

# 南太平洋島嶼国における新造船需要動向調査

(フィジー、キリバス、パラオ、ソロモン諸島、バヌアツ)

2018年3月

一般社団法人 日本中小型造船工業会  
一般財団法人 日本船舶技術研究協会



## はじめに

南太平洋諸国は、その多くの国々が、まだらに散在した島々からなる領土を有する小島嶼国家であり、広大な領海及び排他的経済水域（EEZ）を有する一方で、陸地の割合が低く脆弱な環境にあり、経済的には諸外国からの政府開発援助（ODA）に大きく依存している。島嶼国家である南太平洋諸国は、物資や旅客の輸送のほとんどを海上輸送に依存しているが、これら地域における造船・修繕産業は極めて小規模であり、海外から調達した数少ない船舶を長期間にわたり使用しているか、小型木造船を使用しているのがほとんどである。

我が国は、水産・漁業の分野で太平洋地域から極めて大きな恩恵を受けており、これら地域に対して様々な経済協力を実施してきているが、水産業、教育、保健・医療等の分野を中心とした援助を実施してきており、過去に我が国政府の ODA により援助した船舶案件も多少存在するものの、これらの地域において、必ずしも基礎インフラとしての船舶が十分に整備されているわけではない。

一方で、これら南太平洋島嶼国では人的資源も限られており、安全性確保に関する意識も必ずしも高くなく、本調査期間中にもバヌアツ共和国とキリバス共和国において、定員以上の乗客乗員を搭載した内航フェリーが転覆、沈没する海難事故が発生し、貴重な人命と数少ない船舶を喪失している。

海洋に囲まれている南太平洋島嶼国にとって、船舶は同地域の文化、生活に不可欠なばかりでなく、観光産業等による経済発展を行っていくためにも必要であり、今後、様々なニーズに応じた多種多様な船舶が必要となる可能性がある。そして太平洋諸国における造船産業は極めて限定的であることから、様々なニーズに応じた優れた船舶を低コスト、納期厳守で供給できる我が国中小型造船業の市場となる可能性を秘めている。

経済開発の多くを諸外国からの開発援助に頼らざるを得ないこれらの国々にとって、造船分野における援助は、当該諸国の基本的インフラを整備することに直結し、極めて有意義なものである。

本調査では、これら諸国のうち、フィジー共和国、キリバス共和国、パラオ共和国、ソロモン諸島、バヌアツ共和国について、海事産業の状況、新規造船需要の動向及び経済協力の可能性について、文献調査、実地調査等によりとりまとめたものである。

ジェトロ・シンガポール事務所 船舶部  
(一般社団法人 日本中小型造船工業会 共同事務所)  
ディレクター（船舶部長）鈴木 長之



## 目 次

太平洋島嶼国の概要 .....	1
太平洋島嶼国調査対象 5ヶ国の登録籍船 .....	3
1. フィジー共和国 .....	6
1.1 概況 .....	6
1.2 海事産業の現状と課題、今後の見通し .....	13
1.2.1 海上輸送 .....	13
1.2.2 造修繕業 .....	17
1.2.3 港湾設備 .....	22
1.2.4 海事教育機関 .....	29
1.2.5 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等 .....	32
1.3 経済協力 .....	40
1.3.1 経済協力の現状 .....	40
1.3.2 日本の経済協力の現状 .....	41
1.3.3 経済協力の可能性 .....	42
2. キリバス共和国 .....	43
2.1 概況 .....	43
2.2 海事産業の現状と課題、今後の見通し .....	49
2.2.1 海上輸送 .....	49
2.2.2 造修繕業 .....	52
2.2.3 港湾設備 .....	54
2.2.4 船員教育訓練機関 .....	57
2.2.5 漁業関連 .....	59
2.2.6 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等 .....	62
2.3 経済協力 .....	65
2.3.1 経済協力の現状 .....	65
2.3.2 日本の経済協力の現状 .....	66
2.3.3 経済協力の可能性 .....	68
3. パラオ共和国 .....	71
3.1 概況 .....	71
3.2 海事産業の現状と課題、今後の見通し .....	78
3.2.1 海上輸送 .....	78
3.2.2 造修繕業 .....	82
3.2.3 港湾設備 .....	82
3.2.4 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等 .....	85
3.3 経済協力 .....	86
3.3.1 経済協力の現状 .....	86
3.3.2 日本の経済協力の現状 .....	88

3.3.3	経済協力の可能性 .....	92
4.	ソロモン諸島 .....	93
4.1	概況 .....	93
4.2	海事産業の現状と課題、今後の見通し.....	99
4.2.1	海上輸送 .....	99
4.2.2	造船修繕業 .....	107
4.2.3	港湾設備 .....	110
4.2.4	漁業 .....	115
4.2.5	政府の海事産業に関する方針 .....	116
4.3	経済協力 .....	117
4.3.1	経済協力の現状 .....	117
4.3.2	日本の経済協力の現状.....	118
4.3.3	経済協力の可能性 .....	120
5.	バヌアツ共和国 .....	122
5.1	概況 .....	122
5.2	海事産業の現状と課題、今後の見通し.....	128
5.2.1	海上輸送 .....	128
5.2.2	造修繕業 .....	133
5.2.3	港湾設備 .....	136
5.2.4	船員教育 .....	140
5.2.5	海事産業に関する政府の方針、今後の計画等.....	142
5.3	経済協力 .....	146
5.3.1	経済協力の現状 .....	146
5.3.2	日本の経済協力の現状.....	148
5.3.3	経済協力の可能性 .....	149

## 太平洋島嶼国の概要

太平洋島嶼国は、西はオーストラリア、東は南太平洋のピトケアン諸島（英国領）まで広がる広大な海域に分布しており、この地域には 14 の独立国（クック諸島、ミクロネシア連邦、フィジー共和国、キリバス共和国、マーシャル諸島共和国、ナウル共和国、ニウエ、パラオ共和国、パプアニューギニア独立国、ソロモン諸島、トンガ王国、バヌアツ共和国、及びサモア独立国）がある他、フランス領（フランス領ポリネシア、ニューカレドニア、ワリス、及びフチュナ）、ニュージーランド領（トケラウ）、イギリス領（ピトケアン諸島）、及び米国領（米国領サモア、グアム及び北マリアナ諸島）がある。

これら全ての国々及び領土が小島嶼発展途上国であり、パプアニューギニアを除いて、単一の島あるいはまばらに散在した島々から成る領土である。

太平洋諸島は便宜上、ポリネシア、ミクロネシア、メラネシアの 3 地域に区分されている。ポリネシアはハワイ、ニュージーランド、イースター島を頂点とする三角形の地域の内部、西側の残りの島々は赤道以北がミクロネシア、以南がメラネシアである<sup>1</sup>。

ミクロネシアは小さな島々という意味で、太平洋諸国の中で日本にもっとも近いところに位置する。グアム、サイパンなどのマリアナ諸島をはじめ、ミクロネシア連邦共和国、キリバス共和国、マーシャル諸島共和国、ナウル共和国、パラオ共和国が含まれる。西部ミクロネシアと、東部ミクロネシアでは言語及び文化がかなり異なっており、「ミクロネシア人」と呼べる人々は存在しない。

メラネシアは黒い島々という意味で、面積の大きな火山島が多い。そこに居住する人々は、メラネシア北部に数万年前から居住してきた旧石器時代の人々の直径の子孫あるいは混血である。メラネシアに含まれる国はフィジー共和国、パプアニューギニア独立国、ソロモン諸島、及びバヌアツ共和国があり、他にフランス領ニューカレドニアも含まれる。太平洋島嶼国<sup>2</sup>の総人口約 98 万人のうち、約 85% にメラネシア諸国に居住している。

ポリネシアは、多くの島々という意味で、北半球にはハワイ諸島、その他は南半球に散在している。西から、ツバル、トンガ王国、サモア独立国、ニウエ、フランス領ポリネシア（タヒチ島などが含まれる）、クック諸島などの島々から成る。

パプアニューギニアを除くこれら発展途上国や領土は、排他的経済水域（EEZ）に対する土地の割合が低く、脆弱な環境にある。経済的には外部からの開発援助に大きく依存している。都市化の進行により、都市部においては慢性的に食糧が不足しており、地域によっては深刻な食糧不足問題を抱えている。都市部は失業率が高く、地方でも不完全雇用の問題を抱え、経済基盤は脆弱で、経済活動の多角化が進んでおらず、さらに陸上における経済活動はごく限られている。この為、太平洋島嶼国の海洋資源は同地域の文化や生存、及び経済発展にとって重要である。大半の太平洋島嶼国にとって、海洋

1 国立民族学博物館

<http://www.minpaku.ac.jp/museum/showcase/fieldnews/themetopics/intoh/theme04>

2 独立国の人口合計。外国領土の人口を含まない。

資源は観光とともに社会的、経済的發展を維持していくために欠かせない要因となっている。

### 太平洋島嶼国立地図



註：フランス領、ニュージーランド領、米国領が地図には明記されていない。

出典：外務省ウェブサイト<sup>3</sup>

出典：<http://www.infoplease.com/atlas/pacificislandsandaustralia.html>

<sup>3</sup> <http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/pr/wakaru/topics/vol89/>



## 太平洋島嶼国調査対象 5 ヶ国の登録籍船

本調査の対象である、フィジー共和国、キリバス共和国、パラオ共和国、ソロモン諸島、バヌアツ共和国で登録されている 100GT 以上の鋼製自航船の船団規模は、表 1 のとおりである。隻数、総トン数とも、バヌアツが圧倒的に多く、これはバヌアツが便宜置籍国であることによる。また、パラオ、キリバスについても、第二船籍国制度を取り入れており、この表に現れるほとんどの船舶がそれらの国に登録されている外航船と考えられる。各国の船種別隻数内訳、同総トン数は表 2、3 のとおりである。

表 1 南太平洋 5 ヶ国の登録籍船

	貨物船		その他の船		合計	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
フィジー	38	52,572	90	17,149	128	69,721
キリバス	50	240,503	26	36,927	76	277,430
パラオ	128	592,975	63	54,027	191	647,002
ソロモン諸島	16	5,608	25	12,062	41	17,670
バヌアツ	75	849,434	377	1,080,474	452	1,929,908

出典：World Fleet Statistics 2016, IHS Fairplay

表 2 南太平洋 5 ヶ国の船種別登録籍船

単位：隻数

	フィジー	キリバス	パラオ	ソロモン諸島	バヌアツ
タンカー	1	12	22		3
LNG	--	--	--	--	--
LPG	--	--	1	--	--
Crude oil	--	1	1	--	--
Oil Product	1	8	9	--	--
Chemical	--	3	10	--	3
Other Liquids	--	--	1	--	--
バラ積み貨物船		4	15	1	22
Bulk Dry	--	4	8	--	19
Bulk Dry/Oil	--	--	--	--	--
Seif-Discharging Bulk Dry	--	--	--	--	1
Other Bulk Dry	--	--	7	1	2
その他の貨物船	12	33	73	6	36
General Cargo	6	24	65	5	24
Passenger/General Cargo	4	--	--	1	3
Container	--	--	5	--	--
Refregerated Cargo	2	9	1	--	8
Other Dry Cargo/Passenegr	--	--	2	--	1
RORO 船	18		15	4	5
RO RO Cargo	8	--	8	3	2
Passenger/RO RO Cargo	10	--	7	1	3
旅客船	7	1	1	5	9
Passenger Cruise	4	--	1	--	5
Passenger	3	1	--	5	4
漁船	79	14	2	13	57
オフショア船	1	6	28		278
その他タグなど	10	6	33	12	42
合 計	128	76	191	41	452

註：船種別の内訳に含まれていない船の種類があるため、表 1 と表 2 の合計が一致しないことがある。

出典：World Fleet Statistics 2016, IHS Fairplay

表 3 南太平洋 5 ヶ国の船種別登録の総トン数

単位：G T

	フィジー	キリバス	パラオ	ソロモン諸島	バヌアツ
タンカー	696	75,228	96,082		12,427
LNG	--	--	--	--	--
LPG	--	--	3,404	--	--
Crude oil	--	25,800	25,880	--	--
Oil Product	696	35,177	29,105	--	--
Chemical	--	14,251	37,194	--	12,427
Other Liquids	--	--	499	--	--
バラ積み貨物船		44,591	107,914	448	650,898
Bulk Dry	--	44,591	99,301	--	531,329
Bulk Dry/Oil	--	--	--	--	--
Seif-Discharging Bulk Dry	--	--	--	--	26,792
Other Bulk Dry	--	--	8,613	448	92,777
その他の貨物船	16,115	120,552	280,988	2,615	107,945
General Cargo	13,512	84,410	221,367	1,950	50,503
Passenger/General Cargo	994	--	--	665	669
Container	--	--	45,518	--	--
Refregerated Cargo	1,609	36,142	1,263	--	47,242
Other Dry Cargo/Passener	--	--	12,840	--	9,531
RORO 船	27,097		101,820	1,272	3,272
RO RO Cargo	3,791	--	31,287	1,134	1,896
Passenger/RO RO Cargo	23,306	--	70,533	138	1,376
旅客船	8,664	132	491	1,273	74,892
Passenger Cruise	7,731	--	491	--	71,413
Passenger	933	132	--	1,273	3,479
漁船	13,860	21,708	401	9,516	46,495
オフショア船	134	4,619	26,345		999,609
その他タグなど	3,155	10,600	27,281	2,546	34,370
合計	69,721	277,430	641,322	17,670	1,929,908

註：船種別の内訳に含まれていない船の種類があるため、表 1 と表 2 の合計が一致しないことがある。

出典：World Fleet Statistics 2016, IHS Fairplay

# 1. フィジー共和国

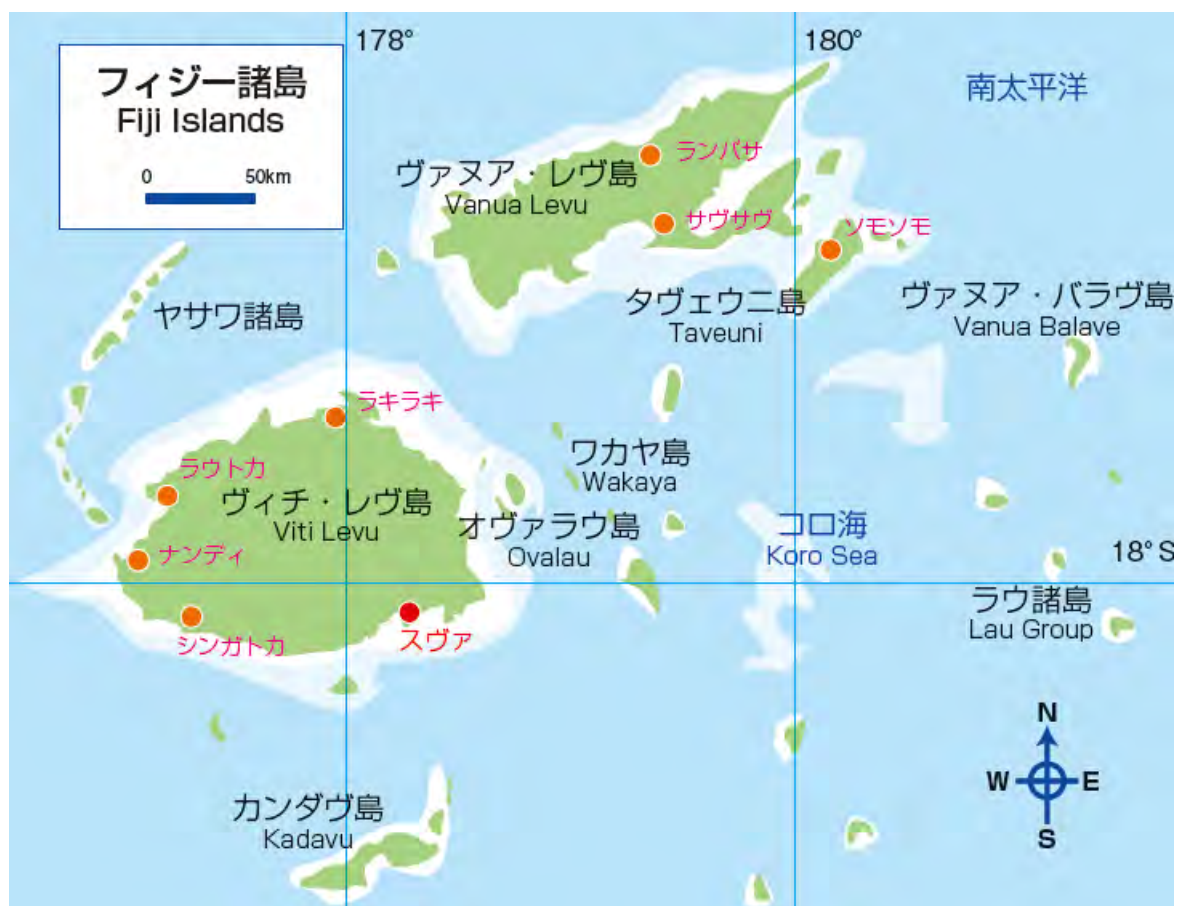
## 1.1 概況

### <一般事情>

フィジー共和国（以下、フィジー）はオーストラリアのシドニーの北東約 3,000km、及びハワイの南西 5,000km に位置している。フィジーにはおよそ 330 の島々があるが、人が住んでいるのはそのうち 100 島程度である。陸地面積は、18,270 平方キロメートルで、ほとんどの国民が 10,429 平方キロメートルのヴィチ・レヴ島 (Viti Levu) と 5,556 平方キロメートルのヴァヌア・レヴ島 (Vanua Levu) に住んでおり、経済活動もこれら 2 島に集中している。総人口は 2016 年現在で、およそ 89.9 万人である。

首都スバは、太平洋の国々と地域で構成される地域協力のための国際機関、太平洋諸島フォーラム (Pacific Islands Forum, PIF) 事務局や南太平洋大学 (USP) 本部が設置されており、周辺自治体を含めるとフィジーの総人口の約 4 割が居住する南太平洋最大の都市である。

図 1-1 フィジーの地図



出典：国際機関太平洋諸島センター

表 1-1 フィジー概要

一般事情	
面積	1万8,270平方キロメートル（四国とほぼ同じ大きさ）
人口	約89.9万人（2016年、世界銀行）
首都	スバ
人種	フィジー系（57%）、インド系（38%）、その他（5%）（2007年、政府人口調査）
言語	英語（公用語）の他、フィジー語、ヒンディー語を使用
宗教	フィジー系はほぼ100%キリスト教、インド系はヒンズー教、イスラム教。全人口に占める割合はキリスト教52.9%、ヒンズー教38.2%、イスラム教7.8%
政治体制・内政	
政体	共和国
元首	ジオジ・コヌシ・コンロテ（Jioji Konusi KONROTE）大統領 （2015年11月就任）
議会	1院制 議員数50名、任期4年（解散あり）
政府	首相 ジョサイア・ヴォレンゲ・バイニマラマ（Josia Voreqe BAINIMARAMA） 外務大臣 首相が兼任
二国間関係	
政治関係	1970年10月10日フィジー独立と同時に同国を承認 1979年1月日本側大使館スバに開設 1981年1月在京フィジー大使館開設 1987年12月11日新政府承認（黙示） 1990年7月在大阪名誉領事任命（1998年9月まで） 2000年9月5日新政府承認（黙示） 2009年4月在大阪名誉領事任命 2012年3月在横浜名誉領事任命 2013年4月在仙台名誉総領事任命 2015年10月在別府名誉領事任命
経済関係	貿易額（2016年度、財務省貿易統計） フィジーからの輸入 41.0億円 フィジーへの輸出 124.0億円 進出日本企業数 17社（2016年10月現在、外務省海外在留邦人調査統計）
在留邦人数	409名（2016年10月現在、外務省海外在留邦人調査統計）
在日フィジー人数	230名（2016年12月、法務省在留外国人統計）

出典：外務省

### <政治体制>

フィジーは約100年に渡って英国の植民地であったが、1970年に独立した。フィジーは主に先住民フィジー系と英国植民地時代に移住してきたインド系住民から成る社会であるが、政治面ではフィジー系の優遇政策がとられてきた。そのため、民族間の政治的対立が存在し、独立以来、現在まで数度に亘り、クーデターを経験している。1998

年に民族融和を目指した新憲法が発効し、1999年にチョードリー労働党党首が初のインド系首相として就任したが、2000年には武装グループによる国会占拠事件が発生し、首相は辞任。商工次官、フィジー開発銀行総裁等を歴任したライセニア・ガラセ氏が暫定文民政府の首相に就任した。その後2001年の総選挙、2006年の総選挙でもガラセ氏が再選され、フィジー系、インド系の対立の改善をはかる姿勢を見せたが、2000年の国会占拠事件関係者への糾弾を求めるバイニマラマ国軍司令官と対立し、2006年12月に同司令官が無血クーデターを断行して首相に就任した。

2009年7月、バイニマラマ首相は「変化のための戦略的枠組み」(A Strategic Framework for Change: 2014年9月の総選挙実施に至るまでのロードマップ)を発表し、このロードマップにより、2012年9月から2013年9月にかけて新憲法を策定し、2013年9月から約1年間かけて総選挙準備を行うとした。計画通り、2013年9月にフィジー政府は新憲法を公布し、2014年3月、バイニマラマ首相が国軍司令官を辞任、2014年9月、総選挙が実施された。バイニマラマ首相率いるフィジー第一党が過半数の議席を獲得し、バイニマラマ首相が再任された。その後、2016年9月、内閣改造に伴い、バイニマラマ首相は外相も兼任している。

2013年の新憲法では、議会は一院制、定員は50名となっている(1997年憲法では二院制だった<sup>4</sup>)。国の元首は大統領で、任期は3年であり、国会が大統領を任命する。大統領の役割は主に政府への助言であり、政治の実権は首相にある。

## <経済概況>

経済成長率は、2006年12月のクーデター直後の2007年にマイナス0.9%となった後、2008年には1.0%に改善したが、2009年は砂糖産業の衰退及び世界経済危機等の影響によりマイナス1.4%と落ち込んだ。2013年以降は3%~5%台の成長を維持していたが、2016年のGDPは前年比0.4%と伸び悩んだ。1人当たりの実質GDPは、2014年には4,084米ドルと4,000米ドル台を超え、2016年は4,196米ドルだった<sup>5</sup>。

雇用省(Ministry of Employment)によると、2017年12月現在の全国失業率は5.5%と低く抑えられているが、15~24歳の若年層の失業率は18.1%と高い。フィジー政府の雇用政策の最優先事項は、青少年の失業問題に取り組むことだとしている<sup>6</sup>。

---

<sup>4</sup> <http://pia.or.jp/>フィジー憲法政府草案の概要と特徴

<sup>5</sup> <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/FJI/Year/2016>

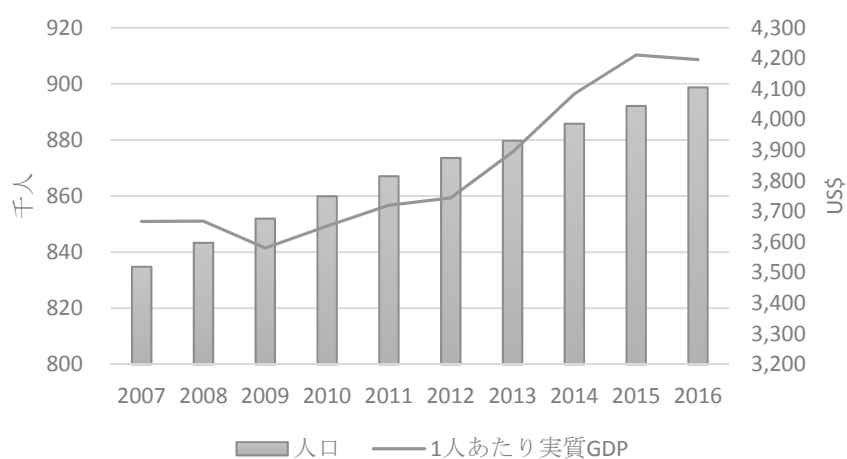
<sup>6</sup> 14 December 2017、Radio New Zealand

図 1-2 フィジーの実質 GDP、GDP 成長率推移



出典：世界銀行

図 1-3 フィジーの人口、1人あたり実質 GDP 推移



出典：世界銀行

### <主要産業>

2016年の産業別 GDP 構成比を見ると、製造業が最も多く 8 億 5,480 万フィジードルで全体の 12.7% を占めた。次いで、卸売・小売 (7 億 9,020 万フィジードル、11.8%)、農林水産業 (6 億 5,450 万ドル、9.8%)、金融サービス (6 億 2,950 万フィジードル、9.4%) などが続いている。

表 1-2 産業別実質 GDP 構成比（2016 年暫定値ベース）

	実質 GDP 100 万 F\$	割合
製造業	854.8	12.7%
卸売・小売	790.2	11.8%
農林水産業	654.5	9.8%
金融	629.5	9.4%
教育・保健	622.4	9.3%
公共サービス	607.7	9.1%
輸送・倉庫	593.1	8.8%
通信	406.7	6.1%
ホテル・飲食	392.0	5.8%
ビジネスサービス	320.0	4.8%
不動産	280.6	4.2%
建設	207.3	3.1%
電気ガス水道	151.0	2.3%
その他サービス	142.3	2.1%
鉱業	57.9	0.9%
合計	6,710.0	

出典：Fiji Bureau of Statistics

フィジーの基幹産業は砂糖、観光、衣料で、農林水産業も盛んである。そのうち、砂糖産業はフィジーの社会経済開発に重要な役割を果たし、20 万人以上の国民の生活を支えている。EU がフィジーを含むアジア・カリブ・太平洋（ACP）諸国に与えていた砂糖輸入特惠制度<sup>7</sup>を 2017 年 10 月に廃止したため、フィジーは自由化された欧州の砂糖輸入市場で激しい競争にさらされることとなる。2016 年 2 月にフィジーを襲ったサイクロン・ウインストンでは、フィジーの砂糖産業の被害額が約 8,000 万米ドルにのぼった。サトウキビ栽培の被害面積は農地の 45%に相当する 19,000 ヘクタールに及んでいる。EU はサイクロン・ウインストンで壊滅的な被害を受けた農業・砂糖栽培部門の復旧に 3,000 万ユーロを供与したが、農業・砂糖産業部門の早期復旧が急務となっている<sup>8</sup>。2016 年のサトウキビ生産は対前年比 19%減の 14.3 万トンだった。サトウキビ以外の主要農産物には、キャッサバ（2016 年の生産量約 6 万トン）、タロイモ（同 4.3 万トン）、パイナップル（同 0.7 万トン）、ショウガ（同 0.6 万トン）などである。

フィジーの衣料産業は多国間繊維協定（MFA）<sup>9</sup>で、米国向けの輸出割り当てを与えられており、ウォルマートなどの量販店向けの衣料品を生産して米国に輸出していたが、

<sup>7</sup> 欧州連合（EU）とアフリカ・カリブ海・太平洋諸国（ACP 諸国）との間で結ばれた国際協定、コトヌー協定（Cotonou agreement）によるもの。EU がフィジーを含む ACP 諸国からの砂糖について、特惠的な輸入価格を設定している。

<sup>8</sup> Fiji Times/ Feb.3, 17

<sup>9</sup> 多国間繊維取り決め。GATT（現 WTO）理事会の承認で 1974 年発効した繊維貿易に関する国際協定。開発途上国などの安い繊維製品が集中的に輸入国に流れ込むことを規制する。2004 年撤廃。



2005年にMFAが撤廃され、割り当てを失った。また、フィジーは南太平洋地域貿易経済協力協定（SPARTECA-South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement）の下、オーストラリアとニュージーランドからも特惠扱いを受けており、衣料品を無税で輸出していたが、協定の期限が2014年末までとなったことと、中国などのアジア諸国の繊維産業の台頭により、オーストラリアやニュージーランド向けの輸出も打撃を受けた。

観光業はフィジー経済の主要セクターの一つで、外国人訪問者数は、2007年の約54万人から2016年に79.2万人となり、観光収入は16億フィジードルを超えた。オーストラリア、ニュージーランド、米国からの訪問者がフィジーを訪れる主要な国であるが、近年、中国やインドなどの新興市場からの訪問者がかなりの割合で増加している<sup>10</sup>。フィジー航空（旧エア・パシフィック）は、2009年3月で運休した成田空港－フィジー・ナンディ国際空港線を、2018年7月に約9年ぶりに再開すると発表した。週に3往復する。運航再開により、日本とフィジーをつなぐ唯一の直行便となり、フィジーを訪れる日本人観光客やマグロの対日輸出および地元輸出業者の販売額の増加が期待されている<sup>11</sup>。

#### <貿易動向>

フィジーの貿易収支は輸入超過が続いており、2016年の輸出高は9億2,600万米ドル、輸入額は23億1,600万米ドルと、13億9,000万米ドルの輸入超過であった。主な輸出品はミネラルウォーター、魚類、金、砂糖、衣類で、主な輸入品は機械・輸送機器、工業製品、食料品、鉱物燃料、化学品である。主要輸出先国は英国、オーストラリア、米国、ニュージーランドで、この4ヶ国で輸出全体の53%を占める。主な輸入元は、中国、ニュージーランド、シンガポール、オーストラリア、日本でこの5ヶ国で全体の75%を占めている（2016年）。

