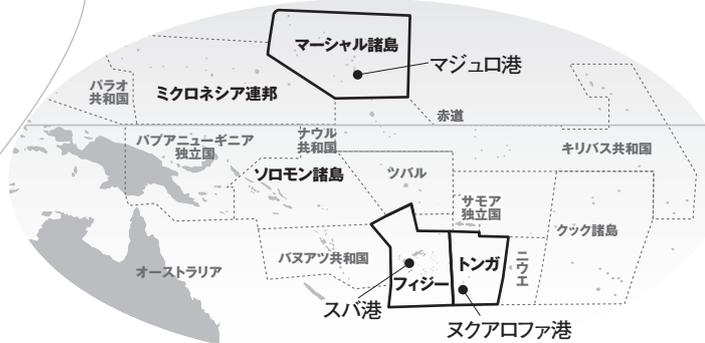


World Watching 279

ワールド・ウォッチング



大洋州の港湾の現状と課題

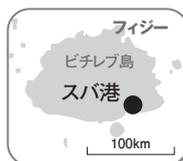


写真1 スバ港キングス埠頭 (FPCLウェブサイトより)



安藤 有司

五洋建設株式会社土木本部
前 国際臨海開発研究センター
(OCDI) 主任研究員



小沼 健人

東洋建設株式会社国際支店
前 国際臨海開発研究センター
(OCDI) 研究員



はじめに

国際臨海開発研究センター (OCDI) は、令和4年度国土交通省の委託のもと、自由で開かれたインド太平洋 (FOIP) 構想の実現に資するため、インド太平洋地域における港湾開発プロジェクトの案件形成に向けた調査を行った。本調査では大洋州のマーシャル諸島、ミクロネシア連邦、フィジー、トンガ、ソロモン諸島の5か国を訪問し、港湾の現地調査を行った。

本稿では、フィジー、マーシャル諸島およびトンガの現地調査結果と、5か国の島嶼国港湾が直面する課題と我が国の支援方策をとりまとめ報告する。



フィジーの港湾

300以上の島からなる南太平洋の島嶼国フィジー共和国は、人口約88.5万人、国内総生産45.39億ドル、一人当たりの国民総生産は4,890ドル (2020年、世界銀行) で、主な産業は観光業、砂糖業と縫製業である。人口規模が大きいフィジーには国際機関の出先事務所も集積し、太平洋島嶼国の経済の中心的な役割も担っている。

フィジーの港湾管理組織は他の大洋州の港湾管理組織と異なり公社化した組織である。フィジーでは港湾、空港をはじめと多くの機関がエージェンシー化されている。Fiji Ports Corporation Limited (FPCL) は2013年にFiji Port Authorityの公社化により設立。2015年に株式売却した。FPCLの株式構成は、政府41%、Fiji National Provident Fund (フィジーの年金運用機関)



マーシャル諸島の港湾

マーシャル諸島は、北太平洋にあり人口約6万人、国内総生産2.44億ドル、一人当たりの国民総生産は4,490ドル (2020年、世界銀行) で、主な産業は農業、観光業と漁業である。また、米国との間で自由連合盟約を締結し、資金援助を受けている。調査した5か国で唯一台湾との国交関係を維持している。

マーシャル諸島の首都にあるマジロ港は政府港湾庁が管理する。環礁内にデラップ国際埠頭とウリガ国内埠頭がある (図1)。日本の協和海運のほか2社が就航。年間のコンテナ取扱量は2,500 ~ 2,700TEUとわずかであるものの、離島を抱える同国の要衝となっている。現行のマスタープラン (2014年-2023年) について、世界銀行の支援を受け見直し作業中である。現マスターブ

ランにはマジロを拠点とした島嶼間の旅客・貨物輸送の効率化、埠頭の接岸能力向上、トランシップ貨物の呼び込みなどがあげられている。

現地調査の結果、マジロ港は、両埠頭の老朽化、ヤード面積の不足に加え、港湾手続きの電子化も進んでいない状況にあった。港湾管理者からも利便性の確保のため、バース新設、ヤード拡張や電子手続き導入のための技術協力の要請があった。



