

南太平洋島嶼国における新造船需要動向調査II

(マーシャル諸島、ミクロネシア連邦、サモア、トンガ、ツバル)

2019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

太平洋島嶼国は、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。島嶼国家であるそれらの国々は、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。

2018 年 5 月に福島県いわき市で開催された第 8 回太平洋・島サミットでは、海上法執行を含む海上保安分野の能力構築支援や港湾整備等の分野での協力を推進していくことで一致するとともに、日本として、これまでの実績を踏まえながら、今後 3 年間で従来同様のしつかりとした開発協力を実施することを約束した。

海洋に囲まれている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、マーシャル諸島共和国、ミクロネシア連邦、サモア独立国、トンガ王国、ツバルについて、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. マーシャル諸島共和国	8
1.1. 概況	8
1.2. 海事産業の現状と課題、今後の見通し	15
1.2.1 海上輸送	15
1.2.2 造修繕業	31
1.2.3 港湾設備	31
1.2.4 漁業関連	37
1.2.5 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等	41
1.3. 経済協力	49
1.3.1 経済協力の現状	49
1.3.2 日本の経済協力の現状	50
1.3.3 経済協力の可能性	52
2. ミクロネシア連邦	58
2.1 概況	58
2.2. 海事産業の現状と課題、今後の見通し	69
2.2.1 海上輸送	69
2.2.2 造修繕業	87
2.2.3 船員教育	88
2.2.4 港湾設備	91
2.2.5 漁業関連	107
2.2.6 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等	113
2.3. 経済協力	124
2.3.1 経済協力の現状	124
2.3.2 日本の経済協力の現状	126
2.3.3 経済協力の可能性	130
3. サモア独立国	136
3.1 概況	136
3.2. 海事産業の現状と課題、今後の見通し	143
3.2.1 海上輸送	143
3.2.2 造修繕業	155
3.2.3 船員教育	158
3.2.4 港湾設備	160
3.2.5 漁業関連	167

3.2.6	海事産業に関する政府の方針、今後の計画等	170
3.3	経済協力	175
3.3.1	経済協力の現状	175
3.3.2	日本の経済協力の現状	176
3.3.3	経済協力の可能性	179
4.	トンガ王国	184
4.1	概況	184
4.2	海事産業の現状と課題、今後の見通し	190
4.2.1	海上輸送	190
4.2.2	造修繕業	203
4.2.3	船員教育	204
4.2.4	港湾設備	205
4.2.5	漁業設備	215
4.2.6	政府の海事産業に関する方針、今後の計画等	218
4.3	経済協力	225
4.3.1	経済協力の現状	225
4.3.2	日本の経済協力の現状	226
4.3.2	経済協力の可能性	228
5.	ツバル	234
5.1	概況	234
5.2	海事産業の現状と課題、今後の見通し	240
5.2.1	海上輸送	240
5.2.2	造修繕業	253
5.2.3	船員教育	254
5.2.4	港湾設備	256
5.2.5	漁業関連	263
5.2.6	海事産業に関する政府の方針、今後の計画等	266
5.3	経済協力	272
5.3.1	経済協力の現状	272
5.3.2	日本の経済協力の現状	273
5.3.3	経済協力の可能性	274

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¹。

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²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

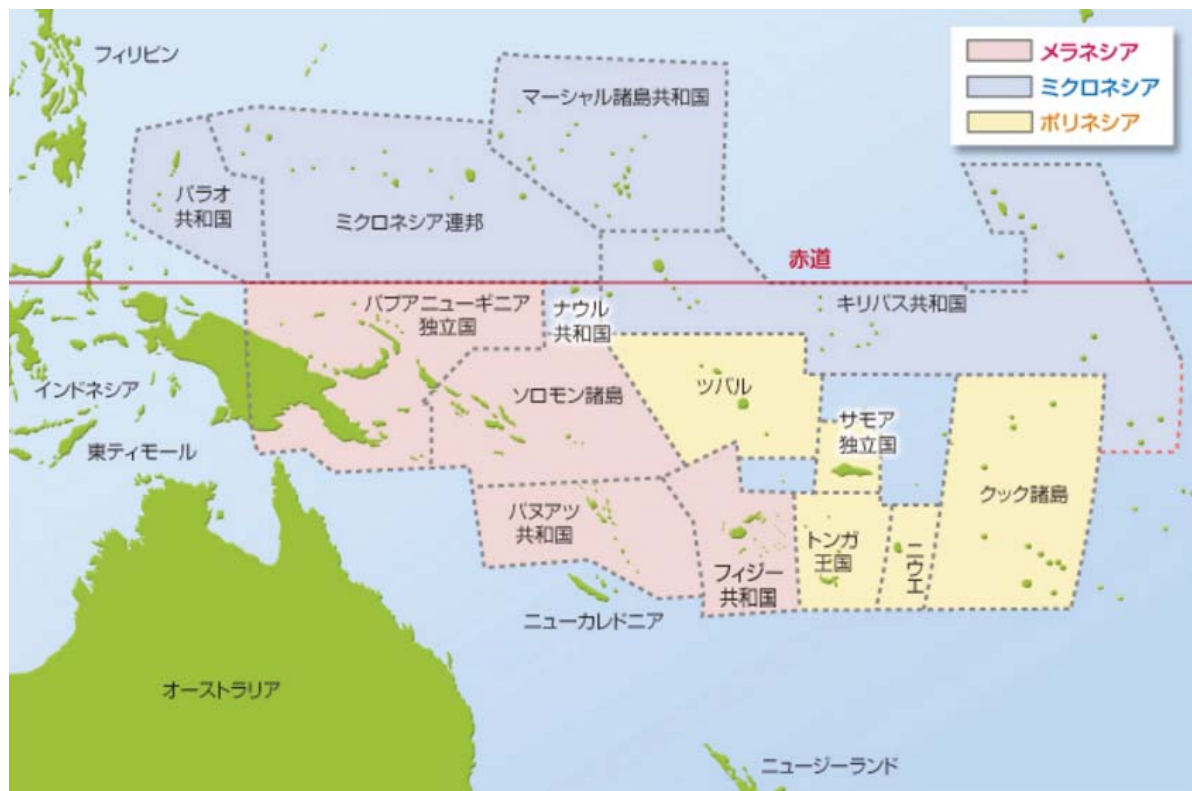
¹ 国立民族学博物館

<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。

って重要である。大半の太平洋島嶼国にとって、海洋資源は観光とともに社会的、経済的発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³