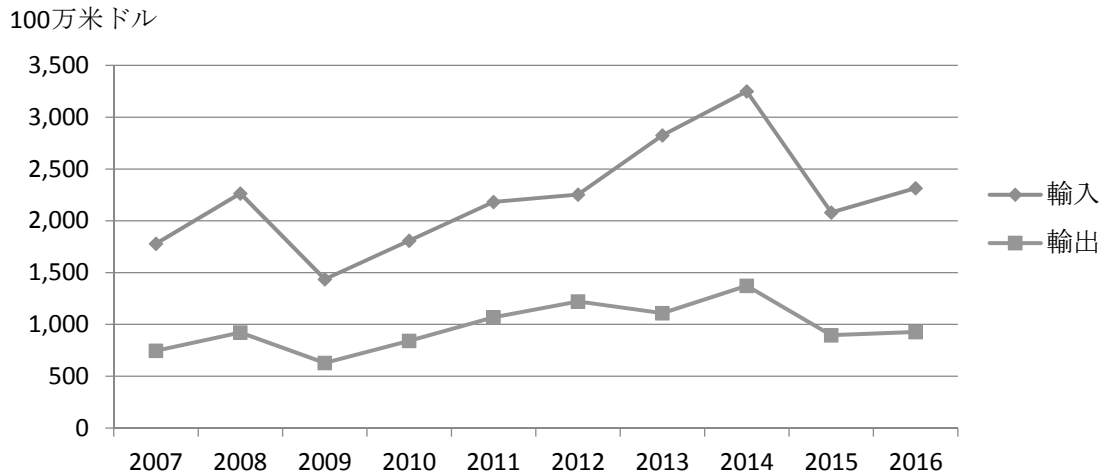
---

[補説]正式名称は、Multi-Fiber Arrangement Regarding International Trade in Textiles（繊維製品の国際貿易に関する多国間取り決め）。<https://kotobank.jp/word/MFA-446580>

<sup>10</sup> フィジー経済省「5-Year & 20-Year NATIONAL DEVELOPMENT PLAN」より

<sup>11</sup> RNZI/Dec.7, 17

図 1-4 フィジーの輸出入額推移



出典：世界銀行

### <気候変動環境対策>

2016年2月、フィジー政府は、15年12月パリで開催された195カ国が合意した気候変動に関する「パリ協定<sup>12</sup>」を世界で初めて批准した。フィジーは2030年までに、電力の100%を再生エネルギーで賄い、先進国からの気候変動対策援助資金を条件にエネルギー部門の排出ガスを30%削減することを約束している<sup>13</sup>。

2017年11月にドイツで開催された国連地球温暖化対策会議（COP23）では、フィジーが議長国を務めた。米国がパリ協定からの離脱を表明したことに対して、世界の気候変動対策推進に経済大国の資金力を期待しているバイニマラマ首相は、中国の太平洋地域での役割が大きくなるとみている。フィジーは中国が推進する2017年5月のシルクロード経済圏構想（一帯一路）会議に太平洋島嶼国から唯一招かれた国であり、出席したバイニマラマ首相は習近平主席および李克強首相と個別に会談している。

ドイツのCOP23では、フィジー政府と世銀が共同で新方式による災害評価調査を発表したが、それによると2050年までにフィジーの災害による金額的損失は現在よりも約50%増加するという。フィジーの嵐、洪水、サイクロンなどの損害は約2億4,500万米ドルにのぼるが、自然災害による貧困者は約26,000人であり、2050年までにその数は約32,000人に増加すると予測されている<sup>14</sup>。

<sup>12</sup> 第21回気候変動枠組条約締約国会議（COP21）が開催されたパリにおいて、2015年12月12日に採択された、気候変動抑制に関する多国間の国際的な協定。2016年10月の欧州連合の批准によって同年11月に発効することになった。2016年11月現在の批准国、団体数は欧州連合を含めて110である。2017年6月に世界2位の温室効果排出国である米国が協定からの離脱を表明した。

<sup>13</sup> RNZI/ Feb.17, 16

<sup>14</sup> RNZI/ Nov.10, 17

## 1.2 海事産業の現状と課題、今後の見通し

### 1.2.1 海上輸送

#### <管轄する政府機関>

フィジーで海上輸送を管轄している省庁は、社会基盤・運輸省<sup>15</sup>（Ministry of Infrastructure & Transport、MoIT）である。社会基盤・運輸省の中には、海上輸送に関連する政策の実施並びに船舶の登録及び規定の執行を実施するフィジー海上安全庁<sup>16</sup>（Maritime Safety Authority of Fiji、MSAF）がある。MSAFの局長はフィジー船舶登録官も兼務している。

フィジー国内における船舶の登録と運航に関する政府法令は 2013 年海上輸送法（Maritime Transport Act 2013）及び 2013 年船舶登録法（Ship Registration Act 2013）に定められており、MSAFはこれら法令も管理している。

#### <登録船舶>

フィジーでは、他の太平洋島嶼国よりも多くの国際船便や国内船便が利用でき、接続も便利である。大部分の島では、人の移動、物資や薬、他の必需品の輸送は船舶に依存している。貨物輸送の約 3 分の 1 と旅客輸送の約 89%が首都のスバと離れた小島との間のものである。これらの小さな島々には代替の輸送手段は存在しない。

フィジーにおける沿岸及び島嶼間の船舶輸送の大部分は、民間企業によって運営されている。民間企業が所有する船は、他の太平洋諸国で運航する船舶よりも大型で高度な設備を持つものが多く、また大半の船が貨物と乗客の両方を積載している。

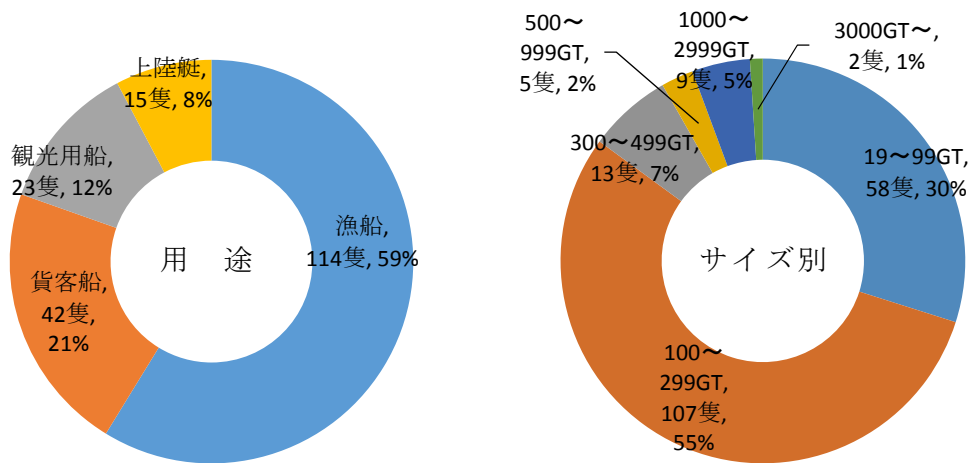
2017 年 11 月現在、MSAF に登録されている長さ 15m 以上の大型船舶は 194 隻で、うち、漁船が 58%、300 総トン未満の船舶が 85%を占める。長さ 15m 未満の小型船の登録は 1,501 隻あり、うち、旅客船が 65%、漁船が 26%を占める。フィジーでは手漕ぎボート等小型船も MSAF への登録義務があり、小型船の場合は、船舶登録時に船長の登録を行うため、船長は登録船のみ操船が可能となる。小型船の検査は年 2 回、大型船は年 1 回、MSAF の検査員が FIJI 国内登録船全ての検査を行う。

---

<sup>15</sup> <http://www.moit.gov.fj/>

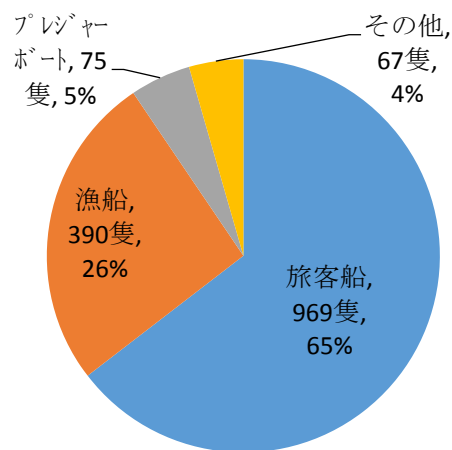
<sup>16</sup> <https://msaf.com.fj/>

図 1-5 大型船 (L ≥ 15m 以上) の登録隻数 (合計 194 隻)



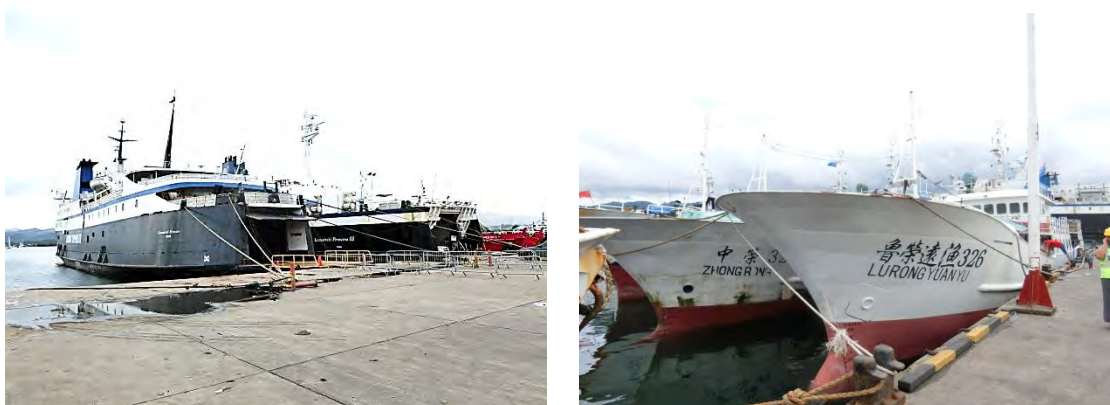
出典：フィジー海上安全庁 (MSAF)

図 1-6 小型船 (L < 15m 未満) の用途別登録隻数 (合計 1501 隻)



出典：フィジー海上安全庁 (MSAF)

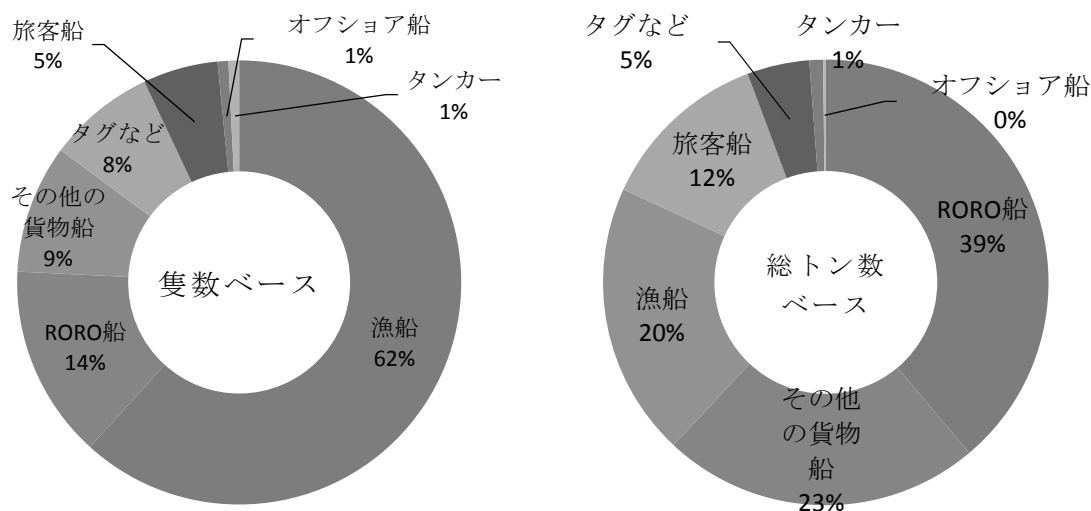
図 1-7 フィジー登録の内航貨客船と漁船



IHS フェアプレー社の World Fleet Statistics 2016 によると、フィジーの登録船は 119 隻、総トン数は 54,755GT となっている。その内訳は、隻数ベースでは漁船が最も多く、全体の 62%を占めるものの、総トン数ベースでは漁船は 20%を占めるに過ぎない。一方で RORO 船は隻数では 14%に過ぎないが、総トン数ベースでは全体の 48%を占めている。1 隻当たりの平均総トン数を単純計算すると、RORO 船が約 1,500GT、その他の貨物船が約 1,300GT、旅客船が約 1,200GT であるのに対し、漁船は約 180GT である。

なお、World Fleet Statistics に含まれるのは 100GT 以上の鋼製自航船である。

図 1-8 フィジー籍船の内訳（2016 年）



出典：World Fleet Statistics 2016 より作成

### <主要海運会社>

社会基盤・運輸省下の政府系企業、政府海運サービス社（Government Shipping Service、GSS）は所有している船舶が 9 隻あり、1992 年に日本が供与した貨客船（693GT）の他、上陸艇、漁業監視船等がある。貨客船や上陸艇は主に民間では利益が出ない離島への非商業航路で運航している。これら政府系船舶の調達は、現在、援助ではなく自前で新造船を調達することを原則としており、最近ではマレーシアの造船所に発注している。

内航海運会社には民間企業が圧倒的に多いが、その大半が 1-2 隻の RORO 船を運航している。民間で離島など非商業航路を運航する海運会社に対して、政府は船舶フランチャイズ制度（Franchise Shipping Scheme）を導入して、補助金を拠出している。補助金を受けるにあたっては、仕向け地と航行回数、輸送した貨物量や旅客数が考慮され、1-2 年の実績に応じて、更新されるようである。

表 1-3 大型船（L>15m 以上）を 3 隻以上所有する船主

社名	船種	所有隻数
Government Shipping Service <sup>17</sup>	貨客船、上陸艇	9 隻
South Sea Cruises Ltd <sup>18</sup>	観光船	5 隻
Captain Cook Cruise Fiji <sup>19</sup>	観光船	4 隻
Gounder Shipping Ltd <sup>20</sup>	貨客船	3 隻

出典：フィジー海上安全庁（MSAF）

表 1-4 フィジーの他の海運会社

社名	所有船舶	航路
Bligh Water Shipping Ltd	小型クルーズ船	Suva to Vanuabalavu/Cicia
Blue Lagoon Cruises <sup>21</sup>	小型クルーズ船	
Consort Shipping Line Ltd	貨客船	Suva to Koro Island, Savusavu Taveuni and Labasa
Fiji Searoad Service <sup>22</sup>	RORO 船	
Interlink Shipping Line Limited <sup>23</sup>	内航フェリー	between the islands of Viti Levu and Vanua Levu
Patterson Brothers Shipping <sup>24</sup>	RORO 船	Suva/Levuka/Suva, Suva/Natovi/Nabouwalu/Labasa
Shipping Services (Fiji) Limited <sup>25</sup>	n.a.	Maersk Line の船舶代理店
Solander (Pacific) Ltd <sup>26</sup>	13 隻の延縄漁船	オフショア漁業
Vanua Valesasa Transport Company <sup>27</sup>	貨客船	Suba to Babaceva in Kadavu
Venu Shipping Limited <sup>28</sup>	客船	Narains Wharf, Suva to Kadavu and Savusavu
Victoria Marine Limited	貨客船	Suba to Northern Lau/Cikobia in Vanua Levu

<sup>17</sup> [www.governmentshipping.gov.fj/](http://www.governmentshipping.gov.fj/)

<sup>18</sup> <https://www.ssc.com.fj/>

<sup>19</sup> <https://www.captaincookcruisesfiji.com/>

<sup>20</sup> [goundarshipping.com/](http://goundarshipping.com/)

<sup>21</sup> <http://www.bluelagooncruises.com/>

<sup>22</sup> <http://www.fijisearoad.com/>

<sup>23</sup> [www.interlinkshipping.com.fj/](http://www.interlinkshipping.com.fj/)

<sup>24</sup> [www.fiji.travel/us/transport/patterson-brothers-shipping](http://www.fiji.travel/us/transport/patterson-brothers-shipping)

<sup>25</sup> [shippingservicesfiji.com/](http://shippingservicesfiji.com/)

<sup>26</sup> <http://solander.com.fj/>

<sup>27</sup> <https://www.facebook.com/ValesasaTransportationLtd>

<sup>28</sup> <http://www.fiji.travel/us/transport/venu-shipping-limited>

## <観光クルーズ>

フィジーの海運業は太平洋諸国の中でも独特であり、観光のためのクルーズ船を数多く所有している。長さ 65m の宿泊施設を有した船舶から長さ 15m の双胴型モーターボートまで、様々な観光用客船やクルーズ船がある。フィジーのクルーズ取扱企業には、キャプテンクック・クルーズ社 (Captain Cook Cruises)、ブルーラグーン・クルーズ社 (Blue Lagoon Cruises)、サウス・シークルーズ社 (South Sea Cruises) などがある。いずれもヴィチ・レブ本島の北部を拠点に 1~7 泊のダイビングスポットあるいはママヌカ島、ヤサワ島といった近くの島への周遊観光を催行している。

## <海洋協力センター>

フィジーを本部とする海洋協力センター (Maritime Cooperation Centre) が設立され、太平洋を航海する船舶に対して膨大な排出ガスを削減するよう求めている。太平洋共同体<sup>29</sup> (South Pacific Cooperation: SPC) は、地域で最大の排出ガス物体は老朽化した船舶だとしている。SPC は新機関の活動は国際ネットワークの一環であり、船舶企業に炭酸ガス排出に対する意識を持ち、排出ガス削減技術開発促進を啓発していくとしている。ただ、新技術機器を備えた船舶を運航するには島嶼国の小さな船舶会社にとって高価すぎるのが難題である<sup>30</sup>。

### 1.2.2 造修繕業

フィジーで大型船舶を建造できる造船所はないが、特筆すべき船舶修繕会社は、フィジー港湾公社 (Fiji Port Corporation Limited: FPCL) の子会社であるフィジー船舶重工業 (Fiji Ships and Heavy Industries Ltd: FSHIL) である。首都スバに所在する同社の中核事業は、1,000t、500t、200t の積載能力をもつ 3 つの船台を活用した修繕事業である。機械的及び構造的修理はすべて現場でできるようになっており、国際基準に合致した塗装やブラスティングも可能である。また、漁船の整備点検のため、国内船だけでなく外国籍の漁船も対象としている。観光客船の一部は FSHIL でサービスを受け、他の船はオーストラリアのケアンズに送られている。

スバには FSHIL の他、3000 総トンまでの船舶修繕が可能な浮きドックを有するインダストリアル & マリン・エンジニアリング社<sup>31</sup> (Industrial and Marine Engineering Ltd、IMEL)、100 総トンまでの船舶修繕が可能な船台を有するマリン・インダストリアル & ストラクチャル・エンジニアリング社 (Marine Industrial and Structural Engineering Limited、MISEL) がある。他に、アルミ製またはファイバーグラス製の小型ボートを建造できる民間会社が 10 社以上存在する。

<sup>29</sup> 1998 年 2 月に南太平洋委員会を発展的に拡大した、太平洋の島嶼国を中心とする地域協力機構である。加盟国は南太平洋委員会の加盟国がそのまま引き継がれた形となった。

<sup>30</sup> RNZI/ Dec. 18

<sup>31</sup> 同社の親会社 Carpenter Fiji Group はマレーシアの複合企業 MBf Holdings Berhad の傘下企業となる。

表 1-5 フィジーの主要船舶修繕所

社名	所在地	事業内容
Fiji Ships & Heavy Industries Ltd (FSHIL) <sup>32</sup>	Walu Bay, Suva	船舶修繕、改装、改良、エンジニアリング
Industrial & Marine Engineering Ltd (IMEL) <sup>33</sup>	Walu Bay, Suva	船舶修繕、鋼材組立、板金、エンジニアリング
Marine Industrial and Structural Engineering Limited (MISEL) <sup>34</sup>	Walu Bay, Suva	船舶修繕、鋼材組立、板金、船用エンジンサービス

出典：各社ウェブサイト

図 1-9 IMEL 社の浮きドック



出典：IMEL 社ウェブサイト

図 1-10 MISEL 社の船台



出典：MISEL 社ウェブサイト

<sup>32</sup> [www.fijiports.com.fj/fiji-ships-heavy-industries-ltd/](http://www.fijiports.com.fj/fiji-ships-heavy-industries-ltd/)

<sup>33</sup> <https://www.carpenters.com.fj/subsidiary/imel/>

<sup>34</sup> <http://www.misengineeringltd.com/Home.php>



表 1-6 フィジーの小型ボート建造所

社名	所在地	ボートタイプ
Adventure Marine Ltd <sup>35</sup>	Veitari, Lautoka	FRP ボート
Bluewater Craft <sup>36</sup>	Navua, Central	アルミボート
Cobra Boats & Marine Engineering <sup>37</sup>	Wailoaloa, Nadi	アルミボート
The Fibreglass Shop <sup>38</sup>	Lami, Suva	FRP ボート
Hammerhead Aluminum Boats Ltd <sup>39</sup>	Wailada, Lami	アルミボート
Integrated Welding Industries <sup>40</sup>	Walu Bay, Suva	アルミボート
Lal's Boat Building Co	Velovelo, Lautoka	FRP ボート
Safeway Marine Fiji Ltd <sup>41</sup>	Vatuwaq, Suva	FRP ボート
Silverwater Fiberglass Boats & Products <sup>42</sup>	Nausori, Central	FRP ボート

出典：各社ウェブサイト

### <フィジー船舶重工業>

同社はかつて 100%国有であったが、2015 年 11 月に民営化され、社名がフィジー・シップビルディング・コーポレーション (Fiji Shipbuilding Corporation Ltd、FSC) から現社名のフィジー船舶重工業 (Fiji Ships & Heavy Industries Ltd、FSHIL) に変更された。以前、1995 年頃まで FSHIL の前身の国営造船所は、長さ 90m までのあらゆるタイプの鋼船とアルミ船を建造する能力を有し、1930 年代から 100 隻以上の船を建造してきた。2009 年にフィジー・ポーツ・コーポレーション (FPCL) に買収され、FPCL の 100% 子会社となった。2015 年にフィジー政府が FPCL の持ち株 39% をフィジー国家年金基金 (Fiji National Provident Fund – FNPF)、20% をスリランカの複合企業 Aitken Spence グループに売却し、民営化された。2017 年 11 月現在、新造船の建造には携わっていないが、旧国営造船所が建造していた造船所跡地を活用した新造船活動再開の構想がある。改修コストは 4,000 万フィジードルと見込んでいる。本計画は、以前、JICA の援助で実施しようとして進めていた経緯があったが、会社が民営化することとなったために、JICA の計画は頓挫したものである。

表 1-7 FSHIL 社の船台

船台能力	200 トン	500 トン	1,000 トン
対応できる船舶長さ	23m	46m	65m
対応できる船舶船幅	7m	11m	13m

出典：フィジー船舶重工社ウェブサイト

<sup>35</sup> <https://www.facebook.com/adventuremarine/>

<sup>36</sup> [www.bluewatercraft.net/](http://www.bluewatercraft.net/)

<sup>37</sup> <http://www.marinepowercobraboats.com/>

<sup>38</sup> <https://www.facebook.com/The-Fibreglass-Shop-1577713669152794/>

<sup>39</sup> <http://hammerheadboatsfiji.com/index.html>

<sup>40</sup> <https://www.facebook.com/IWI.Boats.Trailers/>

<sup>41</sup> <http://safeway.com.fj/>

<sup>42</sup> <https://www.facebook.com/Silverwaters-Fibreglass-Fiji-1531201877183140/>

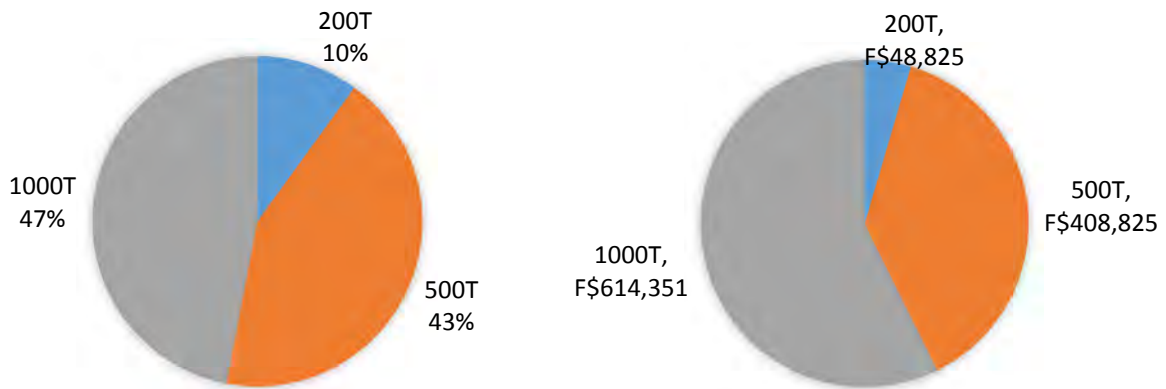
図 1-11 FSHIL 社の船台



出典：FSHIL 社ウェブサイト

2015 年には 135 隻が船台を使用し、その内訳は 200 トン船台が 7 隻で 5%、500 トン船台が 59 隻で 44%、1,000 トン船台が 69 隻で 69%を占めた。2016 年の船台利用隻数は 200 トン船台が 15 隻で 10%、500 トン船台が 63 隻で 43%、1000 トン船台利用が 69 隻で 47%を占めた。船台別の収益は、1,000 トン船台が 614,351 フィジードルで船台収益全体の 57%を占めた。

図 1-12 FSHIL の船台使用比率及び船台別収入内訳（2016 年）



出典：Fiji Ports Corporation Limited

図 1-13 旧国営造船所が新造船建造していた造船所跡地

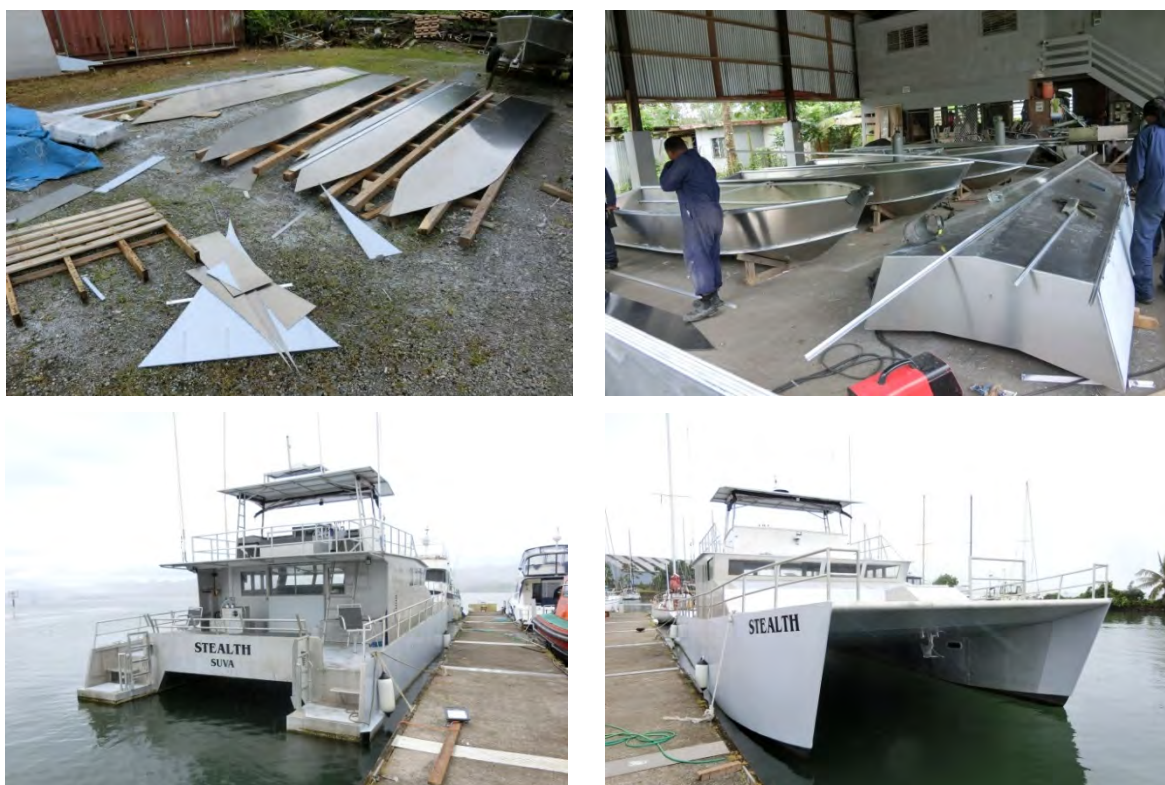


### <ハンマーヘッド・アルミニウム・ボーツ>

ハンマーヘッド・アルミニウム・ボーツ社 (Hammerhead Aluminium Boats Ltd) は、16名のフィジー人でアルミ船を年間数隻～十数隻建造している。建造しているアルミ船の8割は海外輸出向けで、残りはフィジー国内向け。これまで、アルミ船をソロモン諸島、キリバス、マーシャル諸島、パプアニューギニア、サモア、トンガに輸出した実績がある。最近、ツバル政府からも5艘のアルミボートの発注があり、2017年11月の訪問時に建造中であった。建造しているツバル向けアルミボート5隻(船外機付き)は、5隻で83,000AUD(約730万円)、契約から引き渡しまで約1.5か月。キリバスにはアルミ製上陸艇10隻を民間企業に納入した。フィジーでは法人税が20%だが、輸出品については収入にかかる税率が半分の10%となるため、輸出品を多く作った方が利益が上がるとのことである。また、輸出には為替交換レートが有利(1USD=2.2FJD, 1AUD=1.5FJD)であり、人件費が安いこと、海外の価格競争力があり、海外から多く受注出来ているもの。これまで単胴のアルミボートのみならず、水先案内(pilot)船、カタマラン、上陸艇等様々なアルミ船を建造してきた。建造後は海まで道路輸送を行うが、道路事情の都合で建造可能なサイズは15mが最大となっている。

