

ミャンマー国
連結性強化に係る情報収集・確認調査
ファイナルレポート 和文要約

平成30年5月
(2018年)

独立行政法人
国際協力機構 (JICA)

株式会社国際開発センター
株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
株式会社パデコ
アイ・シー・ネット株式会社

東大

JR

18-039

ミャンマー国
連結性強化に係る情報収集・確認調査
ファイナルレポート 和文要約

平成30年5月
(2018年)

独立行政法人
国際協力機構 (JICA)

株式会社国際開発センター
株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
株式会社パデコ
アイ・シー・ネット株式会社

目 次

1	調査の背景と目的	1
2	陸上の連結性.....	1
2.1	東西経済回廊	1
2.2	南部経済回廊	3
2.3	東西経済回廊と南部経済回廊の状況	4
2.4	連結性上の課題	5
3	海の連結性	5
3.1	国際航路との連結性.....	5
3.2	内航海運の連結性	6
3.3	港湾と背後地との連結性	6
4	制度的連結性.....	7
4.1	メコン諸国との比較.....	7
4.2	輸出入の手続き	7
4.3	輸送協定	9
4.4	MACCS/MCIS の地方展開	9
4.5	保安	10
4.6	輸出入手続きの問題点とその改善方向	11
5	ミヤワディ開発.....	12
5.1	越境貿易	12
5.2	ミヤワディ地域とメーソートの連結性	13
5.3	関連プロジェクトのレビュー	13
5.4	ミヤワディ開発の前提条件.....	14
5.5	ミヤワディ開発方針.....	14
6	連結性強化に関する提言	15
6.1	ミャンマーの連結性強化	15
6.2	メコン地域の連結性強化	15

図リスト

図 2.1	東西経済回廊のルートとプロジェクト	2
図 2.2	南部経済回廊のルート	3

表リスト

表 4.1	ミャンマーと GMS 諸国の通関制度・手続きの状況	7
-------	---------------------------------	---

略 語

Organizations

ACCC	ASEAN Connectivity Coordinating Committee
ADB	Asian Development Bank
AEC	ASEAN Economic Community
AFAFIST	ASEAN Framework Agreement on The Facilitation of Inter-State Transport
ASEAN	Association of South-East Asian Nations
AWPT	Asia World Port Terminal
BOI	Board of Investment
DMA	Department of Maritime Administration
DOB	Department of Bridge
DOH	Department of Highways, Ministry of Construction
GDC	General Department of Customs
GOM	Government of Myanmar
IWA	Inland Waterway Authority
JETRO	Japan External Trade Organization
JICA	Japan International Cooperation Agency
KNU	Karen National Union
KOICA	Korea International Cooperation Agency
MCB	Myanmar Central Bank
MCD	Myanmar Customs Department
MIE	Myandawei Industrial Estate Company Limited
MIFFA	Myanmar International Freight Forwarders' Association
MIP	Myanmar Industrial Port
MITT	Myanmar International Terminal Thilawa
MOBA	Ministry of Border Affairs
MOCCom	Ministry of Commerce
MOCCon	Ministry of Construction
MOPF	Ministry of Planning and Finance
MOTC	Ministry of Transport and Communications
MPA	Myanma Port Authority
MPP	Myanmar Petroleum Pvt Ltd.
NEDA	Netherlands Development Assistance
RSG	Rakhain State Government
WB	The World Bank
WTO	World Trade Center

Framework, etc

ACMECS	Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy
AEO	Authorized Economic Operator
AFAFGIT	ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit
AFAFIST	ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport
AFTA	ASEAN Free Trade Area
AHTN 2017	ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature 2017
ARND-MP	Master Plan for Arterial Road Network Development Project
ASW	ASEAN Single Window
ASYCUDA-World	Automated System for Customs Data - World
B2B	Business to Business
BCF	Border Control Facilities
BIMSTEC	Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation
BOT	Build-Operate-Transfer
BTOS	Border Trade Online System
CBTA	Cross Border Transportation Agreement
CCA	Common Control Area

CEPT	Common Effective Preferential Tariff
CIQ	Custom, Immigration, Quarantine
CITES	Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Flora and Fauna
CUSDEC1	Custom Declaration 1
CUSDEC2	Custom Declaration 2
CY	Container Yard
DPR	Detailed Project Report
DWT	Dead Weight Tonnage
EDI	Electronic Data Interchange
EOI	Expression of Interest
EPC	Engineering Procuring and Construction
ESB	Eastern Sea-board
EWEC	East-West Economic Corridor
G2G	Government to Government
GMS	Greater Mekong Subregion
GRDP	Gross Regional Domestic Product
GRT	Gross Register Tonnage
HS	Harmonized Commodity Description and Coding System
ICD	Inland Container Depot
ICAO	International Civil Aviation Organization
ISPS	International Ship and Port Facility Security
IWT	Inland Water Transport
KMTTP	Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project
LPI	Logistics Performance Index
MACCS	Myanmar Automated Cargo Clearance System
MAPPS	Myanmar Advance Passenger Processing System
MCIS	Myanmar Customs Intelligence System
MOU	Memorandum of Understanding
MPAC	Master Plan on ASEAN Connectivity
MTZ	Myawaddy Trading Zone
MYT-Plan	Myanmar's National Transport Master Plan
NCASP	National Civil Aviation Security Programme
NCDP	National Comprehensive Development Plan
NSW	National Single Window
ODA	Official Development Assistance
OSSC	One Stop Service Center
PMC	Project Management Consultant
PPP	Public Private Partnership
SEC	Southern Economic Corridor
SEZ	Special Economic Zone
SOLAS	Safety of Life at Sea
SPC	Special Purpose Company
SPV	Special Purpose Vehicle
SSI	Single Stop Inspection
SWI	Single Window Inspection
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
VNACCS	Vietnam Automated Cargo and Port Consolidated System
Corridors	
AH	Asian Highway
GMS-EWEC	Greater Mekong Subregion - East-West Economic Corridor
GMS-SEC	Greater Mekong Subregion - Southern Economic Corridor
KMMTC	Kaladan Multi-Modal Transit Transport Corridor
MTC	Mandalay-Tamu Corridor
TKK	Tamu-Kyigone-Kalewa
TPP	Three Pagodas Pass

和文要約

1 調査の背景と目的

ASEAN では、域内のモノ・ヒト・カネの移動の自由度を高める方向で「連結性 (Connectivity)」の強化に取り組んできた。シームレスで総合的に連結された ASEAN を目指すため、Master Plan on ASEAN Connectivity 2025 (MPAC2025) が作成されている。このように連結性の向上が ASEAN の共通課題となる中、ミャンマーは ASEAN/メコン地域 (ミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナム) 全体の連結性を高める上でボトルネックのひとつとなっている。一方、ミャンマーにとっては、連結性の向上は東西経済回廊・南部経済回廊のポテンシャルを高め、投資促進、産業立地を進めていくために欠かせない重要な課題となっている。

