

ミャンマー運輸事情

2009年11月

1. ミャンマーの行政機構

(1) 行政機構全体の概観

1988年に激化した民主化運動により治安が極度に悪化した結果、国軍は9月18日にクーデターを起こし全権を掌握した。国軍はクーデター直後、国政の最高機関として「国家法秩序回復評議会 (SLORC)」を設立。1990年の総選挙実施後の民政移管までの暫定政権と位置づけられていたが、1990年5月に実施された総選挙以降も大勝したスー・チー女史率いる国民民主連盟 (NLD) に政権委譲を行わなかった。1997年11月、SLORCは自ら解散し、ほとんどの幹部が留任したうえで「国家平和開発評議会 (SPDC)」が設立され現在に至る。SPDCは行政権、立法権、司法権の三権を掌握している。

国家平和開発評議会 (SPDC)

- タン・シュエ議長 (国防大臣兼国軍司令官)
- マウン・エー副議長 (国軍副司令官兼陸軍司令官)
- トウラ・シュエ・マン委員 (国軍総参謀長)
- テイン・セイン委員 (首相)
- ティハ・トウラ・ティン・アウン・ミン・ウー第一書記 (国防省軍務総局長)
- その他の委員7名

中央省庁 (33省)

- 国防省
- 国軍関係省
- 農業・灌漑省
- 第一工業省
- 第二工業省
- 外務省
- 国家計画・経済開発省
- 運輸省
- 労働省
- 協同組合省
- 鉄道運輸省
- エネルギー省
- 教育省
- 保健省
- 商業省
- ホテル・観光省
- 通信・郵便・電信省
- 財政・歳入省
- 宗教省
- 建設省

- 科学・技術省
- 文化省
- 入国管理・人口省
- 情報省
- 国境地域・少数民族開発省
- 第1電力省
- 第2電力省
- スポーツ省
- 林業省
- 内務省
- 鉱山省
- 社会福祉・救済復興省
- 畜水産省

(2) 運輸関係行政機関組織図 (大臣、副大臣、局長名は資料-1-(1)、各局組織図は資料-1-(2)のとおり)

運輸省 (Ministry of Transport)

- 運輸局 (Department of Transport)
- 民間航空局 (Department of Civil Aviation)
- 海事局 (Marine Administration Department)
- 気象水文局 (Meteorology and Hydrology Department)
- 水資源・河川系開発局 (Directorate of Water Resources and Improvement of River System)
- 海洋技術専門学校 (Institute of Marine Technology)
- 内陸水運公社 (Inland Water Transport)
- 航空公社 (Myanma Airways)
- 五星海運公社 (Myanma Five Star Line)
- 海事大学 (Myanmar Maritime University)
- 港湾公社 (Myanma Port Authority)
- 造船公社 (Myanma Shipyards)

鉄道運輸省 (Ministry of Rail Transportation)

- 輸送計画局 (Transport Planning Department)
- 道路輸送管理局 (Road Transport Administration Department)
- 鉄道公社 (Myanma Railways)
- 陸運公社 (Road Transport)

ホテル観光省 (Ministry of Hotels and Tourism)

- ホテル観光局 (Directorate of Hotels and Tourism)
- ホテル観光公社 (Myanma Hotels and Tourism Services)

(3) 組織の沿革及び所管事項

①運輸省(MOT)

独立直後に設立された水路・航空省(Ministry of Waterways and Civil Aviation)及び運輸・郵便・通信省(Ministry of Transport, Posts and Telecommunications)の2省は、1961年に運輸・電信・通信省に再編され、さらに1992年に運輸省(Ministry of Transport)、鉄道運輸省(Ministry of Rail Transportation)、通信・郵便・電信省(Ministry of Communications, Posts and Telegraphs)の3省に再編された。また、1999年8月に気象水文局、2002年8月に海事大学が運輸省に編入され現在に至る。運輸省は、海上・水上交通、航空交通を所管している。

a) 運輸局(DOT)

1992年9月に運輸省に設置され、以下の業務を行っている。

- イ) 運輸政策の策定及び政策効果のモニタリング
- ロ) 各交通運賃及び交通体系の効率性の監視
- ハ) 多国間及び地域間協力
- ニ) 運輸部門の人材開発促進

b) 民間航空局(DCA)

1936年に設置され、1948年にICAO加盟。以下の業務を行っている。

- イ) 民間航空機への通信・航行援助の提供
- ロ) 飛行場の建設、運営、維持管理
- ハ) 乗務員免許、航空整備士免許の発行
- ニ) 航空会社へ免許及び許可の発行
- ホ) 二国間及び多国間航空交渉
- ヘ) 民間航空分野の人材育成

c) 海事局(DMA)

1930年に設立、1956年に商業海運局、1972年より海事局へ名称変更し現在に至る。

以下の業務を行っている。

- イ) 船舶の登録・検査
- ロ) 船員及び技術者の資格試験の実施
- ハ) 船舶検査及び違反船舶への罰則付与
- ニ) 航路上の事故調査
- ホ) 船員の教育、雇用及び福利厚生

d) 気象水文局(DMH)

1937年にビルマ気象局として設立、1974年に気象水文局に名称変更。1992年に運輸省から通信・郵便・電信省に移管、1999年に運輸省に再移管され現在に至る。以下の業務を行っている。

- イ) 航空・海運・内陸水運・農業への気象情報の提供
- ロ) 地震業務
- ハ) 水文業務

e) 水資源・河川系開発局(DWIR)

1972年に運輸通信省海事局の浚渫・河川保全課と運輸通信省港湾公社の水文調査課が統合し設立。1999年に水資源・河川系開発局に再編され現在に至る。以下の業務を行っている。

- イ) 水路航行支援及び内陸水運港の管理
- ロ) 河川堤防及び湖水護岸の浸食対策
- ハ) 農業分野への河川水の利活用
- ニ) 河川汚染対策
- ホ) 水路の浚渫及び維持管理
- ヘ) 水路測量及び水路図作成

f) 海洋技術専門学校(IMT)

1972年に設立した唯一の政府所管の海事教育機関。国際海事法に則り、国際的に通用する船員を育成し、国内はもちろん国際海運企業への船員の提供することを目的とし、世界有数の海事教育機関を目指している。

g) 内陸水運公社(IWT)

1865年にイラワジ船団株式会社として設立、1948年に国有化される。1972年に内陸水運公団に名称変更し、1989年に内陸水運公社となり現在に至る。以下の業務を行っている。所有船舶は512隻(2006年12月31日時点)。

- イ) 内陸水運貨物輸送
- ロ) 内陸水運旅客輸送、フェリー事業
- ハ) 自船の修理、小型船舶の建造等

h) 航空公社(ミャンマー・エアウエイズ: MA)

1948年に国営ビルマ航空として設立、国内19空港に就航。1950年に国際路線を開設(バンコク、コルカタ、チッタゴン)。1953年にはペナン、シンガポール、カトマンズ線を就航。1972年にビルマ航空公団に名称変更し、1989年にミャンマー航空公社に名称変更。1993年に国際路線部門をミャンマー国際航空(シンガポールとの合弁会社)として分離し、現在は国内30都市へ運行している。

i) 五星海運公社(ミャンマー・ファイブ・スター・ライン: MFSL)

自国の発展に必要な物資(肥料、セメント、小麦、木材等)の輸送を行うため1959年に設立。現在では国際コンテナ輸送も行っている。保有船舶は多目的船8隻、一般貨物船4隻、近海貨物船4隻、沿岸貨物船5隻、沿岸フェリー3隻、沿岸旅客船2隻、合計26隻。以下の業務を担っている。

- イ) 外航海運事業
- ロ) 沿岸輸送事業
- ハ) 船会社代行業

j) 海事大学 (MMU)

2002年2月に施行された海事大学条例により、2002年8月に海洋技術専門学校 (IMT) 構内に一時的に開校。2004年3月、現在の場所 (ヤンゴン市ティラワ) に新校舎を建設し正式に開校した。約2,000名の学生が学んでいる。造船技師、船舶技師、海洋技師、海洋電気技師、港湾技師、河川・沿岸技師、航海士の養成を行っており、卒業生には学士及び修士の資格が与えられる。

k) 港湾公社 (MPA)

1976年にミャンマー国内の全ての港湾の管理を行う組織として運輸通信省に設立され、以下の業務を行っている。

- イ) 港湾の整備及び管理・運営
- ロ) 港湾計画の策定
- ハ) 港湾施設・機材の提供及び維持管理
- ニ) 航行支援及び水先案内業務
- ホ) 海運代理業務

l) 造船公社 (ミャンマー・レールウェイズ : MS)

1970年に政府所有船舶の補修場として設立、1972年にビルマ造船公団に再編、1976年には公共及び民間船舶に対する商業サービスを開始。1989年3月に企業としての造船公社が設立された。造船公社では最大12,000DWTの船舶の修理、最大2,000トンの船舶の建造能力がある。

② 鉄道運輸省

独立直後に設立された水路・航空省 (Ministry of Waterways and Civil Aviation) 及び運輸・郵便・通信省 (Ministry of Transport, Posts and Telecommunications) の2省は、1961年に運輸・電信・通信省に再編され、さらに1992年に運輸省 (Ministry of Transport)、鉄道運輸省 (Ministry of Rail Transportation)、通信・郵便・電信省 (Ministry of Communications, Posts and Telegraphs) の3省に再編された。

鉄道運輸省は、主に鉄道及び自動車交通分野に関する責任を担っており、傘下には2局、2会社がある。

a) 輸送計画局

1992年9月に設立され、本局の中に4課 (管理課、計画予算課、運営課、検査研修・資料課)、15州管区、22郡、4市に事務所を有する。

- イ) 鉄道運輸省の傘下の局及び公社の予算、計画の審査。
- ロ) 道路運送及び船舶運送を行う民間及び協同組合事業者への事業免許交付及び免

許料金の徴収。

ハ) 公共貨物及び旅客の輸送にかかる調整

b) 道路輸送管理局

以下の業務を担っている。

イ) 自動車の登録、検査業務

ロ) 運転免許の発行、運転者への適正テスト実施

ハ) 交通規則の施行

ニ) 自動車税の徴収

c) 鉄道公社(MR)

1994年12月に機構改革を行いより積極的かつ利用者に配慮したサービスを提供できるように分権化した。土木局、運行局、営業局、技術局、検査局、計画管理局、予算局、保管・保健局及び工場等から構成されている。

d) 陸運公社

1972年に設立された。旅客輸送についてはヤンゴン、マンダレー、モーラミヤインにおいて市内のバス及びタクシーを運行しているほか、都市間としてヤンゴン、マンダレー、タウンジー、モールメイン等を結んでいる。貨物輸送については全国に25ヶ所のデポ、1,600台のトラックを有している。

③ ホテル観光省

貿易商の傘下であったが1992年にホテル観光省として独立した。ミャンマーを世界有数の観光地とし、多くの外国人旅行客を誘致(目標100万人)するための観光行政全般を管轄している。

a) ホテル観光局

観光行政全般にかかる政策立案、実施を担当している。その他、旅行客数等観光データの集計・管理、旅行業者、ホテルに対する営業ライセンスの発行を行っている。

b) ホテル観光公社

国内8箇所の国営ホテルの経営、ツアー商品の開発・販売、ガイド業、レンタカー業を実施している。傘下の飲料公社では、国産ウイスキー等国内消費用のアルコール飲料の製造・販売を行っている。

2. 運輸の概況

(1) 輸送実績

輸送モード別の国内貨物量及び旅客輸送量を表2-1及び表2-2に示す。

表2-1 国内貨物及び旅客別輸送機関別輸送量(鉄道及び内陸水運)

(単位:千)

	鉄道				内陸水運			
	Passenger	Passenger - mile	Freight ton	Freight ton-mile	Passenger	Passenger - mile	Freight ton	Freight ton-mile
1985年度	55,012	2,077,068	2,029	271,848	20,313	418,008	2,328	307,535
1990年度	53,180	2,442,432	1,930	306,861	27,481	482,219	2,491	325,643
1995年度	53,928	2,818,071	3,112	551,594	24,979	536,261	3,176	322,601
1997年度	54,318	2,491,857	3,063	565,244	21,221	433,956	3,400	335,422
1998年度	57,365	2,528,071	3,304	612,484	23,486	470,243	3,729	350,666
1999年度	58,179	2,609,652	3,389	683,972	22,599	453,519	3,653	340,813
2000年度	60,386	2,763,232	3,551	750,040	23,270	457,229	3,863	344,381
2001年度	61,279	2,797,828	3,437	720,249	23,940	474,571	4,031	355,114
2002年度	61,763	2,926,437	3,442	723,098	24,199	480,733	4,171	370,872
2003年度	56,667	2,678,987	2,877	599,479	24,258	480,770	4,192	427,155
2004年度	58,217	2,604,360	2,878	544,774	24,719	516,335	4,307	453,359
2005年度	69,277	2,968,785	2,879	570,125	25,345	588,833	4,262	455,175
2006年度	72,708	3,297,583	2,822	551,073	26,328	654,783	4,278	519,983

出所) Statistical Yearbook 2007

表2-2 国内貨物及び旅客別輸送機関別輸送量(航空及び道路)

(単位:千)

	航空				道路			
	Passenger	Passenger - mile	Freight ton	Freight ton-mile	Passenger ※	Passenger - mile※	Freight ton	Freight ton-mile
1985年度	466	131,298	4	1,209	82,994	525,304	1,311	157,638
1990年度	416	112,226	2	688	97,391	947,763	914	76,842
1995年度	637	182,143	2	482	116,703	1,595,522	1,352	147,393
1997年度	430	130,655	3	906	89,817	1,248,193	1,394	159,362
1998年度	386	121,709	3	938	65,553	1,043,073	1,269	158,079
1999年度	410	129,402	2	660	50,247	907,761	1,315	164,880
2000年度	448	143,780	2	705	37,061	842,527	1,485	189,893
2001年度	479	153,540	2	543	27,944	976,246	1,611	202,790
2002年度	500	161,703	1.2	435	37,448	1,323,839	1,652	208,847
2003年度	377	120,526	1.4	430	36,339	1,356,351	2,081	235,367
2004年度	315	101,060	0.9	254	35,465	1,364,037	2,108	246,974
2005年度	228	73,136	0.9	294	37,626	1,403,683	2,349	271,079
2006年度	242	75,313	0.6	179	37,667	1,428,059	2,380	282,589

出所) Statistical Yearbook 2007

※ヤンゴン市内のみ

(2) インフラ投資額

公共セクター毎の予算の推移を表2-3に、セクター別予算割合を図2-1に示す。

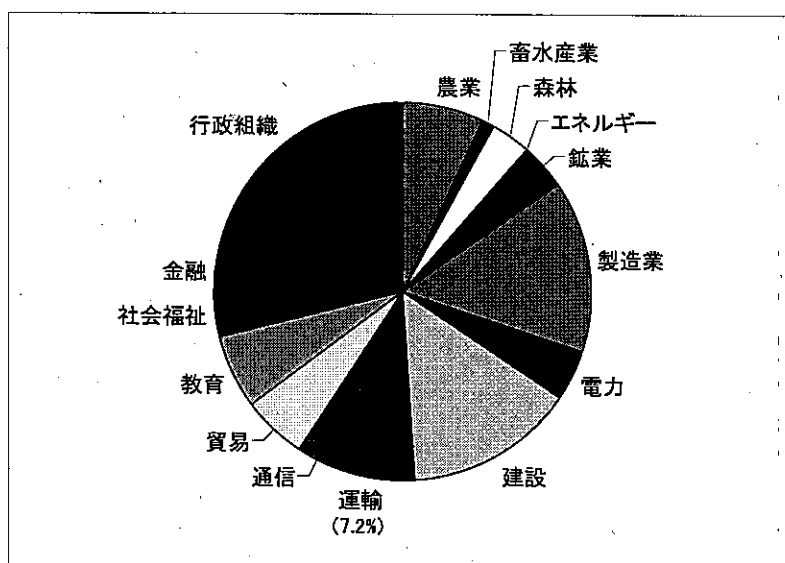
表2-3 セクター別予算の推移

単位:百万チャット

年度	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04
農業	25,626	30,244	38,402	46,521	58,829	83,564	75,304	89,621	110,988	98,301
畜水産業	1,758	1,449	1,866	2,059	2,693	10,202	9,467	13,000	15,698	16,198
森林	4,252	5,901	7,408	10,119	14,405	18,637	20,898	22,074	29,550	45,279
エネルギー	4,361	6,614	269	516	613	1,631	1,652	346	323	886
鉱業	1,777	1,961	28,413	29,114	36,508	46,944	31,777	44,734	41,964	52,849
製造業	9,925	11,828	17,095	30,295	33,308	42,603	68,275	117,518	163,183	207,308
電力	3,244	4,532	7,092	8,088	19,619	23,882	28,598	21,926	36,075	63,243
建設	17,730	26,215	42,272	46,031	54,167	58,082	84,035	107,075	163,089	202,002
運輸	10,616	12,761	16,495	20,555	19,743	18,297	25,753	39,813	84,890	100,345
通信		2,148	2,626	3,153	2,957	4,567	5,224	9,708	19,275	44,606
貿易	21,709	25,847	67,320	115,757	107,207	111,721	102,156	120,823	95,574	77,702
教育	6,547	9,974	9,207	8,525	10,149	27,882	32,010	42,063	53,549	90,353
社会福祉	5,015	7,146	7,597	7,429	9,240	15,106	16,960	37,005	49,296	55,551
金融	6,982	8,551	10,324	12,736	13,767	16,708	20,333	23,810	29,864	43,379
行政組織	29,991	35,009	37,574	47,312	55,230	82,625	86,345	102,560	227,688	304,688
合計	149,546	190,180	293,760	388,210	438,435	562,451	608,787	792,076	1,121,006	1,402,690
運輸割合(%)	7.1	6.7	5.6	5.3	4.5	3.3	4.2	5.0	7.6	7.2

