

# World Watching 172

ワールド・ウォッチング

## ミャンマーの発展のために求められる港湾のソフトインフラ



名越 豪

国土交通省港湾局港湾経済課専門官



はじめに

現代の日本人にとっては、縁遠い国との認識が一般的と思われる国、ミャンマー。

しかし、2012年4月、日本政府はミャンマーに対する経済協力方針を見直し、本格的な支援の再開を表明し、2013年には、円借款延滞債務の解消のための措置を実施。同年5月には、安倍総理が日本国首相として36年振りにミャンマーを訪問し、円借款510億円、無償資金・技術協力400億円を順次進めることを表明する等、本格的な経済協力を再開した。それらを契機に、今後、飛躍的な経済発展が期待される国として注目されている。

この度、先方政府港湾当局（ミャンマー港湾公社、以下“MPA”）が希望する港湾関連手続の電子化に係る調査団の一員として、現地を訪問する機会があったので、同国の現況について報告する。



ミャンマーの港湾

### (1) 概況

ミャンマーの港湾に係る既報には、2004年8月号の照屋氏によるもの、及び2007年4月号の横山氏によるものがあるが、（中国を除き）諸外国からの支援が停滞していたことも一因なのか、その後も顕著な開発が全国的には進展を見せず、ヤンゴン川下流域にある河川港であるヤンゴン港において、同国の国際貨物の大宗（2011年実績で約90%）が取り扱われていることに大きな変化はない。同国の全港湾取扱貨物量は、2006年時点では1,237万トンであったが、2011年には約2倍の2,570万トン

インド 中国

バングラデシュ

ミャンマー

中国

ラオス

タイ

シットウェイ港

チャオピュー港

タンダウェイ港

ヤンゴン港

パテイン港

モーラミヤイン港

ダウエー港

メイク港

カウトウン港

ミャンマー港湾公社が管理する港湾の位置図

となっている。

ヤンゴン港以外の港湾での傾向としては、南部のメイク港やカウトウン港の取扱量が2006年からの5年間で約5倍に増加している。海砂の近隣諸国への輸出量の増加に伴うものとのことである。

### (2) ヤンゴン港

人口6千万人を超えるミャンマーの国際海上貨物が集約する拠点港ではあるが、総貨物量が約2,200万トン（2011年実績）、コンテナ貨物量が約61万TEU（2013年実績）と、同国の人口規模に鑑みると、経済成長の遅れを反映してか少ない印象である。

ヤンゴン市街地に近接した地区を既設のヤンゴン港とすると、それより約16km南方のティラワ地区において、新たな港湾の開発が進められており、1998年より、中国系のハチソン（Hutchison Port Holdings）資本でMITT（Myanmar International Terminals Thilawa）が運用を開始しているが、当初予定されたほど貨物が集まっていないうで、コンテナ貨物の取扱は1万TEU程度（2013年実績）に止まっている。その一方で、輸入中古車の取扱が多くなっており、主要貨物のひとつとなっていることであった。

ティラワ地区では、日・ミャンマー両国の官民連携の下で各種の開発が進められており、ティラワSEZの関連インフラとして、港湾の整備も進められる予定である（円借款事業）。ミャンマーの発展を支える一大産業・物流拠点となることが期待されている。

