

ミャンマーの貿易物流の課題

～タイとの陸路貿易物流を中心にして～

Logistics Problems of Trading in Myanmar
Focusing on Trading across the Land Route Border with Thailand

石原伸志(正会員：東海大学)、林克彦(正会員：流通経済大学)、齊藤実(正会員：神奈川大学)、

根本敏則(正会員：敬愛大学)、宮武宏輔(正会員：流通経済大学)

Shinji ISHIHARA(Tokai Univ.), Katsuhiko HAYASHI(Ryutsu Keizai Univ.), Minoru SAITO
(Kanagawa Univ.), Toshinori NEMOTO(Keiai Univ.), Kosuke MIYATAKE(Ryutsu Keizai Univ.)

要旨

ミャンマーの貿易量は年々増加しているが、中でも陸路の国境貿易は伸びが著しい。ただ、物流インフラや通関システムの整備は決して十分ではない。本論文では、タイ/ミャンマー間の陸路国境貿易について、現地でのインタビュー調査を基に物流インフラと通関手続きに関する現状と課題を整理した。その結果、国境輸送やミャンマー国内の物流インフラは徐々に改善されつつあり、法制度上は通関手続も簡素化しつつあるものの、手続き透明化、シングルウィンドウ化等の課題が残されていることを明らかにした。

Abstract

Trade volume in Myanmar has increased so far. In particular, the volume of trading across the land route border has increased significantly. On the other hand, logistics infrastructures and customs clearance system are not in good condition. We examined their current issues between Thailand and Myanmar, especially between Mae Sot and Myawaddy, based on field work and interview surveys. As a result, logistics infrastructures and customs clearance system are proved to be gradually improved, although some improvements are still remained such as transparency of customs procedure and promoting Single Window.

1. はじめに

近年、ミャンマーの貿易量は増加しているが、それを支える物流インフラ、通関手続きなどは十分整備されているとはいえず、日系企業を含む荷主・物流事業者は近隣諸国より多くの時間・費用をかけ物流業務を進めている。そのような中、改善の取り組みも始まっている。物流インフラについては、ミャンマーにとって重要な輸出入ルートであるメソト・ミャワディ経由ヤンゴンまでの道路整備が急速に進みつつある。また、通関手続きに関しても、我が国が電子化を通じたナショナル・シングルウィンドウ構築を支援しているところである。

本稿では、分析視点を確認した後、ミャンマーの貿易の現状を把握する。次いでメソト・ミャワディを経由する陸路貿易物流の実態をケースス

タディした後、我が国による通関電子化支援プロジェクトを概観したうえで、物流インフラ・貿易手続きの課題について整理する。

2. 分析視点

貿易や越境輸送の円滑さを評価するにあたり、かかる時間の短縮や費用の小ささが重要となる。通関手続きの煩雑さや、それに伴う費用を国ごとに調査した指標として、世界銀行(World Bank Group)による Doing Business や LPI (Logistics Performance Index) などが挙げられる。

Doing Business による貿易物流に関する項目は、Trading across Borders として 100 点上限で示されており、その算定は輸出入別に Documentary compliance (書類手続き) と

Border compliance (通関手続き) の所要費用と時間に拠る。また、LPI では Customs (通関)、Infrastructure (インフラ)、International shipments (国際輸送手続き)、Logistics competence (物流サービスの競争力)、Tracking & tracing (貨物追跡能力)、Timeliness (適時性) の項目についてスコア化を行っており、このうち通関、インフラ、国際輸送手続きが貿易円滑化に関連している。

ミャンマーは、いずれの指標でも極めて低く評価されている。Doing Business によれば、Trading across Borders のランクは世界 168 位である⁽¹⁾。LPI によれば、通関 131 位、インフラ 143 位、国際輸送手続き 144 位で、総合 137 位である⁽²⁾。

この様に、統一した枠組みで項目を設定し継続的に調査していることは高く評価できる。しかし、調査要領上、全国レベルの評価が難しく、特定ルートについて貿易の円滑性を評価することはできない。そこで本稿では独自に現地調査し、Doing Business と LPI の指標のうち貿易円滑化に関わる通関、道路インフラ、国際輸送手続きに焦点を当てて現状における実態を分析する。