出所) Human Resources Development Indicators 2006, 労働省&UNFPA

図2-1 セクター別予算割合 (2004年度)



(3) 主な特徴

ミャンマーの国内交通網は、南北を中心とした交通体系となっており、東西方向は河川により分断されている。また、北部山岳地帯、国境地域でも交通手段が限られている。

1988年に国家法秩序回復評議会 (SLORC) が政権を掌握して以降、少数民族との和解や国家統一のために必要な道路、鉄道の地方延伸に重点が置かれるようになった。また、市場開放政策を推進するために港湾、空港の整備も重点的に実施されているが、限られた予算では十分なインフラ整備ができず、収益性があると思われる事業についてはBOT方式等により国内外資本を積極的に導入している。国内交通は第一書記を筆頭とした安全円滑交通確保監督中央委員会 (Central Supervisory Committee for Ensuring Smooth and Secure Transport) が担っている。

近年では、2005年11月に、首都を従来のヤンゴン市から国土の地理的な中心地であるネ

ーピードーに移転したことにもない、新首都と各州管区とのアクセス改善に向けた道路、鉄道整備を重点的に行っている。また、最大都市ヤンゴン、首都ネーピードー、第2都市マンダレーを結ぶ高速道路を建設中であり、ヤンゴンーネーピードー区間については、2009年3月に開通した。

3. 航空

(1) 概要

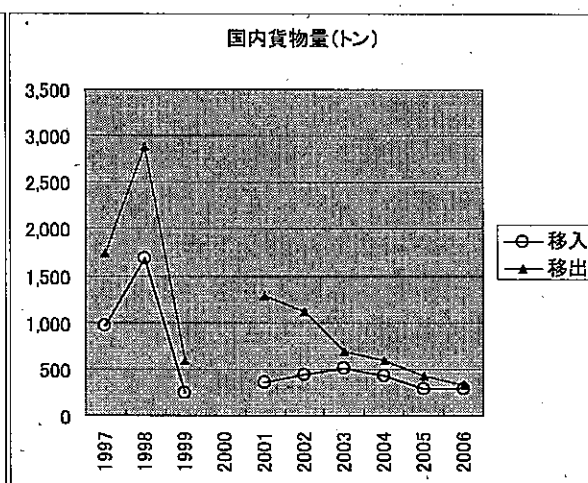
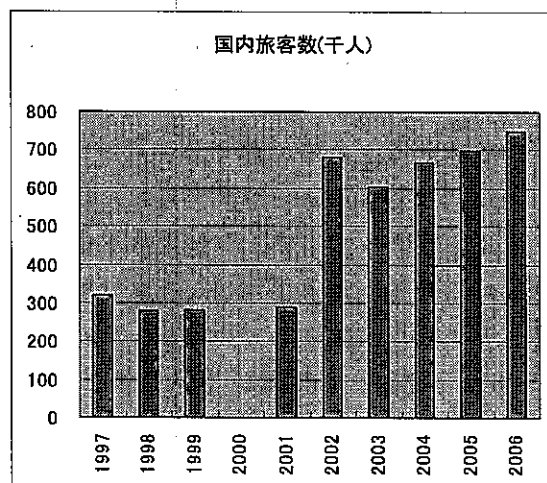
当国には69の空港があり、国際空港はヤンゴン国際空港とマンダレー国際空港の2箇所である。運輸省民間航空局が航行支援、空港の建設・運営、二国間・多国間協定等、航空行政全般を担当している。

①輸送量

ヤンゴン国際空港における旅客及び航空貨物量の推移を表3-1に示す。

表3-1 ヤンゴン国際空港における旅客と貨物量の推移

	国際				国内			
	旅客数 (千人)	貨物(トン)			旅客数 (千人)	貨物(トン)		
		輸入	輸出	合計		移入	移出	合計
1997年度	514.750	6,288.010	5,184.480	11,472.490	318.479	970.682	1,740.996	2,711.678
1998年度	531.660	8,945.040	5,742.790	14,687.830	279.014	1,688.346	2,885.899	4,574.245
1999年度	520.570	5,447.820	5,737.390	11,185.210	284.178	253.020	596.090	849.110
2000年度	536.700	6,516.110	7,528.320	14,044.430	-	-	-	-
2001年度	527.680	6,058.874	5,409.164	11,468.038	289.134	355.621	1,280.647	1,636.268
2002年度	562.367	5,993.708	6,377.142	12,370.850	681.548	447.778	1,126.325	1,574.103
2003年度	548.202	4,635.260	5,520.840	10,156.100	603.774	510.080	690.362	1,200.442
2004年度	670.008	4,413.280	4,902.720	9,316.000	665.630	427.456	590.458	1,017.914
2005年度	725.858	4,494.682	4,702.139	9,196.821	699.209	291.055	425.688	716.743
2006年度	825.236	4,541.868	5,031.992	9,573.860	748.600	289.756	329.991	619.747



出所) 運輸省民間航空局

(2) 空港

① 空港分類

空港は5種に分類されており、空港種別を表3-2に示す。

表3-2 空港種別

空港種別	空港数
クラス1 (国際空港)	2
クラス2 (ジェット機対応国内空港)	24
クラス3 (ジェット機未対応国内空港)	6
クラス4 (地域安全空港)	30
クラス5 (軍用空港)	7
合計	69

① ヤンゴン国際空港

1947年開港、滑走長2,468.75m、滑走路幅61m。ヤンゴン中心地より北へ17.7kmのミンガラドンに位置し、開港当時は東南アジアで最も立派な空港であった。1984年より我が国円借款により同空港の拡張工事が行われていたが、1988年の政変により工事を中断した。その後、1998年に安全上緊急に必要な工事に限り一部再開した。円借款で実施予定であった滑走路の延伸(3,413m)、新ターミナルの建設は、ミャンマー政府が独自資金により実施した。

2007年5月25日、ヤンゴン国際空港新ターミナルビルが工費13.468百万ドル、工期4年(2003年4月17日～2007年3月31日)をかけて正式オープンした。施工は国内建設企業ASIA World社、設計はシンガポール企業。滑走路の延伸は2008年7月に完成した(施工は運輸省民間航空局、施工は建設省公共事業局)。360台分の駐車場を有する。国際航空貨物の約99%を同空港で取り扱っている。

② マンダレー国際空港

2000年9月17日開港、滑走長4,267m、幅61m。マンダレー中心地より南へ約28.96km、タダ・ウーに位置し、滑走路延長ではアジア最大規模。1996年より1.5億ドルをかけて当国2番目の都市マンダレーに建設された2つ目の国際空港。設計はイタリアン・タイデベロップメント社。2009年11月時点でマンダレー国際空港発着の国際路線はない。

④ ネーピードー空港

新首都にあるネーピードー空港は、2002年5月23日に国内建設会社Asia Worldが着工し、12,000×200フィート(約3,600×60m)の滑走路、500×400フィート(約1500×1200m)のタクシーウェイ、600×400フィート(1800×1600m)のエプロン、旅客ターミナルビルディング等が整備され、2005年12月5日に国内空港として開港した。

現在、国際空港としての条件を満たすため、同空港の拡張工事が実施されている。ネーピードー国際空港建設プロジェクトは3フェーズからなり、第1フェーズ完了後に年300万人、第2フェーズ完了後に年1,000万人、第3フェーズ完了後に年2,000万人の旅客に対応できる。

(3) 航空産業の状況

当国には5社の航空会社があり、各社の概要を以下に示す。

① ミャンマー国際航空 (Myanmar Airways International: MAI)

1993年に当時の国営ビルマ・エアウエイズ(現ミャンマー・エアウエイズ)の国際路線部門として、シンガポール企業との合併により設立。2009年11月時点で国際3路線(ヤンゴンーバンコク、ヤンゴンーシンガポール、ヤンゴンークアラルンプール)を運行(共同運行含む)。

② エア・バガン (Air Bagan)

2004年に国営ミャンマー・エアウエイズと国内民間企業との合併により設立。2007年5月17日に初めての国際線ヤンゴンーバンコク便を、同年9月7日にはヤンゴンーシンガポール便を就航した。欧米の経済制裁対象企業となって以降業績が悪化し、2009年11月時点での国際線の就航はなく、国内線のみを運行している。

③ エア・マンダレー (Air Mandalay)

1994年に国営ミャンマー・エアウエイズとシンガポール企業との合併により設立。2009年11月時点で国際線の就航はなく、国内線のみを運行している。

④ ヤンゴン・エアウエイズ (Yangon Airways)

1996年に国営ミャンマー・エアウエイズとタイ企業との合併により設立。2009年11月時点で国内線のみを運行している。

⑤ ミャンマー・エアウエイズ (Myanmar Airways)

1948年に国営ビルマ・エアウエイズとして設立された当国で最も歴史ある航空会社。2009年11月時点で国内線のみを運行している。

(4) 主要路線

国際定期路線は、2009年11月時点で、バンコク、シンガポール、クアラルンプール、コルカタ、ガヤー、台北、昆明、広州の8路線。

4. 鉄道

(1) 概要

1877年5月1日に開通したイラワジ州鉄道によるヤンゴン～ピー間161マイル(298km)がミャンマーで最初の鉄道であり、1886年にヤンゴン～マンダレー間(623km)が完成した。その後、1896年にイラワジ州鉄道はビルマ鉄道会社に運営を委譲し、1929年にはビルマ鉄道がインド鉄道の傘下におかれたが、1937年にミャンマーとインドが分離したのを受けてビルマ鉄道が設立された。

ミャンマーの鉄道路線は、その多くが第二次世界大戦前にほぼ確立し、1948年の独立か

ら1988年までの40年間にわずか330kmの鉄道を敷設したにすぎない。しかし、SLORC（現SPDC）が政権を担当してから、連邦統一、国境地域開発の有力な手段として、地方圏での鉄道延伸が推進され、1988年から2007年までの10年間に1,158マイル(1,864km)の新線が開通、鉄道ルート延長は3,149マイル(5,070km)となった(2007年12月時点)。鉄道敷設延長及び駅数を表4-1に示す。輸送量については表2-1のとおり。

表4-1 鉄道敷設延長及び駅数

	鉄道ルート延長 (マイル)	鉄道線路延長 (マイル)	駅数
1988年度	1,998	2,816	475
1989年度	2,003	2,822	479
1990年度	2,065	2,892	523
1991年度	2,085	2,909	538
1992年度	2,217	3,047	532
1993年度	2,273	3,102	550
1994年度	2,335	3,172	588
1995年度	2,457	3,305	612
1996年度	2,558	3,427	662
1997年度	2,561	2,845	678
1998年度	2,907	3,789	761
1999年度	2,915	3,798	737
2000年度	2,974	3,860	739
2001年度	2,974	3,860	739
2002年度	2,989	3,897	768
2003年度	3,012	3,922	775
2004年度	3,042	3,952	775
2005年度	3,075	3,986	787
2006年度	3,119	4,062	798
2007年度	3,149	4,230	806

出所) Statistical Yearbook 2007及び鉄道公社資料

(2) 法制度

1989年3月に制定された国営企業法において、「政府は国有事業として鉄道事業を独占する権利を有する」とされており、民間企業の鉄道事業への参入は行われていない。

(3) 軌道構造・通信信号

軌道構造は、ゲージ1,000mm、ロード37kg/m(75lbs/yd)である。枕木は主に木製であるが列車の高速化のため自国生産したコンクリート製枕木への置換を行っている。制限速度は主線が70km/hr、副線が35km/hrとなっている。

通信・信号システムは区間により異なっており、そのため、職員の使用方法の混乱に起因する事故が多発しているといわれている。また、機材老朽化によりスペアパーツの入手が困難となっており維持補修に支障をきたしている。

(4) 政府の鉄道政策・最近の動向

2005年11月に首都をヤンゴンから国土の地理的な中心地であるネーピードーに移転した

ことにともない、新首都と各州管区とのアクセス改善に向けた鉄道整備を重点的に行っている。

その他、保有車輛は40年以上経過した車輛が大半を占め老朽化が著しいことから、機関車の部品を自国生産を開始し、2007年には国産パーツのみで組み立てられたオリジナルデザインのディーゼル機関車の生産に成功している。電化率は2009年11月時点でゼロである。

(5) 鉄道産業の状況

鉄道公社が全国の鉄道サービスを独占して実施しており、全国で1日平均412本の列車を運行している。また、ヤンゴン市の環状線では1日200本運行し、年間4,745万人（1日平均13万人）の乗客が利用している（以上全て2007年度末時点）。鉄道はバスに比較し運賃が安いことから、特に通勤時間帯には多くの利用者で混雑している。鉄道公社の保有する車輛数を表4-2に、列車の運行種別を表4-3に示す。

表4-2 鉄道公社保有車輛数

種類	1888年度	2007年度
蒸気機関車	81	37
ディーゼル機関車	272	313
客車	1,246	1,203
貨車	8,140	3,248

出所) 鉄道公社資料

表4-3 列車の運行種別

種類	1888年度	2007年度
急行列車	14	42
郵便列車	32	20
普通旅客列車	58	64
都市環状列車	100	200
地方列車	30	72
貨物列車	18	15

出所) 鉄道公社資料

(6) 主要路線

最も重要な路線は最大都市ヤンゴンと第二の都市マンダレーを結ぶ約623kmである。複線化されているのはヤンゴン～ピンマナ間（約362km）、ミョーホン～マンダレー間（約4km）のみである。

また、ヤンゴン市内には約47kmの環状線があり、一周約2.5～3時間要する。近年ヤンゴン市内では自動車交通量が増加し、渋滞や大気汚染が深刻化していることから、同環状線の機能強化及び第2環状線の整備が計画されている。

5. 自動車

(1) 法制度

自動車に関する法制度は、運転免許取得の義務づけ、交通規則違反者等に対する罰則、

強制保険制度等を定めた自動車法 (Motor Vehicle Law、1964年制定、89年改正) と、車の製造方法、安全チェック方法、免許発行、取得手続、信号標識等を定める自動車規則 (Motor Vehicle Rules、1989年制定) がある。また、交通規則実行監督委員会 (Traffic Rules Enforcement Supervisory Committee) が州管区毎に設置され、例えばヤンゴン市内においてクラクションを鳴らすことを禁じるなど、州管区の事情に応じた交通規制を行っている。交通標識、信号等は国際道路交通規則 (1968年ウィーン) に従っている。道路は右側通行で、最高速度は時速50マイル≒80km (市街地は時速30マイル≒48km) と規定されている。道路輸送管理局が関連法規の発効を行い、ミャンマー警察交通警察局が関連法規の執行を行っている。