材料のアルミ板についてはシンガポールから調達している。オーストラリアの小型船基準に則って建造しており、完成時には、検査官による検査を受ける。設計は、代表取締役のAnton Lee氏が行う。フィジーには造船技師はほとんどいない。アルミボートの輸出の場合には、コンテナにつめて輸出することが多いが、輸送費が嵩むのが課題となっている。ツバルやキリバスの場合は、当該国船がフィジーにドック入り等でスバに來た際に積んで持っていてもらうこともある。

図 1-14 ハンマーヘッド・アルミニウム・ボーツ社



### 1.2.3 港湾設備

フィジーの港湾はフィジー港湾公社<sup>43</sup> (Fiji Ports Corporation Ltd: FPCL) とフィジー道路局<sup>44</sup> (Fiji Roads Authority: FRA) 等によって管理されている。フィジー政府主導の官民連携 (PPP) 合意の下、FPCL の子会社でスバ港のターミナル管理を行う Fiji Ports Terminal Limited (FPTL) は、スリランカ企業 Aitken Spence PLC (AS PLC) 社 51%出資、49%FPCL 社出資となり、ターミナル運営が大幅に改善された。これを受けて、元来 100%フィジー政府系企業であった FPCL 社についても民営化を進めるべきということとなり、2015 年 11 月に民間資本を受け入れることを決定した。現在の FPCL 社の資本比率は、フィジー政府 41%、フィジーの国家年金基金 (Fiji National Provident Fund – FNPF)<sup>45</sup> 39%、スリランカ企業 (Aitken Spence PLC) 20%となっている。FPCL は国際港湾協会のメンバーであると同時に南太平洋港湾協会 (South Pacific Ports Association) の事務局である。この他、3 つの船台を持ち、船舶修繕を行っているフィジー船舶重工業 (FSHIL) も FPCL の子会社となっている。

FPCL はフィジー最大のスバ港のキングズ埠頭、ラウトカ港のクイーンズ埠頭を運営する他、オブラウ島のレブカ港を所有、運営している。そのほか、他の企業が所有するバヌアレブ島のランバサ港マラウ埠頭、ロトゥマ島のロトゥマ港、バヌアレブ島のナンボウル港ワリキ埠頭、ビチレブ島のヴダ港についても運営と ISPS 要件の監督を行っている。スバ港については、現在、専門家によるインフラの総点検を実施し、設備の劣化等の不具合箇所が指摘されてきているので、この改修を順次実施していくことになっている。

一方、FRA の管轄下にある埠頭には、ナトヴィ (Natovi) とナボワル (Nabouwalu) の栈橋など 47 箇所国内栈橋と埠頭があり、中東部に 30 箇所、西部に 4 箇所、北部に 13 箇所所在する。税関手続き、入国手続き及び検疫施設は各港に整っている<sup>46</sup>。

FPCL とその子会社であるフィジー船舶重工業 (Fiji Ships and Heavy Industries Ltd) は、2016 年に連結決算で税引き後利益 2,630 万フィジードルを計上した。これは対前年比 93%増となり、FPCL は 1,608 万ドルの株主配当と合計 25.6 万フィジードルの従業員への業績賞与を支払うことができた<sup>47</sup>。

#### <スバ港>

スバ港<sup>48</sup>は取扱コンテナ数において国内最大の港である。同港は FPCL が所有し、キングズ埠頭の貨物取扱いは同社子会社のフィジー・ターミナル社 (Fiji Terminal Limited、FTL) が行っている。

同港は天然の良港であり、在来船が入港するにあたり、船舶の長さや喫水に関する制約がなく、また、近代的な貨物取扱設備が整備され、処理時間が短く、貨物取扱いが効率的で上質のサービスを提供している。

<sup>43</sup> <http://www.fijiports.com.fj/fpcl/>

<sup>44</sup> [www.fjiroads.org/](http://www.fjiroads.org/)

<sup>45</sup> <https://myfnpf.com.fj/>

<sup>46</sup> 19 July 2017、Fiji Times 及び 18 October 2017、Fiji Times

<sup>47</sup> 26 October 2017、Fiji Times

<sup>48</sup> <http://www.fijiports.com.fj/port-of-suva/>

図 1-15 スバ港位置関係図



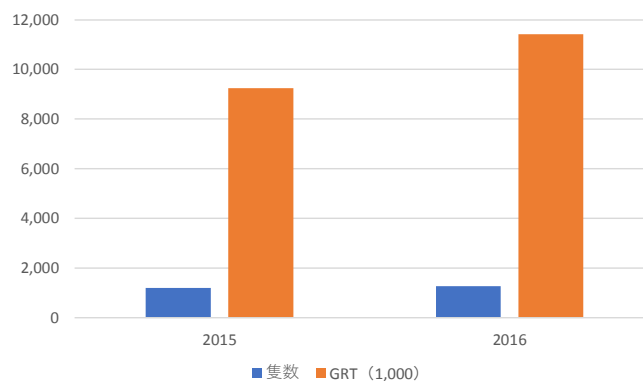
表 1-8 スバ港の係船施設

アプローチの水深	最小 60m
アプローチの喫水	Kings wharf north 最大 12m Kings wharf south 最大 11m Walu Bay wharf 最大 8.5m
積載重量トン	最大 68,456DWT
バース長／水深	Kings wharf 492m／最小 10m Walu Bay wharf 189m／最小 7m Princess wharf 163m／最小 5m
コンテナ埠頭蔵置容量	100,000TEU

出典：フィジー港湾公社ウェブサイト

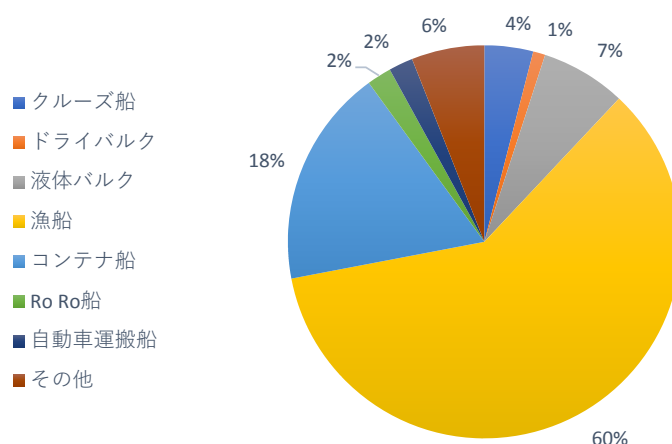
2016年には1,275隻（総トン数1,141.7万GRT）の船が入港し、そのうち60%が漁船、18%がコンテナ船<sup>49</sup>だった。

図 1-16 スバ港の入港船舶数及び総トン数の推移（2015/2016年）



出典：Fiji Ports Corporation Limited

図 1-17 スバ港の船種別入港船舶の内訳（2016年）



出典：Fiji Ports Corporation Limited

現在、クルーズ船がスバ港に寄港する際は、コンテナの取り扱いを行っている Kings Wharf に着積しているが、クルーズ船専用の棧橋（突堤）を新たにサクナ公園前に建設する構想が港湾開発計画（Port Master Development Plan）に記載されている。棧橋の建設自体は1,000万フィジードル程度であるが、道路混雑を避けるための周辺環境の整備等陸上インフラの整備も不可欠で、まだ構想段階である。クルーズ船はスバ港に年間100隻程度寄港している。

<sup>49</sup> 原文では LOLO 船。LoLo 船 = リフトオン・リフトオフ型のコンテナ船  
（参照：<http://www.kato-unyu.com/type.php>）

## ＜ラウトカ港＞

ラウトカ港<sup>50</sup>は、同国で砂糖、糖蜜、木材チップ、石油・ガス等バルク貨物を取り扱う最大の港である。この港はスバの主要港に代わる港としてフィジー島の経済発展に大きな役割を果たしている。同港は、ヴィチ・レブ島の船舶輸送需要に応えるものであり、数多くの休日の行楽地や沖の島々へと乗客を運ぶブルーラグーン・クルーズ（Blue Lagoon Cruises）やナイズクルーズ（Nai's Cruises）など国内クルーズ船の母港となっている。2016年には380隻（総トン数610.5万GRT）の船が入港し、そのうちコンテナ船が45%、ドライバルク船が35%だった。

図 1-18 ラウトカ港外観



出典：Fiji Ports Corporation Limited ウェブサイト

1987年にフィジー砂糖会社（Fiji Sugar Corporation）が砂糖、糖蜜の専用出荷バースを建設し、1988年にはTropik Wood Industriesが木材チップの積み出しバースを港湾内に建設した。同じく1988年には日本政府の援助により、ラウトカ港湾内に地元漁船のための漁港が開設された。また、2005年に2,100万ドルを投じ、ラウトカ港埠頭の拡張工事を完了し、元々1バースしかなかったラウトカ港に追加バースを建設すると同時に、総面積28エーカーの広大な埋立も完了した。

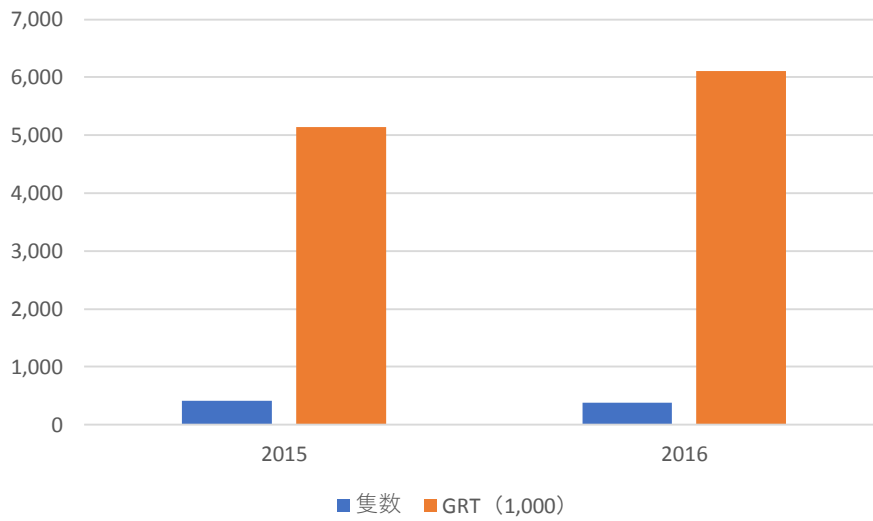
表 1-9 ラウトカ港の係船施設

アプローチの水深	最小 12m
アプローチの喫水	最大 10.5m
干満差	1.3m
バース長	290m

出典：Fiji Ports Corporation Limited ウェブサイト

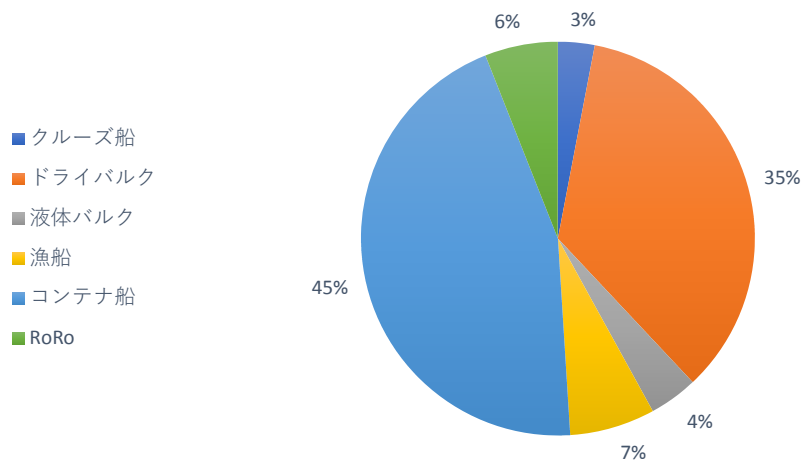
<sup>50</sup> <http://www.fijiports.com.fj/port-of-lautoka/>

図 1-19 ラウトカ港の入港船舶数及び総トン数の推移（2015/2016 年）



出典：Fiji Ports Corporation Limited

図 1-20 ラウトカ港の船種別入港船舶の内訳（2016 年）



出典：Fiji Ports Corporation Limited



### ＜レブカ港＞

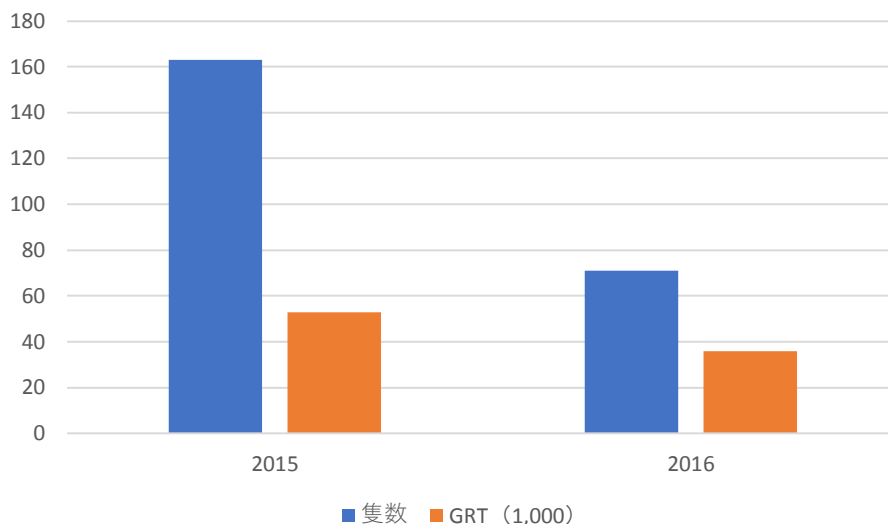
オバラウ島のレブカ港は元々漁港であり、レブカにある Pacific Fishing Co<sup>51</sup> (PAFCO) が操業するフィジー最大の缶詰工場に地元漁船 や外国漁船により水揚げされたカツオ・マグロ類を原料とし、製品の大部分は輸出されている。埠頭が開発されて 120 年経ち、老朽化が進んでいる。コンクリート製の栈橋は長さ 180m あり、漁船 10 隻が同時に着棧できる。最大喫水は 7.5m である。2015 年には 163 隻（総トン数 5.3 万 GRT）の船が入港した。

図 1-21 レブカ港外観



出典：Fiji Ports Corporation Limited ウェブサイト

図 1-22 レブカ港の入港船舶数及び総トン数の推移（2015/2016 年）



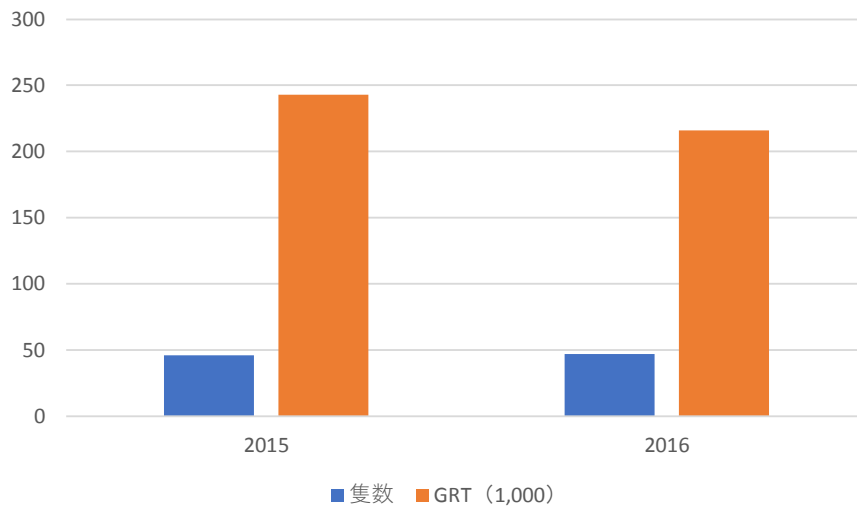
出典：Fiji Ports Corporation Limited

<sup>51</sup> <http://pafcofiji.com/> 1963 年にフィジー政府と日本の通産省の合弁事業としてスタート、現在株式の 99.6% はフィジー政府が保有する。マグロ、カツオのロイン加工、缶詰加工のフィジー最大手。

### ＜マラウ港＞

マラウ港は元々フィジー砂糖会社（Fiji Sugar Corporation）の専用積出港であった。現在も港湾施設はフィジー砂糖会社の所有となっているが、海港管理法（Seaports Management Act）の下、フィジー港湾公社（FPCL）の管轄下にある。2016年には47隻（総トン数21.6万GRT）の主にばら積み船が入港した。

図 1-23 マラウ港の入港船舶数及び総トン数の推移（2015/2016年）



出典：Fiji Ports Corporation Limited

#### 1.2.4 海事教育機関

##### <フィジー・マリタイム・アカデミー>

1970年に海事学校（School of Maritime Studies）として航海、海洋工学、造船の3コースを設置したのがフィジー・マリタイム・アカデミー（Fiji Maritime Academy、FMA）の始まりである。36万FJD（約2,000万円）相当のエンジン関連機器類一式がJICA経由で日本から寄贈された。2009年にフィジー国立大学が設立され、翌年、同大学の傘下組織となった。国内の政変により、2014年1月からスリランカのコロombo国際航海工学カレッジ（Colombo International Nautical & Engineering College（CINEC））がFMAの経営を行うこととなった。FMAの予算は、全てフィジー国立大学経由でフィジー政府から拠出されており、スリランカ等からの資金援助はない。

2017年11月現在、5つの学部（航海科学—Nautical Science、海洋工学—Marine Engineering、安全&生存—Safety & survival、海洋シミュレーション—Marine simulation、造船&漁業技術—Shipbuilding & Fisheries technology）で55のコースが開講されている。各コースの定員は最大30名である。入学後、修了出来る学生は6割程度しかいない。航海科学、海洋工学のコースでは、コース修了後、フィジー国立大学からディプロマの学位が、フィジー海洋安全庁（MSAF）から海技免状が交付される。海技免状の交付までに2回乗船実習が必要となり、国内の漁船や旅客船で実習を行っているが、この実習を行う船舶を見つけ出すことが大きな課題となっている。この課題解決の最適な方法は専用の訓練船を所有することである。訪問時に、日本の中古でも構わないので訓練船がほしいとの要請があった。なお、船舶供与にあたっては、フィジーの船舶登録上、船齢が20年未満であることが必要となる。FMAのデッキコースではMaster Class 3までのコースを開講しているが、2018年から最上級のClass 1及びClass 2も開講予定である。

フィジーにおける新造船建造を1996年で止めたため、FMAの造船学部は2003年に一旦閉鎖された。しかし、フィジーにおける新造船建造を再開するべきという論文が発表されたこと等から2007年に同学部が復活した。造船のコースで取り扱っている大部分がボート建造であり、実習で実際にボートを建造する。大型用に復原性計算、溶接作業等を実施している。造船を教える講師は少ないので、訪問時には人材協力の要請もあった。学部の名前は造船&漁業技術であるが、漁業技術については、来年から新規に開講する予定である。この他、工学コースで使用しているエンジン教材は、かつてJICAから供与されたもので、これら機器類の更新についても要請があった。航行シミュレーターは、2013年及び2016年に、エンジンルームシミュレーターは2014年に、GMDSS設備は2016年に設置された。

現在、2階建ての新しい教室棟を建設しており、今年中に完成する予定である。この他、溶接作業場の新設、エンジニアリング作業場の拡張を2017年末までに着手し、2018年には消防訓練設備、漁業関連実習室、3階建て教室棟の新設、洗面所の改修、歩道の屋根新設棟の工事が実施される予定となっている。

図 1-24 フィジー・マリタイム・アカデミー



Maritime Academy 外観



操船シミュレーター



機関実習室



機関シミュレーター



無線関係機器



授業で製作した木造ボート

#### 1.2.4 漁業関連

フィジーのマグロ漁業は 1985 年頃から延縄漁業が始まり、その後、港や空港などのインフラも整備されたことで、生鮮マグロ漁業の生産・輸出基地に成長している。巻き網漁業は全面禁止となっている。20～34m の船が大半で、比較的小さな船が多い。ほとんどの船は 1 航海が 7～14 日で、漁獲したマグロを生鮮ですぐに日本や米国に輸出できるため、冷凍設備を積んでいない船が多い。近年、外国漁船による違法操業や過剰漁業により漁獲量が減少しており、長期的に健全で持続可能な産業に育てるために、操業許可隻数の削減に取り組んでいる<sup>52</sup>。

フィジーではビンナガマグロ漁業は主要な産業となっている。日本は生鮮ビンナガマグロの約 35% をフィジーから輸入しており、日本に輸入される冷凍ビンナガマグロの約 3 割はフィジーやバヌアツなどの太平洋諸国からのものとなっている。2012 年 12 月、フィジーはマグロ延縄漁で持続可能な環境基準である MSC 認証<sup>53</sup> (Marine Stewardship Council、海洋管理協議会) を取得した。

2017 年 12 月にフィリピンのパサイ市で開催された通称マグロ委員会と呼ばれる中西部太平洋漁業員会 (WCPFC) の年次総会で、フィジーの Semi Koroilavesau 漁業相は過剰漁獲でフィジーの漁業は崩壊すると述べた一方、南太平洋水域での外国漁船操業を制限して、公海上での漁獲数および過剰漁獲に配慮しない国に対する対策が必要だと警鐘を鳴らしている<sup>54</sup>。

図 1-25 フィジーの漁船



漁船用埠頭 (Narain Jetty No.1) では、漁船が何重にもなって係留されていた

<sup>52</sup> 2014 年オフショア漁業令および 2014 年オフショア漁業管理規則は、マグロ漁業および海洋漁業全体の発展と持続可能な管理を規定している。

<sup>53</sup> この認証は、MSC の持続可能で適切に管理された漁業のための基準を満たしていることの証明である。フィジーマグロ船主協会 (FTBOA) により獲られたビンナガは、世界的に認められた MSC のエコラベル付きで販売することが可能となり、持続可能な漁業で獲られた商品であるという保証を消費者に与える。

<sup>54</sup> RNZI/ Dec.6, 17

### 1.2.5 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等

#### <グリーン成長枠組み>

地球温暖化問題への取り組みと持続的な経済成長をいかに両立させるかという観点から、フィジー政府は、2010-14年の Roadmap for Democracy and Sustainable Socio-Economic Development という国家開発計画を補完する「Green Growth Framework<sup>55</sup>（グリーン成長枠組み）」という環境戦略を2014年6月に発表した。

「A Better Fiji For All」をビジョンとし、戦略企画・国家開発・統計省（Ministry of Strategic Planning, National Development and Statistic）が策定したこの計画は、10項目の主要テーマ分野で構成され、その第8テーマ分野として「持続可能な輸送（Sustainable Transportation）」という運輸関連分野が取り上げられている。通常の状態開発計画と異なり、特に期間が指定されているわけではなく、10～20年の期間にわたって定期的なレビューを行うものとしている。

「持続可能な輸送」というテーマは、輸入される化石燃料への輸送分野の依存度のみならず、陸・海・空の3つの輸送モードに直面する重大な課題、特にインフラ面を考慮している。GDPの約12%を占めている輸送分野は、カーボンフットプリントを削減するこのグリーン成長枠組みの指針に基づくと、輸送燃料の使用量増加に伴い、フィジーの総二酸化炭素排出量の約47%に相当する約729Ggの二酸化炭素を排出している。中期的には、燃料効率の高い車両・船舶の普及、代替燃料源の開発、輸送管理システムの改善に焦点を当てている。

法規制面での改正にも焦点が当てられ、2014年海事法（Maritime Act 2014）では、新しい海上輸送規則と船舶登録規則が定められた。海上輸送の旅客と貨物の運賃については、価格管理命令（Price Control Order）が発行されている。遠隔地と離島に定期海運サービスを提供するために新しい船舶を購入している。また、不経済な航路を運航するのを支援するために導入された「船舶フランチャイズ制度（Shipping Franchise Scheme）」の下で、毎年150万フィジードルが配分され、1997年以来、海運会社が乗客数を60%以上、貨物量を80%増加させている。スリランカの複合企業である Aitken Spence PLC<sup>56</sup>は、2013年5月に Ports Terminal Limited の管理を引き継いだ。この官民連携は、スバとラウトカ両港で効率性と生産性の向上を含む改革をもたらしている。

「持続可能な輸送」というテーマのうち、海事分野で指摘されている課題と提案された戦略及びタイムラインは次の通りである。

<sup>55</sup> [www.fijiroads.org/wp-content/uploads/2016/08/A-Green-Growth-Framework-for-Fiji.pdf](http://www.fijiroads.org/wp-content/uploads/2016/08/A-Green-Growth-Framework-for-Fiji.pdf)

<sup>56</sup> <http://aitkenspence.com/>

表 1-10 海事分野での主な課題と提案された戦略・タイムライン

海事分野での主な課題	提案された戦略・タイムライン
<p>定期的かつ手頃な価格での持続可能な内航海運サービスの提供</p>	<p><u>短期計画（2年以下）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遠隔諸島への月 2 回以上の配船。</li> <li>・ 運航効率を向上させる技術革新を支援し、燃料節減をもたらす船型やプロペラ設計を改善する。</li> <li>・ 化石燃料で運航される船外機利用を減らすために、波止場にアクセスするための伝統的な小型カヌーやボートを使用する。</li> <li>・ 官民連携を通じて、再生可能エネルギーを使用する船舶を購入する。</li> <li>・ 持続可能な輸送のためのオセアニアセンターの取り組みのような低炭素海上輸送への移行を支援する。</li> <li>・ フィジーでの 4 ストローク船外機使用の可能性を探る。</li> <li>・ 持続可能な海運分野で働く地域の業界リーダーや研究者との関係を構築する。</li> <li>・ 島の栈橋と橋梁のプログラムへの投資。</li> </ul> <p><u>中期計画（3-5年）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低炭素技術を試験的に導入する国内海運会社に優遇措置を導入する。</li> </ul> <p><u>長期計画（5年超）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地場のボート建造事業者および造船業界の活性化。</li> <li>・ 離島や沿岸地域間を結ぶ安価な定期輸送サービスの実現</li> </ul>
<p>海運業界向けの IMO 規制への準拠</p>	<p><u>短期計画（2年以下）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南々協力（South-South Cooperation）の強化などを通して、IMO 会議でフィジーを代表するモダリティを確立する。</li> </ul> <p><u>中期計画（3-5年）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海運に関する IMO 規則の遵守費用に対処する補償メカニズムを調査する。</li> </ul>

出典：「A Green Growth Framework for Fiji」

### <5 カ年国家開発計画 2017-22 及び 20 年国家開発計画 2017-36>

経済省は 2017 年 11 月、包括的な 5 カ年国家開発計画 2017-22 及び 20 年国家開発計画 2017-36<sup>57</sup>を公表した。この国家開発計画はこれまで各省庁で実施してきた個別の開発計画を統合、包括したもので、運輸関連では社会基盤・運輸省（MoIT）が過去に戦略開発計画 2015-17<sup>58</sup>（Strategic Development Plan 2015-2017）を推進してきたが、それを継承する内容となっている。

2036 年までの 20 年開発計画は、「変革するフィジー（Transforming Fiji）」をビジョンとして、より漸進的で活気に満ちた社会への変革を目指している。この計画は、「包括的な社会経済開発（Inclusive Socio-economic Development）」と「変革をもたらす戦略的推進力（Transformational Strategic Thrusts）」と呼ばれる 2 本の柱から構成されている。運輸関連では、「包括的な社会経済開発」の中に、「運輸とデジタル通信網の改善」が含まれている。それぞれの柱において、数値化できる目標については次のように 20 年間のタイムラインが示されている。

<sup>57</sup> <http://www.economy.gov.fj/images/NDP/5-Year---20-Year-NATIONAL-DEVELOPMENT-PLAN.pdf>

<sup>58</sup> [http://www.moit.gov.fj/images/2016/SDP/SDP\\_2015-2017\\_Final.pdf](http://www.moit.gov.fj/images/2016/SDP/SDP_2015-2017_Final.pdf)

表 1-11 20 年国家開発計画 2017-36 における国家開発目標

	2015	2021	2026	2031	2036
<b>包括的な社会経済開発</b>					
十分な量の清潔で安全な水へのアクセス (人口比%)	78	90	95	100	100
集中下水道へのアクセス (人口比、%)	25	40	50	60	70
電気へのアクセス (人口比、%)	90	100	100	100	100
発電における再生可能エネルギーの シェア (%)	67	81	90	99	100
総エネルギー消費量における再生可能 エネルギーのシェア (%)	13	18		25	
住宅所有比率 (全世帯比、%)	43	50	TBD	TBD	TBD
食物自給率 (%)	32	42	TBD	TBD	TBD
幼児教育就学率 (%)	80	95	100	100	100
中等教育就学率 (%)	82	86	90	90	90
貧困発生率、全国 (%)	28.4	25	20	14	10
人口 1,000 人あたりの医師数	0.7	1	1	1	1
<b>変革をもたらす戦略的推進力</b>					
コンテナ取扱量 (千トン)	1,755.7	1,865.8	TBD	TBD	TBD
平均 GDP 成長率 (%)	3.6	4-5	4-5	4-5	4-5
一人当たり所得 (F\$)	10,617		21,233		42,466
民間部門の投資 (GDP 比、%)	20.9	>15	>15	>15	>15
公的債務 (GDP 比、%)	48.7	47.7	45	40	35
失業率 (%)	6.2	4	4	4	4
商品貿易 (GDP 比、%)	68.1	68.6	TBD	TBD	TBD
観光収入 (GDP 比、%)	17	20	TBD	TBD	TBD
<b>環境</b>					
温室効果ガス排出量削減率 (%) (NDC 目標、2013 年比)				30	TBD
海洋保護区 (MPA) の確立 (フィジー全海域比%)	1.8	30			
森林保護区面積 (全国土面積比、%)	3	5			16