このような理解のもと、ミャンマーを含むメコン地域諸国と我が国は「日・メコン連結性イニシアティブ」を発表し、東西経済回廊・南部経済回廊を軸とする連結性を高め、物理的な連結性が十分に活用されるための制度的な連結性、人的な連結性の強化に向けた取り組みを加速させることとした。

本調査は、このような背景のもと、ミャンマーの連結性 (Connectivity) のハード面 (道路、港湾、空港など) および、ソフト面 (CIQ、CBTA などの輸送協定など) の機能強化に向けた課題の分析、提言を取りまとめる、それをもとに今後のミャンマーの連結性の向上に向けた我が国の協力の可能性の検討に資することを目的として実施された。

2 陸上の連結性

JICA が 2014 年実施した 「ミャンマー国全国運輸マスタープラン調査 (MYT-Plan)」では、国際的な連結性、とくにメコン地域及びインドとの連結性の観点からは、東西経済回廊、南部地域開発回廊、マンダレー・タムー回廊の重要性が指摘された。本調査では、この 3 回廊に加え、カラダン回廊を加えた 4 つの回廊の連結性に焦点をあてる。

2.1 東西経済回廊

道路状況

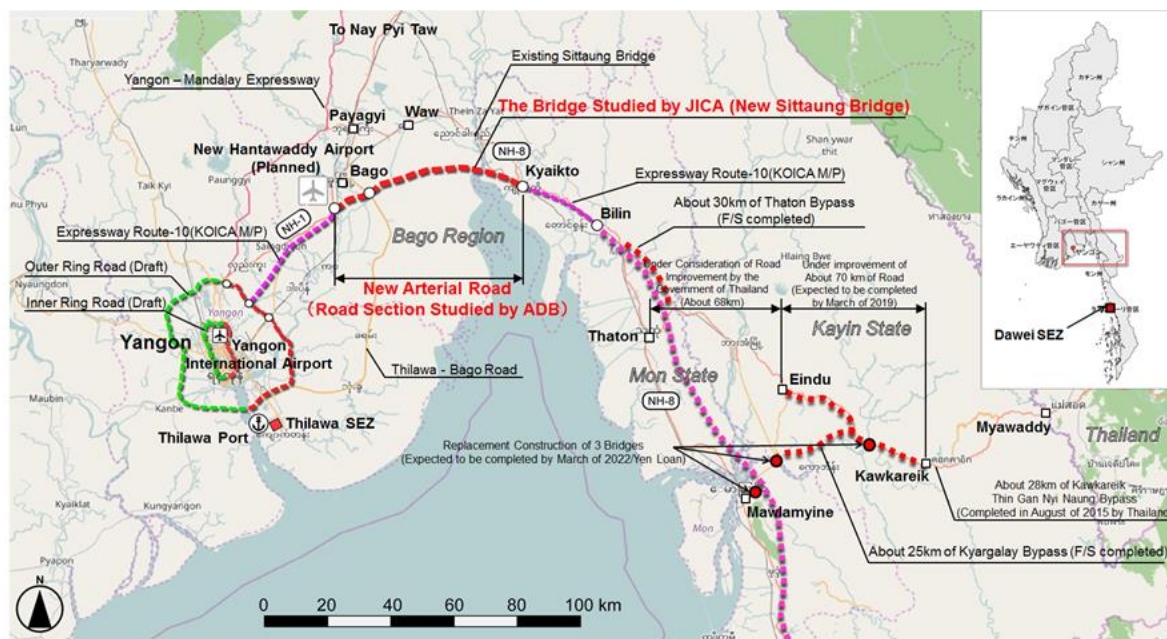
東西経済回廊のミャンマー部分は、アジアハイウェイ AH1 にも指定されているメコン地域の幹線道路で、ヤンゴンとミヤワディの間は約 380km である。このうち、ヤンゴンからタトン (Thaton) までの 216km の区間は、2 車線、一部 4 車線のアスファルト舗装の道路で、路面は良好な状態にある。道路はいくつかの区間にわけて民間の BOT 方式でメンテナンスがおこなわれている。

タトンとエインドゥ (Eindu) 間の 68Km、エインドゥとコーカレイク (Kawkareik) 間の 70Km は、それぞれ 2 車線の舗装道路であるが、メンテナンスが悪くコンクリート舗装が崩れ大きなデポットができているなど路面

はかなり悪い状況にある。ADB が道路補修のプロジェクトを開始している。タトンとエインドゥ（Eindu）間は、ミャンマー政府がタイ政府に支援を要請、現在交渉が行われている。

コーカレイクとミヤワディの間の 42Km は、4 車線のアルファルト舗装道路（一部 2 車線）で、2015 年に開通した。開通から間もないことから路面状態は非常によい。

東西経済回廊は ASEAN ハイウェイにも指定されている。ASEAN ハイウェイは、地形に応じていくつかの設計標準を設定し、ミャンマー区間はクラス 2 に指定されている。しかしながら、現状ではその設計標準を満たしておらず、いずれこの設計標準に合致するよう道路構造のアップグレードが必要となろう。



出所：JICA 調査団

図 2.1 東西経済回廊のルートとプロジェクト

CBTA 及び AFAGIT

ミヤワディ、メーソットの国境地域では、ワンストップサービスやコモンコントロールエリアはいまだ整備されていない。また、タイとミャンマー間では、CBTA に基づく二国間協定が締結されておらず、トラックの相互乗り入れも実施されていない。現状では、ミヤワディの市内までタイのトラックが乗り入れ、市内の民間の倉庫や空き地でミャンマー側のトラックに貨物の積み替えをおこなっている。

国境開発

東西経済回廊は、タイとミャンマーの主要陸上物流ルートであり、陸路の国境ポイントとしてムセ（中国国境）に続く輸出入量がある。ミヤワディとメーソットはモノと人の動きが頻繁で実質的に一つの経済圏を形成している。現在、モノと人の移動は第一友好橋を通過しているが、橋の稼働時間は交通が絶えずかなり混在している。モノ、とくに建設資材、日用雑貨品はメーソットからミヤワディに運ばれ、ヒト、とくに労働者や買い物客がミヤワディからメーソットへ向かう。現在、第二友好橋が建設中で、これによって増加する物流量に対応した効率的なクロスボーダー輸送の実現が期待されている。

東西経済回廊の沿線上は、山岳部から平野部を含む農業地域で、山岳部ではゴム、キャッサバ、平野部では稲作が盛んに行われている。コーカレイク、タンドゥ、パーンといった地方都市があり、経済の中心となってい

る。中でも、カイン州の州都のパーンは、行政、経済、サービスの中心都市であり、パーン SEZ も整備されている。現在全部で 11 社（内、外国企業 2 社）が進出して操業している。外国企業 2 社はガーメント工場である。