自動車登録については全国50カ所の道路輸送管理局出先事務所で行うことができ、2007年末時点で約100万台が登録されている。ナンバープレートは4種類あり、一般用 (黒)、商業用 (赤)、観光用 (黄)、外交団用 (白) である。自動車登録台数の推移を表5-1に、自動車登録台数を表5-2に示す。

運送事業については、道路内陸水運運送法 (1963年制定) により定められており、民間の運送事業者は道路輸送管理局へ自動車登録後、輸送計画局により事業認可を受ける必要がある。登録は車毎に5分類 (A: 貨物輸送、B: 旅客輸送、C: トラクター、D: ハイヤー、E: 営業用)。また、毎年の更新時には更新料を支払う義務がある。

表5-1 自動車登録台数の推移

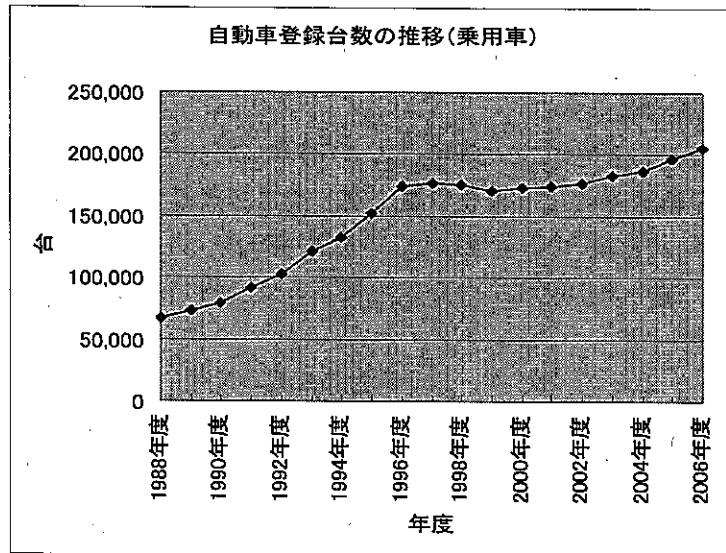
年度	乗用車	トラック	バス	二輪車	その他	合計
1988年度	66,301		51,921	31,899		150,121
1989年度	73,097		54,006	37,813		164,916
1990年度	79,698		55,185	43,617		178,500
1991年度	91,171		57,015	52,217		200,403
1992年度	102,425		60,617	60,654		223,696
1993年度	121,133		65,492	71,929		258,554
1994年度	131,953		57,603	82,591		272,147
1995年度	151,934		65,078	85,821		302,833
1996年度	174,295		69,867	101,720		345,882
1997年度	176,828	51,418	17,025	124,547		369,818
1998年度	176,054	52,563	17,037	156,552	8,860	411,066
1999年度	170,544	54,180	16,998	172,716	15,717	430,155
2000年度	173,444	53,892	16,866	174,489	23,573	442,264
2001年度	174,648	53,541	17,552	171,183	32,572	449,496
2002年度	177,335	54,093	17,543	172,568	45,169	466,708
2003年度	183,329	52,149	17,779	174,503	55,290	483,050
2004年度	186,908	52,748	17,973	638,519	68,121	964,269
2005年度	196,314	54,801	18,038	641,777	68,358	979,288
2006年度	206,020	55,382	18,857	646,872	69,625	996,756

出所) 1996以前: Statistical Yearbook 1997 / 1997~2004: Statistical Yearbook 2004 / 2005以降: Selected Monthly Economic Indicators

表5-2 自動車登録台数(2008年2月時点)

	ヤンゴン管区内		ヤンゴン管区外	合計
	ヤンゴン市内	ヤンゴン市外		
乗用車	129,819	3,185	82,177	215,181
軽トラック	13,213	698	9,966	23,877
重トラック	8,907	828	23,410	33,145
バス	9,660	1,030	8,735	19,425
その他四輪車	8,761	244	3,825	12,830
二輪車	1,108	1,929	652,653	655,690
三輪車			5,653	5,653
トラクター	1,144	1,109	60,054	62,307
合計	172,612	9,023	846,473	1,028,108

出所) 道路輸送管理局



自動車運転免許は5種類あり各種別内容を表5-3に示す。

表5-3 自動車運転免許種別

免許種別	運転可能車種	取得年齢	発行数
A	二輪車	18	760,601
B	3歳未満の自家用乗用車及びバス	18	717,146
C	トラクター	18	41,596
D	3歳以上の自家用乗用車及びバス、タクシー	21	137,630
E	全ての車種	23	177,083
	合計		1,834,056

出所) 道路輸送管理局

(2) 政府の基本政策・最近の動向

自動車登録台数については1996年までは年1~2万台ペースで増加していたが、1997年に輸入規制が強化されて以降、登録台数の伸びは鈍化した。しかしながら近年は再び年1万台ペースで増加している。

ミャンマーは産油国でありながらガソリンは全て輸入に頼っている。また、近年の石油

価格上昇にともない、国内で産出可能なCNGの利用を促進している。なお、2007年時点のCNG車の割合はヤンゴン市内で約7%（バスのCNG化率は約70%）となっている。CNGスタンドはヤンゴン市内に33カ所整備されている。ヤンゴン市内のCNG車登録台数を表5-4に示す。

表5-4 CNG車登録台数

車種	台数
バス	5,443
トラック	669
スクールバス	1,108
官用車	539
タクシー	3,762
自家用車	691
ヤンゴン市内合計	12,207
国内合計	13,127

(2007年6月時点)

出所)道路輸送管理局

(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況

ヤンゴン市内の交通モードは、自家用車、バス、タクシー、鉄道であり、ヤンゴン市内の主要道路では二輪車（自転車を含む）の走行が禁止されていることから、市民の日常移動手段としてはバスの利用が圧倒的に多い。バスオーナーは各州管区の平和開発評議会(S PDC)に運行ルートを申請し許可を得る必要がある。利用者に対するバス車両数が少なく、通勤時間帯は車内が大変混雑している。

タクシーについては、自動車を保有する個人が道路輸送管理局及び輸送計画局の認可により、City Taxiタクシーとして営業を開始できる。City taxiへの登録にはサルーン、バン、ワンボックスタイプのみで、ピックアップトラックは登録できない。ヤンゴン市内のほとんどのタクシーはCity Taxiに登録された個人タクシーである。

(4) 自動車の車検・点検整備

ミャンマーには車検制度があり、道路輸送管理局が全国50カ所の検査所で実施している。検査項目は、重量、ブレーキ、騒音、横滑り、前照灯、排ガス、窓の透過率の6項目である。ヤンゴン及びマンダレーには各検査を一貫して実施する車検レーンシステムが各1カ所整備されている。

検査料金は一般車が100チャット、営業車が200チャットである。また、車検は二輪車が2年ごと、四輪車は1年ごとに検査を受ける必要がある。なお、自動車保有者による点検整備制度は無い。

6. 海運

(1) 概要

1959年に外港貨物輸送と国内沿岸諸港間の貨客輸送を目的として、国営五星海運公社(M yanma Five Star Line: MFSL)が設立された。MFSLが保有する船舶は、多目的船舶8隻、在来船舶4隻、短距離用貨物船5隻、沿岸貨物船舶5隻、沿岸貨客船舶4隻である。

外航定期航路としては、極東航路（中国、香港、韓国、日本）、東南アジア航路（シンガポール、マレーシア、インドネシア、タイ）、南アジア航路（インド、バングラデシュ）、欧州航路（ベルギー、オランダ、ドイツ、英国）がある。

（２）法制度

ビルマ海上貨物運搬法（1925年）により外航海運を運営している。ビルマ五星会社法（1964年）によりミャンマー・ファイブ・スター・ライン（MFSL）の国営企業化が定められた。外航海運についてはMFSLが独占していたが、2007年7月、外航海運業への国内民間企業の参入が認められることとなった。民間参入に当たっての減免税等インセンティブ制度は無く、参入企業は今のところ無い。外国企業の参入形態としてBareboat（裸用船）システムがあり、これは外国企業がMFSLに対し船舶を用船し、一定期間経過後、MFSLが船舶を買収するもの（Hire-Purchase-Transfer：HPT）。内航海運は国内民間企業にも開放されている。

（３）政府の基本政策・最近の動向

2007年6月29日、ミャンマー政府は国際海運事業への民間参入を許可することを発表した。現在、年間600～800隻の外国貨物船がヤンゴンに寄港しており、取扱貨物全体の75%を外国企業が取り扱っている。これら外航海運産業の利益のほとんどが外国へもたらされていることにミャンマー政府は危機感をもっており、民間参入許可に踏み切ったとされている。

7. 港湾

（１）港湾の概要

ミャンマーには、外貿貨物の約8割～9割を取り扱うヤンゴン港の他、シットウェー、チャオピュー、サンドウェイ、パセイン、モーラマイン、ダウエー、メイッ、コータウンの計9つの港湾があり、港湾公社（MPA）により整備・管理運営されている。港湾は役割により3種類に分類されており、港湾の分類を表7-1に示す。

ヤンゴン港はマルタバン湾口からヤンゴン川を32km遡ったところにあり、途中、外砂州と内砂州に阻まれ、船舶の航行は潮位及び航路埋没状況により制限を受ける。入港可能船舶はヤンゴン港では船長167m、喫水9.0m、重量15,000DWT、ヤンゴン港より16km下流に位置するティラワ港埠頭では船長200m、喫水9.0m、重量20,000DWTであり、200GT以上の船舶はパイロットが義務づけられている。平均潮位差は19.3フィート（5.85m）で、最小潮位は8.4フィート（2.55m）である。ヤンゴン川の流速は4～6ノットである。河川に位置するため波浪の影響はほとんど無く、波高は最大でも2.0m以下とされている。

港湾公社はヤンゴン港湾法（1905年制定）に基づき、岸壁及び倉庫の整備・提供・維持管理、航路整備・維持管理、航行支援、水先案内、曳船、荷役業務を実施している。また、通常業務に加え、海運代理業務も行っている。民間企業によるターミナル運営は航行支援業務を除き実施することができる。

表7-1 港湾の分類

分類	港湾名
輸出入のための国際港	ヤンゴン港
国際輸出港	シットウェー港、パセイン港、モーラミヤイン港、メイッ港
国内沿岸輸送港	チャオピュー港、サンドウエ港、ダウエイ港、コータウン港

(2) 港湾貨物取扱量

ヤンゴン港の港湾取扱貨物量と入出港隻数を表7-2に、ヤンゴン港のコンテナターミナル別取扱コンテナ量を表7-3に示す。

表7-2 ヤンゴン港における取扱貨物量

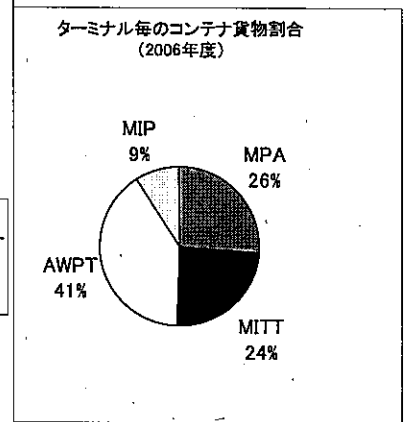
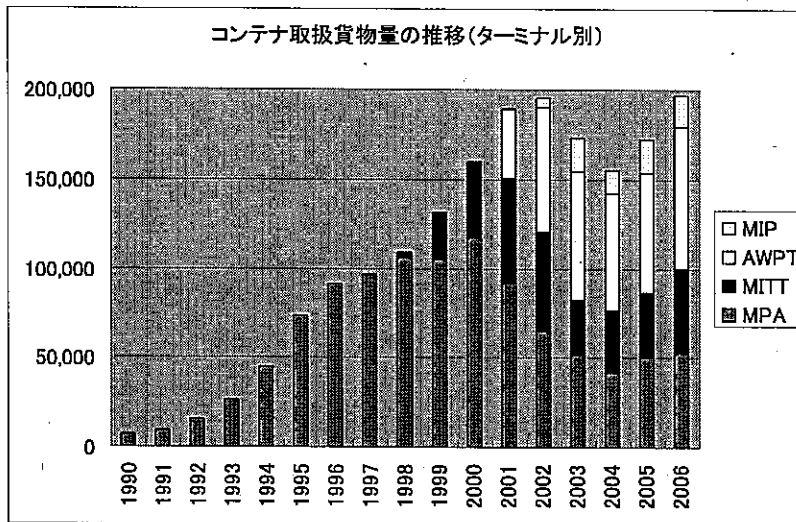
	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度
総取扱貨物量(千トン)	11,373.6	12,017.8	11,081.4	11,276.4	11,621.8	12,368.0	13,417.4
外貨合計(千トン)	10,094.0	10,661.0	9,538.0	9,794.2	10,022.3	10,315.2	11,353.8
輸出(千トン)	4,858.7	4,715.6	4,370.3	4,641.7	4,743.3	5,146.4	5,541.1
輸入(千トン)	5,235.3	5,945.4	5,167.7	5,152.5	5,279.0	5,168.8	5,812.7
内貨合計(千トン)	1,279.6	1,326.3	1,543.4	1,482.2	1,599.5	2,052.8	2,063.6
移出(千トン)	706.8	792.6	1,022.3	991.2	932.1	1,115.3	1,134.3
移入(千トン)	572.8	533.7	521.1	491.0	667.4	937.5	929.3
コンテナ取扱貨物量(TEU)	188,849	195,713	173,324	155,584	171,905	197,281	226,503
コンテナ輸出(TEU)	93,483	98,140	86,457	77,361	85,775	97,337	111,236
コンテナ輸入(TEU)	95,366	97,573	86,867	78,223	86,130	99,944	115,267
旅客数(人)	41,557	48,542	333,143	368,025	379,871	380,327	345,037
国際旅客(人)	4,064	3,532	5,712	2,144	5,757	3,728	5,082
国内旅客(人)	37,493	45,010	327,431	365,881	374,114	376,599	339,955
外航旅客船(隻)	7	9	13	6	6	7	6

出所) 港湾公社

表7-5 コンテナターミナル別取扱コンテナ量(TEU)

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
MPA	6,944	8,941	15,124	25,967	44,789	73,565	91,077	96,249	105,833
MITT									2,862
AWPT									
MIP									
合計	6,944	8,941	15,124	25,967	44,789	73,565	91,077	96,249	108,695

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
105,096	117,641	92,041	65,153	51,484	41,553	50,574	52,248
26,265	41,856	58,272	54,972	31,418	35,011	35,785	47,509
		38,535	69,559	71,247	65,583	67,040	79,686
			6,029	19,175	13,437	18,506	17,782
131,361	159,497	188,848	195,713	173,324	155,584	171,905	197,225



(3) 港湾施設

ヤンゴン港には岸壁が27バースあり、そのうち、コンテナ取扱可能バース数は13バースである。コンテナターミナルはポー・アウンジョーターミナル (MPA管理)、ティラワターミナル (Myanmar International Terminals Thilawa: MITT)、アーロンターミナル (Asia World Port: AWP)、ミャンマー工業港ターミナル (Myanmar Industrial Port: MIP) の4カ所である。主な埠頭の概要を以下に、岸壁諸元を表7-6に示す。

①スレーパゴダ埠頭 (第1~7バース)

最も歴史のある埠頭でヤンゴン市内中心部に位置し一般貨物を取り扱っている。1956~62年、世銀による援助で第5~7バース及び大戦中に爆撃を受けて被害を受けた倉庫などの建設、荷役機械や港湾サービス船舶の供与が行われた(第一次世銀プロジェクト)。

②ポー・アウン・ジョーターミナル

MPAの自己資金により整備された埠頭で、コンテナ対応の第3バースの対象船舶は船長167m、最大喫水8.5~9.0m、荷役施設は30.5t吊りガントリークレーン1基、40t吊り多目的クレーン1基。施工期間は1996年9月から1998年2月。取扱能力は85,000TEU/年。

③ティラワ港埠頭

1991年にUNDP/世銀の援助により、フランス企業によるヤンゴン港拡張計画に関するブレF/Sが行われ、取扱貨物量が350万トンを越える場合には、ヤンゴン港から16km下流のティラワ地区に新港を整備するべきとの提案がなされた。同報告書では、第一期工事としてコンテナターミナル1バースの建設、第二期工事として米、木材等のバルクターミナル3バースの建設、第三期としてコンテナバースを含め13バースの建設が描かれている。現在、同埠頭にはミャンマー・インターナショナル・ターミナル・ティラワ (MITT) 及びミャンマー総合港埠頭 (MIPL) が稼働中であり、ヤンゴン市内中心部から車で約30~40分の距離に位置する。両埠頭の概要は以下のとおり。