註：TBD とは、to be determined の略で、後程、数値目標が設定される。

出典：国家開発計画 (2017 年 11 月)

一方、5 年間開発計画 2017-2021 (5-Year Development Plan 2017-2021) では、「包括的な社会経済開発」を 11 項目に、「変革をもたらす戦略的推進力」を 18 項目に中分類し、それぞれの項目毎に目標、施策、戦略、タイムライン、管轄機関を設定している。その中で運輸関連では、「変革をもたらす戦略的推進力」の下に「島嶼間ネットワーク構築 (INTER-ISLAND NETWORK)」と「国際的な接続性 (INTERNATIONAL CONNECTIVITY)」の 2 項目が挙げられている。それぞれの項目における海事関連項目の具体的目標、施策、戦略を以下に抜粋する。



表 1-12 5 年国国家開発計画「島嶼間ネットワーク構築」における具体的目標、施策、戦略

目標：安全で、効率的で、信頼性が高く、手頃な価格の海運サービスの提供	
施策	戦略
内航海運業振興	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新造船購入のために民間部門に税制優遇や他のインセンティブ付与を検討する。</li> <li>● 内航海運業の収益性調査を実施する。</li> <li>● 2014 年海事労働条約に基づく船員の最低賃金率を見直す。</li> <li>● 改修により海上安全基準を満たしている船齢の古い船舶が輸入できるよう法律を改正する。</li> <li>● フィジー・マリタイム・アカデミーによる船員養成履修課程を再検討し、今後 5 年間で毎年少なくとも 10 人に奨学金を支給し、より多くの船員を養成する。</li> <li>● 港湾の効率を改善し、クルーズ船を含む競争力のある港湾料金を提供する。</li> <li>● 海洋航路と主な河川を開発・浚渫する。</li> <li>● 輸出入、積替え、他の付随する活動を促進する貨客輸送のための経済的、安全、十分かつ効率的な施設を提供する。</li> <li>● 既存及び新規の棧橋の最適化、先進的デザインおよび建設を確実に実施する。</li> </ul>
非経済ルートへの海運サービス増大	<ul style="list-style-type: none"> <li>● あらゆる非経済ルートに向けて 2 週間に 1 回配船する。</li> <li>● 海運フランチャイズ制度 (Shipping Franchise Scheme) の下でルート毎の補助金額を見直す。</li> <li>● 新しい最短の航路を特定し、開発する。</li> <li>● 政府海運サービス (GSS) の人的資源と船舶を増やし、非経済ルートにも対応できるようにする。</li> </ul>
海洋インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人の居住する島や孤立した沿岸村落に対する棧橋や小さなボートが上陸できる施設を提供するため必要な施策を策定する。気候変動への適応と災害レジリエンスを考慮して、棧橋の修復と代替のための基準が設定されるべきである。</li> <li>● 島々で、棧橋や波止場等新しいインフラを建設する。</li> <li>● 航路標識、係船ブイ、ビーコンなどの適切な海上インフラを提供する。</li> <li>● あらゆる航路標識、ビーコンのメンテナンスまたは交換を行う。</li> <li>● 官民連携を通して船台設備の改善を図る。</li> <li>● 沿岸部住民の輸送リンクを改善するために、いくつかの離島における港湾設備のアップグレードを継続する。</li> <li>● 新しい港湾開発のための環境影響評価 (EIA) と環境管理計画 (EMP) と経済調査を実施する。</li> </ul>
安全、効率的で、かつ手頃な価格で、環境に優しい持続可能な島嶼間海運サービスの実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 以下を通じた、島嶼間輸送の安全性と効率性を向上させる： <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ フィジー海洋安全庁 (MSAF) は、フィジーが締結している国際海事機関 (IMO) 安全条約の遵守を確実にする。</li> <li>➢ MSAF は、IMO 及び国際労働機関 (ILO) 海事文書の実施のための国家戦略の策定及び実施を確実に行う。</li> <li>➢ MSAF は、IMO 会議でフィジーやその他の太平洋諸島の懸念を表明するため、IMO 理事会カテゴリー C のメンバーとしてフィジーを含めることを追求する。</li> <li>➢ 政府は、今後も国際条約の加盟または脱退を決定する。</li> <li>➢ 政府は、フィジー海域での船舶の座礁、難破、撤去のための保険契約の必要性について検討する。</li> </ul> </li> </ul>

- MSAF は未登録の船舶を監視し、登録を要求する。登録された長さ 15m 以下の船舶は小型艇規定 (Small Craft Code) を遵守することが要求され、すべての登録船舶は調査基準を満たしている安全証書を保持することが要求される。

#### 船員

- フィジーの登録船に乗船する乗組員は、MSAF またはそれに準ずる国外で発行された能力証明書を保持する必要がある。
- MSAF は船員の記録と資格を定期的に監査し、正確性を確保する。
- MSAF は、フィジー・マリタイム・アカデミーおよびその他の認定された海事訓練機関について、フィジーが IMO のホワイトリストに掲載されていることを確認するために、IMO に送付された報告書を 5 年間毎年独自に監査する。
- 政府は、フィジー認定の船員の採用、訓練、および維持の見直しを行う。

#### 船舶の安全航行

- あらゆるフィジー籍船は、安全船舶管理規定を遵守する必要がある。

#### ポートステートコントロール (PSC)

- MSAF は、フィジーの港に入港する外国船舶を検査し、これらの外国籍船が IMO 及び ILO の要件を確実に満たすようにする。これは、特に東京 MOU の下で、船舶の安全と海洋環境の保護に貢献する。

#### 小型艇の安全性と地域教育

- MSAF は、法令順守、教育プログラム、スポンサーシップを通じて、小型艇の安全性を改善する方法を引き続き探求し、奨励する。

#### 海上航行と安全性

- MSAF は、航法支援装置の修復と維持に努め、国際航路標識協会 (IALA)、国際水路機関 (IHO) および IMO に水路および監視システムを提供する。
- MSAF は、SPC を地域訓練機関として認定することにより、フィジーを太平洋地域の卓越した航海支援研修センターとすることを旨とする。

#### 海上捜索救助 (SAR)

- 国家救助調整センター (NRCC) は、緊急事態に対応するために 24 時間いつでも利用できるようになる。SAR マニュアルは、品質管理文書として継続的に更新される。フィジーは 1976 年の国際 SAR 条約に加盟した。

#### 海上保安

- フィジー領海および国際海洋境界線を航行する船舶および小型艇の安全性を確保するために、システムの改善を継続する。
- MSAF は、スバ、ラウトカ、レブカ、マラウ、ブنداワイリキ (Vuda-Wairiki) などの港が 2014 年海事保安規定 (ISPS コード) に準拠した安全なものであることと、海外の港に寄港するフィジー籍船が船舶と港湾施設の保安のための国際コード (ISPS 規定) を遵守することを確実なものにする。

#### グリーン成長枠組み

- フィジーのグリーン成長枠組、特に持続可能な輸送に関するテーマ 8 で概説されている内容を実施する。そこで取り上げられていない戦略や行動には、船体とプロペラの設計の改善、再生可能エネルギーを使用する船舶の購入と試運転、4 ストローク船外機の評価、低炭素内航船のインセンティブ調査などが含まれる。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境に配慮した海運サービスのため他の気候変動対応策を実施する。</li> </ul> <p><u>港と船舶からの海洋汚染</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● フィジーは、船舶による海洋汚染防止のための国際条約（MARPOL）や船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約（AFS）、バラスト水管理条約、油汚染に関する準備、対応及び国際協力に関する条約（OPRC）など他の海洋環境保護条約の締結国となり、MSAFは、これら国際条約の履行を遵守する。</li> <li>● フィジーの海洋汚染対応能力は、油濁汚染徴税（OPL）基金の収入を使用してアップグレードされる。</li> <li>● 船舶運航者の油濁汚染徴税（OPL）レベルを見直し、汚染事故に対応する準備と船に到達するまでのコストとのバランスを確認する。</li> <li>● 海洋流出諮問委員会を定期的に開催し、国内および国際的な機関、特にオーストラリア海上安全庁（AMSA）との研修を実施することにより、国家海洋流出対策計画（NATPLAN）を維持する。</li> <li>● MSAFは、NATPLANと国家海洋流出対応戦略の実施を追求する。</li> <li>● MSAFは、AMSAと南太平洋地域環境計画（SPREP）が実施するリスクアセスメント報告書で強調されている戦略的な場所に油流出対応設備と施設を設立し、フィジー領海における海洋流出に対応する。</li> <li>● 汚染された貨物を積載する船舶の沈没など、フィジーの能力を超える大きな汚染事故に対応し得る国際援助に関する二国間協定を締結し、維持する。</li> </ul> <p><u>海洋インフラ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国家救助調整センター（NRCC）、フィジー港湾公社（FPCL）、フィジー道路局（FRA）及びMSAFは、海洋インフラのための環境影響軽減および気候変動適応に関するガイドラインを作成する。</li> </ul>
--	---

出典：国家開発計画

表 1-13 5カ年国家開発計画「島嶼間ネットワーク構築」における行動計画、年間目標、実施機関

行動計画	年間目標					総数	実施機関
	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22		
海運会社による海運フランチャイズ制度（航海数）	168	168	168	168	168	840	MoIT, GSS
GSSによる非経済ルート/離島への配船（航海数）	12	48	48	48	48	204	MoIT, GSS
GSSによる船舶の新規購入（隻数）	1		1			2	GSS
灯台の改良改修計画（灯台数）	5	5	5	5	5	25	MSAF
政府所有船舶のアップグレード（隻数）	1	1	1	1	1	5	GSS
MSAF事務所新規開設（事務所数）	2	2	2			6	MSAF

出典：国家開発計画

表 1-14 5カ年国家開発計画「島嶼間ネットワーク構築」における年度評価指標

指標	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
GSS 所有船舶数	9	9	11	12	12	13	13
登録船舶数	15	16	17	20	23	25	25
登録ボート数	370	380	390	410	430	470	490
MSAF 事務所数	12	12	12	14	16	18	18

出典：国家開発計画

表 1-15 5カ年国家開発計画「国際的な接続性」における具体的目標、施策、戦略

目標：貨客輸送のための活気に満ちた現代的な国際的ハブとしてのフィジーの地位を高める	
施策	戦略
国際港と地方港に期待される水準の港湾インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 港湾マスタープランを策定し、そこで推奨された事項を実施する。</li> <li>● ロコビリ (Rokobili) 港建設の可能性を探る。</li> <li>● スバ港とラウトカ港での埠頭インフラを強化し、船舶の修理や大型船の引き揚げを容易にする船台を拡張する。</li> <li>● ヴァヌア・レブ島で新しい国際港の可能性を確認するための技術、経済、環境調査と詳細設計を実施する。</li> <li>● 海域における住民の輸送リンクを改善するために、いくつかの離島の港で設備のアップグレードを継続する。</li> <li>● 環境影響評価 (EIA) と環境管理計画 (EMP) を実施し、新しい港湾開発のための経済調査を実施する。</li> <li>● フィジー港湾公社 (FPCL) が他のサービス、物流および能力開発の強化を通じて、付加価値サービスを導入できるようにサポートする。</li> <li>● Fiji Ports Terminal 社をサポートして、新たなルートとサービスを確保し、より広い市場にアクセスできるようにする。</li> <li>● 貨物はすべて中央拠点で選別し、効率を改善し、エラーのリスクを減らすことで、フィジーでの事業コストを低減して、海上運賃を見直す。</li> <li>● 平均的なコンテナの移動距離と貨物処理時間を改善することにより、港の効率を向上させる。</li> </ul>
世界のベストプラクティスを採用した持続可能な港湾開発の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● フィジー海洋安全庁 (MSAF) は、フィジーにおける PSC の実施を強化する。</li> <li>● 海洋環境が港湾や国内船舶の汚染から保護されていることを確認する。フィジーは、海洋汚染防止条約 (MARPOL) 条約に署名する必要がある、国際条約の責務に従った法律を維持する。</li> <li>● MSAF は、油濁汚染徴税 (OPL) 基金の収入を使用してフィジーの海洋汚染対応能力を向上させる。船舶運航者の油濁汚染徴税 (OPL) レベルを見直し、汚染事故に対応する準備と船に到達するまでのコストとのバランスを確認する。</li> <li>● MSAF は、海洋流出諮問委員会を定期的に開催し、国内および国際的な機関、特にオーストラリア海上安全庁 (AMSA) との研修を実施することにより、国家海洋流出対策計画 (NATPLAN) を維持する。</li> <li>● MSAF は、汚染された貨物を積載する船舶の沈没など、フィジーの能力を超える大きな汚染事故に対応し得る国際協力に関する条約を締結する必要がある。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 海上インフラに関して、国家救助調整センター（NRCC）、フィジー港湾公社（FPCL）、フィジー道路局（FRA）及びMSAFの標準小委員会は、それぞれの責任範囲における海洋インフラのための環境影響軽減および気候変動適応に関するガイドラインを協力して作成する。</li> <li>● フィジーの海上輸送に関連する政府機関は、引き続き、太平洋地域にふさわしい、一貫性と互換性のある標準と慣行を達成するために地域組織を通じ、太平洋地域の他の国々と協力して取り組む必要がある。</li> </ul>
フィジー港湾公社及びその子会社の良好な財務内容の維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現代的システムと管理体制、基準、労働条件、熟達した職員を継続的に取り入れて港湾運営効率を向上させることにより、営業収入を改善する。</li> <li>● 人件費の慎重な管理、効果的な監査、内部統制システム導入により、営業支出を最小化または維持する。</li> <li>● インフラと設備拡張に投資し、資産と利益率を向上する。</li> <li>● インフラの改良、利益率の高い資産の買収、高利回りの投資プロジェクトなど利益水準を高める活動を生み出して投資する。</li> </ul>

出典：国家開発計画

表 1-16 5カ年国家開発計画「国際的な接続性」における行動計画、年間目標、実施機関

行動計画	年間目標					総期待値	実施機関
	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22		
船台拡張と船舶修繕施設（作業場近代化を含む）の改善		船台の改良				船台の改良	政府, FPCL
ヴァヌア・レブ島における新国際港の実行可能性を確認するための技術・経済・環境調査と詳細設計の実施	調査完了					実行可能性調査完了	FRA, FPCL
ロコビリ港建設可能性の検討	ポートマスタープランの完成後に検討						MPE, FPCL
ロコビリ港建設資金を確保するための官民連携組成	開発資金を確保する						MPE, FPCL
ラウトカ港の改良・拡張とスバ港の埠頭構造強化	スバ港とラウトカ港の改良・拡張工事					改良・拡張工事完了	MPE/ FPCL

MPE: Ministry of Public Enterprises

出典：国家開発計画

表 1-17 5カ年国家開発計画「国際的な接続性」における年度評価指標

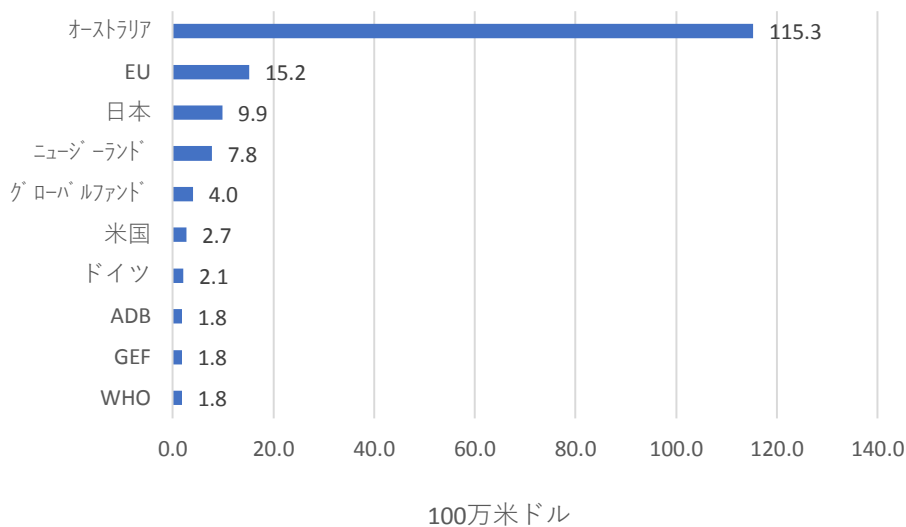
指標	2016	2017	2018	2019	2020	2021
港湾効率の向上（2015年比、%）	10	20	40	60	80	TBD

### 1.3 経済協力

#### 1.3.1 経済協力の現状

フィジーへの最大の援助供与国は、南太平洋域内貿易経済協力協定（South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement）を締結しているオーストラリア、ニュージーランドである。日本からの援助は、2006年のクーデター以降減額されていたが、2014年の民主化プロセスを経て、2015/16年平均値で約1,000万ドルとなり、オーストラリア、EU国際機関に続く3位となっている。

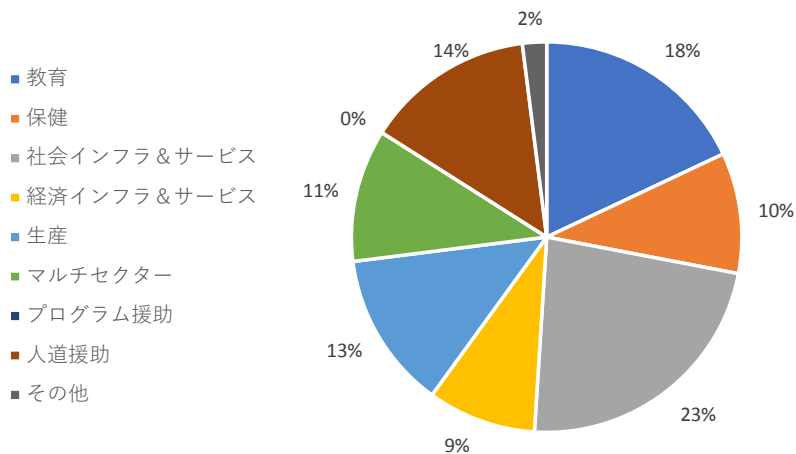
図 1-26 フィジーへの ODA 供与額 2015/16 平均値上位 10 カ国・機関  
（単位：百万米ドル）



註：GEF=Global Environment Facility：途上国の環境問題を支援するために設立された国際機関で、183の参加国から構成される。<https://www.thegef.org/about/organization>

出典：OECD

図 1-27 フィジーへの分野別 ODA 拠出比率 2015/16 平均値（単位：%）



出典：OECD

### 1.3.2 日本の経済協力の現状

フィジーは国土が広大な地域に散らばり、国内市場が小さく、国際市場から地理的に遠いなど、太平洋島嶼国に共通する開発上の困難を抱えている。また、自然災害や海面上昇などの気候変動の影響を受けやすいなどの様々な脆弱性を抱えており、これらの克服がフィジーの社会・経済発展には不可欠である。同国は太平洋島嶼国の経済活動の中心的な役割を担っており、フィジーの安定と発展は地域全体にとっても重要であり、同国の自立的・持続的な発展の後押しと二国間関係の強化のため、継続的な支援が重要である。

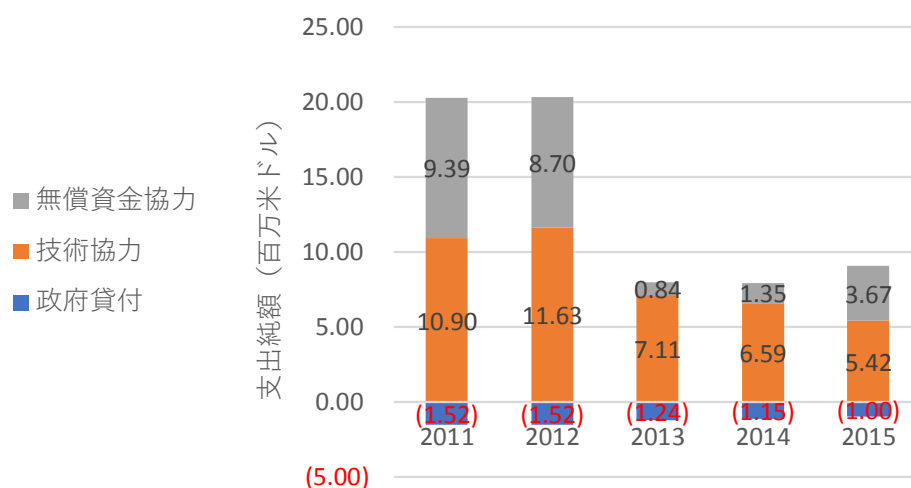
日本はフィジーの主要ドナー国であり、1979年の同国に対する経済協力の開始以来、円借款、無償資金協力、技術協力を通じ、同国の開発に大きく寄与してきた。2006年のクーデター発生を受け、教育、保健、環境といった分野に限定して支援を実施してきたが、2014年9月の民主的プロセスによる総選挙と新政権の樹立を受け、経済協力を全面的に再開した。2015年5月に開催された第7回太平洋・島サミットにおいて打ち出された日本の支援方針等を踏まえ援助が実施されている。

協力の主要分野は次の2つとなっている。

- (I) 環境・気候変動：自然災害への対応能力の強化や、廃棄物の適切な処理による周辺環境及び公衆衛生の改善等について支援を行う。
- (II) 脆弱性の克服：インフラ整備、保健医療水準の向上のための感染症対策、基礎学力の改善や、地方・離島部の開発に係る支援を行う。

2013年以降のフィジーへの円借款・無償資金協力は表18のとおりで、2015年度までの累積援助額は円借款が22.87億円、無償資金協力が199.22億円となっている。

図1-28 フィジーへの日本の援助実績(OECD/DAC報告基準)



注：政府貸付のマイナスは回収額が供与額を上回ったことを示す

出典：外務省外務省 ODA データブック 2016 年版<sup>59</sup>

<sup>59</sup> <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000247508.pdf#page=98>

表 1-18 2012 年度以降のフィジーに対する円借款・無償資金協力

(単位:億円)

年度	円借款	無償資金協力
2012 年度	なし	3.88 億円
		広域防災システム整備計画 (3.00)
		草の根・人間の安全保障無償(13 件) (0.88)
2013 年度	なし	1.22 億円 草の根・人間の安全保障無償(14 件) (1.22)
2014 年度	なし	1.32 億円 草の根・人間の安全保障無償(15 件) (1.32)
2015 年度	なし	9.82 億円 中波ラジオ放送復旧計画 (8.65) 草の根・人間の安全保障無償(14 件) (1.32)
2015 年度までの累計	22.87 億円	199.22 億円

出典：外務省 ODA データブック 2016 年版

### 1.3.3 経済協力の可能性

海事分野における日本の資金援助は、近年実施されていない<sup>60</sup>。フィジーの国民所得が高くなったこと、フィジー政府が自己資金で船舶を海外調達していることから、今後も船舶供与の可能性は低いだろう。しかしながら、2016 年度～2017 年度にかけて、JICA の専門家を派遣して船舶の維持管理能力向上に関する技術協力を行ってきていることを鑑みれば、今後も、法執行、船員育成支援等の技術協力は可能と思われる。今後、次のような技術協力等の可能性が考えられる。

#### <海事教育支援>

フィジー国立大学の一組織として Fiji Maritime Academy があり、船員（部員および士官）養成と造船コースが開設されている。操船シミュレータ、機関室シミュレータ等は最新機器があるが、船用エンジン等機関関係の教材は 1970 年代に JICA から寄贈されたものをそのまま使用している。また、乗船実習を行うための船舶の手配に苦労しており、中古の訓練船供与の打診がなされた。加えて、Fiji Maritime Academy の造船学部は 2003 年に一度閉鎖されたが、2007 年に復活した。しかし造船を教える講師が少ないので、人材協力の要請もあった。

#### <海事行政能力向上支援>

その他の支援としては、各種 IMO 条約担保のための国内体制整備、旗国&寄港国船舶検査（FSC&PSC）等法執行等の海事行政能力向上に関する専門家派遣等技術協力の可能性が考えられる。

<sup>60</sup> <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000072609.pdf>



## 2. キリバス共和国

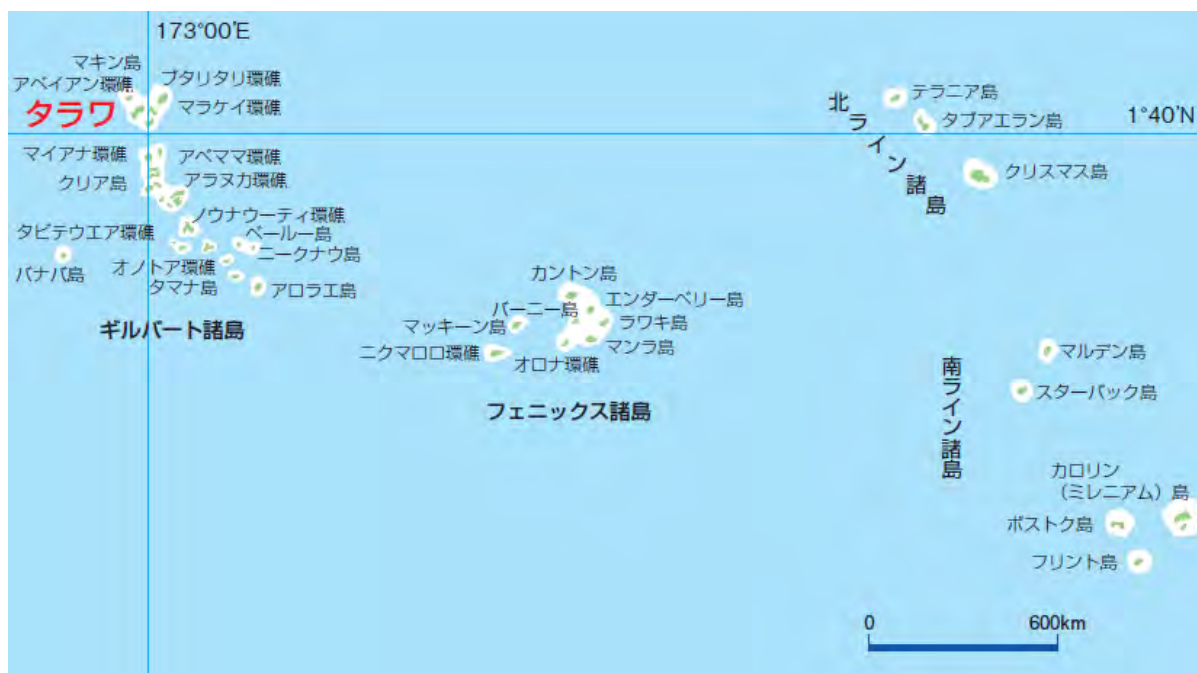
### 2.1 概況

#### <一般事情>

キリバス共和国（以下、キリバス）は、中部太平洋上、日付変更線と赤道の両側の広大な海域に広がる島嶼国で、ギルバート、フェニックス、ラインの 3 諸島に計 33 の島々で構成されている。国際市場からの地理的隔絶及び国土の拡散性は近隣島嶼国の中でも最も顕著である。国土総面積は 730 平方キロメートルで、人口が約 11 万人、この内 94%以上がギルバート諸島に居住し、さらにその 3 分の 1 が首都タラワに集中している。ライン諸島にあるクリスマス島はキリバス最大の島で、人口の残りの 6%はこのクリスマス諸島にそのほとんどが居住している。中央に位置するフェニックス諸島には、カントン島に 50 人ほどが居住しているに過ぎない。

国土は狭いがその 5,000 倍近い 350 万平方キロメートルの排他的経済水域を有する。日本はこの広大な経済水域がカツオ・マグロの好漁場であることから、漁業協定（1978 年発効）を締結しており、日本の漁船が多数入漁している。またクリスマス島には宇宙航空研究開発機構（JAXA）のダウンレンジ局衛星追尾用レーダーステーションを設置（1976 年）している。

図 2-1 キリバスの地図



出典：国際機関 太平洋諸島センター

海拔の低い環礁が多いために、キリバスは近年の地球温暖化による海面上昇で、国土の半数以上は水没の危機にあると言われている。アノテ・トン前大統領は、2007 年 8 月に、もはやキリバスの水没は免れないとして、全国民の他国への移住計画を発表した。大統領は、熟練労働者としての移住のため、キリバスでの職業訓練支援を日本、アメリカ、オーストラリアなどに呼びかけた。2014 年 2 月、フィジーのエペリ・ナイラティ

カウ大統領が、キリバスの国土が水没した場合にキリバスの全国民をフィジーに移住させる用意があることを公式に表明した。

表 2-1 キリバスの概況

一般事情	
面積	730 平方キロメートル（対馬とほぼ同じ）
人口	11 万 4,400 人（2016 年、世界銀行）
首都	タラワ
人種	ミクロネシア系（98%）、その他ポリネシア系及び欧州人が居住
言語	キリバス語、英語（共に公用語）
宗教	キリスト教（主にカトリック、プロテスタント）
政治体制・内政	
政体	共和制
元首	ターネス・マーマウ（Taneti Maamau）大統領（2016 年 3 月就任）
議会	一院制、議員数 46 名（内 2 名は司法長官及びランビ島評議会代表者）、任期 4 年
政府	大統領兼外務・移民大臣 ターネス・マーマウ（Taneti Maamau）
二国間関係	
1.政治関係	1979 年 7 月、キリバス独立式典に大野明衆議院議員を派遣。同日国家承認 1982 年 11 月、バイテケ初代駐日大使（移動大使）が日本に信任状を捧呈 1983 年 4 月、在京キリバス名誉領事館開設。（2013 年、閉館）
2.経済関係	貿易額（2016 年度、財務省貿易統計） キリバスへの輸出 19.7 億円 キリバスからの輸入 7.9 億円 進出日本企業数 3 社（2016 年 10 月現在、外務省海外在留邦人調査統計）
3.在留邦人数	12 名（2016 年 10 月現在、外務省海外在留邦人調査統計）