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

³ <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、マーシャル諸島、ミクロネシア連邦、サモア、トンガ、ツバルで登録されている 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、マーシャル諸島が圧倒的に多く、これはマーシャル諸島が便宜地籍船国であるためである。また、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 南太平洋の 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
マーシャル諸島	3,120	139,579,230	302	6,339,593	3,422	145,918,823
ミクロネシア連邦	6	5,336	33	29,977	39	35,313
サモア	7	8,534	5	2,938	12	11,472
トンガ	7	4,807	1	188	8	4,995
ツバル	65	782,849	66	94,370	131	877,219

出典：World Fleet Statistics 2017, IHS Fairplay

表 2 南太平洋 5ヶ国の船種別登録籍船

単位：隻数

	マーシャル諸島	ミクロネシア連邦	サモア	トンガ	ツバル
タンカー	1,263				26
LNG	80				
LPG	79				
Crude oil	417				
Oil Product	85				3
Chemical	602				23
Other Liquids					
バラ積み貨物船	1,424				17
Bulk Dry	1,402				16
Bulk Dry/Oil	9				
Seif-Discharging Bulk Dry	2				1
Other Bulk Dry	11				
その他の貨物船	348	3	2	2	18
General Cargo	77	1	2	2	16
Passenger/General Cargo	1	2			2
Container	252				
Refregerated Cargo	8				
Other Dry Cargo/Passenegr	10				
RORO 船	55	1	5	5	3
RO RO Cargo	55		3	2	2
Passenger/RO RO Cargo	..	1	2	3	1
旅客船	9	2			1
Passenger Cruise	8	1			
Passenger	1	1			1
漁船	8	32	1		5
オフショア船	225				37
その他タグなど	69	1	4	1	24
合計	3,401	39	12	8	131

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 2017

表 3 南太平洋 5ヶ国の船種別登録の総トン数

単位：G T

	マーシャル諸島	ミクロネシア連邦	サモア	トンガ	ツバル
タンカー	62,301,210				350,116
LNG	9,717,658				
LPG	2,078,546				
Crude oil	35,399,535				
Oil Product	2,339,074				6,114
Chemical	12,766,397				344,002
Other Liquids					
バラ積み貨物船	59,518,300				352,432
Bulk Dry	58,777,984				332,581
Bulk Dry/Oil	349,635				..
Self-Discharging Bulk Dry	89,759				19851
Other Bulk Dry	300,922				
その他の貨物船	13,945,203	3,343	5,606	1,822	77,181
General Cargo	1,405,575	1,088	5,606	1,822	75,556
Passenger/General Cargo	12,335	2,255			1,625
Container	12,237,031				
Refrigerated Cargo	86,751				
Other Dry Cargo/Passenger	203,511				
RORO 船	3,232,339	1,137	2,928	2,985	2,981
RO RO Cargo	3,232,339		890	742	976
Passenger/RO RO Cargo	..	1,137	2,038	2,243	2,005
旅客船	314,225	856			139
Passenger Cruise	313,727	257			
Passenger	498	599			139
漁船	10,448	29,647	1,895		3,794
オフショア船	6,189,244				79,461
その他タグなど	139,901	330	1,043	188	11,115
合計	145,650,870	35,313	11,472	4,995	877,219

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 3 の合計が一致しないことがある。

出典：World Fleet Statistics 2017

南太平洋島嶼国における新造船需要動向調査 (マーシャル諸島)

Contents

1. マーシャル諸島.....	8
1.1 概況.....	8
1.2 海事産業の現状と課題、今後の見通し.....	15
1.2.1 海上輸送.....	15
1.2.2 造修繕業.....	31
1.2.3 港湾設備.....	31
1.2.4 漁業関連.....	37
1.2.5 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等.....	41
1.3 経済協力.....	49
1.3.1 経済協力の現状.....	49
1.3.2 日本の経済協力の現状.....	50
1.3.3 経済協力の可能性.....	52