また、ティラワ港埠頭背後には、輸出入・加工業務を非課税とするSEZ (Special Econ

omic Zone)をミャンマー政府が整備中であり、SEZ法施行後には取扱貨物量の増加が期待されている。

a) ミャンマー・インターナショナル・ターミナル・ティラワ(MITT)

ハチソン・ポート・ホールディングス(Hutchison Port Holdings: HPH)がBOTにより一般貨物及びコンテナターミナルとして、ティラワ港埠頭内の第5~9バース(延長1,000m、背後地185エーカー、取り扱い能力15,000TEU)を整備し、1998年にMyanmar International Terminals Thilawa(MITT)として運営を開始した。

b) ミャンマー総合港埠頭(MIPL)

1996年にMPAはシンガポール資本のミャンマー総合港サービス社と第4岸壁の整備に関するBOT(25年)を締結し、1998年にMITTに隣接した岸壁(延長200m、水深9.0m、埠頭用地15万㎡)と食用油貯蔵庫等の施設が完成した。現在はエジプト資本(100%)の企業が運営している。岸壁は主にオイル、バルク貨物を扱い、余裕があれば一般貨物も扱うことができる。しかしながら、現在は木材と豆を取り扱っているのみで、2006年度の取扱量は12.8万トン、入港船舶32隻と稼働率は低調である。

④アーロン埠頭(AWPT)

MPAとASIAワールド・ポート・マネージメント社がBOTにより一般貨物とコンテナ用岸壁を建設(MPAより25年間の土地リース)。第1~2岸壁は、岸壁延長345m、14.75エーカー、倉庫面積2,675m²、コンテナ蔵置能力2,009TEU、冷蔵96TEU、空コンテナ720TEUから構成される。1997年12月20日に第2バース、2000年5月19日に第1バースがオープンした。第3バースは、岸壁延長260m、コンテナヤード1.959エーカー、最大水深-9.0m。3バースの総延長は614m。このターミナルはASIAワールドポートと呼ばれており、最新の荷役機械を備え、荷役サービスが他のターミナルに比べて優れているため荷主の人气が高く、ヤンゴン港全体のコンテナ取扱量の40%を占める。また、2006年11月25日に隣接した第4バースの整備についてBOT契約がなされ整備を進めている。

⑤ミャンマー・インダストリアル・ポート(MIP)

岸壁延長310m、コンテナ蔵置能力4,500TEU(冷蔵コンテナを含む)、背後地17.36エーカー。同岸壁は国内企業であるミャンマー・アナワ・スワン・アーシン・グループ社(第一工業省との合弁企業)によるBOTとして整備され、2003年にオープン。

表7-6 ヤンゴン港の岸壁諸元

施設名	延長 (m)	水深 (m)	取扱い貨物	所有者
アーロン埠頭(第1バース)	198	9	一般貨物及びコンテナ	AWP
アーロン埠頭(第2バース)	156	9		
アーロン埠頭(第3バース)	260	9		
アーロン埠頭(第4バース)(建設中)	238	9		
ミャンマー工業港岸壁(第1バース)	155	9	一般貨物及びコンテナ	MIP
ミャンマー工業港岸壁(第2バース)	155	9		
ポー・アウンジョー埠頭(第1バース)	137	9	一般貨物及びコンテナ	MPA
ポー・アウンジョー埠頭(第2バース)	137	9		
ポー・アウンジョー埠頭(第3バース)	183	9	コンテナ	
ティラワ港埠頭(第5～9バース)	1000	9	一般貨物及びコンテナ	MITT
ティラワ港埠頭(第4バース)	200	9	一般貨物及び液体バルク	MIPL
ティラワ港埠頭(第10～11バース)(建設中)	440	9	一般貨物及びコンテナ	MPA
スーレーパゴダ埠頭(第1バース)	137	9	一般貨物	
スーレーパゴダ埠頭(第2バース)	137	9	一般貨物	
スーレーパゴダ埠頭(第3バース)	137	9	一般貨物	
スーレーパゴダ埠頭(第4バース)	137	9	一般貨物	
スーレーパゴダ埠頭(第5バース)	160	9	一般貨物	
スーレーパゴダ埠頭(第6バース)	160	9	一般貨物	
スーレーパゴダ埠頭(第7バース)	158.7	9	一般貨物	
ポート・ヘルス棧橋	60	9	一般貨物	
ナンティダ棧橋	146.3	9	旅客	
ティーダン岸壁(コメ)	139	9	コメ	
タケタ埠頭(第1バース)	106.2	6.5	一般貨物	MFSL
タケタ埠頭(第2バース)	106.2	6.5	旅客	
ティーダン岸壁	180	9	一般貨物	MEC

出所) 港湾公社

(4) 港湾セクターにおける課題

① ヤンゴン港の埋没

ヤンゴン港は河川港であるため、港湾区域や航路の埋没が著しく、MPAが毎日浚渫作業を行っているが、浚渫船の数が限られているため、浚渫が追いつかない状況である。最浅地点であるモンキーポイントの水深は4.5m程度であり、大型船の入港には潮待ちが必要である(ヤンゴン港の潮位差は約6m)。また、荷役機械のスペアパーツ不足により、適切な運営に支障が生じている。

② サイクロン・ナルギスによる被害

2008年5月にエーヤワディ管区及びヤンゴン管区を襲ったサイクロン「ナルギス」は被災地への内陸水運の拠点であるヤンゴン港にも大きな被害をもたらした。ミャンマー政府発表では、ヤンゴン港内において貨物船等82隻が沈没、73隻が座礁し、満潮時の航路水深が-9.5mから-7.5mとなり、ヤンゴン港の取扱能力が1/3程度に低下した。日本政府は緊急支援の一環としてヤンゴン港内の深浅測量を実施し、ミャンマー政府による

沈船引き上げ作業を支援した。また、国内物流用棧橋37基のうち24基が使用不能となり、被災地への緊急物資輸送に甚大な影響を与えた。これに対し、日本政府はサイクロン被災地への緊急物資輸送手段を確保する人道的観点から、被災した棧橋の一部の改修を実施している。その他の被災棧橋はミャンマー政府により復旧されたが、応急的な復旧に留まっており、再度サイクロンが襲来した際は同様の被害が懸念されている。

(5) 大水深港の開発

河川港であるヤンゴン港における大規模な港湾施設の拡張は困難なため、外洋に面した新たな大水深港整備する必要がある。現在、以下の計画がある。

① モーラミヤイン港

同港は、東西経済回廊の西側終点に位置づけられており、同港が開発されれば、海賊多発海域であるマラッカ海峡を通過することなく、大幅に時間を短縮して、東南アジアから中東・欧州に抜ける物流ルートが実現する。しかし、既存のモーラミヤイン港は、タンリン川河口に位置するため水深が浅く、大水深港の開発には適しておらず、具体的な開発計画は無い。

② ダウエー港

同港は、モーラミヤイン港の南約350kmに位置し、ダウエーにおいて大水深港が整備されれば、海賊多発海域であるマラッカ海峡を通過することなく、タイ国と陸路で接続される物流ルートが実現する。同港の開発は両国経済の発展に資する有望なプロジェクトとしてタイ政府の関心が高く、08年5月、ミャンマー・タイ両政府はダウエー大水深港と周辺開発に関するMOUに署名した。

③ チャオピュー港

同港は、バングラディッシュに面したラカイン州に位置し、中国雲南省からベンガル湾への物流ルートとして、中国政府が開発に着手している。同港を起点とした中国雲南省までのガスパイプライン敷設計画も進行中であり、2009年11月にオイルバース整備が開始された。

④ シットウエー港

同港は、バングラディッシュに面したラカイン州にあり、チャオピュー港の北西約150kmに位置している。同港はカラダン川河口にあり、同港からカラダン川を上ってインド北東内陸部ミゾラムまでの物流ルートを整備する「カラダン複合輸送計画」に関するMOUが2008年4月にインド・ミャンマー両国間で結ばれた。

(5) 最近の動向

第2タンリン橋の開通

バゴー川を渡りヤンゴン市、ティラワ地区、タンリンーチャウタン工業開発地区を結ぶ橋はヤンゴンータンリン橋のみであり、通行可能な車両重量も限られていたが、2007年10月27日に、第1ヤンゴンータンリン橋の5km上流に、第2ヤンゴンータンリン橋（全

長4,540feet(約1,384m)、幅員72feet(約22m)、6車線、車両重量75トンまで可)が開通した。この橋の完成により、ヤンゴン中心部と周辺工業地区間の物流の円滑化が期待される。

(6) ヤンゴン港の将来計画

- ①老朽化したティーダン岸壁(コメ)を近代的なバルク岸壁へ改修
- ②スーレーパゴダ埠頭を近代的な一般貨物埠頭として下流に拡張(第8バース)。
- ③スーレーパゴダ第8バースとポー・アウンジョー埠頭の間、旅客バースを整備(167m船舶対応)
- ④老朽化したポー・アウンジョー第1・2バースの改良
- ⑤アーロン地区における漁港整備
- ⑥ヤンゴン川河口にオイルタンカーバースを整備し、海底パイプラインを敷設。

8. 船員

(1) 船員数

海事局に登録されている船員総数は約6.6万人であり、その内、約5千人が自国籍船(MFSL)、約2万人が外航船(MFSLの外航船を含む)に乗船中である。職種別船員数を表8-1に、船員数の推移を表8-2に示す。

表8-1 職種別船員数

職 種	人 数
船長(外航)	676
一等航海士(外航)	1,329
二等・三等航海士(外航)	3,849
船長(内航)	86
航海士(内航)	447
主任機関士	575
二等機関士	1,325
三等機関士	4,380
電気技師	1,371
技師補	3,694
その他	17,732
合計	66,040

出所) 海事局(2007年12月末時点)

表8-2 船員数の推移(人)

	1986年	1995年	2007年
船員総数	14,000	27,675	66,040

出所) 海事局(2007年12月末時点)

(2) 船員教育機関及び監督行政機関

船員教育機関は海洋技術専門学校(IMT)及び海事大学(MMU)、監督行政機関及び海技資格

試験実施機関は運輸省海事局(DMA)である。各組織の組織図は資料-1-(2)のとおり。

(3) 船員教育機関の概要

① 海洋技術専門学校(IMT)

1972年に設立され、STWC条約(船員の訓練および資格証明並びに当直の基準に関する国際条約)に則った船員教育を実施する唯一の政府所管教育機関である。国際基準の有資格船員を育成し、国内はもちろん国際海運企業への船員提供を目的としている。

訓練過程は学位取得型コースと専門分野ごとの個別訓練コースがあり、全てSTWC条約に則ったカリキュラムである。学位取得コースへの入学資格があるのは19歳以下の男子のみで、入学希望者の内、高校修了時に実施される全国統一試験結果の上位300名(航海士資格コース、技術士資格コース各150名)が入学できる。全寮制で、24時間、教官の指導下に置かれ、船員に必要な知識、技術はもちろん、早朝5時から始まる厳しい訓練により船員にとって最も必要な規律と責任感を身につける。

IMTによる設立訓練コースを表8-3に、訓練コースの受講者数及び卒業学生数を表8-4に示す。

表8-3 IMTが開設してるコース名及び期間

分 野	コ ー ス 名	期 間
学位取得コース	航海士コース	2年
	海事技師コース	2年
	上級海運コース	1年
	上級海事技師コース	1年
個別訓練コース	商船航海士補コース	1年
	商船海事技師補コース	1年
	船長コース(外航)(乗船後プログラム)	6ヶ月
	一等航海士コース(外航)(乗船後プログラム)	6ヶ月
	二等航海士コース(外航)(乗船後プログラム)	6ヶ月
	船長コース(内航)(乗船後プログラム)	4ヶ月
	航海士コース(内航)(乗船後プログラム)	4ヶ月
	運輸省一種技術者パートB(乗船後プログラム)	6ヶ月
	運輸省二種技術者パートA(乗船後プログラム)	6ヶ月
	運輸省二種技術者パートB(乗船後プログラム)	6ヶ月
	三種技術者コース(乗船後プログラム)	2ヶ月
	機関士コース	1年
	航海士コース(乗船前プログラム)	1ヶ月
	海上サバイバルコース	17日
	救急処置コース	2週間
	レーダー調査コース	2週間
	タンカー習熟コース	1週間
	機器自動化・制御システムコース	1週間
	上級オイルタンカー運営・安全コース	1週間
	上級ケミカルタンカー運営・安全コース	1週間
	自動化レーダープロット補助コース	1週間
	上級医療訓練コース	3週間
	危険貨物訓練コース	1週間
	安全基礎訓練コース	1週間
	AB & Rating Forming Part of a Navigational Watch	2週間
	ガス溶接・切断コース	1ヶ月
	アーク溶接・切断コース	1ヶ月
	旋盤機械訓練コース	1ヶ月

調整訓練コース	1ヶ月
ポンプコース	1ヶ月
船員英語コース	8週間
教官訓練コース	4週間
Bridge Team 管理コース	1週間
世界海上遭難・安全システム	2週間
上級消防コース	1週間
救助船上達コース	1週間
操船コース	1週間
二等航海士更新訓練コース	1ヶ月
海事電気自動化コース	1ヶ月
溶接・切断更新コース（乗船後プログラム）	1週間
ティグ溶接コース	3日間
船舶安全責任者向け海事安全訓練コース	1週間
混雑管理訓練コース	1日間
消防基礎コース	3日間
海上サバイバル訓練基礎コース	10日間
液化ガスタンカー習熟コース	1週間

出所) IMT

表8-4 卒業生及び個別訓練コース受講者数の推移

	学位取得コース		個別訓練コース		
	航海士	海事技師	船員系	技術系	その他
1971年度	15	15	11	12	21
1972年度	15	4	29	14	176
1973年度	14	0	12	8	293
1974年度	12	0	15	56	250
1975年度	12	6	53	93	359
1976年度	12	6	46	37	313
1977年度	12	6	59	27	238
1978年度	12	16	69	37	268
1979年度	24	16	55	27	510
1980年度	24	18	134	21	290
1981年度	24	28	111	34	207
1982年度	42	30	134	45	2860
1983年度	30	10	177	68	2106
1984年度	20	20	212	110	1937
1985年度	20	19	219	71	1550
1986年度	24	16	260	43	1533
1987年度	20	20	284	190	2031
1988年度	0	0	452	242	2380
1989年度	0	0	670	549	4992
1990年度	0	0	506	634	3527
1991年度	0	0	633	632	4026
1992年度	24	28	1411	1071	3285
1993年度	20	19	1839	381	5108
1994年度	28	22	2403	391	2444
1995年度	48	52	1749	288	4603
1996年度	71	79	1447	399	2672
1997年度	75	75	1522	336	3510
1998年度	75	75	3166	495	2877
1999年度	100	100	3044	287	4949
2000年度	125	125	4349	200	4788
2001年度	150	150	7367	1749	6929
2002年度	149	150	6035	1499	7607
2003年度	150	151	6067	1198	7987
2004年度	150	148	4767	820	5208
2005年度	149	148	3230	631	3138

2006年度	148	149	3950	969	2409
合計	1684	1571	60209	14616	99282

出所) IMT

②海事大学 (MMU)

2002年2月に施工された海事大学条例により、2002年8月に海洋技術専門学校 (IMT) 構内に一時的に開校。2004年3月、現在の場所 (ティラワ) に新校舎を建設し正式に開校した。約2,000名の学生が学んでいる。諸外国の海事大学のカリキュラムやSTCW95条約をベースとした海事教育・訓練を実施し、造船技師、船舶技師、海洋技師、海洋電気技師、港湾技師、河川・沿岸技師、航海士の養成を行っている。学士過程は4年間の修学と1年間の海上実習から構成される。卒業生には学士または修士の資格が与えられる。

現在、同校は19社の国際海運会社との間で卒業生の受入契約を結んでいる。2007年に卒業した第1期生の多くが、シンガポール、日本、韓国などに留学及び就職しており、MMUへの入学希望者は毎年増加している。MMUが開設している学科を表8-5に示す。