出典：外務省

## <政治体制>

1979年に独立するまで、キリバスは英国植民地ギルバード・エリス諸島の一部であった。独立して共和国制をとっているが、英連邦に加盟している。

議会は一院制で、国会議員の任期は4年、国会議員数は44名である<sup>61</sup>。大統領は国家元首兼政府首脳で、議員の中から候補者を選出し、国民の選挙で選出される。与党BKT党<sup>62</sup>のアノテ・トン党首が2003年から3期12年大統領を努めた後、2016年に引退を表明した。2016年の議員選挙では与党BKT党が第一党を保ったが、同年3月の大統領選挙では、前野党の2政党が合併したTK党が推すターネス・マーマウ（Taneti Maamau）が当選し、第5代新大統領が誕生した。マーマウ新大統領は、就任の挨拶で、人口、都市化、若年層の失業、インフラ整備など問題を優先的に取り組みたいとしている。特に当面の課題は、コプラの引き取り価格を現行のキロ当たり1ドルを2ドルに引き上げ、国民の現金収入を増やすことと教育費の無料化であると語った<sup>63</sup>。

## <経済概況>

キリバスはサンゴ島のみからなる小島嶼国家で、貧弱なサンゴ性土壌に加えて降雨量も不安定で、自然条件は厳しく、大規模プランテーションを経営するような土地や海外から工場誘致する人口規模もない<sup>64</sup>。キリバスの経済はイギリス植民地時代の1979年まで、バナバ島のリン鉱石に依存していた。しかし1979年に英国から独立した時には既にリン鉱石は枯渇しており、キリバスにとっては広大な経済水域が最大の資源となっている。同国の主な財政収入源としては、税収の他、外国漁船の漁業許可料、日本の宇宙航空研究開発機構（JAXA）によるクリスマス島地上局使用料、諸外国からの援助、および過去のリン鉱石の売上の一部を積み立てた歳入均衡準備金<sup>65</sup>（RERF：Revenue Equalization Reserve Fund）の運用益などである<sup>66</sup>。

キリバスの経済は2008年から2010年は世界的金融危機の影響もあり低迷した。2012年、2013年は5%台の記録したが2014年は0.9%成長に落ち込んだ。その後2015年に10.3%の高成長となったが、2016年は再び1.1%の低成長となった。2016年の実質GDP（推定値）は約1億9,290万米ドルであった。

国内に主な産業がないため、失業率が非常に高く、2010年の国勢調査時の失業率は31%（若年層の失業率は54%）であった<sup>67</sup>。2016年の一人当たり名目GDP（推定値）は1,449米ドルと、米ドルベースでは過去10年間、1,500米ドル前後で推移している。これは、太平洋諸島諸国の中でもソロモン諸島に次いで低い。

<sup>61</sup> <http://thecommonwealth.org/our-member-countries/kiribati/constitution-politics>

<sup>62</sup> Boutokaan Te Koaua の略。英訳は Pillars of Truth

<sup>63</sup> RNZI/ April 5, 16

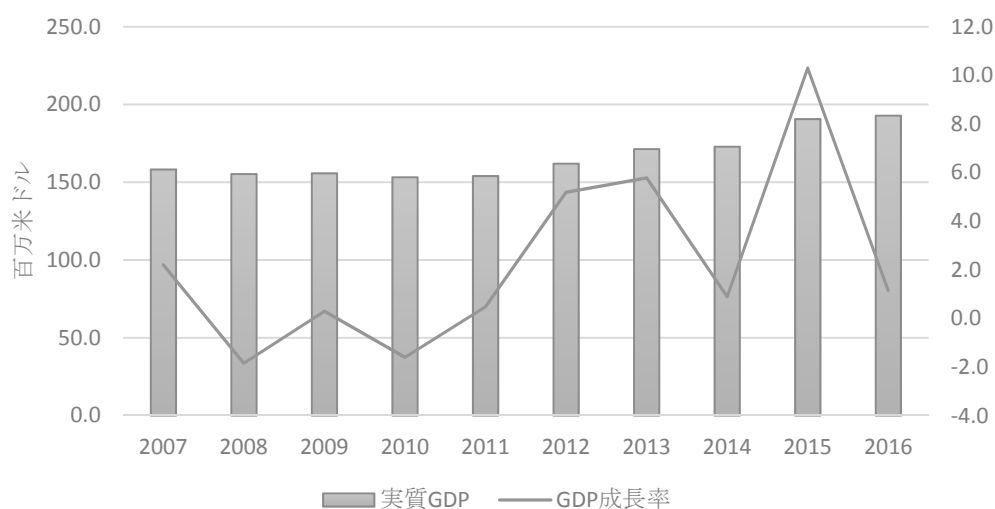
<sup>64</sup> アジア経済研究所

<sup>65</sup> 2016年末時点での残高が8億6800万豪ドルある。

<sup>66</sup> 太平洋諸国センター キリバスガイドブック

<sup>67</sup> Economic Outlook of Kiribati, Sep 2016, Ministry of Finance and Economic Development

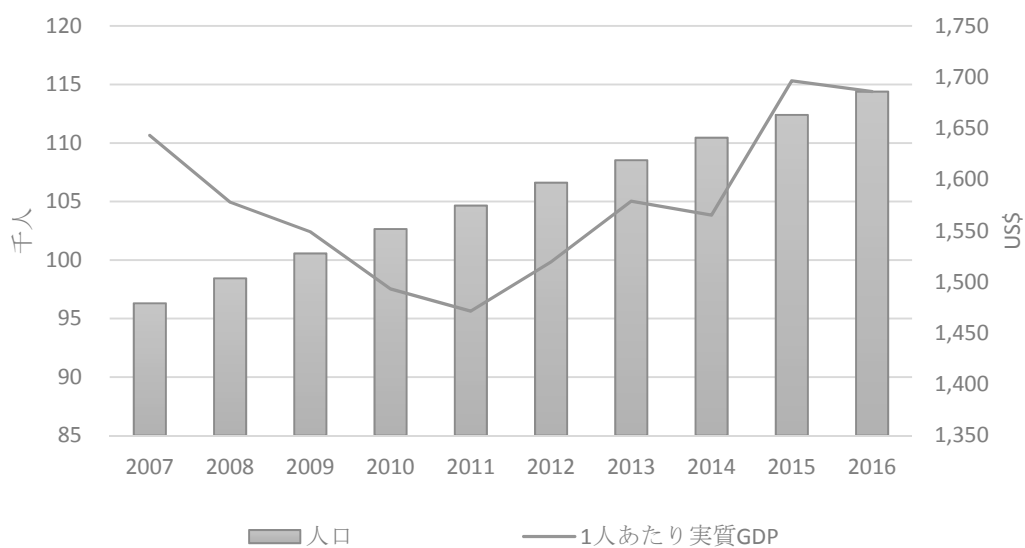
図 2-2 キリバスの GDP、GDP 成長率推移



註：2015/16 年は推定値

出典：世界銀行

図 2-3 キリバスの人口及び 1 人あたり名目 GDP 推移



出典：世界銀行

## <主要産業>

2015年の産業別 GDP 構成比を見ると、政府サービス（26.1%）に次いで、農林水産業（21.6%）、不動産業（11.8%）、建設業（9.7%）、卸売・小売（6.9%）、金融サービス（6.6%）、運輸・倉庫（5.9%）などが続いている。

表 2-2 産業別実質 GDP 構成比（2015 年暫定値ベース）

単位：百万豪ドル

産業	実質 GDP (推定値)	割合
農水産業	36,967	21.3%
鉱業	503	0.3%
製造業	6,450	3.7%
電気ガス水道	476	0.3%
建設業	16,757	9.7%
卸売り・小売り	11,875	6.9%
ホテル&レストラン	897	0.5%
運輸・倉庫	10,255	5.9%
通信	6,016	3.5%
金融サービス	11,316	6.5%
不動産業	20,362	11.8%
ビジネスサービス	1,695	1.0%
政府サービス	45,223	26.1%
その他のコミュニティー、社会、 個人サービス	2,368	1.4%
銀行手数料	-5,682	-3.3%
プラス税金	17,207	9.9%
マイナス補助金	-9,473	-5.5%
実質 GDP 総額	173,211	100.0%

出典：Kiribati National Statistics Office

広大な排他的経済水域を持つため、漁業はキリバス最大の産業であり、マグロの回遊経路にあることから大きな恩恵を受けている。外国漁船の漁業許可料収入は 2010 年の 4,171 万豪ドルから 2015 年には 1 億 9,775 万豪ドルと約 5 倍に増加した<sup>68</sup>。キリバス政府の 2015 年の国家歳入が 3 億 5,469 万豪ドルだったので、歳入の 56% が外国漁船の漁業許可料収入だったことになる。キリバス政府は国内水産業の振興を目指し、複数の外国企業と、水産物の養殖や加工工場の設立を交渉しており、付加価値の高い産業の育成と雇用の創出を目指している。海藻の輸出促進に関して、漁業・海洋資源開発省から補助金<sup>69</sup>が出ている。

<sup>68</sup> キリバス財務経済発展省及び漁業海洋資源開発省の「Fishing License Revenues in Kiribati 2016 Report」も参照

[http://www.mfed.gov.ki/sites/default/files/Fishing%20License%20Revenues%20in%20Kiribati%20Report%202016\\_0.pdf](http://www.mfed.gov.ki/sites/default/files/Fishing%20License%20Revenues%20in%20Kiribati%20Report%202016_0.pdf)

<sup>69</sup> キロ当たり 80 セントの補助金

表 2-3 キリバス政府歳入の推移（単位：千豪ドル）

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
直接税	13,735	12,914	12,206	12,330	11,556	14,311
間接税	14,828	17,996	15,226	17,378	16,953	20,732
漁業許可料収入	41,708	31,509	58,329	88,999	141,574	197,754
RERF 運用益	40,466	38,180	59,791	29,431	27,610	18,667
手数料	7,365	9,100	7,117	9,579	18,395	22,378
その他	50,114	56,869	86,116	79,661	144,846	80,846
歳入計	168,216	166,568	238,785	237,378	360,934	354,688

出典：Kiribati National Statistics Office

漁業以外の主要産業は農業で、最大の輸出農産物はコブラだが、国内の生産量は近年減少傾向にあり、2015年で4,600トンと2004年の1万2,300トンから半減している。その他の主な農産物はタロイモやパンの実などである。コブラの輸出促進に関しては、財務・経済開発省から補助金<sup>70</sup>が出ている。

なお、キリバス・ドルは豪ドルとの交換レートが1:1に固定されており、キリバス国内では、豪ドルが使用されている。

#### <貿易動向>

2016年の輸出額は1,050万米ドル、輸入額は1億1,740万米ドルであり、大幅な輸入超過で2016年の貿易赤字は1億6,900万米ドルに上った。キリバスの主な輸出品は粗ココナツオイル、コブラ、生鮮（冷蔵）マグロ、魚加工品などであり、輸入品は石油製品、コメ、タバコ、クルーズ船などである。2016年の主な輸出先は、マレーシア、米国、フィジー、ニュージーランド、日本で、この5ヶ国で全体88%超を占めた。主な輸入元は、オーストラリア、フィジー、中国、ニュージーランド、シンガポールで、この5ヶ国でおよそ70%以上を占める。

表 2-4 キリバスの輸出入額推移

単位：100万米ドル

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
輸入	70.1	75.2	67.0	73.1	91.7	108.6	97.1	n.a.	n.a.	117.4
輸出	10.1	7.5	6.3	3.9	8.6	5.8	6.7	n.a.	n.a.	10.5
貿易収支	-60.0	-67.7	-60.7	-69.2	-83.1	-102.8	-90.4	n.a.	n.a.	-106.9

註：2014、2015年のデータはUN Comtradeに掲載されていない。

出典：UN Comtrade

<sup>70</sup> キロ当たり2ドルの補助金

## 2.2. 海事産業の現状と課題、今後の見通し

### 2.2.1 海上輸送

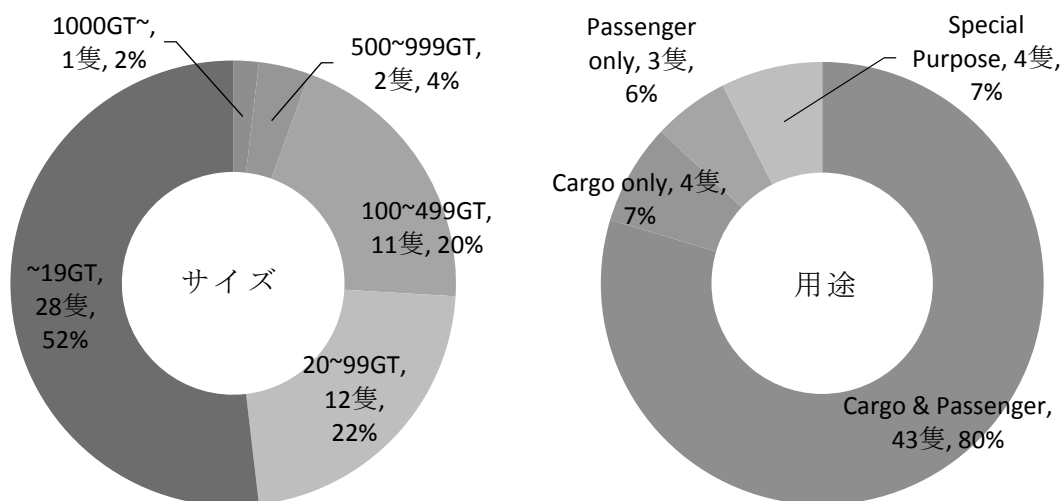
#### <登録船舶>

キリバス籍船は情報通信運輸観光開発省<sup>71</sup>（Ministry of Information Communication Transport and Tourism Development、MICTTD）の海事局<sup>72</sup>（Marine Division）が管理している。海事局によると、2017年8月現在、キリバス海事局に登録されている内航船舶は54隻で、このうち、100GT以上の船舶は14隻、19GT以下の船舶が約半数の28隻である。ほとんど全ての船が貨客船である。また、約6割の船舶が木造船となっている。

登録船舶のうち、ギルバート諸島を超えて、クリスマス島まで航行可能なキリバス籍内航船舶（貨客船）は7隻ある。いずれも外国で建造された鋼船で、船型は180GT～936GT。うち1隻は16年に台湾から供与された上陸艇（全長44.8m、326.91GT）で、これと同型船が近くキリバスに到着する予定となっている。この上陸艇が就航すれば、キリバス海域内を航行可能なキリバス籍内航船は全部で8隻となる。ただし、これはあくまで船舶登録上の数値であり、実際に運航しているかどうかは不明である。小型巡視船等政府系船舶も若干存在するものの、ほとんどが民間運航の船舶である。

なお、漁船登録については、以前は行われていなかったが、最近登録を開始し、2017年8月現在、2隻の木造漁船が登録されている。

図 2-4 キリバス海事局登録内航船舶 54 隻の内訳（その 1）

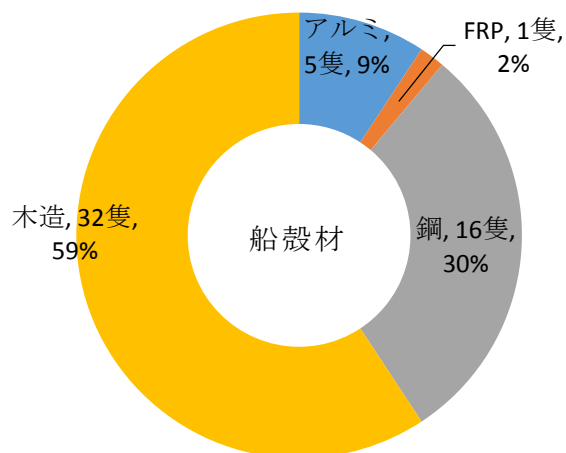


出典：キリバス海事局

<sup>71</sup> <https://www.micttd.gov.ki/>

<sup>72</sup> <https://www.micttd.gov.ki/about-us/marine>

図 2-4-2 キリバス海事局登録内航船舶 54 隻の内訳 (その 2)



木造の貨客船 25 総トン

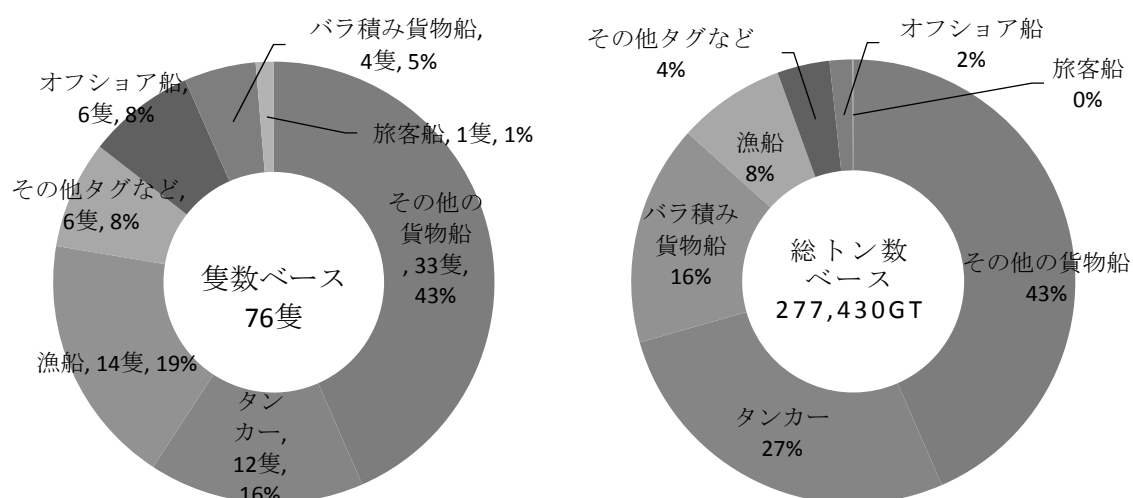
商業省 (Ministry of Commerce Industry and Cooperatives、MCIC) によると、商業省に会社登録されている海運会社、船舶代理店は 8 社である。うち 6 社が海運会社、2 社が船舶代理店となる。外国企業向けの船舶代理店には、Shipping Agency of Kiribati (SAK) と Joyce Shipping Lines がある。海事局で船舶の運航ライセンスを供与している会社が 40 数社あるとのことであったが、会社として商業省に登録されていない事業者が運航ライセンスを取得しているケースもあるようである。商業省に会社として登録されていない会社の営業は厳密には違法となる。

キリバスは第二船籍国となっており、数多くの外国所有船の登録がなされている。外航船の登録事務所 (Kiribati Ship Registry<sup>73</sup>) はシンガポールに所在する。IHS フェアプレー社の World Fleet Statistics 2016 によると、キリバスの登録籍船は 76 隻、総トン数は 277,430GT となっている。その内訳は、隻数ベースで一般貨物船が 24 隻 (84,410GT) と最も多く、漁船が 13 隻 (18,293GT)、冷蔵貨物船が 9 隻 (36,142GT)、石油製品タンカーが 8 隻 (35,177GT) と続いている。キリバス登録船舶のうち、自国法人が所有する船舶は、一般貨物船 1 隻 (1,167GT) のみとなっている。なお、World Fleet Statistics に含まれるのは 100GT 以上の鋼製自航船である。

<sup>73</sup> <http://www.kiribaship.com/EN/Default.aspx>



図 2-5 キリバス籍船の内訳（2016 年）



出典：World Fleet Statistics 2016

### <主要海運会社>

代表的な自国の海運会社には、2008年に設立された国営公社 Kiribati Shipping Services Ltd (KSSL) がある。同社はこれまで日本供与の貨客船4隻 (NEI MOMI、NEI MATABURO、MOANARAO、NEI MATANGARE) を運航してきたが、既にすべて廃船となっており、2017年8月現在、所有・運航する船舶は、韓国供与のROPAX船1隻、インドネシア及び台湾供与の上陸艇2隻のみで、国内諸島嶼への輸送を行っている。

表 2-5 KSSL 社が所有する船舶

船名	GT	備考
LC ARATOBWA	470GT	2016年インドネシア供与の上陸艇。タラワ周辺の島々での輸送に従事。通常旅客定員は200人程度であるが、3つの中学校の始業、終業時期に最大350人の旅客を載せたことがある。将来的にはクリスマス島まで運航させる予定。
LC LINNIX	326GT	2017年台湾供与の上陸艇。2017年7月に座礁したが、既に離礁している。
BUTIMARI	569GT	1996年韓国供与のROPAX船。エンジンが1機故障していたが、運航できる状態である。

図 2-6 KSSL 社が所有する船舶



BUTIMARI



LC ARATOBWA

同社は貨客船として、NEI MATANGARE (1,291GT、1,295DWT) クラスの大きさの船でタラワとクリスマス島を結ぶコンテナ輸送が可能な船舶の供与を希望している。タラワとクリスマス島の間には片道 10 日程度要し、タラワからの食糧や貨物を輸送するための貨物容量は 25TEU ほどあれば好都合としている。貨物が少ない時、または大量の旅客輸送をする場合には貨物艙を閉じて、その上に旅客スペースをつくることを考慮している。

#### <観光業>

キリバスを訪れる外国人旅行者の数は、2016 年に 4,029 人（内、日本人は 162 人）で、その大多数はオーストラリアからであった<sup>74</sup>。キリバスには地元の民間企業で所有されている観光船／クルーズ船は存在しない。米国の Crystal Cruises や Silversea Cruises がハワイからキリバスのクリスマス島やタブアエラン島を經由してオーストラリアやニュージーランドまで大型クルーズ船を配船しているほか、第二次世界大戦の遺跡訪問を切望する海外からの観光客が時折タラワにやってくるだけである。

#### 2.2.2 造修繕業

ベシオ港内に最大 40 トンの小型船のみを取り扱う小さな船台 (slipway) がある。1982 年 2 月に設立された国有企業のベシオ造船所 (Betio Shipyard Ltd、BSL) が所有・運営していたが、船台軌道の腐食と老朽化のため 2015 年 1 月より稼働を停止している。未処理の民事係争案件が残っており、最低限の人員で会社の運営が継続されているが、いずれにせよ、船台を改修・改善しない限り、同社が造修繕事業に携わることは困難な状況となっているため、鋼船の修理や乾ドックへの入渠は全て、フィジー等他国で行われている。漁船はボンペイ (ミクロネシア連邦)、マジユロ (マーシャル諸島) で修繕を実施している。

北タラワの Abatao にある KiriCraft<sup>75</sup>は、豪州人 Michael Savin 氏が経営する個人営業の木造船製作会社である。ソロモン諸島など他の島嶼国での木造船建造実績があるというだけで、造船技師がおらず、クレーン等の大型設備が一切なく、経験のみを頼

<sup>74</sup> キリバス国家統計局 ([www.mfed.gov.ki/statistics/](http://www.mfed.gov.ki/statistics/)) のデータによる。

<sup>75</sup> <http://www.kiricraft.com/>

りに製作しているため、荒天時での使用において安全性に疑問の余地がある。過去に内務省や漁業海洋資源開発省が KiriCraft に貨客船（18.5 メートル、79GT、旅客定員 42 名）などを発注し、安全性の十分な確認もないまま、政治的に船が登録された経緯がある。

海事局では、豪州の小型船安全基準に則った小型船建造規則（National Small Craft Vessel Rules）を含む包括的な海事新法 Maritime Act 2017 が 2017 年 8 月に国会の承認を得たので、今後、より厳格に取り組んでいくとしている。

図 2-7 KiriCraft 木造船製作所



### 2.2.3 港湾設備

キリバスで国際的な開港は、タラワのベシオ（Betio）港とクリスマス島のロントン（Ronton）港との2か所のみである。キリバス港湾局<sup>76</sup>（Kiribati Ports Authority、KPA）は情報通信運輸観光開発省（MICTTD）の外局であり、クリスマス島にも支所がある。港長として港湾管理センターの役割を担っており、入港船舶は入港前にKPAに連絡することとなっている。KPAは、外国船舶監督（PSC）機能も有しており、ファイナンス上の問題（入港税未払い）で船舶を差し押さえた経験もある。

#### <ベシオ港>

ベシオ港はギルバード諸島のタラワ環礁に立地し、外国貿易貨物を扱うキリバス国で唯一の本格的な国際港であり、散在する島嶼部を結ぶ国内海上輸送の拠点としても重要な役割を果たしている。同港は、2000年に日本の無償資金協力によって岸壁、コンテナヤード及び関連施設・機材が整備された。その後2011年から、再び日本の無償資金供与により、大型の貨物船が接岸でき、直接荷降ろしができるようにする工事を実施した。

図 2-8 タラワ環礁、ベシオ位置図



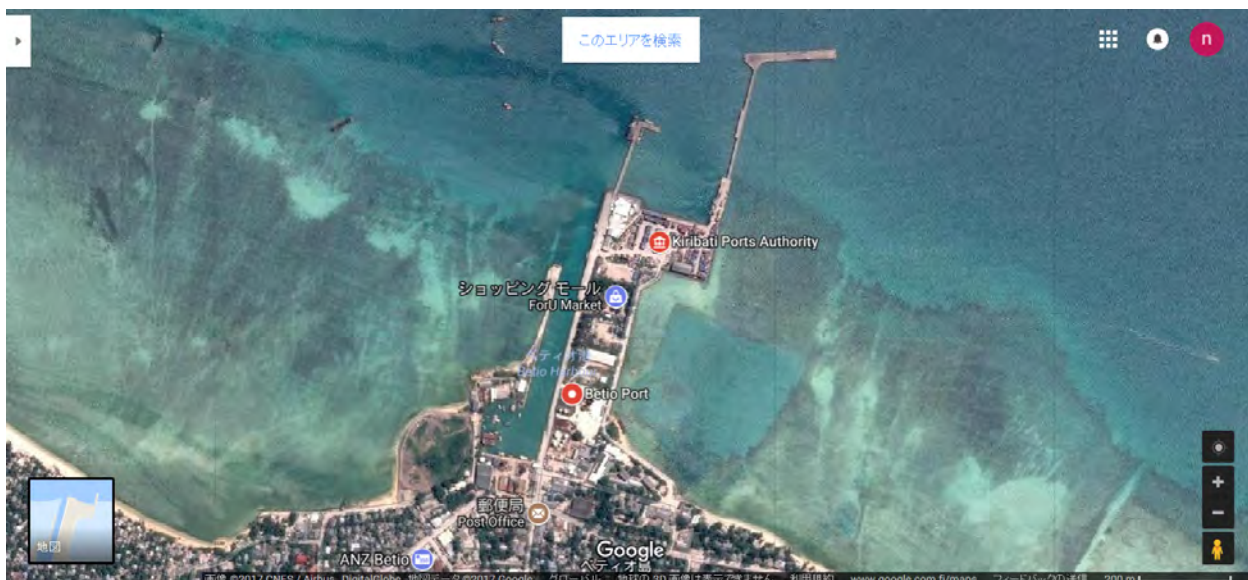
出典：外務省

<sup>76</sup> <http://kiribatiportsauthority.com/> 情報通信運輸観光開発省傘下の法定機関として、KPA 法の下、2000年に設立された。158名の職員を雇用する。

ベシオのインナーハーバー埠頭と海盆は 305 メートルと 610 メートルの防波堤で囲まれている。東側の防波堤の方が長い。防波堤と防波堤の間の距離は 53.3 メートルで、防波堤海盆とインナーハーバーまでの水路の幅は 24.4 メートルである。インナー埠頭の長さは 129.5 メートルで、深さは 2.5 メートルである。

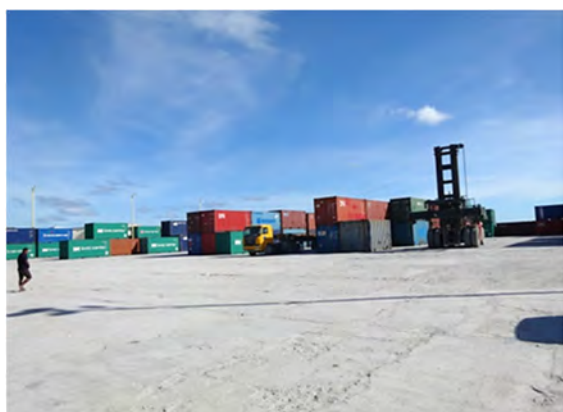
栈橋の長さは 150 メートルで、防波堤の東端に向かって 20 度の方向と、110 度の方向に 50 メートル延びている。深さは 6 メートルで幅は 8 メートルである。国内貨物の大半はこの栈橋で荷下ろしされる。喫水 5 メートルまでのタンカーが接岸でき、栈橋にはパイプラインがある。東側の防波堤の東には、キリバス港湾局の本部と、332TEU までのコンテナ船に対応できるコンテナターミナル、および 1,000 平方メートルの貨物仕分けスペースと 1,200 平方メートルの車両置き場がある。コンテナターミナルの東側の先には 80 メートル×20 メートルの埠頭が 20 度の方向に延びている。水深は 6 メートルである。

