

World Watching 212

ワールド・ウォッチング

山本 大志

在ミャンマーJICA専門家
(運輸・通信省及び
ミャンマー港湾公社政策アドバイザー)

ミャンマーの国土軸を支える エーヤワディー川 水運の開発



はじめに

ミャンマーは、南から西にかけて2,000kmの海岸線を有するものの、人口や産業は内陸に集中している。これは、人口の約70%が農業に従事し、国土の中央を流れるエーヤワディー川に沿って肥沃な大地が広がり、さらに下流域では無数の大小河川によって形成された広大で平坦な沖積平野が広がっていることによる。このように主要な都市や集落がエーヤワディー川に沿って分布し、従前より水資源としてだけでなく極めて重要な交通路となっており、今後はその機能のさらなる改善が求められている。そこで、本報文では私の担務であるエーヤワディー川を中心とした水運の開発方針についてご紹介したい。



物流の現状と課題

エーヤワディー川地域には、人口500万人を超える最大の都市ヤンゴンと200万人程度の第2の都市マンダレーがあり、両都市間はエーヤワディー川によって900kmの道のりで結ばれている。その間の地域は水耕と畑作を主とする農業地帯となっているほか、農産物の集散地として人口20~40万人ほどの主要都市が4つあり、内陸における物流需要は当該沿川地域に集中している。しかしながら、港湾施設と呼べるものがほとんどなく、未だに自然の河岸に船を着けて人力で荷役している。

国際貨物に目を向けると、海上貿易の9割はヤンゴン港で扱われており総貨物量は年間約3千万ト



内陸港の荷役の現況



ミャンマーの主要な内陸水路と最小水深 (単位: m)

ン、うちコンテナ貨物は2016年で約100万TEUである。河口から30kmにある本港地区より下流15kmには、近年開発が進むヤンゴン港ティラワ地区がある。ここではターミナルを日本のODAで整備しており、運営も日本企業が行う予定である。岸壁2バース (400m)、ガントリークレーン2基、面積15ha、年約20万TEUを扱う予定で2019年早々の供用開始を目指し工事中である。

このように、国際ゲートウェイは整備が進んでいるものの、内陸への輸送は基本的に港頭地区でバンニング・デバンニングされ、バラ荷として主にトラックで内陸輸送されている。バラ荷の積み下ろしは基本的に人力で行われているため、国内輸送の時間が掛かり、トラックや人員などの回転が悪く、定時性に欠け、定期便もほとんどない。こうした事情により、内陸地域の物流コストが非常に高く、輸送品質も劣悪なため、内陸に立地する産業の競争力が低下し、輸出入産業の立地も困難となっている。

そこでエーヤワディー川の水運を近代化し、沿川

地域の工業製品と必要な部品・原材料や、農産・畜産品と必要な肥料や飼料、地域開発に必要な建設資材などの輸送コストの大幅な削減と輸送品質の向上を目指している。



内陸水運の開発方針

ミャンマーの交通基盤整備は、2014年にJICAの支援で策定し閣議決定された運輸マスタープランに沿って実施されており、内陸港の開発についてはエーヤワディー川や支流のチンドウィン川諸港を優先的に開発するものとされている。マンダレー港はその中でも最優先で整備するものとされており、2016年3月末に引き継いだ新政権は、貧困対策を重視し農業・畜産の活性化と各種産業誘致に向けて、水運を活用した低コストな輸送ネットワークの形成を一層推進している。

(1) マンダレー港の整備

ミャンマーにはバルク用のバージや、出力不足だがタグボートは多数ある。水路については、乾季に水深が1.5mまで下がるがなんとか通年で航行可能である。ヤンゴン港には整備中のものも含め近代的ターミナルがあるが、対照的にマンダレーでは自然河岸を利用した人力荷役を行っている。この状況で年80万トン以上を扱っており、機械化されれば急激な伸びが見込まれている。このようにエーヤワディーの水運を近代化するには、マンダレーにおける機械荷役が可能なターミナルの整備のみが欠けているという状況のため、現在JICAの事業化調査を実施しており、2020年秋の供用を目指している。一方で、ミャンマーで最初の本格的な内陸港となるため港湾管理組織・規則の制定や人材育成などのほか、コンテナバージ輸送の導入に向けた事業採算性の確保、コンテナ・トレーラーの配備、物流施設の整備などの課題があり、日本からの技術協力等を検討している。

マンダレー港において機械荷役が可能になればコンテナのほかにも一般貨物や特殊なサイズ、重量物などの利用が可能となる。ミャンマー産品の価格負担力が小さいため、時間が掛かっても安く運びたいという需要も多いと見込まれる。

(2) 内陸コンテナバージの運航

ヤンゴン市周辺ではすでに、市内を流れるヤンゴン川を利用したコンテナバージ輸送が実施されている。市の南側に位置するティラワ港で国際航路と接続してヤンゴン市内の渋滞を迂回し、北側の工業団地最寄りのシュエメターミナルまで、日本のSAMARINと内陸水運公社の協力で運航している。これは、渋滞緩和だけでなく、干満の差が6mにもなるヤンゴン川の速い潮流を巧みに利用した究極の環境にやさしい輸送手段となっている。また、新政権に



日本企業SAMARINが協力して運航するコンテナバージ

よって市街地における昼間のトレーラー通行が規制されたこともあり、大きな注目を浴びている。

この輸送に用いられているコンテナバージは、ヤンゴン・マンダレー間の試験的なバージ輸送のため内陸水運公社に無償供与されたものであり、ヤンゴン市周辺も含めた輸送実績の蓄積に伴いその有用性を荷主へ浸透させつつある。マンダレーまで展開する上で、さらなる荷主への浸透・片荷の解消、ターミナルにおける高い荷役料、コンテナのディテンションチャージなど、コストを下げるのが最大の課題となっており、事業者と政府で解決に向けた検討を進めている。



むすびに

マンダレー港が整備され、コンテナバージの事業環境が改善して運航が開始されれば、ヤンゴン・マンダレー間の主要都市では、コンテナ航路の寄港に対する強い要請が生じるだろう。エーヤワディー川や支流のチンドウィン川の主要都市では橋梁が掛かっており、こうした都市は陸上交通の中心であるため、そこに内陸港を整備することが運輸マスタープランでも触れられている。さらに、エーヤワディー川下流域には密な水路網が形成されており、こうしたネットワークとの接続についても期待できる。

このようにしてエーヤワディー水運が活性化し、さらに通行料制度の創設等により収入が増加すれば輸送効率を上げるための航路増深が可能となるほか、船社指定コンテナヤードの地方展開、保税輸送の実現、地方における物流施設のコンテナ対応、コンテナ・トレーラーの地方配備など周辺整備が進捗しやすくなると期待される。こうした利便性の向上がさらにコストを下げ、企業立地・農産品の輸出増加を中心とする需要を喚起するという好循環を起すことが可能である。

ティラワ地区ターミナル運営は日本企業が実施するが、マンダレー港の運営、ターミナル間のコンテナバージの運航の他、利用するコンテナバージ・タグボートの製造・メンテなど、多くの局面で日本企業が関与することを期待している。