1. マーシャル諸島

1.1 概況

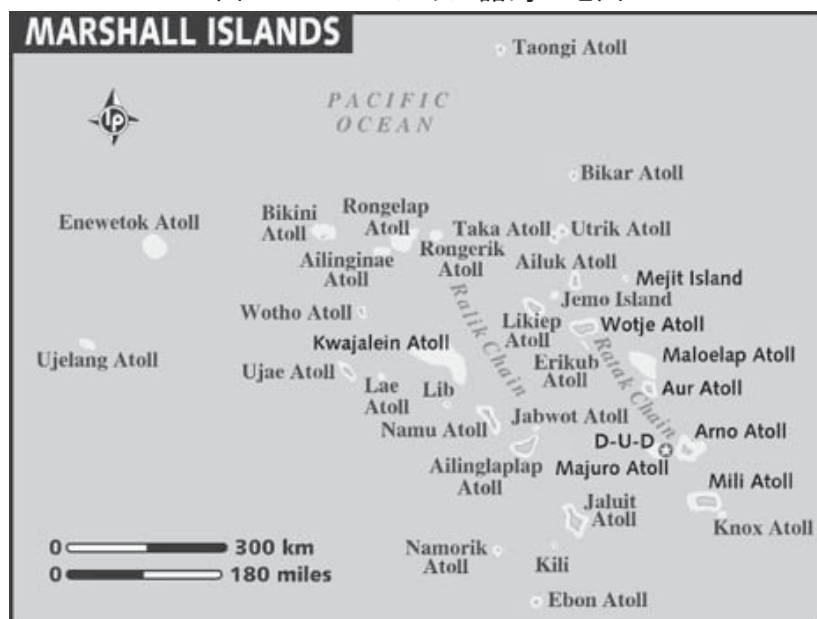
<一般事情>

マーシャル諸島共和国は、赤道の北 800 キロ、ミクロネシア連邦の東、キリバスの北に位置する。首都のあるマジュロ環礁を中心に 200 万平方キロの広大な海域にある 29 の環礁と 5 つの単独島からなる島嶼国家であり、国民の約 7 割が首都のあるマジュロ (Majuro) 及びクワジェリン (Kwajalein) の 2 環礁に居住し、3 割が離島部に居住している。マーシャル諸島の北東側はラタック列島 (Ratak Chain)、南西側はラリック列島 (Ralik Chain) と呼ばれる。領海および排他的経済水域は広いが、国土面積は総計で 181 平方キロメートルに過ぎない。太平洋における米国の旧国連信託統治領東端に位置しており、太平洋全体の中ほどにあたる。

1947 年に米国が国連の太平洋信託統治領としての統治を開始した。ビキニ環礁 (Bikini Atoll) とエニウェトク環礁 (Eniwetok Atoll) において、1947 年から 1962 年まで米国が核実験を繰り返した。1979 年に憲法制定し自治政府が発足。1986 年 10 月 21 日に米国との間で自由連合盟約 (コンパクト) が発効、独立した。

マーシャル諸島の人口は約 53,000 人 (2016 年世界銀行推計) で、首都マジュロ (Majuro) が最大の都市だが、米国のミサイル基地があるクワジェリン環礁 (Kwajalein Atoll) のイバイ (Ebeye) はそれに次ぐ都市であり、太平洋地域でもっとも人口密度が高い都市でもある。そのほか、ジャルート環礁 (Jaluit Atoll) とウォッジェ環礁 (Wotje Atoll) にも、それぞれ 1,000 人程度が住んでいる。年間 1,000 人程度が米国に移住しているため、国内の人口は増加率が低い。日常生活ではマーシャル語が使用されているが、ビジネスにおいては英語も広く用いられている。

図 1-1 マーシャル諸島の地図



出典 : Lonely planet

表 1-1 マーシャル諸島概要

一般事情	
面積	180 平方キロメートル（霞ヶ浦とほぼ同じ大きさ）
人口	53,127 人（2017 年，世界銀行）
首都	マジュロ
人種	ミクロネシア系
言語	マーシャル語、英語
宗教	キリスト教（主にプロテスタント）
政治体制・内政	
政体	大統領制（大統領は議員による投票で選出）
元首	ヒルダ・C・ハイネ（Dr. Hilda C. Heine）大統領（2016 年 1 月就任）
議会	一院制、議員数 33 名、任期 4 年 憲法において、4 年毎に 11 月第 3 月曜に総選挙を実施することが定められている。
政府	選挙後、国会議員の中から選出される大統領により各大臣が任命される。 (1) 大統領 ヒルダ・C・ハイネ（Dr. Hilda C. Heine） (ハイネ大統領の任期は、次回総選挙（2019 年 11 月）まで。） (2) 外務大臣 ジョン・M・シルク（John M. Silk）
二国間関係	
政治関係	1914 年～1945 年 約 30 年間にわたり、南洋群島の一部として日本の委任統治下にあった 1988 年 12 月 日本との外交関係開設 1991 年 12 月 在本邦マーシャル諸島共和国大使館開設 1997 年 1 月 在マーシャル日本国兼勤駐在官事務所開設 （在フィジー日本国大使館が兼轄） 2008 年 4 月 在ミクロネシア日本国大使館による兼轄開始 2015 年 1 月 在マーシャル日本国兼勤駐在事務所の大使館格上げ 2015 年 8 月 駐マーシャル初代大使の着任
経済関係	貿易額（2015 年度、財務省貿易統計） マーシャルからの輸入 24.5 億円 マーシャルへの輸出 1,949.1 億円 進出日本企業数 4 社（2015 年 10 月現在）
在留邦人数	57 名（2017 年 10 月現在）
在日マーシャル人数	11 名（2015 年 12 月、法務省在留外国人統計）

出典：外務省

<政治体制>

マーシャルは、1947 年以来、米国を施政権者とする国連の太平洋信託統治下にあったが、1979 年 5 月 1 日の憲法制定及び自治政府の発足後、1986 年に米国と自由連合協定（コンパクト）を締結し独立した。同協定により、防衛及び安全保障は米国が統轄するが、外交は一部を除きマーシャルが裁量権を有する形で、1991 年に国連に加盟した。コンパクトはその後 2004 年に改訂され、2023 年まで有効な改訂自由連合協定（第二次コンパクト）が締結された。

