの南約25kmのヤンゴン川沿い、ThanlyinおよびKyauktan郡区に位置する。2012年4月21日、日本政府およびミャンマー政府は、「ティラワ・マスター・プラン策定のための協力に関する意図表明覚書」に合意している。同合意に基づき、マスタープランおよび当該マスタープランに基づく実現可能性調査が策定された（2012年末までに完了予定）。2,400ヘクタールの内、クラスAゾーン（400ヘクタール）が優先開発区域として計画されている。

協力に関する覚書の締結

2012年12月21日、日本政府は面積（約2,400ヘクタール）のティラワ経済特区の開発についての協力に関する覚書を締結した。当該覚書では、日緬両国のディベロッパーは、ティラワ経済特区の区域ディベロッパーとしての合弁会社を設立する。区域ディベロッパーは、周辺インフラおよび特区内の施設を整備する。ミャンマー政府は、ティラワ地区における港湾等、特区を支援するオフサイトのインフラを開発する。日本からの新規ODA融資の500億円の内、これらのインフラ整備に200億円が充当される予定である。

組織体制に関しては、調整委員会がティラワ経済特区の開発を監視、調整および促進する。当該調整委員会には、日本経済産業省の経済産業審議官およびミャンマーのThilawa Special Economic Zone Management Committee議長が共同議長に就任する。また、必要に応じてThilawa SEZ Coordination Committeeを支援する、局長または副局長レベルの分科委員会を設置される。

インフラ

ティラワ経済特区におけるインフラ事業開発は、2012年3月末までに提供される予定の日本からの円借款を通じて資金調達されることが発表された（予定貸付額約200億円）。現在、JICAは同特区近辺のインフラ事業開発に関する実現可能性調査を実施している。同調査では、ティラワ経済特区における以下インフラが対象となっている。

- 道路、排水網、配水網、下水道網等の土木工事
- 雨水排水システム
- 排水処理施設
- 電気設備
- 通信設備

物流インフラ

ティラワ港およびヤンゴン港は、物流インフラの主要2港である（両港間の距離は約16km）。ティラワ港は全長1000m、5バースを有し、深さは10mである。JICAは、「ヤンゴン港開発プロジェクト（ティラワ地域）」のための実現可能性調査を実施している。当該調査は、同港運営へのPPPスキームの適用可能性を検討するものである。なお、ヤンゴン環状鉄道がティラワまで延長される計画と報告されている。

6.3.3 チャオピュー経済特区

概要

チャオピューは、ラカイン州の郡区である。同州は、沿岸部分および17島からなる列島部分に分かれる。チャオピューは、ミャンマー最大の島であるYanbye（Ramree）島に位置する。チャオピューは、陸地に囲まれた南中国の各州から海岸へのアクセスを提供していることから、中国にとり戦略的重要性を有する。チャオピュー・中国雲南省を結ぶチャオピュー経済特区開発に係わる主要インフラは、以下の通りである。

- **Shwe ガス田**：中国は、Shwe ガス田より天然ガスを購入する30年事業契約をDaewoo Internationalコンソーシアムと締結した。
- **深海港および石油ターミナル**：中東およびアフリカより輸入した石油の積み降ろし向け。本ターミナルは、Asia World Co.およびChina National Petroleum Corporation（CNPC）が開発している。
- **石油およびガスパイプライン**：全長1,100kmのBurma-Sino石油およびガスパイプラインは、Shwe ガス田より天然ガスを、Kyaukpyuから輸入された石油を雲南省へと輸送する。本パイプラインは、Myanmar Oil and Gas Enterprise（MOGE）およびCNPCが開発している。
- **高速鉄道**：チャオピューと雲南省を結ぶ、全長810kmの高速鉄道を建設する計画がある。建設は、China Railwayが実施する。本事業はミャンマー政府が検討中である。

チャオピュー経済特区に関与するディベロッパーおよび投資家、同特区周辺のインフラ

Kyaukpyu Economic and Technological Development Zone (チャオピュー経済特区)

現在、チャオピュー経済特区は構想立案段階にある。2009年、中国とミャンマーは同特区建設に関する覚書（MoU）を締結した。その後、国家計画・経済開発省および CITIC Group は本プロジェクトに関し、Htoo Group of Companies との協力についての更なる合意を結んでいる。

CITIC Construction Company の実施した実現可能性調査によると、当該区域は当初投資として 83 億米ドル、また 35 年間で合計 892 億米ドルの投資を要するとされている。

- プロジェクト費用：当初投資額推定 83 億米ドル
- 実施機関：Ministry of National Planning and Economic Development
- リードディベロッパー：CITIC Group/CITIC Construction Company（中国）
- 地元ディベロッパー：Htoo Group

Shwe ガス田

Shwe プロジェクトは韓国およびインドの投資家により構成されるコンソーシアムが指揮しており、ラカイン州沖の Shwe ガス田 Block A-1 および A-3 より天然ガスを抽出するものである。Daewoo International が、MOGE との生産物分与契約（Production Sharing Contract）を通じて試掘権を購入している。

CNPC の子会社である石油・ガス会社の Petrochina は、30 年間の天然ガス購入契約を締結した。同天然ガスは中国・ミャンマー間パイプラインを通じ、中国雲南省に輸送される。また、これに関連する Onshore Gas Terminal (OGT) が Kyaukpyu 近隣に建設されている。建設は 2009 年に開始し、2013 年に完了予定である。

Shwe ガス田開発に関与している当事者は、以下の通り。

- 政府機関：Ministry of Oil and Gas Enterprise (MOGE)
- 主事業者および投資家：Daewoo International Cooperation（韓国）
- その他当該ガス田への投資家：
 - ONGV Videsh Limited は、インドの Oil and Natural Gas Corporation の海外事業である
 - Gail Limited は、インドのガス当局であり、インド政府が 100% 保有している
 - 韓国国有企業の Korea Gas Corporation
 - MOGE

表 6.3.1 Shwe ガス田プロジェクトに関与する企業

投資家	国	株式保有率	役割
Daewoo International Corporation of Korea	韓国	51%	事業の運営者
Oil and Natural Gas Corporation Videsh Limited	インド	17%	
Gail Limited	インド	8.5%	
Korea Gas Corporation	韓国	8.5%	
Myanma Oil and Gas Enterprise (“MOGE”)	ミャンマー	15%	現地パートナー

出典: Aung and Kudo (2012)

中国・ミャンマー間パイプライン

中国・ミャンマー間パイプラインの建設は、2010年に開始された。同パイプラインは全長 793km であり、チャオピューから雲南省へ天然ガスを輸送するパイプおよび Arakan の Ramlee 島から中国 Kunming へ石油を輸送するパイプの 2 本構成となっている。

当該パイプラインは、現在の中国への天然ガス輸入の約 3 分の 1 に該当する年間約 120 億立方メートルのガスを輸送する設計となっている。また、年間 22 百万トンの輸入原油を輸送する。同パイプラインは、2013 年 5 月に操業開始が見込まれる。

- プロジェクト費用：25 億米ドル
- 資金提供：中国開発銀行
- 共同実施：CNPC（持分 50.9%）および MOGE（持分 49.1%）

深海港

チャオピューの Ramree 島は、深海港にとり自然な場所となっている。2012 年 2 月の IDE-Jetro のプレゼンテーションによると、当該深海港にはコンテナ船 11 隻、貨物船 19 隻、石油化学キャリア 39 隻、修繕船 8 隻、巡航船 2 隻および航海船 12 隻の受け入れが可能な 91 バースが建設される予定である。深海港では石油タンカーが貨物を引渡し、中国・ミャンマー間パイプライン経由で中国へ輸送することができるようになる。さらに、当該港により経済特区および周辺地域の整備のための機器、物資および機械の納入が容易になる。チャオピュー深海港の建設は、2012 年末の完了が見込まれる。資金は CNPC が提供し、現地ディベロッパーは Asia World Co および Htoo Group である。

チャオピュー経済特区および関連インフラプロジェクトの詳細

当該特区は、120 km² (30,000 エーカー) の土地および 70 km² の水路を網羅するものである。チャオピュー経済特区プロジェクトには、石油ターミナル、空港、高速バスターミナル、居住地域およびレクリエーション施設が含まれる。なお、同プロジェクトに関し、環境影響評価 (EIA) および社会経済影響評価 (SIA) が実施される予定である。計画では当該特区を、①都市クラスター、②物流クラスター、③産業クラスターの 3 つのクラスターで開発するものとなっている。

表 6.3.2 チャオピュー経済特区開発計画

クラスター	面積 (km ²)	機能	インフラ
都市クラスター	28	住居エリア、ビジネスセンター、病院、学校、観光エリア等	工業用上水・下水プラント 2,000 MW 電力プラント
物流クラスター	24	経済特区への物流の接続。	空港、港湾、鉄道
工業クラスター	40	次の産業を含む工業団地（金属、鉄鋼、他の精製金属、加工・製造産業、農業・水産関連、宝石・木材、繊維、自動車部品、電気部品）	地域の船舶輸送や物品の売却用の古い船舶の廃棄

出典: Myanmar Survey Research (2013)

産業クラスターは、40km²の広大な面積を占有する。これは、ヤンゴン最大の工業団地であり、6.6 km²の面積を有する Hlaing Tharyar 工業団地より著しく大きい。総面積の内 14km²を金属産業（鉄、鋼等）に、11km²を製造業・加工産業向けに使用する予定である。残りの 15km²は、海洋業務、農産物・水産物、宝石・木、織物・プラスチック・車部品・電化製品関連産業が占有する。

2013年1月、Bago 地域からチャオピューへ電力を供給する 230 KV の電力線建設が開始された。Shwe 天然ガスプロジェクトから産出されるガスを燃料源とする 50MW のガス発電所が整備される。当該発電所は、2014年末に完了予定である。

チャオピュー経済特区からの物流上の連結

道路網：チャオピューは、ミャンマー西海岸部に位置する。同港は小規模郡区であり、人口は約 200,000 人。現在、チャオピューと同国の他の地域を結ぶ高速道路は存在せず、道路状況は全体的に比較的貧弱であり、未開発のままとなっている。「アセアンの集積・分散化に関する ERIA の討議資料」（2012 年）によれば、ムセー・チャオピュー間の高速道路は 2015 年までに改修されるとのことである。これにより、同高速道路の制限速度は 60km/h にまで引き上げられる予定である。

鉄道：チャオピュー・Ruli 間は、4 区分により昆明鉄道で結ばれる計画となっている。しかし、同鉄道工事の開始は未だ報告されていない。

プロジェクトの課題および現在の進捗状況

チャオピューは、ミャンマーの地方部の遠隔地に位置する。産業クラスターを支えるための十分な経済活動が存在せず、深海港の開発により創出される交通網に依存することになる可能性が高い。遠隔地に位置するという地理的要素と十分な接続性の欠如は同特区の投資家に対する魅力が薄れる要因になっている。チャオピューの主な利点は、中国の将来のエネルギー戦略におけるその主要な役割である。伝えられるところによると、中国・ミャンマー間パイプラインは予定通り 2013 年 5 月に操業開始される一方、特区開発および関

連インフラ整備は未だ構想段階にある。

6.3.4 ダウエー経済特区

概要

ダウエーはヤンゴンから 618 km、Mawlamyaing から 300km に位置する。ダウエー経済特区は、持続可能な工業団地および完全サポート型のインフラおよびユーティリティ事業を有する大規模完全統合型工業地帯として計画されている。ダウエープロジェクトの全体像には、ダウエー深海港、工業団地、タイを結ぶ道路に沿ったパイプライン、タイへの高速道路・鉄道が含まれている。ダウエー深海港工業団地は、面積 205 km² (50,675 エーカー) となる。

ダウエー経済特区の開発に関しては、イタリアンタイ社 (Italian-Thai Development Corporation Limited) は 2010 年に最大 75 年にわたる深海港建設・運営と工業団地建設・運営の開発権を獲得し、第 1 フェーズとして 85 億ドルの開発を行う予定だった。しかし、イタリアンタイ社の資金難により開発が困難となったことから、2012 年 7 月には、ミャンマー政府・タイ政府が協力して事業を進めていくことに合意した。ミャンマー・タイ政府は、2013 年 5 月に深海港と SEZ 開発のための特別目的会社 (SPV) を設立し、イタリアンタイ社にあった開発権を同 SPV に移管し、開発を進めていく予定となっている (2013 年 5 月末時点)。

ダウエー経済特区に関与するディベロッパーおよび投資家

2010 年に開発権を獲得後、ダウエー開発を行ってきたイタリアンタイ社はタイの最大財閥の 1 社であり、タイ証券取引所に上場している。同社は、豊富な経験を有する有名な請負業者であり、Laem Chabang 港・工業団地、Suvarnabhumi 国際空港等、大規模インフラプロジェクトの整備において実績を有すると同時に、タイにおいて高速道路 2,500 km、マレーシアにおいて高速道路・橋 500 km、タイにおいて鉄道 342.7 km の建設に関与してきた。