表8-5 MMUが開設している学科及び履修年数

	学科名	履修年数
学士過程	造船工学科	5年間
	海洋工学科	5年間
	港湾工学科	5年間
	河川海岸工学科	5年間
	海洋電気工学科	5年間
	海洋科学科	5年間
修士課程	海運管理	2年間
	港湾管理	2年間

出所) MMU

(4) 海技資格を取得するまでのキャリア



(5) 船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向

現政権が設立される1988年以前は、自国船員が外国船社に雇用されることに積極的ではなく、マンニングエージェントも公式には存在しなかった。しかし、国際的な船員需要の高まりの中、労働機会の確保、外貨獲得の手段という意味においても船員供給を重要産業として認識するようになり、2002年の海事大学の新規設立等、船員養成に力を入れている。その結果、船員総数は1995年から2.4倍増となっている。

(6) その他

外航・内航商船に職を求める船員は、海事局船員雇用管理部(Seamen Employment Control Division: SECD)に登録する必要がある。外国船社による雇用については、外国船社はSECDに登録されたマンニングエージェントを介してSECDと雇用契約を結ぶ必要がある。現在、SECDに登録されているマンニングエージェントは147社(2007年末時点)。

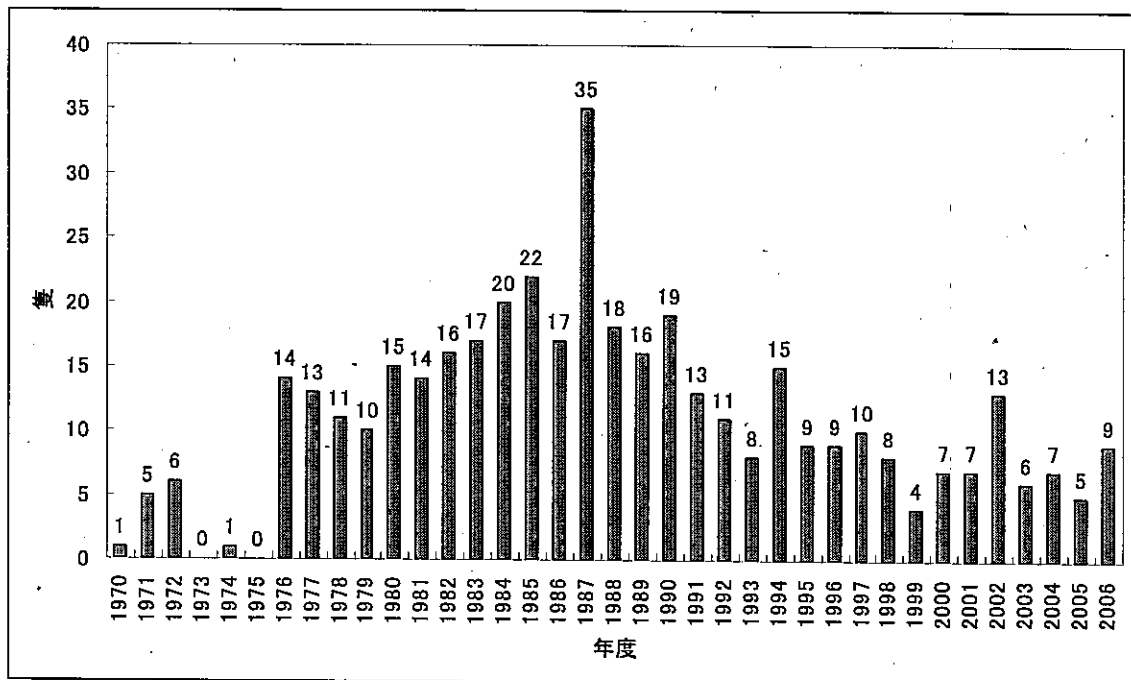
2001年にSTCW条約におけるホワイトリストに掲載された。

9. 造船業及び船用工業

(1) 概要

当国における造船所は造船会社のみであり、船舶の修理については造船会社の他、内陸水運公社(IWT)、港湾公社(MPA)、五星海運公社(MFSL)、海事局(DMA)がそれぞれ独自に所有するドックで行っている。造船会社は161.5エーカーの敷地内に12,000DWT級のドライドック(延長168.0m、幅28.0m、深さ9.0m、2005年完成)と12機のドッキング・バースを有するスリップウェイヤードを完備し、最大12,000DWTの船舶の修理、最大2,000トンの船舶の建造能力があり、2006年度の新造船は9隻、修理船は24隻であった。発注者としては外国船社、国内海運企業、海事局等ミャンマー政府となっている。ディーゼルエンジン機関やその他の船舶機器については全てを輸入に頼っている。造船会社の生産実績を図9-1に示す。

図9-1 造船会社の新造船及び鋼構造物生産実績の推移



注：数値にはポンツーン、橋梁等の鋼構造物を含む
出所) 造船会社

(2) 造船業・船用鋳業に関する法制度

造船業及び船用鋳業に関する法制度はなく、国内民間企業の造船業への参入制限はない。また、外国企業の参入については外国投資法に基づく。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

IMOによるシップリサイクルに関する新条約の策定の動きのある中、船舶解体を行うミャンマー・シップス・ブレイキング(MSB)がティラワ地区に開業した。同社は政府と軍の

合併会社であるミャンマー・エコノミック・コーポレーション(MEC)が運営している。MSBでは10,000トン級までの船舶の解体が可能である。

10. 観光

(1) 概要

①観光担当政府機関

ホテル観光省が観光行政全般を所管しており組織概要は1.(3)のとおり。

②入国者数

ミャンマーにおける外国人旅行者数の推移を表10-1及び図10-1に、国別旅行者数を表10-2に示す。1948年の独立時には、外国人の72時間以内のビザ無し入国が認められていた他、トランジット・ビザでは10日間、観光ビザでは39日間滞在することができた。また、1955年にヤンゴン国際空港が開港し、当時はロンドン、パリ、ローマ、アムステルダム、シンガポール、香港、台北、東京、サンフランシスコ等世界主要都市との間に直行便が運航する東南アジアのハブ空港であった。

1962年からの社会主義体制が始まり、1964年以降、旅行業も全て国有化された。また、1962年から1964年までの間、政府は外国人に対するビザ発給を停止(24時間滞在のトランジット・ビザのみ許可された)したため観光産業は停滞した。1970年から7日間だけのビザの発給が再開し、観光客数は1970年に10,000人、1980年には37,000人にまで増加した。SLORC政権となった1988年以降、ホテル建設に民間及び外国資本の参入が認められ、ビザの期間も14日間に延長された。また、それまで政府が行っていたホテル業、ガイド・通訳業を1990年に民間に開放した。1992年には観光産業の更なる発展のためホテル観光省を設立し、観光ビザによる滞在日数を28日間とした。以降、外資参入によるホテル整備等観光インフラが整いはじめ、国内交通網の発展と相まって観光客は順調に増加してきた。

また、政府は1996年を「ビジット・ミャンマー年」に指定し、ホテル等のインフラ整備や国際プロモーションの実施など積極的な観光振興策に取り組んだ結果、外国人旅行者数は大幅に増加し、目標であった50万人を達成した。

2007年9月にヤンゴンを中心に全国各地で発生した反政府デモ及び2008年5月に発生エーヤワディ管区及びヤンゴン管区に甚大な被害をもたらしたサイクロン「ナルギス」の影響で、外国人旅行者数は落ち込んだ。特に邦人記者死亡事件が発生した影響で、日本人旅行者は2005年に比べ約半減している。

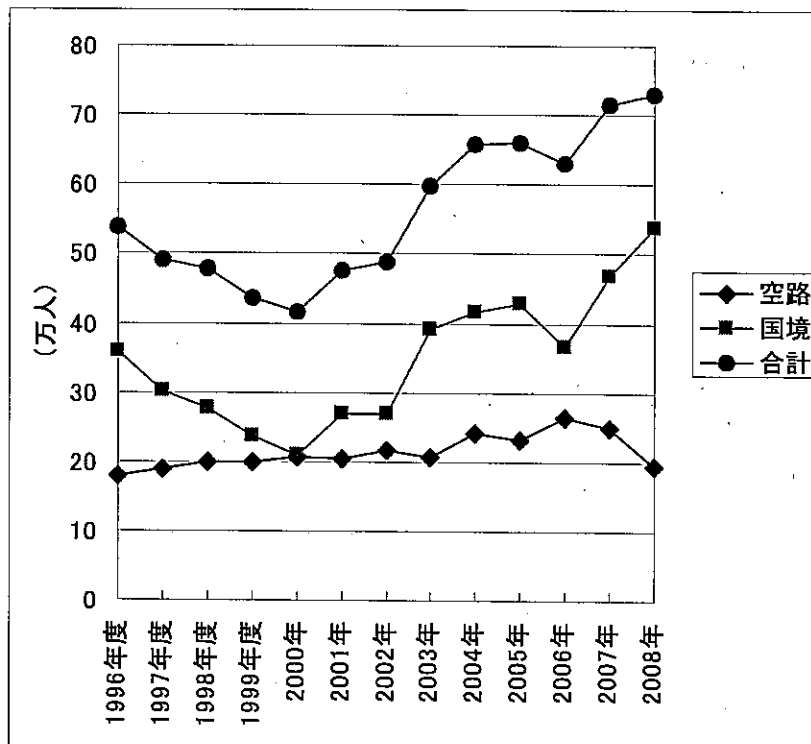
表10-1 外国人旅行者数の推移

	空路	国境	合計
1996年度	179,594	358,423	538,017
1997年度	188,692	302,336	491,028
1998年度	200,352	277,610	477,962
1999年度	199,377	235,550	434,927
2000年	207,665	208,679	416,344
2001年	204,862	270,244	475,106
2002年	217,212	270,278	487,490
2003年	205,610	391,405	597,015
2004年	241,938	414,972	656,910
2005年	232,218	427,988	660,206
2006年	263,514	366,547	630,061
2007年	248,076	468,358	716,434
2008年	193,319	537,911	731,230

表10-2 国別旅行者数（空路入国のみ）

	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
中国	17,890	19,596	24,893	29,551	30,792
タイ	32,735	27,199	30,440	35,002	27,311
米国	16,432	16,593	18,052	14,862	13,195
韓国	10,405	10,934	18,265	13,821	12,369
台湾	20,424	17,600	15,827	13,707	11,472
日本	20,295	19,584	18,945	15,623	10,881
ドイツ	14,112	13,689	18,003	15,432	8,947
シンガポール	11,292	9,674	10,952	9,301	8,599
マレーシア	12,478	9,858	9,588	8,693	8,268
フランス	13,372	15,295	15,498	15,521	8,217
その他	103,046	72,196	83,051	76,563	53,268
合計	272,481	232,218	263,514	248,076	193,319

図10-1 外国人旅行者数の推移



出所) ホテル観光省

(2) 観光に関する法制度（外資系旅行会社、ホテル業に対する規制等）

従来、ホテル建設及び観光ガイド・通訳業はホテル観光公社により独占的に実施されていたが、90年6月に制定された観光法により、民間事業者の旅行エージェント業、ホテル業等観光業への参入が可能となった。また、同法に替わりは1993年10月にホテル観光法が新たに公布され、観光業を営むものに対し営業ライセンス（2年間有効）の取得を義務づけるとともに、整合性のとれた観光開発を可能にするため、事業に対するホテル観光省の事前許可の義務づけ等が明記された。

外資系旅行会社及びホテル業に対する規制については、1988年に制定された外国投資法に含まれる。同法により全ての外国投資家は全額出資によるミャンマー法人の設立または国内企業もしくは個人との合併会社の設立が認められている。外国投資家による合併会社は自己資本金の35% (最低100,000米ドル以上) を提供しなければならない。ホテル観光法によると旅行業の最低資本金は30万チャット相当額の外貨 (公定レート1米ドル=6チャットとすると、5万米ドル) とされている。外国投資法の対象となる全てのプロジェクトは3年間の免税期間が保証されている。その他の外国投資家への税制優遇措置として、関税及び建設期間中の購入資機材の消費税の免税もしくは減税措置がある。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

現在、政府が取り組んでいる国内観光産業振興のための重点政策を以下に示す。

- ①長距離定期便及びチャーター便の就航促進 (欧州、米国、日本)
- ②国内観光地向け国内線の増強
- ③空港施設の国際水準への機能向上
- ④道路網及び鉄道網の改良と拡大
- ⑤空港、港湾、国境における入国手続きの簡素化 (到着時ビザ、ビザ免除)
- ⑥カチン州、テン州およびメイク諸島における観光資源の開発と促進
- ⑦ソフト冒険ツアーの促進 (ハイキング、サイクリング、ラフティング、セイリング、ダイビング等)
- ⑧近隣諸国と協力したパッケージツアーの促進 (カンボジア、中国、ラオス、タイ国境でのキャラバンツアーを含む)
- ⑨ASEAN、GMS周遊ツアーの促進
- ⑩ミャンマーはアジアの中で最も安全でユニークな観光地であるという啓蒙活動の促進

1994年4月に首相を議長とし主要大臣が委員を務める観光産業開発管理委員会 (Tourism Development Management Committee) が設立され、1996年を入国旅行者数50万人を目標とした「ビジット・ミャンマー年」に位置づけた。

ビザに関し、政府公認の旅行代理店を通じたアライバルビザ発給サービスが利用可能であり、旅行者は予め旅行代理店にビザ申請に必要な書類を送付し、空港到着時に旅行代理店よりビザを受け取る仕組みとなっている。また、2009年よりインターネットを通じたオンラインビザ申請が開始された。

ミャンマー政府は直行便の開設に力を入れており、2008年は54便のチャーターフライトが運行された (主な相手国は中国、米国、ドイツ、韓国)。

その他、2007年デモ騒動、2008年サイクロン被害及びバンコク国際空港占拠事件による観光客の激減を受け、外国メディアを招待した視察ツアーの開催、観光地における外国人向け観光祭の開催、日本、ドイツ、バンコク等における国際観光博への出展等、観光復興に向けた取り組みを強化している。また、メコン諸国が協力し、メコン地域をひとつの観光地ととらえた観光振興策が検討されており、各国におけるメコン観光調整事務所の設立も検討されている。

(4) 観光関連産業の状況

観光資源を多く有するミャンマーにおいて、観光産業は重要な産業の一つであり、多くの国民が観光産業に従事している。2008年の観光収益は165万米ドルであり、政府公認の旅行会社は709社、公認観光ガイドは4,700名（日本語ガイドは598名）、ホテル数は全国621軒である（いずれも2008年データ）。

2007年9月に僧侶を中心に全国で展開されたデモ騒動及び2008年5月に甚大な被害をもたらしたサイクロン「ナルギス」の影響により外国人観光客が減少し、観光産業全般に大きな影響を与えた。特に、馬車運転手、土産物販売、絵はがき売りなど外国人観光客をターゲットにした貧困層へのダメージが大きい。観光産業開発管理委員会を中心に、観光客を呼び戻すための国家キャンペーンを展開している。

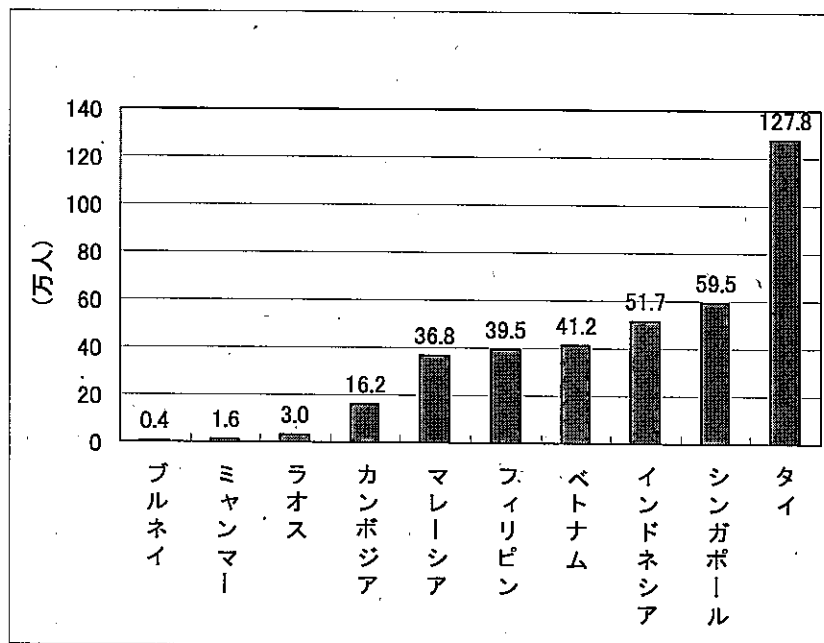
(5) その他

日本人観光客の誘致

ASEAN諸国別にみる日本からの旅行者数を図10-3に示す。日本からミャンマーへの旅行者数はベトナムの1/16、カンボジアの1/7と少ないが、豊富で魅力的な観光資源を活かせば今後増加する余地は十分あるといえる。

