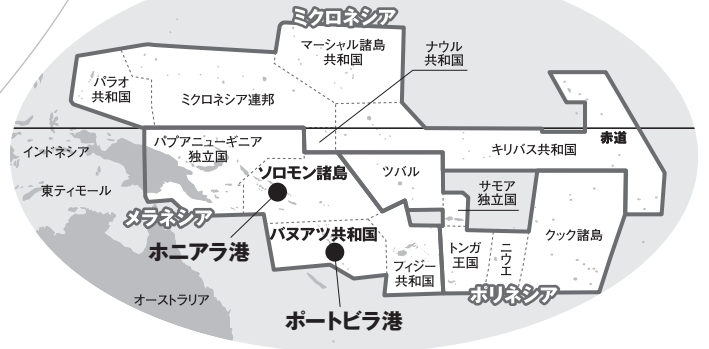


# World Watching 190

ワールド・ウォッチング



## 南太平洋の拠点港をめざす ホニアラ港と ポートビラ港



柴崎 隆一

国土交通省国土技術政策総合研究所  
管理調整部国際業務研究室長



はじめに

ソロモン諸島とバヌアツ共和国（以下バヌアツ）は、南太平洋（メラネシア）の環太平洋造山帯上に隣り合う火山国で、人口はそれぞれ約56万人と25万人であり、14の独立国が存在する大洋州島嶼国の中で、人口・経済規模ともにパプアニューギニア、フィジーに次いで3、4番目となっている。両国とも後発発展途上国（最貧国）であり、ほとんどの消費財を輸入に頼る一方で、輸出は量が少ないうえにコブラ、原木、水産品などの農林水産品にほぼ限られる。さらに、それぞれの首都（ホニアラ、ポートビラ）に立地する港湾では、唯一の国際埠頭が現状において手狭となっていることから、わが国の支援による2つ目の国際埠頭整備プロジェクトがそれぞれ進行中（ただしホニアラは無償、ポートビラは有償）であるなど、類似した部分も多い。

一方で、昨年は大きなサイクロン（サイクロン・パム）の被害を受けながら、仏領ニューカレドニアにも隣接し、観光立国を目指すバヌアツと、パプアニューギニアに隣接し、1990年代後半から2000年代初めに発生した民族紛争からの治安回復途上にあるソロモン諸島では、港湾の置かれた状況や抱える問題も異なる。そこで本稿では、この対照的な2港の現状を概観し、それぞれの港の今後について展望する。



国際クルーズの需要増に対応する  
ポートビラ港（バヌアツ）

### (1) ポートビラ港の現況

バヌアツは、フィジー・ソロモン諸島の両隣国と異なり、かつてイギリスとフランスの共同統治領であ

ったことから、フランスの文化も色濃く残す国である。また、周囲の国に比べると治安状況もよく、海

の透明度も高いことから、「世界で一番幸せな国」とのキャッチフレーズのもと、多くの観光客がクルーズ客船に乗って、ニューカレドニアやオーストラリア・ニュージーランドから訪れている。

ところが、多くのクルーズ客船が入港する首都のポートビラ港には大型船が入港可能な埠頭（国際埠頭）が一つしかなく、国際貨物（年間コンテナ取扱量約12,000TEU）との兼用になっている。2012年以降は年間110～120隻のクルーズ客船が入港しており、クルーズ客船の入港中は貨物の荷役を停止せざるを得ず、一般的にクルーズ客船は早朝に入港し夕方出港するスケジュールのため、3日に一度は日中の荷役ができない状況となっている。

### (2) ポートビラ港における取り組み

上記を踏まえ、既存国際埠頭より数百mほど離れたラペタシ地区に新たに国際多目的埠頭を整備するプロジェクトが、日本の支援により昨年より開始されている。新埠頭の完成後は、新埠頭で主に国際貨



ポートビラ港に停泊中のクルーズ船



新埠頭の完成予想図

物を取り扱い、既存埠頭はクルーズ客船向けとなる  
ことが予定されている。なお、当該プロジェクトは、  
大洋州島嶼国を対象とした初めての円借款プロジェ  
クトである（これまでは、港湾整備に限らず大洋州地  
域のすべての日本支援のプロジェクトが無償援助で  
行われてきた）。

2015年初めの襲来したサイクロン・パムはバヌア  
ツに大きな被害をもたらし、筆者の訪問時（2015年9  
月）でもまだその爪痕も散見されたが、植民地時代  
の独特の雰囲気を残したバヌアツ共和国は、観光立  
国として生きるべく、その前提となる新埠頭の完成  
が期待されている。

