

<海外事情調査>

ミャンマー国のコンテナ事情

座間味 康喜

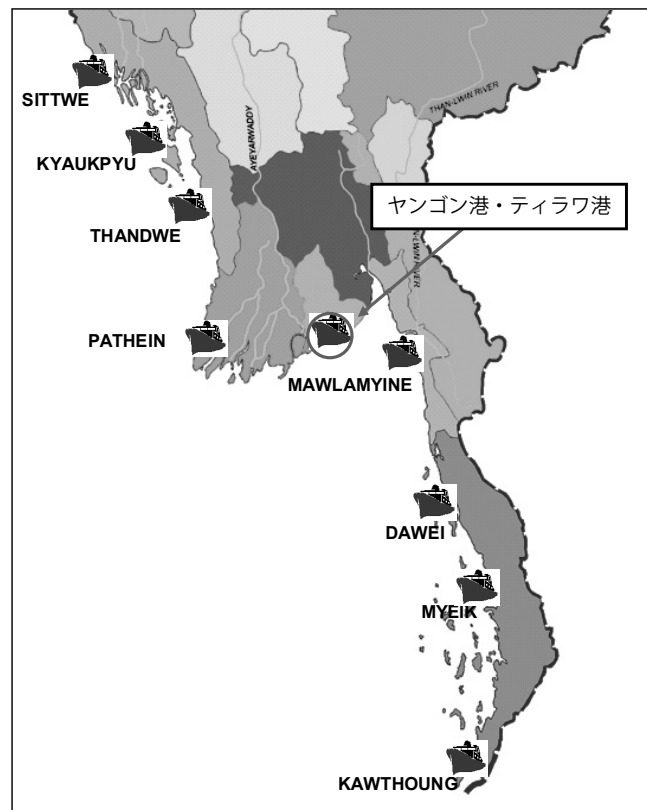
1. はじめに

ミャンマー国では昨年、11月7日に20年ぶりとなる総選挙が行われ、軍事政権が組織した連邦団結発展党(USDP)が圧勝し、また、同月13日には民主化運動指導者のアウン・サン・スー・チー女史の自宅軟禁が解除されるなど、メディアに取り上げられることが多かった。ミャンマー国はイギリス植民地時代やクーデターによる軍政の誕生などの出来事を経て現在に至っているが、それら時代の変化の中でラングーン港(現ヤンゴン港)も長い歴史を歩んできている。ミャンマー国を巡る国際情勢に変化の兆しも見える中で、港湾も新たな要請に応じていくことが求められている。

本稿は、JICA「ASEAN 戦略的な海運インフラ整備のための優先取組み課題に関する情報収集・確認調査」の業務でミャンマー国を訪問し、ヤンゴン港及びティラワ港並びにこれら港湾のアプローチ航路についての調査の機会に得た資料等をもとに、ミャンマー国の港湾事情について紹介するものである。

2. ミャンマー国の港湾

ミャンマー国の港湾は、運輸省傘下のミャンマー港湾公社(MPA: Myanmar Port Authority)が管理しており、現在、下図に示す9港湾がMPAの管理下にある。このMPAの権限、義務、役割等は、「ヤンゴン港湾法(1905年制定、以降適宜改正)」及び「運輸通信省(Ministry Transports and Communications)によるMPAの義務と権限に関する命令(1976年8月4日)」により定められている。MPAの資料によるとミヤ



Classification	Port
International Port	Yangon Port
International Export Port	Sittwe Port, Patheingyi Port, Mawlamyine Port, Myeik Port
Domestic Coastal Traffic Port	Kyaukpyu Port, Thandwe Port, Dawei Port, Kawthaung Port

出典：MPA資料

図1 港湾の位置図及び港湾の分類

ンマー国の港湾は輸出入港湾、輸出港湾、国内沿岸海運港湾の3種類に分類されている。

ミャンマー国の年間の港湾取扱貨物量(表1)は、近年着実な増加傾向を示し、08/09年には前年比

表1 ミャンマー国港湾の貨物取扱量の推移

Item	Unit	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09
Total Cargo	10 ³ M-ton	11081	11276	11621	12368	13417	15787
		-	(1.02)	(1.03)	(1.06)	(1.09)	(1.18)
Container	10 ³ M-ton	2676	2664	2606	3148	3462	3937
		-	(1.00)	(1.00)	(1.21)	(1.10)	(1.14)
(Share of Container)	%	24.1	23.6	22.4	25.5	25.8	24.9

