

## 《ミャンマー：クーデター関連》

## 1. 武装勢力間の対立激化、新政権下で＝専門家

ミャンマーで4月に発足する見通しの新政権下では、北東部シャン州北部での国軍と少数民族武装勢力との戦闘は減少する可能性がある一方、武装勢力間で領土を巡る争いが激化する恐れがあるとの見方が出ている。中部マンダレーとラショーを結ぶ道路区間では国軍との大規模な衝突は起きにくいとの見方を示した。ただし、センウィ郡区など国軍が再掌握しきれていない地域については、今後の対応を予測するのは難しいという。一方、タアン民族解放軍(TNLA)とミャンマー民族民主同盟軍(MNDAA)の間では、鉱山開発や支配地域を巡る摩擦が強まっている。一部報道によると、16日にはTNLAがクッカイ市場近くのMNDAA行政事務所で軍旗を撤去し、警備部隊を排除した。その後、両勢力の間で衝突が発生した。17日には、MNDAAがセンウィ郡区でTNLAのメンバー約50人を拘束したとも伝えられている。情報筋によると、MNDAAとTNLAはクッカイの分割統治を目指しているとみられる。MNDAAは最近、軍政や同州のもう1つの少数民族武装勢力「シャン州進歩党(SSPP)」と協議し、連邦から離脱せず、掌握した地域を統治したい意向を示したと報じられている。

## 2. 軍政1万人釈放、新政権樹立へ「恩赦」

ミャンマー軍事政権は2日、国内の刑務所に収監中の受刑者1万人以上に「恩赦」を与え、釈放すると発表した。親軍勢力の総選挙での圧勝を受け、新政権樹立に向けて国民の歓心を買う狙いがあるとみられる。うち約7,300人は、軍政への抵抗を弾圧する根拠としている反テロ法に違反した罪で服役した。同法違反で有罪となった受刑者の大規模釈放は2021年のクーデターで軍政が権力を掌握後、初めて。軍政は、逃亡するなどした1万2,000人以上についても反テロ法違反罪での訴追を取り消すと表明した。汚職などの罪で拘束中の民主派指導者アウンサンスーチー氏は釈放対象外とみられる。外国人10人が対象に含まれる。ヤンゴンのインsein刑務所から釈放された女性エイタンダーミョーさん(22)は「うれしい。まだ中にいる仲間たちの一刻も早い解放を願う」と話した。軍政が「テロ組織」に指定する民主派組織に資金提供したとして終身刑を言い渡され、服役していた。軍政はクーデター後、反テロ法を改正して抗議活動への弾圧を強化。22年には同法違反で有罪となった民主活動家らの死刑を執行した。総選挙は昨年12月～今年1月、クーデター後初めて行われた。4月にも親軍勢力による新政権が発足する見通したが、現在の軍政による事実上の支配が続くことが確実だ。

## 3. 未成年の徴兵が明らかに、国防相が報告

ミャンマー軍事政権の国防相で、徴兵制に関する中央組織の議長を務めるマウンマウンエー氏は、人民兵役法で定められた対象年齢に該当しない人物が徴兵された事例があったと明らかにした。マウンマウンエー氏は2月26日の会議で、訓練所に到着した新兵の中に、未成年者や対象年齢を超える者が含まれていた事例があり、対象年齢以外の者については、訓練を受けさせずに送り返したと説明。年齢確認を強化する必要があると強調し、法の抜け穴を悪用したり、金銭目的で不正な徴兵行為に関与したりした当局者や仲介業者には法的措置を講じていると述べた。2024年2月に人民兵役法が施行されて以降、軍政は現在までに第19期の軍事訓練を完了。第20期の徴兵を実施中だという。抵抗勢力との戦闘での損失を補うため、1回当たり5,000人の徴兵を続けている。同法で定められた徴兵対象年齢は男性が18～35歳、女性が18～27歳となっている。民主派の政治組織「挙国一致政府(NUG)」や人権団体は、同法施行以降、若者が路上や自宅から連行される「拉致徴兵」が広範に行われていると訴えている。行政官が最大100万チャット(約4万7,900円)の賄賂を受け取って徴兵を見逃す一方、未成年を拉致して人数を確保している事例も報告されている。避難生活を送っている貧困世帯に対し、当局