3. ミャンマーの貿易概況

3.1 貿易の動向

ミャンマーの貿易額は 2011 年の 181 億 7,100 万ドルから、2018 年度には 351 億 4,700 万ドルへと 1.9 倍に増加している (表 1)。ミャンマーの貿易は海外貿易 (Oversea) と国境貿易 (Border) に分かれているが、2018 年度の

貿易額のうち海外貿易は 248 億 5,900 万ドル (70.7%) で、国境貿易は 102 億 8,800 万ドル (29.3%) である。

3.2 海外貿易 (海上輸送)

海外貿易は、ごく一部の航空貨物を除き海上輸送による。鉱物性燃料が最大の貿易品目であり、シンガポール、マレーシア、タイ等から約 40 億ドル輸入している⁽³⁾。重量ベースでみると、これを含めミャンマーの外貿港湾貨物取扱量は 3,734 万トンあり、そのうちコンテナ貨物量は 1,106 万トンである (2017 年)。コンテナ貨物量は、2011 年の 533 万トンと比べ 2 倍以上増えている⁽⁴⁾。

ミャンマーの国際海上コンテナ貨物の 90% はマルタバン湾河口から 21km 遡った上流に位置するティラワ港と、同じく 32km に位置するヤンゴン港で扱われている。

両港の課題は、雨期と乾期の水位差が 1m 程度であるものの、日々の潮位差が 5.85m~2.55m、下げ潮及び上げ潮時の表層流速が約 6 ノットとかなり早いことから、大きな河床変動が絶えず生じていることである。特にヤンゴン港下流のバゴ一川とヤンゴン川との合流地点の浅瀬である Monkey Point などでは、河道内の砂の堆積・変形が生じているため常時浚渫する必要がある。また、両港のターミナルは河川港であることから着岸できる最大のコンテナ船は 800~1,000TEU クラスに限られている。さらに、ヤンゴン川の航行可能時間は原則 08:00~16:00、20:00~04:00 に限定され、本船は満潮を待って着岸し、次の満潮を待って出港するため必然的に河口沖での滞船が多くなる。

表 1 ミャンマーにおける貿易の動向 (単位: 100 万ドル)

年度	輸出			輸入			輸出入計		
	海外貿易	国境貿易	合計	海外貿易	国境貿易	合計	海外貿易	国境貿易	合計
2011	7,107	2,028	9,136	7,695	1,340	9,035	14,803	3,368	18,171
2015	6,588	4,549	11,137	13,973	2,605	16,578	20,561	7,154	27,715
2016	7,089	4,910	11,999	14,344	2,867	17,211	21,433	7,777	29,210
2017	9,347	5,504	14,851	15,673	3,014	18,687	25,019	8,518	33,537
2018	9,841	7,219	17,060	15,018	3,068	18,087	24,859	10,288	35,147

注: ミャンマーの年度は 10 月から 9 月

出所: ミャンマー商務省

表2 ミャンマーにおけるタイとの貿易額の推移 (単位: 100 万ドル)

年度	輸出			輸入			輸出入合計		
	海外貿易	国境貿易	合計	海外貿易	国境貿易	合計	海外貿易	国境貿易	合計
2011	3,649	175	3,824	523	168	691	4,172	343	4,515
2015	2,650	243	2,893	1,096	877	1,973	3,746	1,120	4,866
2016	1,887	315	2,202	1,019	1,067	2,086	2,907	1,382	4,288
2017	2,413	433	2,846	1,035	1,194	2,229	3,448	1,627	5,075
2018	269	3,008	3,277	1,026	1,144	2,171	1,295	4,152	5,448

出所: ミャンマー商務省

3.3 国境貿易(陸上輸送)

国境貿易は2011年と比較して、3.1倍と大きく増加している(海外貿易の増加はこの間に1.7倍)。ミャンマーは中国、タイ、ラオス、インド、バングラデシュの5カ国と国境を接しているが、国境貿易は中国とタイがほとんどを占めている(中国57%、タイ40%)。