自治政府発足以来 17 年間、アマタ・カブア大酋長が大統領を務め、内政は安定していたが、1997 年 1 月に、その従兄弟のイマタ・カブア大酋長が後継に選出されると、反政府の動きが強まり、内政が悪化した。1999 年の総選挙では、平民出身のケーサイ・ノート氏が大統領に選出され、2 期 8 年間務めたが、2007 年の総選挙では、リトクワ・トメイン酋長に僅差で破れ、トメイン酋長が第 4 代大統領に選出された。しかし、その後、トメイン大

統領に不信任決議案が提出され可決されたことから、2009年11月、チューレラン・ゼドケア大酋長が第5代大統領に選出された。現在の大統領は、2016年1月就任のヒルダ・C・ハイネ（Dr. Hilda C. Heine、元教育大臣）で、ミクロネシア地域で初の女性大統領となった。

立法機関は、一院制の国会（Nitijela）である。24の地域から選出される任期4年の議員33名によって構成される。憲法において、4年毎に11月第3月曜に総選挙を実施することが定められている。政党の形成を規制する法律は存在せず、十分に組織化された政党も存在しない。国会内に2つのグループがあるが、政党というよりも派閥と呼んだ方が適切である。

一院制の国会のほかに、12人の族長によって構成される首長評議会（Council of Chiefs または Iroij）というものもあり、大統領および議会に対して、伝統的慣習に関連する事項について助言する。なお、国会議員になっている首長もいる。司法府は、最高裁判所、高等裁判所、地域共同裁判所、伝統的権利裁判所という、4種類の裁判所によって構成される。伝統的権利裁判所は、称号、または慣習法・伝統的習律に係わる土地所有権等をめぐる争いのみを扱う特別裁判所である。

<経済概況>

マーシャル諸島は1986年の独立時に締結した米国と自由連合協定（通称コンパクト）による財政援助に大きく依存している。コンパクトとは、マーシャル諸島が軍事権および安全保障に関わる外交権を米国に委ねる代わりに、米国より毎年5,770万米ドルの経済支援（コンパクト・マネー）を15年にわたり受けることができることを内容とする二国間協定である。2004年に改訂された改訂自由連合協定（第二次コンパクト）により、米国とマーシャル諸島とによる信託基金が恒久的にマーシャル諸島へ財政資金を供給できるようになる2023年まで、米国は毎年数百万米ドルの援助をマーシャル諸島に対して提供することとなっている。また、コンパクト・マネー供与終了後の2024年以降は、コンパクト信託基金の運用益を得ることになるが、その時に備えて信託基金額を増やすため、毎年信託基金の積み上げ金が米国から拠出されている。マーシャル諸島の国家収入は年間1億米ドル前後である中、同国は年間6～7,000万米ドルの経済支援を周辺ドナー国から受けており、またその70%以上を米国からの経済支援に頼っている¹。ちなみに、2016年度の政府歳入は約1億3,200万米ドルで、そのうち補助金が66%を占めた²。

世界銀行のデータによると2017年の実質GDPは1億8,352万米ドルで、対前年比2.5%の伸び、1人あたり実質GDPは3,454米ドルであった。

¹ <http://pia.or.jp/146-ma>

² マーシャル諸島財務省資料より

図 1-2 マーシャル諸島の実質 GDP、GDP 成長率推移



出典：世界銀行

図 1-3 マーシャル諸島の人口、1人あたり実質 GDP 推移



出典：世界銀行

マーシャルの2016年度政府予算(2016年10月から2017年9月)の総額は、2億208万米ドル(2007年度は1億3,000万米ドル)であった。歳入面は大きく、一般会計、コンパクト会計、ドナーによる特定のプロジェクトを対象とした資金供与に分けられる。

一般会計は8,322万米ドル、そのうち、消費税・所得税等による税収3,055万米ドル、入漁料収入4,013万米ドル(2007年度対比10倍)、便宜置籍船登録料からの収入650万米ドル(2007年度対比6倍)、台湾の直接財政支援360万米ドルなどとなっている。また、米国とのコンパクトに基づく支援が8,004万米ドルある。その内訳は、クワジェリン開発基

金³ 226 万米ドル、クワジェリン基地借地料⁴ 2,140 万米ドル、信託基金積立金⁵ 1,605 万米ドルなどとなっている。これは用途が決められているもので、米国政府が管理しており、マーシャル政府は容易に用途を変えることができない。変更は可能だが、閣議決定とか米国政府側とのやり取りなどが必要となる。

さらに、ドナーによる無償資金協力が 3,009 万米ドルある。内訳は、米国連邦プログラム⁶ 1,437 万米ドル、台湾 740 万米ドル、アジア開発銀行（ADB）600 万米ドルなどとなっている。ドナーの資金はその時のプロジェクト次第なので、年により変動がある。

このように、政府財政 2 億 208 万米ドルのうち、政府が自らの意思で使える自由度のある資金は、全体からコンパクトにおけるクワジェリン基地借地料と信託基金部分の合計約 3,746 万米ドルとドナーの無償資金協力約 3,009 万米ドルを引いた残りの約 1 億 3,453 万米ドルになる。2016 年の実質 GDP 約 1 億 8,000 万米ドルのうち、支出面から見ればこの 1 億 3,453 万米ドル程度の政府支出が GDP に貢献し、さらにドナーの無償資金協力を加えると、1 億 6,500 万米ドル程度が政府関連となる。GDP 全体の中で、民間部門の生産性、個人消費や直接投資などによる貢献度は非常に低いということになる。マーシャルの現地経済は政府関連支出への依存度が高いことが伺える。⁷