2.2 南部経済回廊

道路状況

南部経済回廊は、ミャンマーのダウエーからタイとカンボジアを経由し、ベトナムのホーチミンを結ぶ回廊である。この南部経済回廊のベトナム、カンボジア、タイ区間の道路状況は良好な状況にある。バンコクとタイ・ミャンマー国境のプーナムロン間の 200km を約 3 時間で走行できる。プーナムロンとミャンマー国境のティキ間は約 5 km であり、タイの援助で道路整備が完了し、通年利用が可能となっている。ミャンマー区間のダウエー～ティキ間の道路は舗装されておらず、山岳道路の急カーブ、急勾配の地点が多く、一般車両が通行できる状況になく、雨季にはほぼ通行できない状況に陥る。したがって、現時点で南部経済回廊上の交通はほぼないものの、2016 年の南部経済回廊に関する調査¹によれば、将来ダウエー港が開港すれば 1 日約 5,000 台程度の交通の発生が予見されている。



出所：Pre F/S For Southern Economic Corridor In Myanmar (JICA)

図 2.2 南部経済回廊のルート

CBTA 及び AFAGIT

ティキとプーナムロン間には、CCA や SSI が整備されていない。また、タイとミャンマー間では、CBTA に基づく二国間協定が締結されておらず、ミヤワディ同様、トラックの相互乗り入れも実施されていない。

国境開発

ダウエーでは、深水港湾を整備しその後背地に大規模な SEZ や新都市を整備する大規模プロジェクトの建設が一部始まっている。現在は、小港湾²、工業団地の第 1 フェーズ、住宅の一部、貯水池が完成している。しかし、南部経済回廊のミャンマー区間であるダウエーからティキまでの道路の整備が進んでおらず、工場の進出

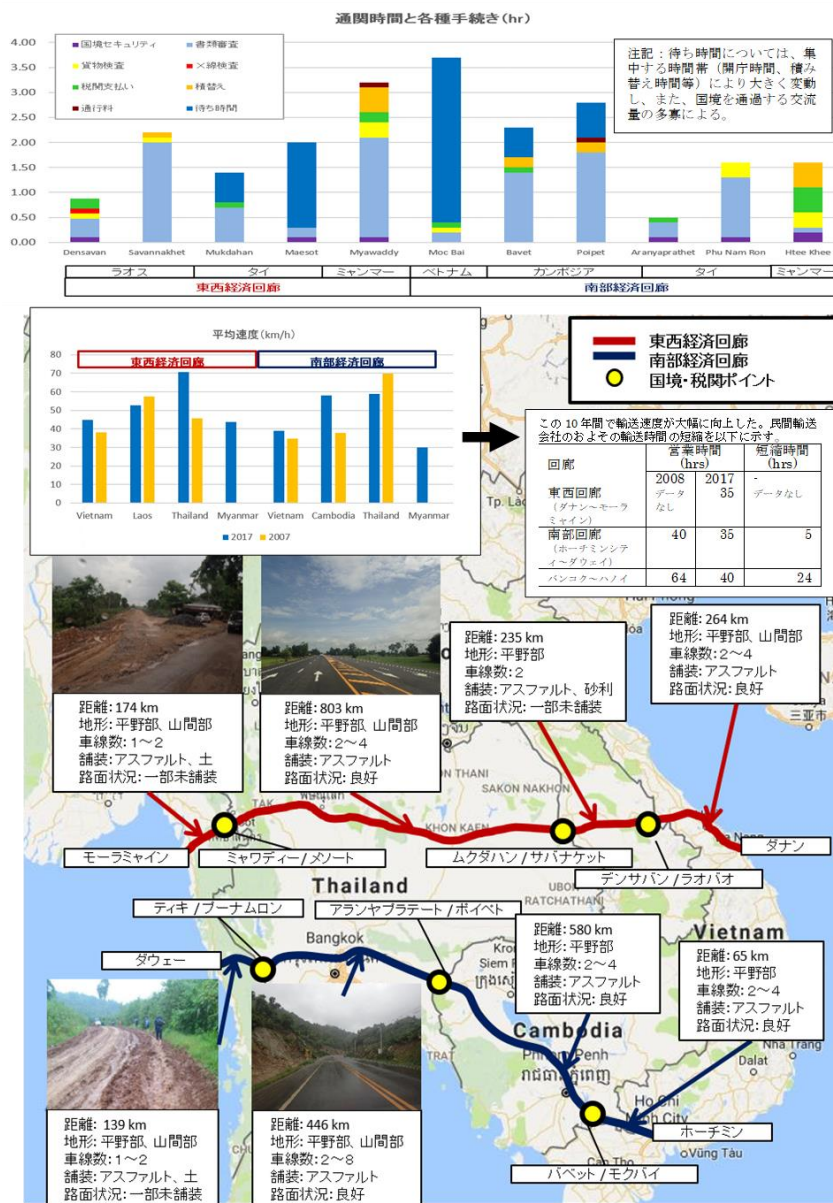
¹ Data Collection Survey for Southern Economic Corridor in Myanmar, Final Report, 9.2016, JICA

² ダウエーには、MPA が所有する港湾（4つの埠頭があり、1500GRT の船舶が寄港できる。）のほか、SEZ 内に 13,000DWT の貨物船や 400 TEU のコンテナ船が寄港できる「小港湾」が完成している。このほか、商業省がチェアする特別経済特区管理委員会（SEZMC）が制定したダウエー開発のマスタープランでは、将来的には大規模な掘込み式港湾が計画されている。

はまだみられない。南部経済回廊のダウエーからティキまでの道路は、山岳地帯をとおり、沿線の経済開発は進んでいない。また、ティキ・プーナムロン国境地域は、同じタイ国境のミヤワディやタチレクのような物流や商業・サービスのための人流もなく、開発は手つかずの状況にある。

2.3 東西経済回廊と南部経済回廊の状況

東西経済回廊および南部経済回廊とも日本を含むドナーによる整備支援により、メコン地域のインフラ整備は着実に進展している。両経済回廊のミャンマー区間以外では、路面状況も大きく改善しており、10年前と比較しても走行時間は大きく短縮している。



一方、各国・国境ごとに越境や税関手続きの統一化が進められているものの、各国の整備水準には大きな格差がある。越境ポイントでの所要時間をみると、待ち時間と書類審査の時間が大きく、今後 NSW や SSI などが進展すれば、国境通過時間も改善されていくものと視察される。事実、東西経済回廊上のラオバオ（ベトナム）

/デンサワン（ラオス）で 2017 年より SSI が実施され、10 年前には、平均的な通関時間が 90 分³だったものが、今回の本調査の実走実験では 42 分と大幅に短縮している。