図 2-9 ベシオ港レイアウト



出典：Google map（上図）  
JICA（下図）

図 2-10 ベシオ港内



ベシオ港（国際埠頭）コンテナヤード



国内埠頭に停泊する巡視船

### <ロンドン埠頭>

ベシオ港が礁湖の中であり、海面が穏やかであるのに対し、クリスマス島のロンドン埠頭は外洋に面しており、波が穏やかな時にしか貨物の揚げ降ろしができない。クリスマス島では、1万 GRT までの船を停泊させることができる栈橋が 2002 年 3 月に完成した。日本の援助で建造されたこの栈橋は、日本の人工衛星追跡基地の需要に応えることが主な目的である。

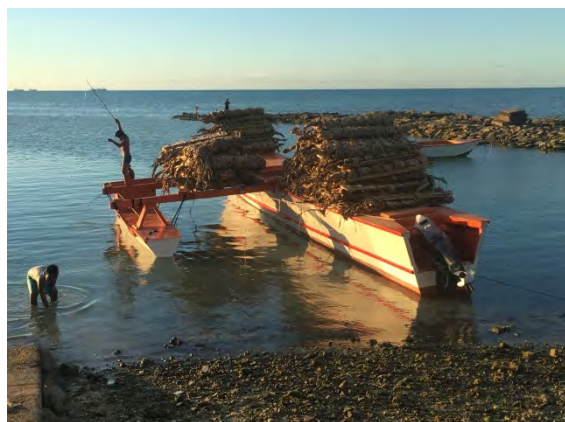
### <その他の波止場>

この他、フェニックス諸島北のカントン（Kanton）島（2015 年人口 20 人）にも植民地以前に作られた小さな波止場（Wharf）がある。その他の島ではラグーンの外に船が停泊し、小型ボートに荷物を積み替えて輸送する。石油製品については、タンカーで輸送されたオイルをタラワでは錨泊地でパイプラインに接続して輸送する。栈橋のない離島では、その島の近くまでドラム缶で輸送し、海面に浮かせて人海戦術で島に上げる手法が採られている。

図 2-11 離島へ物資運搬する木造小型ボート



離島へ輸送されるドラム缶



離島への物資運搬

貨物、旅客の輸送量のデータはなく、KPA は現在の島嶼間の輸送実態を調査中である。海外から到着したコンテナは、フォワーダーがコンテナをタラワまたはクリスマス島で開梱し、中の貨物は小型船に移し替えて、周辺の島々に輸送される。外航船及び大型の漁船は、船舶保安国際コード（ISPS コード）対象の国際埠頭に着岸し、その他の船舶は国内埠頭に着岸する。貨物（含むコンテナ）の寄港頻度は、月に 5～6 回程度、漁船はピークの 6 月に 20 隻程度寄港する。

HIS データに基づく、2017 年のベシオ港の 100 総トン以上の船舶の入港実績は、計 71 隻で、その内訳はタンカー 8 隻、コンテナ船 8 隻、一般貨物船 4 隻、上陸艇 12 隻、漁船 39 隻であった。

KPA はキリバスビジョン 20（KV20）に基づく長期開発プランがあり、2 年間で 2.5 百万ドルの予算で ISPS 港湾区域内の舗装を改修する予定である。また、国際埠頭で 1 車線しかないアクセスを、埋め立て若しくは新しい栈橋の新設により拡張し、コンテナ取扱量を増やす構想を持っている。

## 2.2.4 船員教育訓練機関

### < 船員教育訓練センター >

タラワにある国有の船員教育訓練センター<sup>77</sup>（Marine Training Centre）は、労働・人的資源省（Ministry of Employment and Human Resources）により所管され、士官として乗船実績のあるドイツ人が運営している。運営予算はすべて労働・人的資源省から出ているが、これまで豪州やニュージーランドより様々な支援を受けている。同センターは船員の訓練要件、資格基準等に関する国際条約（STCW95）の必要条件を満たしている。商船コース（18 か月）、漁船員コース（6 か月）、Steward & Hospitality コース（10 か月）、アップグレードの 4 つのコースからなり、17 年 8 月現在、それぞれ 140 人、105 人、50 人、16 人の学生（全員キリバス人）を受け入れている。全寮制で生徒は全員、校内の大部屋で居住している。これは船員生活を模したものともなっている。座学だけでなく、様々な実地訓練が出来るように、操船シミュレーター、小型エンジン（ヤンマー製）、火災消防訓練施設、救命艇・ダビット等が設備されている。教員（調理法）として JICA の海外青年協力隊も赴任している。

商船コースの場合、STCW で 2 か月の乗船訓練が義務付けられているが、訓練が出来る適当な商船がキリバスに存在しないため、ドイツの海運会社 5 社の協力で乗船訓練を行い、卒業後、そのままそれらの会社に就職している。漁船員コースの場合、日本、中国、韓国、台湾などのマグロ漁船に乗船することが多く、地元で漁船を運航する人はいない。日本の漁船に就職することもあるため、日本語訓練の授業もある。実際、焼津を母港とするカツオー本釣り漁船に乗船するキリバス人は数多くいる。Steward & Hospitality コースの場合、ドイツの船会社に就職する場合もあるが、女性は全員地元のホテルに就職している。

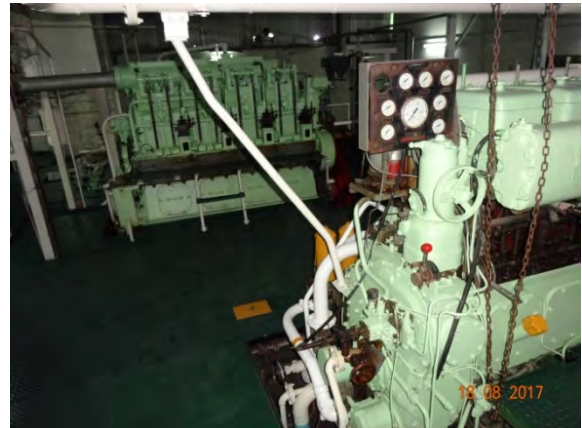
<sup>77</sup> [www.mtc-tarawa.edu.ki/](http://www.mtc-tarawa.edu.ki/) 英国植民地時代の 1967 年に商船訓練学校として発足し、2017 年に開校 50 周年を迎えた。

研修生が船員の資格を得るためには、15カ月の基礎訓練を受ける必要がある。毎年約40人の研修生が同センターを卒業している。海上で2年間を過ごした後、研修生は大学院に進み、上等水兵、運転士、あるいは有資格スチュワードとして卒業することができる。卒業生は、特にドイツ系船舶によってすぐ雇用が決まるが、常にキリバス出身の船員2,000人が外国船に勤務している。また、近隣の島国であるツバルからも研修生を受け入れている。

図 2-12 船員教育訓練センター内施設



航海シミュレーター



機関実習室



救命艇とダビット



火災訓練実習棟



貨物取扱装置他



訓練センター全景



## 2.2.5 漁業関連

キリバスには全部で 33 島あり、うち 21 島がギルバート諸島とライン諸島にあり、広大な排他的経済水域（EEZ）を有している。このため、海洋資源は大規模な外為収益を生み出し、大きな産業基盤を形成する可能性を持っている。水産・海洋資源開発省（Ministry of Fisheries and Marine Resources Development、MFMRD）が、この分野の経済発展の促進を担っている。

人口の極めて少ないフェニックス諸島は保護水域で禁漁区域となっており、国内の漁船は 12 カイリ未満の領海で操業するのに対し、外国漁船は領海外の排他的経済水域（EEZ）内で操業している。地元民による漁業のための漁船登録の義務はないため、漁船の正確な数はわからないが、漁業・海洋資源開発省では 300～400 隻の小型漁船がタラワ周辺にあると推測している。タラワ以外の離島に行く漁船は、ほとんどが 7 メートル以下の小型漁船である。

水産・海洋資源開発省傘下の公社 Central Pacific Producers Ltd（CPPL）は、日本から 1988 年に無償供与された元冷蔵物運搬船 MOAMOA<sup>78</sup>（キリバス籍、608GT、640DWT）のほか、スピードボート<sup>79</sup>8 隻（内 4 隻がクリスマス島にある）を所有、運航している。同社は、この他、船舶代理店としても活動しており、キリバス政府から漁業権を購入した韓国、中国、台湾の漁船から代理店収入を得ている。漁業は母船と複数の小型漁船で一緒になって魚の捕獲を行う。同社はクリスマス島にアイスボックスを有しており、クリスマス島周辺で漁獲された魚はクリスマス島に集められ、加工された後、コンテナ船でハワイやフィジー等に輸出される。但し、クリスマス島周辺での漁獲高は 1 日当たり最大 500kg 程度であり、10 の島周辺を巡っても合計 5 トン程度にしかならない。以前は、漁獲物をハワイまで MOAMOA で輸送してきたが、現在は、民間のコンテナ船で輸送している。なお、18 の離島に水産センターがあり、海外漁業協力財団（OFCF）の援助でアイスボックスや製氷機などが設置されている。5 か年国家開発計画で、離島の水産センターをアップグレードすることになっている。

---

<sup>78</sup> 冷蔵運搬船として 1985 年に日本から供与された。以前はハワイまで漁獲物を運搬するなど国際航海もしていたが、冷凍機が故障し、現在は、ギルバート諸島周辺でスピードボートとともに漁業をしたり、貨物（コブラと海藻）及び旅客輸送に従事したりしている。なお、旅客定員は 75 名。輸送スケジュールは不定期であり、需要があるときに輸送行為を実施。2017 年 10 月から 2018 年 2 月にかけて、3 年間の延命を目的にフィジー重工業にドック入り大規模修繕を実施した。毎年、船舶検査を通信運輸観光省から受けているが、MOAMOA は古い船のため、出港毎に検査官が状態を確認しにきている。

<sup>79</sup> スピードボートのエンジン（船外機）は YAMAHA 中国製であり、出力は 150PS と 250PS の 2 種類。スペアパーツは台湾経由で調達している。

図 2-13 CPPL が所有する船舶



MOAMOA 号（修繕待ちで係留）



CPPL 社が所有するスピードボート

2017 年 6 月 16 日、キリバスは欧州委員会消費者保護総局（EC DG SANCO）から水産物を EU に輸出する第 4 の太平洋島嶼国になった<sup>80</sup>。キリバスは、EU の厳しい食品安全要件に準拠して、水産・海洋資源開発省（MFMRD）内に水産物検証部（Seafood Verification Unit）を設置し、必要な法令、基準および訓練を整備した。キリバス水産物検証部は、漁船や魚加工施設の検査、輸出用魚製品のサンプル採取、トレーサビリティシステムの維持を担当する。13 隻のまき網漁船と 1 隻のはえ縄漁船で構成されるキリバスのマグロ漁船とタラワに拠点を置く Kiribati Fish Ltd (KFL) の加工施設は、欧州連合への輸出認定事業者リストに加えられ、「EU 衛生番号（EU sanitary numbers）」が発行されることになる。食品安全要件に加えて、キリバスは、欧州委員会海事漁業総局（DG MARE）により管理されている EU の IUU 漁業規則<sup>81</sup>の要件も遵守しなければならない。EU の食品安全要件と IUU 漁業抑止の両方の要件が満たされれば、キリバス籍船やその加工施設からのマグロ輸出は EU 市場に参入する資格がある。船舶所有権に関する原産地規則（キリバスまたは EU の国民または企業の所有比率が 51%以上）が満たされている場合、キリバスで加工されたマグロの輸出は最高 24%の輸入税免除を受けることになる<sup>82</sup>。

2017 年 10 月、キリバス政府が 20m 級の 3 隻のはえ縄漁船（Long Liner fishing vessel）を中国から調達し、3 自治区を株主とする運営機関等に運航させる予定である<sup>83</sup>。

この他、キリバスの水産業は主に次の 4 つの分野に分かれる。

<sup>80</sup> フィリピン、ソロモン諸島、パプアニューギニアは既に EU 向け水産物輸出認定を受けている。

<sup>81</sup> 違法・無報告・無規制（IUU）漁業を防止・抑止・根絶するための漁業規則

<sup>82</sup> 4 July 2017、ForeignAffairs.co.nz

<sup>83</sup> JICA フィジー事務所によると、キリバスで中国から購入したはえ縄漁船 3 隻は 2 隻がタラワ、1 隻がバナバ島（ギルバート諸島最西端）に配備される模様。これは、中国からの援助ではなく、入漁料の一部を基金として積み立てているものを新造船の調達に充てたもの。

(i) 漁業許可料

漁業許可料はキリバスの排他的経済水域（EEZ）で操業する外国漁船から納入される収入である。領海外の漁業権については、以前は漁獲高の6%の支払いであったが、太平洋島嶼国8か国が加盟するナウル協定（NAUL Agreement）により、2013年以降、外国籍漁船向けにVessel Day Scheme（VDS）となり、船の大きさに関係なく、1隻1日あたり概ね10,000米ドル程度となっている。この日数を政府間で交渉して取り決めることとなる。

2009年に納入された許可料は合計2,950万豪ドルだったが、2012年に5,830万豪ドル、2014年に1億4,160万豪ドル、2015年には1億9,780万豪ドルと09年対比5倍強に拡大した<sup>84</sup>。この許可料収入の増大は1982年に締結されたナウル協定に加盟する他の太平洋島嶼国でも同様の傾向が見られた。キリバスにとっては、これが最大かつ唯一の政府収入源であるものの、気候変動が毎年の歳入予測を困難にしている。

(ii) 外国民間事業者との合弁による漁業会社の運営

キリバス政府は、日本の民間企業の音代漁業<sup>85</sup>（本社、三重県）と合弁で、キリバス・アンド・オトシロ漁業（KAO）を設立した。この事業では、音代漁業が巻き網漁船（全長56.5m、1,015GT）をKAOに売却、年間7～8航海を行い、漁獲した魚を日本やフィリピン等に水揚げしていたが、2017年の音代漁業経営破たんの影響を受け、本船は山川漁港のドックに係船されている。同社の筆頭株主はキリバス政府であり、方針の策定及び財務実績を監視している。同社は漁業活動における組織化及び管理を管轄している。漁業活動においては、過去に一般的であったマグロ漁の形態、すなわち一本釣り漁業よりも巻き網漁法や延縄漁業が中心となってきている。

キリバス政府は、中国企業との合弁で水産加工会社のKiribati Fish Ltd<sup>86</sup>（KFL、キリバス政府40%、中国系のGolden Ocean Fijiが40%、China Deep Seaが20%出資）を設立している。KFLは、加工する漁獲物を収集するための漁船を所有するとともに民間の船舶も使用している。タラワ周辺の離島で捕獲した魚の多くは、KFLに運ばれ、そこから海外に輸出されるとともに、一部は国内市場に出回る。マグロについては、KFLが約20隻の民間漁船（台湾、中国、韓国等）をチャーターし、マグロを捕獲、加工、輸出（生マグロは航空便、冷凍マグロは冷凍コンテナ船）している。KFLが外国向けに輸出する高級部位はキロ当たり12.5ドルであるが、国内市場向けは8ドルである。

<sup>84</sup> キリバス政府財務・経済開発省及び漁業・海洋資源開発省が2016年8月に発表した「Fishing License Revenue in Kiribati 2016 Report」による。

<sup>85</sup> 音代漁業株式会社は、1964年6月創業のカツオ一本釣り漁業者。日本全国で30隻に満たないカツオ一本釣り漁船4隻のほか、巻き網漁船2隻の体制で、カツオ・マグロ漁業を主力事業としていた。ピークにあたる2009年の売上高は約60億円を計上していたが、2011年3月に発生した東日本大震災による一時的な操業休止や、過年度の船舶建造や水産加工施設の整備などで借入負担が重く、収益性は低調な推移を辿り、そのような状況下、2015年2月にカツオ一本釣り漁船が沈没したため漁獲量が減少、2016年の売上高は約50億円に落ち込み、資金繰りが限界に達したことから、2017年2月民事再生法の適用を申請した。負債総額は約31億円。

<sup>86</sup> Kiribati Fish Ltdのコーポレートビデオが<https://www.youtube.com/watch?v=cuxcWwoqgtU>で紹介されている。

### (iii) 海藻生産

海藻は、日本をはじめ世界市場に向けて輸出されている。生産量はエルニーニョの影響で海水温の上昇など気象条件により大きく変動する。1980年代から始まった国家開発計画のもとで、タラワに本社を置く国営の環礁海藻会社（Atoll Seaweed Company、ASC）は、離島の住民に海藻の養殖指導を行い、日本等へ輸出するための海藻を国内各地から集荷している。

### (iv) 活魚・観賞魚貝の輸出

小規模ではあるが収益性の高い、活魚や観賞用魚貝の輸出により、離島ではより多くの収入が確保されるとともに、日本への海洋製品の輸出価格が上昇してきている。タラワでは、日本と韓国の援助で、シヤコ貝の養殖・輸出を行っている。さらに国内市場及び日本へ輸出するためのタコの捕獲がかなり増加している。

## 2.2.6 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等

### <キリバス国家開発計画 2016-19>

キリバス政府は4年毎に国家開発計画を策定しており、最新のものは2016年5月に財務・経済開発省（MFED）より発表された「キリバス国家開発計画 2016-19<sup>87</sup>（KDP 2016-19）」である。2012-15年開発計画に続く2016-19年開発計画のビジョンは「より生活の質の高い、より教育された、より健全で、より繁栄した国家を目指して」で、「人的資源開発」「経済成長と貧困撲滅」「保健」「環境」「ガバナンス」「社会基盤」の6つの重点分野を掲げている。

この国家開発計画の下、通信運輸観光開発省（MICTTD）では、通信運輸観光開発省戦略計画 2016-19<sup>88</sup>（MICTTD Strategic Plan 2016-2019）を策定し、省庁レベルに落とし込んだ31項目の個別目標の実現に向けて取り組んでいる。海事関連で海事局が管轄する目標には、「港湾と海事管理の改善」があり、具体的な戦略として、以下が挙げられている。

- ・ライン諸島の中心にあるクリスマス島を国際ハブ港として開発
- ・ライン諸島の入港航路の開発
- ・フェニックス諸島にあるカントン（Kanton）入港航路の開発
- ・航路サービスの開発
- ・航路および海上安全に関する情報の立法化
- ・すべての離島への小型船舶航路のアップグレードと調査
- ・MICTTD 海事局のインフラの改善
- ・浚渫船の購入
- ・ベシオ造船所（BSL）の改善
- ・国内港・国際港の改善とアップグレード
- ・キリバス・ SHIPPING・サービス社（KSSL）所有船舶の更新と船舶登録管理の改善

<sup>87</sup> <http://www.mfed.gov.ki/sites/default/files/Kiribati%20Development%20Plan%202016%20-%202019.pdf>

<sup>88</sup> <https://www.micttd.gov.ki/sites/default/files/MCTTD%20MSP%202016%20-2019%20FINAL.pdf>

この戦略計画 2016-19 に基づき、従来の 3 つの海事関連法令（1990 年海運法、1983 年商船法および港湾条例（Cap 40-1977 Ed））を統合する包括的な海事法案 Maritime Bill（新法）が 2017 年 1 月に国会に提出され、8 月に承認された。この新たな 2017 年海事法（Maritime Act 2017）は、南太平洋大学<sup>89</sup>の太平洋諸島法律情報機関「Pacific Islands Legal Information Institute」にアップロードされている<sup>90</sup>。

また、海事局は 2017 年 5 月に IMO 加盟国監査を受けた。数多くの指摘を受け、3 カ月以内の是正を求められているが、とても 3 カ月で対応出来る量ではないため、ニュージーランドからテクニカルアドバイザーが 10 月に来て、是正の援助をしてくれることになっている。また、寄港国による船舶検査<sup>91</sup>（Port State Control、PSC）で東京 MOU<sup>92</sup>のメンバーに入る意向があるが、そのための体制も十分でない。

この他、海事局は、将来的にキリバス海事庁（Kiribati Maritime Authority）に昇格することを構想している。

海図（Kiribati Navigation Chart）については、2017 年 8 月現在、Primary Charting Authority が原案を作成し、英国に送り、英国が調査を実施したのちに、英国から発行される。

漁船の捜索救難費用に 2016 年度に 100 万豪ドル要しており、この対策も必要となっている。海難事故通報が警察から海事局に入った場合、海事局は漁業海洋資源省に連絡し、漁船での捜索を依頼するとともに、キリバス航空にも情報提供する。また、フィジーにある Rescue Coordination Centre（RCC）またはニュージーランド、ホノルルの JRCC に捜索援助要請を行うこともある。

## <キリバスビジョン 20>

キリバス政府は、2016 年から 2036 年の 20 年間のキリバスの長期ビジョンとして、「Kiribati Vision（KV）20<sup>93</sup>」を策定している。キリバスを 20 年でシンガポールかドバイに匹敵する国に発展させるという意欲的な構想で、漁業と観光業の開発を重点分野としている。観光産業は旅行者にとって世界的に最高の「環境にやさしい観光地」になることを目指す。そして、人的資源、自然、文化およびインフラ開発に持てる資源とエネルギーを総結集して投資していくことにしている。このビジョンは富国（Wealth）、平和・安全（Peace & Security）、インフラ開発（Infrastructure

---

<sup>89</sup> 南太平洋大学(University of the South Pacific)は、オセアニアの 12 の小規模島嶼国家群が共同で設立した公立大学である。本部及びメインキャンパスであるラウカラ・キャンパスはフィジーの首都スバに置かれているが、法学部はバヌアツの首都ポートビラにあるエマルス・キャンパスに置かれている。

<sup>90</sup> [http://www.paclii.org/cgi-bin/sinodisp/ki/legis/num\\_act/ma2017101/ma2017101.html?stem=&synonyms=&query=maritime%20law](http://www.paclii.org/cgi-bin/sinodisp/ki/legis/num_act/ma2017101/ma2017101.html?stem=&synonyms=&query=maritime%20law)

<sup>91</sup> 自国の港に入港する外国船籍の船に対してその国が行う、船内設備や乗組員の資格などの安全に関する立入検査のこと

<sup>92</sup> 1993 年 12 月に東京で策定されたアジア太平洋地域における PSC の地域協力に関する合意

<sup>93</sup> Consultation Draft, Ministry of Finance & Economic Development  
<http://www.mfed.gov.ki/sites/default/files/KV20%20VISION.pdf>

Development)、統治 (Governance) の 4 つの柱で構成されており、3 つ目の柱の戦略として航空、陸上、海上輸送、インフラの改善が定められている。

具体的には、各島への海上アクセスの安全性の向上として、荷役中の事故の減少、海上輸送の定期性、輸送量の改善、輸送効率の改善、国内会場輸送能力の拡充等の目標が定められている。

通信運輸観光開発省では、KV20 に基づき、戦略的目的、行動、予算、タイムラインを検討しており、その中で、多目的貨客船、国際コンテナ船、作業船の援助を希望している。キリバス国として、これらの船を整備することにより、船員教育の乗船実習にも使用が可能になる。

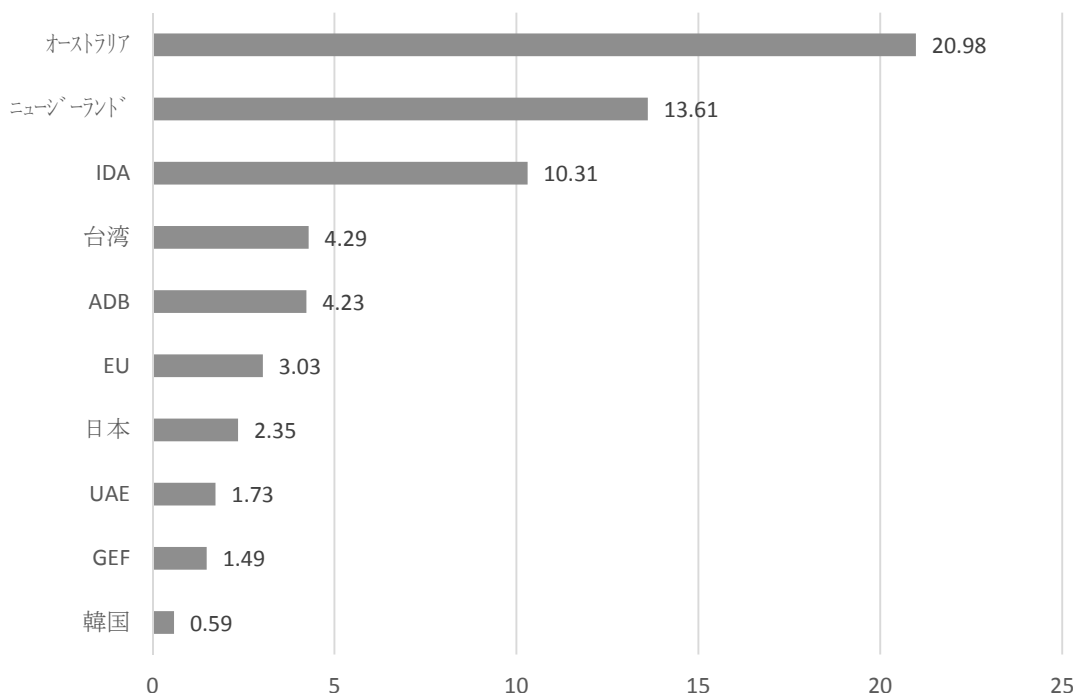
## 2.3 経済協力

### 2.3.1 経済協力の現状

キリバスでは、79年に燐鉱石が枯渇して以来、主要な輸出産品は魚類とコプラであるが、天候等の要因により大きく影響を受けるため経済状況は安定していない。政府は旧宗主国である英国からの財政援助と、燐鉱石枯渇後に備え設立していた収入均衡準備基金等により国家財政を支えてきたが、英国からの経常予算に対する財政援助が1986年に打ち切られたことから、援助源の多元化を図っている。

現在、キリバスへの最大の援助供与国は、南太平洋域内貿易経済協力協定（South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement）を締結しているオーストラリア、ニュージーランドである。日本からの援助は、2015/16年平均値で約235万米ドルとなり、オーストラリア、ニュージーランド、国際開発協会、台湾、アジア開発銀行に続く6位となっている。

図 2-14 キリバスへの ODA 供与額 2015/16 年平均値上位 10 カ国・機関  
(単位：100 万米ドル)

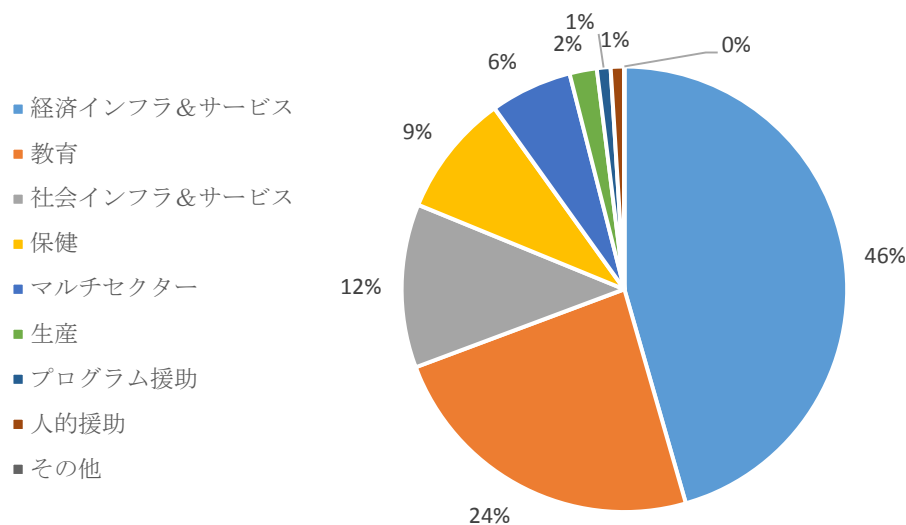


註：IDA=International Development Association：世界銀行傘下の援助機関  
GEF=Global Environment Facility：途上国の環境問題を支援するために  
設立された国際機関で、183の参加国から構成される。

<https://www.thegef.org/about/organization>

出典：OECD/DAC

図 2-15 キリバスへの分野別 ODA 拠出比率 2015/16 平均値（単位：％）



出典：OECD/DAC

### 2.3.2 日本の経済協力の現状

日本はキリバスの主要ドナー国であり、1979年の同国に対する経済協力の開始以来、これまで、技術協力や草の根・人間の安全保障無償資金協力等を通じ、キリバスの開発に大きく寄与している。

国土が広大な地域に散らばり、国内市場が小さく、国際市場から地理的に遠いなど、太平洋島嶼国に共通する開発上の困難とともに様々な脆弱性を抱えており、これらの克服が同国の社会・経済発展には不可欠である。特に、国土が環礁からなるキリバスにとって、地球温暖化等に伴う海面上昇は深刻な問題であるなど、気候変動の影響に極めて脆弱であることから、気候変動に関する国際的な議論に積極的に参加している。

経済面においては、水産業及びコプラ生産以外の目立った産業がなく、政府歳入は入漁料、開発援助資金、外国で働く自国民からの海外送金等に頼っている。また、経済活動及び社会生活の基盤となる港湾、水産業関連施設等の経済・社会インフラの適切な整備及び維持管理が課題となっている。

キリバスは、日本と漁業協定を有しており、日本の漁船がキリバスの排他的経済水域内（EEZ）で操業するなど、漁業分野での関係が深く、今後も二国間関係を強化することは重要である。また、これまで良好な二国間関係を築いているが、近年、新興ドナーの影響力拡大による日本の存在感の相対的な低下が指摘されている。キリバスの自立的・持続的な発展の後押しと二国間関係の強化のため、継続的な支援が重要である。

経済援助はこれまで、「環境に配慮した持続的経済成長の達成と国民の生活水準の向上」を基本方針として、次の2点を支援の重点分野に協力を実施してきている<sup>94</sup>。