<主要産業>

マーシャル諸島の主要産業は、他の太平洋島嶼国と同じく、コプラ（乾燥ココナツ）と沿岸漁業と缶詰用のツナ加工、編み物のハンディクラフトであるが、経済規模はさほど大きくない。マグロ・カツオの積み替えは年間 60 万トンを超え世界第一位となっており、多くの漁船が入港しているが、大半は外国船の活動によるもので、その入漁料収入が国家財政に大きく寄与している。一方、コプラは市場価格よりも高く国が買い取り、石鹸等をつくっている。マーシャル諸島には漁場以外の天然資源がほとんどなく、輸入額が輸出額を大きく上回っている。

都市部の貨幣経済、離島の自給自足経済が混在し、マジュロ、イバイの 2 大都市と離島との開発格差が問題となっている。また、2 大都市には人口の 75%が集中しており、廃棄物処理問題、保健衛生問題、教育問題等が表面化している。

観光業は潜在的に有望な産業と期待されているが、観光客は近年減少傾向にあり、インフラの未整備やアクセスの不便さなど、観光開発には種々課題を抱えている。最新の統計データはないものの日本人訪問者（ビジネスを含む）は年間 1,000 人程度、全体の観光客は 1 万人程度と見られている。

³ クワジェリン開発基金というのは、クワジェリン基地のために人口が集中するイバイ島のインフラを含む開発のための基金。

⁴ クワジェリン基地借地料は地主に支払われるもので、米国政府から直接地主に支払われる形ではなく、政府を通して支払う。

⁵ 信託基金は、現在の第 2 次コンパクトの終了とともに経済援助（基地借地料は別）も終了するため、2024 年以降の歳入不足を補うため、2004 年第二次コンパクト発効に伴い設置された運用益を使用するための基金。2016 年 9 月現在で 2 億 9,450 万米ドル。

⁶ 米国連邦プログラムは、米国コンパクトによりマーシャル国民が準米国市民として扱われることから適用されているものなどで、保健医療、教育、マーシャル短大、開発、核実験で被爆地と認定されている 4 人環礁（エネウエタック、ビキニ、ロンゲラップ、ウトリック）の人々に農務省から提供される食料などからなる。2024 年以降もプロジェクトによる金額は変わるがこの部分は残る。

⁷ 笹川平和財団 安全保障事業グループ太平洋島嶼国事業 主任研究員 塩澤英之氏ブログを参照。

http://blog.canpan.info/spinf_shio/category_2/1

なお、GDP の産業別内訳は、アジア開発銀行の 2015 年のデータによると、教育が 16%、公共サービスが 15%、農林水産業が 13%、卸売り・小売りなどが 12%であった。また、GDP には含まれないが、マーシャル諸島経済に占める出稼ぎ労働者による外国からの送金は 5,169 万米ドルと、GDP 総額の 33%に及び、出稼ぎ労働者による送金もマーシャル諸島の主要な所得源となっている。

表 1-2 マーシャル諸島の産業別 GDP 内訳 (2015 年)

単位：1,000 米ドル、%

産業	実質 GDP	割合
農林水産業	21,218	13%
製造業	3,426	2%
電気ガス等	2,531	2%
建設	7,256	5%
卸売り・小売りなど	18,436	12%
宿泊・飲食サービス	3,831	2%
運輸倉庫	13,478	9%
金融・保険	9,632	6%
不動産業	10,697	7%
公共サービス等	23,525	15%
教育	24,454	16%
保険・福祉	9,720	6%
その他	1,960	1%
銀行手数料	-4,733	-3%
税金	15,330	10%
補助金	-3,355	-2%
GDP 総額	157,407	100%
外国からの送金	51,694	
GNI (国民総所得)	209,102	

