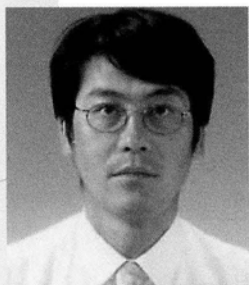


World Watching 51

ワールド・ウォッチング



照屋 雅彦

内閣府沖縄総合事務局開発建設部
港湾空港建設課工事係長
(前在ミャンマー日本大使館二等書記官)

読者の皆様方には「ミャンマー」と言うより「ビルマ」と言った方がピンと来るかもしれない。筆者の3年間の大使館勤務を基に、「豎琴の国」ミャンマーの港湾事情について紹介したい。



外貨貨物の95%を扱うヤンゴン港

ミャンマーの中央部を北から南にイラワジ川が流れ、首都ヤンゴン及びヤンゴン港はそのデルタ内に位置している。国土の3分の2はイラワジ川またはその支流域となっており、その他の8つの港も中小河川の河口部に位置していることから、同国において水上輸送は外国貿易のみならず内陸輸送においても大きな役割を果たしている。

中でもヤンゴン港は外貨貨物の95%、内貨貨物の約5割を取扱う同国最大の港である。2001年の総取扱貨物は約1千万トンを超え、輸出貨物の6割は繊維製品をはじめとする雑貨であり、その他、米(輸出量の19%)やチーク材等の木材(同16%)が伝統的な輸出品である。一方、輸入は約2割が石油類で残りは消費物資をはじめとする雑貨が占める。同港の課題は河川港であることによる船型の制約である。航路水深は9m、最大船型は15,000トンとなっているが、港口付近に存在する内砂州(Inner Bar)付近は水深5mしかないため、大型船は河口部の砂州と内砂州の間で12時間の潮待ちを余儀なくされている。また、年間数隻の船舶が砂州に座礁している。港湾管理者であるミャンマー港湾公社によれば、潮位差が約5.5mあることから満潮時に自力で脱出しており大きな事故は発生していない、と言うものの安全上も問題がある。

「豎琴の国」 ミャンマーの 港湾事情



急速なコンテナ化への対応

1988年以降の経済の自由化に伴い、90年以降ヤンゴン港のコンテナ貨物は急増しており、2002年には年間約19万TEUに達した。このような急激なコンテナ化の進展に対応するため、90年代以降コンテナターミナルの整備が進められてきた。96年にはヤンゴン川下流域にシンガポール資本がBOTにより整備したティラワ・コンテナターミナルが完成した。更に、ヤンゴン川上流域にミャンマーの民間資本のアジア・ワールド社及びミャンマー・インダストリアル社によるコンテナターミナルが同じくBOTにより建設された。98年には港湾

公社の管理するポー・アウン・ジョー・コンテナターミナルも完成し、コンテナターミナルが増えたことから、ターミナル間の競争は激化している。

前述のヤンゴン川上流に位置する2つのターミナルは大消費地であるヤンゴン市内に位置し、また必要な維持浚渫が比較的少量で、また火力発電所に隣接し電力供給が安定していることなどから取扱量を順調に伸ばしている。一方、ティラワは下流部に位置しており、毎年の維持浚渫の必要に加え近年の電力不足、バゴー川橋梁の荷重制限(40t以下)により、経営は芳しくない。背後の工業区の開発も進まず、第3期まで予定していた整備計画は1期完了時点から進んでいない。



中国の接近・進出

同国は軍事政権支配下にあることから88年以降、我が国を含めた欧米諸国からの経済協力は極めて限定的である。その一方で90年以降、中国からの援助が目立ってきており、近年では「元借款」が突出している。水運分野でも同借款により、造船ドックヤード、旅客船、コンテナターミナル等へ援助を実施してきている。

中でも注目すべきは内陸水運を巡る動きである。中国は2000年にミャンマー・中国国境近くのイラワジ川沿いにコンテナターミナルを建設し、ヤンゴン港とを航路で結ぶという提案を行った。これに対してミャンマー政府は、国境からヤンゴン港へのトランジット輸送については許可するが、イラワジ川沿いの国内輸送については、カボタージュを理由に許可出来ないと見解を示しており、実現に至っていない。なお、同計画に対しインドは中国がインド洋に進出する足がかりと見ており懸念を示している。

他方、2000年4月に中国、ミャンマー、タイ、ラオスは「ランカン（中国側でのメコン川の名前）・メコン商業協定」に調印し、メコン川を航行する締約国船舶への通航料免除、出入国や通関の最恵国待遇等を定めた。その後、2002年には中国は河川の拡幅、浚渫、急流域の改良工事に着手している。現在、ランカン・メコンの取扱貨物量は400万トンと推計されているが、2007年には乾期でも300トン級の船舶が通行可能になり、貨物量は1千万トンに達すると予測されている。現状でも商業航行船舶の9割が中国側の船舶であり、本プロジェクトで利益を得るのは中国のみと指摘もある。以上のような中国の動きは、雲南省等からの直接の出口を確保するための南下政策の一環と推察される。



地元資本により整備されたアジア・ワールド・ターミナル



地域連携に向けた新たな動き

2003年5月に再びスーチー女史が拘束されたことを受け、米国は7月に①米国内に存在するミャンマー政府関連資産の凍結、②ミャンマーからの輸入禁止、③ビザの制限、④ミャンマー関連の資金送金の禁止を内容とする大統領令を発動した。

このため、ミャンマーの輸出額の3割を占める繊維産業は米国向け輸出がストップし壊滅的な打撃を受け、国有船社によるシンガポール向けフィーダー航路は週3便から2便に減便された。また、送金禁止の措置によりドル建て決済の殆どが出来なくなったため、輸出入関連決済が停滞し、経済は低迷を続けている。

他方、経済開発を目指す政府は、同年11月にタイ・カンボジア・ラオスと経済戦略会議を開催し、地域間の結束・連携を促進するため、タイ国境から200kmに位置するダウエイに新たな大水深の港湾を建設する方針を打ち出した。水深12m、5万トン級船舶が入港可能な港湾を建設、バンコクと高速道路で結ぶことで、タイから中東・欧州向け貨物がマラッカ海峡を経由せずに輸送可能となる。既にタイ・ミャンマー国境に近いカンチャナブリまでは高速道路が整備済みである。



最後に

後発ASEANである“CLMV”（カンボジア、ラオス、ミャンマー及びベトナム）の中でも、ミャンマーはその政治情勢により先進国からの投資、経済協力が極めて低調な状況にある。しかしながら、人口は5千万人に達し、その成人識字率は9割を越え、英語を解する者も多い。豊富な水産資源に加え、石油・天然ガス資源も有している。潜在的国力を有していることは紛れもない事実である。民主化を優先するか、経済開発を優先するのか難しいところであるが、親日派が多いこの国が発展し、国民が豊かな生活を享受するために、我が国が早く貢献することができるよう切望している。