- (I) 環境・気候変動：生活環境の改善及び気候変動対策のため、都市ゴミの削減を通じた環境負荷の減少を目標とする廃棄物管理をはじめとして、首都タラワに

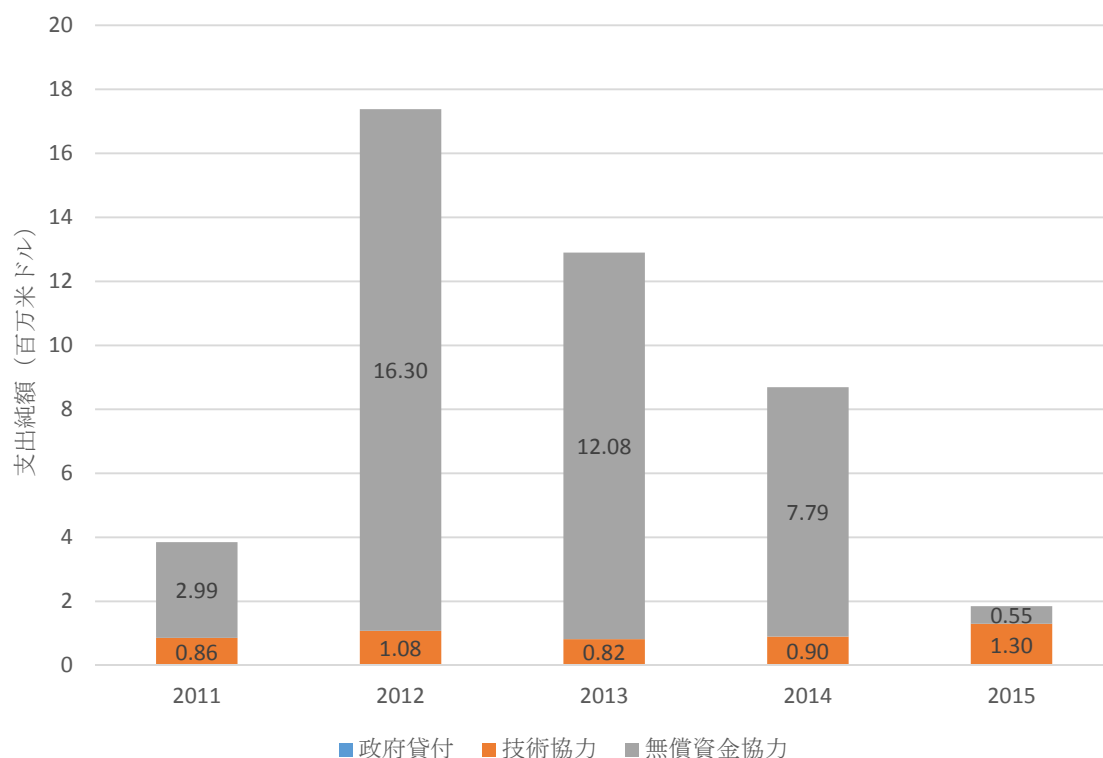
<sup>94</sup> <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/region/pacific/kiribati/index.html>



おける環境改善・保全に資する支援に重点を置く。また、行政及び住民の防災能力向上に対しても支援を行う。

- (Ⅱ) 脆弱性の克服：国民の生活水準向上のため、保健医療分野において、予防接種率の向上や 2020 年までのフィラリア撲滅に向けた支援を含めた感染症対策及び基礎保健・医療サービス向上に重点を置く。また、経済活動及び社会生活の基盤強化のためのインフラ整備、既存インフラの維持管理能力向上に関する支援を行う。

図 2-16 キリバスへの日本の援助実績 (OECD/DAC 報告基準)



出典：外務省 ODA 白書

表 2-6 2012 年度以降のキリバスに対する円借款・無償資金協力（単位：億円）

年度	円借款	無償資金協力
2012 年度	なし	12.67 億円
		ベシオ港拡張計画（国債 2/4）（12.31）
		草の根・人間の安全保障無償（5 件）（0.36）
2013 年度	なし	9.57 億円
		ベシオ港拡張計画（国債 3/4）（9.31）
		草の根・人間の安全保障無償（4 件）（0.26）
2014 年度	なし	4.84 億円
		ベシオ港拡張計画（国債 4/4）（4.59）
		草の根・人間の安全保障無償（3 件）（0.25）
2015 年度	なし	0.24 億円
		草の根・人間の安全保障無償（3 件）（0.24）
2015 年度 までの累計	なし	207.42 億円

出典：外務省 ODA データブック 2016 年版<sup>95</sup>

### 2.3.3 経済協力の可能性

海事関連における近年の日本の援助は、無償資金協力では、2014 年度まで 5 カ年にわたる「ベシオ港拡張計画<sup>96</sup>」が実施されており、草の根・人間の安全保障無償資金協力では、ベシオ港小型船舶係留施設整備計画（2013 年度）が実施されている<sup>97</sup>。今後、協力が想定しうる分野としては、以下のような案件が考えられる。

#### <船舶関係>

##### ・巡視船艇

海洋警察部隊（Police Maritime Unit）にて巡視船艇の需要がある。2017 年 8 月現在運航中の巡視船は、1994 年豪州供与の小型巡視船 1 隻（全長 31.5m、175GT）のみである。タラワからクリスマス島まで片道 10 日程度要し、1 年に 1 回しかパトロールが実施できておらず、かつドック入り等で年間活動日数は限定されている。そんな中、2017 年 7 月に、フェリックス諸島保護地域（Phenix Islands Protection Area、PIPA）内で違法操業していた台湾漁船を初めて拿捕し 2 百万豪ドルの罰金刑を課した。現行の小型巡視船は 2020 年に一回り大きな巡視船（豪州供与）と代替予定だが、広大な海域をパトロールすることは 1 隻のみでは不十分であり、巡視船艇増備のニーズが非常に高い。

<sup>95</sup> <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000247508.pdf#page=65>

<sup>96</sup> JICA フィジー事務所によると、ベシオ港は過去 3 回無償協力を実施したが、途中で予算不足となり、当初計画を変更して実施された。ベシオ港の栈橋が途中 1 車線になっていることは予算削減のあおりを受けたもの。その他に航路標識の数が少なくなった。

<sup>97</sup> <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000072609.pdf>

- ・ 漁業資源管理及び漁業監視を行うための調査船／漁業取締船  
KV20 で漁業振興が最優先課題とされたことを受け、漁業資源の管理を行うための調査研究船（20～30m 級）の調達を水産・海洋資源開発省では検討している。この調査船で漁獲物の輸送もできるようにしたいと考えている。
- ・ 小型漁獲物運搬船  
離島の環礁内の船着き場から積替え無しで直接首都タラワに輸送可能な漁獲物運搬船を水産・海洋資源開発省では検討している。離島との旅客輸送も可能とする小型貨客船であればなおさら好都合である。なお、1985 年に日本から無償供与した冷蔵運搬貨物船 MOAMOA 号（全長 58m、608GT）のような船の需要は現在は無い。MOAMOA の就航時には民間漁船がほとんどなかったが、現在は多くの民間会社が参入してきており、民間セクターを活性化することが KV20 の方針であるため、MOAMOA のような冷蔵運搬船を現在、政府が調達する必要はない。
- ・ 多目的貨客船  
国営公社 Kiribati Shipping Services Ltd (KSSL) はこれまで日本供与の貨客船 4 隻（NEI MOMI、NEI MATABURO、MOANARAO、NEI MATANGARE）を運航してきたが、既にすべて廃船となっており、現在、韓国供与の ROPAX 船 1 隻、インドネシア及び台湾供与の上陸艇 2 隻のみで、国内諸島嶼への輸送を行っている。同社はタラワとクリスマス島を結ぶ貨客船の供与を希望している。

## <その他>

- ・ 海事行政能力向上支援  
キリバス海事局は、海事局長以下、職員が 7 名しか在籍しておらず、その少ない所帯の中で、関連規則制定、船舶登録、旗国&寄港国船舶検査（FSC&PSC）等法執行、造修繕産業振興等非常に幅広い業務を所管している。2017 年 5 月に IMO 加盟国監査を受け、数多くの要改善指摘事項を受けており、海事行政能力向上が不可欠である。また、PSC の国際協力組織である東京 MOU への加盟を希望しているものの、オブザーバーステータスも採れていない状態である。これら海事行政分野における技術協力等が大変有益であろう。
- ・ 港湾設備改善支援  
KPA はキリバスビジョン 20（KV20）に基づく長期開発プランがあり、これにより、ベシオ港の ISPS 港湾区域内の舗装を改修、国際埠頭で 1 車線しかないアクセスを、埋め立て若しくは新しい栈橋の新設により拡張し、コンテナ取扱量を増やす構想を持っている。このほか、同港での受入施設整備、旅客ターミナル整備、寄港船舶の大型化に伴うタグボート、浚渫船等港湾作業船の整備、ベシオ港以外のクリスマス島ロンドン埠頭改善、バイリキ埠頭改善にかかる支援等が考えられる。
- ・ 海上保安能力向上支援  
現在、小型の巡視船が 1 隻、小型の救助艇が 1 隻タラワの海洋警察に配備されているものの、捜索救難能力、海洋汚染緊急時対応能力、海図&航行援助能力等は十分ではない。これら分野における技術協力も有益であろう。

- ・ 船員教育訓練支援

タラワに船員教育訓練センターが存在し、操船シミュレーター等の設備を有しているものの、教材用の舶用エンジンはかなり老朽化した旧式モデルを使用していた。また、教育訓練後の受け入れ先として日本漁船も対象となっているため、日本語の授業も実施していた。調査時には船内賄い（船内シェフ）に関する講義担当として、JICA の海外青年協力隊員が派遣されていたが、これに限らず、各種船員養成にかんする技術協力、老朽化したエンジン等船員訓練資機材の供与等の支援が考えられる。

### 3. パラオ共和国

#### 3.1 概況

##### <一般事情>

パラオ共和国（以下、パラオ）はフィリピンの東側、北緯 2 度～8 度、東経 131 度～135 度に位置し、300 個以上の小島で構成される群島国で、そのうち有人島は 9 島である。陸地面積は合計 488 平方キロメートル、海域面積は 312 万平方キロメートルである。最大の島はパラオ本島と呼ばれるバベルダオブ島でパラオの総面積の 75% を占め、ミクロネシア地域ではグアムに次ぐ大きさである。パラオの南方 660 キロメートルにはパプアニューギニアが、西方 880 キロメートルにはフィリピンが、北東 1,300 キロメートルにはグアムがある。

パラオの首都は、かつてはコロール（Koror）州コロール島にあったが、2006 年にバベルダオブ島東岸のマルキョク（Melekeok）州に遷った。バベルダオブ島のすぐ南に位置するコロール島は、バベルダオブ島と橋でつながっており、今なおパラオ最大の都市であり、パラオにおける商業ビジネスの中心である。パラオ国際空港はバベルダオブ島南部にあり、コロールから程近い。

図 3-1 パラオの地図



出典：国際機関太平洋諸島センター

表 3-1 パラオの概況

一般事情	
面積	488 平方キロメートル（屋久島とほぼ同じ）
人口	21,291 人（2015 年、世界銀行）
首都	マルキョク（2006 年 10 月、コロールより遷都）
人種	ミクロネシア系
言語	パラオ語、英語
宗教	キリスト教
政治体制・内政	
政体	大統領制
元首	トミー・E・レメンゲサウ・Jr. (Tommy E. REMENGESAU, Jr.) 大統領 （2017 年 1 月就任、任期 4 年）
議会	二院制（上院 13 名、下院 16 名）、任期 4 年
政府	大統領 トミー・E・レメンゲサウ・Jr. (Tommy E. REMENGESAU, Jr.) 副大統領 レイノルド・B・オイロー (Raynold B. OILOUCH) 国務大臣 ファウスティナ・K・ルウール・マルグ (Faustina K. Rehuher-Marugg)

出典：外務省

### <政治体制>

パラオは、戦後、国連の太平洋信託統治領として米国が統治していたが、1980 年、アメリカとの太平洋信託統治領契約の失効を機に、1981 年に自治政府が成立した。1984 年には米国と自由連合盟約（通称コンパクト<sup>98</sup>）を締結して独立国となることを目指したが、住民の賛同を得ることがなかなか出来ず、この盟約が住民投票によって承認され発効したのは 1994 年だった。そのため、パラオの独立年は 1994 年であり、同年 12 月に国連に加盟した。この盟約により、パラオは米国に領海通航と国防安全保障の権限を委ねている。

大統領が、国家元首兼政府首脳である。大統領と副大統領は直接公選され、任期は 4 年、2 期まで就任可能である。

立法府は、上院と下院との二院制国会である。また、パラオを構成する 16 の各州を代表する伝統的首長によって構成される「首長評議会」（Council of Chiefs）が存在する。同評議会の主な役割は、大統領に対して、伝統法や慣習と、それらのパラオ憲法との関係とについて助言することである。

2001 年に就任、2004 年 11 月に再選したレメンゲサウ大統領は、アメリカからの財政援助が終了する 2009 年までに財政自立を達成することを目標に、行財政改革による政府の軽量化、効率化とともに海外投資促進と援助による農業、水産業、観光業を中心とした経済活性化を目指してきた。また、「良いものは残し、そうでないものは改革しよう」というスローガンの下に緊縮財政を実施し、財政赤字の削減に取り組んできた

<sup>98</sup>米国の国連信託統治から独立する際に、米国との間で締結した自由連合盟約のこと。有効期間は 50 年間とされ、1994 年から 2009 年までの 15 年間、米国から財政支援を受ける一方で、国防と安全保障の権限を米国に委ねている。2010 年 9 月改訂コンパクトに署名し、2010 年から 2025 年までのさらに 15 年間、引き続き米国が財政支援を行うこととなった。

が、依然として財政・経済とも外国からの援助に大幅に依存しており、自立経済達成は困難な状況にある。

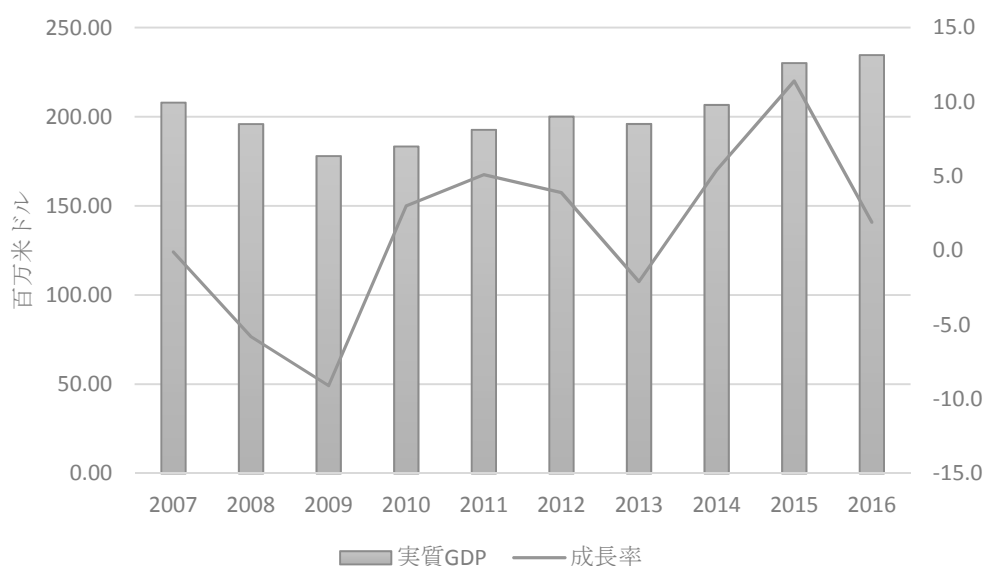
米国とのコンパクトに基づく財政支援は、2009年9月に一旦終了したが、パラオは米国とのコンパクト改訂交渉を重ね、その結果、2010年9月、米国が向こう15年間で2億5千万ドルの財政支援をパラオに供与するとする第2次コンパクトに署名した。しかし第2次コンパクトが米国下院で可決されたのは2017年12月だった。

2016年11月、大統領選挙の結果、レメンゲサウ大統領が再選し、2017年1月、大統領に就任した。

### < 経済概況 >

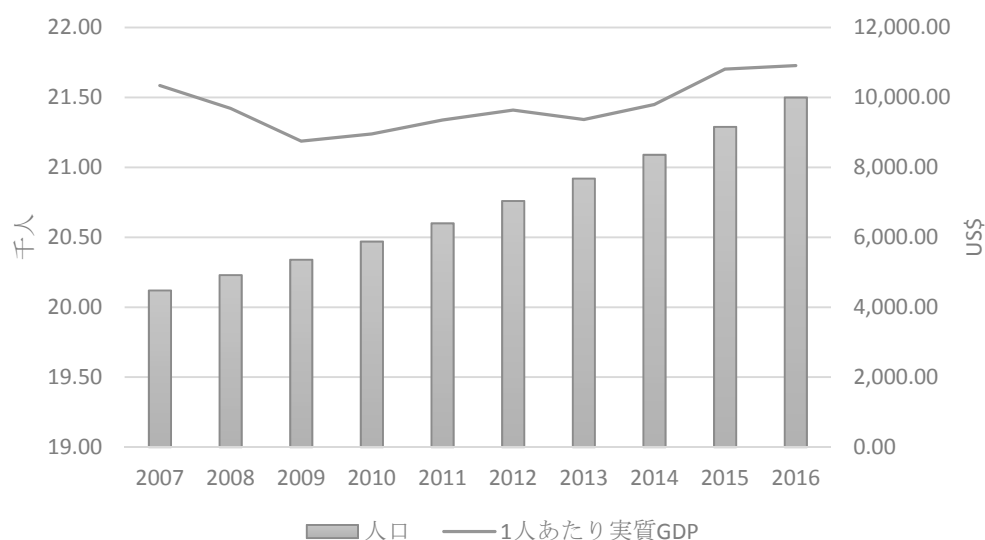
パラオは小規模開発途上国であり、他の主な経済圏から離れているが、主に自由連合協定に基づく米国からの財政援助の結果として、比較的高い生活水準を維持している。一人あたり実質GDPは2016年には10,909.9米ドルと1万ドルを超えており、太平洋諸島の中では米国領のグアム、北マリアナ諸島に次いで3番目に高い。2016年の実質GDPは2億3,460万米ドルであった。

図 3-2 パラオの実質 GDP、GDP 成長率推移



出典：世界銀行

図 3-3 パラオの人口、1人あたり実質 GDP 推移



出典：世界銀行

パラオの経済の特徴は、公共部門の規模の大きさと輸入依存度の高さが挙げられる。エネルギー資源、食料、消費財は輸入に依存しており、外部の経済環境の変化に脆弱な状態におかれている。

政府の歳入は米国とのコンパクトに基づく無償援助などの海外からの援助に大きく依存している。この支援を財源として、成人の過半数が公務員として雇用されている<sup>99</sup>。外国からの援助は2016年の政府歳入のおよそ4割を占めた。米国とのコンパクトによる援助が2024年度で終了することになっており、歳入の確保が課題となっている。

### <主要産業>

パラオの主要産業は観光業であり、日本、中国、台湾、韓国などから、年間約14万人（2016年は146,210人<sup>100</sup>）の観光客が訪れている。特に、中国人観光客の伸びが目覚ましく、2012年の3,715人から2015年には91,174人に増加した。2016年は70,741人と前年よりは少なくなったが、訪問観光客の48%を占めた。

パラオは、観光業の持続的発展のため、環境・資源保護に力を入れており、その一環として2015年10月、「国家海洋保護区設置法」が成立した。同法により、2020年よりパラオEEZの商業漁業が段階的に制限され、2020年からはEEZの80%での商業漁業は全面禁止されることとなった。残り20%のEEZでも外国船の商業漁業は認められなくなる<sup>101</sup>。台湾や日本の漁業会社がパラオEEZ内でのライセンスを取得して、日本、台湾、中国にマグロを輸出しているが、2020年以降はこれができなくなる。パラオのEEZ内では日本の延縄漁船とまき網漁船（まぐろ、かつお）が操業しており、影響が懸念される。

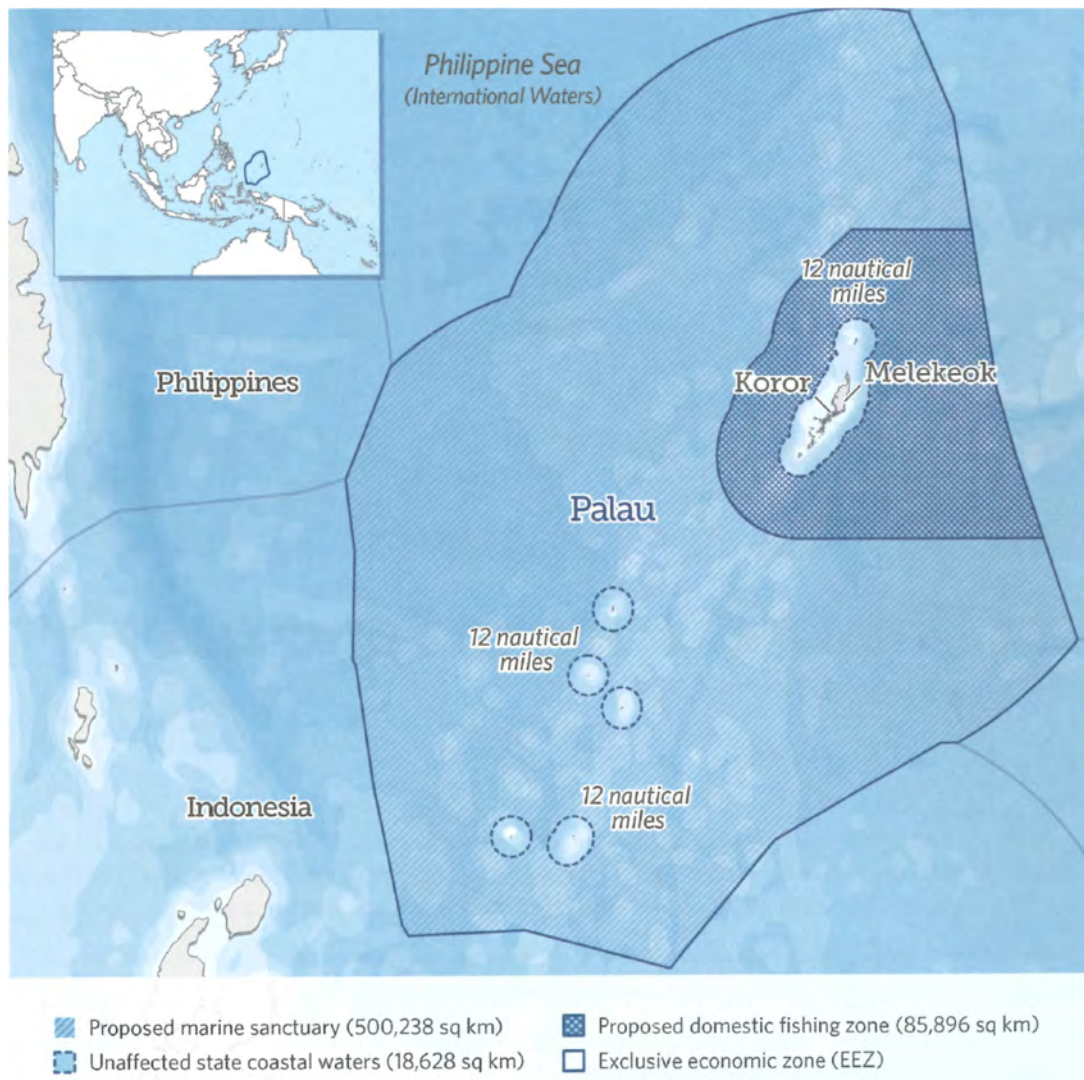
<sup>99</sup> 在パラオ日本大使館。インタビューによると、パラオの職業で代表的なものは公務員と観光関係。決して給与は高くなく、水産局長であっても年間US\$25,000程度

<sup>100</sup> <http://palaugov.pw/immigration-tourism-statistics/>

<sup>101</sup> 漁業が認められる20%の海域はパラオ漁民のみに開放される。



図 3-4 パラオ国家海洋保護区



パラオの地元企業では、Palau International Traders Inc (PITI) 社と Kuniyoshi Fishing Company が輸出向けにはえ縄マグロ漁業を行っているが、これら会社のビジネスも変わらざるを得ない。漁業ライセンス収入はそれほど大きくなく、年間 100 万米ドル程度ではあるが、この落ち込みを緩和するため、同法において、2016 年 10 月 1 日より、米国、ミクロネシア、マーシャル等を除いて外国人訪問者に対して査証手数料 50 ドルを課すこと及び外国人訪問者から 100 ドルの環境影響税を徴収することが規定された。

広大な EEZ を持つパラオだが、漁業は国内産業の中では大きな割合を占めていない。2016 年には GDP の 2.0% を占めたにすぎない。パラオには専門の漁師は少なく、他の職業を有している者が週末等に漁に行き、取ってきた魚を自家用にしたり、販売したりしている。かつて、JICA で漁業振興のための無償資金援助を各所で行い、波止場の整備等を行った。しかし、大消費地は人口の多いコロールに集中しており、コロール周辺以外で漁業を行っても、コロールまでの輸送の燃料代が高いため、コロール州と隣接したアイライ州以外では、漁業はそれほど盛んではない。北部地域等その他の州では、地元で消費する分の漁が出来れば十分という状況である。

その他の水産関係では、シャコガイの養殖がある。シャコガイは、昔、南太平洋地域のあらゆるところで自生していたが、密漁、乱獲で激減したことから、保護区を設定するとともに、シャコガイの養殖がパラオで始まった。現在、パラオ国内には 55 ヶ所のシャコガイ養殖場が操業している。シャコガイには食用と観賞用があり、食用シャコガイの養殖はパラオ、フィリピン、豪州で始まったが、現在も継続しているのはパラオのみである。観賞用シャコガイの養殖は、キリバスやフィジーでも行っている。シャコガイのパラオからの国外持ち出しは、輸出許可証とワシントン条約適合証明書（天然ものではなく、養殖ものであることの証明書）の 2 つが必要であり、この証明書を有していないと、空港で見つかれば、没収される。この証明書発行手数料が 1 件 15 米ドルで、この手数料収入がシャコガイの養殖促進に役立っている。シャコガイは主に空輸される。

分野別の GDP では、卸売り、小売り、自動車修理が 13.6%で最も多く、宿泊・食事サービス 13.4%と観光に間接、直接関連する産業が上位を占めている。

表 3-2 GDP の分野別内訳

分野	GDP 100 万米ドル	割合
農林業	2.2	1.0%
漁業	4.2	2.0%
鉱業	1.0	0.5%
製造業	2.2	1.0%
電気ガスなど	1.0	0.5%
水道、排水・破棄物処理	0.8	0.4%
建設	9.9	4.7%
卸売り、小売り、自動車修理	28.6	13.6%
運輸・倉庫	15.6	7.4%
宿泊・食事サービス	28.1	13.4%
情報通信	13.5	6.4%
金融	6.1	2.9%
不動産	18.4	8.8%
プロフェッショナル・科学・テクニカルサービス	4.5	2.1%
事務サポートサービス	4.1	2.0%
公共サービス	27.9	13.3%
教育	8.5	4.0%
保健・社会サービス	5.7	2.7%
芸術・娯楽・余暇	3.0	1.4%
その他のサービス	2.9	1.4%
被雇用者のある民間家庭	2.7	1.3%
△金融間接サービス	-1.4	-0.7%
税金	20.8	9.9%
△補助金	-0.3	-0.1%
<b>GDP</b>	<b>210.1</b>	

出典：パラオ統計局

## <貿易動向>

パラオの貿易も輸入額が輸出額を大幅に上回る（2016年では輸入額が輸出額の23倍以上）輸入超過になっている。マグロ等の一部水産物を除き、漁業、農業とも国内市場向けが中心であり、国内消費物資のほとんどは輸入品である。輸出先は米国、グアム、日本が上位3カ国だが、3カ国合わせても全体の14%程度で、統計上では「その他」が全体の79%を占めている<sup>102</sup>。ちなみに2015年は米国とグアムで全体の50%超を占めていた。輸入元は米国がトップで全体の42%を占め、次いで日本、シンガポール、韓国が続く、この4ヶ国で全体の74%を占めている。

表 3-3 パラオの輸出入額推移

単位：100万米ドル

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
輸出	NA	NA	NA	NA	NA	9.0	NA	11.4	6.4	6.5
輸入	116.0	130.1	89.9	107.2	129.2	141.9	165.0	165.0	150.3	153.5
貿易収支	NA	NA	NA	NA	NA	-132.9	NA	-158.6	-143.9	-147.0

出典：UN Comtrade

<sup>102</sup> UN Comtrade 等公表されているデータでは「その他」にどこの国が含まれているかは不明。パラオ統計局のデータには、国別の貿易統計は出ていない。

## 3.2 海事産業の現状と課題、今後の見通し

### 3.2.1 海上輸送

#### <登録船舶と検査>

船舶登録には国内船の登録と外航船の登録と 2 種類有り、国内船の登録は大きさに応じて国の登録と州政府の登録に分かれる。

外航船の登録にはパラオ国民所有である必要はなく、外航船であればよい。2012 年に設立された Palau International Ship Registry (PISR) がパラオ政府から委託を受けて、登録業務を行っている。登録事務所はギリシャとアメリカのテキサスの 2 か所にあり、2018 年 1 月訪問時には 399 隻登録されていた。2012 年、2 隻の登録でスタートした PISR は、順調に登録隻数を伸ばしてきたが、2017 年 7 月 1 日にパリ MOU でブラックリスト化された。PISR はパリ MOU が新参の登記所に対して偏見があるとして、ブラックリストの見直しを求めているが<sup>103</sup>、パリ MOU によると、過去 4 年間に拘留されたパラオ籍船は登録船舶の 20%以上に上り、ほとんどは船齢 25～50 年という「ハイリスク」船舶だったとしている<sup>104</sup>。

