

# 中国経済の「裏庭」CLM 諸国への浸透

藤村 学

## China's Economic Advancement into CLM Countries

Manabu FUJIMURA

### はじめに

世界銀行が2021年10月に公表した報告書によると、世界の低所得国の債務負担額は2020年に前年比12%増え、8,600億ドル（約97兆円）と過去最高を記録した<sup>1</sup>。低所得国ほどパンデミック対応の財政支出が膨らみ、積み上がった債務の返済や利払いが増えた。G20は「債務支払い猶予イニシアティブ（DSSI）」という途上国の債務猶予の仕組みを設けているが、先進諸国でのパンデミックからの部分的経済回復に伴うインフレ傾向とそれに伴う金利上昇圧力が、低所得国の債務負担を重くする懸念がある。債権国として中国の重みが増す中で、中国を含めたうえで途上国の債務問題に対応しなければ、グローバルレベルの通貨危機・経済危機を招きかねない。そのような背景を踏まえ、本稿では中国による一帯一路関連投融资がCLM諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー）に与える影響について、マクロ面とミクロ面の双方を交えて見ていく。CLM諸国における一帯一路投融资に関わる財務負担が増している状況と中国投資に関わる土地収用問題について概観したうえで、国別に中国経済の浸透状況と懸念事項を見ていく。

### 第1節 高まる対中依存

米ウィリアムズ・アンド・メアリー大学の研究者らが中国融資の1万件超の海外インフラ案件（2000～2017年）の詳細情報を取りまとめた“AidData”というデータベースに基づく分析レポート（Malik et al. 2021）によると、3,850億ドル（40兆円超）規模にのぼる対中債務が、OECD諸国の国際標準慣行から乖離した「隠れ債務」に相当するという。同レポートは、中国による一

帯一路融資は、低中所得国の政府や政府系機関ではなく、特別目的会社（SPV）といった媒体に貸し付けることで世界銀行がとりまとめる対外債務報告システムに対して公的債務を事実上過少報告していると指摘する。このような隠れ債務を勘案すると、対中債務がGDPの1割を超す国は42カ国にもものぼると指摘する。これら債務がいったん返済困難に陥れば、借り手国の政府は何らかの形で国家資産や資源を差し出すことになる恐れがある。例えば、ベネズエラの場合、対中債務返済の担保代わりに中国側がコントロールできる銀行口座に石油輸出から得られる外貨をデポジットとして振り込んでおくといった契約になっている<sup>2</sup>。同レポートによれば、隠れ債務を含む対中債務残高の対GDP比が高いアジア諸国としては、ラオス（64%）、モルジブ（40%）、カンボジア（20%）、パプアニューギニア（17%）、ブルネイ（13%）、ミャンマー（12%）、スリランカ（12%）など、本稿で焦点を当てるCLM諸国が上位に入っている。

コロナ禍によって中国の一帯一路投資はどの地域でも減速を余儀なくされたが、一方、コロナ対応で財政状況の悪化した東南アジア諸国はインフラ開発資金を今まで以上に中国に依存せざるを得なくなる可能性がある。米シンクタンク、アメリカン・エンタープライズ・インスティテュート（AEI）の収集したデータによると、東南アジア諸国での一帯一路関連投資は2014年の168億ドルから2019年には293億ドルに増大し、世界全体の一帯一路投資の約28%を占めた。同期間のインフラ建設工事契約額の46.2%が中国企業に落ちた。セクター別にみると、エネルギー・資源が42.9%、運輸が31.7%と、この2分野が大半を占めた。2020年は同地域での一帯一路投資は169億ドルと落ち込んだものの、世界全体に占めるシェアは36%に上昇し、最大の投資先となった（Yu 2021）。中国から地理的に近く、地政学的にも重要

<sup>1</sup> 日本経済新聞 2021.10.12 夕刊「低所得国の債務負担最高 2020年12%増、コロナで財政支出拡大」

<sup>2</sup> BBC News 2021. 9. 29 “China: Big spender or loan shark?”

な東南アジア地域は、ポスト・コロナにおいても一帯一路投資の中心的対象になりそうだ。

コロナ禍において中国は特に Lancang Mekong Cooperation (LMC) という中国主導の協力枠組みを通じ、メコン諸国に対する経済外交を活発化させている。表1に見るように、コロナ前から継続しているインフラや農業関連の協力に加え、ワクチン、マスク、人工呼吸器などの供与、医療従事者の派遣など、「コロナ外交」が目立つ。とくに CLM 諸国に対しては中国製ワクチンを供与する「ワクチン外交」が際立っている。

表1 中国のメコン諸国に対する協力案件の内訳

	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	複数国対象
新型コロナ対応	32	22	20	4	6	5
鉄道関連	-	42	-	3	6	-
その他インフラ	5	10	7	2	3	-
農業関連	5	-	2	2	3	-
その他	18	23	16	5	14	3

注：2020年1月～2022年1月のエントリーから、広報記事を除き、実質的な協力案件の進捗を報じるものを拾った。新型コロナ対応にはワクチン・医療物資供与、人材協力などを含む。  
出所：LMC サイトの情報より筆者まとめ

## 第2節 土地収用問題

中国の海外融資に関わる「債務の罠」が懸念されるのに加え、中国からの投資に伴う直接・間接の土地収用 (land grabbing) 問題も懸念の対象となっている。Land Matrix (欧州の5研究機関が連携するイニシヤティブ) がまとめたデータによると、2011～20年に中国資本が様々な形で利用権を獲得した世界の農業・林業・鉱業用地は648万haにのぼり、北海道の4分の3の面積に相当する。これは英国の156万ha、米国の86万ha、日本の42万haを大きく上回る。食糧や資源の供給源である新興国・途上国が中国資本に経済的に支配されることへの懸念や、安全保障上の警戒論も高まっている<sup>3</sup>。

中国資本による鉱物資源目的の土地確保面積は南米やアフリカが大きいですが、農業目的の土地確保面積はミャンマーがトップで、ロシア、ベラルーシ、カンボジアなどと続く。

例えばミャンマー北部では、カチン州の州都ミッチナーから中国国境方向へ向かう途中には多くのバナナ農園が見られる。NGOなどの調べではこれらの農園の多

<sup>3</sup> 日本経済新聞 2021. 7. 11 「中国、世界の土地囲う。農林・鉱業、10年で600万ha。高まる警戒感」参照

くに中国資本がかかわる。2013年に1305万ドルだったバナナの輸出額は20年に3.7億ドルと250倍に増えた(国連統計)。ほぼ全量が中国向けだ。現地住民によると、2月のクーデター後も農園はこれまで通り運営されているという。国軍にも貴重な収入源になるためだ<sup>4</sup>。また、ベトナム南部ビンフック省は従来天然ゴムの主要産地だったが、新たに中国企業が進出し、75haもの土地で大量の豚が飼われ始めた。中国畜産大手、新希望六和が19年に設けた養豚場だ<sup>5</sup>。

2000年代に中国南部でブームとなったバナナ栽培は、土地の制約に直面すると隣国のラオスとミャンマーが海外進出の対象となった。ラオス北西端のボケオ県では、2017年までに1万1000ha以上がバナナ農園に転換し、年間輸出額が約1億ドルと、同県の輸出シェア95%という圧倒的品目となった。ミャンマーのカチン州ではさらに規模が大きく、2019年までに17万haがバナナ農園に転換したとされる。両国の農民にとってバナナ栽培・輸出は貴重な現金収入限源の1つとなった。しかし、中国資本のバナナ農園で栽培されるのは、野生に育つバナナよりも身の大きい「tissue culture (組織培養) バナナ」で、中国で農薬多用のため禁止されているものが持ち込まれる。このため、収穫作業などにあたる労働者が病気になったり死亡したりするケースや、河川に流出した農薬によって魚類が大量に死亡したりする事件が頻繁に起こる。最近では2021年5月、ラオス中部ボリカムサイ県の中国資本バナナ農園で労働者2人が有害化学物質への露出が原因で死亡したが、農園経営者からは補償はおろか葬儀代も支払われなかったと報道された。労働者保護の法制が不十分で、労働者が全リスクを負っているのが現状のようだ。それでも、収穫ピーク時には月200～300ドルという、現地農民の生活水準からは魅力的な現金収入に引かれ、全国の貧困地域から労働者が集まってくる。農園経営側にとっては環境保全に利害をもつ地元民よりも、そうした出稼ぎ労働者のほうが都合がよい。現地の土地所有者多くは、農民や労働者への健康リスクをしばしば承知のうえで、地代収入を優先し、土地を名義貸しするという。健康被害に対する非難などの世論を考慮し、ラオス政府は2017年、新規にバナナ農園に対する土地コンセッションを禁止とした。しかし、早くもその翌年には禁止措置の運用が有名無実化しているという。現地NGOは、2021年現在において、バナナ農園から漏出する農薬による土壌や水質の汚染が人体に有害なレベルに達していることが確認されたと報告した<sup>6</sup>。

