

World Watching 71

ワールド・ウォッチング



鹿島 孝和

株式会社国際開発システム
プロジェクト部長



21世紀最初の独立国

東ティモール国は2002年5月20日にポルトガルから独立して誕生した21世紀最初の独立国である。16世紀にポルトガルによって植民地化されて以来、オランダ、インドネシア等によって支配されてきたが、1991年インドネシア国軍によるサンタクルス虐殺事件後、急速に民族独立運動が広がった。インドネシア政府もスハルト大統領退陣後、独立容認の方針を転換し、1999年8月に国連主導下で独立の可否を問う国民投票が実施された。インドネシア政府による拡大自治提案が否決されると、独立反対派による騒乱・破壊行為により国内は騒乱状態となったが、国連による暫定統治を経て2002年に独立した。

同国の面積は14,000km²（岩手県とほぼ同じ大きさ）人口は騒乱直後にはインドネシア領に約15万人が避難民として流出したが、現在は騒乱前の93万人程度まで回復した。しかしながら、この間の維持・管理の中断等により、インフラの約70%が破壊された。経済も大幅に回復したものの、2002年5月の独立以降、外国の援助機関関係者の大幅な減少等から経済状況が再び悪化している。主産業は農業であるが、主食の米は自給出来るまでには至っていない。我が国のNGOの指導によりコーヒー豆を生産し、それを輸出して得ているのが唯一の外貨収入源である。



唯一の国際港ディリ港

産業の乏しい東ティモールでは生活物資の



東ティモール国 21世紀最初の独立国を 支えるディリ港

85%を輸入に依存している。東ティモールにおいては、港湾（商業港）はティモール島の北側に6港あり、地方港湾のコムとチパール両港の一部が上述の騒乱により破壊されたが、首都ディリ市にある東ティモール国最大のディリ港は大きな被害を受けなかった。ディリ港の年間の取扱貨物は生活必需品を中心とした輸入5万トン、コーヒー豆を主とした輸出1万トンで合計6万トン程度であり、生活安定及び経済発展には港湾の整備・運営の効率向上は不可欠である。現在ディリ港は運輸通信省の直轄港であるが、将来、独立採算方式の港湾公社にすることが国会で議決されている。

同港の施設は、延長290m、水深6.4mのPC杭式岸壁、上屋・倉庫・旅客ターミナル・管理棟等の建家、及びコンテナヤード約20,000m²からなる。岸壁は1994～1999年、当時インドネシア政府により建設されたが、建設から数年で埠頭の一部に建設時の施工不良が原因と見られる床版の陥没や梁の破損が発生した。損傷の激しい箇所を避けながら荷役作業を実施しているが、既に輸出入貨物の取扱能力が限界に達している中、床版の陥没箇所が増加している。この状況を放置すれば近い将来パースの使用が不可能となり、国際港湾としての機能が損なわれ、東ティモール国の社会経済および国民生活に重大な影響を及ぼすことが懸念された。



ディリ港リハビリ事業

このため、我が国は国連開発計画（UNDP）の実施するディリ港のリハビリ事業に5億円を



我が国の無償資金協力により供与されたディリ港防舷材



ディリ港棧橋床版及び梁の劣化状況
施工時のかぶりの不足から、床版及び梁のコンクリートが落下し、鉄筋が露出して非常に危険な状態

抛出し、2000年11月～2003年12月にかけてディリ港の航路標識、防舷材及び西コンテナヤードのリハビリ事業を行った。筆者も本事業に従事したが、同国における港湾工事は苦労の連続であった。まずリハビリ事業の開始当初は生コン供給者が、スランプコーンや圧縮試験機等の品質管理器具をコンクリート打設時まで用意できなかったため、日本人技術者が経験とカンでコンクリート打設を行わざるを得なかった。また、砂利、砂、水以外の材料は輸入に依存しているため、綿密な資材調達計画を行う必要があった。

更に、同国には大工や溶接工等の熟練工、港湾工事経験者が存在しないため、そうした技能工は外国人労働者に依存している。従って、地元労働者は普通作業員として工事に参加してもらうことになるが、時間外勤務を極端に嫌うことから工程管理には非常に苦労した。時間外勤務に協力的な労働者も少数存在し、賃金その分上乗せされたが、給料日に同一工種は全員同

賃金でないと不平が出て事業者に脅迫や危害を加えるといった問題があった。時間外勤務に関して労働者を啓蒙する必要性を痛感した。



東ティモール国の課題

国連の暫定統治下に置かれた1999年後半以降、東ティモールの失業率は現在まで85%前後で推移しており、一人当たりのGDPは354米ドル（2004年度）と世界でも最貧国の一つと言われている。これはポルトガル領時代、自給自足的な農業に依存した貧困状態が続き、工業化が全く進んでいなかったこと、インドネシア統治時代、社会資本の整備が進んだもののインドネシアが退去した後、再び自給自足的な生活に戻ったためである。一方、東ティモールの最低賃金は、85米ドル/月と、隣国のインドネシアと比較して安いとは言えない。また、工業資源も乏しく外国企業にとって東ティモールに進出するメリットが少ないため、工業化は進んでいない。このため、高等教育を受けた人材の雇用先の確保が困難となっている。そのため、彼らは旧宗主国のポルトガルに移民して、就職するケースが多く、国を育てようとしている指導者にとっては難題山積である。

また、東ティモールの周辺海域は、マグロをはじめ魚類は豊富に獲れるが、漁業関係者に氷を使う習慣がないため陸揚げ後、腐ってしまうものが多い。豊富な漁獲物を輸出して外貨獲得を図るべく、アジア開発銀行の支援により改修されたディリ近郊のヘラ漁港は、完成後約3年経過したにもかかわらず稼動していない。これは、既述の氷を使う習慣がないことと、輸出相手国が近隣にないことが主要因であると考えられる。

他方、東ティモールと豪州の間の海域には、ティモールギャップと呼ばれている海底油田が存在することが知られている。両国政府は、ティモール海共同開発区内のガス・油田から上がるロイヤリティーおよび税収の配分で昨年未合意しており、今後石油収入が国家経済を支える柱として期待されている。

他方、東ティモールと豪州の間の海域には、ティモールギャップと呼ばれている海底油田が存在することが知られている。両国政府は、ティモール海共同開発区内のガス・油田から上がるロイヤリティーおよび税収の配分で昨年未合意しており、今後石油収入が国家経済を支える柱として期待されている。