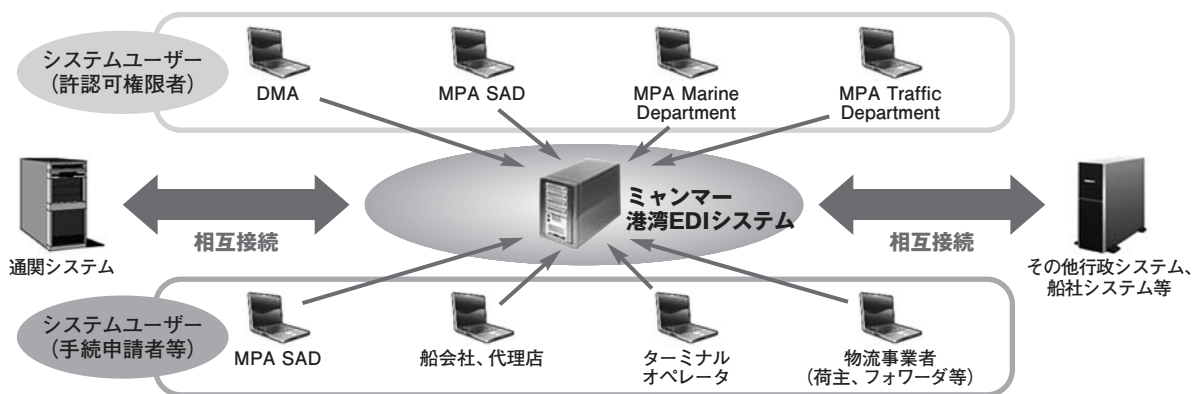


図 MPAが希望するシステムのイメージ図

World Watching **港湾関連手続**

(1) 現況と電子化へのニーズ

ミャンマーにおける港湾関連手続は、現在、ほぼ全てが書面ベースで行われていることから、手続に多大な時間を要し、経済的損失を発生させている。MPAが定める定型様式も無く、必要な情報があれば受理するという対応となっているため、手続の種類や必要とする項目の数を計上することも困難な状況である。

世界の港湾において、港湾関連手続の簡素化・電子化が進む中、MPAでは、自国の取扱貨物量の急速な増加が見込まれることから、港湾関連手続の簡素化・電子化が、同国の物流効率化・経済的成長を支える上で急務とされた。

こうした状況の中、2013年2月にヤンゴンで開催された、港湾EDIをテーマとした日・ASEAN港湾専門家会合を契機として、MPAは港湾EDIシステムの導入に関心を示し始め、同年7月、ミャンマー政府は、正式に無償資金協力による当該システムの導入を日本国政府へ要請するに至った。

同国では、港湾関連行政手続のみならず、民間ベースの港湾物流情報の交換も電子化が遅れている。そのためMPAは、港湾EDIシステムの機能に加え、港湾関連収入を管理する機能や、統計管理機能、国交省港湾局が運用しているColinsのような物流可視化機能等、幅広い機能のシステムの導入を希望している。

MPAの港湾手続処理業務の特徴として、MPA内のSAD (Shipping Agency Department) という組織が、所謂船舶代理店の様な機能を果たしていることがあげられる。SADが、全てではないが、船社からマニフェストを受理し、税関当局に繋いでいることも特徴である。

(2) 今後の対応

ミャンマー政府からの要請を受け、日本政府において支援に向けた検討がなされ、2014年8月、JICAによる協力準備調査の開始に至った(同調査の第一次調査団の一員として、小職が同行した次第)。2015年のASEAN経済共同体構築を見据え、

ナショナルシングルウィンドウを構築するため、先行して開発が進められている税関システムとの接続も予定されていることから、関税当局や入国管理当局等の関連行政機関、また民間側のシステム利用者となる既設のターミナルオペレーターへも調査協力を要請した。出来る限り早期に調査を完了させ、支援の決定・実施に繋がるよう、関係者とともに調査業務を進めているところである。

本件プロジェクトの成否の鍵のひとつは、低コストで運用可能なシステムを導入することにある。そのためには、外国企業への運用委託を出来る限り回避し、ミャンマー人自らがシステムを管理・運営することが必要となる。

そのため、国土交通省港湾局では、2014年1月より、対象手続を限定した試行版の港湾EDIシステムを構築・運用(サーバーは日本国内に設置)し、MPA職員等の関係者のシステム利用面の習熟に取り組んでいる。加えて、順次日本国内での研修を行うことで、電子システムの管理・運用に係る人材育成を進めることとしており、現在、実施に向け、関係者と調整を進めているところである。



写真 ミャンマー国運輸省との協議の様子

World Watching **おわりに**

今回の往訪により、ミャンマー人は真面目な国民性であることを、強く感じた。

今後、中国等の国々と競争しながら、日本の港湾関連産業のミャンマーへの進出を支援するには、港湾EDIのようなソフトインフラを、日本企業にとって馴染みのあるものにするのも大きな後押しになると考える。引き続き、業務を通じ両国の発展に貢献できれば幸いである。