タイの経済社会開発局 (National Economic and Social Development Board) は、ダウエー経済特区の開発費用を 120 億米ドルと予想している。これは、イタリアンタイ社による当初予想の 68 億米ドルを上回り、プロジェクト費用の増加は、33MW の発電所および 180MW のコジェネレーション 180MW の発電所等、建設対象に含まれる施設によるものである。両施設の費用は、11 億米ドルと予想されている。

表 6.3.3 ダウエー経済特区フェーズ1・2における開発費用の概算

	フェーズ 1 (- 2015)	フェーズ 2 (2016 - 2020)	合計
ダウエー経済特区における インフラ	US\$5.1bn	US\$3.4bn	US\$8.5bn
ダウエー経済特区とタイの 交通接続	US\$1.8bn	US\$0.7bn	US\$2.5bn
総費用	US\$6.9bn	US\$4.1bn	US\$10.5bn

出典: The Nation (2013)

当該プロジェクトは、3 フェーズでの開発が計画されている。第 1 フェーズの費用予測は 69 億米ドル、第 2 フェーズは同 41 億米ドルとされる。ミャンマー・タイ間の交通の開発には、合計 25 億米ドルを要することになる。タイの The Nation 紙報道によれば、イタリアンタイ社は 2014 年までの期間に同プロジェクトに対し約 700 百万米ドルの投資を実施することになる。同社は、プロジェクトの資金調達を検討する必要がある。なお、現地財閥である MaxMyanmar のイタリアンタイ社との同プロジェクトにおける当初持ち株比率は 25%であったが、MaxMyanmar は 2012 年 7 月に同プロジェクトから撤退しており、以後、イタリアンタイ社は同社に代わる投資家を見出せず、同社は日本や韓国、インドなどからも共同出資者を募る姿勢を示したが、資金調達は困難となった。このような状況を受け、2012 年 7 月にタイ政府は、ダウエー開発に直接関与することを表明した。2013 年 3 月、タイ政府は、タイにダウエー経済特区開発に係る特別目的会社を設立することを発表した。同特別目的会社は、ミャンマー国内に設立する合弁会社 6 社を管理することが想定され、ミャンマーおよびタイの両政府に加え、関心を示している他国の参加が検討されている。ダウエー開発について、タイのインラック首相、ミャンマーのテイン・セイン大統領は日本への参加要請をしている。

ダウエー経済特区法

2011 年 1 月、同プロジェクトを投資家により魅力のあるものとする目的で、ダウエー経済特区法が成立した。現在、さらに有利なインセンティブを含める形で新ダウエー経済特区法の見直しが実施されている。また、同法は雇用機会の確保に向け、プロジェクト開始から 5 年目終了時点において、全労働者の内、ミャンマーの熟練労働者を最低 25%雇用しなければならない旨を規定している。当該割合は、その後 5 年終了時点では 50%、次の 5 年終了時点では 75%に上昇する。

表 6.3.4 ダウエー経済特区におけるインセンティブと規制の枠組み

税免除 (海外売り上げからの収入)	1~5年	0%
	6~10年	12.5%
	11~15年	12.5% (利益が再投資された場合、そうでない場合には25%)
税免除の延長可能性	税免除期間後は、所得税免除は、下記の輸出の金額に応じて、その年の同様の減免が適用される可能性がある： 1 大規模投資 > 商品の 50% 2 中規模投資 > 商品の 60% 3 小規模投資 > 商品の 70%	

商業税および付加価値税	輸出品目
原材料と危機に対する輸出税と関税の免除	輸出志向型の加工事業
	5年間：0%
	次の5年間：50%免除

土地利用:	大規模投資	75年まで
	中規模投資	60年まで
	小希望投資	40年まで c

出典: Myanmar Survey Research (2013)

ダウエー経済特区におけるプロジェクトの詳細

ダウエー経済特区の主要事業として、以下の事業が計画されている。

- **深海港**
- **工業団地**：製鋼所、石油精製所、石油化学コンビナート、肥料、工場、発電所およびその他公益事業等の重工業を含む6工業団地
- **国境を越えの道路および鉄道**：国境を越え、タイと結ぶ道路および鉄道。連結送電線を含む
- **郡区**：居住および商業的開発を伴う郡区

本プロジェクトは、各々5年の期間を有する3フェーズにより構成される。インフラ整備を含む第1フェーズは2011年に開始し、今日までにインフラ整備に向けた用地の整地が実施された。

深海港プロジェクト

計画されているダウエー港は、バンコクより 370km、Kanburi の国境までは 70km に位置する。同港計画によると、船舶による港部分へのアクセスは、航行水路および水路によるものとなる。開発プロジェクトには港部分が含まれており、イタリアンタイ社は大規模船舶の停泊を可能とするために同港の深さを 7-10m 深める浚渫作業を始めたと伝えられている。現在、主要港が完成する前の建築資材運搬のため、小規模港の開発が始められた。当該小規模港は、2013 年 5 月の完成を予定している。

表 6.3.5 ダウエー深海港

	港面積	その他面積
深海港(北)	2.7km ²	貨物区画 - 1.5km ² 造船区域 - 1.4km ²
深海港(南)	3.0km ²	造船区域 - 1.4km ²

出典: Aung and Kudo(2012)

工業団地

当該プロジェクトは、約 200km² の工業団地の開発を含むものである。当該工業団地は、軽工業から重工業までの異なる使用目的を有する 6 つの区間に分割されている。当初の開発は、近い将来、米国および EU において一般特惠関税制度（Generalised System of Preferences）⁹³に基づく優遇輸入税率の適用がなくなるタイ製造企業の需要を満たすためのいわゆるアーリーステージの産業向けの開発となる。一般特惠関税制度に基づく当該優遇輸入税率適用の終了後、タイ製造企業は輸入税率管理を目的に、生産工場の新立地を選定する必要がある。イタリアンタイ社は、製造工場、商業および居住区間建設の下準備としていくつかのアブラヤシ栽培林を開拓し始めたと伝えられる。アーリーステージ産業向け区間の整備は、2014 年の完成を予定している。

表 6.3.6 ダウエー経済特区における利用目的とインフラの計画

ゾーン	面積	利用目的	インフラ
ゾーン A	38.3km ²	重工業	石炭火力プラント、製鋼所、造船、カーゴ、深海港を含む
ゾーン B	N/A	重工業	オイル・ガス貯蔵庫、石油精製所、ガス分離プラントを含む
ゾーン C	44.7km ²	中・重工業	石油産業の上流・下流
ゾーン D	58.6km ²	中工業	-
ゾーン E	43km ²	軽工業	-
公共エリア	13.5km ²	郡区	商業コンプレックス、事務センター、郡の事務所

出典: Aung and Kudo (2012)

⁹³ Generalised System of Preferences: 米国における一般特惠関税制度とは、開発途上国地域の経済発展を促進するため、127 の対象国・地域からの輸入に関し、5,000 品目まで、非課税での優遇的な措置を行うプログラムである。

電力供給・給水

産業区間の電力需要を支えるため、石炭火力発電所、ガス火力発電所および水力発電所の建設が計画されている。また、産業区間の電力の引取りに関し、EGAT との間で PPA 契約を締結する可能性もある。次の開発は、工業団地内の 33MW のガス火力発電所の建設となる。

なお、工業団地は 1 日当たり最低 300,000m² の原水を必要とする。乾季中の水不足に対応するため、100,000m² の貯水池が整備される予定である。

ダウエー経済特区からの物流面での接続

ダウエープロジェクトの成功は、タイの工業団地との接続性に左右されることから、タイ・ミャンマー政府の間で、タイへ接続する国境越えの回廊を開発する合意がなされている。これにはダウエー経済特区・タイ沿岸の Laem Chabang 工業団地間の道路および鉄道による接続が含まれる。当該新規国境越えルートが完成すると、2 工業団地間の移動時間を半減させ、著しい運送費の削減が可能になる。

同深海港の環境影響評価および社会経済影響評価は Team Consulting Engineering and Management Co Ltd が実施し、タイ・同港間に計画されている道路の環境影響評価はチュロンコン大学および TESCO 社が実施予定である。

建設に関する支出は、高速道路・港に 35 億米ドル、鉄道 20 億米ドル、石炭火力発電所 70 億米ドルと見込まれる。ダウエーとタイのカンチャナブリ間を結ぶ道路の全長は、110km である。当該道路の建設は開始されたと伝えられるが、2013 年 2 月、交通量見積もりの過剰予測が問題視され、タイ国内における 4 レーンから 8 レーンへの高速道路拡張工事は中断している。

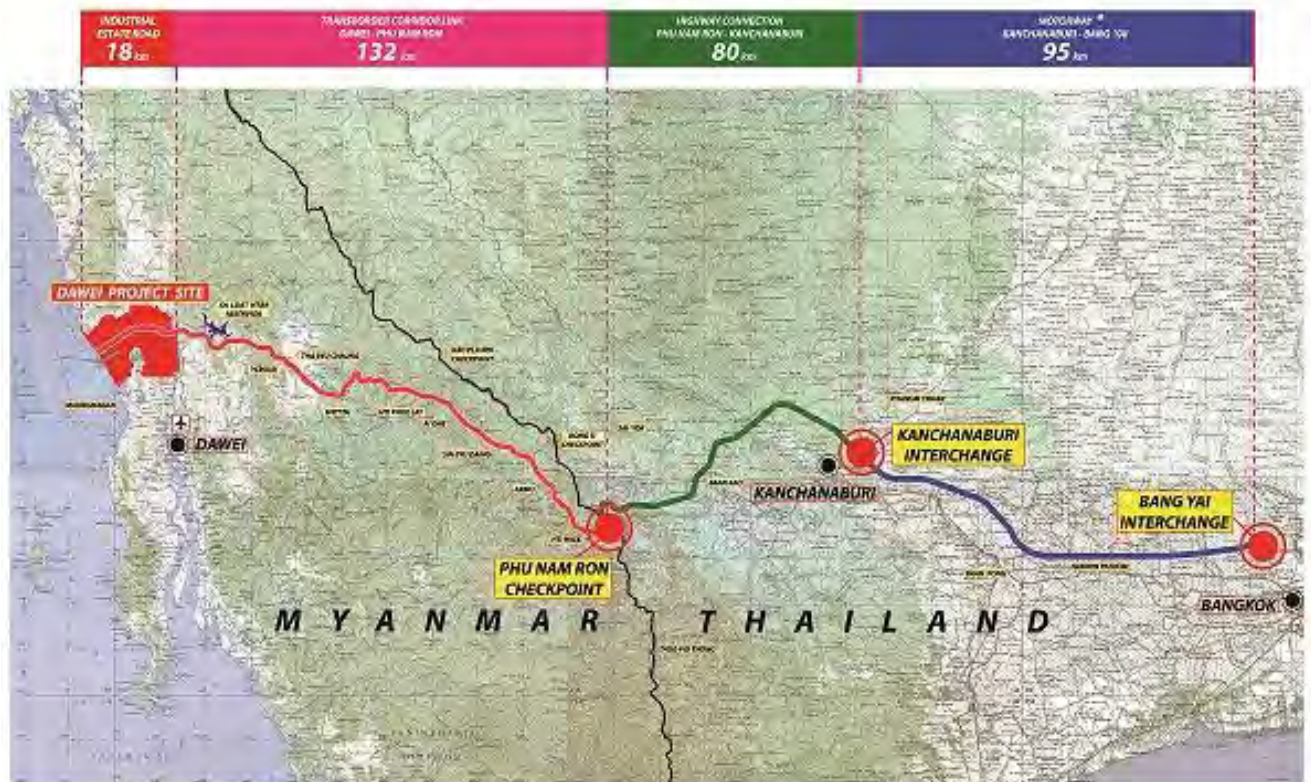


図 6.3.2 タイ国境と接続する回廊

出典：ダウエー事業のウェブサイト

プロジェクトの課題および現在の進捗状況

ダウエー経済特区開発の現状は以下のとおりとなっている。

- ダウエー港および経済特区プロジェクト費用の見積もりが上昇しており、投資家の意欲を削いでいる。タイ政府調査における最近の本プロジェクト投資費用の見積もりは、2年前の66億米ドルを大幅に上回る107億米ドルにまで上昇している。
- 2012年7月、当該プロジェクトの25%シェアを保持し、初期投資家の1社であったMax Myanmar Coが撤退し、Max Myanma Coは、プロジェクトの実行可能性に対する懸念を表明している。
- 2012年1月、深海港プロジェクトの一部であった4,000MWの石炭火力発電所の建設プロジェクトが、環境に対する悪影響の可能性から取りやめとなった。
- 当該プロジェクトのために移転を余儀なくされる村民への補償取決めに関し、懸念を抱く地元地域から反対が出ている。本特区は、16村、3984世帯、23,120人に直接的な影響を及ぼすとされている。

新規投資家および資金拠出者からは、当該プロジェクトの長期的実行可能性および単一

ディベロッパーとしてのイタリアンタイ社によるプロジェクト全体を実行する能力に対する懸念が表明されている。これが、2013年2月のプロジェクト停止に繋がったとされている。投資家の懸念への対応策として、ダウエーの各サブプロジェクト（石炭火力発電所、ガス火力発電所、工業団地、石油化学コンビナート、深海港、タイへの道路接続等）に投資する SPC8 社が設立されることになった。イタリアンタイ社は各 SPC に投資し、最低25%のシェアを保有する。その結果として、イタリアンタイ社は当該プロジェクトの単一ディベロッパーではなくなり、SPC レベルにおいて他のディベロッパーおよび投資家が参加できる余地が生じる。