者が家族を徴兵すると脅して金銭を搾取しているとの報告もあるなど、徴兵を巡っては制度的な腐敗が横行しているとの批判も出ている。一方、マウンマウンエー氏は、村の行政官に対して虚偽の告発を行った者は訴追されると警告している。

#### 4. ヤンゴン縫製工場の労働者、賃上げ求め抗議

ヤンゴンのシュエピタ郡区にあるワータヤー工業団地のサンヤン・アウトドア縫製工場(Sanyan Outdoor garment factory)で2月23日、約700人の労働者が賃上げと労働条件の改善を求めて抗議活動を行った。同工場はポーランドの衣料品販売大手LPPの低価格ブランド「シンセイ(Sinsay)」向け製品を生産している。労働者は、日給1万2,500チャット(約600円)への引き上げのほか、残業手当2,500チャット、月額6万チャットの皆勤手当、7万~18万チャットの技能手当、生産目標達成に応じた出来高払いの導入を求めた。女性労働者の1人は、一般的な縫製工場の生産目標は1日当たり350着前後だが、同工場では上着500枚、ズボン700本に引き上げられたにもかかわらず、公平な賃金が支払われていないと訴えた。報道によると、経営側は3日以内に職場復帰しない労働者について、社内規定に基づき「自主退職」とみなすと警告した。ある労働者は、「賃金は1チャットも上げられない。不満があるなら他の工場に移ればよいと言われた」と話している。労働権利団体によると、ミャンマーでは2021年のクーデター以降、物価高騰により実質賃金が低下し、賃上げを求める労働争議や離職が増加している。生産性の低下も生じている。また、軍事政権下で労働組合や労働団体への弾圧が強まり、搾取や強制労働の疑いも指摘されている。国際労働機関(ILO)は25年6月、強制労働や結社の自由の侵害を理由に、ミャンマーに対して25年ぶりに制裁を発動した。

#### 5. ミッソングダム事業再開へ、住民の協力要請

ミャンマー北部カチン州で計画が再開されたミッソングダム水力発電プロジェクトに関する公聴会が20日、同州のミッチーナ大学で開かれた。約1,480人の住民代表や関係者が参加した。軍事政権の電力・エネルギー開発委員会で委員長を務めるティンアウンサン第1大統領府相が出席し、住民の理解と協力を求めた。ティンアウンサン氏は、長期的な電力需要に対応するためにミッソングダム水力発電プロジェクトが必要であり、発電された電力は国内へ優先的に供給されると説明。さらに、同事業は地元住民の雇用創出や地域の発展に寄与すると強調した。ダムはマグニチュード(M)8の地震に耐えられる設計になっているという。一方で独立メディアのイラワジ(電子版)は23日、プロジェクト再開に伴う3つのリスクを指摘した。ミッソングダムが、積み上げた岩石(ロックフィル)などで堰き止めたダムの上流面をコンクリート板で覆って遮水する「コンクリート表面遮水壁型ロックフィルダム(CFRD)」方式を採用しており、まず地震のリスクに言及。軍政はM8の地震にも耐えられると主張するが、耐震性に疑問が残ると述べた。また地震でダムが決壊すればミッチーナや周辺地域が水没し、甚大な人的被害が生じる恐れがあるとも警告している。次に社会・政治リスクとして、過去に住民の反対で事業が中断された経緯があり、再開を強行すれば抗議運動が広がる可能性があるほか、開発地は紛争地域に位置しているため、少数民族武装勢力の抵抗が強まる懸念もあるとしている。さらに財政・法務リスクとして、ミャンマーがミッソングダム開発を中止すれば、中国の開発事業者には約8億米ドル(約1,236億円)の一括賠償が必要となり、延期の場合も年間約5,000万米ドルの支払い義務が生じると指摘した。軍政の財政難を考慮すると、新たな中国借款なしでは事業再開や完成は不可能との見方を示している。