<sup>4</sup> カチン州のバナナ農園の現状については藤村(2020)でも報告した。

<sup>5</sup> 日本経済新聞 2021. 7. 11 同上

<sup>6</sup> 本段落は Irrawaddy 2021. 11. 23 “Chinese-owned banana plantations fueling exploitation in Myanmar” に依る。

中国資本のCLM諸国における土地確保について、Land Matrixの情報から抜粋すると表2の通りである。大規模な土地確保はカンボジアとミャンマーではバイオ

燃料目的（詳細は不明だがサトウキビ栽培と推測される）が多く、ラオスはゴム栽培が多い。1件当たりの作付面積はミャンマーが最も大きい。

表2 CLM諸国における中国資本の土地確保例  
(形態は直接購入、リース、コンセッション、開発ライセンス取得：面積上位各5件を抜粋)

概要	実施状況	面積 (ha)	運営企業名	主要親企業
カンボジア：2015年7月～2021年2月認可。累積27件、246,215ha。				
観光・再生エネ	立ち上げ期	45,100	Union Development Group Co., Ltd.	Union Development Group
農業・林業	稼働済み	10,000	不明	Wuzhishan L.S. Group
林業	稼働済み	9,854	Grand Land Agricultural Development Co., Ltd.	不明
バイオ燃料・農業・鉱業	稼働済み	9,700	Koh Kong Sugar Co., Ltd.	Ve Wong Corporation, Khon Kaen Sugar Industry
バイオ燃料・農業	稼働済み	9,400	Koh Kong Plantation Co., Ltd.	同上
ラオス：2015年7月～2021年8月認可。累積35件、365,804ha。				
非食料農産物	不明	166,667	Yunnan State Farms Group	Yunnan State Farms Group
非食料農産物	不明	100,000	不明	Dynasty Laos ZTE
非食料農産物・工業	稼働済み	22,000	Sino-Lao Rubber Co.	Beijing Jinrun Rubber Co., Ltd., Sino-Lao Jinrun Development Co.
非食料農産物	稼働済み	16,000	Lao-Thai Hua Rubber Co.	Jieng Xieng Thai Hua Rubber Public Co., Honda
非食料農産物	稼働済み	10,000	China-Lao Ruifeng Rubber Co.	Kunming Ruipu Biotechnology Co., Ltd.
ミャンマー：2017年12月～2021年10月認可。累積20件、861,683ha。				
バイオ燃料	不明	242,800	不明	Taremoenyae Chanter Co., Sunshine Kaidi New Energy Co.
バイオ燃料	不明	200,000	不明	Great Wall Co., State Development and Investment Corp.
食料・農業（不詳）	不明	200,000	不明	Myanmar Industrial Crops Development Enterprise, Wuhan Kaidi
食料・非食料農業	不明	100,000	Yunnan Green Treasure Industrial Dev. Co., Ltd.	Yunnan Hongyu Group Co., Ltd.
農業（不詳）	稼働済み	8,957	不明	Yunnan Wei Kai Industrial Co., Ltd.

出所：Land Matrix サイトの情報より筆者抜粋・まとめ

### 第3節 投資受け入れ国側の土地ガバナンス問題

上述のような現象が懸念される背景には、投資受け入れ側の弱い土地ガバナンスがある。ここではKuaycharoen et al. (2020)に依りながら、CLM諸国の土地ガバナンスの問題点を概観しておく。

カンボジアについては、国家が土地を収用して経済用途に向ける土地コンセッション制度の原型は、フランス統治時代にゴム生産企業に土地利用を優先的に許可する法律を制定したことに遡る。インドシナ紛争後の1990年代、今度は主に林業収入を増やすために森林管理を中央集権化しようとする目的から森林コンセッション制度が復活した。さらに2000年代に入り、森林コンセッションは、ゴムやサトウキビなど国際市場で有望なアグリビジネス向けに広く適用される「経済用途土地コン

セッション economic land concession, ELC」制度に格上げされた。さらに同制度は水力発電、鉱山開発、さらには工業団地や経済特区（SEZ）開発など、非農業分野にも拡張された。

近年、しばしば問題となる農民などからの強制的土地収用は、外国企業誘致の受け皿として整備されるSEZに絡むものが多い。カンボジアにおいてSEZを開発するためには、開発業者は少なくとも50haの土地を確保しなければならず、ほとんどの場合、そのための土地は政府からのコンセッションを受けている。しかし、そうしたコンセッション授与は政府のトップレベルでの裁量判断によるものが多く、土地所有の証拠文書を保持していない地方の農民や住民は、SEZ開発のために十分な補償なく、しばしば強制的に立ち退きを迫られる。それぞれのSEZの開発が「国益に沿う」ものかどうかの判断は国家当局、投資家および対象地域のエリート層らに

委ねられ、住民が議論に参加することはほとんどない。とくに南部シハヌークビル市とその郊外では、シハヌークビル II SEZ のほか、アグリビジネスや観光開発のために中国資本に与えられた多くのコンセッションにとまなう地元住民との紛争が集中しているという。

ラオスについてはカンボジアの森林コンセッションに先立つ 1980 年代後半に、森林資源を開発する投資家を誘致する目的で、土地コンセッション制度が発展した。1990～2000 年代の国際商品市況のブームに伴い、国家主導での農業資源、鉱物資源、水資源（水力発電）開発のための土地の囲い込みが加速した。そしてカンボジアと同様、外国企業誘致のための SEZ 開発にも土地収用が正当化された。「turning land into capital (TLIC) 土地を資本に転換する」というのがその支配的解釈であった。トップダウンの開発目的のためにこれまで 100 万 ha を超える土地について国内外の投資家へコンセッションが付与されてきたが、その裏では、対象地住民の不明確な土地所有権や長期的利用実績に対する認知が不十分なまま、立ち退きと代替地への移住を強制されたケースも多いという。

2003 年の土地法および 2019 年の修正土地法は、「国家開発と公共の利害のために適切な補償をもって」国家が土地を収用することができるとしている。しかし実際には、「公共の利害」の解釈の裁量範囲は政府に属し、SEZ 開発にコンセッションが供与される土地については強制収用が慣行となり、その補償額はしばしば市場価値を下回る。

ミャンマーについては、英国統治時代の 1894 年に制定された土地収用法 (Land Acquisition Law) がベースとなり、「公共目的」のために、影響を受ける住民に補償を行うことを条件に国家が土地を収用することが正当化されてきた。2012 年の農地法 (Farmland Law) では、個人が代々耕作してきた土地については土地利用認定証 land use certificates (LUCs) の発行をもって、その土地の利用権を売却、貸出、担保化、および譲渡することができるとしたが、そうした権利が及ぶのは耕作農地に限られる。一方、同年制定の「遊休地、休耕地および処女地法 (Vacant, Fallow and Virgin (VFV) Law) によって、農地認定されない土地については国家の裁量権が及ぶことになっている。とくに SEZ ほかの国家レベルで開発対象候補となった土地の住民については個人の土地利用登録が認められないという運用になっている。2018 年にこの VFV Law が修正され、5 万 ha 以下の放棄地 (wasteland) と特定される土地については、アグリビジネスその他の開発目的で国内外の投資家に対して 30 年以内のコンセッションを供与してよいという規定が追加された。

このようにアグリビジネスや SEZ 開発の投資家誘致

のために大規模な土地のコンセッションを与える政策によって農民や住民の生業を支える土地が奪われ、紛争になるケースがミャンマー全土にわたって見られる。とくに後述するチャウピュー SEZ 開発計画については 2016 年の事業化調査の時点で 2 万人規模の住民立ち退きの必要が明らかになったことから住民との摩擦が生じた経緯がある。