2.4 連結性上の課題

ミャンマーの道路の連結性における課題は以下の通りである。

- 東西経済回廊の整備は進んでいるものの、ミャンマー区間では幅員、路面状況が悪い区間がまだ残っている。また、南部経済回廊の改良が進んでおらず、物流インフラ整備の必要性・緊急性が高い。
- AEC や CBTA の進捗によって東西経済回廊、南部経済回廊など GMS 経済回廊の交通量が増加しつつあり、それに対応する輸送キャパシティの拡大が今後重要になってくる。
- 今後のタイプラス 1 による工場移転に伴う工業振興を図るためには、越境交通の自由度や柔軟性を高め、CIQ などの手続きの効率を向上させることが重要である。
- 回廊開発においては、産業振興と物流、貿易円滑化（輸出入手続き、セキュリティなど）といった分野の調整が必須となることから、これらを機能的に調整していくことが課題となる。

3 海の連結性

国際的な海の連結性を考える際には、欧州－東アジア海路へのアクセスが重要である。ミャンマー港湾公社が管理する全 9 港湾は CIQ を備えており（一部検疫の観点では地元の病院の協力が必要であるが）、欧州－東アジア航路に直接アクセスすることが可能である。しかし、これら港湾に入港できる船舶規模は、国際航路においては小規模である。ミャンマーの主要貿易港として開発されたティラワ港においても、全長 200m、満載喫水 9m、載貨重量 2 万トンが最大である。

ヤンゴン港は全国の輸出入船荷の 90%を取り扱っており、ミャンマー国の海運の国際航路へのアクセスは同港湾を通じて行なっているといえる。一方で、コータウン港は国際貿易の玄関口としてはマイナーであり、建築資材はタイ国のラノン港から内航海運でミャンマー港湾公社の各港湾に送られる。

これら 9 港湾とは別に、ダウエー経済特区の港湾やミエイク工業団地の波止場など民間の港湾もある。

3.1 国際航路との連結性

ミャンマー港湾公社管轄の港湾全体の取扱貨物を見ると、非コンテナ貨物量が 2000 年の 8.3 百万トンから 2015 年には 25.3 百万トンに増加している。これは国内で主にセメントや鉄筋などの建設資材や、産業用および家庭用燃料の使用量が増加したためと推察されるが、現状ではこれらの貨物はヤンゴン港とコータウン港以外のミャンマー港湾公社管轄の港湾では取り扱っていないことから、ヤンゴン港、ティラワ港、コータウン港以外のミャンマー港湾公社管轄の港湾は国際航路との連結性がないと言える。

ヤンゴン港湾およびティラワ地区

ミャンマー港湾公社管轄の港湾において、コンテナ貨物量は 2000 年の 2.2 百万トンから 2016 年には 12.1 百万トンに増加した。20 フィートコンテナ換算（TEU）については、2000 年の 0.156 百万 TEU から 2016 年には 1.03 百万 TEU に増加した。しかし、ヤンゴン港およびティラワ地区以外のミャンマー港湾公社管轄港湾にお

³ ASEAN 物流ネットワーク・マップ、JETRO、2008 に記載された通関所要時間。と今回の実験結果（通関待ち時間除く通関時間）との差分です。

いてはコンテナを操作する施設がなく、ヤンゴン港のみが国際航路への連結性を有しているといえる。ただし、ヤンゴン港で取り扱う貨物はシンガポール港やポートケラン港のフィーダーである。

コータウン港

コータウン港は、タイ国のラノン港経由でセメントや鉄鋼等建設資材を輸入し、沿岸地域（シトウェー、チャオピュ、タンドウェ、パテイン、ダウェー、ミェイク）に運んでいる。ゆえに、国際航路として特殊な連結性を築いている。当該2港湾の連結性を高めるため、海事局（DMA）はミャンマーで登録された貨物については、コータウン沖の停泊地で税関の手続きを受け、荷積みすることを許可している。

3.2 内航海運の連結性

一般貨物はこれまでヤンゴン港からミャンマー港湾公社管轄の港湾に内航海運を使用して運搬されていたが、道路の開発によってヤンゴン近郊には陸路で輸送されるようになった。しかし、セメントや鉄筋等の建築資材や、重厚長大ないしは安価でトラック輸送に不向きな貨物の運搬については、内航海運は今も使用されている。

ヤンゴン港とミャンマー港湾公社管轄の港湾の連結性

ヤンゴン港は最大のゲートウェイ港であり、コンテナ貨物の輸出入をほぼ独占している。輸入された一般貨物は現在、他の港湾都市に陸路で輸送されるが、建設資材についてはパテイン、モーラミヤイン、ダウェー以外のミャンマー港湾公社管轄の港湾に内航海運を使用して運ばれる（比較的近い同3港湾へはトラック輸送が使用される）。よって、ヤンゴン港が玄関口であり続ける限り、他のミャンマー港湾公社管轄の港湾との連結性は今後も維持されていくものと考えられる。

コータウン港とミャンマー港湾公社管轄の港湾の連結性

ラノン港を通じてタイから輸入される建設資材は、コータウン沖停泊所で税関手続きが行われ、マニフェストが発行される。同港湾からミャンマー港湾公社管轄の港湾への輸送には内航海運が使用される。ヤンゴンやパテインからの復路では、米や一般貨物が輸送される（コータウン港のあるタニンダーリ地方は山岳地帯であり、コメが不足している）。ミャンマー沿岸部の経済活動のため、コータウン港とミャンマー港湾公社管轄の港湾の連結性は今後も維持されていくものと考えられる。

3.3 港湾と背後地との連結性

道路ネットワークの開発によってヤンゴン港の背後地が拡大しており、タンドウェ港、パテイン港、モーラミヤイン港、ダウェー港の背後地と結合している。一方、シトウェー港、チャオピュ港、ミェイク港、コータウン港はローカルで小規模ながら各々背後地を有している。

ヤンゴン港と背後地の連結性

ヤンゴン港は全輸出入コンテナ貨物（越境輸送およびミェイクからの少量の魚介類の輸出を除く）を取り扱っており、主要なゲートウェイである。港湾の背後地はモノやヒトが陸路や内水運（内航海運を除く）で輸送されうるエリアであるため、ミャンマー全国各地（シトウェー港、チャオピュ港、ミェイク港、コータウン港を除く）と道路ネットワークでつながっているヤンゴン港の背後地は非常に広大である。

ミャンマー港湾公社管轄の他港湾と背後地との連結性

シトウェー港はカラダン川沿いにチン州まで背後地が広がっている。チャオトーまでの100km程は道路が、それより奥地へは道路が発達していないため内水運が輸送に使用されている。

チャオピュ港の背後地はコンバーメア湾沿岸に広がっている。しかし、雨季の洪水リスクや道路建設コストの面から道路開発は進んでいない。ただし、乗合船などローカル交通の観点では重要な港湾である。

ミェイク港やコータウン港はヤンゴンから遠く離れており、独自の背後地を持つ。コータウン、ミェイク、パラウ、タニンダーリは合わせて 693,000 人（2014 年）の人口を抱える背後地である。

