

World Watching 166

ワールド・ウォッチング



大西 裕之

JICA 専門家
(東ティモール)

東ティモール 新港への機能移転と 新たなディリ港の役割



はじめに

東ティモールは、2002年5月に独立した新しい国で、人口約120万人、国土面積1.5万km²（双方とも岩手県と同程度）の小さな国である。2012年に発足した第5次立憲政府は、石油天然ガスの採掘権収入を元手に、2030年にmedium-high income country（中-高所得国）になることを将来的な目標に据えた5か年計画を策定し、戦後復興から開発へと国づくりを進めている。

同国で唯一の国際貿易港は、首都の中心に位置するディリ港である。国際物流の要として、また、離島や飛び地を結ぶフェリーの基地として重要な役割を担っているが、いくつかの大きな課題に直面している。

ディリ港の現状と、東ティモールの発展に向けた今後の方向性に係る最新情報を紹介する。



ディリ港の現状と課題

我が国は、独立前の国連による暫定統治時代（1999～2002年）から、国連を経由したディリ港整

備への支援を行っている。2001年には、航行援助施設や防舷材の復旧、独立後の2003年には、港の西地区で照明施設を含めたコンテナ蔵置施設の復旧や給水施設の復旧等を行い（詳細については、本誌2006年4月号World Watching参照）、2007～2009年にかけては、岸壁180m（図1のバースAとバースB）の復旧を支援した（いずれも無償資金協力）。また、ディリ港とフェリー航路で結ばれている飛び地のオエクシ港においても、2011～2013年に同港全体を対象とした緊急復旧工事を支援している。

いずれの施設も、東ティモールの戦後復興を物流面・人流面から支援するものであり、国づくりに大いに貢献している。取扱貨物量では、2003年にはコンテナ2万TEU、一般貨物4万トンであったが、2012年にはそれぞれ4.5万TEU、18万トンを記録するに至っており、特に、2007年以降の高度成長（年平均経済成長率10%以上）を支えてきている。

しかし、運営上の工夫や改善の余地はあるものの、水深が浅い（7m）こと、埠頭用地が狭隘であること（写真1参照）、及び貨物量の増加が首都ディリの道路等の都市機能に大きな影響を与えること等か

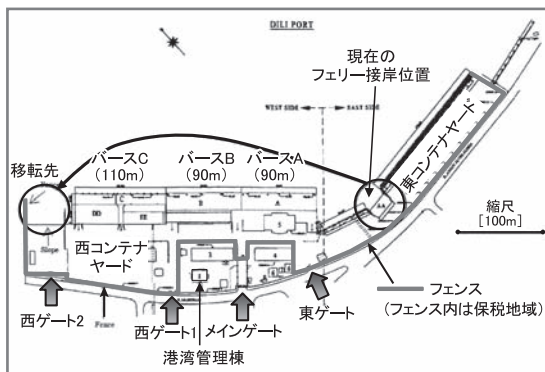


図1 ディリ港平面図



写真1 狭隘な埠頭用地の状況

ら、現在の運営状況は機能的には既に飽和状態にあると評価されている。

狭隘な埠頭用地の利用形態も問題がある。具体的には、フェリー関係施設とコンテナ貨物の取扱区域が混在していることから、フェリー旅客と荷役機械の接触による人身事故のリスクが高いことや、保税区域として国際貨物の置場が物理的に分離されていないため、保安上の脆弱性も指摘されている。



新港計画

ディリ港の現状を踏まえ新港の整備計画が策定され、その実現に向け、急ピッチで様々な取り組みが推進されている。

新港は、ディリ港の西方10kmにあるティバール湾の西側に計画されている。岸壁水深15~16m、延長300mのコンテナ岸壁2バースを中心とした港(図2参照)で、計画コンテナ貨物量は、現在のディリ港の貨物量のおよそ10倍となる45万TEUである。新港が整備された際は、まずはコンテナ取扱施設が優先的に移転されるが、最終的には、一般貨物も含め貨物取扱機能の全てを新港に移転する計画である。