当該新規ストラクチャーにより、投資家がサブプロジェクトレベル（SPC レベル）で投資する機会を提供することになることから、資金調達が容易になるものと見込まれる。なお、SPC の詳細については2013年3月末に最終化される予定である。

表 6.3.7 ダウエー経済特区開発の進捗

事業コンポーネント	状況
仮設栈橋	利用可能
小規模港	2013年5月完成見込み
アクセス道路 (Phu Nam Ron – ダウエー間)	完了済み
補償・移転に関するサーベイ	完了済み
補償の支払い	実施中
経済特区内の主要道路のクリアリング、掘削等	完了済み

総事業面積:204 平方キロメートル

出典: Myanmar Survey Research

(参考)ミャンマーにおける物流インフラ・SEZ

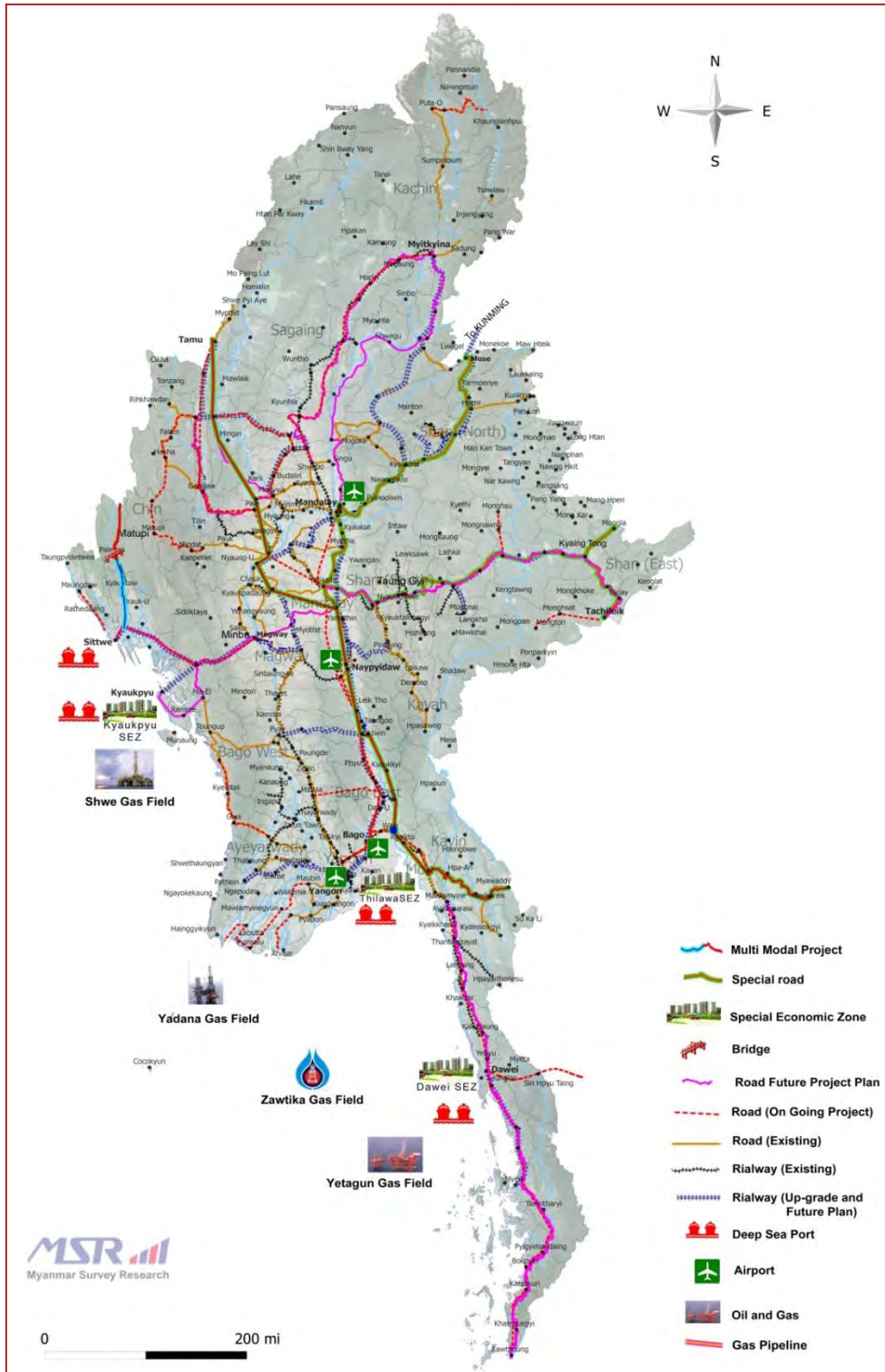


図 ミャンマーにおける物流インフラの状況

出典: Myanmar Survey Research (2013)

別添: ヤンゴンの工業地域・工業団地の概要

	工業地域・工業団地	場所	ディベロッパー	操業開始	主要な投資家	地元工場数	外国工場数	操業中工場数	空き工場数	空き区画	総開発地域(エーカー)	開発済みエリア(エーカー)	月額賃料/エーカー(建物込)
1	Dagon Seikkan Industrial Zone	Dagon Seikkan Township	DHSHD	1997	地元投資家	101	4	102	3	75	1,208	1208	3,000,000
2	Mingaladon Industrial Park	Mingaladon Township	DHSHD、三井物産、Kepple Group	1998	外国投資家	0	8	6	2	40	225	225	INA
3	Hlaing Tharyar Industrial Park	Hlaing Tharyar Township	DHSHD	1995	地元投資家	772	15	744	43	50	1,624	1,310	6,000,000
4	Dagon East Industrial Zone	East Dagon Township	DHSHD	2006	地元投資家	92	2	85	9	44	784	740	2,500,000
5	Shwe Pyithar Industrial Zone	Shwe Pyithar Township	DHSHD	1995	地元投資家	202	4	198	8	—	947	—	3,500,000
6	South Dagon Industrial Zone	Dagon (South) Township	DHSHD	1996	地元投資家	167	4	162	9	—	475	475	3,500,000
7	Shwe Linban Industrial Zone	Hlaing Tharyar Township	DHSHD	1996	地元投資家	135	3	78	60	80	1,100	900	3,500,000
8	Shwe Paukkan Industrial Zone	North Okkalapa Township	DHSHD	2002	地元投資家	242	2	244	—	—	94	94	2,500,000
9	Thaketa Industrial Zone	Thaketa Township	DHSHD	1999	地元投資家	134	2	121	15	—	200	200	3,000,000
10	North Okkalapa Industrial Zone	North Okkalapa Township	DHSHD	1999	地元投資家	157	0	130	27	—	111	111	2,200,000
11	South Okkalapa Industrial Zone	South Okkalapa Township	DHSHD	1999	地元投資家	92	0	75	17	—	109	109	2,500,000
12	Ngwe Pinle Industrial Zone	Hlaing Tharyar Township	UMEHL	2003	地元投資家	19	1	20	—	10	198	198	3,000,000
13	Shwe Thanlwin Industrial Zone	Hlaing Tharyar Township	Shwe Than Lwin Co	2001	地元投資家	3	1	4	0	200	413	360	2,500,000
14	Anawratha Industrial Zone	Hlaing Tharyar Township	War War Win Co	2002	地元投資家	—	—	—	—	—	680	—	2,500,000
15	Mya Sein Yaung Industrial Zone	Hlaing Tharyar Township	Shwe Taung Development Co	2002	地元投資家	—	—	—	—	—	289	—	2,500,000
16	Yangon Industrial	Mingaladon	Zay Kabar Co	2000	地元投資家	55	0	32	23	187	902	902	3,000,000

	工業地域・工業団地	場所	ディベロッパー	操業開始	主要な投資家	地元工場数	外国工場数	操業中工場数	空き工場数	空き区画	総開発地域 (エーカー)	開発済みエリア (エーカー)	月額賃料/ エーカー (建物込)
	Park	Township											
17	Thadukan Industrial Zone	Shwe Pyithar Township	DHSHD	2002	地元投資家	9	1	2	8	200	479	400	2,000,000
18	War Tayar Industrial Zone	Shwe Pyithar Township	DHSHD	2004	地元投資家	—	—	—	—	—	1,100	—	2,000,000
19	Myaungdaga Industrial Zone	Hmawbi Township	DHSHD	2006	地元投資家	30	2	28	—	327	1,016	800	2,500,000

* DHSHD: Department of Human Settlement and Housing Development, Ministry of Construction (建設省居住・住宅局)

YESB: Yangon Electricity Supply Board (ヤンゴン電力供給委員会)

UMEHL: Union of Myanmar Economic Holdings Ltd (ミャンマー軍関連企業)

INA: 情報入手不可

7 金融セクター

本章では、ミャンマーの金融セクターの概要について説明する。具体的には、民間銀行・国営銀行・外国銀行等の金融セクターの主要プレーヤーや提供する金融商品、金融セクターの規制環境、投資家に関連する主な課題について記載している。

7.1 背景

1960年代前半、ミャンマーは市場経済化を実施し、国営銀行・民間銀行が金融セクターの主な参加者であった。しかしながら、軍事政権への変化に伴い、1963年に全ての銀行は国有化され、1969年には保険会社を含むすべての金融機関が、Peoples Bank of the Union of Myanmar という1つの寡占銀行に統合された。

1976年、1975年の銀行法に基づき、2重銀行制度が導入され、Peoples Bank of the Union of Myanmar の機能は、中央銀行の機能と商業銀行の機能に分離された。商業的な機能については、Union of Burma Bank、Myanma Economic Bank、Myanma Foreign Trade Bank、Myanma Agricultural Bank、の4つの国有企業を再設立した。

1988年以降、新政権の下、中央計画経済制度から市場経済制度に移行し、金融制度と財政制度は分離された。市場経済制度に沿って金融セクターの効率性を高める金融制度を開発するため、ミャンマー中央銀行法（Central Bank of Myanmar Law）が1990年7月に制定された。

1990年には、ミャンマー金融機関法（Financial Institutions of Myanmar Law、FIML）および Myanmar Agriculture Development Bank Law (MADB 法)が発効し、FIML は国有銀行の基礎的事項を定め、民間銀行の設立を認めた。MADB 法は、農業・畜産業・農村企業の開発に対する銀行サービスを、より効果的に提供するため、Myanmar Agriculture Development Bank (MADB) に対して、より広範な役割を与えた。

国有企業は、事業の確立に苦慮していたが、一方で、民間金融セクターは急激に成長し、1992年には New Savings Bank Law、1993年には Myanmar Insurance Law が発効し、1997年には、合計20の銀行のライセンスが付与された。商業銀行は特に都市部の不動産・建設産業への投資を加速したが、アジア金融危機により経済は失速した。2003年、金融危機の影響を受け、3銀行が倒産した。銀行業務を継続させるため、中央銀行が融資や住宅ローンの回収を行う政策をとったため、危機はますます悪化し、ミャンマーの銀行制度は信頼を失うこととなった。

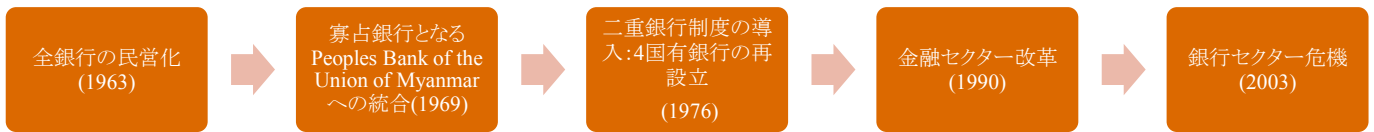


図 7.1.1 ミャンマー銀行セクターの変遷

出典：ミャンマー政府資料に基づきコンサルタント作成

7.1.1 現状

現在、ミャンマーの金融制度は依然として小規模であり、他の国々と比較しても発展途上段階であるといえる。国内クレジットの対 GDP 比は 8.2%と、世界で最低レベルであり、全体の貯蓄率も GDP 比 17.6%と、他の低所得国と比べて低いレベルとなっている。取引の多くは依然として現金に依存している。一方で、近年、銀行における預金は急激に増加している。下表は 2008 年から 2011 年にかけての増加を示している。年平均成長率は 49%にも達しており、うち民間銀行での年平均成長率は 68%で、国有銀行の年平均成長率は 30%であった。

表 7.1.1 FY 2008-2011 における銀行での預金

FY	合計	国有銀行	民間銀行
2008	1,735	958	777
2009	2,458	1,316	1,142
2010	3,753	1,698	2,055
2011	5,762	2,096	3,667
年平均成長率	49%	30%	68%

出典: Central Statistical Organization(2012)