## World Watching 荷役効率の改善をめざすホニアラ港 (ソロモン諸島)

### (1) ホニアラ港の現況

ソロモン諸島は、旧イギリス領で現在もイギリス  
連邦の一員であり、日本人には第2次世界大戦時の  
激戦地としても知られる（現在のホニアラ空港を巡  
るガダルカナル島の戦い）。1990年代後半から2000



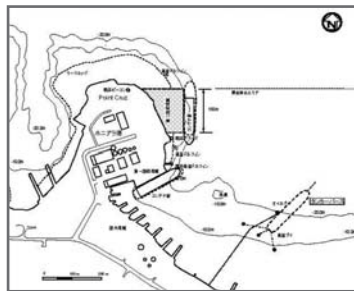
ホニアラ港の既存国際埠頭  
ヤードなどで舗装が損傷

年初頭にかけて民  
族紛争が激化し、  
2003年には豪州・  
NZによる多国籍軍  
が展開したものの、  
2006年以降は治安  
は回復傾向にある。  
ホニアラ港の既存の国際埠頭は岸壁延長120m、水  
深 -9.2mであるが、このうち1982年に整備された  
陸側の46mについては活荷重40tで設計されており、  
実入りコンテナを乗せた荷役機械の乗り入れが規制  
されるなど、上写真に示すように老朽化が進んでい  
る。年間接岸船舶数が300隻前後あり、港内荷役は  
24時間体制で行われている（着岸およびゲートオー  
プンは日中のみ）にもかかわらず、たとえばコンテ  
ナ船の平均的な接岸時間（ターンアラウンドタイム）  
は約1.5日（1隻あたりの積卸量は約150~200TEU、  
年間およそ3万TEUの取扱）とのことであり、船舶  
の入港待ちが常態化している。

### (2) ホニアラ港における取り組み

上記を踏まえ、2014年より2年間の計画で、日本に  
よる無償資金援助プロジェクトとして、既存埠頭の  
北東に、岸壁延長150m（計画対象船の船長は200m）、  
水深-11mの国際第2埠頭の建設が進められている。  
また、既存埠頭についても、2015年初めに港湾管理  
者（SIPA：ソロモン諸島港務局）に就任したシンガ  
ポール人CEOによって様々な改革が行われ、平均接  
岸時間の短縮に成功し、船舶の入港待ち混雑が大幅  
に改善されたとされる。

一方で、2015  
年9月に、この  
ような混雑改善  
等を理由に、た  
とえば、コンテ  
ナー本辺りの積  
卸料金が680ソ  
ロモンドル（約1  
万円）から1,800  
ソロモンドル（約  
2万6千円）とな  
るなど、SIPAに  
よって港湾料金  
の大幅な値上げ  
が実施され、船



ホニアラ港第2国際埠頭計画



建設工事の状況（2015年9月撮影）

会社にとっては今後の動向が読みづらい環境となっ  
ている。SIPAへのインタビューによれば、隣国のバヌ  
アツに盛んに寄港しているクルーズ客船をソロモン  
諸島にも誘致していきたいとのことであったが、治安  
も回復途上で、バヌアツに比べれば観光地としての  
魅力も多くない同国に直近で多くのクルーズ船が寄港  
すると期待するのはいささか楽観的とも思われる。

また、ソロモン諸島は地理的に大洋州の中心付近  
に位置し、航路によっては北西の中国や西方の東南  
アジアからの定期サービスの折り返し港ともなっ  
ており、既存埠頭の改善や新埠頭の整備により荷役効  
率が改善されれば、北方のミクロネシアや東方のポ  
リネシアとアジア、豪州などの間の物流機能の結節  
点としての成長も期待されるところである。

## World Watching おわりに

バヌアツのポートビラ港が国際クルーズの需要増  
に対応を迫られる一方で、ソロモン諸島のホニアラ  
港は第2埠頭の整備も含めた荷役効率の向上による  
船混みの解消が急務となっている。島嶼国におい  
て、観光は重要な産業の一つである一方で、広大な  
エリアに中小の島嶼国が散在する大洋州地域では、  
各国の経済を支える海上貨物輸送についても、全体  
のボリュームが少ない中でもできる限りの効率化を  
進めることが地域の発展にとって必須と考えられ  
る。地域の中での各国の地理的な特徴等も踏まえ、  
自国の優位性を生かした発展戦略を展開するにあたり、  
現在実施中のプロジェクトによって機能が強化  
される両国の港湾が、今後大きな役割を果たしてい  
くことを期待したい。

注）外務省の海外安全情報（2016年1月現在）によれば、パ  
プアニューギニア、ソロモン諸島、フィジーは全土に  
最低でもレベル1の危険情報が発出されているのに対  
し、バヌアツには危険情報は発出されていない。