#### 6. 中国との鉄道接続、実現可能性に疑問=識者

中国は、雲南省大理とミャンマー国境の瑞麗間を結ぶ、総延長330キロの鉄道路線「大瑞線」の建設を加速している。将来的にミャンマー側との接続を見据えた事業で、ミャンマー軍事政権は同国側の進捗(しんちよく)を主張する一方、識者は事業の実現可能性そのものに疑問を投げかけている。大瑞線は2期に分かれ、1期目の大

理—保山市間は14年間の建設を経て2022年に開通した。保山市—瑞麗間は15年に着工し、28年の完工を見込む。中国側は同路線を「世界で最も建設が難しい鉄道の一つ」と位置付けている。大瑞線はミャンマー北東部シャン州ムセと中部の第2都市マンダレーを結ぶ鉄道(ムセ—マンダレー鉄道)との接続を見据える。最終的に西部ラカイン州チャウピューまで延伸されると、中国はミャンマーを経由して鉄道でインド洋に至るルートを確認できるようになるとして、中国の巨大経済圏構想「一帯一路」の中でも戦略的に重要なルートと位置付けている。軍政ナンバー2のソーウィン国軍副司令官は14日、最大都市ヤンゴンで行われた中国の春節(旧正月)の祝賀式典でムセ—マンダレー鉄道の建設が既に進行していると主張した。「中国・ミャンマー経済回廊(CMEC)」に基づき、チャウピューと雲南省昆明をつなぐ第一歩だと強調した。一方、識者は路線の大部分が軍政の支配下にあることを指摘。主要な町を少数民族武装勢力が支配し、安全保障と土地収用、事業の実現可能性そのものに深刻な疑問を投げかけた。またエコノミストはムセ—マンダレー鉄道の事業費が約90億米ドル(約1兆3,954億円)だと推計し、経済が崩壊しつつあるミャンマーに持続不可能な債務を負わせる可能性があるかと警告している。

## 《一般情報》

### ◎ベトナム

#### 1. 銀行業界の不良債権、昨年26%急増

ベトナムの銀行業界の不良債権は2025年に急増した。上場銀行27行が抱える第5類の不良債権(破綻先に分類される債権)は年末時点で前年末比26%増の166兆7,070億ドン(約9,800億円)に達した。ベトナム国家銀行(中央銀行)は不動産融資を引き締めるよう呼びかけている。25年12月31日時点で第5類を最も多く抱えていたのは民間大手のサイゴン商信銀行(サコムバンク)で、前年末から21兆ドン余り増えて3.4倍の29兆9,060億ドンに膨らんだ。増加分の大半に当たる18兆4,000億ドンは第4四半期(10~12月)に生じたという。ベトナム投資開発銀行(BIDV)も第5類が30%増えて25兆8,070億ドンに上り、サコムバンクに次いだ。3位は国営ヴィエティンバンクで45%増の19兆8,470億ドン、4位はティンブオン銀行(VPバンク)で50%増の9兆1,550億ドンだった。国営ベトコムバンクは前年末から第5類が減った9行の一つで、8兆6,860億ドン(16%減)で5位だった。

#### 2. 不動産各社の社債償還迫る、危険企業も

ベトナムの不動産業界では2026年に多数の社債が償還期限を迎えることを受け、一部企業の資金繰りが危ぶまれている。26年に満期を迎える全業界の社債総額76億8,000万米ドル(約1兆2,000億円)のうち半分以上が不動産会社のものである。背景には23~24年に発行され、その後に返済が延期された債券の期限が集中していることがある。不動産業界アナリストは、「23~24年に発行された債券の積み残しによる圧力が顕在化している」と語る。政府が23年に、債券の返済期限を2年間延長する政令8号(08/2023/ND—CP)を発したことを受けて、23~24年に発行された社債の返済期限を今年に延期している企業が多数あるという。VNSは特に危険な兆候がみられる大手として、地場不動産投資R&Hグループを挙げる。最後に公開された23年時点の財務情報によれば当時の負債総額は8兆4,000億ドン(約504億円)、累積損失は1兆1,200億ドン余り。25年には同社は総額5兆ドンの社債利払いについて2度目の延期を申請している。地場証券大手ベトコムバンク証券(VCBS)は不動産業界の債務状況について「25年は債務再編によって償還圧力が一時的に緩和されたように見えたものの、実際にはその負担の多くが26~28年に先送りされたただけだ」と指摘している。