#### 第 4 節 国別編：カンボジア

カンボジアの経済成長率はコロナ禍の影響を大きく受けた 20 年のマイナス 3.1% から 21 年は 1.3% とプラスに回復する見通し (2021 年 9 月 ADB 予測) である。回復要因の 1 つとして対中輸出の増加が期待されている。中国は 2019 年からカンボジアに年間 40 万トンまでのコメ輸入枠を供与しており、2020 年のカンボジアの対中コメ輸出額は 5 億 3800 万ドルだった。コメ輸出市場において中国が過半のシェアを占めるようになった。他の農産物においても、バナナの対中輸出は 2020 年に前年比 2 倍超の 1 億 1200 万ドルだった。2021 年 5 月には初めて生鮮マンゴーが対中輸出された。これは中国税関がカンボジア国内の 37 カ所のマンゴー農園と 5 カ所のパッキング工場を輸入対象として認証したことによる。2022 年に発効する見込みのカンボジア・中国自由貿易協定 (CCFTA) によってさらに対中輸出が刺激されることが予想される (World Bank 2021a)。

EU の欧州委員会は 2020 年 12 日、カンボジアは人権に関して深刻な懸念があるとして武器以外の全品目を無関税で輸出できる「EBA 協定」の優遇策の一部を停止した。制裁対象は衣料品のほか旅行用品や砂糖など幅広い。EU の経済制裁を受けてもカンボジアのフン・セン政権が野党弾圧をやめずに制裁発動を受け入れた背景には、上述の CCFTA がある。関税引き下げ幅など具体的な内容は明らかではないが、発効後はカンボジアから中国にコメ、砂糖などの農産物や繊維製品の輸出拡大につながる。通常なら 4～5 年かかる場合も少なくない FTA 交渉が、19 年末の交渉開始からわずか半年余りで合意したのは異例の速さだった<sup>7</sup>。

2013 年以来、カンボジアにとって中国は最大の外国直接投資 (FDI) 国で、1994～2019 年の FDI 累計額 (認可ベース) の 22% を中国が占める。2021 年 1～6 月のカンボジアの対内直接投資は、前年同期比 42.7% 増の 23 億 3,667 万ドルだった。全体の 8 割を占める経済特区 (SEZ) 内への投資額は前年同期比約 15 倍の 18 億

<sup>7</sup> 日本経済新聞 2020. 8. 13「カンボジア、EU 制裁に対抗。対中 FTA スピード締結へ。中国の存在感一段と」

6,846 万ドルで、国別にみると中国が全体の 87.6% を占めた<sup>8</sup>。

2021 年 9 月、中国政府はカンボジアに対し、17.5 億元（約 2 億 7200 万ドル）の無償援助を供与することで合意した。その中身の詳細は明らかではないが、それに先立つ 1 億 6000 万ドルの無償資金で建設された 6 万人収容のプノンベンの新スタジアムの引き渡しセレモニーにおいて、フン・セン首相が中国に対して謝意を表明した。フン・セン首相は同時に、中国の援助による 2000km に及ぶ道路整備、メコン川、トンレサップ湖、バサック川に架かる 7 カ所の橋の建設支援についても謝意を表し、またパンデミック対応のために中国から寄付されたワクチンについても感謝した（カンボジアのワクチン接種完了率は 2021 年末で約 80%）<sup>9</sup>。

カンボジアでは首都プノンベン郊外（既存空港から南へ 30km 地点）と世界遺産アンコールワットへの玄関口でもあるシエムリアプの 2 カ所で新空港計画が進行している。どちらにもすでに国際空港があり、拡張する余裕があるとされるが、2025 年までに外国人観光客を倍増させる目標を掲げているカンボジア政府は 2 つの新空港建設に邁進している。これらの建設を手掛けるのは雲南省投資控股集团、雲南省建設投資グループなど中国企業 3 社で、総工事費 20 億ドル（約 2200 億円）のうちの過半を中国の金融機関からの融資などでまかなうという。一方、プノンベン、シエムリアプ、シアヌークビルの既存の 3 空港は仏空港運営大手バンシ・エアポートグループが 40 年までの独占運営権を持っている。同社が既存の空港の拡張・改修計画を進めるさなかに今回の新空港建設プロジェクトが持ち上がった。カンボジア政府はプノンベンの既存空港の滑走路を拡張する代わりに、南へ 30km ほど離れた場所に新空港を建設することを決めた。カンボジア政府がこのような大規模案件で中国からの援助や投資に頼るほど、西側諸国から疎遠になることが懸念される<sup>10</sup>。

カンボジアの公的債務はすべてが対外債務と考えてよく、経済全体がドル化していて独自の金融政策を取れず、対外マクロショックに脆弱な構造になっている。そのなかでも、中国が対外借入れのトップを占めている（表 3）。

表 3 カンボジアの公的借入の推移（100 万ドル）

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
中国	432	367	328	393	232	322	357
ADB	72	98	143	137	101	159	422
日本	22	28	24	49	73	84	145
世界銀行	34	2	7	16	24	62	92
韓国	37	32	20	39	34	45	67
フランス	27	38	0	73	47	147	47
その他	24	30	21	16	88	46	79
合計	684	595	543	722	598	867	1213

出所：World Bank（2021a）

2010 年以来、中国は最大の 2 国間援助国であり、2018 年末時点で累計 58 億ドルの援助資金をカンボジアに供与した。これらの援助の過半は運輸とエネルギー分野への譲許的金融や輸出信用である。2019 年央時点でカンボジアの対外債務残高は 722 億ドルで、うち対中債務が 48% を占め、最大の債権者となっている。このようにカンボジアが対中依存に傾くなか、2021 年 6 月、米国のシャーマン国務副長官はフン・セン首相と会談し、新型コロナウイルス対策を後押しするための 1100 万ドル（約 12 億円）超の支援を表明した。地雷除去や公衆衛生、教育分野での協力を打ち出し、カンボジアを含むメコン川流域の開発への支援も約束した。中国がタイ湾に面するリアム海軍基地を支援するなど軍事プレゼンスを高めていることにも深刻な懸念を表明した<sup>11</sup>。ただし、中国の圧倒的なプレゼンスに対し、米国のこのような小規模な経済外交がどれほど対中けん制になるのかは疑わしい。

#### エネルギー分野でカンボジアが抱えるジレンマ

カンボジアにおける水力発電ダム（2019 年時点で国全体の発電能力の半分をカバー）はすべて中国輸出入銀行や国家開発銀行の融資により中国企業が建設したものである。また、石炭火力発電所（稼働済みと計画を含む）も、2 カ所を除いてすべて中国企業が建設・運営する。2019 年央時点でカンボジア国内の 8000km におよぶ送電線は中国企業が敷設した。中国による発電案件はこれまで水力と石炭火力が優先されてきたが、環境影響懸念から現在は太陽光の案件も増えてきた（表 4 参照）。

<sup>8</sup> ジェトロビジネス短信 2021. 9. 1 「1～6 月の対内直接投資、中国による投資が 8 割超え」

<sup>9</sup> Nikkei Asia 2021. 9. 12 “China’s Wang Yi offers aid and friendship on Cambodia visit”

<sup>10</sup> 日本経済新聞 2020. 2. 9 「カンボジア、新空港「中国化」で仏大手との確執深まる」

<sup>11</sup> 日本経済新聞 2021. 6. 3 「米、中国にらみ東南ア接近。高官歴訪、カンボジア支援表明。経済・安保で巻き返し。中東優先で出遅れ鮮明」

表4 カンボジアにおける中国関連の発電プロジェクト  
(投資額：100万米ドル，出力：メガワット)

案件名	種類	立地	状況	投資額	出力
Kirirom I*	水力	Kampong Speu	稼働済み	16	12
Kirirom III*	水力	Koh Kong	稼働済み	47	18
Kamchay*	水力	Kampot	稼働済み	280	193
Stung Atay*	水力	Pursat	稼働済み	255	120
Stung Tatay*	水力	Koh Kong	稼働済み	540	246
Upper Stung Tatay*	水力	Koh Kong	計画	400	150
Lower Russei Chhrum*	水力	Koh Kong	稼働済み	538	338
Lower Sesan II*	水力	Stung Treng	稼働済み	800	400
Battambang Multipurpose Dam †	水力	Battambang	稼働済み	100	13
CHDG I*	石炭火力	Preah Sihanouk	稼働済み	660	405
CHDG II*	石炭火力	Preah Sihanouk	建設中	1,300	700
Sihanoukville SEZ*	石炭火力	Preah Sihanouk	建設中	不明	100
Botum Sakor*	石炭火力	Koh Kong	建設中	1,300	700
Trapaing Prasat*	石炭火力	Oddar Meanchey	建設中	294	265
Kandal dual-fuel †	重油 / LNG	Kandal	建設中	380	400
Kampong Speu°	ソーラー	Kampong Speu	稼働中	76	80
Battambang°	ソーラー	Battambang	稼働中	51	60
Banteay Meanchey †°	ソーラー	Banteay Meanchey	稼働中	不明	30
Kampong Chhnang°	ソーラー	Kampong Chhnang	稼働中	58	60
Pursat°	ソーラー	Pursat	建設中	不明	90