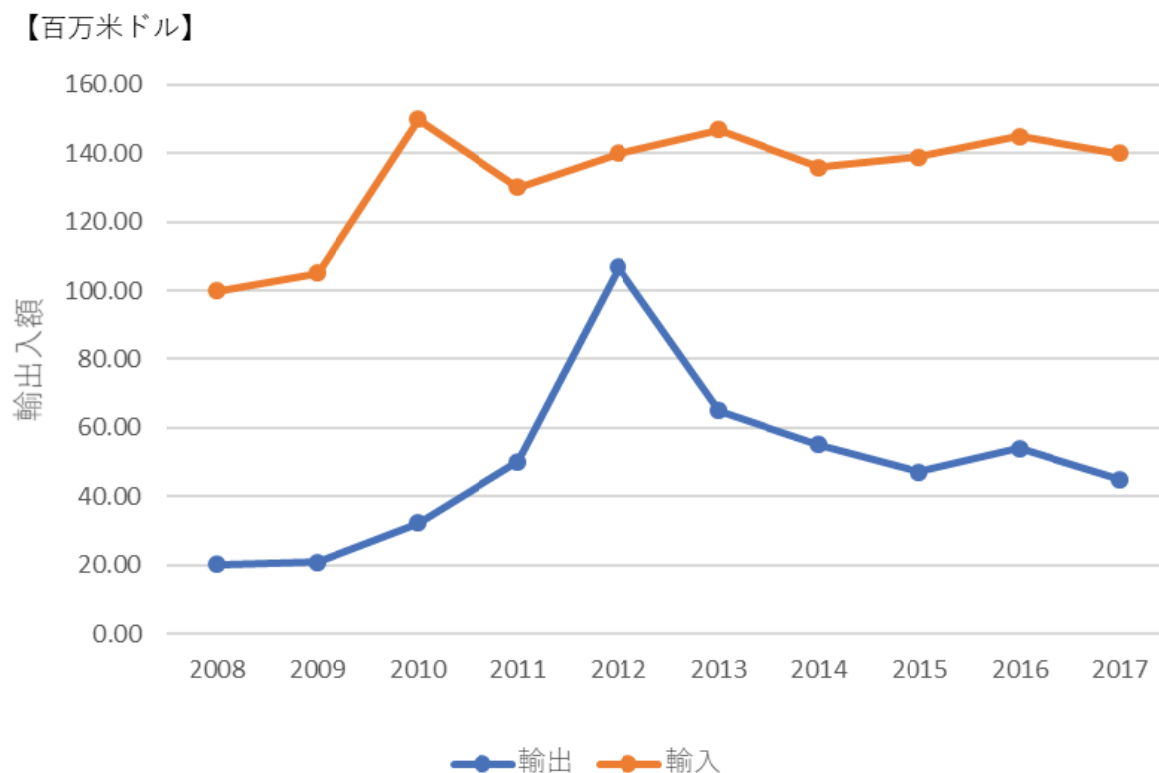
出典：アジア開発銀行

<貿易動向>

世界銀行の統計によると、マーシャル諸島の2017年の輸入は約1億4,000万米ドル、輸出は4,500万米ドルで輸入が輸出の3倍程度に及ぶ。

主な輸出品目はコプラ、ココナッツオイル、ハンディクラフト、水産品などで、輸入は食品、機械機器、燃料などである⁸。また主要輸出品目のうち水産品はタイ、中国、米国、日本などに輸出される。機械機器は主に韓国、シンガポール、中国、日本から輸入される。⁹

図 1-4 マーシャル諸島の輸出入額推移



出典：世界銀行

⁸ CIA Fact book 2017

⁹ <http://www.intracen.org/country/marshall-islands/>

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>

マーシャル諸島で海上輸送を管轄している省庁は、運輸通信情報技術省（Ministry of Transportation, Communication and Information Technology、TCIT）である。

内航船の船舶登録については運輸通信情報技術省の海上安全局（Marine Safety Division）が所管しており、船の長さにより、3つのグループ（①16フィート未満、②16フィートから32フィート未満、③32フィート以上）に分かれている。外航船の登録・検査は、米国に拠点を置く民間の International Registries, Inc（IRI）¹⁰という信託会社に業務委託している。

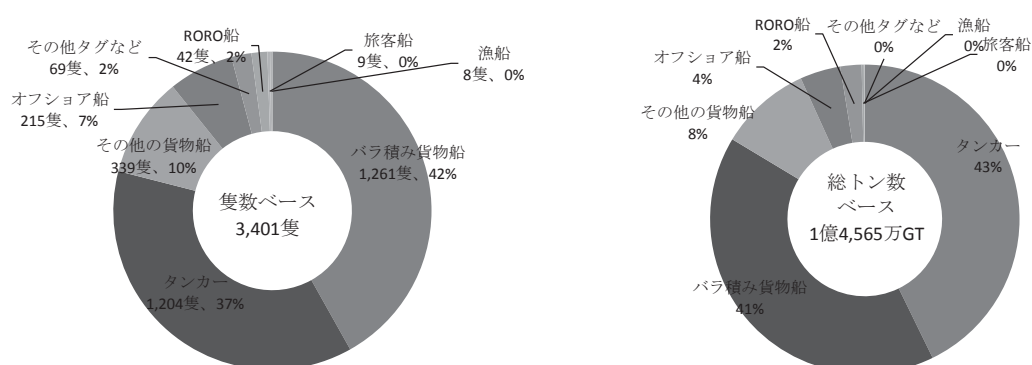
内航船については、1992年内航小型船舶法（Domestic Water Craft Act、1992）に、外航船については1990年海事法（The Maritime Act、1990）に規定されている。これらの法律中に記載のある海事管理者（Maritime Administrator）は運輸通信情報技術省ではなく、信託会社（Trust Company）がこの任にあたっている。ポートステートコントロール（PSC）は、海上安全局とIRI社の双方が実施しており、IRI社もマーシャル諸島の主要港が立地するマジュロに人を配置している。

<登録船舶>

マーシャル諸島は世界第二位の便宜地籍船国で、ペーパーカンパニーが約8万社あり、登録検査等業務を米国のIRI社に委託している。

IHSフェアプレー社のWorld Fleet Statistics 2017によると、マーシャル諸島の登録籍船は3,422隻、総トン数は1億4,592万GTとなっており、隻数ベースでは世界8位、総トン数ベースではパナマに次いで世界2位である。登録船舶の内訳は、隻数ベース及び総トン数ベースともに、乾バルク貨物船が最も多く、それぞれ全体の41%及び40%を占める。なお、World Fleet Statisticsでは一部の船種については隻数、総トン数が公表されておらず、船種別の合計が、登録籍船の合計に合致しないことがある。また、World Fleet Statisticsに含まれるのは100GT以上の鋼製自航船である。

図 1-5 マーシャル諸島籍船の内訳（2017年）



出典：World Fleet Statistics 2017

¹⁰ <http://www.register-iri.com/>

また、登録籍船 3,422 隻といっても、前述のようにマーシャル諸島は便宜地籍船国で、その大部分は外国企業が所有・運航しているものである。IHS フェアプレー社のデータで、登録船主がマーシャル諸島で立地・管理されているとデータベースに掲載されている船舶は 13 隻しかない。そのうち 5 隻は政府あるいは政府系企業所有の船となっている。4 隻はマーシャル諸島の民間企業 Pacific International 社とその子会社 Marshall Islands Towing 社の所有となっている。

