

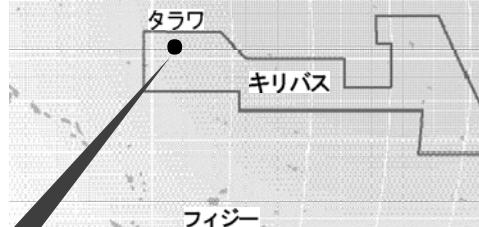
# World Watching 91

ワールド・ウォッチング



渡邊 弘

在フィジー日本国大使館二等書記官



## キリバス共和国 島嶼国の 生活を支える ベシオ港

### キリバス経済と港湾

キリバス共和国は、赤道と日付変更線が交わる太平洋中央部の東西約3,800km、南北約2,000kmの領海内に散在する33の島から成る諸島国家である。同国の人口は約9万人、主要産業は広大な経済水域を活かした水産業であるが、国土の拡散性や国際市場からの地理的隔絶性が、同国の経済発展を困難なものにしている。

また、同国の国土面積は僅か730km<sup>2</sup>（対馬とほぼ同じ）と非常に小さく、隆起珊瑚礁で形成された国土には農業に適した十分な土地もなく生鮮野菜等の食料品をはじめ、生活物資のほとんどを輸入に依存している状況にある。

首都タラワに所在するベシオ港は、同国で唯一外貨貨物を取り扱う国際港であり、国内の各離島への物流、旅客輸送の拠点としてキリバス経済を牽引する重要な役割を担っている。日本は1994年～95年の開発調査をふまえて、1996年～00年に無償資金協力「ベシオ港整備計画」による新港整備をおこなった。

### 異常波浪と海面上昇

環礁国であるキリバスでは一部の諸島を除いて海拔数メートルで大部分は平坦であることから、地球温暖化等の気候変動による異常波浪や海面上昇は同国にとって非常に深刻な問題となっている。南太平洋地域環境計画（SPREP）は、キリバスを太平洋地域の中でも海面上昇・気候変動の影響を受ける可能性が高い国として位置

づけている。

最近の異常波浪による被災事例を以下に示す。

2002年11月、ベシオ港は大規模な異常波浪により被災し、護岸の一部が破壊されるなどの甚大な被害を受けた（写真1）。その後、JICAによる現地調査が実施され、被災要因としてエルニーニョ現象による水位上昇、強風作用下での吹き寄せ、大潮期が重なったこと等の複合的な影響により、年最高水位に匹敵する水位になっていたことが判明した。海面上昇については、同港に設置された潮位記録を分析した結果、92年～04年で最大・最小・平均潮位ともに僅かな増加傾向（3～6cm）が認められたが、陸上基準点標高の変化による影響も含まれるため、慎重な検証が必要とされた。

その後、日本はキリバス政府の要請に基づき、被災したベシオ港の修復および異常波浪への対策（設計波高や潮位条件を変更し、新たな護岸等を整備）を施す一般無償資金協力「ベシオ港修復計画」（総額約8億円）の実施を決定した。2007年3月、同計画は無事終了し、ベシオ港の機能は完全に回復した。

上記のように日本の無償資金協力は、台風、地震、津波といった過酷な自然条件を克服してきた経験あるいは技術力を活かして、自然災害に強い港湾整備に重要な役割を果たしてきている。

### 定期航路と取扱貨物量の増加

太平洋諸島への海運サービスを提供する主な船会社としては、オーストラリア/ニュージーラン



写真1 異常波浪により被災した護岸

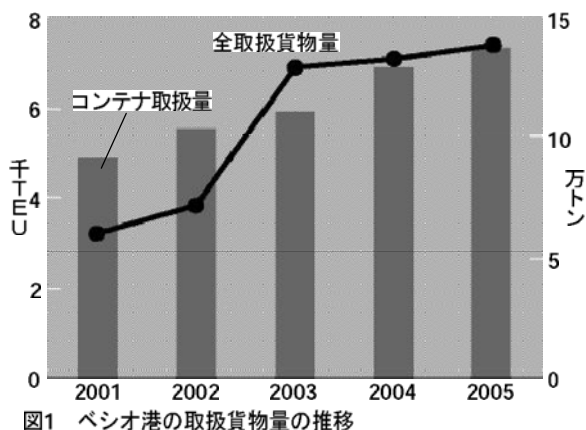


図1 ベシオ港の取扱貨物量の推移

ドとを結ぶパシフィック・ダイレクト(PDL社)、チー日本/韓国とを結ぶグレーター・バリハイ(GBH社)等が定期航路を運航している。PDL社は100m級(6,000~8,000トン)の中型コンテナ船により太平洋航路の拠点であるフィジーを中継地として、毎月2回運航しているがベシオ港には寄港していない。

現在、ベシオ港に寄港する船会社のうち、GBH社は160m級(17,000トン)の大型コンテナ船により、近隣の太平洋諸島に寄港しながら隔月運航で、横浜~タラワ間を9日間で結んでいる。CCS社は160m級(10,000トン)の大型コンテナ船により、同じく近隣の太平洋諸島に寄港しながら毎月運航でフィジー(スバ港)~タラワ間を5日間で結んでいる。また、キリバス・ SHIPPING・サービス(KSSL社)が不定期ではあるが需要に応じて国内港およびスバ港等の近隣諸国に寄港している。

ベシオ港における取扱貨物量(図1)は、2001年から2005年の間で約2倍(コンテナ貨物量は約1.5倍)に増加しているものの、岸壁水深が-6.0mしかないため、GBH社及びCCS社の大型コンテナ船が直接接岸することができず、バージによる二次輸送(全体貨物量の約9割)に依存している状



写真2 ベシオ港沖合に停泊するコンテナ船と解作業風景

態にあり、以下のような問題点がある(写真2)。

- ①解作業は天候に左右されやすく、関与する荷役機械も多いことから通常の荷役作業に比べて非効率なものとなっており、輸送コストを押し上げ、キリバスの物価を上昇させる原因の一つとなっている。
- ②過去には解への荷役作業中に作業員が転落して死亡する事故が発生するなど、安全性にも問題がある。
- ③輸入コンテナの荷卸作業が優先されるため、船舶の停泊期間中にすべての空コンテナを船舶に積み上げることができず、残置された空コンテナが港湾機能を低下させている。

これらの問題点を解決するため、キリバス政府は日本に対し、大型船舶が着岸可能な水深-9.0m岸壁を含む一般無償資金協力「ベシオ港拡張計画」の実施を要請してきている。



### 切手になったベシオ港

日本の対キリバス無償資金協力は、2005年度までに累計で約150億円の実績がある。

キリバス政府は、日本の無償資金協力によるインフラ整備を非常に高く評価しており、特にベシオ港は過去に記念切手が発行されたこともある。

将来的に日本の無償資金協力により、ベシオ港が拡張整備されれば、キリバス経済の発展に大きく寄与するだけでなく、日キリバス二国間の友好関係がより深いものになることが期待される。