ミャンマー経済の自由化を開始や、複数存在する為替レートの撤廃に重要な役割を果たした IMF と世界銀行は、現在同国の社会経済政策の策定を支援している。

7.1.2 国家債務の削減/帳消し問題

国家債務問題に関し、ミャンマー政府は債権者側との協議を続けている。ミャンマーの 2012 年 12 月時点の対外債務は 150 億米ドルに上っており、同国 GDP 比 28%に匹敵する額である。なお既に全債務の 60%にあたる 60 億米ドルについて債務救済について合意が結ばれている。

日本は最初にミャンマーの債務削減を行った国の一つであり、5,000 億円（約 60 億米ドル）の延滞債務の約半分について免除することに合意し、25 年間凍結されていた新規融資

への道を開いた。2003年3月末以前に支払期日が到来している1,989億円の融資については、ミャンマーの改革を条件とした日本の金融機関が提供するブリッジローンで支払われる。2003年3月末以降に支払期日が到来する1,274億円については免除の手続きを再開した。

加えて、パリクラブのメンバー国は2013年1月に半分以上の債務を清算し、残りの債務については、15年をかけて返済する形での再編を行った。ノルウェーも534百万米ドルにあたる債務の帳消しを行った。

また2013年5月、安倍首相はミャンマー訪問時に、これまでに債務免除手続き済みの約3,000億円に加え、新たに2,000億円の債務免除を行い、計約5,000億円の対ミャンマー延滞債務の全額について返済免除すると共に、新たに円借款910億円の供与を行うことを発表している。

7.2 金融セクターにおけるプレーヤー

7.2.1 概要

ミャンマーには4つの国有銀行と、合併を含む19の民間銀行がある。さらに、22の外国銀行の駐在員事務所がある。駐在員事務所は銀行業務の実施が認められていないが、ミャンマーに投資を希望する顧客に対する様々な支援業務などを行っている。

2013年2月、米国財務省はミャンマーの4銀行に対する制裁を緩和することを発表した。対象は、国有銀行2行(Myanmar Economic Bank、Myanmar Investment and Commercial Bank)と、民間銀行2行(Asia Green Development Bank、Ayeeyarwady Bank)である。これにより、米国企業がミャンマーの銀行との関係を築いていくことが可能になると考えられている。これらの4銀行の全てが、依然として規制対象である「Specially Designated Nationals」(SDN)のリスト上にあり、ミャンマー政府の改革計画が後退した場合には、米国政府がすぐに対応できるような形となっている。米国の銀行が可能な業務に送金が含まれるが、これらの銀行への投資もしくはジョイントベンチャーの設立は認められていない。規制が緩和されたことにより、マスターカード、ビザカードがミャンマーでのサービスを開始できることになった。米国企業は依然として、SDNリストに掲載されている3銀行(Innwa Bank、Myawaddy Bank、Myanmar Foreign Trade Bank)との取引を禁止されている。

表 7.2.1 ミャンマーにおける銀行のリスト

国有銀行	民間銀行	駐在員事務所
1. Myanmar Economic Bank	1. Myanmar Citizens Bank Ltd	1. UOB Bank
2. Myanmar Foreign Trade Bank	2. First Private Bank Ltd	2. OCBC Bank
3. Myanmar Investment and Commercial Bank	3. Yadanabon Bank Ltd	3. Maybank
4. Myanmar Agriculture and Development Bank	4. Myawaddy Bank Ltd	4. Bangkok Bank
	5. Yangon City Bank Ltd	5. National Bank
	6. Yoma Bank Ltd	6. Brunei Investment Bank
	7. Myanmar Oriental Bank Ltd	7. First Overseas Bank
	8. Asia Yangon Bank Ltd	8. First Commercial Bank
	9. Tun Foundation Bank Ltd	9. SMBC
	10. Kanbawza Bank Ltd	10. DBS Bank
	11. Myanmar Industrial Development Bank	11. BTMU
	12. Myanmar Livestock and Fisheries Development Ltd	12. CIMB
	13. Sibin Tharyar Yay Bank Ltd	13. Bank of Investment and Development of Vietnam
	14. Innwa Bank Ltd	14. AB Bank
	15. Co-operative Bank Ltd	15. Industrial and Commercial Bank of China
	16. Asia Green Development Bank Ltd	16. Mizuho Bank
	17. Ayeyarwaddy Bank Ltd	17. Siam Commercial Bank
	18. United Amara Bank Ltd	18. Maruhari Bank
	19. Myanmar Apex Bank Ltd	19. Krung Thai Bank
		20. United Bank of India
		21. Kasikorn Bank
		22. Hana Bank

出典: ミャンマー中央銀行

7.2.2 国有銀行

ミャンマー経済銀行 (Myanmar Economic Bank、MEB)

MEB は 1976 年に設立された国有の商業銀行であり、1954 年に設立された State Commercial Bank がその前身である。MEB は国内の 300 の支店を有するミャンマー最大の銀行である。MEB は 100 万～3 百万の口座を含む顧客ベースを有しており、MEB の預金の 70% が個人預金である。

MEB は民間・公共の両セクターに対して、商業銀行業務と開発銀行業務を実施している、

- 当座預金や定期預金を集め、資金を融資し、信用状やトラベラーズ・チェックを発行したり、外国為替を取り扱ったり、顧客に代わって債権や他の金融商品の売買を行ったり、送金を行ったり、といった商業銀行の役割。
- ミャンマー中央銀行のエージェントとして、通貨準備高を維持し、国家資金口座を維持し、退職金の支払いを実施するといった、開発銀行の役割。

Myanmar Foreign Trade Bank (MFTB)

MFTB は国際的な銀行取引、対外貿易や貿易外の外国為替運用を可能とする金融サービスを提供する国有銀行である。MFTB は国内にも国外にも支店や子会社を有しておらず、50か国の370の代理銀行のネットワークを経由して運用されている。

MFTB は、信用状関連業務、貿易手形の受領・回収、銀行保証の発行とアドバイスなど、他の海外金融機関との協働を実施している唯一の銀行である。これらの業務は、ミャンマー国内の経済活動で外国からの資金が必要な場合に役立っている。周辺国の輸出入銀行との協働により、MFTB は、運輸鉄道省によるヤンゴン・マンダレー間鉄道事業や、通信省の実施する通信事業、電力省の水力発電所事業等、インフラ分野や、農業、工業、通信セクターにおける重要プロジェクトを実施するのに必要な金融機能を提供している。

MFTB には、2007年3月31日現在で合計80,000の外国通貨当座口座があり、政府機関・国有企業も外国通貨準備金をMFTBに保有している。

MFTB は、中央銀行により発行される Foreign Exchange Certificate と呼ばれる外国兌換券の取引も行っており、外国兌換券と外国通貨の売買も実施している。また、MFTB は対ミャンマー通貨との外国為替レートを公表している。

Myanmar Investment and Commercial Bank (MICB)

MICB は民間企業への銀行サービス提供に特化した国有銀行である。MICB は352人の従業員を有しており、現地通貨・外国通貨（米ドル、ユーロ、シンガポールドル、外国兌換券）の預金受け入れ、企業への資金貸付けも行っている。また、SWIFT による外国送金も提供している。貸付け対象企業には工業、建設、運輸、貿易、ホテル・観光サービス、輸出入、職業訓練といった分野の企業が含まれる。

Myanmar Agriculture and Development Bank (MADB)

MADB は農業開発のための季節的融資供与を実施している。14の地域事務所と164の支店、48の代理店を有し、穀物生産・製塩・畜産・漁業等に対して、長期・短期の資金を供与している。

7.2.3 民間銀行

ミャンマーには 19 の民間銀行があり、主な役割は金融仲介、現金保有、負債の支払い、預金者からの資金の獲得等となっている。民間銀行は中央銀行の厳格な規制の下に運営されており、例えば、満期が 1 年を超える融資は禁止されている。なお固定の利子率が中央銀行により定められている。

民間銀行は主に、「半政府系銀行」と「完全な民間銀行」の 2 つに分類できる。半政府銀行は政府と民間企業の両者により設立・出資されている。半政府系銀行は、工業団地や商業省、畜産・漁業省等が所掌する特定の事業を通常対象としている⁹⁴。

民間銀行は民間組織により設立・投資され、ほとんどの民間銀行は金融コングロマリットやミャンマーの主要な企業の一部を構成している。例えば、カンポーザ銀行は、鉱業・宝石業・大規模商業的農業を実施する Myanmar Billion Group の一部であり、国有航空会社である Myanmar Airways の株式の 80% を保有している。多くの場合、民間銀行の支店は大都市にあり、個人・法人向け両方の事業を行っている。

⁹⁴ JICA (2012). “Republic of the Union of Myanmar Data Collection Survey on Modernization of the Financial System”

表 7.2.2 ミャンマーの民間銀行の概要

銀行名	支店数	設立年	説明
Kanbawza Bank	60	1994年1月	国内最大の民間銀行
Myanma Livestock and Fisheries Development Bank	56	1996年2月	公開企業であり、畜産・漁業省が大株主
Yoma Bank	51	1993年7月	FMIグループの関連企業
Innwa Bank	32	1997年5月	Myanmar Economic Corporationが大株主
Ayeyarwady Bank	26	2010年7月	Max Myanmarグループの関連企業
Myawaddy Bank	19	1993年1月	Myanmar Economic Holdingsが大株主
Myanmar Oriental Bank	19	1993年7月	中国系企業
Asia Green Development Bank	18	2010年7月	Htooグループの関連企業
Myanma Apex Bank	15	2010年7月	Edenグループの関連企業
Myanma Industrial Development Bank	15	1993年1月	公開企業
Co-operative Bank	10	1992年8月	公開企業であり、共同事業省が大株主
United Amara Bank	10	2010年7月	IGEグループの関連企業
Myanmar Citizens Bank	7	1992年5月	MSECにて取引されている公開企業であり、商業省が大株主
Sibin Tharyaryay Bank	2	1996年6月	国境課題省が大株主
Yangon City Bank	2	1993年3月	ヤンゴン市の関連企業
Asia Yangon Bank	2	1994年3月	ネピドーに支店を設置
Yadanarbon Bank	1	1992年8月	マンダレー市の関連企業
First Private Bank	N.A.	1992年5月	公開企業
Tun Foundation Bank	N.A.	1994年6月	Tun氏設立の企業

出典: JICA (2012).

本調査では、Cooperative Bank、Yoma Bank、Kanbawza Bank、Myanmar Oriental Bank、Tun Foundation の4銀行に関し、実績・ガバナンス/リスク・成長計画等について、詳細調査を実施した。

実績

ミャンマーにおいて銀行は決算報告を公開する義務がなく、そのため、全ての銀行について統一的な情報を得ることは困難であるが、Cooperative Bankについては財務諸表を開示している。

Cooperative Bank は、2012 年に 4,800 億チャット（562 百万米ドル⁹⁵）の預金残高があることを報告しており、これは 1 年前の 2 倍の金額にあたる。融資と預金の比率は 67.79%（2012 年）であり、前年から 60.48%増加しており、これは融資の増加を示している。なお同銀行の流動性比率は 19.66%である。

成長計画

多くの銀行は、顧客基盤を増やし、預金ベースを増やすことで、資金を増やそうとしている。KBZ は 2013 年末までに、支店数を現在の 95 から 200 に倍強する計画をしている。また、Yoma Bank は現状の 46 支店から、10 の支店を新たに開設する計画をしている。

民間銀行は、アクセスを改善するため、オンラインシステムやモバイル銀行といった新たな商品を開発している。ATM ネットワークの拡充は重要課題の一つである。ATM は、2011 年によく導入され、当初 6 つの商業銀行が ATM の運用を認められた。現在、ATM 機器では引出のみが可能である。2012 年末現在、19 の民間銀行のうち、11 の銀行と 4 つの国有銀行で ATM システムが運用されており⁹⁶、他の 4 銀行でも試験運用が行われている。

銀行の他の成長計画としては、ミャンマー証券取引所がフル稼働した際にその価値を最大限に活用するための IPO 機会の検討がある。銀行によっては、経営基盤強化のため、外国銀行との合併の機会を模索している。

ガバナンス/リスク管理

インタビューを実施した銀行は、概ね銀行構造におけるガバナンスおよびコンプライアンスの強化を重点視しており、これにより銀行の将来的な成長の基盤構築を目指している。今後、ミャンマーの金融市場がグローバル化するのに合わせて、銀行は国際コンプライアンス基準を満たす制度を導入していく必要がある。銀行は IT システムへの投資を実施しており、自行のコア銀行システムへの投資および開発に取り組んでいる。国際業務のコア銀行機能については、多くの銀行が現在システムを導入していない。これに加えて、ミャンマーにおける一般的な通信網が脆弱で信頼性に欠けていることから、更なる先進技術の活用が妨げられている。

7.2.4 外国銀行

ヤンゴンには、22 の外国銀行が駐在員事務所を設置している。直近では、2013 年 1 月、英国 Standard Chartered 銀行がミャンマーにおいて駐在員事務所を設置する初めての欧米銀行となった。

2013 年 1 月の中央銀行プレゼンテーションによれば、中央銀行は外国金融機関を以下の 3 段階で認可する準備をしているとのことである。

⁹⁵ 為替レート: MMK855/1USD により算出

⁹⁶ JICA (2012).