トンガの港湾

トンガ王国は、南太平洋に位置する大小172の島々からなる島嶼国で、人口約10.5万人、国内総生産4.9億ドル、一人当たりの国民総生産は5,190ドル（2020年、世界銀行）で、主な産業は農業、林業、漁業である。

首都に位置するヌクアロファ港は公社化されたPorts Authority Tonga (PAT) により透明性の高い運営がなされている。ヌクアロファ港のクインサロテコンテナターミナルはADBの支援のもと改修工事が進む（写真2）。漁港や関連施設はクインサロテ地区の外貿ターミナルとファウア地区の内貿ターミナルとの間にあり、これが内外貨物の移送の支障になっているため、PATからは、同港ソブ地区に漁港埠頭、水産加工処理施設、水産市場、船舶の修理場を移転再編する計画策定の支援要請があった。

内外貿ターミナルの間にある漁港と関連施設をソブ地区に集約・整理することで、漁船の航行安全向上や、加工処理施設の高度化が実現できるなど、ヌクアロファ港の全体再編計画の鍵となるプロジェクトである（図2）。



大洋州の今後に向けて

本稿では誌面の都合上3ヶ国の港湾の紹介に留めたが、大洋州の港湾には共通の課題がある。今後我が国が支援を通じてともに成長するために押さえるべきポイントを以下にまとめた。

(1) 港湾施設の老朽化

大洋州の港湾は施設の老朽化が著しい。主要な港湾施設は日本、豪州、ADBなどのドナー国、機関の支援で建設されたものである。適切なメンテナンスが行き届いていないことや大型化した船舶の接岸力の増加による施設の劣化が顕著である。我が国の維持点検手法や補修工法の活用が期待される。

(2) 地球温暖化の影響

地球温暖化の影響を受けて海水面の上昇と高潮や浸食の被害が顕著になっている。施設の長期の使用を見据えた施設のかさ上げや止水壁の設置など、早急な対策が求められる。日本の港湾技術基準では、海面上昇を見込んだ設計法の見直しが進められている。本設計法の島嶼国港湾での適用が期待される。



図1 マーシャル諸島マジロ港



写真2 ヌクアロファ港クインサロテコンテナターミナル (TPA 2021 Annual Reportより)

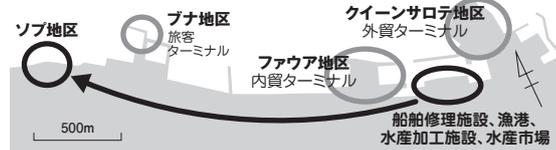


図2 クインサロテ国際埠頭背後の船舶修理施設、漁港、水産加工施設のソブ地区への移転計画

(3) カーボンニュートラルへの関心

港湾のカーボンニュートラルに積極的に取り組む機会がある。島嶼国では自然再生エネルギーの開発も進んでおらず、化石燃料への依存度が高い。一方で海水面の上昇は国の存亡にかかわる深刻な問題であり、ソロモン諸島ホニアラ港ではLEDやソーラーパネルの設置、フィジー FPCLではエネルギー消費をモニターする専属の長の採用などを実施している。島嶼国のCEOらは、カーボンニュートラルに島嶼国の港湾として先進的に取り組むことが世界の港湾へのメッセージになると考えている。LED、ハイブリッドの荷役機械、太陽光、洋上風力発電の導入など我が国の技術や製品への期待も大きい。

(4) 中国の進出

中国の港湾運営への進出の懸念である。中国のスリランカ・ハンバントタ港の財務破綻と中国への99年租借地の顛末は、港湾当局のCEOらには広く認識されている。この二の舞を避けるよう、中国の進出については、プロジェクトの過大な需要予測、政治家の癒着・介入などを懸念する声かCEOらからあった。

(5) 港湾運営に起用される海外人材

港湾運営の人材の海外への依存である。人口規模が小さい国では港湾の開発・運営に経験豊富な人材は少ない。このため、港湾当局のCEOなどを、広く海外に求めるケースが一般的となっている。総じてこうした人材は海外港湾の運営の経験や海運企業の従事経験が豊富であり、また、先進の港湾運営や新技術への情報面の導入にも貪欲である。日本は彼らの関心に応えうる提案力も求められている。