出典：MPA資料

表2 ミャンマー国港湾の寄港船舶数の推移

Item		03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09
Vessel (Foreign)	Total	1761	2325	2164	2149	2572	2956
	v.s.l	1058	1523	1258	1226	1535	1743
	schooner	703	802	906	923	1037	1213
Vessel (Domestic)	Total	2885	2899	2664	3225	3314	2899
	v.s.l	1319	1400	1205	1142	999	812
	schooner	1566	1499	1459	2083	2315	2087
Vessel (Total)	Total	4646	5224	4828	5374	5886	5855
	v.s.l	2377	2923	2463	2368	2534	2555
	schooner	2269	2301	2365	3006	3352	3300

出典：MPA 資料

18% 増の 1,578 万トン余となっている。その内コンテナ貨物は約 394 万トンで、概ね 25% の貨物がコンテナ化している。寄港船舶数（表 2）は、内航船については横ばいであるが、外航船については増加傾向を示し、08/09 年には 2,956 隻と前年比 15% 増であった。

なお、この他にヤンゴン川などに沿って旅客棧橋はじめ多くの小規模な港湾施設が立地している。

3. ヤンゴン港・ティラワ港

(1) 概観

MPA が管理する港湾の取扱貨物の大半がヤンゴン川河岸に立地するヤンゴン港及びティラワ港で取り扱われている。現在、ヤンゴン港の入港可能船舶は 15,000DWT、喫水 9m、全長 167m、ティラワ港については 20,000DWT、喫水 9m、全長 200m とされている。なお、MPA は両港をひとつの港湾とみなして管理運営している。

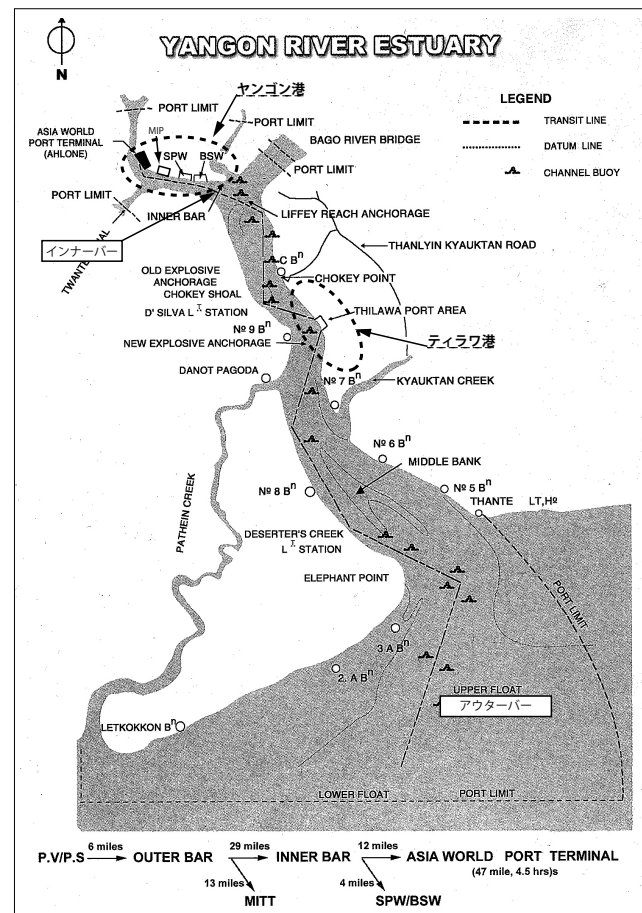
ヤンゴン港は、ヤンゴン川河口より上流 32 km、ミャンマー国のかつての首都で現在も経済活動の中心であるヤンゴン市の中心部に隣接し、ミャンマー国の経済を支えてきている。しかしながら、用地の制約から貨物取扱量増加への対応には限界があるとともに、入港船舶の船型の制約があること等から、この地域における将来の港湾貨物需要の拡大に対応する