ミャンマー観光業界は日本からの観光客誘致のため、JATA(日本旅行業界)が東京ビッグサイトで毎年開催している「世界旅行博(JATA World Travel Fair)」に毎年ブースを出展している。

図10-3 ASEAN諸国別の日本人旅行者数(2007年)



11. 国際協力

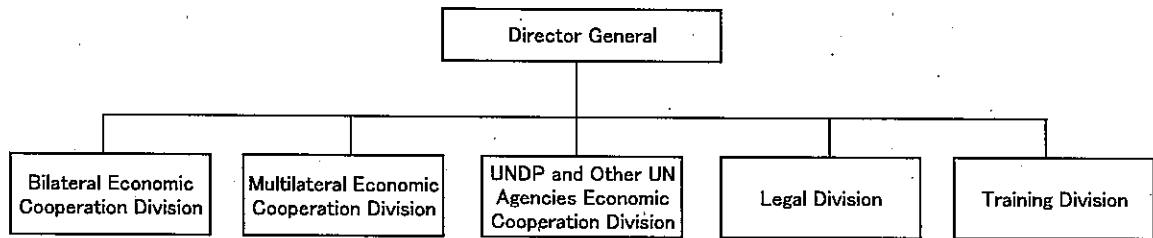
当国における経済協力受入窓口機関は国家計画経済開発省対外経済関係局である。国家

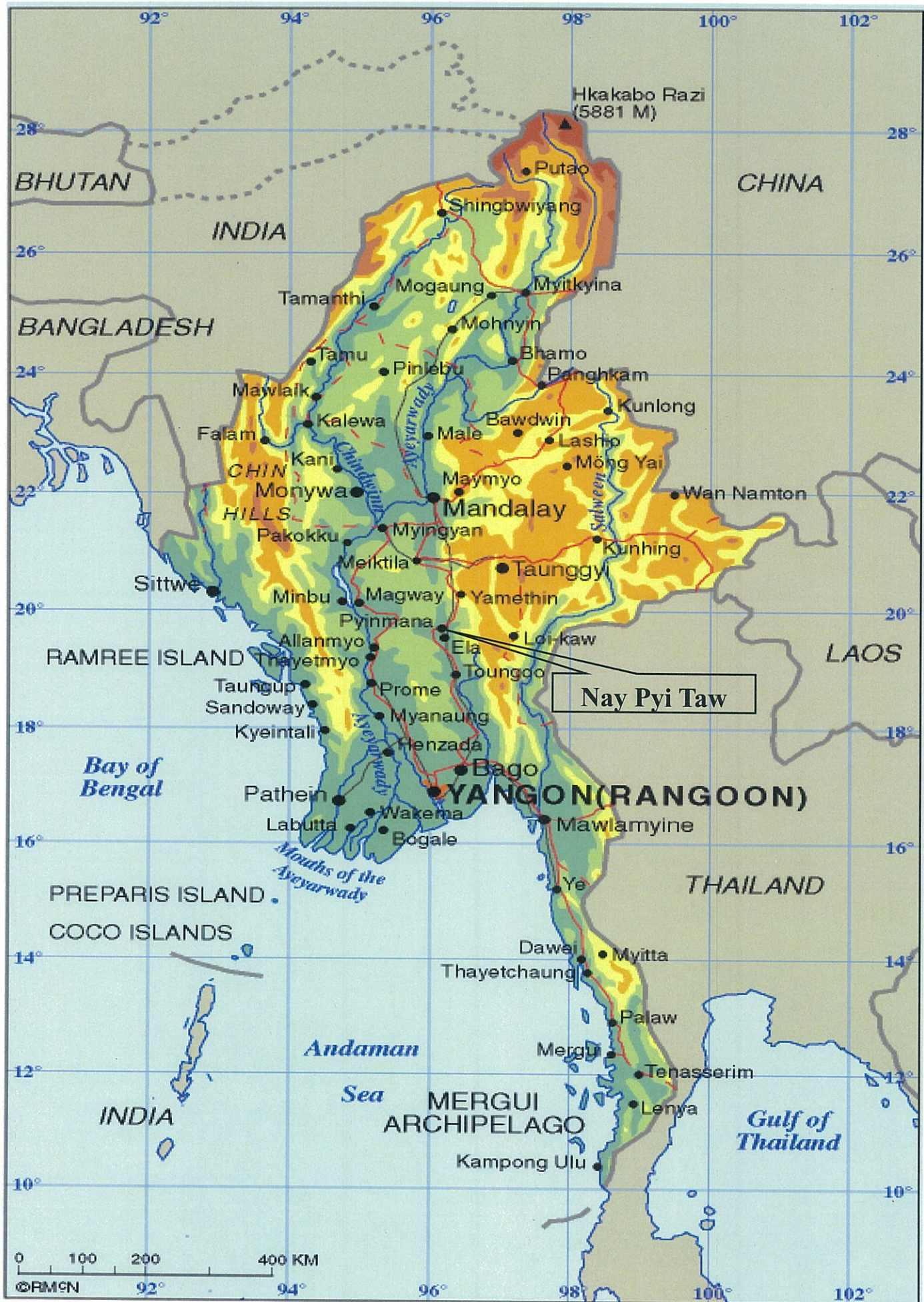
計画経済開発省及び対外経済関係局の組織図を以下の示す。

国家計画経済開発省 (Ministry of National Planning and Economic Development)

- 中央統計局 (Central Statistical Organization)
- 対外経済関係局 (Foreign Economic Relations Department)
- 事業評価経過報告局 (Project Appraisal and Progress Reporting Department)
- 計画局 (Planning Department)
- 中央機械統計検査局 (Central Equipment Statistics and Inspection Department)
- t)
- 投資企業管理局 (Directorate of Investment and Company Administration) ■

対外経済関係局 (FERD)





運輸関連省庁幹部名

省庁名	役職	氏名
運輸省	Minister	H.E. Maj. Gen. Thein Swe
	Deputy Minister	H.E. Col. Nyan Tun Aung
運輸局	Director General	U Winn Pe
海事局	Director General	Col. Maung Maung Oo
民間航空局	Director General	U Tin Naing Tun
水資源・河川系開発局	Director General	U Soe Myint
気象水文局	Director General	U Thein Tun
船員雇用管理局	Director	U Thaung Kyaing
内陸水運公社	Managing Director	U Soe Tint
港湾公社	General Manager	U Thein Htay
航空公社	Managing Director	U Tin Maung Tun
五星海運公社	Managing Director	Col. Maung Maung Nyein
造船公社	Managing Director	U Kyi Soe
海洋技術専門学校	Principal	U Win Thein
海事大学	Rector	Dr. Charlie Than
鉄道運輸省	Minister	H.E. Maj.Gen. Aung Min
	Deputy Minister	Thura U Thang Lwin
輸送計画局	Director General	U Kyaw Hsan
道路輸送管理局	Director General	Col. Zaw Win Myint
鉄道公社	Managing Director	Col. Thein Swe
陸運公社	Managing Director	Col. Thein Swe
ホテル観光省	Minister	H.E. Brig. Gen. Soe Naing
	Deputy Minister	Brig. Gen. Aye Myint Kyu
ホテル観光局	Director General	U Htay Aung
ホテル観光公社	Managing Director	U Hla Htay
国家計画経済開発省	Minister	H.E. U Soe Tha
	Deputy Minister	H.E. Col. Thurein Zaw
対外経済関係局	Director General	Daw Myo Nwe'

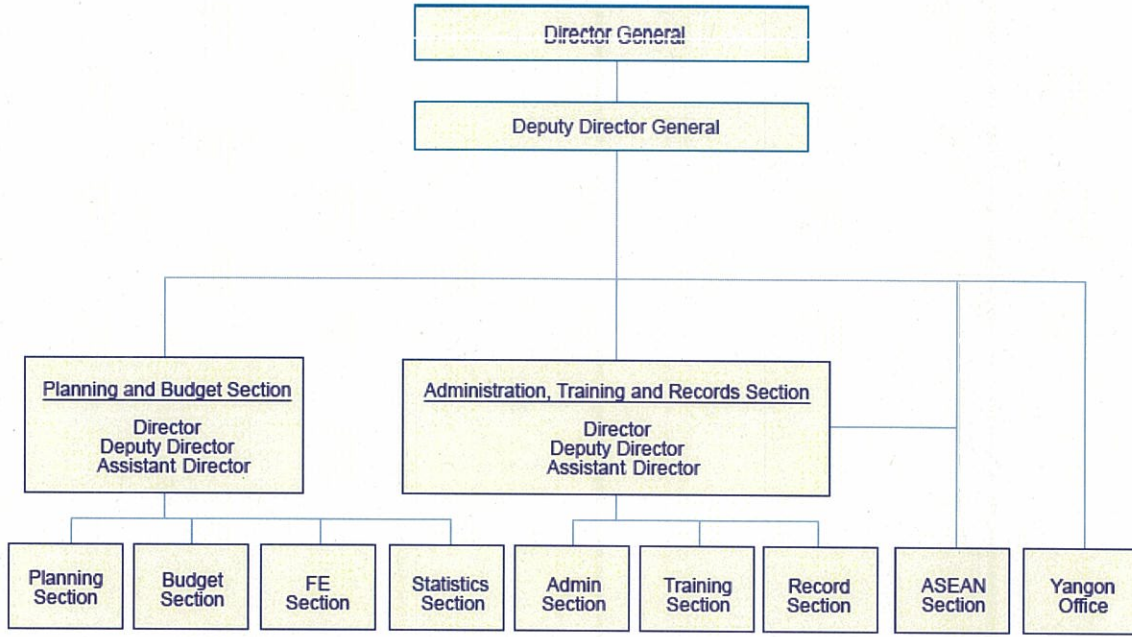
2009年11月末時点



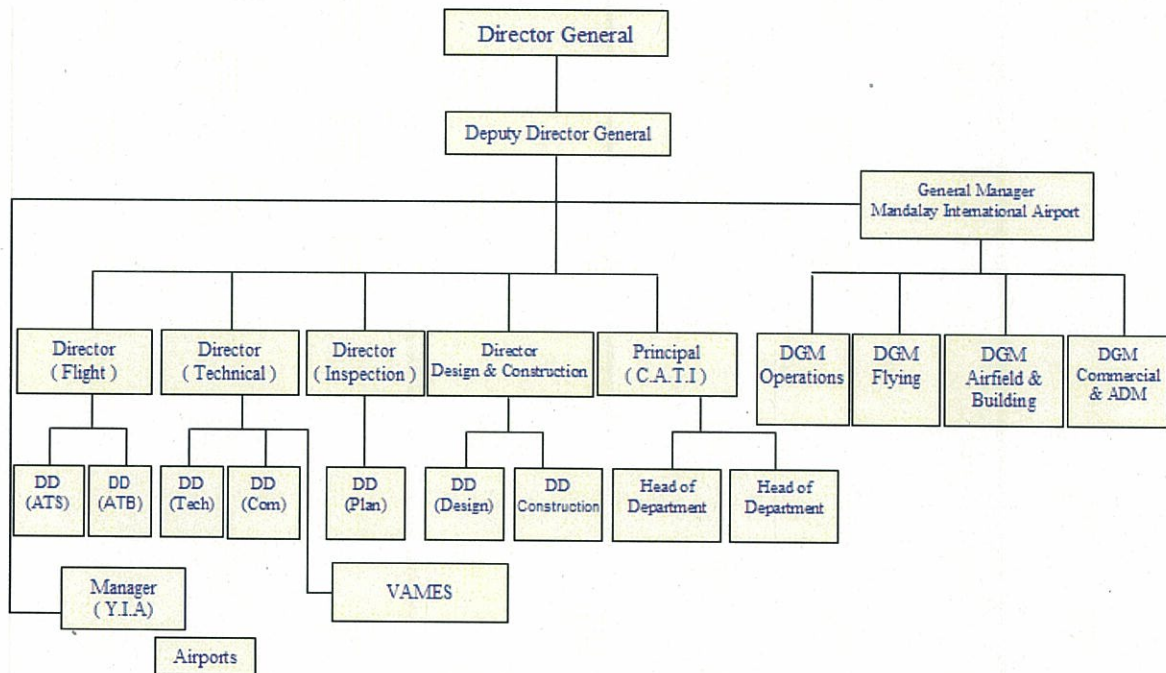
運輸關係局組織図

1. 運輸省

(1) 運輸局 (Department of Transport)

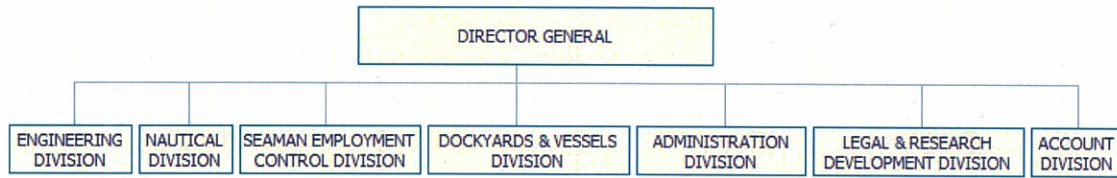


(2) 民間航空局 (Department of Civil Aviation)

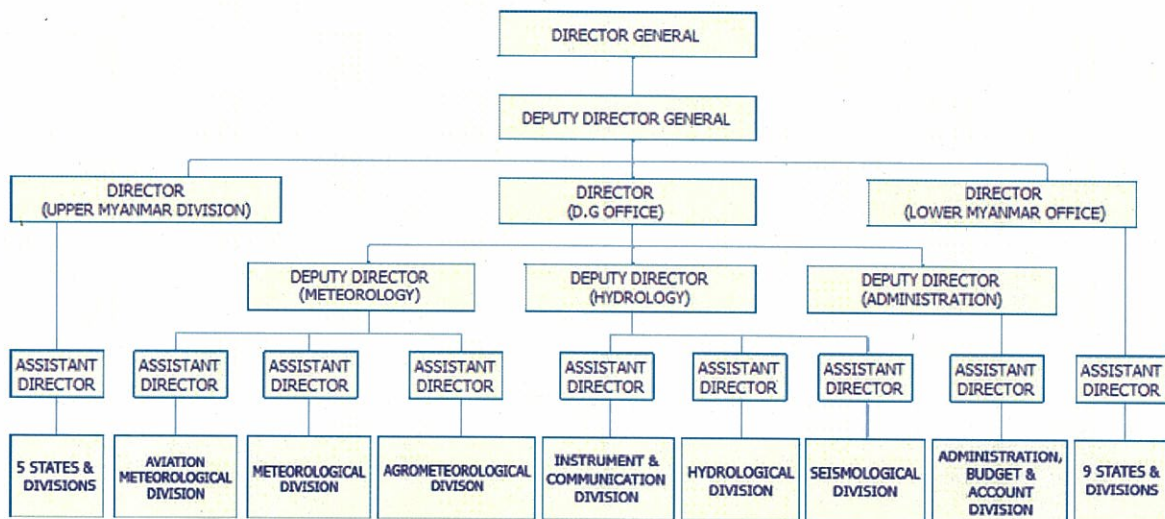




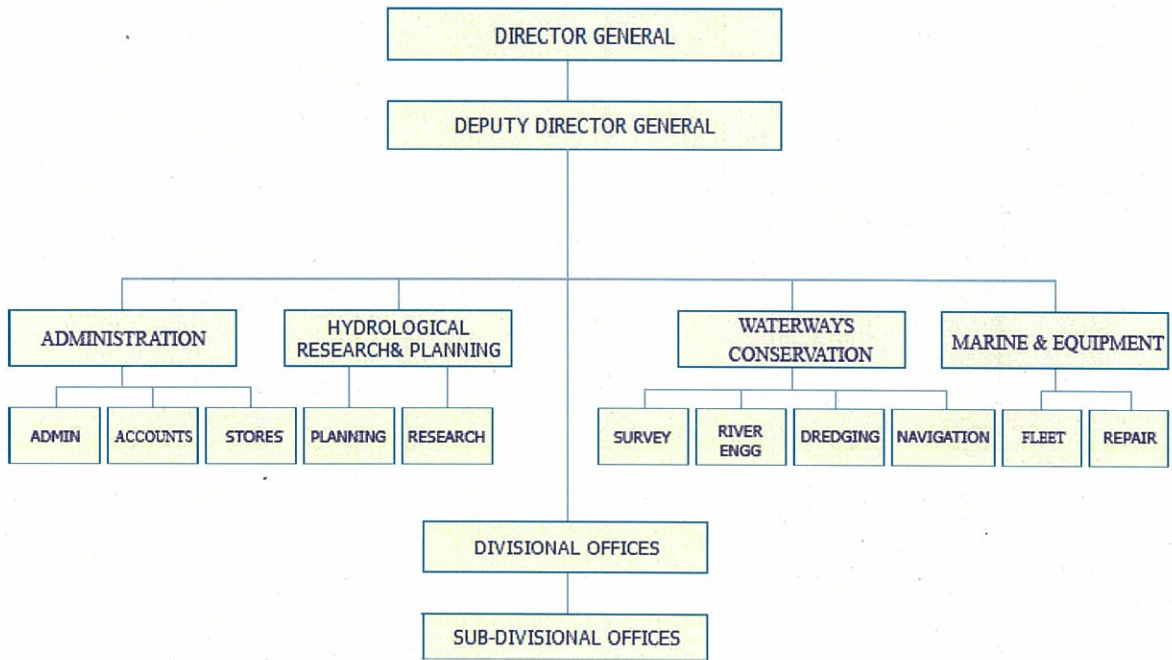
(3) 海事局 (Marin Administration Department)