### ◎カンボジア

#### 1. 中銀、財務悪化のパンダ銀行に業務停止命令

カンボジア国立銀行(NBC、中央銀行)は23日、パンダ・コマーシャルバンク(パンダ銀行)に即時の業務停止

を命じた。財務状況が危機的水準に達し、金融システムの健全性を守るための緊急措置として判断した。モリソン・カックMKA監査会計を管財人に指名し、同行の全ての業務および資産の管理権限を付与した。新規貸出・預金受け入れなどを停止させ、預金者には預金引き出しに必要な書類の準備を呼びかけた。一方で、借り手には契約通りの返済が必要だと強調した。パンダ銀行は2019年に設立。25年末時点で銀行システムにおけるシェアは0.77%。資産総額は7億7,600万米ドル(1,200億円)で、融資残高が5億3,600万米ドル、預金残高が5億200万米ドル。カンボジアでは金融機関の過密状態が続く中、25年末時点で商業銀行が59行、マイクロファイナンス(小口金融)が89社。預金口座は3,000万超に上る。パンダ銀行に先立ち、中銀は1月8日、**中国系財閥プリンスグループ傘下の商業銀行プリンス銀行に対し精算手続きを開始した**と発表した。

## ◎マレーシア

### 1. 鉄道貨物、物流のわずか1% 10%目標も道のり遠く、課題山積

マレーシア政府は、大型車両による交通事故対策や環境への配慮から、トラック等による貨物輸送を、二酸化炭素(CO2)排出量が少なく環境負荷の低い鉄道輸送に切り替える方針だ。現在、鉄道輸送は物流全体のわずか1%とみられ、政府が2026~30年の中期国家開発計画「第13次マレーシア計画(13MP)」で掲げた10%には程遠い。なぜ鉄道へのモーダルシフトが進まないのか。その背景を探ると、複合的かつ構造的な障壁がみえてきた。まず、価格シグナルのゆがみが大きい。マレーシア政府は24年6月より軽油(ディーゼル)の補助金制度を見直し、市場価格に近い価格へと引き上げた。しかし、運輸・物流業者への特例として、認可された事業者は軽油を1リットル当たり2.15リンギ(約85円)で購入できる。交通・移動政策アナリストで高速バス会社を運営するワン・アギル・ワン・ハッサン氏はスター(電子版)に対し、補助金によってトラック輸送が「不当に安い」状態になっていると指摘。鉄道貨物がコスト競争で不利だと述べた。同氏は対策として、トラックの過積載の取り締まりを強化し、道路貨物の輸送コストを適切に評価することに加え、軽油補助金をさらに調整して、物流効率の高い鉄道輸送への切り替えを促進すべきだと提言した。さらに、鉄道側もリアルタイムトラッキングや貨物予約のデジタル化など、トラック輸送で導入されているサービスを取り入れるべきだと指摘。賠償ルールの明確化によって責任の所在を明らかにし、サービスの近代化を図る必要があると主張した。さらに、地理的な構造問題も指摘されている。マレーシアの海上貿易の玄関口であるクラン港は、首都クアラルンプールから50キロメートル程度で、周辺の工業団地もほとんどそのエリアに収まっている。ワン・アギル氏は「鉄道輸送が効率を発揮するのは150~300キロ以上だ」と指摘し、マレーシア首都圏のような短距離輸送ではトラック輸送が圧倒的に有利だと説明した。