表 1-3 IHS データベース掲載船舶のうち登録船主の立地・管理がマーシャル諸島にある船舶

	船名	船主	建造年	GT	船種
1	AEMMAN ^{注1}	マーシャル諸島運輸通信情報技術省	2005	175	一般貨物船
2	GYOREN MARU	マーシャル諸島運輸通信情報技術省	1982	117	ケミカル tanker
3	LANDRIK	マーシャル諸島運輸通信情報技術省	1985	160	一般貨物船
4	KWAJALEIN	MISC ^{注2}	2013	583	一般貨物船
5	MAJURO	MISC	2013	416	上陸艇
6	RALIK	Marshall Islands Towing	1963	375	タグ
7	RATAK	Marshall Islands Towing	1963	375	タグ
8	AIEI MARU No. 1 ^{注3}	Pacific International	1984	285	一般貨物船
9	DEBORAH K ^{注3}	Pacific International	1977	458	上陸艇
10	APRICITY	A M I Corp ^{注4}	2014	488	ヨット
11	ALUMERCIA	Flag Marshall 25 ^{注4}	2001	377	ヨット
12	PERSEUS N	Rhea Shipping Corp ^{注4}	2009	23,350	ケミカル/ブドウ糖 tanker
13	COLETTE	Sidecar 1 LLC ^{注4}	2002	32,284	コンテナ船

注 1：現地インタビューによると運航しているのは MISC

注 2：運輸通信情報技術省の資料によると他に Ribuurk Ae を運航しているが、Ribuurk Ae は IHS データベースに登録されていない。

注 3：運輸通信情報技術省の運航船舶リストにはこの 2 隻は含まれない。

注 4：会社実態不明

出典：IHS データベース

<内航海運>

離島では、生活物資を首都マジユロからの海上輸送に頼っている上、離島の主要産品であり、重要な現金収入源であるコプラをマジユロまで海上輸送していることから、島嶼間の海上輸送インフラは離島住民にとって不可欠なライフラインである。

マーシャル諸島の内航海運は、長らく離島住民への公共サービスと位置づけられ、運輸通信情報技術省が運航してきた。1999 年にアジア開発銀行が政府による補助金支出を削減するため、民間オペレーターを入札で選び、同じ航路を民間オペレーターと政府が交代で運航する体制を整備した。しかし、干潮の際には小型船でも貨物や乗客を運べない水深しかない、などインフラの問題があり、十分な運航ができていなかった。そのため、2000 年に入ってからアジア開発銀行（ADB）の支援で海運インフラの改良が実施された¹¹。

その結果、マーシャルの島嶼間旅客・貨物輸送については、運輸通信省の管理監督の下、2006 年 10 月より公営のマーシャル諸島海運公社（Marshall Islands Shipping Corporation、MISC）が担当している。MISC の運航状況、所有船舶については、<マーシャル諸島海運公社（MISC）>に詳述する。

¹¹ <https://www.adb.org/projects/32208-013/main#project-overview>

なお、運輸通信情報技術省によると、運航可能な登録船舶は 18 隻あり、そのリストは表 1-4 のとおりである。

表 1-4 運輸通信情報技術省登録運航船舶リスト

船名	船主	登録日	船種	建造年	全長	総トン数
中央政府						
F.V. Jebro	MIMRA 注1	3/12/2017	漁船/貨物	2010	13.85m	12GRT
F.V. Laintok	MIMRA 注1	5/12/2015	漁船/貨物	1999	15.85m 注2	14GRT
F.V. Timur	MIMRA 注1	3/12/2017	漁船/貨物	2010	13.85m	12GRT
MV Lentanur-MIMRA	MIMRA 注1	NA	漁船/貨物	1999	16.55m	NA
M.V. Aemman	MISC	6/19/2017	貨客船	2004	44.81m	409GRT
M.V. Ribuuk Ae	MISC	6/19/2017	貨客船	1996	33.53m	175GRT
Majuro	MISC	6/19/2017	貨客船	2013	40.38m	416GRT
Kwajalein	MISC	6/19/2017	上陸艇	2013	45.56m	583GRT.
地方政府						
Tarlan 04	KALGOVT 注3	1/29/2016	救助船	2015	16.57m	8.5GRT.
MV Lady E	E.U.L.G. 注4	8/12/2018	貨客船	1966	50.29m	698GRT.
民間企業						
MT. Ralik II	PII 注5	10/19/2017	タグ	1970	33.22m	334GRT.
MT Ratakll	PII	4/14/2016	タグ	1971	33.22m	282GRT.
LC. Michelle K	PII	10/19/2017	上陸艇	1994	61.57m	627GRT.
M.V. Indies Traders	RRE 注6	8/2/2016	ダイビング/調査	1978	21.33m	95GRT.
M.V. Windward	RRE	11/2/2016	ダイビング/調査	1992	23m	202GRT.
LCM. Chase D	Takao Domnick	4/14/2016	上陸艇	2012	28.04m	240GRT.
MS. Jejnica	Takao Domnick	4/14/2016	漁船/貨物	1980	17.07m	34GRT.
MV. Koba Maron	Anjua Loeak	6/19/2017	非商船	1988	23.46m	41GRT.
MS. Mata	Kaitol Reimers	7/9/2016	貨客船	1976	19.51m	60GRT.