- フェーズ 1：国内民間銀行による外国銀行との JV 運営を許可
- フェーズ 2：外国銀行による 100% 現地子会社の設立を許可
- フェーズ 3：外国銀行による銀行支店の開設を許可

フェーズ 1 では、選定された国内銀行は外国銀行との 80% 迄の合弁企業を設立することが認められる。フェーズ 3 では、外国銀行による「自身の」業務運営開始であり、同国の制裁解除後に実施されることが期待される。金融部門の改革が進行中ではあるものの、同国に信用格付けが存在しないことが、一部銀行の市場参入の障壁となっている。

7.3 金融商品

ミャンマーの銀行は、普通預金・当座預金口座、定期預金、融資、貸し金庫および送金等の金融商品を提供している。また電気料金、電話料金、保険料、市町村税、宝くじ等の各種支払い業務を取り扱っている。2011 年 10 月以降、民間銀行は ATM、外為カウンターおよび特に携帯電話の購入で人気の高い分割払い購入等の業務を再導入している。

7.3.1 預金

民間銀行では、中央銀行規則に基づき、満期 1 年迄の定期預金サービスを提供している。ようやく最近になり、中央銀行は人々からの預金獲得のため、銀行に一定のレンジ内での預金金利の設定を許可し始めた。2012 年 9 月、中央銀行は民間銀行に 10-12% のレンジ内で金利を設定するオプションを認めた。

2013 年 1 月、中央銀行は認めていた金利のレンジを 8-10% へと下方修正した。しかし、2013 年 1 月に預金金利を引き下げた銀行からは、低金利を理由に人々が預金を引き出し始めている。これにより、金利を引き下げた銀行の多くは、中央銀行により低い金利が認められているにも係わらず、2013 年 2 月に金利を 10-12% のレンジに戻している。例えば、KBZ 銀行の預金金利は 3 カ月物 10.25%～1 年物 11% のレンジ内、MEB 銀行では全期間に対して 12% の金利、MADB では預金金利 10% が適用されている。注目されるのは、顧客預金の多くが預金口座で保有されている点であり、例えば Myanmar Oriental Bank では預金の 85% が普通預金にある。

7.3.2 融資

前述の通り、銀行は中央銀行が融資を保証していることから、中央銀行規定により、預金を 1 年以上保有することができない。従って、銀行は預金との満期のミスマッチにより、長期融資を提供することができない。銀行は、自己資本預金比率を維持することが求められている。中央銀行規定により、ミャンマーでは長期融資を受けることができなくなっている。

一般的に、事業に対しては短期融資または貿易金融が貿易融資として提供される。通常、期間は 120 日となっている。また、これらの融資は土地・建物を担保に提供されるのが一

般的である。貸出金利は、用途により 14%～17%となる。当座貸越および短期運転資金融資は、これより高い金利が設定される傾向にある。国有銀行においてもより高い金利が設定されており、例えば MICB および MEB では当座貸越には各々17%および 16%が適用されており、KBZ では同 15%となっている。MADB は、農家開発目的の融資については、金利 15%が設定されている。

従って、現在、ミャンマーでは長期のプロジェクトファイナンスが存在せず、シンジケートローンはあるものの稀であり、通常は行政府がその調整にあたる。

7.3.3 クレジットカード

米国による長年にわたる制裁により、主要な国際クレジットカード会社はミャンマーにおいて事業展開することが認められていなかった。ミャンマーは、主に現金ベースの経済が機能してきたが、この状況は急速に変化している。

2012 年 9 月、当初、マスターカードはミャンマーの Cooperative Bank との間で、デビットカードとしての同社カードの導入について合意した。2013 年 3 月迄には顧客は同カードを店頭機械で使うことが可能となり、近い将来にはホテルに設置される予定である。本年末迄に、マスターカードは 500 機の店頭ターミナルをレストラン、ホテルおよび小売店に設置することを計画している。またビザカードは、2013 年 2 月にミャンマーにおいて電子決済を開始した。さらには 2013 年 1 月の新サービス開始後、China Union Pay のカード保有者はミャンマーにある Cooperative Bank の ATM より現金を引き出すことができるようになった。1 取引当たりの引き出し限度は、300,000 チャットであり、手数料は 5,000 チャットである。1 日の限度額は 1 百万チャット、または約 1,200 米ドルとなっている。また、JCB は中央銀行が主体となって設立した国内決済ネットワーク運営主体である Myanmar Payment Union (MPU) と、ミャンマー国内の MPU 加盟銀行を通じた店舗等での JCB カードの取扱いと JCB ブランドカード発行に関する協業について 2012 年 11 月に基本合意書を締結し、2013 年中の取り扱い開始に向けた検討を行っている。

7.4 規制環境

7.4.1 中央銀行

現在、中央銀行は財務歳入省 (MOFR) の傘下にある。中央銀行は、ミャンマーの金融セクターにおける規制・監督当局であり、同国の金融安定化について責任を有する。ミャンマーでは金融セクターの自由化および銀行システムの現代化に向け、重要な改革が実施されてきた。また、中央銀行は Myanmar Small Loans Enterprise および Myanmar Insurance 等のノンバンクの監督当局でもある。

現在、閣議により新中央銀行法が承認され、2013 年上半期の国会通過を待っている。同

法の通過により、中央銀行に運営上の自治権および十分な説明責任の確保が課されることになる。新中央銀行法では、中央銀行は財務歳入省の傘下で運営をせず、その代わりに別個の独立した主体として金融政策の実施およびマクロおよびミクロ健全性業務の責任を有することになる。

必要となる手段および機関の欠落から、歴史的にもミャンマーは金融政策上の確立された枠組または目的を有していない。国際通貨基金は中央銀行に対し、銀行間金融市場の創設を助言している。これにより、銀行間での融資が可能となり、より活発な信用市場が創設され、資本市場の深さおよび幅を拡大させることに繋がるものと思われる。

中央銀行は国内通貨の唯一の発行機関、政府の財務部門および経済アドバイザーであると同時に、金融機関の検査・監督を実施、外貨準備を管理する役割を有する。また、中央銀行は国際通貨基金からの提案に基づき、為替レート統一に向けたアクションプランの策定を行っている。中央銀行法により、同行は準備金制度、割引率、融資・預金金利、資産・負債割合および最低キャッシュマージンを設定する権限を持つことになる。この様に、同法により、中央銀行は、量的クレジットコントロールに依存せずに、準備金比率や金利政策といった間接的手法により、マネタリーコントロールが可能となる。2013年1月の中央銀行のプレゼンテーションによると、外国投資法の定義では、銀行は自己資本比率10%を維持し、資本の20%を超えて単一の個人または企業に融資することができないとされている。中央銀行は、銀行が流動性比率（負債に対する流動資産）20%を維持することを求めている。また、銀行は当座預金および定期預金に対する準備金として、各々10%および5%を維持することが求められている。

中央銀行が実施中の変革

中央銀行は、「支払システム開発計画」を実施している。これには、現行の手動による決済システムを自動決済システムへとアップグレードし、金融機関間の電子資金決済および報告システムを行うための銀行ネットワークの実施が含まれる。さらに、現在17行で構成される Myanmar Payment Union は、デビットカードのネットワークおよび銀行が ATM 機械を共有して提供サービスの種類を増加させるため全国的な ATM 網を導入している。

中央銀行は、オンラインバンキングを可能とする電子銀行ネットワークを公開している。同行の最近のプレゼンテーション（2013年1月）によると、同ネットワーク整備の約80%が完了しているとのことである。

7.5 主要課題

7.5.1 流動性の不足

中央銀行の厳格な規制により、現在、市場では流動性が不足している。中央銀行は満期

1年以上の融資を認めておらず、適用金利を固定金利としている。これは、民間の貸し手間の競争の妨げとなっている。国有銀行は同規定の対象外であるが、より高い貸出金利および融資に関する極めて高いリスク評価により借り手は遠のいている。その結果、長期融資は市場では調達できず、インフラ案件の資金調達は困難となっている。

現在、外国銀行がミャンマーで設立を認められているのは、市場に銀行サービスを提供することのできない駐在員事務所だけである。従って、現在もミャンマーの現地企業は、海外からの資金調達ができない状態にある。

7.5.2 外国為替リスク

ミャンマーは為替の新管理フロート制度を導入したが、本制度で為替をうまく管理できるか否かが、海外投資家にとっての通貨リスクを大きく左右すると考えられる。この新管理フロート制度導入以前まで、ミャンマーは固定・限定為替レート政策を採用してきた。35年間、ミャンマーの通貨であるチャットは国際通貨基金のSDRに1米ドル=6.4チャットにてリンクされてきた。なお、日常取引向けの平行レートが同時に存在していた。本平行為替レートは、公定レートより大幅に高い820チャットに設定されていた。

2012年4月、参考為替レートとして1米ドル=818チャットを設定することにより、CBMは外為制度を管理フロート制度へと移行した。これは2012年8月の新外国為替管理法（Foreign Exchange Management Law）の制定と共に実施されたものであり、同法により全ての為替規制および複数レートが存在する為替慣行が廃止された。

合法化された市場経済型の為替制度に向けた環境整備のため、中央銀行は公認外為ディーラー免許数を増加し、民間銀行にも発行した。最近、同行は両替免許、公認ディーラー銀行、および公認送金銀行の3種類の外為ディーラー免許を発行している。銀行が交換することができる通貨は、米ドル、シンガポールドル、ユーロ、一万米ドル以下の外貨兌換券となっている。国内で合法的に使用できる通貨の創設により外国人観光客の便宜を図る目的で作られた外国兌換券の利用は、2013年7月1日に終了する。

7.5.3 人材

中央銀行、財務歳入省および民間銀行へのインタビューを通じ、現在、中央銀行および民間銀行内で人材の能力不足が判明した。この人材の問題は、特に注力すべき問題として認識されている。多くの銀行は社内研修を実施しているが、同分野における更なる支援の必要性が認識されており、海外からの援助および支援が歓迎される。またその他知識が不足している主要分野として、銀行が国際基準に準拠するにあたっての会計・報告システムが挙げられる。多くの銀行は過去のイギリスの銀行システムによる会計システムを基盤としており、更なる改善が必要となっている。

8. アジア諸国との比較

8.1 アジアにおけるインフラ需要

2010年から2020年におけるアジアにおけるインフラ投資需要は8.2兆ドル、また、中国およびインドがその80%を占めるとする試算が、ADB/EIUの調査により示されている⁹⁷。さらに、政府資金による調達はその60%にとどまり、残額は民間資金の活用が想定されている⁹⁸。

(単位: 10億米ドル)

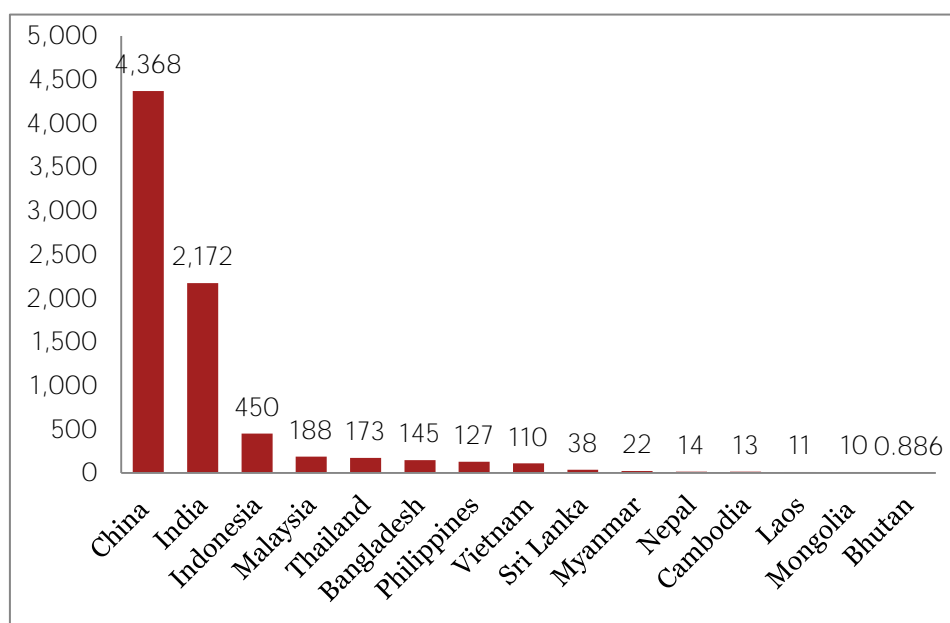


図 8.1.1 想定されるインフラ投資需要

出典:ADB(2010)

多くの国において、公的資金のみではインフラ需要を十分に賅うことはできず、この資金需給のギャップを解消するためには民間資金を動員する必要がある。インドでは、第12次5ヶ年計画(2012-2017)において、民間資金によるインフラ整備が50%にのぼると想定されており、インドネシアの国家開発計画庁によれば、2014年までのインフラ投資の51%が民間資金によるものとされている。

⁹⁷ Biswa Nath, Bhattacharyay(2010). “ADB Working Paper Series - Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020”

⁹⁸ Barrow, Michael (2010) “Private Financing of Infrastructure in Asia” ADB Workshop on APEC Growth Strategy, Sapporo, Japan.