注：\* 中国資本による開発 † 中国企業による建設 ° 中国企業による設備供給  
イタリックの2案件は以下に事例として取り上げる。  
出所：Grimsditch (2021)

カンボジアが消費電力に占める石炭火力の割合を今後10年に56%から75%近くまで引き上げようとしている。2019年の干ばつで大規模なエネルギー不足が起きたことと、水力発電プロジェクトに対して立ち退き住民や、生態系への影響について環境専門家らの非難に直面してきたことが背景にある。一方で、カンボジア縫製企業に生産委託する欧米のアパレル企業は2020年、カンボジア政府に石炭火力の利用拡大計画への懸念を示す書簡を送り、太陽光や風力発電プロジェクトを奨励している。また、中国の習近平国家主席は2021年9月、外国の新規石炭火力発電所への資金提供を中止することを表明した。カンボジア電力公社(EDC)の2020年の発表によれば、30年までにピーク時の電力需要の17%を太陽光発電でまかなうようにする計画だという。総合するとカンボジアは、短期的に電力需要を満たす必要と長期的に国際潮流である脱炭素を目指す必要とのジレンマに陥っているようだ<sup>12</sup>。

以下、規模が大きく環境社会面で摩擦を起こしている

水力と火力の事例を1件ずつ紹介する<sup>13</sup>。

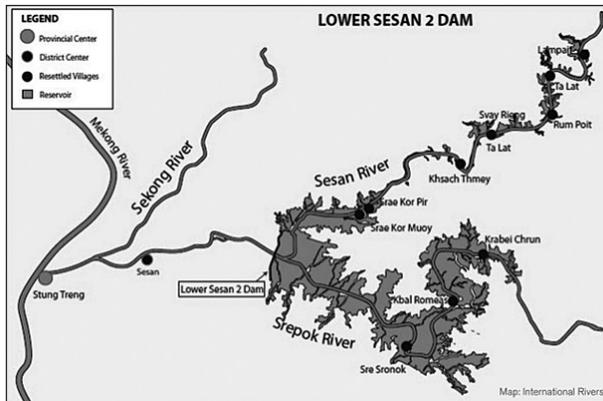
Lower Sesan 2 水力発電ダム(桑河二级水电站)：本事業は1990年代にADBの支援候補としてセサン川とスレポック川の2カ所にダムを建設するものとしてF/Sが行われたが、財務採算性の不足に加え、環境影響が大きすぎるとして棚上げされた。その10年後、ベトナムの国営電力公社(EVN)が再調査し、2河川の合流地点にダムを建設する案として再提起した。しかしEVNの資金不足が明らかになり、2011～12年に中国とカンボジアが主導する合弁企業に主導権が引き継がれた。中国側は国営企業子会社のHydro Lancang International Energyが51%、カンボジア側はKith Mengという地元有力者が所有するコングロマリットのRoyalグループが39%、そして残りの10%はベトナムのEVNが出資した。総事業費の7億8100万ドルの30%は合弁企業が負担し、残りの70%は中国工商銀行、中国銀行、国家開発銀行および中国輸出入銀行が融資したとされる。45

<sup>12</sup> 日本経済新聞 2021. 10. 10「カンボジアの石炭火力発電増設で波紋。環境と経済 バランスに腐心」

<sup>13</sup> 以下はNikkei Asia 2021.8.10 “China’s Belt and Road dam in Cambodia ruined livelihoods” およびThe People’s Map of Global China サイトの2021. 3. 31と2021. 10. 4挿入箇所による。

年間の BOT 契約である。ダムは 2017 年に完成し、ダム湖の湖底から高さ 75m、総延長 6.5km に及ぶこのダムは総面積 340km<sup>2</sup> の巨大なダム湖を作り出した (図 1)。

図 1 Lower Sesan 2 水力発電ダムの概略図



出所：The People's Map of Global China サイト

ヒューマン・ライツ・ウォッチ (NGO) によれば、水没地から軍や警察の威嚇により強制的に移住させられた住民は 5000 人近くに上り、移住地の土壌の質は悪く、金銭的補償 (家を新築するために 6000 ドル相当) も不十分だったという。また、2つの河川に生息する魚類の環境が劇的に変化した。この影響を緩和するため、開発業者は魚が下流から上流へ移動する「はしご道 fish ladder」をダムの端に設置したが、巨大なダムの規模に対して機能していないとされる。ダム完成後最初の 2 年間はダム湖での新しい機会に惹かれて下流域から漁民が移住してきたが、生息する魚介類の構成が変化し、個体数が全体的に減少したおかげで、既存住民と新住民とのあいだで、漁獲資源争いの紛争に発展した。

Botum Sakor 石炭火力発電所 (東沙哥煤电站)：2020 年 8 月、カンボジア南西部に位置する Botum Sakor 国立公園のうちの 168ha を切り取り、国家が経済用途に使用する旨の政府令が発令され、この土地を合法的に 38 年間のコンセッションで貸し出すことになった。同事業は 35 年間の BOT 契約で、当初、2023 年と 2024 年の 2 つのフェーズに分けて建設される予定だったが、工事が遅れ、完成予定は 2025 年にずれ込んでいる。総工費 13 億ドルの 30% は上述の地場 Royal グループが負担し、残りの 70% は融資で賄うが、融資銀行の詳細は不明である。建設工事は Sinosteel Engineering & Technology 社が担う。建設が始まれば、発電所敷地から 58 世帯の住民が退去させられる見通しである。現地報道によれば、環境影響評価 (EIA) は実施されたもようだが、公表されておらず、住民との事前対話はなされていない。発電所敷地は国立公園の一部を利用するため、すでに観光、農業、林業、工業などの分野から環境破壊の圧力を受けているところに、新たな負の影響が懸念されている。

### 第 5 節 国別編：ラオス

ラオスにおける新型コロナウイルスの累積感染者数は 2022 年 1 月中旬時点で 12 万人超と、過去 6 ヶ月間で 40 倍程度に増えた。デルタ型の感染爆発を抑えることに成功し、累積死者数は約 500 人と低い水準に抑えられているが、人口 100 万人あたりの感染者数は約 1.7 万人と、日本の約 1.5 万人を上回った。カンボジアの同約 0.7 万人、ミャンマーの同 1 万人と比べて CLM 諸国の中では最も多い (数字は Our World in Data に依る)。

コロナ感染拡大抑止のための行動制限措置により、ラオスの経済成長率は 2020 年はマイナス 0.5% と落ち込んだ一方、21 年は 2.3% とプラスに回復する見通し (2021 年 9 月 ADB 予測) である。回復のけん引役と期待されているのが、以下に見る鉄道開通とその沿線での関連投資、対中輸出拡大、観光需要回復などである。中国支援による高速道路網の整備も 2022 年以降の経済成長のけん引役としてラオス側は期待している。

その一方で、ラオスの公的債務 (政府借入もしくは政府保証付き借入) 残高は 2020 年末時点で 133 億ドル、GDP 比 72% と、深刻な水準に達している (表 5)。同比率は 東南アジアではマレーシアの 67.5%、タイの 49.6%、フィリピンの 47.1%、ベトナムの 46.6%、カンボジアの 31.6% などと比べて最高水準である。しかも、商業ベース債務の比率が 2016 年 33% から 2020 年には 39% に上昇するなど、対外債務に占める非譲許的 (non-concessional) 債務の割合が高まっている。その一因としては、民間ベースでの 2 国間の借り入れや債券発行による資金流入が増えていることがある。2020 年の GDP 規模が 191 億ドルのラオス経済に対し、2021 年は公的債務の追加として 133 億ドルが重くのしかかる。

表 5 ラオスの公的債務残高の内訳 (2020 年末、100 万ドル)

	金額	シェア	対 GDP 比
公的債務総額	13,347	100%	72%
対外債務計	12,435	93%	67%
公的保証	1,824	14%	10%
公的債務	10,610	79%	57%
政府借入	7,568	57%	41%
国有企業	3,043	23%	16%
国内債務	912	7%	5%