最大の国境貿易ルートはミャンマー東北部のシャン州のムセを経由する中国との国境貿易である。貿易額は48億9,900万ドル(2018年度)で、国境貿易全体の48%を占めている。輸出額が輸入額の2倍以上あり、主要品目は天然ガス、ヒスイ、農産品である⁽⁵⁾。このルートはミャンマー北部の経済発展にとって重要であるだけでなく、中国にとっても雲南省を中心とする国境周辺地域の貿易拡大やエネルギー確保で重要な役割を果たしている。

4. タイ・ミャンマー間の陸路貿易

4.1 タイとの貿易額の推移

ミャンマーにとって、タイは中国に次ぐ第2位の貿易相手国である。2018年度のタイとの貿易額は54億4,800万ドルであり、これはミャンマー全体の貿易額の15.5%を占めている(表2)。輸出が32億7,700万ドルで、輸入が21億7,100万ドルとなっている。輸出のうち鉱物性燃料(約9割が天然ガス)が76%を占めており、資源価格の変動が輸出額に大きく影響を及ぼしている。なお、前述のとおりミャンマーは石油製品をタイから大量に輸入しており、その一方で天然ガスを輸出して

いることになる。この背景には、2000年代からミャンマー政府が沖合で採掘される天然ガスをタイと中国に輸出する長期契約を締結してきたことがある⁽⁶⁾。

2018年度の国境貿易は急増して41億5,200万ドルで、貿易全体の76.2%を占めている。2011年度と比較すると、海外貿易が0.3倍と減少しているのに対して、国境貿易はこの間に12.1倍に増加している。国境貿易では輸出が大幅に増加し30億800万ドルとなり、輸入が11億4,400万ドルで輸出超過に転じた¹⁾。

タイとの国境貿易において重要な役割を占めているミャワディの貿易額は、2012年度に1億4,500万ドルであったが、2018年度では9億6,700万ドルでこの間に6.7倍に急増した(表3)。輸出に比べ輸入が圧倒的に多い。

表3 ミャワディの国境貿易額の推移

(単位: 100 万ドル)

年度	輸出	輸入	合計
2012	56	89	145
2013	49	222	272
2014	33	424	457
2015	44	682	726
2016	60	872	932
2017	83	859	942
2018	211	755	967

出所: ミャンマー商務省

¹ 2018年度に国境貿易が急増したのは、Nabulae/Htee Khee 国境で輸出額が突如24億6,754万ドルを記録したためである。その理由として、パイプラインによる天然ガスの輸出が同国境の統計値に組み入れられるようになったことなどが指摘されている。"The border post at Htee Khee: high hopes and jungle casinos", *Friday Myanmar*, September 13, 2019.

近年、ミャワディの国境貿易が急増している理由として、政治面では、2011年にミャンマー政府とカレン民族同盟との間で停戦協定が合意され、国境ゲートの閉鎖が減ったこと、軍政時代の外貨制約のための輸入制限措置が民主化とともに緩和されてきたことが指摘されている⁽⁷⁾。また、後述のようにボトルネックとなっていた道路・橋梁等のインフラ整備や通関制度等のソフトインフラの整備が進んだことも影響している。なお、2011年に中古車の輸入が自由化され日本製中古車の輸入が急増したが、2017年に右ハンドル車の輸入が規制されたこともあり最近では輸入の伸びが止まっている⁽⁸⁾。

ミャワディの国境貿易の主要品目について、ミャンマーは公表していないが、タイ側の統計では砂糖、スマホ、栄養ドリンク、燃料、ビール、農業機械、綿織物、輸送機器（オートバイ、自動車）等、多岐にわたる品目が輸出されている。ミャンマーの輸出は限られ、片荷状態となっている⁽⁹⁾。

4.2 メソト・ミャワディ国境の輸送経路

メソト・ミャワディ国境はモエイ川で区切られており、2019年10月末までは、1997年開通の第1友好橋をトラックで通行しての越境輸送、またはモエイ川を渡し船で越境する一時許可貿易⁽¹⁰⁾が行われていた。

