

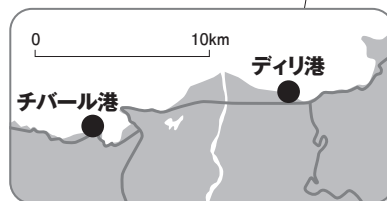
World Watching 248

ワールド・ウォッチング



笹 健二

独立行政法人国際協力機構
(JICA)
社会基盤部 国際協力専門員
(港湾・物流)



東ティモール ディリ港の機能転換と チバル港開発

物資と人の輸送拠点となる港湾に関しては、ディリ港など既存の港湾の弱点を示したうえで、新たな貿易港を整備すること（チバル港の開発）や地方港湾の改修を進めることなどを主要な課題と位置づけている。



はじめに

東ティモールはインドネシア、バリ島東方に位置するティモール島の東側半分にある。面積約15,000km²、人口約130万人の国で、21世紀最初の独立国（2002年5月20日に独立）である。公用語は元来の言語であるテトゥン語とポルトガル語であり、日常はテトゥン語がしゃべられている。ポルトガル語圏諸国共同体に加盟しているが、ASEANに関しては加入意向を正式表明しているものの、未だ実現していない。現在持続可能な成長及び発展に向けた本格的な国づくりに着手しているが、国家収入の多くを石油や天然ガスといった資源にもとづく収入が占めているため、資源収入からの脱却と産業の多角化が重要な課題となっている。このような中、我が国はインフラの整備・改善を支援の重点分野の一つとして掲げており、港湾分野においては継続的に支援を行ってきている。小職は2017年3月から3年間、東ティモールの港湾管理者Administração dos Portos de Timor Leste (APORTIL) においてJICA専門家として港湾計画・施設維持管理アドバイザー業務に携わった。唯一の貿易港湾であるものの機能転換の局面を迎えるディリ港と建設中の新港チバル港について最新の動向を報告する。



国家開発戦略

最新のというわけではないが、はじめに国家開発戦略2011-2030 (SDP) にふれておく。2011年に策定されたSDPは、社会関係分野、インフラ分野、経済開発分野などから構成された総合的な計画であり、2030年に高中所得国となることを目指している。この中で、



ディリ港の現況と課題

ディリ港は水深7m、延長289mの横棧橋を持ち、唯一の貿易港としてここ数年5万TEU前後のコンテナ貨物を捌いている。産業が乏しいため、輸出貨物がほとんどなく、ディリ港で出船に積まれるコンテナはほとんどが空コンである。

着岸する本船はシップギアを搭載した小さなコンテナ船が主となっている。定期便を運航する船社からもう一回り大きなコンテナ船の着岸が要望されているが、APORTILは横棧橋289mのうち東側180mだけをコンテナ船係留バースとして開放しているため、これに対応することができないでいる。このコンテナ船へ開放している部分は日本の無償資金協力によって改修し健全性を保っているが、残る109mは破損が著しく、コンテナ船の接岸を禁止している。APORTILは老朽化把握のための調査に関する予算取りをしている。

荷捌き地は狭隘で、シップギアとリーチスタッカーによるコンテナ荷役の効率は悪い。首都の中心地にあるため荷捌き地の拡張は困難であり、また横棧橋前面の泊地においては、沖600m付近にある浅瀬によって防波堤なしで一定の静穏性が保たれていると考えられるが、反面港湾の拡張は貴重な泊地を狭めてしまうことになり慎重を要する。