ため、ヤンゴン市の南方約 25 km の地点（ヤンゴン川河口より上流 16 km）に新たにティラワ港が計画された。現在、計画 37 バースのうち 10 バースが供用中、5 バースが建設中（平成 22 年 11 月末現在）である。また、後背地には SEZ が設定されており、港と一体的となった発展が期待される。なお、ヤンゴン市とティラワ港の間の道路の状態は大型車の通行には十分とは言えず、鉄道も敷設されているが、定期的な運行はなされていない。

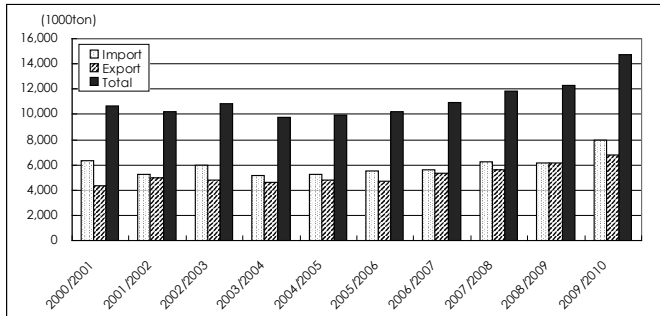
ヤンゴン港及びティラワ港の取扱貨物量及び入港船舶数の推移をそれぞれ図 3、図 4 に示すが、ヤンゴン港及びティラワ港の 09/10 年の取扱貨物量は 1,472 万トン、入港船舶数は 1,586 隻であり、貨物取扱量と同様に近年、増加傾向にある。

(2) 主なターミナル

ヤンゴン港では Sule Pagoda Wharves ターミナル、

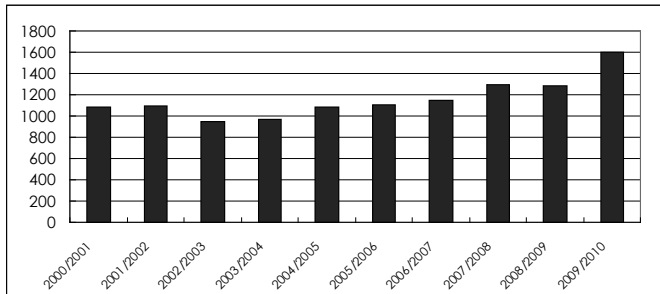


出典：Asia World Port Terminal パンフレットに加筆
図2 ヤンゴン港・ティラワ港位置図



出典：MPA 資料より作成

図3 ヤンゴン港・ティラワ港の取扱貨物量の推移



出典：MPA 資料より作成

図4 ヤンゴン港・ティラワ港の入港船舶数の推移

Bo Aung Gyaw Wharves ターミナルなど4ターミナルが、ティラワ港では Myanmar International Terminal Thilawa ターミナルなど2ターミナルが国際ターミナルとして利用されている。ミャンマー国では民営化の政府方針の下、港湾のターミナルの開発運営は民間セクターに移行しつつあり、現在、MPA が自ら運営する国際ターミナルは Sule Pagoda Wharves のみとなっている。以下に各ターミナルについて紹介する。

① Bo Aung Kyaw Wharves ターミナル

Bo Aung Kyaw Wharves ターミナルは、ヤンゴン港の最も下流側に位置し、岸壁延長は457m (3バース)を有する。最近までMPAにより運営されていたが、コンセッションにより2010年6月に Union of Myanmar Economic Holding Limited に運営が移行された。



Bo Aung Kyaw Wharves ターミナル

② Sule Pagoda Wharves ターミナル

Sule Pagoda Wharves ターミナルは、Bo Aung Kyaw Wharves ターミナルの上流側に隣接して位置し、MPA が直接管理運営している一般貨物埠頭である。岸壁延長は1,027m (7バース)である。主な取扱貨物は輸入がセメント及び鋼材、輸出が米及び木材である。



Sule Pagoda Wharves ターミナル

③ Myanmar Industrial Port (MIP) ターミナル

Myanmar Industrial Port ターミナルは、Sule Pagoda Wharves ターミナルより約2km上流に位置し、Myanmar Industrial Port によりBOT方式で整備され、2003年に供用を開始した。コンセッション期間は25年である。岸壁延長は310m (2バース)である。岸壁クレーンは無く、シップクレーンによる荷役を行っている。主な取扱貨物は、輸入がセメント、輸出が原木である。