第1友好橋は、全長430m、片側1車線であり、耐荷重との関係から橋梁上の走行が5台ずつに限定されている。また、車両はタイが左側通行、ミャンマーが右側通行であるため、橋の上には通行車線のスイッチングポイントとなる信号機もあり、越境輸送は非効率となっている。

また、モエイ川を渡河しての越境輸送では、特定の許可を受けたポイントからの輸送が行われており、日本製の雑貨や自転車が輸出されているが、2019年3月の調査時点でミャンマー側への輸出が禁止されているはずの中古家電、日本車を中心とした右ハンドルの中古自動車が輸送される様子も頻繁に見受けられ

た。

2019年10月31日から、第1友好橋からモエイ川の上流6kmほどに位置する第2友好橋が通行可能²となった。第2友好橋は、全長は760m、片側2車線である。

ミャワディの国境税関では一般貨物に対してコンテナを開けて荷物を取り出して申告情報と現物貨物とを照合する確認検査ではなく、要ライセンス貨物のライセンス番号を単に紙の帳簿に記載する程度の検査をしている。また、国境税関では必要に応じて軍や警察が国境セキュリティの観点からの検査を行っている。

第1友好橋を通過して、約10km離れた所にある Myawaddy OSSC（One Stop Service Center）まで混載便で搬送されてきた貨物は申告ごとに仕分けされた後、輸入通関を受け、トラックへの積替え作業が行われる。OSSCには必要な手続きが効率的に行えるように関係省庁が一カ所に集まっており、日本政府が提供した電子通関処理システム”Myanmar Automated Cargo Clearance System (MACCS)”も導入されている。

第2友好橋の開通後は、タイ国境を通過したトラックは第2友好橋を通過して、ミャワディ国境税関（開庁時間 06:30～18:30）でイミグレーション等を済ませた後、貨物は OSSC で輸入通関、積替え等の作業が行われている。

なお、2019年6月4日付けで、越境交通協定（CBTA）に基づいて、ミャンマー政府はメソトからミャワディを経由してティラワ SEZ 及びヤンゴンまで積み替えのない一貫輸送が可能となるトラックを、100台許可する旨を発表しているが、2019年10月末現在、実際に許可は出ていない。

² 第2友好橋は2019年3月19日に正式な開通式が行われたが、施設の建設及び税関業務の調整遅れ、MACCS（後述）等の導入遅れの理由から走行は2019年10月30日まで許可されていなかった。

4.3 東西経済回廊ミャンマー区間

ミャワディからモラミヤインに至る区間は、もともと GMS (Greater Mekong Subregion) の東西経済回廊の一部であり、さらに 2018 年にはヤンゴンに至る道路も追加指定された⁽¹¹⁾。重要な国際輸送ルートとして急ピッチで整備が進められてきたものの、大型車両の円滑な通行が困難な区間がまだ多く残されている。本項では、同ルートについて乗用車（ハイエース）をチャーターして実走した際の記録を基に道路整備状況等についてとりまとめる（図1参照）。

同ルート（延長約 420 km）は、ミャワディからタトンが国道 85 号線（約 180 km）、タトンからパヤギが国道 8 号線（約 140 km）、パヤギからヤンゴンが国道 1 号線（約 100 km）に該当する。実走では、ミャワディを 2019 年 3 月 17 日 13:10 に出発し、宿泊地パーンに 17:30 に到着した。走行距離約 140 km に対し平均時速は 32 km と遅かったが、その主な原因はコーカレイからパーンにかけて悪路が続いたためである。翌 18 日には、7:00 にパーンを出発し同日 12:00 にヤンゴンに到着した。前日と比べ道路条件が良かったため、走行距離約 280 km に対し平均時速 56 km となった。

国道 85 号線は、国境から約 18 km 時点で、旧道とバイパス道路との分岐点に到着する。急峻な山越えルートの旧道では、すれ違いができなかったため日替わりで上下一方通行となっていた。2015 年にタイ政府の支援により

