

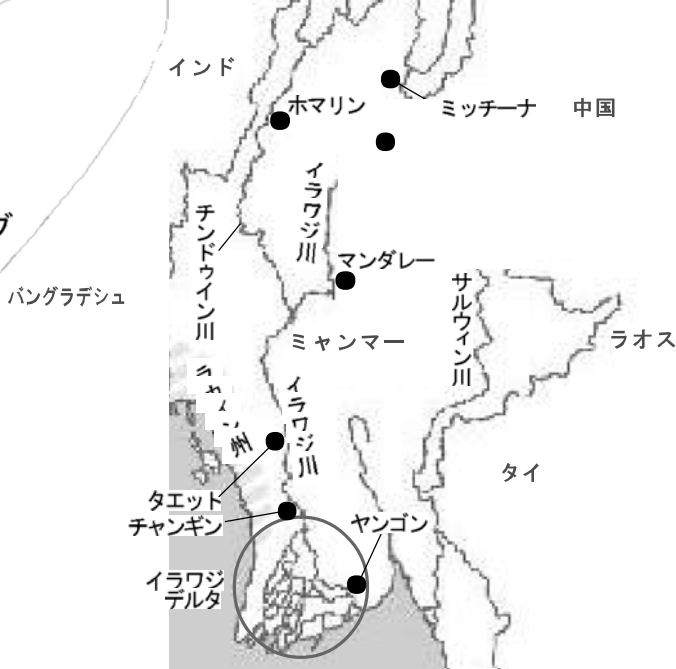
World Watching 83

ワールド・ウォッチング



横山 知文

在ミャンマー日本国大使館
二等書記官



ミャンマー国の 大動脈、内陸水運



はじめに

ミャンマーは地形的理由から伝統的に内陸水運を利用して社会・経済活動を行ってきた。今回はそのミャンマーの国内輸送の大動脈「内陸水運」



ミャンマーの国土面積は67万6,522km²と、日本の約1.8倍である。その地形は、西部山地、イラワジ中央低地、東部山地の3地形で構成されている。イラワジ川中央低地は、南北に1,100km、東西200~250kmの巨大な地溝となっており、イラワジ川はほぼその中央を南北に貫流している。中央低地の南部は、このイラワジ川によって形成されたデルタ地帯であり、デルタの面積は3万1,000km²と巨大である。このイラワジ川デルタでは、肥沃な沖積土に恵まれ、米を主とする農・水産物が豊富に取れ、ミャンマーの経済を支えている。

ミャンマー国内の交通網の特徴は、その地形的条件等により、イラワジ川中央低地を中心とする南北間の交通手段が発達していることである。イラワジ川を中心に、内陸水運、鉄道及び道路とすべての主要幹線がヤンゴン~マンダレー間に整備され、そこから東西方向に枝線が配されている。特に、ミャンマーを南北に流れるイラワジ川水系を中心とする内陸水路網は、人・物を各地域に運ぶ重要な交通手段として古くから利用され、イラワジ川沿いに工業や商業

が発達し、主要都市が形成されてきた。一方、東西方向の交通網は山岳地帯及び無数の河川により分断され、鉄道、道路等の陸上輸送機関の発達を阻害する原因となっている。



内陸水路の現状と課題

水路の航行可能な水路延長は約6,650kmと大きく、その構成は、イラワジ川(1,534km)、イラワジデルタ(2,404km)、チンドウイン川(730km)、サルウィン川(380km)、ラカイン州河川水系(1,602km)となっている。

ミャンマーは11月中旬から5月中旬までの乾季と5月中旬から11月中旬までの雨季に大別されるが、イラワジ川は雨季と乾季では水位差が8~13mと非常に激しく、特に乾季では水位が低下し水路幅が縮小するため急な湾曲部が生じる。よって乾季の一部区間では喫水が0.8m~1.7m程度に制限される。イラワジ川水系には浅瀬、砂州等による危険箇所が23箇所もあり、うち5箇所は水流速度も速く航行上危険区域となっている。

主要内陸水路の維持・補修・管理を実施してい



雨季(8月)のミャンマー北部ザイガイン管区ホマリン港



バックホー浚渫船



ポンプ浚渫船

る運輸省水資源・河川系開発局（DWIR）では、乾季では水位の低下に伴い常時深浅測量を行い航路標識の位置を変えて対応はしているものの、測量船をわずか1隻しか持たず、他は全て手作業で行っているため十分な測量ができていない。

また浚渫船については管理延長6,650kmに対して、わずか11隻しか持たず、うち8隻が非航式ポンプ浚渫船であり、自航式船についても老朽化による速力低下から浚渫場所の移動にも多大な時間を要するなど作業効率が悪く、必要な土砂の浚渫に対応できない。このため、あい路では船舶は航行速度を落とさざるを得ず、船首部で船員が竹竿を用いて水深を確認しながら航行しているのが現状である。

効率化が求められる内陸水運業

内陸水運貨物・旅客輸送の最大の事業者は、運輸省内陸水運公社（IWI）である。ヤンゴン～マンダレー間を中心に定期貨物兼旅客船を運航している。2003年度の取扱貨物量は419万トンであり、品目別では雑貨がほとんどを占め、米、セメントの順となっている。

貨物の流れは、雑貨はヤンゴンからイラワジ川



内陸水運公社所有の貨物旅客船

上流へ、米はイラワジデルタからヤンゴン及びイラワジ川上流へ、セメントはセメント工場のあるタエット、チャンギンから主にヤンゴンへととなっている。しかしながら取扱貨物量は微増を続けているものの、米、セメントの取扱貨物量は年々減少している。

これは内陸水運の航行条件の一番厳しい乾季に米、セメントの需要が最大となるため、内陸水運ではその需要に十分に対応できないこと、またBOTによる民間活力の導入による道路整備や国家プロジェクトによる橋梁建設により、南北、東西間の幹線道路網の整備が進んだため、雨季でもトラックによる輸送が可能となり、陸上輸送にシフトしたためである。

内陸水運公社では現在474隻の船舶と42のボートンを有しているが、船舶の半分が築40年以上、4分の1が築20年以上となっており、船舶の老朽化による輸送効率の低下が大きな問題となっている。今後の貨物の需要増に対応するためには、新造船の投入等による輸送力強化を図る必要があるが、同公社は慢性的な資金不足に陥っており、船舶の買い換えはもちろん、船舶の修理・改善等も十分にできない状態である。他方、民間の内陸水運船舶は約3,500隻もあり、そのほとんどが小型船舶で、短距離輸送が中心ではあるものの輸送主力は明らかに民間であると言える。



中国の進出

インド洋進出を企てているとされる中国にとって、ミャンマーは地政学的にみて重要な国である。中国はミャンマーに対し、インフラ分野を始めとする経済協力や軍事協力を積極的に進めている。内陸水運分野では2000年に中国は国境貿易の玄関口にあたるカチン州バモー港にコンテナターミナルを建設し、ミャンマーの内陸水運を利用してヤンゴン港と航路を結ぶという提案をミャンマー政府に対し行っているが、ミャンマー政府はカボタージュを理由にまだ実現には至っていない。



最後に

数々の問題を多く抱える内陸水運であるが、その地形条件から判断すると内陸水運は今後も国内輸送において、重要かつ経済的な輸送手段であることに変わりないだろう。現在のミャンマーの政治情勢を考えれば、当面国際機関やドナー国からの支援が期待できない状況では、民間活力を活かし、官民一体となった輸送力の強化が期待される。