出所：World Bank (2021b)

政府支出に占める債務返済の割合は 2021 年末で 52% に達したと推計される。デット・サービス・レシオ (輸出額に対する債務支払いの割合) も 2020 年の 16% から

2021年には20%に上昇したとみられ、債務維持可能性の健全レベルと考えられる10%水準をはるかに超えている。外貨準備高が2020年末の13.2億ドルから2021年5月には12億ドルへ減少したことなどで、格付け会社フィッチ・レーティングスは債務返済に不十分とし、ラオスの格付けを「Bマイナス」から「トリプルC」に引き下げた。ラオスにとって中国は最大の債権者であり、公的債務の47%を対中債務が占める。それと同時に、中国からの借入額に占める譲許的（concessional）借入のシェアは2016年の86%から2020年は76%へと低下した。この期間に中国からの借入資金のうち商業ベースの借入が14%から26%へ上昇した。これらの結果、2021～25年の対外債務返済の半分近くが中国向けとなる見込みだ（World Bank 2021b）。

### 中国ラオス鉄道

2021年12月日、雲南省昆明市とラオスの首都ビエンチャン間の1035kmを10時間（旅客車両の場合）で結ぶ国際高速鉄道が開通した。中国・ラオス国境のポーテンからビエンチャンまでの区間（414km、単線）は、両国が合弁で設立した特別目的会社（SPV）の中国ラオス鉄道会社（China-Laos Railway Company）がBOT方式で鉄道建設・運営を担う。同区間は2016年12月に建設を開始し、コロナ禍にもかかわらず、予定の2021年内に開業した。ラオス北部の5県、167村を通過し、合計で33駅（11の旅客専用駅と22の総合用途駅）が設置される。山岳地帯を通るルートには167本の橋と75本のトンネルが建設された。旅客車両の最高時速は160km/h（貨物車両は同120km/h）と、厳密には「高速」とは言えないが、タイ国境付近の3.5kmしか鉄道がなかったラオスにとっては画期的な出来事だ。ビエンチャンからポーテンまで、これまで国道13号線ルートを自動車で1日がかかりだった道のりが、約4時間に短縮される。

ただし、新型コロナウイルスの感染拡大を防ぐため、当面は旅客の移動は国内に限り、貨物のみ国境間を行き来する見込みだ。ラオス区間の旅客運賃は片道35～53万キープ（約3500～5500円）と、最低賃金が月1万2000円程度のラオス庶民にとって決して安価ではない<sup>14</sup>。コロナが収束し越境移動がスムーズになった場合でも、ビエンチャンと昆明の間に大きな都市は少なく、この沿線ですれほどビジネス旅客の需要が喚起されるのか、筆者にはあまり想像がつかない。観光需要についても、費用対利便性の面で格安航空券とどう競争するの

<sup>14</sup> 日本経済新聞 2021. 12. 3 「一帯一路」鉄道、ラオス開通。総工費6780億円、中国依存。広域経済圏構想のモデル」

か、イメージが湧かない。

本鉄道の経済性は旅客需要よりも貨物需要にかかっていると思われる。越境輸送の有望分野が農産品である。2021年5月、ラオスの民間大手企業AIDC社傘下の貿易会社と中国の国営系企業である中糧（鄭州）糧油工業との間でラオスの農産加工品調達に関する協力覚書が締結され、ピーナツ、タピオカ、マンゴーほか9品目の合計145万トン、総額15億ドル相当を5年以内に中国に輸出する計画である<sup>15</sup>。これらの輸送に鉄道が利用されることが期待されるが、しかし、これを実現するためには道路と鉄道間の積み替えや国境検疫措置を含む物流インフラのハード・ソフト両面への補完投資が必要であり、スムーズな鉄道輸送を達成するには多くのハードルが予想される。運送費用・所要時間においてトラックによる一貫輸送に対する競争優位を築けるのかも課題だ。ドリアン農家などタイの農業団体も新鉄道による対中輸出増大効果に期待を寄せる。タイからの対中ドリアン輸出は2020年に57.5万トン、20億バーツ（約66億円）と前年比78%増加した。さらに21年は1～7月だけで66.9万トンと伸びている。中国都市部の高所得層には、タイから空輸された小売価格が1箱（5～6個入り）あたり600～900元（約1～1.6万円）でも需要があるため、鉄道を利用すればコスト競争力が増すと考えられるからだ<sup>16</sup>。しかし、タイ産農産物の越境鉄道輸送については、メコン川上に現在のタイ国鉄と線路ゲージの異なる新鉄橋を建設して連結する必要があるため、3国間鉄道一貫輸送の実現はかなり先の話になるだろう。ラオス側国境のタナレン駅周辺で開発中のドライポートにも、農産物に特化したコールドチェーンや植物検疫など様々な施設整備が必要であろう。

一般に海外援助による公共インフラ事業の事前評価では便益費用分析が実施されるが、筆者が知る限り、この点での情報公開は乏しい。上述のAidDataサイトの情報によれば、2012年実施の事業化調査（F/S）では財務的内部収益率（FIRR）は4.56%だったと記録されているが、情報源の詳細は不明である。現地ビエンチャン・タイムズ紙にラオス公共事業・運輸省の元高官が寄稿した記事<sup>17</sup>によれば、プロジェクトの裨益期間を25年と想定したF/Sで、FIRRは6.3%と計算され、海外の類似の鉄道プロジェクトと比べて低いとは言えないと主張

<sup>15</sup> Vientiane Times 2021. 10. 6 “Ministry prepares for surge in crop exports to China”

<sup>16</sup> Global Times（環球時報）2021. 9. 26 “Thailand fruit traders eager for China-Laos Railway: Durian to enjoy lower costs, faster delivery”

<sup>17</sup> Vientiane Times 2021. 7. 2 “What are the true benefits of the Laos-China railway?”

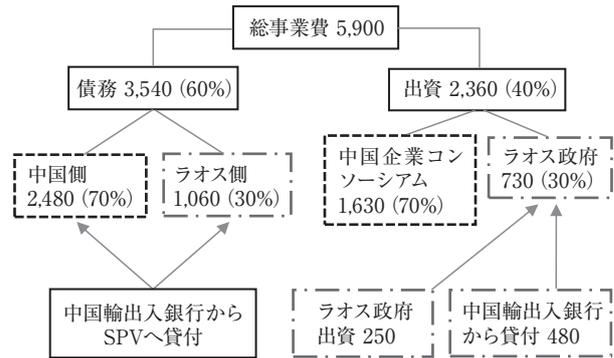
している。筆者も鉄道事業のFIRR値が低くなりがちな点には同意するが、その積算根拠の情報が不明なため、この数値を実現できるかどうか考察できない。さらに同高官は同F/Sにおいて経済的内部収益率(EIRR)が18.5%と計算され、その根拠として、この鉄道が「内陸国ラオス」にもたらす「ハブ形成効果」などを強調しているが、その積算根拠も詳細は不明である。この及第点のEIRR値(筆者の経験ではADBの融資案件ならEIRRが12%を上回ることが認可の目安)の前提となっているのは、越境移動・物流の需要喚起効果が大きいと筆者は推測する。おそらく、中国からラオス、タイ、マレーシアを経てシンガポールに至る越境輸送の需要を盛り込んでいるのだと推測される。そうだとすれば、この事前評価の数字は今後の事業モニタリングのベースラインとしては信頼性に欠ける。

タイ区間(873km)については、バンコク～ナコンラチャシマの第1区間(約250km)が2017年12月に起工し、当初21年に開通予定としていたが、同年末までに完工したのは3.5kmだけである。タイ運輸省によると同区間は26年、ナコンラチャシマ～ラオス国境の第2区間は28年までそれぞれ開通がずれ込む見込みだという。バンコク～マレーシア国境の区間は計画が凍結中であり、マレーシアの首都クアラルンプールとシンガポールを結ぶ約350kmは2021年1月に正式に建設中止が決まった<sup>18</sup>。

ラオス政府は「from landlocked to land-linked country」という熱望の下に、この鉄道建設にコミットしてきたが、一方で、タイとマレーシアは財政負担を考慮しながら事業の採算性を精査してきた経緯がある。タイについては工事の詳細や融資条件などについて中国側と何度も交渉してきたとされる。現状ではラオス政府が描いていた前提条件は大きく崩れているのではないかと。このような巨大な越境インフラ構想におけるビジョンの共有と実際の事業実施における協調がいかに難しいかということだろう。