④ Asia World Port ターミナル

Asia World Port ターミナルは、MIP ターミナルより約2km上流側に位置する。Asia World Port Terminal Management Company によりBOT方式で整備されたヤンゴン港初の民営化ターミナルであり、1997年に



Asia World Port ターミナル (ターミナル事務所内にある模型)

供用を開始した。岸壁延長は459m(3バース)であり、現在、フェーズ4(延長238m)を整備中である。

⑤ Myanmar International Terminal Thilawa(MITT)ターミナル

Myanmar International Terminal Thilawaターミナルは、ティラワ港において最初に整備されたターミナルで、Myanmar International Terminal ThilawaによりBOT方式で整備され、1997年に供用を開始した。岸壁延長は1,000m(5バース)、岸壁背後に奥行き750mであり、広大な用地を有している。コンテナ船、客船、バルク船、RORO船、自動車専用船など様々なタイプの船舶が入港している。RORO船は日本、中国、韓国とそれぞれ結ばれている。取扱貨物は、輸入はセメント及び鉄、輸出は原木及び米である。2008年5月のサイクロン「ナルギス」でガントリークレーンが倒壊し、調査当時はトラッククレーンやシップクレーンで荷役を行っていた。ガントリークレーンは、平成23年に再設置の予定(平成22年11月末現在)である。

⑥ Myanmar Integrated Port Limited(MIPL)ターミナル

Myanmar Integrated Port Limitedターミナルは、MITTターミナルの上流側に隣接し、Myanmar Integrated Port Services Pte LtdによりBOT方式で整備され、1998年に供用を開始した。岸壁延長は198m(1バース)である。主な取扱貨物は、輸入が肥料で、輸出が原木である。

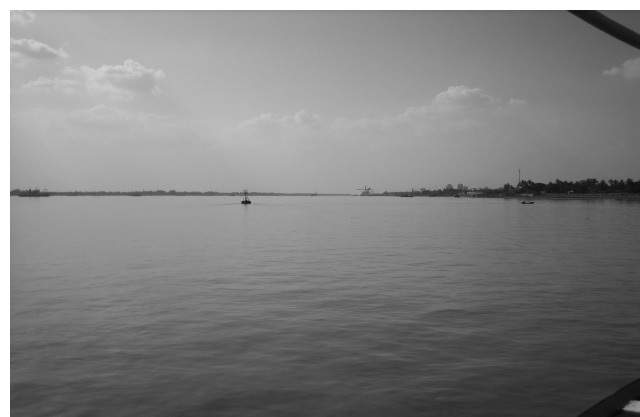
(3) アプローチ航路

ヤンゴン港及びティラワ港へのアプローチ航路の延長は、ヤンゴン川河口沖合のパイロット乗船区域からヤンゴン港まで46km、途中のティラワ港まで30kmとなっている。アプローチ航路の途中にはインナーバー及びアウターバーと呼ばれる浅海部があるため、一部の船舶は潮位差(大潮:5.85m、小潮:2.55m)を利用して入港している。また、安全確保のため、インナーバー及びアウターバーにおいて、必要に応じて一方通行としている。

インナーバーは、ヤンゴン港手前のヤンゴン川とダゴ川との合流部に位置している。このエリアは土砂の堆積が激しく、現在は、延長約1,850m、幅員約100mの可航区域の水深14フィート(約4.27m)を確保するため、MPAは毎日維持浚渫を実施してい



Myanmar International Terminal Thilawaターミナル



インナーバー付近(写真中央付近が幅約100mの航路)



ティラワ港



日本から供与された浚渫船

る。維持浚渫は、MPA が所有する 4 隻の浚渫船（2 隻はドイツ、2 隻は日本より供与）を使用して低潮時に直営で実施しており、浚渫量は年間約 200 万³にもなる。なお、2008 年 5 月のサイクロン「ナルギス」の後、10 日間ほど浚渫できない期間に 1m ほど堆積したとのことである。