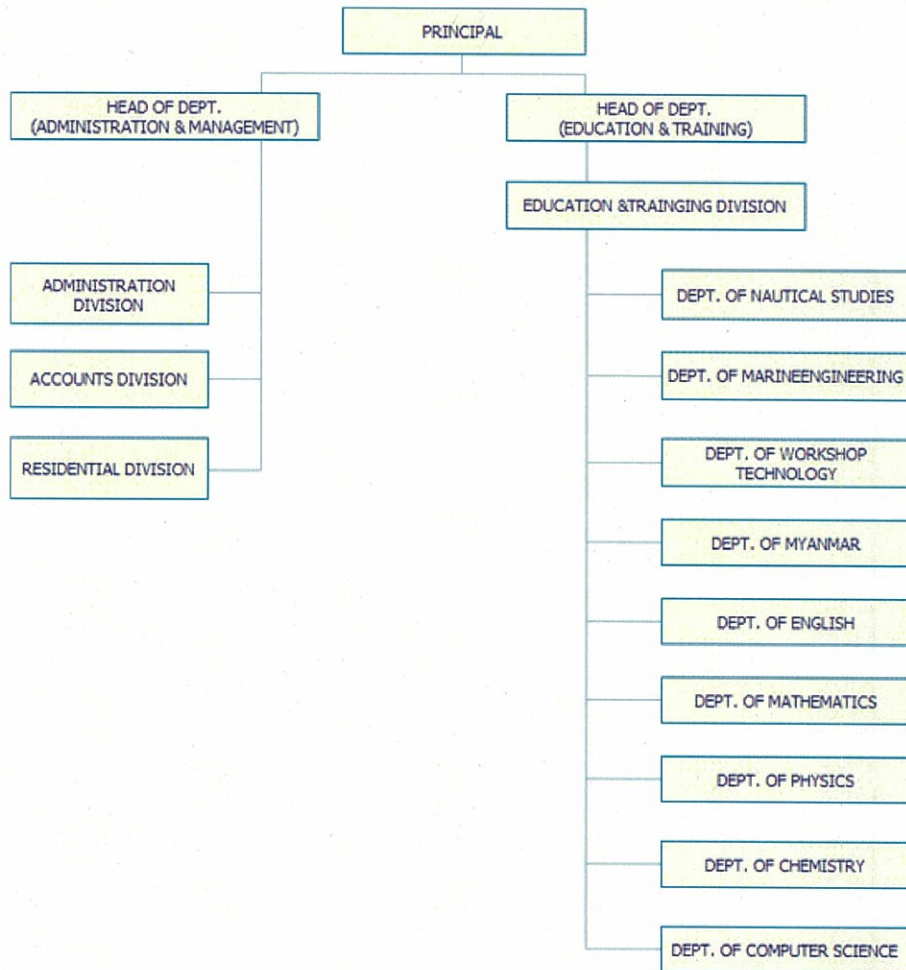
(4) 气象水文局 (Meteorology and Hydrology Department)



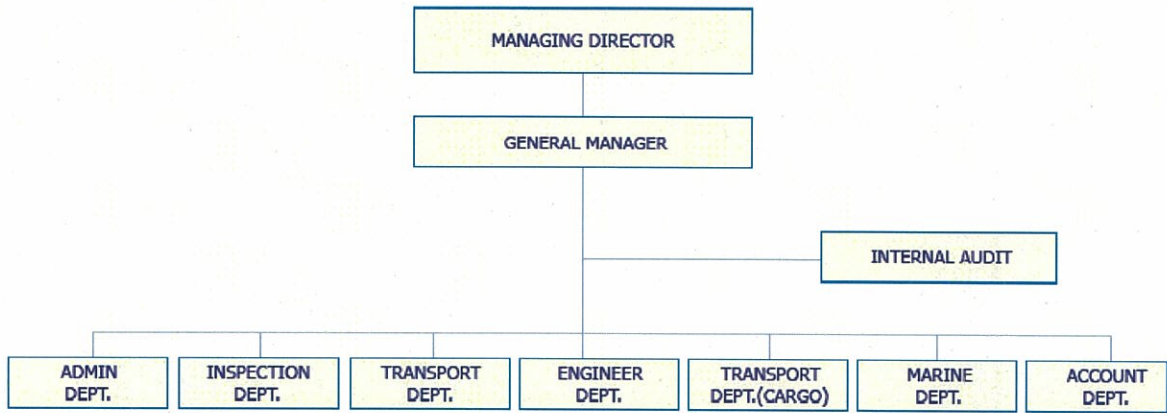
(5) 水資源・河川系開発局 (Directorate of Water Resources and Improvement of River System)



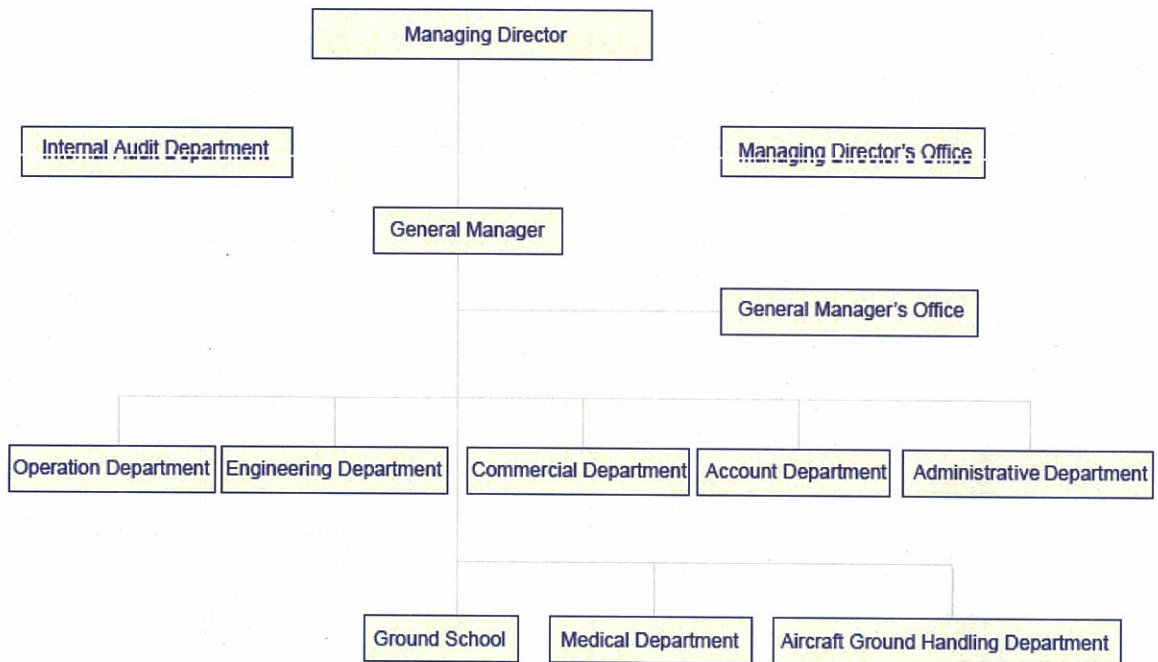
(6) 海洋技術専門学校 (Institute of Marine Technology)



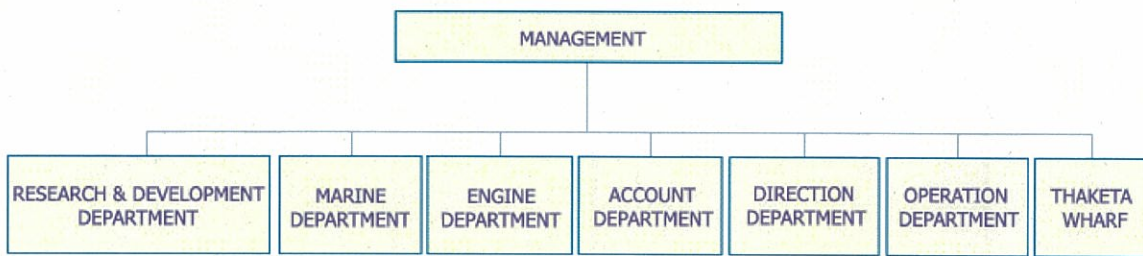
(7) 内陸水運公社(Inland Water Transport)



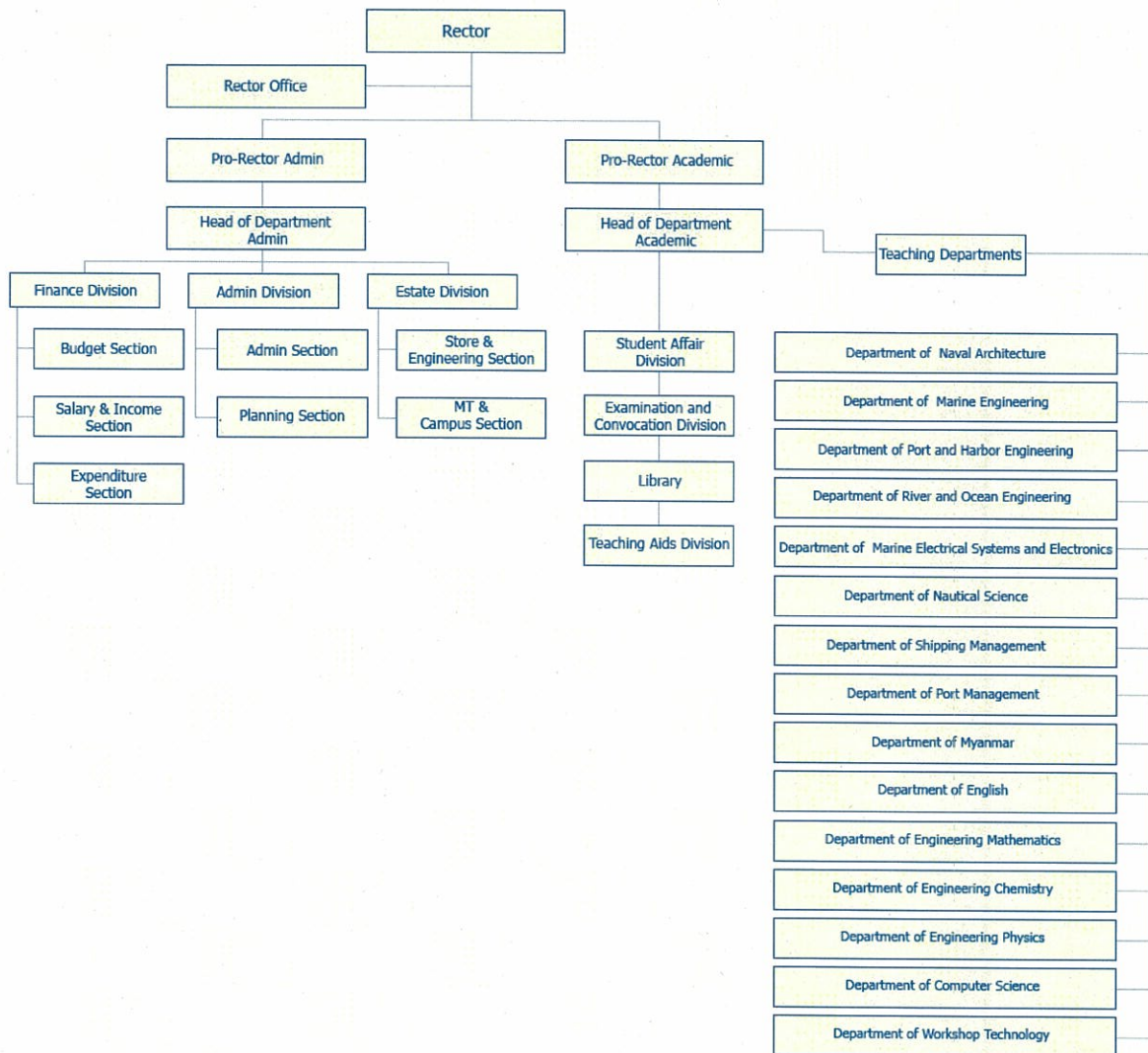
(8) 航空公社(Myanna Airways)



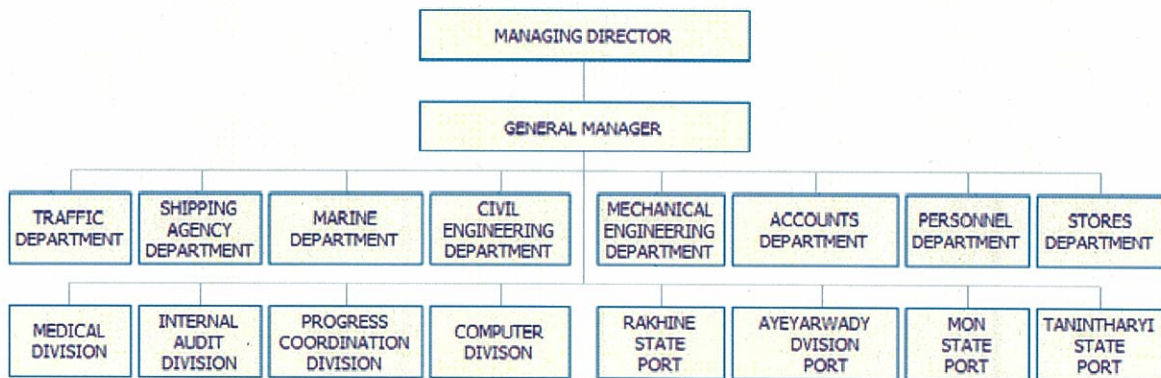
(9) 五星海運公社 (Myanma Five Star Line)