4 制度的連結性

4.1 メコン諸国との比較

ミャンマーの連結性に関する項目について、他のメコン地域諸国の現状と比較調査した結果を以下に示す。

表 4.1 ミャンマーと GMS 諸国の通関制度・手続きの状況

	ミャンマー	タイ	ベトナム	ラオス	カンボジア
電子通関システムの導入状況	MACCS (2016/11～)	E-Customs (2007/1～)	VNACCS (2014/4～)	ASYCUDA-World (2011～)	ASYCUDA-World (2010/1～)
電子通関導入地域	一部 ・ヤンゴン港（ティラワ地域を含む）、ヤンゴン国際空港	全国	全国	全国 11 カ所	全国 67 カ所
港湾 EDI	導入予定（2017/10） ・ヤンゴン港で導入プロジェクト実施中	導入済	導入済	内陸国 ・港湾無し	導入予定 ・シアヌークビルへの導入計画あり
事前教示制度	導入済み	あり	あり ・十分機能せず	あり ・十分機能せず	あり
事後調査制度	導入済み（2017/7）	あり	あり	あり	あり
AEO 制度 （Authorized Economic Operator）	導入予定（2018/7） ※2018 年 3 月 30 日に AEO 実施のための大臣通達公布済み	あり	類似制度あり	N/A	類似制度あり Best Trader Initiatives (BTI) 2014/06～
ナショナル・シングル・ウインドウ (NSW)	無 （準備中）	あり	あり ・2015 年～一部、2020 年までに全省庁	無 ・一部あり、税関と銀行システムの連携	無
アセアン・シングル・ウインドウ (ASW)	無	試験運用中	試験運用中	無	無
シングル・ストップ検査（輸出入検査の共同実施）	検討中 ・ミヤワディでタイとの SSI を検討中	準備中 ・ラオスとの共同管理区域	・2015/5 より、デサワン・ラオバオ国境にて共同検査を開始	・同左 ・タイと SSI 実施にむけ検討中	・タイとポイペト・アランヤプラテート国境にて SSI 実施にむけ検討中

出典：大和総研作成調査結果 一部 JICA 調査団更新（ミャンマー部分及び港湾手続の電子化）

4.2 輸出入の手続き

輸出入ライセンス

ミャンマーでは輸出入通関において輸出入ライセンスが必要となる（輸入 3,988 品目、輸出 983 品目を除く）

すべての品目)。ライセンスの発行手続きは下記の通りである。

1. 輸出入を行う品目の監督官庁より推薦状 (recommendation letter) を入手
2. オンラインライセンス申請手数料を銀行で納付
3. オンラインライセンス申請手数料領収書を添えてライセンス発行手数料の支払 (最低手数料 250Ks 最高 50,000Ks)
4. ライセンス申請書を必要書類と共に商業省窓口へ提出

ライセンスは商業省が所管しているが、ライセンスの発給にはそれぞれの品目を所管する省庁の推薦状が必要となっており、まずは関係省庁での手続きが必要となっている。また、トランジット貨物がミャンマーを通過する際には、商業省の本局 (ネピドー) でトランジットライセンスを受けなければならず、輸出入者によって煩雑な手続きとなっている。

税関における輸出入通関

ミャンマー税関は、貿易の円滑化を通じた連結性の強化を目指して下記の制度を導入した。

制度	内容
MACCS 通関電算システム	・輸出入申告の 100%電子化
申告納税制度	・輸入者自らが税関関係の法令に従い品目分類を行い、申告価格を計算し、納税申告を行う
事前教示制度	・事前に税関に対して、当該貨物の品目分類および関税評価についての照会を行い、その回答を受けることが可能
MCIS によるリスク判定システム	・低リスクの貨物は早く通関する一方、ハイリスク貨物は書類審査や現物検査を行う

出入国管理

出入国管理では国境での人の動きを管理する。ヤンゴン国際空港では MAPPS という旅客情報システムの導入テストを行っており、旅客がミャンマーに到着する前にプロファイリングが可能となる。また、道路のチェックポイントや地方の国内線空港に入管職員を置き、外国人のパスポートやミャンマー人の ID の内容を台帳に記録するなど国内の移動の管理も残っている。このような業務は警察の管轄とすることで、業務の効率化を図れる可能性がある。

また、ミヤワディでは不正な国境超えが行われており、入管や税関の取り締まりの強化が必要となっている。

検疫関係

ミャンマーでは下記の表の通り、検疫が実施されている。

検疫項目	窓口	業務
(1) 動物検疫	畜産漁業地方開発省 畜産獣医管理局 獣医部 疾病診断管理支局	輸出入ライセンス発行に必要な推薦状の発行、推薦状を発行した貨物が到着した場合の検疫等の業務を行っている。事前に検疫対象貨物の輸入を把握することでスムーズな検査体制が取れるような仕組みが確立している。
(2) 植物検疫	農業・畜産・灌漑省 農業局 植物保護部	輸出入ライセンス発行に必要な推薦状の発行、推薦状を発行した貨物が到着した場合の検疫業務を行っている。検疫対象貨物が輸入される場合、輸入者は 1 週間前に検疫所に事前通知を行うことを要請されている
(3) 食品・医薬品管理	健康スポーツ省 食品医薬品局	食品、医薬品、医療機器、化粧品品の安全・品質確認を担当しており、食品・医薬品の製造、輸出、輸入、保管、販売を監視しており、輸出入を行う場合の推薦状の発行も行っている。

港湾 EDI

港湾 EDI システムは、港湾局、税関、入管などの様々な港湾当局に船舶の入出港手続きの申請許可を行う電算システムである。システムは港湾入出港手続きのシングル・ウインドウとしても機能する。システムはその他にもバース会議の資料作成や、港湾への入出港に伴う様々な費用の請求書の作成、港湾貿易統計などを作成する機能も備えている。

港湾 EDI で使用する港湾管理者関係への提出フォームは国際海事機構の定める国際海運簡素化条約⁴で定めた FALNo. 1 ～7 の様式（入港届、積荷目録、船用品申告等）を使用する。

ミャンマー港湾局は JICA の支援により港湾 EDI システムを構築中であり、2018 年 6 月の稼働を目指している。将来的にはミャンマーのすべての港湾への導入を目指している。

4.3 輸送協定

CBTA（越境交通協定）

越境交通協定（CBTA : Cross Border Transportation Agreement）は、2003 年にメコン地域 5 カ国（ベトナム、カンボジア、ラオス、タイ、ミャンマー）と中国の 6 カ国が署名した越境交通円滑化に関するソフトインフラの整備を目指す多国間協定である。CBTA の下では、車両、運転手、貨物、旅客は GMS 道路交通システムの下で越境交通が可能となる。CBTA は交通途上での停止、貨物、旅客の積み替えを廃止することで、国境通過時間の短縮を推進している。

ミャンマーは CBTA 条約を 2003 年 9 月に署名、2011 年に本体の条文を批准した。付属書、議定書に関しては、GMS CBTA 委員会で 2015 年から 2016 年にかけて集中的に検討し合意に達した。付属書 4「越境手続きの円滑化」についてはミヤワディでの MACCS 導入に併せて導入する計画となっている。付属書 15「商品分類システム」については 2018 年 6 月にアセアン品目分類表 2017（AHTN2017）を MACCS に組み込み導入する計画である。

