

雑誌コラム紹介

< 世界エネルギーマップ >

中国で「ミャンマールート」構想が再浮上\*

常務理事・首席研究員 十市 勉

政変の余波を鎮めるのは、まず近隣二大国からだった。

10月中旬にキン・ニユン首相を解任したミャンマー軍事政権は、すぐさま中国とインドにアプローチした。10月25日、軍政トップのタン・シュエ国家発展評議会（SPDC）議長がミャンマー指導者として24年ぶりにインドを公式訪問。11月2日にはソー・ウィン新首相が中国・広西チワン族自治区を訪れ、現地で開かれた中国とASEAN（東南アジア諸国連合）の博覧会に出席している。

「開明派」とされてきた前首相が放逐されたにもかかわらず、中印両国は露骨な批判を手控えたようだ。表面上は国際的な孤立状態にあるミャンマーだが、そのアジアにおける存在感は年を追うごとに増している。インドシナ半島の付け根、ヒマラヤ山脈の延長部がベンガル湾に開く位置にあるミャンマーは、中国にとって南アジアへのアクセス経路、インドには中国の海洋戦略を牽制する要衝なのだ。

その地政学的特質ゆえに、両国はミャンマーへの影響力確保に余念がない。武器供給や基地建設で軍事的影響力を確立した中国は、無利子借款やプラント輸出でも攻勢をかけている。一方、先述のタン・シュエ議長訪印では、インド側が1,000万ドルの資金支援や水力発電所の建設などを約束したという。

エネルギー安全保障という文脈で見た場合、ミャンマーは世界第2位の石油消費国になった中国にとって、ますます手放せない拠点となった。石油の純輸入国に転じた90年代半ばの中国では、中東からの石油をミャンマー経由のパイプラインで輸入する構想が取り沙汰されていた。後のアジア経済危機で一度はお蔵入りになったこの計画が、今また復活しているのだ。

ミャンマー西部の深水港シットウェから中国雲南省の省都・昆明を結ぶ全長約1,500kmのパイプライン。その送油能力年間2,000万トン、中国の輸入量の約5分の1に相当する。急峻な山岳部を通過するため、総額約20億ドルの大プロジェクトになるが、現在の中国の技術水準ならば工期は3年程度で済むと見られている。

最近、バングラディッシュとの国境付近の海底でガス田が発見されたことも計画復活の契機ではあろう。だがこのミャンマー 雲南パイプラインは、むしろマラッカ海峡の迂回ル

\* 本文は新潮社発行「フォーサイト」2005年1月号に掲載されたものを転載許可を得て掲載いたしました。

ートという性格が強い。中国は石油消費の 40%を輸入に頼る。そしてその 50%は中東から  
 アフリカなど他地域も含めれば輸入全体の 80%が 幅員わずか 3km、航路深度 25m  
 未満というマラッカ海峡経由でタンカー輸送されるのだ。



スダ海峡、ロンボク海峡を経由するルートもあり得るが、スダ海峡は大型タンカーが航行するには浅すぎる。ロンボク海峡経由では遠すぎる。11月号本欄で触れたように、中国は2004年9月、新疆ウイグル自治区独山子とカザフスタンのアティラウを結ぶパイプライン建設に着工した。独山子に運ばれた石油は、やはりパイプラインで重慶まで送る計画がある。だがこうした内陸ルートの整備が進められても、中東から延びるシーレーンの潜在的脆弱性そのものは変えようがない。

一方で、フィリピン・スービック海軍基地撤退後の米国は、第七艦隊のシンガポールへのアクセス（施設利用）権を確保し、さらにプレゼンスを高めようとしている。インド海軍もマラッカ海峡の入り口にあたる自国領アンダマン諸島とニコバル諸島に海軍基地を置いて睨みをきかせている。

市場経済化が進む中国の一部専門家の間では「コスト負担を考えれば、シーレーン確保をアメリカに任せてしまった方が良い」といった議論も聞かれるようになった。ただ中国政府幹部・軍高官たちは台湾問題で緊張が高まった場合に米軍がマラッカ海峡を封鎖するシナリオも想定している。それ以前に、船舶事故でタンカー一隻が沈んだだけでも海峡は封鎖されるのだ。ミャンマー 雲南パイプライン計画の復活は、そんな中国の意識を如実に映し出す。

（この連載は隔月掲載です）

お問い合わせ [report@tky.ieej.or.jp](mailto:report@tky.ieej.or.jp)