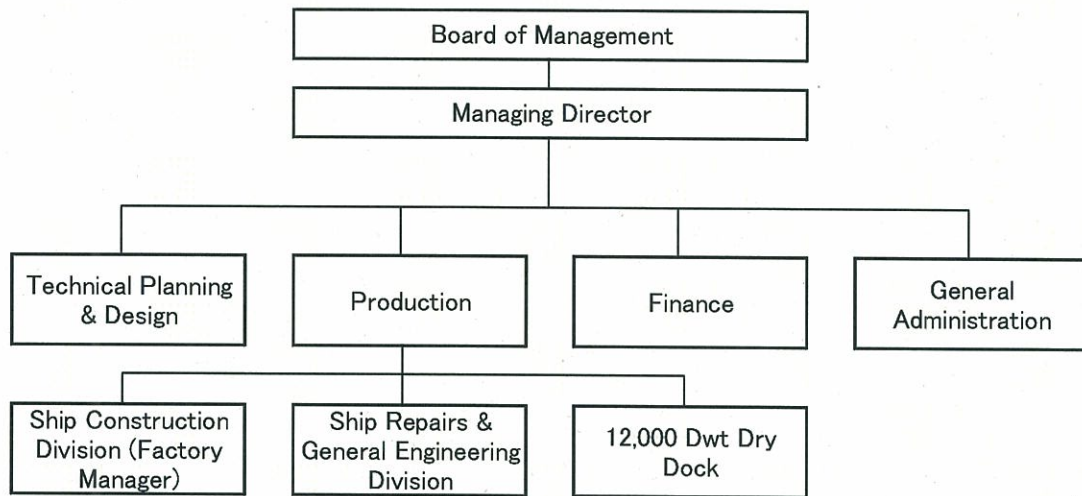
(10) 海事大学 (Myanmar Maritime University)



(1 1) 港灣公社 (Myanma Port Authority)

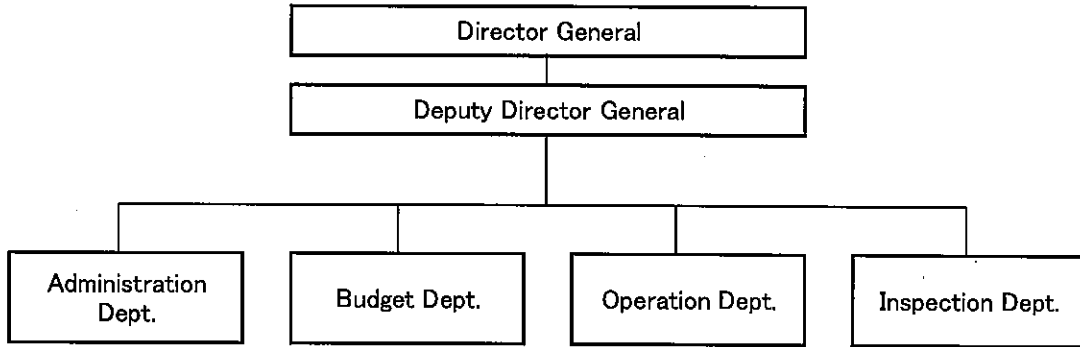


(1 2) 造船公社 (Myanma Shipyards)

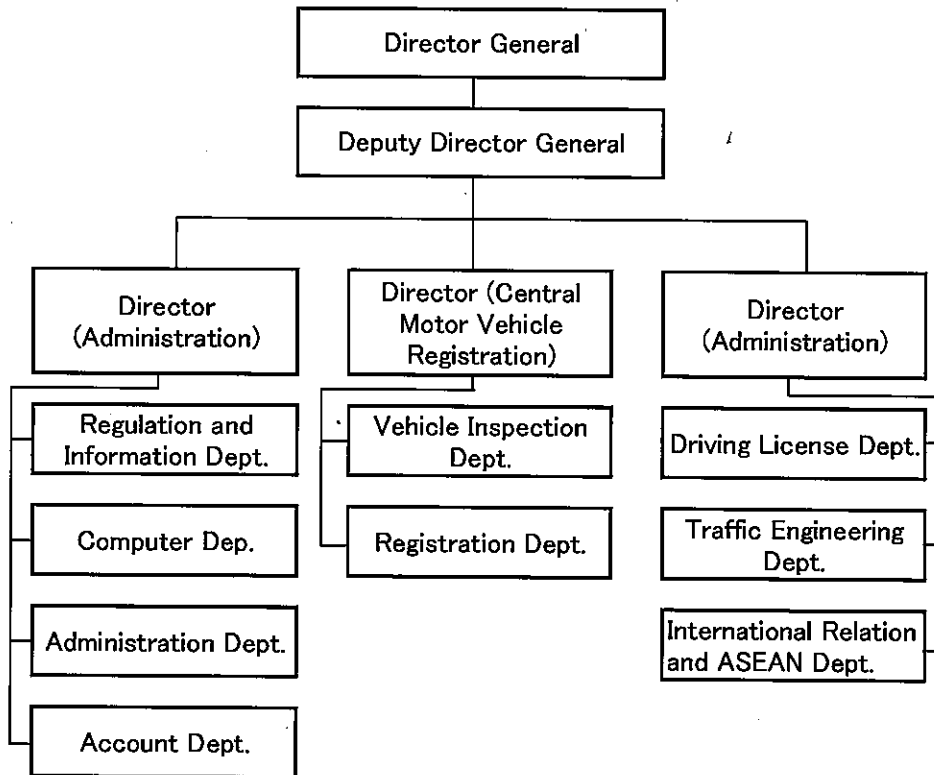


2. 鉄道運輸省

(1) 輸送計画局 (Transport Planning Department)

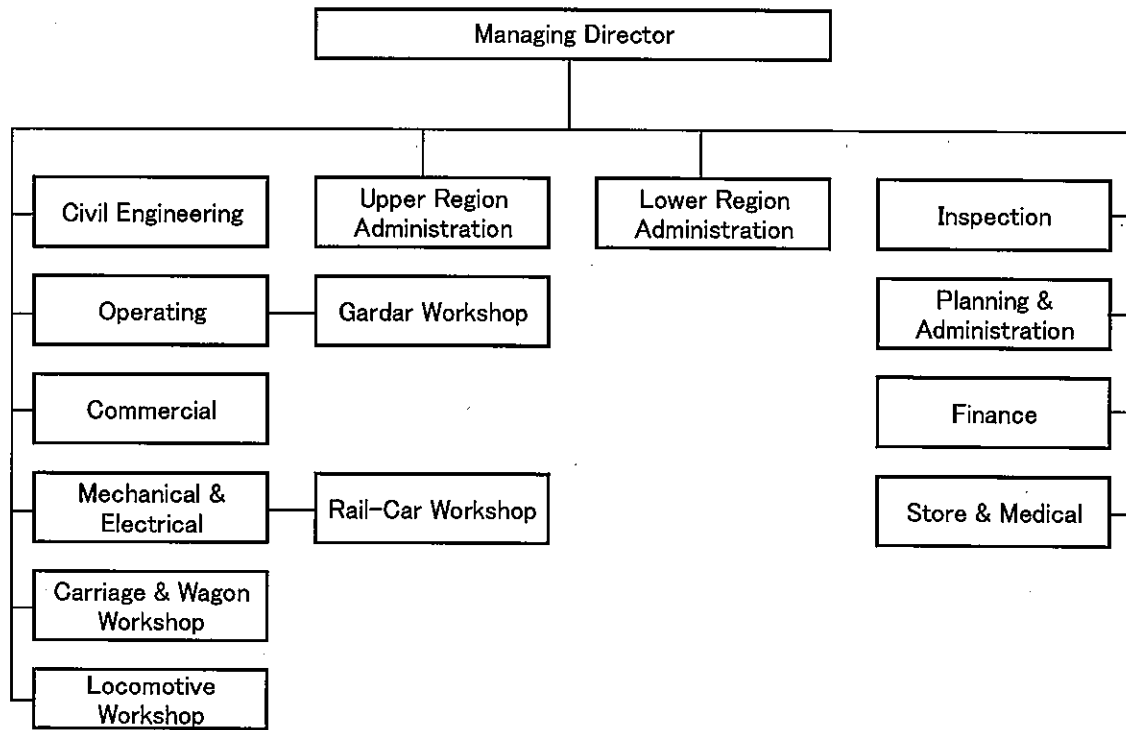


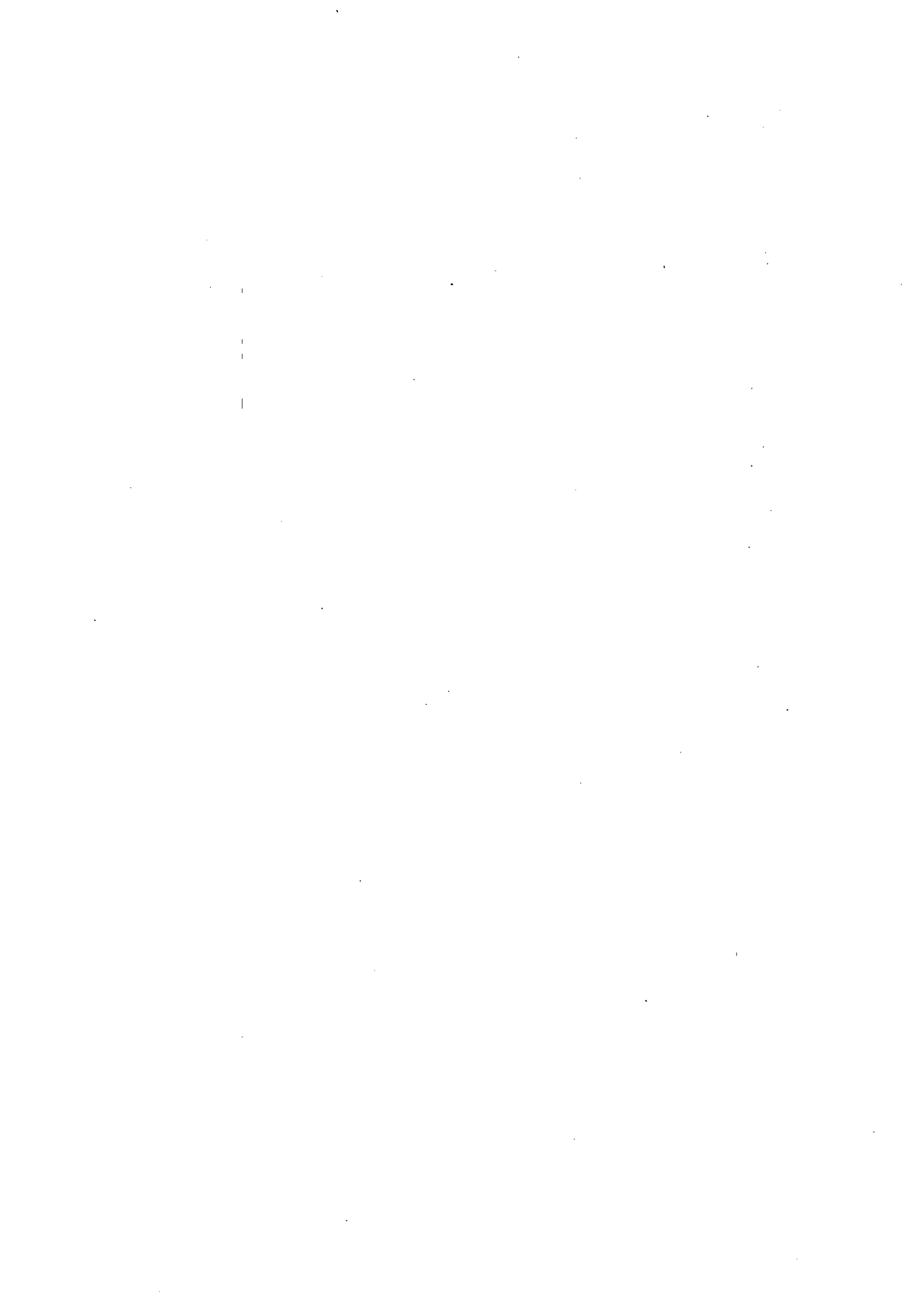
(2) 道路輸送管理局 (Road Transport Administration Department)



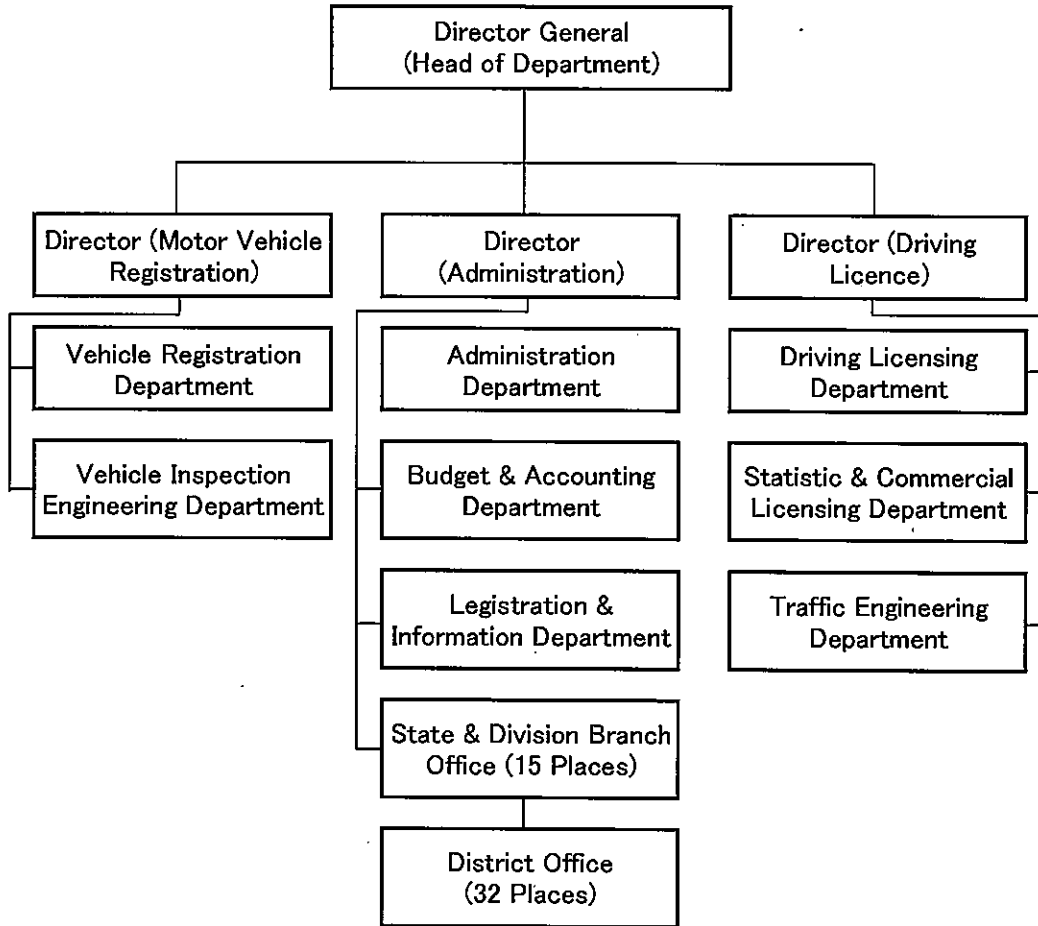


(3) 鉄道公社 (Myanma Railways)





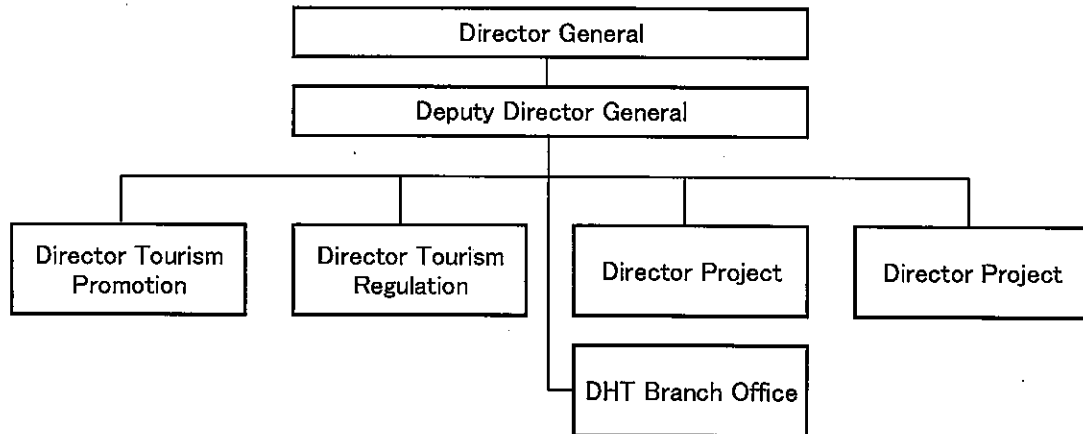
(4) 陸運公社 (Road Transport)





3. ホテル観光省

(1) ホテル観光局 (Directorate of Hotels and Tourism)



(2) ホテル観光公社 (Myanma Hotels and Tourism Services)