8.2 官民連携スキームの進捗状況

民間投資の増大が多くの国で期待されているものの、官民連携(PPP)スキームの進捗状況は国によって大きく異なっている。次表は、Economic Intelligence Unit (EIU)/ADBにより実施された PPP 環境⁹⁹についての報告例を示している。同報告では、5分野、(1) 規制枠組み、(2) 実施体制、(3) 運営成熟度、(4) 投資環境、(5) 金融制度、によって、PPP 進捗状況を評価しており、包括的な成熟度に応じて、対象国が4グループ(初期、新興期、発展期、成熟期)に分類されている。

⁹⁹ Economic Intelligence Unit, “Evaluating the environment for public-private partnerships in Asia-Pacific The 2011 Infrascop”, 2011.

http://www.managementthinking.eiu.com/sites/default/files/downloads/Infrascop%202011_Asia.pdf

アジア・太平洋州におけるPPP実施環境に関するランキング

国	全体の順位	規制枠組み	組織体制	実施要領成熟度	投資環境	ファイナンス
オーストラリア	1	1	1	5	1	1
英国*	2	2	1	2	2	1
韓国	3	3	3	4	5	3
グジャラート州	4	4	4	7	3	5
インド	5	5	4	3	6	6
日本	6	6	4	6	4	4
中国	7	11	13	1	7	7
フィリピン	8	7	8	10	13	8
インドネシア	9	8	8	9	8	11
タイ	10	12	7	8	9	9
バングラデシュ	11	8	11	12	10	12
パキスタン	12	10	11	11	15	3
カザフスタン	13	13	8	14	14	9
ベトナム	14	15	16	13	12	15
モンゴル	15	13	13	16	11	16

* ベンチマークとしている国

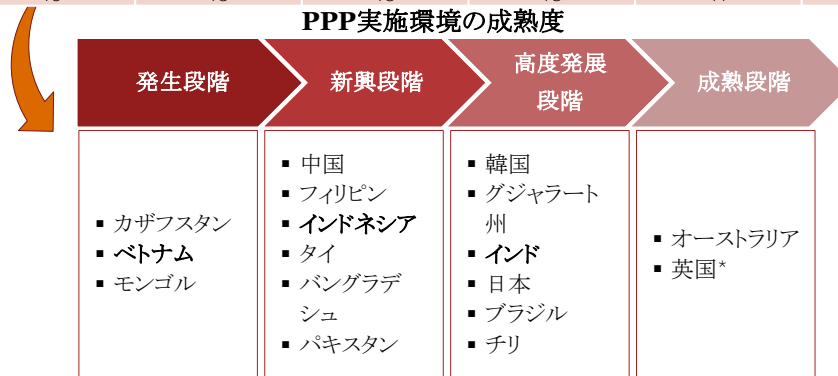


図 8.2.1 PPP 環境のランキング

出典: Economic Intelligence Unit (2012)

本報告書においては、PPP 事業推進に直接影響する主要なステップとして、法制度、実施体制、資金調達、実施要領に関する成熟度、投資環境を含む政治的な意思の各分野に該当するものを想定している。次表では、これらの要素について、各発展段階において想定される状態をまとめている。国の状況を確認する場合、全ての要素が同じ発展段階に属するとは限らない。例えば、進んだ法制度を保有している国であっても、案件組成・実施能力が限定的であることも考えられる。

表 8.2.1 PPP 環境の発展段階ごとの PPP 推進に関する主な観点の状況

	発生初期段階	新興段階	高度発展段階
法制度的枠組み:			
公共調達ルール	開かれた、競争的な公共調達法が整備されている	開かれた、公正な公共調達法が整備されている	開かれた、公正な公共調達法が整備されている
PPP 法	PPP が制度として規定されている	PPP 事業を規定する法もしくは制度が整備されている	PPP 法が整備され、PPP 事業を管轄している
組織的枠組み:			
PPP を実施・促進する組織	PPP 促進にかかる能力が限定的	PPP 促進のための組織が整備されている	PPP 促進組織が必要な権限を有している
事業準備・承認にかかるプロセス	事業準備・承認にかかるプロセスが定義されている	事業準備・承認にかかるプロセスがガイドラインに定義されている	事業準備・承認にかかるプロセスが定義されている
資金調達:			
長期資金調達	長期資金のアベイラビリティが限定的	交換可能通貨による長期資金調達が可能	現地通貨による長期資金調達が可能
政府の財政支援メカニズム・保証	支援が約束されていない	支援が計画されている、もしくは一定実施されている	支援が実施され、実績を積み上げている
実施要領に関する成熟度:			
事業開発能力	発注機関の能力が限定的であり、事業開発資金も限定的	発注機関の能力が限定的であり、事業開発資金制度が整備されているもしくは適用可能な資金がある	発注機関が PPP 事業を組成する十分な能力を有している、案件形成支援のためのファシリティが整備されている
成功案件・パイプライン数	実施された案件数は限定的	実施事業が増加し、勢いを増している	実施事業数が積み上がり、中央・地方の両政府レベルにおいて、多様なセクターにおいて事業が実施されている
政治的コミットメント:			
政治的コミットメント	政府が公共サービスに対する民間参加の必要性を確認している	政府は各案件に対して強いコミットメントを示している	政府のコミットメントが制度化され、継続的に実施されている
政府支払いに係るリスク	政府の債務履行にやや不安が残る	政府の債務履行にあまり不安はなく、投資家に対する最低限の保証も提供する	政府の債務履行に不安はない

出典：Economic Intelligence Unit (2012) を参考にコンサルタントにて作成

以下、インドおよびインドネシアを事例として選定し、PPP 推進状況を確認するとともに、先の EIU/ADB 調査にて異なるカテゴリーに分類されている三ヶ国（ベトナム、イン

ドネシア、インド) についての比較分析を実施した。

8.2.1 インド

インド PPP インフラの概況

PPP による投資は、2000 年以後、増加傾向にあり、2005 年末からは政府による政策的支援や資金調達スキーム、さらには PPP を支える機関の創設による大きな後押しを受けたことで、その勢いはさらに顕著になっている。インド中央政府はこうした取り組みを進め、財務大臣は 2011～2012 年度の予算説明の中で包括的な PPP 政策の策定を発表するに至った¹⁰⁰。

インド PPP インフラ実施状況

政府による継続的な促進策により、インフラ PPP 関連では相応の成果が見られた。支援策の内容としては、インフラ向け予算の増額、VGF (Viability Gap Funding、事業性補填政府助成基金) のような資金調達スキーム、インドインフラ金融公社 (India Infrastructure Finance Company Limited) によるイニシアティブである、インフラ事業開発基金 (India Infrastructure Project Development Fund) 、およびインフラデッドファンド (Infrastructure Debt Fund) などが挙げられる。さらに、中央政府は、インド全土の PPP に対する強力な政策枠組みの整備を進めてきている。同政策枠組みの強化の必要性は以前から認識されており、そのことは 2011～2012 年度予算のなかで示されている包括的 PPP 政策の策定に向けた宣言からも読み取れる。セクター毎の金額 (契約総額) は以下のとおりである。

道路セクターは、総事業件数の 55% を占めるが、事業の平均規模 (総事業費ベース) が小さいため、金額での割合は全体の 47% に留まっている。一方、港湾セクターは、総事業件数に占める割合は 8% であるが、事業の平均規模が大きいため、金額ベースでは全体の 20% を占めており、エネルギーセクターが 18% で続いている。

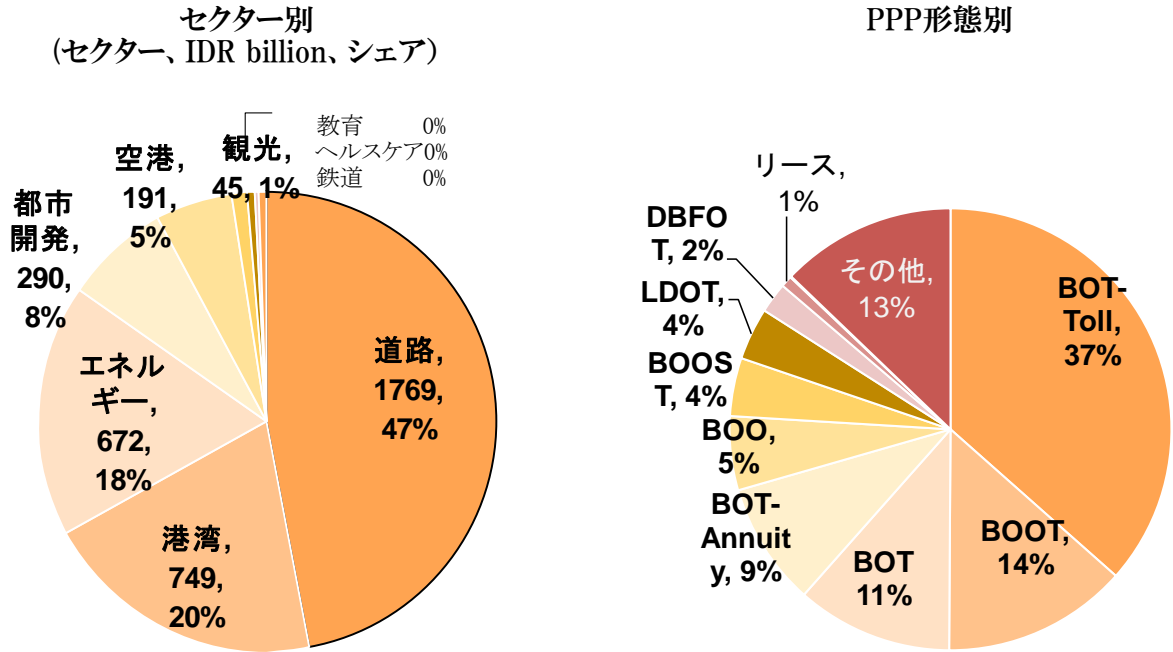
前述の 3 セクターを除くと、基本インフラの PPP 実績は実際のところは多くはなく、州や地方自治体を中心となって担うセクターでの PPP プロジェクトには大きな拡大余地があることが示唆されている。なお、e ガバナンス・ヘルスケア・教育といった領域では、インド全域的に PPP はまだほとんど活用されていない状況にあり、多少の動きが見られる程度に留まっている。

2011 年 4 月までに、総費用 2 兆 914 億 8,700 万ルピー、205 件の主として道路セクター事業が、PPP 承認委員会 (Public Private Partnership Approval Committee) 、によって承認されている。これらのプロジェクトのうち、16 件は 1 月 11 日から 4 月 11 日の間に承認が行われた。VGF を必要とするプロジェクトや中央政府管轄のプロジェクト (憲法において中央政府管轄リストに該当するプロジェクト) はすべて PPP 承認委員会によって承認されてい

¹⁰⁰ インド財務省ウェブサイト <http://www.indiabudget.gov.in/bspeecha.asp>

る¹⁰¹。

PPP 契約の主要な種類については、ほぼ全ての契約が BOT¹⁰²/BOOT 型 (Toll または Annuity モデル¹⁰³) やそれに類似した種類のものである。水道セクターではマネジメント契約・リース契約が一般的に好まれてきた。このセクターは公共財としての性格が強く、以前からコスト・リカバリーのための規制環境が存在していないからである。



*出典 : pppindiadatabase.com

図 8.2.2 インドにおける分野及びタイプ別 PPP 概況

出典:PPP India Database

インド PPP インフラ法制度/政策枠組みの状況

インドにおける PPP の始まりは、1990 年代半ばの電力・交通セクターであった。インド経済が長期にわたって 8~10%の成長率を維持していくためにはインフラ不足というボトルネックを軽減していく必要があると広く認識されており、インド政府は、ほとんどのインフラセクターで PPP 事業方式を採用する努力を強化してきた。政権が頻繁に交代したにもかかわらず、様々なセクターの PPP プロセスがここ 2、3年の間に成熟してきた。PPP に

¹⁰¹ 一方、PPPAC に承認される事業は①中央政府所管の PPP 事業および②地方政府 (州/ULBs) 所轄の PPP 事業のうち、VGF 等の支援を中央政府に要請したものに限定されている。したがって、中央政府が関知していない地方政府独力による PPP 事業には、PPPIndia Database の統計から漏れているものも多いことには留意が必要である。

¹⁰² Build-Operate-Transfer 方式のことを意味するが、資産の所有権が事業期間にわたって公共側に残留する点で、わが国でいう BOT 方式とは異なる。わが国でいう BOT 方式、すなわち資産の所有権を民間セクターが有する事業方式は BOOT 方式 (Build-Own-Operate-Transfer) である。

¹⁰³ Toll モデルとは、主に交通セクターにおいて利用料金をコンセッションネアが直接収受するもの。Annuity モデルは、実施機関等の公共機関からサービス対価の支払を受けるもの。