コーカレイまで延長約 30 km の 2 車線バイパス道路が整備され、同区間は実走約 30 分で通行可能になった。

コーカレイからエインドゥまでの区間はアジア開発銀行（ADB）の支援により 2021 年完成を目標に整備が進められている⁽¹²⁾。実走時点では工事中の区間が多く、平坦な地形であるにもかかわらず舗装状態が悪く陥没箇所が多くみられるなど、速度が出せない部分が続いた。乾期であったため道路に水没箇所や水たまりはなかったが、雨期には道路が水没し不通区間が生じることも珍しくない⁽¹³⁾。

最大のボトルネックとなっているのが、国境から約 85 km 時点で架かるジャイン・コーカレイ橋である。老朽化が進み、総重量 20 トン超車両の通行が規制され、それ以下の車両も夜 9 時から朝 6 時まで通行禁止となっている。同橋の手前に料金所と車両重量測定所があり、規制対象の大型車は並行して架けられた浮き橋に迂回させられる。現在、円借款事業により国際協力機構（JICA）が同橋の改修を進めており、2021 年完成を目指している。

パーン近郊からは交通量が増大するが、国道 85 号線が十分に整備されておりスムーズに走行できる。タトンで国道 8 号線に入ると、さらに交通量が増え、往復 2 車線のため混雑区間もあったものの大型車の走行に問題はなさそうである。

パヤギで国道 1 号線に入ると、道路整備水準がさらに上がり、路肩まで整備されている。

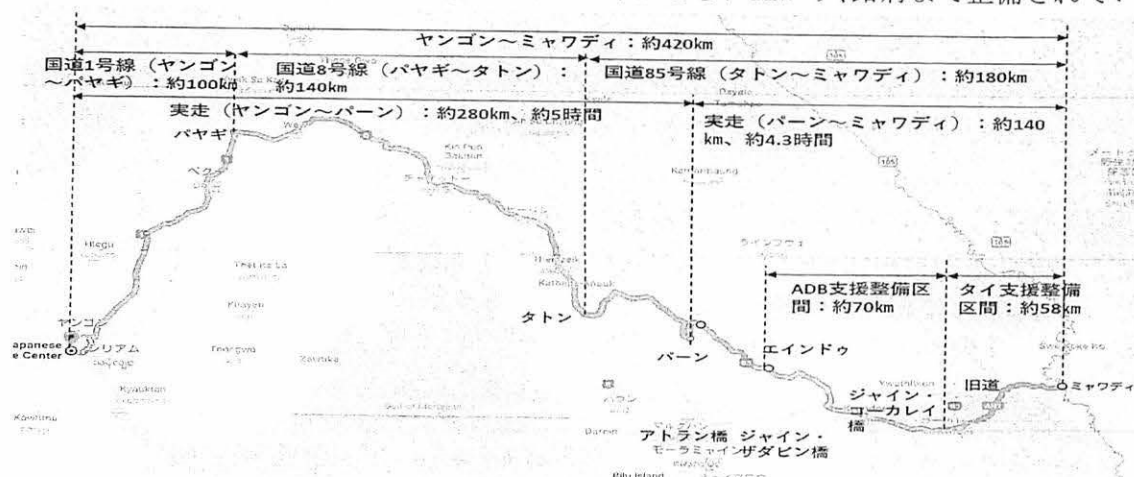


図1 ミャワディ～ヤンゴン実走ルート

10 kmほど進むと、中央分離帯が設けられた往復4～6車線の有料道路になる。舗装が痛んでいる箇所もあるが、見通しが良い区間が続き高速で走行できる。ヤンゴン市内に入ると、交通量が急増し昼間でも渋滞が生じている。

4.4 定期混載サービスの開始

メソト・ミャワディ国境からヤンゴンまでの物流インフラ改善に伴い、タイとの貿易が急増した。最近では定期混載サービスが開始され、定常的な貿易ルートとして活用されるようになってきた。