以上のような不透明な現状において開業した中国ラオス鉄道について、懸念されるのはラオス政府、ひいてはラオス国民が負う財政負担である。BOTのコンセッション期間は50年間で、20年間延長可能という契約である。総事業費59億ドルの同事業のファイナンス構造は図2の通りである。

図2 中国ラオス鉄道プロジェクトのファイナンス構造  
(単位:100万ドル)



注: ---- の枠が中国側の財務負担、- · - · - の枠がラオス側の財務負担

出所: The People's Map of Global China 2021年9月2日記入箇所

Malik et al. (2021) によれば、一帯一路(BRI)構想が表明された2013年以降、融資の形が借り手政府への「ソブリン」貸付から、国有企業・銀行、特別目的会社、さらには民間機関などへの非ソブリン貸付へとシフトしたという。加えて、後者の貸付の多くは、借り手側政府の明示的もしくは暗黙的な保証を受け、公的債務と民間債務の区別が曖昧になっていると指摘する。結果として、低・中所得国では中国に対して3,850億ドル相当の「偶発債務 contingent liability」あるいは「隠れ債務 hidden liability」が生じていると分析する。ラオスについては対中国のソブリン債務がGDP比で約30%なのに対し、隠れ債務がGDP比35%(2017年値)に達すると指摘する。両者の数字がともに30%を超えるのはMalikらが分析対象にした債務国のなかではラオスのみであるとして、中国ラオス鉄道の債務構造が彼らの報告書の中で特にハイライトされている。SPVは独立した事業体であり、名目上はラオス政府の債務でなく政府保証を与えていないが、実際に「大きすぎて潰せない」性質の国家的事業と捉えられれば、ラオス政府にとって偶発債務となる可能性が大きいと指摘する。公的債務残高がGDP比で50～60%を超えれば財政負担による経済原則が避けられないという経験則からは、上述のように同比率が72%に達したラオスのマクロ経済はすでに黄色信号が灯っているとされる。加えて、本鉄道事業を含むBOTタイプの公共事業に伴う追加的な隠れ債務がGDP比で30%にのぼると推計した結果、上述の格付け機関によるラオスのソブリン信用格下げに繋がったのだろうと指摘する。

西側諸国の観察者に加え、タイ・チュラロンコン大学の研究者も本鉄道事業の経済性に疑問を呈する。中国国内に張り巡らされる高速鉄道網のなかでも採算性の高い路線は少なく、とくに内陸部の路線は赤字運行していると指摘する。中国の融資で建設したビエンチャンの新ス

<sup>18</sup> 日本経済新聞2021.12.3「東南ア高速鉄道計画暗雲。中国「一帯一路」の目玉。中止や延期、採算懸念」

タジラムにかかわる債務返済義務を一部土地譲渡で賄ったとされる2008年の事例を挙げ、本鉄道事業の採算が取れない場合、ラオス政府が不透明な形で補償させられることを懸念する（Low 2020）。実際、本鉄道事業に関する対中債務について、ラオスは政府保証を与えていないが、ボーキサイト鉱山1カ所とカリウム鉱山3カ所からの収入を担保にしているとされる（AidDataサイト情報）。

### 中国支援による高速道路整備

鉄道整備に加え、ラオスは国内の高速道路整備も中国に依存している。ビエンチャンとその北の観光地バンビエンをつなぐ約110km（工費12億ドル）の高速道路が2020年末に開通した。これは一帯一路の一環として進む全長約440kmの「中国ラオス高速道路」の第1区間で、ラオスにとっては初の高速道路である。これまで3時間以上かかっていた同区間の移動時間は開通で2時間以下に短縮された。残りの第2区間が工費32億ドル、第3区間が同28.9億ドル、第4区間が同16億ドルで計88.9億ドルの工費で10年をかけて全線を完工する予定である。加えて、ビエンチャンと南部の中心都市パクセを結ぶ高速道路（578km、工費51億ドル）や、中国国境沿いのポーテンからタイ国境のボケオ県フェイスを結ぶ高速道路（176km、工費38億ドル）の計画もある。これら3ルート建設費を合計すると177.9億ドル（2兆円弱）になる。ラオスの20年度歳出の4倍超で、GDPに匹敵する。最初に開通したビエンチャン-バンビエン区間は、中国企業が95%を出資して50年間のBOT方式で建設した。ラオス政府の出資は5%にとどまるが、財政赤字の続く小国にとって負担は小さくない<sup>19</sup>。

南方向のビエンチャン～パクセ間は、中国の総合コンサルティング企業、河南省コミュニケーション・プランニング・デザイン（HNRBI）が2021年3月にラオス公共事業運輸省に対して提出していたもので、同年6月にラオス政府が承認した。現行の幹線道路（国道13号南線：総距離946キロ）で約10時間を要する両都市間の移動を、約7時間にまで短縮すると見込まれている<sup>20</sup>。

以上のような鉄道と高速道路の整備にかかわる対中債務から生じる債務返済額は、2021年には前年比7%増加し、すでに4億4200万ドル（GDP比約2.3%）に達

したと見込まれる<sup>21</sup>。対中返済負担が今後さらに増していくと考えれば、ラオスが債務不履行に陥らない場合でも、同国の経済成長の大部分が中国への債務返済で消えていくシナリオも考えられる。

### 第6節 国別編：ミャンマー

2020年以降の新型コロナウイルスのパンデミックと2021年2月の国軍クーデターというダブルショックに見舞われ、ミャンマーの経済成長率は20年は3.3%の低成長となり、21年はマイナス18.4%へ落ち込む見通し（2021年9月ADB予測）となった。2011年以降の開放政策に引き付けられた西側諸国の資本や企業が、暗転した投資環境に戸惑い一部撤退を始めたなか、通貨チャットの為替レートに下向き圧力がかかる。10年かけて構築した公的な金融システムへの信頼が再び失われ、企業活動も一般国民の日常生活も不透明感が増している。

中国によるコロナ対策のための陸路国境閉鎖と物流停滞はミャンマーの対中農産物輸出を制約した。とくにコメの対中輸出が落ち込んだ。ヒトの動きについても、隣国の中国とタイによる感染対策厳格化によって、出稼ぎ労働者が2020年に17万人弱が帰国し、21年も数万人規模で帰国者が増えているようだ。そうした出稼ぎ労働者の収入を失った低所得家計へのインパクトは大きい。さらにクーデターによる混乱が国内避難民（2021年5月までに6万人超がヤンゴンから国境辺境州へ移動）を発生させている（World Bank 2021c）。

中緬貿易の大動脈であるムセ・瑞麗国境での移動制限はミャンマー側だけでなく、中国側でも大きな影響が出た。2020年9月から国境閉鎖が累計で約7カ月におよび、瑞麗を離れる人が相次ぎ、人口は約50万人から約20万人に減ったという。2021年11月には約200人の住民が厳しい感染対策に対して抗議デモを行った<sup>22</sup>。

ミャンマーの製造業分野では、パンデミックの影響が最も大きいのは、輸出額の1割を占め70万人以上を雇用する縫製業セクターである。原材料の9割を調達している中国からの輸入の流れが阻害され、製品の輸出先の7割を占めるEU市場での契約キャンセルなどが相次いだ。その結果、2020年前半だけで、60万人以上の労働者が一時解雇された。また、国際線運航の停止により、

<sup>19</sup> 日本経済新聞 2021. 7. 13「中国主導の高速道計画、ラオスで2兆円。依存深まる」

<sup>20</sup> ジェトロビジネス短信 2021. 6. 28「ラオス政府、ビエンチャン・パクセー高速道路のルート案・建設費を承認」

<sup>21</sup> Nikkei Asia 2021. 7. 12 “Belt and Road: Laos deepens reliance on China for key transport projects. Construction cost could amount to around \$18 billion amid ‘debt trap’ concerns”

<sup>22</sup> 日本経済新聞 2021. 12. 9「中国「ゼロコロナ」国内に不満蓄積。初感染から2年。街の封鎖頻発、異例デモ」

GDPの1割に貢献する観光業も大きな打撃を受けた。ダウエイ経済特区の開発やタイとの国境テキー〜ダウエイ間の道路整備なども棚上げ状態となっている(HKUST 2020)。