関する重要な決定が新政権によって覆されたことはなかった。未だ、すべてのセクター・種類のプロジェクトに適用される中央政府の包括的な PPP 法制度や規制は存在していないが、政府は様々なイニシアティブによって民間の参加を促す環境を作り上げることに成功してきた。

経済インフラおよび社会インフラ（教育やヘルスケアなど）の整備促進に向けた PPP のための包括的な政策枠組みについては、現在検討が行われている。この政策では、民間セクターの参入や中央政府・州政府のインフラ・プロジェクトの実行についてのガイドラインが提示される予定である。この新しい PPP 政策は、以下の 3 つの柱に基づくものとなる。

法令による過剰な規定を避けることを前提としつつ、PPP 事業のセキュリティ確保に資する法的枠組みを確立すること。

これまでに国内の PPP を促進するために中央・州政府が実施してきた多様なイニシアティブを成文化すること。

第 2 世代の PPP に必要となるプロセスの確立。これは、PPP プロジェクトに対する適切な公共機関による監督・モニタリングを重視し、プロジェクト策定時に VfM (Value for Money、バリュー・フォーマネー) の原則に基づき案件形成を行う基盤を確立することである。

昨今インドでは、新たなインフラ開発に民間セクターの力を導入しようという政治的意思 (Political Will) が働いている。財務省が中央政府の全省庁・部局に対して送った通達では、インフラ開発における最良の方法として PPP を検討すべきとしている。この政治的意思によって、一部のセクターでは他のセクターよりも先進的な PPP プログラムが実行され、それが年ごとに改善されるという成果が生まれている。同時に、規制面での体制も構築されつつある。このような政治的意思の 1 つの背景として、ほとんどのセクターでは、利用者が質の高いサービスを受けるために、現行より高い料金を支払うことへの抵抗を示すことがあまりなかったという政府の経験がある。

インドで PPP が急速に採用されているもう 1 つの理由としては、国内の銀行・金融機関がプロジェクトファイナンス市場で活発に活動しているという事情がある。空港、電力、港湾 (コンテナ・ターミナル) のような大型プロジェクトの資金は、好条件で国内調達されてきた。金融機関は、このようなプロジェクトに対してさらに強い意欲を示している。

表 8.2.2 インド中央政府における PPP 法制度の整備状況

法制度	全セクターに適用される包括的な PPP 法制度や規制はない
政策	財務省 による VGF、PDF 等の支援スキーム・ガイドラインあり 財務省経済局が現在、包括的な PPP 政策案を検討中
統括機関	セクター横断的な機関・委員会を設置

出典：コンサルタント作成

PPP に関する組織的枠組み

PPP 事業に関する組織および規制の枠組みは、以下のように分類することができる。

- セクター横断的な管轄権を持つ高レベルの諮問機関：
 - 政府は、PPP の調達プロセスと監視プロセスを可能とするために様々な機関や委員会を設置している。これには、PPP 評価ユニット (PPPAU) を含む Planning Commission、CoI (Committee on Infrastructure、インフラ委員会)、PPPAC がある。

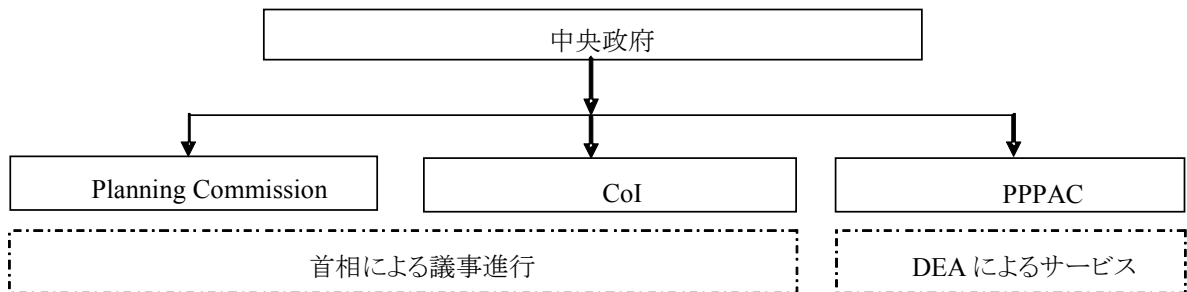


図 8.2.3 中央政府内の 諮問機関の構造

出典: コンサルタント作成

- 中央政府省庁：これには、財務省 (MoF)、財務省経済局 (Department of Economic Affairs)、経済局内の PPP セル、その他関係省庁の PPP 担当部署がある。高速道路庁 (NHAI) や鉄道セクターの RAIL VIKAS NIGAM LIMITED のような関連機関も、それぞれ道路と鉄道における PPP プロジェクトの促進に中心的役割を果たしてきた。

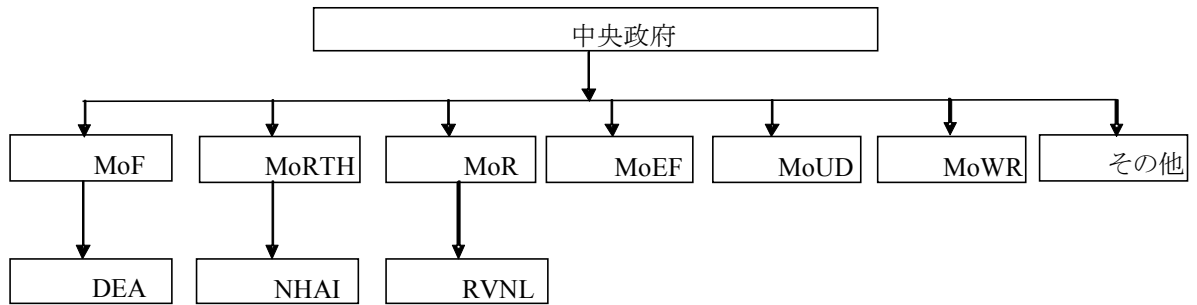


図 8.2.4 中央省庁の構造

出典: コンサルタント作成

金融および案件形成に関する政府支援の状況

- インド政府はする政府支援の状況を果たし MITEDffairs コンテナ・ターミナル
 - 中央政府 PPP 支援スキームおよび関連機関：これには、1) VGF、受任委員会、VGF 受任機構、2) IIFCL、3) IIPDF、そして 4) インフラ開発金融会社 (Infrastructure Development Finance Company)、インフラリース・金融サービス会社 (Infrastructure Leasing & Financial Services Limited) といった、その他の公的性質の強い金融機関および商業銀行等がある。
 - 州レベルの機関：これには、個別の州の PPP セル、関係省庁、その他の機関がある。

表 8.2.3 インドにおける PPP 事業への支援メカニズム

支援メカニズム	手段	管理・運営	開始年
バイアビリティ・ギャップ・ファンディング	初期資本費に対するグラントスキーム	財務省経済局	2005
インフラ開発金融公社のファイナンス	長期融資 (リファイナンス/直接貸付)	政府系公社	2006
インドインフラ開発基金による資金	案件形成のための無利子融資	財務省経済局	2008

出典: コンサルタント作成

8.2.2 インドネシア

背景

1990年代以降、インドネシアでは、特に電力・有料道路のセクターを中心にインフラに対する民間投資が行われてきた。IPP事業に対する投資は、アジア危機直前である1997年までの間に、約200億ドルに上った。しかし、アジア危機後のIPP事業の失敗の影響もあり、政府によるインフラ投資が、GDP比7%から4%へと低下する一方であった。ユドヨノ政権が誕生した2004年以降、インフラ需要に応えるためには、政府予算を補完する民間投資の促進が重要であると、新たな枠組みが必要となっていた。

PPPの定義および法制度

PPP法は制定されていないが、PPPに関する大統領令（大統領令2005年第67号）および修正大統領令（大統領令2010年第13号および大統領令2011年第56号）が公布されており、これらの法令を通じてPPPが定義されている。これらに拠ると、PPP事業とは、政府による土地の提供、税制インセンティブ、財政支援がある事業とされている。国家開発計画庁によるとPPP事業は、道路、電力、水道セクターに限定されてきたとしているが、前述の大統領令に則ったPPP事業は、財務省100%出資のインドネシアインフラ保証基金（Indonesia Infrastructure Guarantee Fund）による保証付きのPPP事業である中部ジャワ石炭火力発電事業の1件のみに留まっている。

保証基金に加えて、bankableなPPP事業を促進するためにも、政府による財務支援メカニズムが構築されている。

表 8.2.4 インドネシアにおけるPPP事業に対する財務支援

手法	組織	内容
バイアビリティ・ギャップ・ファンディング (VGF)	財務省	2013年12月にVGFに関する法令が発行され、VGFによる資金供給が間もなく行われると期待されている。
保証	インドネシアインフラストラクチャー保証基金 (Indonesia Infrastructure Guarantee Fund、IIGF)	インドネシア政府財務省が出資。IIGFがPPPの契約解除の際に保証を供与する。
長期融資	インドネシアインフラストラクチャーファイナンス (Indonesia Infrastructure Finance、IIF)	ADB、インドネシア政府、三井住友銀行等が出資。長期融資および事業形成と事業の資金調達に関するアドバイスも行う。
	Sarana Multi Infrastruktur (SMi)	インドネシア財務省が出資。事業形成と事業の資金調達に関するアドバイスを行う。

出典: コンサルタント作成

インドネシアにおける現在の組織体制

PPPによる調達に関し、現在の組織体制は複雑で、多くの政府機関が関与している。PPP調達に責任を負っている主要機関として、次の機関が挙げられる。

- 国家開発企画庁（BAPPENAS）
- 財務省 (MOF) 財政政策におけるリスクアネジメント担当
- インドネシア投資調整庁（BKPM）

BAPPENAS における PPP センター部では、PPP 事業の候補案件情報をまとめ、案件形成の促進を行っている。候補案件は「PPP Book」として毎年発行されており、予算計画局では、各省からのインフラ開発に関する提案を精査・調整している。

財務省は、PPP に関する政府愛誠支援の枠組みおよびシステムの維持・改善を行っており、VGF の設計・実施を行っている。また、財務省の予算計画担当において、各省のインフラ関連予算計画を精査し、最終的に予算配分を行う。

BKPM は投資家の窓口として、投資に関する様々な許可・承認を提供する機関であり、マーケットサウンディングを実施したり、ビジネスフォーラム・ロードショーといった投資促進のための活動を行ったりしている。

次表は PPP 実施に関するその他の主要機関を示している。

表 8.2.5 PPP 実施に関するその他の主要機関

機関	役割
インフラ整備促進委員会 (The National Committee for Acceleration of Infrastructure Provision、KKPPI)	インフラ整備に係る重要な政策に関する意思決定を行う。近年あまり活動が見られない。
経済担当調整大臣府 (Coordinating Ministry of Economic Affairs、EKUIN)	インフラに関する政策の立案および関係省庁の調整。インドネシア経済開発迅速化・拡大マスタープラン (Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development、MP3EI) の主な担当機関である。
国家土地庁 (National Land Agency、BPN)	土地関連のインフラ事業に関する政策を立案し、用地取得のモニタリングを行う。
所管省庁・政府機関 (Government Contract Agencies)	PPP 事業の規定を定める発注者。

8.3 比較分析

前述の2カ国の制度・組織設計の進捗を踏まえ、次表では、これら2カ国およびベトナムにおける PPP 促進のためにとられた施策・環境整備等を整理している。各項目について、(i) 整備が進んでいる項目は緑、(ii) 中程度の整備状況である項目は黄、(iii) 初期発展段階にある項目は赤として色分けをして表示している。

PPP 促進に関し、初期段階にあるベトナムにおいては、政府調達に関する枠組みは形成されている。BOT に関する規定(Decree on Investment in the Form of Build-Operate-Transfer, Build-Transfer-Operate or Build-Transfer Contract) が 2009 年に制定され、PPP のパイロット事業に関する決議(Decision on Issuance of Regulation on Pilot Investment using Public - Private Partnership Model) が 2011 に公表されている。PPP 事業に関する決定の詳細については制定中であり、企画投資省が PPP 促進を主導している。政府はインフラ整備に対する民間資金の活用の必要性を確認しているが、PPP 促進のための政府支援に向けた詳細計画はまだ公表されていない。また、PPP 案件の組成のための能力強化も課題とされており、ドナーによる資金的・技術的な支援が期待される。

インネシアは、PPP 促進の新興段階にあると考えられており、PPP に関する大統領令および 2 度にわたる当該大統領令の修正により、政府の役割・調達手続きが規定されている。政府財政支援についての体系化については、近年、大きな進展を見せており、保証基金の設立、長期金融機関の設置、VGF の設定等を進めている。現在のところ、PPP の規定に則った事業は一件のみであるが、国家開発企画庁の PPP 推進部の支援も得つつ、各実施機関において候補案件を組成している。

インドは、PPP 促進の高度な仕組みを備えており、かなり進行した段階にあると考えられ、既に多様なセクターにおいて 700 件以上の PPP 事業が実施されている。国の PPP 法は制定されていないものの、財務省が PPP 実施にかかるガイドラインを提示しており、中央省庁に対し、インフラ整備のための最良の方法を選定するために、PPP の検討を推進している。また、国の開発計画・承認のために省庁横断的な委員会が設置されており、発注機関に対する財政および事業形成に向けた支援が制度化されている。