バンコクの衣料品事業者へのインタビュー³によれば、表4のようなスケジュールでのバンコク発ヤンゴン向けの陸路による定期混載便サービスが提供されている。これによって、従来中国等から調達されていた部材（服資材）がタイ産に変更された。

バンコク・ヤンゴン間の輸送日数は、シンガポール経由の海上コンテナ輸送で18～20日かかっていたが、陸上輸送ルートでは3日に短縮できる。アパレルを始めミャンマー進出企業は、この陸上輸送ルートに大きな関心を示している⁴。

現在陸上輸送のボトルネックは、前述の通り、タイ・ミャンマー間で相手国のトラック走行を相互で認めていないことから、国境での積替えが必要となっていることである。

表4 バンコク発ヤンゴン向定期混載便輸送スケジュール

1日目	早朝バンコクを出発したトラックは夕方タイ側国境メソト着
2日目	午前中メソトで輸出通関、午後ミャワディ税関で輸入通関（関税も支払い内貨にする）。輸入通関終了後、ヤンゴンに向かって出発
3日目	ヤンゴン市内配送

出所：インタビュー調査を基に筆者作成

³ 2019年8月15日のバンコクでの衣料品業者へのヒアリングによる。

⁴ ティラワ経済特区に進出予定のトヨタ自動車は、納期や頻度の点で陸路輸送の利点を高く評価している。日本経済新聞 2019年11月26日。

5. ミャンマーの輸出入通関と MACCS の導入

5.1 MACCS の現状

MACCSは2014年4月25日にJICAがミャンマー政府との間で締結した贈与契約（39億9,000万円を限度とする無償資金協力）である「通関電子化を通じたナショナル・シングルウィンドウ構築及び税関近代化計画」に基づいて提供された日本の電子通関システム「輸出入・港湾関連情報処理システム」（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System : NACCS）と「通関情報総合判定システム（Customs Intelligence Database System : CIS）」をベースにしたものである。2016年11月ヤンゴン税関から稼働し、2019年3月現在ヤンゴン港、ティラワ港、ヤンゴン国際空港、ティラワ特別経済特区（SEZ）、ミャワディの5税関に導入されている。

JICAでのヒアリング⁵によれば、ミャンマーの輸出入通関の98%は現在MACCSによって処理されている。MACCSは、輸出入事業者、通関事業者⁶、フォワーダー、船舶代理公社（Shipping Agency Department : SAD）、船舶代理店、CY（Container Yard）、航空会社、空港上屋、保税倉庫等と結ばれている。その一方で、商業省、植物検疫局、動物検疫局、漁業局、食品医薬局、銀行局等とも通関手続きに関連した省庁業務はMACCSで行うことになっているが、本格的にMACCSと結ばれているのは商業省のみで、それ以外の省庁ではパソコンを有しているところも少なく、シングルウィンドウ化にはまだ時間を要する。

物流事業者へのヒアリング⁷によれば、税関と通関事業者の間はMACCSで接続されているが、未だパソコンを有していない通関事業

⁵ 2019年3月18日にヤンゴン税関で行ったJICA専門官へのヒアリング。

⁶ 通関手続は国家試験をパスしたイエローカードを有する通関士が担当し、雑務はピンクカードを有する税関従事者が担当している。

⁷ 2019年3月19日のティラワSEZに進出している物流事業者へのヒアリング。

者も多いため、代行入力事業者も存在する。さらに、申告書類を USB で税関に持参し MACCS 申告をしても、紙ベースでの書類提出を求められるケースも多い。また、電力事情が悪いことから、頻繁に停電、システム障害等のトラブルも発生している。

5.2 輸入通関手続き

海上輸送による輸入通関は、通常本船の入港とは関係なく、船会社が SAD に USB 等で積荷（マニフェスト）情報を登録したところから始まる。MACCS による輸入通関では、本申告の前に、通関事業者・荷主（輸出入事業者）との業務委託関係情報、関税を自動引き落としするためのデポジット情報、貨物明細等を事前登録しておく必要がある。その後、SAD への積荷情報の登録 ⇒ 本申告開始（本船入港前から可）⇒ 書類審査（Green、Yellow、Red の各レーンに自動仕分け）⇒ 税関検査 ⇒ 関税納入（税関が指定した銀行口座からの引き落とし可）⇒ 輸入許可となる。