CBTA 本文 4 条に記されている、出入国・税関・検疫の手続きを複数の窓口から一本化する「シングル・ウインドウ検査（SWI）」については、現在タイとの間で検討を重ねており、2019 年初頭には SWI を導入したいと考えている。輸出入国別々に行われる通関・検疫を 1 回の手続きで通過することを可能にする「シングル・ストップ検査（SSI）」は SWI 導入後に検討される予定となっている。

AFAGIT（アセアン通過貨物円滑化に関する枠組み協定）

「アセアン通過貨物円滑化に関する枠組み協定」は 1998 年 12 月にハノイで署名され、条約本文は 2000 年 10 月には全加盟国で批准され発効している。付属議定書 2「越境交通路の指定」の批准のための内部的な準備は整い、2018 年中に予定されている第 2 メコン友好橋の開通セレモニーにあわせて批准する予定となっている。一方、付属議定書 7「税関トランジット」に関しては、シンガポール、マレーシア、タイの間でパイロットテストが行われていることはミャンマー税関も承知しているが、ミャンマーに対してアセアンからはまだ何も連絡は来ておらず、ミャンマー税関としても何も作業を行っていない。

4.4 MACCS/MCIS の地方展開

現状

ミャンマー税関では MACCS/MCIS 通関電算システムを 2016 年 11 月ヤンゴン地域（ヤンゴン港、ティラワ地域、

⁴ 国際海運簡素化条約（Convention on Facilitation of International Maritime Traffic | FAL 条約）とは、IMO により 1965 年に制定され、1967 年に発効した条約で、国際物流の円滑化を目的に船舶の入出港の際に税関など関係当局に提出する書類の簡素化・統一化を定めた国際条約。

ヤンゴン国際空港)に導入した。引き続いて MACCS/MCIS のミヤワディ国境への導入が JICA の支援により 2018 年 6 月の運用開始を目指している。MCD は MACCS/MCIS を全国展開したいと考えている。

地方展開先候補

MACCS のミヤワディ以降の地方展開先の候補としては、ムセ (Muse)、チンシャウエホー (Chin Shwehaw)、レウエジェク (Lwejel)、ミエイクなど貿易量の多い国境と港になることが想定される。MCD はムセと同様にタチレクについても次期導入先候補として言及している。その他の地方港は件数も非常に少なく、特に投資の効率性を考えると時期尚早と考えるが、ミャンマー経済が成長し、新たな将来の貿易動向が変わるにつれ、貿易港の発展、SEZ の導入に合わせた優先順位の見直しなど現実的なアプローチが必要になると考える。

4.5 保安

空港保安

ミャンマー独自の取り組みとして、ミャンマー政府は、2012 年に国家民間航空保安計画を策定し、空港における保安強化に取り組んでいる。同計画に基づき、ミャンマー政府は、現在、国内の国際空港 3 カ所 (ヤンゴン、ネピドー、マンダレー) の保安業務を民間セキュリティ会社に委託することを計画している。受託会社はこれらの国際空港における保安業務を実施する予定である。

国際的には、空港保安を規定するシカゴ条約の附属書 17 で空港保安を規定しており、同条約に基づき、国際民間航空機関は空港保安マニュアルを策定して加盟国に対して空港保安確保の勧告を行っている。上記国内取り組みおよび国際条約による要請をふまえたミャンマー内の空港における保安措置状況は下表の通り。

空港名	保安措置状況
ヤンゴン	・保安委員会が設置され、定期的 (毎月) 会合が開催されている。 ・金属探知機、監視カメラ、携帯品用 X 線検査装置が、ターミナル 1 及び 2 の出国及び入国フロアに導入されている。 ・麻薬探知犬、爆発物探知機は導入されていない。 ・旅客事前情報システム (Myanmar Advance Passenger Processing System (MPPS)) は開発中であり、未導入である。 ・人材育成が不十分である。
ネピドー	・保安委員会が設置され、定期的 (毎月) 会合が開催されている。 ・金属探知機、監視カメラ、携帯品用 X 線検査装置が導入されている。 ・麻薬探知犬、爆発物探知機は導入されていない。 ・旅客事前情報システム (Myanmar Advance Passenger Processing System (MPPS)) は開発中であり、未導入である。 ・人材育成が不十分である。
マンダレー	・保安委員会が設置され、定期的 (毎月) 会合が開催されている。 ・金属探知機、監視カメラ、携帯品用 X 線検査装置が導入されている。 ・麻薬探知犬、爆発物探知機は導入されていない。 ・旅客事前情報システム (Myanmar Advance Passenger Processing System (MPPS)) は開発中であり、未導入である。 ・人材育成が不十分である。

港湾保安

ミャンマー独自の取り組みとして、ミャンマー政府は、2006 年に交通通信大臣を議長とする国家港湾委員会

を設置し、港湾における保安強化に取り組んでいる。同委員会のイニシアティブに基づき、ミャンマー政府は、現在、国内の国際、国内港湾 19 カ所の保安業務を民間ターミナル運営会社に委託することを計画している。いくつかのターミナルでは、すでに受託会社による運営が行われている。

また、国際的には、ミャンマー内の各港湾では下記の通り港湾保安を規定する SOLAS 条約に求める保安措置を行っている。同保安措置は、「船舶と港湾施設の保安のための国際コード (International Ship and Port Facility Security Code (ISPS コード))」で規定されている。一部港湾は同コードを取得していないが、その理由としては以下が考えられる。① SOLAS 条約が求める保安基準である ISPS コードの条件（施設等）を満たしていない、② ISPS コードで要求される条件は満たしているものの ISPS コード認証のための審査を受けていない。これらの背景としては、ミャンマーの港湾は国際貿易があまり盛んではないことから、ISPS コード認証に向けた意識やニーズが低いといった事情がある。

港湾名	保安措置状況
シトウェー	・保安基準の認証である ISPS コードは未取得
チャオピュ	・ ISPS コードは海事局 (Department of Maritime Administration (DMA)) から取得済
タンドウェ	・ ISPS コードは未取得
パテイン	・ ISPS コードは未取得
ヤンゴン (ティラワ)	・ ISPS コードは DMA から取得済 ・ ターミナルの敷地はフェンスと有刺鉄線で囲まれている ・ 監視カメラは導入されており、貨物とヒトの動きを監視 ・ トラック運転手 ID システムが 2017 年中に導入予定 ・ 金属探知機が 2017 年中に導入予定 ・ 爆発物探知機を導入済 ・ 大型 X 線検査装置を導入済 ・ 麻薬探知犬が the Asia World Port 社が管理するターミナルで導入済
モーラミヤイン	・ ISPS コードは未取得
ダウェー	・ ISPS コードは未取得
ミエイク	・ ISPS コードは未取得
コートウン	・ ISPS コードは未取得