さて、ミャンマーにとって貿易面では中国が3割を占める最大の相手国だが、金融面ではアウン・サン・スー・チー氏率いる国民民主連盟(NLD)政権下(2015~19年の期間)でミャンマーの対外債務残高における対中依存度は26%低下していた(対照的にカンボジアは34%、ラオスは72%、それぞれ上昇した)。しかし、クーデター後、経済制裁などで再び西側諸国から孤立していけば、開発資金調達面でミャンマーの対中依存度が増すことが懸念される<sup>23</sup>。

IMFの債務維持可能性分析(IMF2020)によれば、2019年8月時点で、ミャンマーの公的債務(政府借入もしくは政府保証付き借入)残高はGDPの38.1%に相当する。2国間債務のうちでは対中債務が最大でその半分近くを占める(表6)。この時点での対外債務状況はそれほど深刻とは言えなかったが、コロナとクーデターのダブルショックで海外からの投資資金流入が阻害され、不透明感が漂う。上述のラオスの債務状況と比べればミャンマーの対外債務は比較的軽度に抑えられているが、今後対中依存が増す場合、債務管理のガバナンスが心配される。

表6 ミャンマーの公的債務残高内訳  
(2019年8月末、100万ドル)

	金額	シェア	対GDP比
公的債務総額	26,400	100%	38.1%
2国間債務	8,100	16.0%	11.7%
対中国	3,400	14.6%	4.9%
対日本	2,900	10.9%	4.2%
多国間債務	2,000	7.5%	2.9%
対世界銀行	1,400	5.2%	2.0%
対ADB	600	2.2%	0.9%
国内債務	16,300	61.8%	23.5%

出所：IMF(2020)の情報より筆者計算

中国資本による対ミャンマー直接投資は主に水力発電、石油・ガス開発などのエネルギー分野、次いで鉱業、農業分野に流入してきた。これらの分野の投資主体は国有企業が多い。一方、製造業や小売といった分野では民間企業の投資が主体である。近年では都市部の不動産や金融の分野にも投資が増え始めた。

上述のようにパンデミックによって中緬国境貿易が阻

害されたが、一方で、中国政府は2020年、Lancang-Mekong Cooperation(LMC)の枠組みで、農業やITなど広範にわたる22案件で678万ドル相当の支援を約束した。IT分野ではパンデミック下でもスムーズな取引ができるよう越境電子商取引(EC)システムの開発で連携するプログラムに着手した。とくにコメ、牛肉、バナナ、パイナップルなどミャンマー産の農作物の対中輸出を促進するため、雲南省がマンダレー地域でEC運営者の訓練を提供することとした。ハード面では、2020年6月、チンシュウエホー国境経済区(図3参照)へのルート上にクンロン(Kunlong)橋を建設するため、中国人技術者が派遣された(HKUST 2020)。

「コロナ外交」の面では、中国赤十字が科興控股生物技术(シノバック・バイオテック)製ワクチンをミャンマーの少数民族へ積極提供している。シャン州では3000人を超える住民が接種を受けた。カチン独立機構(KIO)が管轄する地域では2万人が接種を終えた。中国政府は国軍とも300万回分のワクチン(うち200万回分は無料のシノファーム製、100万回分が有料のシノバック製)を供給する契約を交わした<sup>24</sup>。

以下ではミャンマーにおける一帯一路投資の目玉である中国ミャンマー経済回廊(CMEC)に絞って見ていく。

### 中国ミャンマー経済回廊(CMEC)

回廊ルートは図3の通り、雲南省昆明からミャンマーのシャン州国境ムセ、中部のマンダレーもしくは首都ネピドーを経てラカイン州チャオピューへ西方向のルートと、ヤンゴン・ティラワへの南方面のルート併せて逆Y字型を成している(図3)。

2019年のBRIフォーラムでCMEC(2019~2030)実施における2国間協力の覚書が署名され、中国から提案された案件のなかでミャンマー側が優先実施を決めていたのは以下の4件だった：(1)チャウピュー深海港と経済特区、(2)ムセ・マンダレー・チャウピュー鉄道、(3)中国・ミャンマー国境経済協力区、(4)ヤンゴンニュータウン開発計画。

<sup>23</sup> Nikkei Asia 2021. 2. 7 “Myanmar’s debt to China decreases under ousted Suu Kyi”

<sup>24</sup> 日本経済新聞 2021. 8. 20「中国、コロナ流入阻止躍起。ミャンマー国境。少数民族にワクチン」

図3：CMEC 沿いのプロジェクト



注：■ 回廊ルート

◆ 国境経済協力区（計画）

● チャウピュー経済特区および深海港（F/S 済み）

■ ティラワ経済特区（稼働中）、ダウエイ経済特区（F/S 済み）

■ ニュー・ヤンゴンシティー開発（計画）

—— 石油ガス・パイプライン（稼働中）

----- 高速道路計画

①～③は石油ガス関連施設（計画）

出所：HKUST（2020）

チャウピュー経済特区・深海港：2015年、当時のテイン・セイン政権が中国国際信託投资公司（以下、CITIC）に建設許可を与えたが、地元の人々や活動家たちから反対され、2018年に合意内容に修正が加わり段階的に実施されることになった。推定投資総額73億ドルのうち、第1段階では13億ドルが投資されることになり、2020年8月、CITICの子会社とミャンマーのチャウピュー経済特区運営委員会の合弁会社が設立され、CITICグループが工業地域の51%、ミャンマー政府が残りの49%を保有することになった。雲南保山恒益実業集団とミャンマーのDelco社との合弁企業が8億ドルの投資に相当する3つの案件を提案した（Kyaw 2021a）。しかし、地元漁民らへの悪影響や武装勢力による治安の懸念があるとされる（HKUST 2020）。さらに同特区に誘致しようとする石油精製産業に関する2020年度に示された課税や分与契約案が不透明だとの声もある（Yu 2021）。

ムセ・マンダレー・チャウピュー鉄道プロジェクト：この計画の発端は中緬政府が覚書に署名した2011年に遡る。世論の反対を受け、当時の政権が中断し、いったん失効後、現在復活している。マンダレー・ラーショー

間には古い鉄道が走っているが老朽化して輸送機能が極めて低く、貨物や旅客はほとんど道路輸送に依存している。2019年前半に中国中鉄グループが事業化調査（F/S）を実施した。マンダレー・ムセ間の431kmの設計速度は時速160kmと、上記の中国ラオス鉄道と同じで、完成すれば、現在道路で約10時間の行程を3時間に短縮できる見通しである。このルートも険しい地形のため、総投資額は89億ドルと、中国ラオス鉄道よりも費用がかさむ。財務上の採算性はチャウピュー深海港プロジェクトの成功にもかかっている。チャウピュー深海港を出入りする十分な貨物の流れがなければ鉄道で運ばれる貨物も減少する（Kyaw 2021a）。しかも、このルートはカチン州・シャン州の少数民族武装勢力が活発な箇所を通るため、治安の心配もある。実際、2021年5月、マンダレー近郊でガスパイプラインの関連施設が正体不明の約20人に襲撃を受けた。国軍クーデター後、ミャンマー市民の間では国軍とのつながりが深いとされる中国への反発が強まっていることから、こうした事件が今後も頻発する可能性がある<sup>25</sup>。

中国・ミャンマー国境経済協力区：2018年にネピドーで開催された第1回経済協力中央委員会でカチン州とシャン州に3カ所（Kanpaiketi, Chinshweh, Muse: 位置は図3の通り）の国境経済協力区を整備することが承認された。中国にとっては雲南省をはじめとする中国南西部の開発戦略にとって重要とされる。ただし、具体的な最新情報が乏しく、概要はKyaw（2021b）に譲る。

ヤンゴンニュータウン（中国名：仰光新城）開発計画：ヤンゴン川を挟んで西側、シンガポールの2倍以上にあたる1500km<sup>2</sup>に及ぶ面積を2050年までに開発するという壮大な計画である。2013年に構想が立ち上がったが、不透明な形で中国人実業家が関与していたことなどから地方議員たちが反対し、いったん中断された。2017年にヤンゴン地方政府がニューヤンゴン都市開発会社（NYDC）という特別目的会社（SPV）を設立し、AECOMというシンガポール系企業が初期段階の計画を練り、中国交通建設会社（以下、CCCC）がプロジェクトの詳細と設計図を担当した。プロジェクトの第1段階では、ヤンゴン川の西側対岸の88km<sup>2</sup>を対象に各種都市インフラの整備、第2段階では新SEZ、新港湾などの整備が想定されている。CCCCが作成した提案と対抗する形の競争入札方式「スイスチャレンジ」に対し、2021年1月の締め切りまでにシンガポール、フランス、インド、台湾を含む9カ国から16件の応答（EOI）があったという（Kyaw 2021a）。しかし、入札プロセスのさなかに軍事クーデターが起り、本事業の行方は不透