MACCS が導入される以前の輸入通関所要時間は、賦課課税方式のため、時には数日要していたが、MACCS 稼働後は申告納税方式（CIF の Invoice 取引価格）に移行したため、グリーンレーン（日本の区分 1（簡易通関）に相当）で関税がデポジットしてあれば数分で終了する。MACCS と従前の業務フローの違いは図 2 に示されている。

ただし、上記の物流事業者へのヒアリングによれば、グリーンラインで許可となった貨物を引取りに行っても税関検査と称して、不明朗な金銭を要求されるケースはまだ多く見られるとのことである。

2018 年 6 月から MACCS の稼働が始まっているミャワディでの輸入通関は、トラック積替え場所である OSSC で行われている。OSSC では、SAD への積荷情報の事前登録がないことから、Invoice 情報の MACCS への入力から始まる。

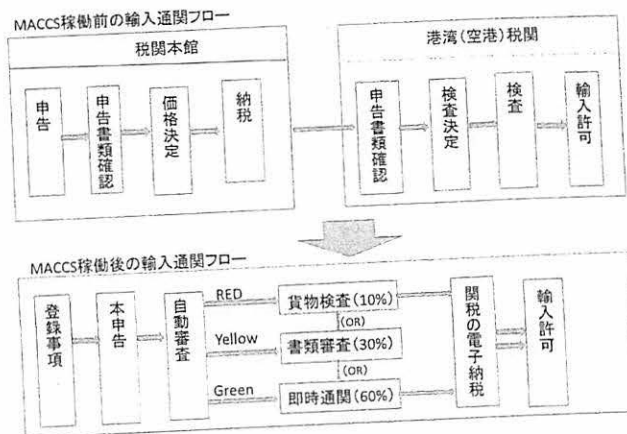


図 2 ミャンマーの輸入通関業務フロー
出所：インタビュー調査を基に筆者作成

ミャワディ国境での輸入通関の処理の仕方には、①ティラワ SEZ 等までトランジット（保税運送）し、SEZ で搬入手続を行う方法と、②書類審査・税関検査、関税納付をミャワディ税関で済ませ、完全に内貨にして輸送する方法とがある。従来ミャンマーでは保税概念がなく、②の方法のみであった。MACCS 導入後に保税運送制度も導入され、効率的な①の保税運送が可能になったことは、高く評価されよう。

5.3 MACCS 導入のメリット

MACCS が導入されたことで大きく変わった点は、賦課課税方式から申告課税方式に変更されたことで、通関時間が短縮されたことである。さらにこれに伴って、通関手続きの透明性が向上し、税官吏による不明朗な金銭の要求は依然あるものの、発生件数は減った。

例えば、2018 年度の海上貨物の到着から輸入通関手続完了までの平均日数は 13.3 日（2017 年度は 14.6 日）、2018 年度の航空貨物は 5.0 日（2017 年度は 5.3 日）といずれも短縮されている。また、2016 年から 2018 年までの 3 年間で輸入通関手続の迅速性（電子化を含む）、簡素化、効率化に関して、42.5%の企業が改善されたと答えている。次に、「通関手続の透明性、予見可能性」に関しても、36.2%の企業が改善されたと答えている⁽¹⁴⁾。

さらに、水谷（近刊）は、「関税の課税評価査定・分類認定基準が不適切と回答した企業の比率は MACCS が導入された 2016 年度が 48.6%、2017 年度が 34.2%、2018 年度が 21.4%と徐々に改善されている」（15）、としている。

だが、その一方で、JICA でのヒアリングによれば、申告課税方式の導入に伴い、現在強化されつつある事後調査において、評価基準ができていないため、Invoice などの偽造が非常に多いとのことである。