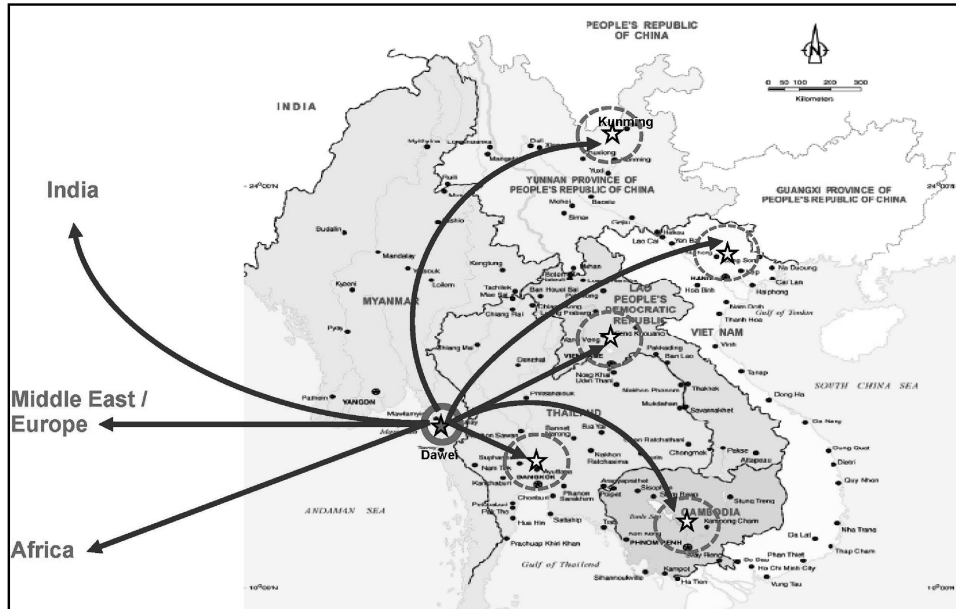
アウターバーは、ヤンゴン川の河口付近に位置している。このエリアの海底状況は概ね 10 年の周期で変動しており、水深の状況に応じて Eastern Channel、Western Channel、SPIT Channel と呼ばれる 3 つの航路を、交替で使用している。なお、アウターバーのエリアでは維持浚渫はほとんど行っていない。

水路情報に関しては、MPA はインナーバーについては毎週、その他のエリアについては概ね一月に一回の測量を実施している。パイロット船などに測量機器を装備して測量したデータを手作業で処理し、その結果を船舶航行関係者に通知している。

4. 深水港プロジェクト

ヤンゴン港・ティラワ港はいずれも河川港であることから、ミャンマー国の更なる経済成長のためには外洋に面する深水港の開発が不可欠であり、現在、Kyaukpyu Port、Kalegauk Port、Dawei Port、Bokpyin Port の地域において、深水港プロジェクト開発が検討されている。

Kyaukpyu Port は、ヤンゴン港、ティラワ港とともに ASEAN ネットワーク港として指定された 47 港湾に位置づけられている。Kyaukpyu Port では現在、計 5 箇所に栈橋があり、2008 年の貨物取扱量は約 22 千メトリックトン程度であるが、航路・泊地はともに水深 24m を確保しており、大水深港のポテンシャルを有している。Kyaukpyu Port は、その立地位置から中国雲南省からベンガル湾への物流ルートとして中国政府が関心を示しており、Kyaukpyu Port から雲南省ま



出典：MPA 資料

図-5 Dawei Port の位置とネットワークのイメージ

でのガスパイプライン敷設計画が進行している。パイプラインが完成すれば、Kyaukpyu Port は中国にオイルを供給する中東、あるいはアフリカ発タンカーの終着点となる。

また、Dawei Port は、ベトナム・ホーチミンからタイ・バンコクまでを高規格道路で結ぶ「南部経済回廊」と接続されれば、回廊西側のゲートウェイとしてインドシナ地域とインド洋との間の新しい物流ルート形成に重要な役割を果たすことから、近年、注目を浴びている。

5. おわりに

ASEAN は「ASEAN 経済共同体」の構築を目指し、様々な取組みを実施している。その際、域内の物流環境の整備は最も重要な事項の一つで海上輸送ネットワークの充実への期待は大きい。ミャンマー国の経済成長とともに、ASEAN の一員としてその役割を果たすためには、ヤンゴン港及びティラワ港のさらなる機能強化がまず必要であるが、併せて深水港の開発整備を着実に進めていくことが重要であると考えられる。

最後に、調査実施にあたりご指導・ご協力をいただいた JICA 始め関係の皆様には感謝の意を表します。

(ざまみ やすき 主任研究員)