4.6 輸出入手続きの問題点とその改善方向

ミャンマーにおける輸出入に関する手続きの問題点と改善の方向性について、輸出入ライセンス、関税、出入国管理の観点から以下にまとめる。

輸出入ライセンス

問題点	改善方向
輸出入ライセンス必要品目が輸入貨物 3988、輸出貨物約 9000 と多い。	輸出入ライセンスは国際条約 (WTO、CITES、バーゼル条約など) で規制を求められているもの、社会秩序を維持するための薬物や武器類など、限定した物品のみにすべき。特に輸出物品のライセンス必要性について見直しが必要。
輸出入ライセンス取得手続きが 2 重行政	輸出入に必要なライセンスは監視を行っている官庁が発行する推薦状をライセンスにすればよく、商業省が再度ライセンスを発行することを廃止する。NSW の一環として各省庁のシステムを構築し MACCS からモニターする。

税関

問題点	改善方向
インターネット通信速度が遅いため輸出入許可書の入手に時間が掛かっている	MACCS システム内では許可は下りているので、早期に許可書が必要な場合には税関で許可書を印刷して交付することを検討する。
MACCS が銀行と接続していないため輸出入者が直接納税できず、手間がかかっている。	ミャンマーの銀行システムでは、口座からの自動振替ができない。現在改善支援を行っており、その後納税についても改善が可能になると期待されている。
MACCS があるヤンゴン地区以外では手作業で通関処理。時間が掛かっている。	どこの通関官署でも迅速な処理を行えるようにする。
越境交通協定による SSI はまだ実現していない。	越境交通協定には署名しているが批准はまだ行われていない。タイ税関との SSI 導入の話し合いは進めており、2019 年初頭に導入予定。
政府間による隣国との情報共有が不十分であり、法整備ができていない。	貿易円滑化を進めるために必要な政府間での通関情報交換に必要な法整備が行われていない（例；アセアン共通関税法）。短期的には、民間が当事者間で通関情報交換を行う仕組みを構築していくことを提案。長期的にはアセアン域内で各国が通関情報を共有できるような仕組み（たとえばアセアン共通関税法のようなもの）を構築するのがのぞましい。
NSW を構築するためのマイルストーンがない。	NSW 構築のための委員会を立ち上げ、導入までの道筋（マイルストーン）を確定させる。

出入国管理

問題点	改善方向
事前旅客情報入手制度 MAPPS は最新の取締手法が導入されていない。	航空会社の協力を得ることによって MAPPS の効果が発揮される。MAPPS を操作する入国管理事務所関係者に適切な研修を行い効果的に活用すること。
陸の国境が適切に管理されていない。抜け道が多くあり手続き無しに越境が可能。	公式な国境通過ルート以外に非公式な通過ルートが多い。国境取締部隊を編成し頻繁に活動すること。要所に CCTV カメラを設置しモニターする、チェックポイントを配置し監視取締りを行う事も効果的。予算が必要である。

5 ミヤワディ開発

ミヤワディ郡はカレン州に位置し、タイ（ターク県メーソート郡）と国境を接している。東西経済回廊のヤンゴンとバンコクの間中部に位置する。カレン州の産業構造は全国の産業構造とほぼ同じである。製造業の中で食品・飲料製造業の民間企業数は最多であるが、平均従業員数は 4.27 人である。一方、織物・ガーメント企業は 13 社あり、平均従業員数は 97.5 人である。カレン州にはセメント工場等の国営企業もある。

5.1 越境貿易

輸入品の 75%、輸出品の 56%はヤンゴンーバンコク間の海運で取引されている。ミヤワディ国境で取り扱われる輸入品の上位 5 品は、バイク、砂糖、コンバイン収穫機、自動車、液化天然ガスである。輸出品の上位 5 品は落花生、タマネギ、乾燥唐辛子、魚類、甲殻類である。

5.2 ミヤワディ地域とメーソートの連結性

地理的連結性

ミヤワディはモエイ川を境にタイ国のメーソート郡と接している。川幅は最も狭いところで 10m 程しかなく、乾季には歩いて渡ることができる。国境付近の住民はお互いの国に出入国手続き無しで出入りできる許可証（ボーダーパス）を所有している。彼らの多くは両国の言語を話すことができる。

経済圏の形成

ミヤワディ・メーソート間の国境貿易の歴史は古く、以前からミヤワディではタイ製の消費者向け製品が地元の小売店で多く取り扱われてきた。ミヤワディの政府関係者によれば、2016/2017 年度の正規貿易量は 0.9 百万米ドルであるが、非正規の貿易量は 1.5 百万米ドルにのぼる。非正規な貿易ルートは複数確認されており、ミャンマー税関によると 35 ルート、タイ税関によると 15 ルートある。乾季には国境のモエイ川を歩いて渡れることもあり、国境貿易および出入国を完全に管理することは非常に難しい。

貿易の正規ルートはミヤワディ・メーソート間の第一友好橋である。毎日 300 人程のタイ人が観光客としてミヤワディを訪れる一方、毎日 2,700 人程のミャンマー人が買い物や就労のためメーソートに赴く。また、第一友好橋は外国人にも開放されており、毎日約 60 人の外国人が同友好橋を通過している。

ミヤワディトレードゾーン

ミヤワディトレードゾーン（MTZ）は、輸出入手続きのワンストップサービスセンター（約 75ha）で、2008 年 9 月に解説された。商業省、税関、出入国審査、税務署、銀行、警察など貿易と出入国に係る統合的サービスを提供している。MTZ は商業省が所有・管理しており、年中無休で稼働しているが、タイ側は平日と土曜日半日の稼働となっている。

タイのトラックで輸送された輸入品は、ミヤワディ市内および近郊の民間倉庫ないしは道路脇でミャンマーのトラックに積み替えられ、MTZ に向かう。輸入品を運ぶトラックは日平均で 200～300 台であるが、輸出品を運ぶものは日平均 10～30 台にとどまる。MTZ で取り扱う貿易量は日平均で 2.5～3 百万米ドルである。

5.3 関連プロジェクトのレビュー

ミヤワディ工業団地

ミャンマー商業省は 26 の工業団地を認定しており、内 18 団地は稼働中、残り 8 団地は一部稼働中、建設中、ないしは計画中である。ミヤワディ工業団地（MIZ）は計画中の工業団地の 1 つである。地元新聞によると 2017 年中の操業開始予定で、地元ディベロッパーが工事中とのことであったが、未だに操業には至っていない。しかし JICA 調査団がミヤワディおよびヤンゴンで調査したところでは、MIZ 開発プロジェクトは進んでいない。