5. 4 今後の通関上の課題と方向性

今後 MACCS がムセなどの国境税関にも導入されることで通関上の課題は徐々に解消されてこようが、通関手続と貿易物流をより円滑化するためには、通関手続きのさらなる透明化、シングルウィンドウ化の推進等を図ることが必須条件となる。電力事情の改善など、基本的インフラの整備も重要である。

通関手続時のさらなる透明化については、ミャンマー政府は通関の透明性を確保し税官吏と業者の癒着や汚職を防ぐために、1~2 年という短サイクルで人事異動を行っている。そのため、過去の事例等の継承が一切なされていない問題も起きている。賄賂は以前から禁止されているが、結婚式などの祝い金の贈与等は適用除外となっており、改めて適用除外の基準を厳格化すべきとの意見も多い。

6. おわりに

分析の視点に掲げた項目のうち、インフラについては第 2 友好橋の開通、タイ支援によるパイパス整備等によって大幅に改善され、定期混載便の運行が開始されるほどになった。さらに未整備区間については、ADB と JICA の支援による整備が進められ、2021 年に完成予定となっている。予定通り工事が進めば GMS 経済回廊が概成することになり、ミャンマーと GMS の連結性が高まり域内貿易や国際分業体制が促進されよう。

通関と国際輸送手続きについては、申告課税方式への変更と MACCS 導入等により、大きく改善

された。Doing Business によれば、輸出にかかる時間は 2013 年の 25 日から 2018 年の 102 時間に、輸入でも同期間に 27 日から 25 時間に短縮された⁸。しかし、周辺諸国と比較してなおも時間がかかっており、CBTA の実施、手続き透明化、シングルウィンドウ化等を進めていく必要がある。

参考文献

- (1) World Trade Organization : Doing Business 2019, p.191, 2019
- (2) World Trade Organization : Connecting to Compete 2018, p.48, 2018
- (3) 日本貿易振興機構 (JETRO) : 『世界貿易投資報告ミャンマー』、p.2、2019
- (4) 国際協力機構 (JICA) : 『ミャンマー国ヤンゴン港湾開発に係る情報収集・確認調査ファイナル レポート』、p.38、2019
- (5) 水谷俊博、堀間洋平 : 「第 6 章 ミャンマーの物流事情と今後の展望」『メコン地域の輸送インフラと物流事情』(JETRO アジア経済研究所)、pp.102-104、2018
- (6) JETRO(2019)前掲書、p.2
- (7) 水谷ら(2018)前掲書、pp.104-105
- (8) 藤村学、春日尚雄「第 4 章 メコン経済回廊におけるミャンマー区間の連結性現状と日系企業の動き」『ミャンマー経済の現状と展望』(国際貿易投資研究所)、p.83、2019
- (9) 大木博巳「第 1 章 ミャンマーの貿易構造〜対中貿易を中心に〜」『ミャンマー経済の現状と展望』(国際貿易投資研究所)、p.31、2019
- (10) 佐々木創 : リユースの「見えないフロー」をいかに制御するのか : 日本の家電リサイクル法の取り組みからの新興国への示唆、『中古品の国際貿易』(小島道一編)、第 2 章 (pp.13-29)、2018
- (11) Asia Development Bank: Review of Configuration of the Greater Mekong Subregion Economic Corridors、p.20、2018
- (12) 「中国の「一帯一路」と日本等国際機関支援が交錯するミャンマーの大規模プロジェクト(要約版)」『国建協情報』2019 年 3 月号 (No.871)
- (13) 藤村ら前掲書、pp.84-85
- (14) JETRO : 2018 年度アジア・オセアニア日系企業進出実態調査、2018
- (15) 水谷俊博 (近刊) : ミャンマー物流事情と今後の展望、石田正美・梅崎創編『メコン地域の輸送インフラと物流事情』、文眞堂

⁸ Doing Business によれば、輸出費用は 2013 年の 670 ドルから 2018 年の 572 ドルに低下したものの、輸入費用は同期間に 660 ドルから 667 ドルに微増している (コンテナ 1 本あたり)。なお、LPI のスコアは、2012 年から 2018 年にかけてすべての指標で低下しているが、アンケートによる主観的評価であることが影響していると考えられる。