一方、シンガポールとの国境に近い南部ジョホール州では、鉄道輸送の発展可能性が指摘されている。国鉄マレー鉄道公社(KTMB)は、タンジュンプルパス港とパシルグダン港を結ぶ71キロの貨物鉄道を運営しているが、単線のため能力不足が指摘されている。マレーシア運送協会(AMH)は両港と周辺工業地帯の間で貨物輸送が増え続ける中、信頼できる鉄道インフラの整備が重要だと述べた。陸路公共交通委員会(SPAD、現在は陸路公共交通庁=APAD=に改称)の鉄道部門を率いた経験を持つ、交通専門家のユスリザール・ダウド氏は「国内のトラック輸送貨物のわずか2%を鉄道に振り替えるだけで、鉄道貨物の需要は25%増加する」と試算する。マレー鉄道は、都市間特急(ETS)の増発や通勤列車の運行で既に過密化しており、「貨物輸送が増加すれば、鉄道ネットワークを圧迫することになる」と指摘。事故なく全ての列車を運行するためには、現在の輸送能力と将来の拡大可能性を踏まえたデータ分析と政策立案が必要だと話した。こうした中、鉄道貨物の突破口は国際輸送にありそうだ。24年に運行が始まった東南アジア諸国連合(ASEAN)と中国・重慶までを結ぶ国際貨物列車「アセアン・エクスプレス」は、タイ、ラオスを経由し、海上輸送では最大21日かかるどころ、9日で輸送可能とした。物流コストは約2割の削減が期待できるという。KTMBとマレーシア海事・物流ホールディングスの代表団は今年

1月、タイ、ラオス、中国を訪問し、ASEAN・中国間貨物輸送の連携向上に取り組んだ。代表団は、タイ国鉄とラオス・ビエンチャン郊外にあるタイとの通関拠点「タナレーン・ドライポート(TDP)」の関係者と、通関手続きやドライポート(内陸港)の統合、国内ネットワーク上でのサービス継続性などをテーマに協議した。中国では、中国国家鉄路集団(中国鉄路)傘下で国際的な貨物輸送やコンテナの複合一貫輸送(マルチモーダル輸送)を担う中鉄国際多式聯運(チャイナ・レールウエー・インターナショナル・マルチモーダル・トランスポーターション)との間で覚書を締結した。さらに、27~28年にかけてマレーシアで開業する東海岸鉄道(ECRL)は、マレー半島西部のクラン港と東海岸部のクアンタン港を結ぶ「ランドブリッジ(海陸一貫輸送)」としての役割が期待されている。ECRLが開通すれば、マレー半島を南へ大きく迂回(うかい)していた従来の海路よりも、中国・日本など東アジア向け輸送が短縮される。建設を支援する中国政府は、東海岸鉄道は中国雲南省の昆明からラオス、タイ、マレーシアを経てシンガポールにつながる「汎アジア鉄道」の一助となるとの認識を示している。マレーシア政府側も、27年末の着工を予定するクラン港周辺の延伸区間について、当初予定されていた単線デュアルゲージではなく複線化し、鉄道貨物輸送能力を強化する方針を打ち出した。現在、鉄道輸送の比率は依然として低いが、国際鉄道網の整備や国内インフラ拡張の計画が進む中で、物流における鉄道の扱いに変化が生じる可能性がある。今後は、こうした動きが実際の貨物輸送にどのように反映されるかが注目される。

## ◎フィリピン

### 1. 比人の7割「老後も就労」、サンライフ調査

フィリピンでは65歳以降も働き続ける予定の人が7割を超えることが、カナダの保険会社サンライフの調査で分かった。大半が生活のため働かざるを得ないという状況にあるという。調査では、一般的な退職年齢である65歳を過ぎても働くつもりかどうかを尋ねた。これによると、72%が「働き続けるつもり」と回答。うち71%は、理由として生活費と長期的な経済的安定を支えるためと答えた。一方、人生の目的や個人的な充実感のために老後も働くという人も53%に上り、老後資金の準備が二極化していることも分かった。現役世代の老後準備の不安では、47%が生活資金の不安を挙げた。「家族を扶養できない」が44%で続いた。調査は2025年11月にフィリピン、香港、インドネシア、マレーシア、シンガポール、ベトナムで3,006人を対象に、オンライン方式で行われた。65歳以降も働くという人は全体平均で69%、「生活のため働かざるを得ない」は同62%だった。