<sup>25</sup> 日本経済新聞 2021年5月7日「中国向けガス管襲撃。ミャンマー治安部隊3人死亡」

明になったと考えられる。

2021年5月、現地報道筋が国内の中国専門家を非公式に招いて開いた会議では、チャウピュー経済特区を含めたCMEC関連プロジェクト全体として、クーデター後の政治危機が収束するまでは棚上げされるだろうというのが大方の見方であり、また、たとえ国軍がCMECを推進しようとしても、中国側がミャンマー国民の反中感情を考慮して慎重な態度をとるだろうという声もあったという (Grimsditch 2021)。

最後に、CMECの一部ではないが、中国系資本が関与する大型案件として「シュウェココ Shwe Kokko 経済特区 / ヤタイ・ニューシティ (中国名: 水沟谷经济特区 / 亚太新城)」を見ておく<sup>26</sup>。

これはカイン (カレン) 州のタイとの国境街ミャワディから北方向16kmのコッコ村で進行しているプロジェクトである。対象地は、以前民主カレン仏教徒軍 (DKBA) の一部であった国境警備隊 (BGF) によって管理されており、香港拠点のYatai International Holding Groupが中心となって実施している。計画地は12km<sup>2</sup>超と広大で、総投資額は150億ドルにおよぶ (2021年3月時点での投下額は5億ドルと推定)。2027年に完成予定とされている。ショッピングモールや店舗、空港、交通機関、工業地域、そして金融・貿易センターなどを建設する予定になっている。既にカジノや娯楽施設がオープンし、中国やタイの実業家や観光客たちがタウンジンThaungyin川 (タイ名はMoeiモエイ川) を渡ってくる。容易に国境を越えられる棧橋や渡し船もあるが、ミャンマー中央政府からは公式にはカジノビジネスは認められていない (Kyaw 2021b)。本プロジェクトは、シャン州中国国境地帯への非公式な中国資本進出と同様に、ミャンマー中央政府による管理が弱い少数民族支配地域に象徴的な案件と言える。1990年後半、カレン族の武装勢力 (KNLA) の分裂により、国軍との闘争が収束した。その後、シュウェココという新しい村が設立され、戦闘収束に協力した元KNLA所属のSaw Chit Thuという人物が率いるBGFに国境地帯の管轄権が与えられた。

2010年代初めごろから、カンボジアやフィリピンに拠点を置くオンライン賭博実業家 (元中国 [もしくは香港かマカウ] 籍だったが2017年にカンボジア国籍を得たとされる) がミャンマーにも進出し、Saw Chit Thu氏が本プロジェクトの現地パートナーになったとされる。本プロジェクトの現地運営会社には中国本土や香港の投資家も参加しているものの、実際の出資比率は同カンボジア籍実業家が67.68%、マレーシア籍実業家2人

が12.32%、BGFが20%となっており属人性が強い印象は拭えない。

本プロジェクトはミャンマー投資委員会 (MIC) からリゾートホテル開発の認可を得るなどし、CMECの一部だと広報してきた。しかし、2020年6月、地元住民からの中国移民労働者やカジノ横行についての苦情を受け、ミャンマー政府は本プロジェクトの内部調査を行い、ミン・アウン・フライン総司令官に問題を報告するとともに、カジノ開業を許可しない旨の通達を出した。これを受け、在ヤンゴン中国大使館は、本プロジェクトは「第三国による投資であり、CMECとは何ら関係がない」という公式表明を出した。一方、Yataiグループは、現地住民とのトラブルについては、「一部の入居事業者が不正なビジネスを持ち込んだものであり、一带一路プロジェクトの健全な発展に寄与する努力を続ける」とSNS上で訴えたという。2021年2月の国軍クーデター後、国軍とKNLAの武装紛争が再燃するなど、タイ国境周辺の事態は一段と流動化した。Saw Chit Thu氏が指揮するBGFは国軍側のKNLA制圧活動に加担しており、そのためか、現地報道によれば、2021年5月、国境地帯のカジノ営業や非公式貿易が再開したという。

## おわりに

ここ10年ほど、CLM諸国に対する中国経済の浸透ぶりは加速してきた。コロナ禍によって貿易や物流の停滞が起きたり、中国資本が開発した経済特区などで人流が一時途絶えたりしたもの、中国とその「裏庭」経済との統合は今後も進むだろう。カンボジアとラオスは、インフラ開発に必要な資金をますます中国に依存する構造が固定化しているように見える。経済規模が小さいこの2カ国はマクロショックに対する脆弱性が懸念される。とくにラオスに関しては債務維持可能性を注視していく必要がある。そして日本にとって行方が最も懸念されるのがミャンマーである。「アジア最後のフロンティア」として日本の官民双方で援助・投資を進めてきたところにクーデターで梯子を外された形となった。カンボジアやラオスほどは政治面で大きく中国寄りに傾くことはないと思われるが、西側諸国からの孤立が長期化すれば、持続可能性に問題のある資源乱開発に傾くことが懸念される。また、国軍と民主派勢力および少数民族武装勢力の内戦状態が悪化すれば、武装資金源として薬物生産、さらには賭博産業など不正な活動への依存が高まり、メコン地域全体の安全保障環境が悪化することが懸念される。日本は2国間ルートおよびASEANなどの多国間ルートでミャンマーの安定化に向けて何ができるか知恵を絞る必要がある。

<sup>26</sup> 以下は主に The People's Map of Global China サイトの挿入情報に依る

## 参考文献・ウェブサイト一覧

## 文献

- 藤村学 2020 「ミャンマー北東部における中国経済の浸透」『創設 50 周年を迎えた新たな国際経済環境と ASEAN および各国の課題』 亜細亜大学アジア研究所・アジア研究シリーズ No. 101, pp.83-109.
- Grimsditch, Mark. 2021. “Chinese Energy Investment in Cambodia: Fueling Industrialization or Undermining Development Goals?” The People’s Pulse. May 6.(The People’s Map of Global China (thepeoplesmap.net) 上に掲載).
- Hong Kong University of Science and Technology (HKUST). 2020. “The Belt and Road Initiative in ASEAN – Myanmar” Institute for Emerging Market Studies, Dec 2020.
- IMF. 2020. Myanmar: Staff Report for the 2019 Article IV Consultation. March 2019.
- Kuaycharoen, P., Longcharoen, L., Chotiwan, P., Sukin, K., Lao Independent Researchers. 2020. *Special Economic Zones and Land Dispossession in the Mekong Region*, Bangkok: Land Watch Thai.
- Kyaw, Aung. 2021a 「ミャンマーにおける一帯一路(その1)～中国・ミャンマー経済回廊(CMEC)の背景」国際貿易と投資 No.124 : 17-37
- \_\_\_\_\_.2021b 「ミャンマーにおける一帯一路 (その2)～中国・ミャンマー経済回廊 (CMEC) の背景」国際貿易と投資 No.125 : 64-90
- Low, Donald. 2020. “Risks of Belt and Road Initiative Projects in ASEAN”, Final Report, Hong Kong University of Science and Technology.
- Malik, Ammar A. Bradley Parks, Brooke Russel, Joyce Jiahui Lin, Katherine Walsh, Kyra Solomon, Sheng Zhang, Thai-Binh Elston, and Seth Goodman. 2021. *Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development Projects*. Research Lab at Williams and Mary.
- World Bank. 2021a. “Road to Recovery” *Cambodia Economic Update* June 2021.
- \_\_\_\_\_. 2021b. “A Path to Recovery” *Lao PDR Economic Monitor* August 2021
- \_\_\_\_\_. 2021c “Progress Threatened; Resilience Tested” *Myanmar Economic Monitor* July 2021.
- Yu, Kaho. 2021 “The Belt and Road Initiative in Southeast Asia after COVID-19: China’s Energy and Infrastructure Investments in Myanmar” ISEAS Perspective No.39

## ウェブサイト

- AidData Project ID33726 <https://china.aiddata.org/projects/33726/>
- Land Matrix <https://landmatrix.org/>
- Lancang Mekong Cooperation <http://www.lmcchina.org/eng/>
- Our World in Data <https://ourworldindata.org/covid-vaccinations>
- People’s Map of Global China <https://thepeoplesmap.net/>