

「前回来た時には何もなかったのに」。時空を飛び越えたような不思議な感覚にとらわれ、車を降りた。1年前、タイヤが穴に落ちるたびに土ぼこりが舞い上がる中をそろりそろりと進んだ道路は見違えるように舗装され、ゴーツというエンジン音とともに大型トラックが行き交っている。整地を終えた区画の前には企業名が書かれた看板が誇らしげに掲げられ、建設作業員たちが立てる槌音が、カーン、カーンと雨期明けの空に響く。「何もない」野原がただ延々と広がっていた大地は、今、力強い鼓動を打ち始めていた。

ここは、ミャンマーの最大都市ヤンゴンから南東に約1時間車を走らせたティラワ地区。日本とミャンマーにとってシンボルプロジェクトと言え、経済特区（SEZ）開発の舞台だ。東京の品川区より少し広い約2400ヘクタールの土地を、この国で初めての近代的な工業団地を中心とした経済特区に生まれ変わらせようという壮大な計画が、両国の肝いりで進められている。開発を手掛けるのは、住友商事、丸紅、三菱商事の3社と、三菱東京UFJ、みずほ、三井住友の3メガバンク、そしてJICAから成る日本勢が、ミャンマー政府や現地企業との共同出資によって立ち上げた「ミャンマー・ジャパン・ティラワ・デベロップメント（MJTD）」である。昨年9月には、先行して開発が進められていた約400ヘクタールのゾーンAの中の第一期区画がオープンし、麻生太郎財務大臣やニヤントウン副大統領ら両国の要人が駆け付け、華々しくセレモニーが開かれた。テープカットが行われたメインゲートの前に立つと、当日の活気と高揚感が浮かんでくるようだ。

両国の官民が共同開発する  
シンボルプロジェクト



[上] 早々と工場を建設し、2015年中に操業を開始した企業もある  
[下] ティラワ地区に入ると、あちこちでSEZの看板を見掛ける。必ず日本とミャンマーの国旗が入っている



2015年9月の開業式にあたって行われたティラワの了解書締結の様子。日本からは麻生太郎副総理兼財務大臣（前列右から3人目）らが参加した

約5100万人の人口を擁するこの国に期待する企業は多く、土地の売れ行きは好調だ。2015年12月22日現在で53社の契約が成立。すでに創業を開始しているところもあるという。うち28社が日本企業だ。その一つ、自動車用スपीカーなどを製造・販売するフォスター電機は2014年10月、シンガポールにある子会社の生産拠点をここティラワに開設することを発表した。吉澤博三社長は、「ミャンマーはまさにラストフロンティアであり、ビジネスの安定

国と地域の飛翔を支える  
ティラワ経済特区

長い軍政時代の後に、「ラストフロンティア」として国際社会から注目を集めるようになったミャンマー。日本とティラワ地区で共同開発を進める経済特区（SEZ）は、両国のシンボルプロジェクトであると同時に、新時代を迎えたASEANの飛躍を支える拠点になる。世界で最も熱い挑戦の現場を訪ねた。

from ミャンマー  
Myanmar



開業式の後、SEZのメインゲート前では華々しくテープカットが行われた

フロンティアとして急速に注目が高まっているとはいえ、この国に本当に民主化が根付くかどうかは、いまだに手探りの部分もある。変化を止めないために必要なのは、昨日より今日、今日より明日と確実に暮らしが上向き、「民主化して良かった」と人々に実感してもらいたい。だからこそ、「直接投資を呼び寄せ、特に製造業を盛り立てて経済発展を実現すること」とは一つの道筋」だと梁井社長は考えている。つまり、ティラワSEZは、単なる投資の拡大だけでなく、民主化の定着と地域の安定をにらむ重要な「仕掛け」なのだ。

また、日本工営ヤンゴン港開発事務所長を務める傍ら、SEZに隣接するティラワ港の整備も手掛ける石見和久さんは、ティラワ開発の意義をASEAN物流の観点から読み解く。石見さんはまず、国際輸出入の9割を取り扱うヤンゴン港について「ここで扱う貨物のほとんどが中国内陸部発着」と指摘。さらに、「水深が浅く、大型船が直接入港できないため、ヨーロッパなどへの長距離輸送の際は、シンガポール港やコンボ港などで積み替える必要がある」とした上で、「今後は、ティラワ港がSEZからASEANに製品を輸出する重要な拠点として、さらにはASEAN全体の物流の中心地の一つとして機能していくこと