国内船の登録は、パラオ国民又は法人所有の船舶で、全長 65 フィート（約 19.8m）より長い船及び全長 65 フィート以下であっても国際航海に供される船舶、マグロ漁に使用される船舶が登録の対象となり、現在登録船舶は 14 隻で、全てが 350 総トン以下である。州政府で登録する船舶は長さ 65 フィート以下の全ての船舶で、登録隻数は 2,000 隻以上ある。スピードボート、プレジャーボート、水上オートバイ等は全て州政府の登録となっている。

表 3-4 パラオ州政府登録船舶リスト

	船名	船種	長さ (m)	GRT
1	M/V Seabird	旅客船	33.5	325
2	SSC 2	バージ	36.58	256
3	M/V Rock Islands Aggressor	旅客船	32.3	248.92
4	Ocean Hunter III	旅客船	24.1	226.82
5	B/S Omsangel	バージ	121	206.89
6	PSS H.I.Remeliik	パトロール	31.5	162
7	M/Y Sebus	ヨット	16.56	100.71
8	SSC Ksau	タグ	21.38	81.89
9	Regina IV	上陸艇	65.29	80.42
10	Odesangel - Dil	上陸艇	20.4	47
11	FB Palau Tuna 01	漁船	16.75	42
12	Ocean Hunter 1	旅客船	15.85	30
13	M/B Nippon Maru II	旅客船	18.2	19
14	M/B Dukl	モーターボート	11.2	7.8

出典：Ministry of Public Infrastructure, Industry and Commerce

<sup>103</sup> <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/new-ship-registry-s-fight-against-a-vicious-cycle-palau-registry.html>

<sup>104</sup> [https://fairplay.ihs.com/safety-regulation/new-ship-registries-want-reform-of-the-paris-mou-blacklist\\_20171011.html](https://fairplay.ihs.com/safety-regulation/new-ship-registries-want-reform-of-the-paris-mou-blacklist_20171011.html)

政府関係船舶としては、2 隻の巡視船（豪州供与、日本財団供与：登録対象外）、3 隻の巡視艇（日本財団供与：登録対象外）、1 隻の旅客船（M/B Nippon Maru II 日本財団供与：コロール島－ペリリュー島間の輸送に従事）、2 隻の上陸艇（Odesangel - Dil 号：コロール島－ペリリュー島、Regina IV 号：コロール島－アンガール島間の輸送に従事）、パラオナショナルテレコム所有の上陸艇1 隻がある。このうち豪州から供与された巡視船は 2019 年に一回り大きい巡視船に代替されることになっている。また、日本財団からも新しい巡視船が供与され、2018 年 2 月に新しい海上保安庁舎とともにパラオ政府に引き渡した。2020 年にパラオ EEZ の 8 割を保護区に設定するため、水域の監視業務を強化する必要があるものの、海事法の執行を管轄する法務省へのインタビューによると、巡視船艇の更なる増備の計画は今のところはないとのことであった。

図 3-5 日本財団供与の旅客船



NIPPONMARU II（ペリリュー島航路）

図 3-6 離島航路に従事する船舶（州政府所有）



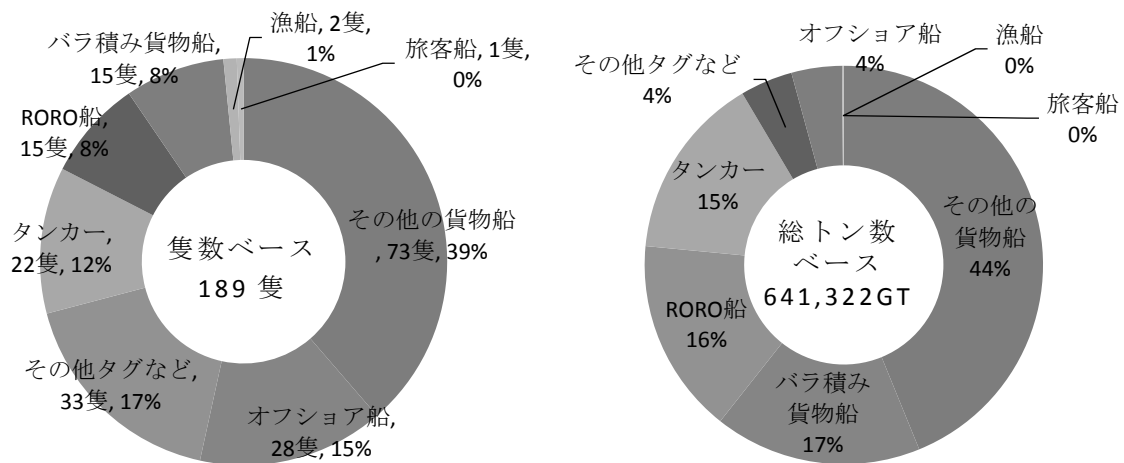
上陸艇 Regina IV（アンガール航路） 上陸艇 Odesangel-Dil（ペリリュー島航路）

船舶検査は、5 年に 1 度のドライドック検査、2 年半に 1 度の水中検査、及び毎年の簡易の年次検査がある。

なお、IHS フェアプレー社の World Fleet Statistics 2016 によると、パラオの登録籍船は 189 隻、総トン数は 641,322GT となっている。隻数の内訳は、「その他の

貨物船」最も多く、全体のおよそ 3 分の 1 の 73 隻であった。パラオの「その他の貨物船」に含まれるのは、一般貨物船（65 籍）、コンテナ船（5 隻）、冷蔵貨物船（1 隻）と、その他の乾貨物・客船（2 隻）である。また、パラオには 28 隻のオフショア船が登録されている。パラオでは 1977 年からオフショア石油ガス開発が行われており、主要企業はオーストラリアの Palau Pacific Exploration 社である。World Fleet Statistics に含まれるのは 100GT 以上の鋼製自航船である。

図 3-7 パラオ籍船の内訳（2016 年）



出典：World Fleet Statistics 2016 より作成

### <海運業界・主な海運会社>

パラオの海運産業は、移動の足として観光産業を支援しているのが実態である。

パラオの人口の 7 割近くが居住するコロール島から定期便が就航している離島は、北部のカヤンゲル島（人口 54 人）、南部のペリリュウ島（人口 484 人）、アンガウル島（119 人）の 3 島のみで、それぞれ、週に 1 往復、2 往復、2 往復の運航しかない。就航している船舶の所有は州政府で、運航は州政府から委託された下部組織が実施している。運航費補助はないが、修繕時の補助金が交付される。このほか、人が居住している島にはパラオ南西部約 590 キロメートルにハトホベイ島（人口 25 人）、ソンソロール島（人口 40 人）があるが、これらの島への運航は年に 4 回程度しかない。なお、パラオ政府は、コロールと南西諸島のソンソール島、ハトホベイ島への新しい貨客船を日本に援助要求することをソンソロール州政府とともに検討とのことであった。

表 3-4 のとおり、パラオの国内船舶は旅客船が多く、さらにその多くはダイビング用である。表 3-4 の船舶のうち、オペレーターが判明したものについて、表 3-5 のとおりまとめた。

表 3-5 パラオ国内船舶（一部）のオペレーター

	船名	オペレーター	用途	会社概要
1	M/V Solitude One	Solitude Fleet	ダイビング	オーナー会社はシンガポールのCKM-Squared Pte Ltd (Singapore).
2	M/V Ryoma I	Daydream Cruise	ダイビング	日本人が設立。東京に株式会社デイドリームあり。日本市場向けにパラオダイビング旅行の企画運営
3	M/V Palau Sport	RENDEC MARINE CORPORATION	ダイビング	本社フィリピン。セブ、パラワン、パラオでのダイビング旅行企画運営
4	Palau Aggressor II	Aggressor Fleet	ダイビング	世界各地のダイビング旅行を扱う米国企業
5	M/V Rock Islands Aggressor			
6	Ocean Hunter III	Ocean Hunger	ダイビング	イスラエル人がパラオで設立したダイブショップ
7	Ocean Hunter 1			
8	S/Y Palau Siren	Worldwide Dive and Sail International	ダイビング	アジア太平洋諸国でダイブショップを運営する会社。
9	Regina IV	Angaur State	NA	アンガウル州政府

出典：各社ウェブサイト

定期外航船としては、Eurasia Shipping/Mariana Express Lines、Western Pacific Shipping Company/協和海運、Palau Shipping Company/Matson の3社が運航しており、それぞれ香港 - 広東省南沙 - 台湾の高雄 - 那覇 - グアム - ミクロネシア連邦のチューク - サイパン - ミクロネシア連邦のヤップ - パラオのコロール、釜山 - 神戸 - 名古屋 - 横浜 - サイパン - グアム - ヤップ - コロール、米国西海岸 - ホノルル - グアム - コロールを運航している。外航船の運航会社はシンガポール、米国、日本、ドバイ、バミューダに本社があり、パラオの企業ではない。

表 3-6 定期外航船運航会社

会社名	本社所在国
Mariana Express Line	シンガポール
Eurasia Shipping	ドバイ
Western Pacific Shipping Limited	バミューダ
協和海運	日本
Palau Shipping Company Inc	米国
Matson Inc.	米国



マラカル港に寄港した協和海運船舶

出典：現地インタビュー情報および各社ウェブサイト等

### < 船員教育 >

パラオ国内には船員養成学校はなく、外航船員になるためには、フィリピンか米国の船員学校に行き、資格を取ることが多い。内航船員になる場合は、ミクロネシアに船員学校で基本安全コースを受講することになる。

### 3.2.2 造修繕業

マラカル島に Palau Shipyard があるが、スリップウェーがあるのみであり、作業員を常時雇っているわけではない。作業を行う際には作業員を臨時雇用する必要があり、現在は、ほとんど使用されていない。同社は港湾運営、荷役サービスなどを行う Belau Transfer and Terminal Company の子会社である。パラオの船舶は、通常、フィリピンのセブで修繕される。

図 3-8 Palau Shipyard 概観



Palau shipyard のスリップウェー



同スリップウェー前に放置されたバージ

### 3.2.3 港湾設備

パラオの国際港は、Belau Transfer and Terminal Company が運営するマラカル商業港と Palau Public Utilities Corp が運営するアイメリキ・タンカーターミナルの 2 カ所がある。

マラカル商業港はコロール島に立地し、貨物船、タンカーなどが利用する他、クルーズ船も寄港する。コンテナ船は月 4 便、タンカーは月 3 便入港する。コンテナ船はマラカル港のみに入港するが、コンテナ取扱いスペースが不足しており、コンテナ船の入港が遅れることがある。平均およそ年 12 万トンの貨物を取り扱っている。マラカル商業港の埠頭の水深は 6.5 メートルから 7.0 メートルである。燃料給油設備があり、コロール州の 7 つのダイビング会社のボートも給油のため同埠頭に着積する。マラカル商業港の第 2 栈橋にはシェルとエクソンモービルの石油パイプラインがあり、それぞれの貯蓄タンクに石油は輸送される<sup>105</sup>。港湾保安措置は採られている。

HIS データに基づく、2017 年のマラカル港の 100 総トン以上の船舶の入港実績は、計 122 隻で、その内訳は多い順にコンテナ船 42 隻、一般貨物船 17 隻、ヨット 16 隻、タンカー 9 隻、クルーズ船 9 隻、研究調査船 8 隻であった。

アイメリキタンカーターミナルは、パラオ公共事業公社(Palau Public Utilities Corp)が運営しており、タンカー専用となっている。最大 5000GT、喫水 7.2 メートルまでのタンカーの寄港が可能で<sup>106</sup>、定期的に石油タンカーが入港している。しかし、タンカー係留用の栈橋と係留設備があるのみで、定期入港するタンカー以外の外航船には対応しておらず、港湾保安措置もとられていない。

<sup>105</sup> <http://www.port-authorities.com/product/2687/koror.html>

<sup>106</sup> <http://www.port-authorities.com/product/2687/koror.html>

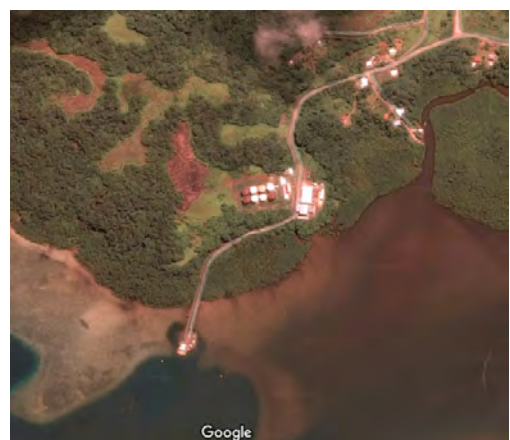


国内港としては、カヤンゲル、ペリリュー、アンガウルに栈橋がある。その他の島には栈橋もなく、沖合に船舶を停泊させて、そこから小型ボートに貨客を移し替えて輸送することとなる。漁業用の波止場については、バベルダオブ島の各州にある。

図 3-9 パラオの主な港湾、栈橋の立地



マラカル商業港



アイメリキタンカーターミナル

出典：Google Map より作成

図 3-10 漁業用波止場の例



Kamesang Dock (Ngatpang State) : 1991年に日本のDDAでNgatpang漁港として整備



Ollei port (Ngarchelong state)

### 3.2.4 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等

パラオにおいて海事産業の規模は小さく、移動の足として観光産業を支援している程度である。従って、特に海事産業を振興するような政策や計画は存在しない。かつてパラオ 2020 国家マスター開発計画 (Palau 2020 National Master Development Plan) が 1996 年に<sup>107</sup>、2009～2014 年の中期計画 (Actions for Palau's Future – The Medium Term Development Strategy 2009-2014) が 2009 年に ADB の支援で策定された。303 ページに及ぶ中期計画には海事産業に言及した計画は見られない。中期計画では、環境、観光、養殖と漁業、農業と林業、インフラ、教育、保健、ソーシャルサービスについてセクターごとの計画が立てられている。海運に関する記述は観光の項に、「クルーズ船やプライベート船の寄港のためのインフラが欠如している」ことが課題として挙げられているのみである。インフラの項で優先純度が高いプロジェクトとして挙げられているのは廃水処理、水供給と水資源の保護、公共の建物の保全、廃棄物削減、電気、空港で、海運は含まれない。また、この計画も 2014 年までのものだが、どこまで達成できたかなどのレビュー文書は見当たらず、現地調査でのヒアリングでも、更新した新たな計画はないとのことであった。パラオのインフラ産業商業省でのインタビューでも、海事産業を振興するような政策や計画は存在しないとのことであった。

---

<sup>107</sup> オンラインで内容を入力することはできない。

### 3.3 経済協力

#### 3.3.1 経済協力の現状

パラオは1994年の独立時に発効した米国との50年間の自由連合盟約（通称コンパクト）により、米国から多額の援助を受けている。1994年から2009年の15年間で、インフラ投資、財政支出支援、およびコンパクト信託基金（CTF）の設立に5億8,000万ドルの資金援助を受けた。CTFは7,000万ドルの当初投資金額で設立された基金で、これを元手にパラオ政府に1999年から2009年まで毎年500万ドル、2010年から2040年まで毎年1,500万ドルを供与することになっていた。しかし、CTF基金が不足し、2010年にはCTFへの3,000万ドルの上乗せ、さらに1億2,200万ドルの助成金、これとは別にインフラ向けに6,700万ドルの助成金を供与する条約を締結した。この条約は2017年12月によりやく米国下院で可決された。このコンパクト条約により、パラオは引き続き、助成金とCTF基金からの引き落としによる資金援助を受けている。

表 3-7 パラオの政府歳入と外国からの補助金額

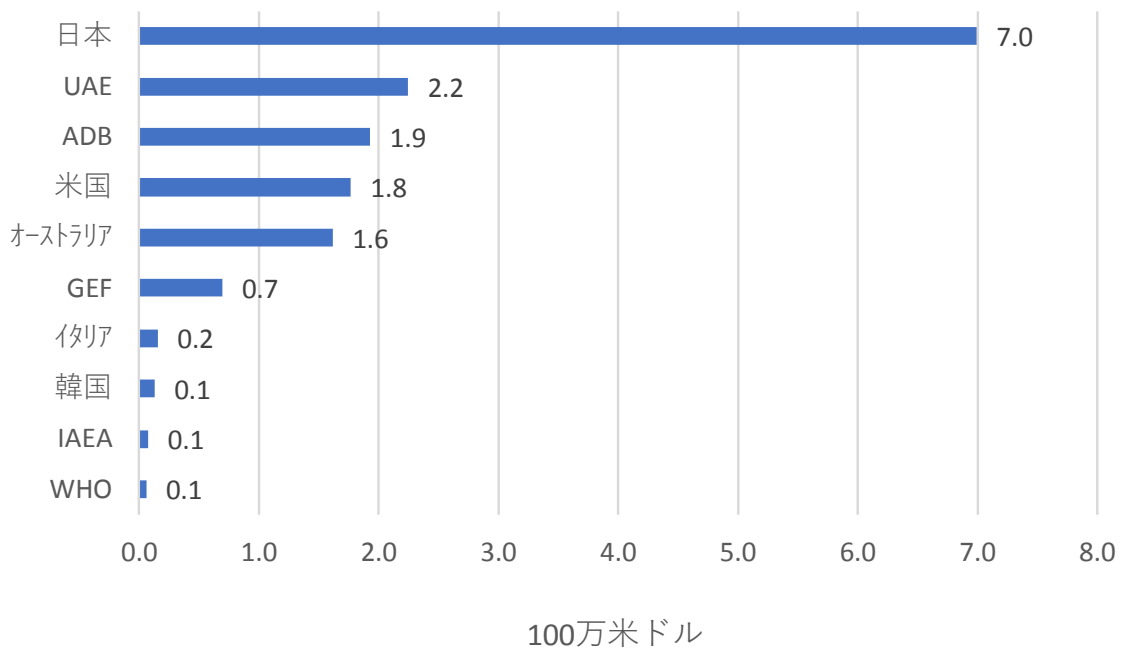
単位：100万米ドル

No.	項目	歳入額
1	税金	61,024
2	補助金総額	49,488
	外国政府からの支援	49,220
	外国政府からの補助金	30,080
	コンパクト補助金*	13,147
	連邦政府およびその他の米国補助金*	10,018
	その他の政府の補助金	1,915
	コンパクト基金引き落とし*	5,000
	外国政府からの資本財援助	19,140
	米国政府からの資本財援助*	7,055
	その他の政府からの資本財援助	12,085
3	その他の歳入	16,785
	政府歳入総額	127,297
	米国補助総額*	35,220
	政府歳入に占める割合	27.7%

出典：Palau Statistical Yearbook 2016

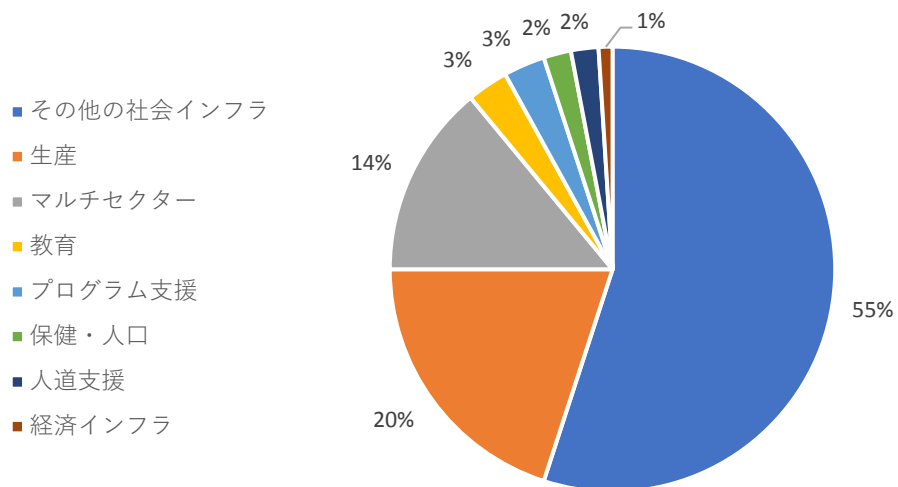
一方、OECDのデータによると、パラオへのODA援助額が最も多いのは日本となっており、2015～2016年の平均年間拠出額は700万米ドルとなっている。なお、OECDのデータには米国のコンパクトによる支援は含まれていないものと思われる。また、ODAの用途別内訳は図3-12のとおりで、社会インフラが全体の半分以上を占めている。

図 3-11 パラオへの ODA 供与額 2015/16 平均値上位 10 カ国・機関（単位：100 万米ドル）



出典：OECD

図 3-12 パラオへの分野別 ODA 拠出比率 2015/16 平均値（単位：%）



出典：OECD

### 3.3.2 日本の経済協力の現状

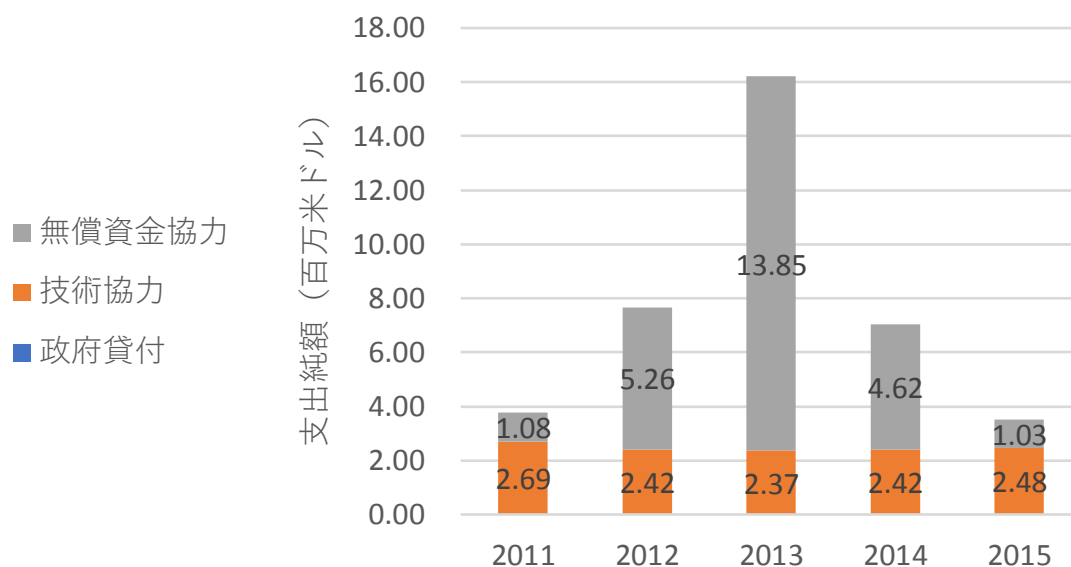
日本は、米国に次ぐパラオへの主要援助国となっている。パラオ国際空港のターミナル、日本・パラオ友好橋、パラオ国際サンゴ礁センター、コロール市内の基幹道路、島間連絡道路など、日本は主要なインフラ整備に貢献している。島国の要となる港湾も、北部のカヤンゲルから南部のペリリューまで多数整備した。

また、電力供給に関しても継続的な支援を行ってきており、2011年に完成したパラオ国際空港の太陽光発電設備の他、2012年の発電所火災による大規模な電力危機に対する緊急無償資金協力として500KWの発電機4基を供与し、さらに2014年には長期的な電力供給の安定のために焼失した発電所を再建し、5MWの大型発電機2基を供与した。

その他にも、2012年と2013年にパラオを直撃した台風による被害に対する緊急物資援助を行い、2012年末からは海洋汚染を引き起こしている海中の不発弾を処理する事業を実施している。

現在、パラオに対する経済協力は、「環境・気候変動」と「脆弱性の克服」を重点分野としている。環境・気候変動分野では、無償資金協力で2000年に完成した国際サンゴ礁センターを通じて、サンゴ礁保全や環境教育に関する技術支援や学術交流を行っている。廃棄物管理に関しては、コロール州政府が運営するリサイクル・センターに継続的な支援をしている。脆弱性の克服の分野では、経済基盤の強化、保健医療サービスの向上、教育支援の3つの支援を行っている。

図 3-13 パラオへの日本の援助実績（OECD/DAC 報告基準）



出典：外務省

2012年以降のパラオへの円借款・無償資金協力は表 3-8 のとおりで、2015年度までの累積援助額は円借款はないが、無償資金協力が225.29億円となっている。

表 3-8 パラオへの援助実績

年度	円借款	無償資金協力
2012年度	なし	18.31 億円
		首都圏電力供給能力向上計画 (17.29)
		日本 NGO 連携無償(1 件) (0.59)
		草の根・人間の安全保障無償(5 件) (0.43)
2013年度	なし	1.44 億円
		日本 NGO 連携無償(1 件) (0.57)
		草の根・人間の安全保障無償(8 件) (0.87)
2014年度	なし	1.14 億円
		日本 NGO 連携無償(1 件) (0.65)
		草の根・人間の安全保障無償(5 件) (0.49)
2015年度	なし	19.86 億円
		上水道改善計画 (18.43)
		日本 NGO 連携無償(1 件) (0.90)
		草の根・人間の安全保障無償 (5 件) (0.52)
2015年度 までの累計	なし	225.29 億円

出典：外務省 ODA データブック 2016 年版<sup>108</sup>

一方、海事関係では、1995 年に JICA の水産無償資金協力として、漁船を供与したのが最後であり、暫く船舶の供与の実績はない。JICA における船舶関連の無償供与の実績は表 3-9 のとおりである。

表 3-9 水産無償関係供与船舶

年度	プロジェクト名	供与漁船隻数
1981	小規模漁業振興計画	11 隻
1992	小規模沿岸漁業開発計画	1 隻
1993	ペリリュー州小規模漁業開発計画	1 隻
1994	水産物流改善計画	不明
1995	北部地域小規模漁業振興計画	4 隻

出典：JICA パラオ支所

<sup>108</sup> <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000247508.pdf#page=98>

図 3-14 JICA で供与した漁船の現状（判明分のみ、いずれも 1995 年供与）



IENGEL 号

(Ollei port, Ngarchelong State にて)



MESIKE 号

(Urung Dock, ngaraad State にて)

このほか、2010 年以降、日本財団が立て続けに巡視船艇等を供与しており、2018 年 2 月には最新の中型巡視船の引き渡しを終えたところである。

表 3-10 日本財団供与船舶

年度	プロジェクト名	供与船舶
2012	ミクロネシア 3 国の海上保安能力強化支援プロジェクト	巡視艇 1 隻
2014	ミクロネシア 3 国の海上保安能力強化支援プロジェクト (フェーズ 2)	巡視艇 1 隻 高速救難艇 1 隻
2014	パラオ共和国における日本丸代替船支援プロジェクト	小型貨客船 1 隻
2016	ミクロネシア 3 国の海上保安体制強化支援プロジェクト	巡視艇 1 隻
2017	ミクロネシア 3 国の海上保安体制強化支援プロジェクト	中型巡視船 1 隻

図 3-15 日本財団供与巡視船艇



小型巡視艇 3 隻



40m 級中型巡視船

写真提供：日本海難防止協会

現在、日本の援助でパラオ国際空港の改修の調査を行っている。これは、日本の商社とパラオ政府で空港ターミナルオペレーションの合弁会社を設立し、その合弁会社に



JICA が融資をして空港改修を行う PPP 方式を目指しているもので、これまでの無償資金援助の形態とは異なる。2018 年から事業を開始できるよう、現在、準備を進めているところである。その他には、廃棄物処理施設の設置についても調査を実施中である。

その他、太平洋島嶼国全体を対象とした、指導者育成のための大学院留学支援のための制度（PACIFIC LEADS）が 2016 年～2018 年まで実施され、パラオからは初年度 2 人、次年度からは 1 人ずつ派遣した。この制度を 2019～2021 年まで延長する案もあるが、パラオはもともと人口が少ない中、職場から留学生を出すということはなかなか厳しいのが現実である。

### 3.3.3 経済協力の可能性

パラオは、国民 1 人当たりの収入が 1 万米ドルを超えており、国連及び世銀の分類によると、ODA 卒業移行国<sup>109</sup>に分類されている。また、近年、日本財団が立て続けに巡視船艇等を供与するなど、ごく最近に支援が実施されていることから、船舶の無償供与の実施は難しいかもしれないが、以下のような協力が考えられる。

#### <船舶関係>

- パラオ政府から要望が挙がっているコロール島とコロールから約 590 キロ南西に位置するソンソール島、ハトホベイ島を結ぶ貨客船の供与。現在、これらの島々には年間 4 回程度しか船舶が就航しておらず、大変不便である。但し、島内住民数が少ない（数十人規模）反面、外洋を長時間航行する必要性が生じることから、当該船舶の安全性確保には十分留意する必要がある。

#### <その他>

- マラカル港の拡張（コンテナ船はマラカル港のみに入港するが、コンテナ取扱いスペースが不足しており、コンテナ船の入港が遅れることがあるため、拡張が必要）
- アンガウル港、ペリリュウ港の航路標識の更新、整備
- 離島着岸設備の整備、更新等

---

<sup>109</sup> [https://www.jica.go.jp/activities/schemes/finance\\_co/about/standard/class2014.html](https://www.jica.go.jp/activities/schemes/finance_co/about/standard/class2014.html)