ターク経済特区（タイ側）

タイでは出生率が低迷し人口増加率が減少し、労働人口不足が深刻化しつつある。また、長期にわたる経済成長によって賃金レベルが上がり、製造業における国際競争力が落ちつつある。タイ政府は Thailand 4.0 の下、バンコクおよび周辺地域における高付加価値産業の誘致と、労働集約型産業の国境地域（周辺国からの安価な労働力を確保する）への移転を推し進めるため、国境地域を経済特区開発に指定しインフラ整備やインセンティブの拡大をおこなっている。

ターク経済特区は、10 の経済特区に指定された地域の 1 つで、ターク県のモエイ川沿いの 3 郡、およそ 1,419km² が特区に指定されている。誘致対象産業は、農業・漁業、窯業、織物・ガーメント・革製品、宝飾、医療機器、

電気製品部品、電子機器、プラスチック、薬剤、物流、産業拠点、観光産業で、これら誘致対象分野への投資には、8年間の法人税の免除や外国人未熟練労働者の雇用許可といった優遇措置が与えられる。

5.4 ミヤワディ開発の前提条件

タイ工場の地方・周辺国への移転

タイの労働集約型工業の多くは、賃金の高騰と労働力不足によって、より外国人未熟練労働力の得やすいカンボジア、ラオス、ミャンマーとの国境地域に移転しつつある。2012年にはメーソートに織物・ガーメントなどの労働集約型工場が400社程あり、約20万人のミャンマー人が雇用されていた。

輸出入の拡大

ミャンマー及び周辺国の経済成長によって、年々貿易量、貿易額共に増加しており、2015/2016年度の輸出量は2004/2005年度の3.8倍に、また輸入量は8.4倍になった。特に陸路の輸出は同比較年度の7.8倍、輸入は9倍になっている。ミヤワディはミャンマーで第2位の越境ポイントであり、モノやヒトの移動による様々な開発の機会が見込まれる。

第二友好橋

現在、第二タイーミャンマー友好橋は、第一友好橋の北側約5km地点に建設が進められ、2019年に完成予定となっており、これによってミヤワディとメーソートの連結性が強化されることが期待されている。とりわけ、現状の第一友好橋は、重量制限（25トン車両以下）による低い輸送効率、交通量の拡大による渋滞の深刻化といった問題を抱えており、第二友好橋はより大型トラックの通行を可能にするとともに、第一友好橋付近の渋滞緩和が期待される。

5.5 ミヤワディ開発方針

メーソートとの多角的協力

ミャンマー人はより良い医療サービス、教育、ショッピング、就業のためにメーソートを訪れ、タイ人はリゾートやショッピングでミヤワディを訪れる。ミヤワディとメーソートは、人々の交流や経済の結びつきが強く、1つの経済圏を形成していると言えることができる。また、メーソートでは、タイ国内の社会経済の変化により労働集約型工場の立地が推進されている反面、ミャンマー側では非農業の就業機会が不足している。よって、両者はWin-Winの関係で成長する機会を多く有している。

投資環境の改善

タイから周辺国への労働集約型工業の移転は、ミャンマーのみならずラオスやカンボジア国境においても条件が同じことから、ラオス、カンボジアの国境地域は競争相手と言えることができる。そのため、ミヤワディに多くの向上を誘致するためには、陸路の連結性強化や、より好条件の投資環境を整える必要がある。特に投資に関する法律の改善、インフラの改善、クロスボーダー輸送の改善、輸出入に関する許可と検査の簡易化が大きな鍵を握るものと考えられる。

ミヤワディロジスティクスパーク

ミヤワディの第二友好橋は、完成後は貨物トラック専用とすることが考えられている。そのため、同橋の完成によって、現在の物流パターンが大きく変化することが予想される。一方、将来の貿易・輸送需要の増加と多様化に対応するため、効率的な国際物流拠点整備の需要が高まることが考えられる。また、ミヤワディ国境でMACCSが2018年末より稼働する予定となっている。

このような機会をとらえ、OSSC や将来的には SSI における CIQ などの輸出入の許認可および検査、貨物の積み替え、保管、流通加工など様々な関連サービスを提供する総合的な物流施設として、ミヤワディロジスティクスパークの整備を進めることが重要と考える。これによって、ミヤワディにおける雇用促進、物流および関連ビジネスの促進も期待される。

6 連結性強化に関する提言

6.1 ミャンマーの連結性強化

ミャンマーとメコン地域の連結性は、ミャンマー政府の努力や援助機関の協力によって大きく改善してきた。基本的な運輸ネットワークや NSW 形成のための中核となる MACCS システムも整備されている。したがって、連結性の強化にあたっては、「インフラやシステムのボトルネックの改善」から「連結性の質の向上」に焦点が移る時期に差し掛かっていると言えることができる。したがって、これからの連結性の強化の重点は、「連結性の質の向上」に置くべきと考える。「連結性の質の向上」にあたっては、1) スピードアップ、2) 持続性、3) 活性化の3つの柱が重要と考える。

この3つの視点に立ち、本調査の現状の課題分析を踏まえ、27 のプロジェクトを考案した。うち以下の15 案件は短期に実施することが望ましい案件である⁵。

- ・ コーカレイク-エインドゥ間道路改良プロジェクト
- ・ エインドゥ-タトン間道路改良プロジェクト
- ・ ダウエー-ティキ間道路改良プロジェクト
- ・ ティラワ港拡張・改善プロジェクト
- ・ ダウエー港開発プロジェクト
- ・ 空港安全対策およびテロ対策プロジェクト
- ・ 輸出入許可現代化プロジェクト
- ・ 貿易促進情報交換プラットフォーム整備プロジェクト
- ・ ミヤワディロジスティクスパーク整備プロジェクト
- ・ ミヤワディ SEZ 整備プロジェクト

6.2 メコン地域の連結性強化

メコン地域においては、インフラ面では、GMS 経済回廊整備を中心に国際幹線ネットワークが完成しつつあり、一方、アセアン・シングル・ウインドウの形成にむけ、各国でナショナル・シングル・ウインドウの整備が進められている。また、越境輸送の円滑化に向け CBTA も締結されてきた。このようにメコン地域の連結性の整備は初期段階、つまり、ボトルネックの解消やシステムの導入開始といった段階をほぼ終えたといえることができる。今後の連結性強化の焦点は、いかに向上した連結性を活かし、地域の経済効果に結び付けていくかに移行している。したがって、今後の連結性強化の取組みの軸は「価値を生む、生きた連結性」に置くべきと考える。

メコン地域の連結性強化にあたり各国に必要な施策は、各国の実情に応じて案件形成・実施を進めるべきであるが、連結性に関する各国のスタッフが交流の機会を持ち、連結性強化に向けた各国の取り組み状況を把握共有し、今後の協調、協力に資することは意義があるものとする。この観点から、我が国が主導して、1) メコン連結性フォーラム、2) メコン地域の連結性に関する情報更新プロジェクトをおこなうことは有意義なものとする。

⁵ これらの案件は調査団の提案であり、それぞれの案件の詳細な内容検討や先方と議論・調整・合意をしたものではない。また、JICA として行うと決まったわけではない。