政府は、世界銀行グループの一つである国際金融公社(IFC)とアドバイザー契約を結んでこの計画を進めている。計画の実現にあたっては、民間の専門知識と運営ノウハウ等を活用するため、BOTによるPPP方式で進めることとされている。初期投資257百万ドルのうち、政府が148百万ドル(約6割)を支出。残りを受注する民間企業が負担して整備(Build)を行い、同民間企業が30年間運営(Operate)した後、残る資産を政府に移転(Transfer)するというものである。

このPPP計画に対し、世界的なターミナルオペレーターを含む47社が関心を表明している。政府は、計画提案書の提出招請に向け、民間事業者の事前選定を1月中旬目途に完了することにしており(本稿記載時点では結果について未公表)、その後、事業者から提出される事業計画提案書の審査等の手続きを経て、本年6月末には、整備・運営を担う民間事業者を確定し、契約する予定である。施設の建設開始は2015年2月と計画されており、2016年ないし2017年には、一部完成・供用開始を行うこととされている。

なお、新港の整備計画の策定を受け、周辺の道路整備に関しても、ADBの支援により改良が進められていたものに加え、一部区間での車線数の増加や、地山の開削によるバイパス整備等、更なる機能強化が計画され、供用開始に間に合わせるべく鋭意工事が進められることになっている。

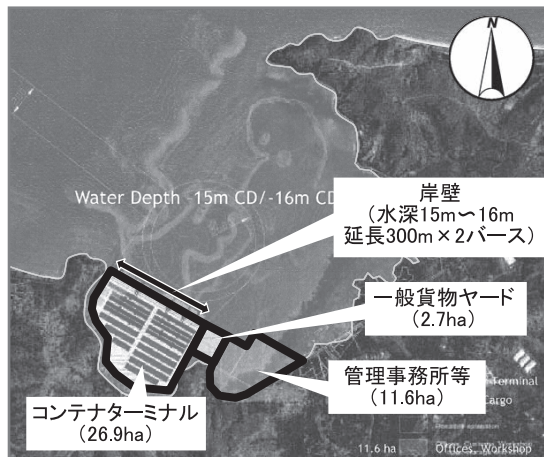


図2 ティバール湾の新港計画



ディリ港の効果的な利用に向けて

新港整備の計画は進められているが、首都に近接するディリ港も、引き続き効果的に活用することが求められる。

短期的には、新港が整備される3~4年後(不測の遅延等の発生を考えれば更に2~3年を加算)までは、既に飽和しているディリ港をフル稼働させ、貨物需要に応えなければならない。そのため、現在、ディリ港の西方7kmほどに位置するタシトルという地区に、1月末供用を目標に、コンテナ専用の内陸ターミナルの整備が進められている。運営上の工夫や改善を着実に行うことに加え、内陸ターミナルの整備により、新港供用までのディリ港の機能を確実に補完することが期待される。また、人流と物流が混在する状態を解消するため、フェリー接岸位置の移転計画も進められる予定である。

新港が整備された後は、これまで我が国が支援して整備されたディリ港の施設が、引き続き新たな役割の下、東ティモールの発展をしっかりと支える施設となるよう積極的に関わる必要がある。ディリ港には、フェリー輸送による、人流を中心とした機能が残される予定となっている。また政府は、戦略開発計画(SDP)において、“観光”を重点開発分野のひとつに位置づけており、その一環で、大型の国際クルーズ船をより積極的に受入れるといった新たな役割も期待される。引き続き密接に連携して、観光に貢献する社会基盤として港湾整備を進めることが重要と考えられる。



おわりに

我が国には、港の再開発に係る豊富な実績とノウハウがある。ディリの都市計画づくりは我が国の支援で進められることになっており、首都ディリの海の玄関口であるディリ港への新たな機能の付加が着実に実現するよう、港湾局アドバイザーとして積極的に関与、助言していきたい。