**工業団地の先に生まれる  
革新的なモデルタウン**

は間違いない」と話す。



ヤンゴン市内と対岸の町ダラを結ぶ旅客フェリーが就航し、1日3万人が行き来するヤンゴン港(左)。この国の国際貨物の9割を取り扱う国際港でもあり、近くにはコンテナヤードが広がる(下)

(編集部・玉懸光枝)



[上]開発が進むゾーンAの様子。送電線が整備され、大型トラックが頻繁に行き交う  
[下]ティラワ港につながるアプローチ道路も着々と工事が進んでいる

的な拡大にとって非常に魅力的」だと話す。フォスター電機のような外資企業がこれまでに投資した金額は、6億米ドルに上り、1万4000人の雇用が生み出された。数年以内には、ゾーンAだけで投資総額が10億米ドルに達し、国全体の輸出の3〜4%がここから出ていくことになるとの試算もある。ミャンマー経済を浮揚させる起爆剤という重要なミッションが課されたこの土地は、国内外から寄せられる熱い期待によって、はやくも沸騰寸前だ。

**区画ごとにインフラを整備  
手続きの一元化も実現**

ティラワSEZは、これまでのミャンマーの工業団地とはまったく性質が異なっている。MJTDの梁井崇史社長は、「ハードのインフラとソフトの法制度が両輪で進められていることで、価値が飛躍的に高まっている」と胸を張る。例えば電気や水道、道路などは、これまで入居企業自身が最寄りの発電所や浄水場から引いて整備する必要があったため、タイやベトナムに比べてどうしても条件が悪

かった。しかし、ティラワSEZでは区画ごとにインフラが整備されるため、近隣国に負けない環境で操業が可能だ。急ピッチで進む送配電線やガスパイプライン、アクセス道路およびティラワ港の工事は、日本の円借款や無償資金協力によって進んでいる。「インフラは、現時点で完成していきなくても問題ありません。進出を検討中の企業が、工場を建設し、人材を採用して本格稼働するまでの間に確実に整備されるという事実自体が、彼らにとっては安心材料なのです」と梁井社長は指摘する。

しかし、いくらインフラが整備されても、透明で公正な法制度がなければ、本当の意味で投資環境が整えられているとは言えない。この重要な役割を担っているのが、SEZ管理委員会とワンストップサービスセンター(OSSC)である。このうち、SEZ管理委員会は投資認可や輸入許可などを所管。一方、OSSCは投資申請の受け付けや承認に加え、会社の登記や労働登録の発給、ビザの発行、輸出入の通関手続きなど、ティラワSEZ内での企業活動に必要な行政サービスを一元的に提供している。OSSCには、前出のSEZ管理委員会に加えて、投資企業管理局や労働省、建設省、環境省、税関、入国管理局など計10省庁からの出向者が集まっている

**民主化の定着と  
物流の力ぎ握る地域の要**

よく知られているように、ミャンマーは第二次世界大戦後、長年にわたり、軍事政権の支配下に置かれていた。この間、民主化を求める人々が弾圧されるなど悲しい事件も経験し、「悪の枢軸」と呼ばれて国際社会から孤立した。2011年の民政移管以来、ラスト

ため、通常なら1年以上かかる投資認可手続きが1カ月以内ですむ上、外貨の借入れや建築に関する許認可もここで取得できる。こうした革新的な仕組みを支えて日々奮闘しているのは、コエイ総合研究所顧問の松井洋一さん。民間企業の海外事業部で勤務した後、インドネシアで裾野産業の振興に携わったり、ラオスやカンボジアでSEZ開発と投資誘致に奔走するなど、豊富な経験を持つ。新SEZ法やSEZ規則の草案を作成し、ミャンマー政府からの信頼も厚い松井さんが各種許認可の手続き整備などを実践的に支援していることで、ティラワSEZの強みは一層際立つものになっている。

ミャンマー・ジャパン・ティラワ・ディベロップメント(MJTD)の梁井崇史社長兼CEO