このようにディリ港は、物流をつかさどる港湾として限界に達している。

その一方で、ディリ港はRoRoタイプのフェリー港となっている。APORTIL及び民間フェリー事業者は、ディリ港からインドネシア領にある飛び地のオエクシ港へ週4

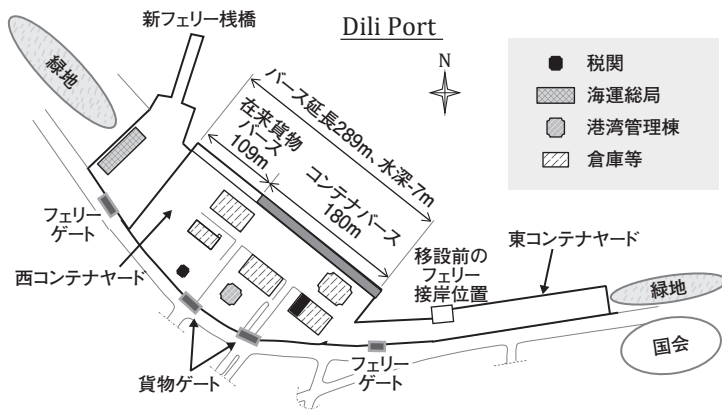


図1 デイリ港施設配置図 出典：APORTIL所有の図をもとに筆者が作成

便及び離島のアタウロ港へ週2便の定期便を運航している。JICAは無償資金協力を実施しており、これによって2013年にオエクシ港緊急改修計画の工事を、2019年にはデイリ港緊急フェリーターミナル移設計画の工事を完成させた。これらによって両港に安全性と効率性の大幅な向上がもたらされ、利用者から大変喜ばれている。



写真2 デイリ港フェリーターミナル 日本の無償資金協力で整備。RoRoフェリーが2隻同時に着岸することができる。 出典：筆者撮影



写真1 デイリ港 物資輸送はコンテナが主流であり、完成車もコンテナで輸入されている。オープンコンテナも活躍している。 出典：筆者撮影



図2 チバール港パース

調達当局	東ティモール政府
事業主体	Timor Port S.A (Bolloréグループ)
契約期間	30年
事業方式	DBFOT (設計・建設・資金・運営・移転)
フェーズ1投資額 (政府/民間)	280万USD (130万USD/150万USD)
工事開始	2018年8月
最大接岸可能船型	7,000TEUクラス
年間取扱貨物量	100万TEU (完成時)

表1 チバール港開発概要

図2、表1出典：Project Management Unit Timor-Leste

東ティモール最初のPPP事業で進められており、事業主体は、BolloréグループのTimor Port S.Aである。契約期間30年のDBFOT。東ティモールの支出はVGF (Viability Gap Funding：補填資金) として130万USDであり、歳入は取扱貨物量に応じた課金と船舶の入出港にともなう諸料金や税となっている。事業の概要は表1のとおり。

World Watching これからのデイリ港

上述の現況と課題を踏まえAPORTILは、SDPに掲げられているチバール港の供用に際してはデイリ港でコンテナなど貨物の取り扱いを行わず、しかし港として存続させることとしている。つまりデイリ港は発展的に機能転換を図り、移設したフェリーターミナルを活かして国内海上輸送の拠点となることや、クルーズ船が寄港する首都デイリの臨海部にふさわしい港湾となることを考えている。

World Watching チバール港の開発

2018年8月、新港チバール港の整備工事 (フェーズ1) がデイリ港から西へ約10kmのチバール湾でスタートした。Covid-19などの理由により工期は2022年5月まで延長されている。水深16m延長630m、防波堤はない。ガントリークレーンやRTG (タイヤ式のコンテナ移動クレーン) を備えた本格的なものであり、フェーズ1で完成させる岸壁630mとヤード18haをもって供用開始する。キャパシティは22.6万TEU/年。フェーズ2では27haまでヤードを拡張して、さらに荷役機械の増設を図り、100万TEU/年となる計画である。チバール港パース (図2参照) を見るとコンテナ専用港ととれるが、デイリ港からすべての国際貨物がパシントンタッチされることとなるため、在来貨物も取り扱うことになっている。

World Watching おわりに

東ティモールは日本に対し戦略的全国港湾開発マスタープラン策定に係る要請を行った。港湾管理者APORTILはデイリ港の再開発を含めた全国の港湾開発に関して理論的に裏付けされかつ具体性をもった計画を必要としている。これに応え、JICAは2020年2月に予備的な調査である詳細計画策定調査を行った。今後のマスタープランの策定に際しては、東ティモールの経済活動の活性化のために維持管理を含んだ質の高いインフラ整備に資するものとなるよう邁進していきたい。