

World Watching 263

ワールド・ウォッチング



中川 淳史

独立行政法人国際協力機構
(JICA)
社会基盤部運輸交通グループ
第二チーム



はじめに

ジブチ共和国は人口約97万人（世界銀行2019年）、面積23,200km²の国である。多数の船舶が行き交うアデン湾に面したこの国において、人々の貴重な交通手段となるフェリーの整備が日本の協力により進んでいる。本稿では、小さいながらも均衡のとれた国土の開発を進めるジブチ国政府の努力と、それを支援する我が国の協力について報告する。



ジブチとは

ジブチは、「アフリカの角」と呼ばれる地域に位置し、エリトリア、エチオピア、ソマリアと国境を接する。1977年の独立以降、民族間の対立、紛争が続いたが、民主化と内戦の終結に向けた努力を続け、2001年の政府と武装勢力間の和平合意後、現在では、紛争の多発する同地域において、地政学上重要かつ政治的に安定した国と見做されている。ヨーロッパからスエズ運河を経由しインド洋、アジアを結ぶ世界貿易の大動脈となっており、年間約1万9千隻（スエズ運河航行船舶数、2019年スエズ運河庁）の船舶が航行する。うち9%弱にあたる約1,600隻が日本関係船舶（2020年海賊対処レポート）であり、我が国が掲げる「自由で開かれたインド太平洋」の西の要点でもある。

経済面では、人口1億2,700万人（2019年世銀）を抱えるエチオピアを後背地に持つジブチ港の収入を中心にサービス業が同国の成長を牽引し、2010年以降5～6%の経済成長を続けている。

2010年前後にはアデン湾における海賊被害が頻発したことから、各国がその対処に乗り出した。日本の



図1 「アフリカの角」地域の道路網
※エチオピア北部で産出される炭酸カリウムをタジュラ港から搬出する計画がある。

ジブチ国 我が国支援による フェリー輸送能力の強化

自衛隊もその対策のためジブチに拠点を置き、以来、我が国とは緊密な二国間関係を維持している。このような背景のもとに、我が国はジブチ国に対し、「経済社会基盤の強化」、「経済成長を下支えする人材の育成」、「地域の安定化努力支援」を重点分野として活発な経済協力を行っている。

なお、ジブチ港の運営に関しては、管理運営を委託していたDP Worldとのコンセッション契約の破棄及びターミナル施設収用に関する係争、ジブチ政府とChina Merchants Port Holdingsとの共同出資による新ターミナルの建設など興味深い事象があるが、これらは港湾2020年9月号World Watching244を参照いただきたい。



プロジェクトの背景～ジブチ国内の
“南北問題”とフェリーの重要性～

ジブチ国は、南部に位置する首都ジブチ市に全人口の7割程度が集中している。タジュラ湾を挟んだ北部地域の開発は遅れているものの、エチオピア北部からの物流を念頭においた資源積出港の整備、観光資源の開発などが期待され、南部地域の都市が年1%台の人口増加が見込まれているのに対し、北部地域のタジュラ市及びオボック市の人口は年3%以上の割合で増加することが予測されている（図1）。

首都ジブチ市から北部地域へはタジュラ湾を大きく迂回する必要があるが、低い人口密度に加え、山岳地域が多く道路網の整備が遅れている。また陸路の途中にはワジと呼ばれる枯川が多数あり、上流に雨が降ると氾濫した土石流で道路が寸断されることも多く、食糧、燃料、水等の生活必需品の輸送が大きな課題となっている。このため、ジブチ市と北部地域を結ぶフェリーが、安価で安定した人々の貴重な移動手段となっている（図2）。



図2 首都ジブチ市から北部へのアクセス(道路とフェリー航路)

この海上輸送を担うのが我が国無償資金協力で整備したフェリーである。定員150人(トラック4台+乗用車6台搭載可能)のこのフェリーは、2009年12月に運航を開始し、ジブチ市とタジュラ市の間を週4往



図3 運航中のフェリー全景



図4 フェリー内部の様子

復、ジブチ市とオボック市の間を週2往復運航している。乗船率は高く、時には定員を超えて乗船されている例もある(図3、4)。

ジブチ国、特に北部地域の開発・発展により輸送需要は増大し、コンテナ車などの大型車両の搭載も求められるようになった。また、ハムシーンと呼ばれる季節風の時季には荒天のため毎年2か月ほど運休を強いられることも大きな課題である。

このため、より大型の、また通年運航が可能な新たなフェリーの導入が必要とされ、要請を受けた我が国は、新フェリー及び関連施設を整備する無償資金協力の実施を決定した(2019年9月贈与契約締結)。



プロジェクトの概要

同プロジェクトにおいては、新フェリーに加え、ジブチ港、タジュラ港にて、新フェリーの形状と規模に合致した新たな接岸施設の整備も同時に行う(図5、6、7)。

ジブチ港におけるフェリーの接岸施設はエスカルと呼ばれる地区にある。ジブチ沿岸警備隊の巡視艇な

プロジェクトの内容・規模(予定)

フェリー

- 全長49.95m ●型幅11.0m ●満載喫水2.5m
- 旅客定員250名 ●搭載車両数20台 ●載貨重量240t

接岸施設(ジブチ港、タジュラ港)

- フェリー接岸施設(浮棧橋)
(ジブチ港80m、タジュラ港80m)
- 附帯施設(防舷材、係留柱、梯子、標識灯等)
- 埋立護岸
- 防波堤(タジュラ港のみ)



図5 新規フェリー完成予想図



図6 ジブチ側完成予想図



図7 タジュラ側完成予想図

どの係留場所となっており、年間を通して静穏度が確保されている。既存フェリーが利用している斜路ではなく、フェリーの前後から人・車が乗降できるよう、新たな施設を整備する。人・車の動線を分け、安全性の向上を図る計画だ。

タジュラ側は、ジブチ港と同様の係船施設の他、ハムシーンの時季に西北西から吹く季節風による波の影響があるため防波堤も含めて整備する。

2022年3月現在、フェリーは本邦で建造中、2023年春ごろには係留施設が完成する見込みである。



期待される効果

既存のフェリーは、現在、ジブチ～タジュラ間を週4往復、ジブチ～オボック間を週2往復運航しているが、新規フェリー導入後は、既存フェリーがジブチ～オボック間を週6往復(ハムシーン季を除く)、新規フェリーがジブチ～タジュラ間を週6往復することが可能となる。事業完成3年後には、ジブチ・タジュラ間の年間乗客数が47,193人から104,000人に、また年間輸送車両数が5,085台から9,000台に増加することが期待される。欠航回数も年間71回から10回程度に減少し、北部地域と首都を結ぶ運輸網の安定・効率化が図られ、北部地域の市民生活の改善、ひいてはジブチ国内の開発促進、格差是正に寄与することが期待される。



終わりに

ODAによる港湾・海事分野では多数の資金協力を実施している。今回の協力は、市民の日常の移動手段を確保し、国土の均衡な開発に資するものである。このような市民に直接裨益する協力もまた重要であり、引き続き進めていきたい。