## ◎インド

### 1. 繊維省、南部の工業団地を繊維業界へ割り当て

インドの繊維省は2月28日、南部タミルナド州にある工業団地「PMミトラパーク」の190エーカー(約77万平方メートル)の土地を、繊維業界の23社に割り当てたと発表した。23社の投資額は総額で219億ルピー(約372億円)となり、1万5,000人の雇用が創出される見通しだ。糸の製造から布の生産、加工仕上げ、技術開発などさまざまな分野に投資される。土地の配分は繊維省の幹部が議長を務めるタミルナド州の特別目的会社(SPV)ミトラパークの取締役会で決定された。PMミトラパークはトゥティコリン港から約106キロメートルに位置しており、交通アクセスや繊維産業の基盤が整っている。繊維省によると、現在パークの敷地外で約55億ルピーを投じてインフラを整備する工事が進行中で、2027年12月までに完成する予定だ。PMミトラパークはPMミトラ計画の下で設置される7つの大規模工業団地の1つ。

### 2. イラン情勢の混乱、インド経済に深刻な影響

インド外務省は、イラン情勢による大きな混乱がインド経済に深刻な影響を及ぼすとの懸念を示した。当事者に対し、「対話と外交」による紛争の早期終結を求めた。イランがホルムズ海峡を封鎖したことで、「インドの貿易とエネルギーのサプライチェーン(供給網)も同地域を通過する。いかなる大きな混乱もインド経済に深刻な影響を及

ぼす」との声明を出した。世界の石油・ガス供給の約2割がホルムズ海峡を通過する。インドの石油輸入量の約5割に相当する1日当たり260万バレルが同海峡を通過しており、封鎖は大きな打撃となる。米国とイスラエルによるイラン攻撃とイランの反撃により、石油タンカーが攻撃され、インド人に死者・負傷者が出る中、「商船への攻撃に断固反対する」と表明。対話と外交による紛争の早期終結を強く求めた。

## ◎バングラデシュ

### 1. バングラ、米国への既製服輸出が2桁成長

バングラデシュによる米国向け既製服の輸出が、2025年に金額と出荷量で前年比で共に2桁成長を遂げた。関税を巡る緊張と不確実性を背景に米国の既製服輸入が減少した中での成長となった。米商務省国際貿易部・繊維衣料品局(OTEXA)が19日に開示したデータによると、バングラデシュの米国向けの既製服輸出額は、前年比11.8%増の82億米ドル(約1兆2,700億円)に、出荷量は12.4%増の26億6,000万平方メートルだった。複数の米国アパレルブランドと取引があるスパロー・グループのショボン・イスラム社長によると、全体の成長は高関税の懸念から追加関税が適用される前に出荷したことが要因の1つと見られる。バングラデシュの対米輸出は、2025年1～7月が特に大きく伸びた。

バングラデシュ縫製品製造業・輸出業協会(BGMEA)の代表によると、米国による相互関税は、インドや中国よりも低く、バングラデシュに有利に働いた。インドや中国は欧州連合(EU)からの注文を低価格で積極的に獲得し、米国関税の影響を埋め合わせたと見られる。一方、7月以降、高関税の影響で消費者需要が低下し、米国の業者からの発注量は減少した。

### 2. バングラ政府、中銀総裁を解任

バングラデシュ政府は25日、バングラデシュ銀行(中央銀行)総裁のアフサン・H・マンズール氏を解任し、後任に衣料品会社ヘラ・セーターズの社長兼最高経営責任者(CEO)であるモスタクル・ラーマン氏(59)を任命した。財務省が同日、通達を出した。マンズール氏の任期は2028年8月までの4年間だった。財務省は記者団に対し、今回の人事は2月に発足した新政権の権限に基づくものだと説明した。また、新政権の政策や方針、ビジョンに沿って施策を実行するために必要な変更を進める考えを示し、中銀に限らず今後も人事などの見直しに着手する可能性があるとした。マンズール氏は23日に財務相と会談し、新政権が銀行改革を推進するとの確約を得ていたとされる。こうした中での突然の解任を受け、中銀の独立性を巡る懸念が浮上している。

以上