	発生初期段階	新興段階	高度発展段階
主要ステップ	ベトナム	インドネシア	インド
1-法・規制枠組み	BOT法は存在する。PPP決議が発行された。	PPPに関する大統領令が発行・改訂されている。	中央政府によるPPP法は存在しないが、促進のための政府イニシアティブは多数。
2-組織体制	計画投資省がPPPを推進。	国家開発企画庁にPPP推進ユニットがある。	財務省のPPPユニットおよび省庁横断的な組織あり。
3-財政支援/PPP事業に対する長期	VGFがPPP決議には含まれているが、活用実績はない。	政府による保証会社・VGFの設立がされるが、実績は限定的。	VGFがPPP事業の事業採算性を向上させている。
4-実施体制成熟度	案件形成のためのファシリテーター(PDF)は特に存在しない。	PDFは存在しないが、ドナー資金による案件形成支援あり。毎年PPP Bookが発行される。	PDFのしくみあり。多様なセクターにおけるPPP実績あり。
5-政治的意思	国は民間セクターの活用の必要性を認識している。	政府はPPP事業実施について強力なコミットメントを示している。	政府のコミットメントが制度化している。

PwC

図 8.3.1 比較対象国の PPP 推進状況

出典： コンサルタント作成

8.4 ミャンマーにおいて検討すべき課題

8.4.1 ミャンマーにおける PPP 推進のために必要となる要件および現状

前述のとおり、新外国投資法および規則が発表され、大統領も内外の民間セクターからの投資を積極的に呼び込む姿勢を示している。民間セクターの参加を促進するために、次の図にあるような項目の改善が必要と考えられる。

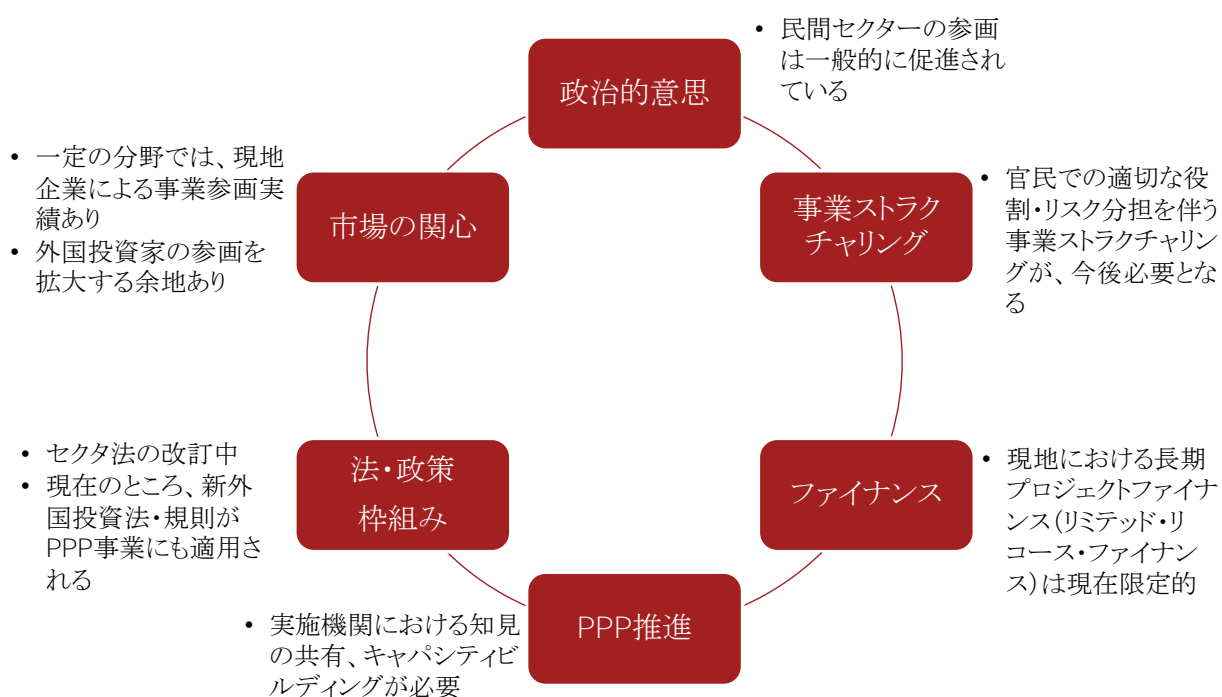


図 8.4.1 民間セクターの参画を促進するために検討すべき主要課題

出典：コンサルタント作成

8.4.2 ミャンマーにおける PPP 促進のための必要方策の概要

上記の各項目について、他国における発展過程を鑑み、ミャンマーにおける課題および必要な方策について整理すると次のとおりである。

表 8.4.1 ミャンマーにおける課題および必要な方策

項目	ミャンマーにおける課題
法制度枠組み	
公共調達ルール	<ul style="list-style-type: none"> 公共調達に関する法制度が整っていない
PPP 法	<ul style="list-style-type: none"> PPP が法・規制で定められていない 新外国投資法・規則が PPP 実施に使用される 多くのセクター法の改訂中であり、新外国投資法との整合性についての問題も指摘されている
<ul style="list-style-type: none"> 組織的枠組み 	
PPP 促進・実施機関	<ul style="list-style-type: none"> PPP 促進に関する組織は設立されていない
案件準備・承認手続き	<ul style="list-style-type: none"> 事業準備・承認のプロセスに係るガイドラインが規定されていない
<ul style="list-style-type: none"> ファイナンス 	
長期金融	<ul style="list-style-type: none"> 長期資金（リミテッドリコース）の調達が困難である 現地通貨による長期資金調達が困難
政府財政支援メカニズム・保証	<ul style="list-style-type: none"> 政府は、過去の民間参加による事業において、現物出資や土地の提供による出資等を行っているが、支援メカニズムは規定されていない
<ul style="list-style-type: none"> 実施能力進捗度 	
案件形成能力	<ul style="list-style-type: none"> 発注機関の能力および案件形成のための資金が限定的。プロジェクト毎の支援が海外コンサルタントから提供されてきた 発注機関の知見の共有・能力強化が必要
実施件数および候補案件数	<ul style="list-style-type: none"> 案件実績数は限定的
<ul style="list-style-type: none"> 政治的意思 	
政治的意思	<ul style="list-style-type: none"> 政府が公共事業・サービスへの民間部門の参画の必要性を認識
政府による支払リスク	<ul style="list-style-type: none"> 民間企業にとって政治的不安定性が懸念材料であった

出典：コンサルタント作成

表 8.4.2 PPP 促進のための必要項目とその実現段階

項目	PPP 促進のための必要項目	ステップ 1	ステップ 2	ステップ 3
● 法制度枠組み				
公共調達のルール	● 公共調達ルールを策定する	✓		
PPP 法	● PPP 事業を管轄する法制度を規定する ● 現存および改訂中の法制度間の整合性をとる(セクター法 / 国営企業法 / 外国投資法)	✓ ✓		
● 組織的枠組み				
PPP 促進・実施機関	● PPP 促進・実施に係る組織を設立する ● 独立組織もしくは省の局・課の形で PPP 組織を組織化する	✓		✓
案件準備・承認手続き	● 案件形成・事業承認のプロセスに係るガイドラインを規定する ● モデル契約書を作成する			✓ ✓
● ファイナンス				
長期金融	● 長期資金調達のための市場/ファシリティの創設		✓	
政府財政支援メカニズム・保証	● 財務採算性の低い事業を支援するための政府支援制度を策定する		✓	
● 実施能力進捗度				
案件形成	● パイロットプロジェクトを形成する ● 発注者の能力強化を行い、知識共有を行う ● 案件形成に対する資金供与のメカニズムを策定する		✓	✓ ✓
● 政治的意思				
政治的意思	● 国家開発計画やセクター開発計画の下、民間事業者のニーズを発掘する ● 投資環境・民間セクター参加促進のための情報開示を行う ● 政府のコミットメントを示すための PPP マスタープランやロードマップを策定する		✓	✓ ✓

出典：コンサルタント作成

9. JICA に期待される PPP 促進に向けた支援

9.1 PPP 発展段階に応じた支援ツールおよび可能性

PPP 促進に向けた支援には、対象国における PPP 受け入れのための環境整備の段階に応じ、基本的な PPP インフラの開発を目的とするもの、また、個別の事業実施支援を目的とするものに大別される。事業実施段階においては、官民双方に向けた支援の可能性が考えられる。

JICA では PPP 推進・実施について多様なサービスを提供しているが、主要な支援ツールは、有償資金協力、無償資金協力、技術協力、海外投融資（PSIF）、PPP 協力準備調査が挙げられる。ここでは今後の支援ツールとしての可能性を鑑み、支援相手先毎に、JICA による支援ツールの適用可能性を整理する。

公共セクターに対する PPP 促進支援の可能性

- 有償資金協力：PPP に対する政府財政支援（たとえば、バイアビリティ・ギャップ・ファンディング、保証リザーブ、政府系金融機関による長期資金供与等）のバックファイナンスおよびインフラ整備に関する政府負担部分に対する資金供与、案件形成、実施支援等に活用されることも考えられる。また、選定された民間事業者から、こうした費用を回収する仕組みを備える等の工夫をすることで、持続可能な仕組みに近づけることも考えられる。
- 無償資金協力：有償資金協力と同様の目的に活用できる。当然、無償であるので、収入がないもしくは限定されるような事業に活用することが考えられる。
- 技術協力：技術協力は法制度・組織体制の枠組みや PPP や各セクターに関するマスタープランの作成から、個別事業に関する案件形成・実施支援に至るまで、多様な範囲に活用できる。

民間セクターに対する支援の可能性:

- 海外投融資：PPP 事業を実施する民間セクター・SPC に対する出資および商業銀行からの融資条件よりも緩和された条件での融資
- PPP 協力準備調査：民間セクターによる可能性調査に対する資金供与。JICA が約半年毎に適用可能な民間企業を選定し、資金供与するもの。

表 9.1.1 PPP 実施環境の組成に向けた支援内容

	基本的な PPP インフラの開発			事業実施支援		
主な項目	法制度枠組み	組織体制枠組み・マスタープラン開発	政府財政支援	実施機関に対する能力強化 (含むマスタープラン作成)	案件形成・実施支援	ファイナンス
支援相手方	政府	政府	政府	政府	政府・民間	政府・民間

出典：コンサルタント作成

9.2 JICA に期待される PPP 促進のための支援項目案

ミャンマーにおける PPP に関する現況を踏まえ、ファイナンス・技術両面での支援が有効であると考えられる。以下はミャンマーにおける PPP 促進のための JICA による支援可能項目案を列挙したものである。

基本的な PPP インフラの開発

- 技術供与プログラム
 - PPP に関する法制度整備
 - ✓ 現状分析、課題認識、解決案の提示 (他国におけるベストプラクティスからの示唆を含む)
 - ✓ 民間セクターの参画に対して必要となる枠組みの構築
 - ✓ 基本文書の作成
 - ・ PPP 法
 - ・ 関連規則
 - ・ 基本方針
 - ・ ガイドライン (手続き、リスク分析、Value for Money 計算方法、契約、モニタリング等)
 - ・ 基本解釈
 - ・ 標準契約雛形
 - ✓ セクター法、外国投資法との整合性の検証
 - 組織体制整備
 - ✓ 現状分析、課題および必要な機能についての整理、解決案の提示 (他国におけるベストプラクティスからの示唆を含む)
 - ✓ 関連省庁と協働し、必要な組織体制の構築
 - ✓ 組織構成、管理・ガバナンスシステムの構築
 - ✓ PPP 推進組織、実施機関、財務・企画関連省庁、大統領府等の関連組織の

役割分担の整理

- PPP マスタープランおよびロードマップの整備
 - ✓ 現状分析、課題整理
 - ✓ 目的・開発計画の設定
 - ✓ 利害関係者における共通認識・合意形成の支援
 - ✓ 情報収集・発信
- 政府財政支援の整備
 - ✓ 現状分析、課題および必要な機能についての整理、解決案の提示(検討項目には、VGF、政府保証、長期金融ツール、ドナー資金を活用したハイブリッド型 PPP 等を含む)
- ファイナンス
 - VGF、政府保証リザーブ、長期金融、ハイブリッド型 PPP における政府分担部分等へのバックファイナンスとして、有償・無償資金の供与

事業実施支援

- 技術支援
 - 発注機関の機能強化
 - ✓ PPP の基本理解の支援
 - ✓ 案件優先順位づけ、各セクターにおける官民資金の有効活用のための資金調達計画の策定
 - 案件形成・実施支援
 - ✓ 可能性調査、事業ストラクチャリング、案件許認可手続きの確認、資金調達計画の作成等
 - ✓ 調達手続きの支援
- ファイナンス
 - ミャンマー政府による支援ツールもしくは我が国政府による特定の基金等による案件形成・実施支援
 - 個別のハイブリッド型 PPP に対する有償・無償資金供与
- 民間セクター支援
 - 可能性調査の支援および出融資の供与