注 1 : Marshall Islands Marine Resource Authority (マーシャル諸島海洋資源庁)

注 2 : 原典には 52feet、5m と記載されていたが、52feet を元にメートル換算した。

注 3 : Kwajalein 地方政府

注 4 : Enewetak/Ujelang 地方政府

注 5 : Pacific International Inc

注 6 : Robert Reimers Enterprises Inc. ホテル開発、船舶代理店などを手掛ける民間企業。外国船社の代理店をする

以外に自社の小型ボートも所有している。

出典 : 運輸通信情報技術省の提出資料

さらに、他省庁所有の船舶の中には登録されていないものもある。現地調査で判明した登録外の政府機関船舶には表 1-5 のようなものがある。

表 1-5 登録外政府機関所有船舶

政府機関	船舶名	船種	全長	総トン数	備考
インフラ省	Double Eagle	上陸艇			1937 年米国建造、2012 年に米国より譲り受け
	YFU 82	上陸艇			1967 年米国建造、2016 年に退役済、部品調達用に係留
海洋警察	Lomor	巡視船	31.5m		豪州政府供与。2021 年以降に 40m の新造中型巡視船と代替予定
	Lomor II	巡視船		7.9GT	2012 年日本財団供与
	Lomor III	巡視船		7.9GT	2012 年日本財団供与
海洋資源庁	Jebro	小型集漁運搬船	13.85m	12GT	2010 年日本から ODA 供与
	Timur	小型集漁運搬船	13.85m	12GT	2010 年日本から ODA 供与
	Laintok	小型集漁運搬船	15.85m	14GT	1996 年に日本から ODA（水産無償）供与
	MV Lentanur-MIMRA	集漁運搬船	16.55m	409GT	
	他に小型艇 25 隻				
保健省	Ejimour I	小型ボート			
	Ejimour II			19GT	1991 年建造の旅客船“Heiden”を 2010 年に日本から中古で購入。2 年前から陸上で修理中で非稼働
	他に小型艇 3 隻				2013 年ノンプロ無償供与で 2018 年 2 月に引渡し

出典：現地インタビューより作成

以下、政府機関、政府系企業所有船舶について概説する。（ただし海洋資源庁については、漁業の項で概説する。）

<マーシャル諸島海運公社（MISC）>

マーシャル諸島海運公社（MISC）では、日本から 2013 年に供与された 2 隻の船舶（貨客船 Kwajalein 号、上陸艇 Majuro 号）、台湾資金で 2004 年に警固屋船渠で建造した 409GT の貨客船 Aemman 号、1996 年に日本で建造した Ribuuk Ae 号（175GT）の 4 隻を所有している。

現在は、これら貨客船 4 隻がマジュロを起着点として全海域を北部・南部・西部・東部・中央部に区分した 6 つのルートで最低年 4 回運航している。これを年間 8 回まで増やすことを目標としている。なお、マジュロから遠く離れているエネウエタック環礁は州政府独自のボートを所有しているため、MISC 社の定期的な運航は行っておらず、チャーター便のみ運航している。ビキニ環礁、ロンゲラップ環礁等も同様にチャーター便のみの運航となっている。

かつては貨客船の 1 隻に故障が頻発し、スケジュールどおりの運行が困難となることも多く、乗船希望者が定員を超過してしまう事態もしばしば発生していた。また、重機や建設用資材などの大型資機材を輸送する上陸用舟艇 1 隻が 2011 年 1 月 1 日に沈没し、大型資機材を輸送するための手段が失われていた。その後、日本からの 2 隻の供与により、島嶼間旅客・貨物輸送の問題は緩和され、MISC の船舶による貨客輸送は表 1-6 のとおり、2010 年から 2016 年にかけて貨物輸送量は 64%増加、旅客数は 133%増加した。

表 1-6 MISC 船舶による年間貨物輸送量・旅客数の推移

年度	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
貨物（トン）	3,053	2,703	3,055	7,080	10,154	4,755	4,996
旅客数（人）	2,170	3,455	2,640	4,560	6,704	4,914	5,053

注1：上記は調達された貨客船・LC 船を含む全船舶の貨物輸送量及び旅客数。チャーター運航による貨物・旅客は含まない。

注2：マーシャル諸島における会計年度は、10月1日～翌年9月30日までであり、2016年度であれば、2015年10月1日から2016年9月30日を指す。

注3：2013年に日本より供与された貨客船・上陸艇船の就航により、2013/14年度は貨客数が増加。2015年度以降、居住者・貨物の少ない離島への寄港を増やしたため、貨客数は減少している。

出典：JICA 2016年度 外部事後評価報告書

表 1-7 MISC 保有船舶の概要

船名	Aemman	Kwajalein	Majuro	Ribuuk Ae
納入時期	2005	2013	2013	1996
船種	貨客船	貨客船	上陸艇	貨客船
総トン数	534	583	416	175
全長（m）	48.55	49.85	44.09	31.1
幅（m）	8.5	9	10.8	7.7
喫水（m）	3.2	3.21	2.1	2.6
主エンジン	ヤンマー	ヤンマー	ヤンマー	カミンズ
貨物容量（m ³ ）	799.37	804.08	91.22	279
建造造船所	警固屋船渠 （広島県）	警固屋船渠 （広島県）	（株）アイ・エス・ビー （千葉県）	NA

出典：MISC 提出資料

図 1-6 Kwajakein 号と Majuro 号



日本から 2013 年に無償供与した Kwajakein 号と Majuro 号（上陸艇）

図 1-7 MISC 保有船舶



AEMMAN 号



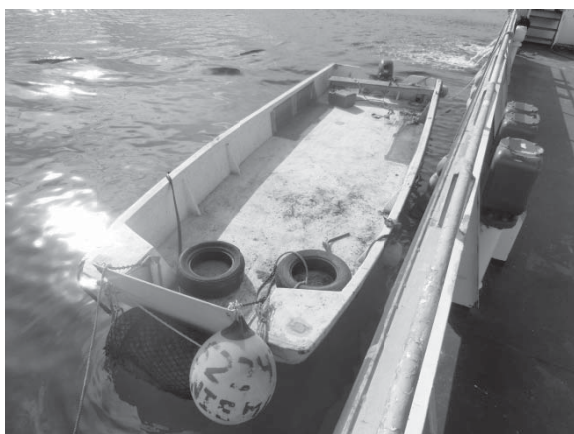
Kwajalein 号



Majuro 号



Ribujuk Ae 号

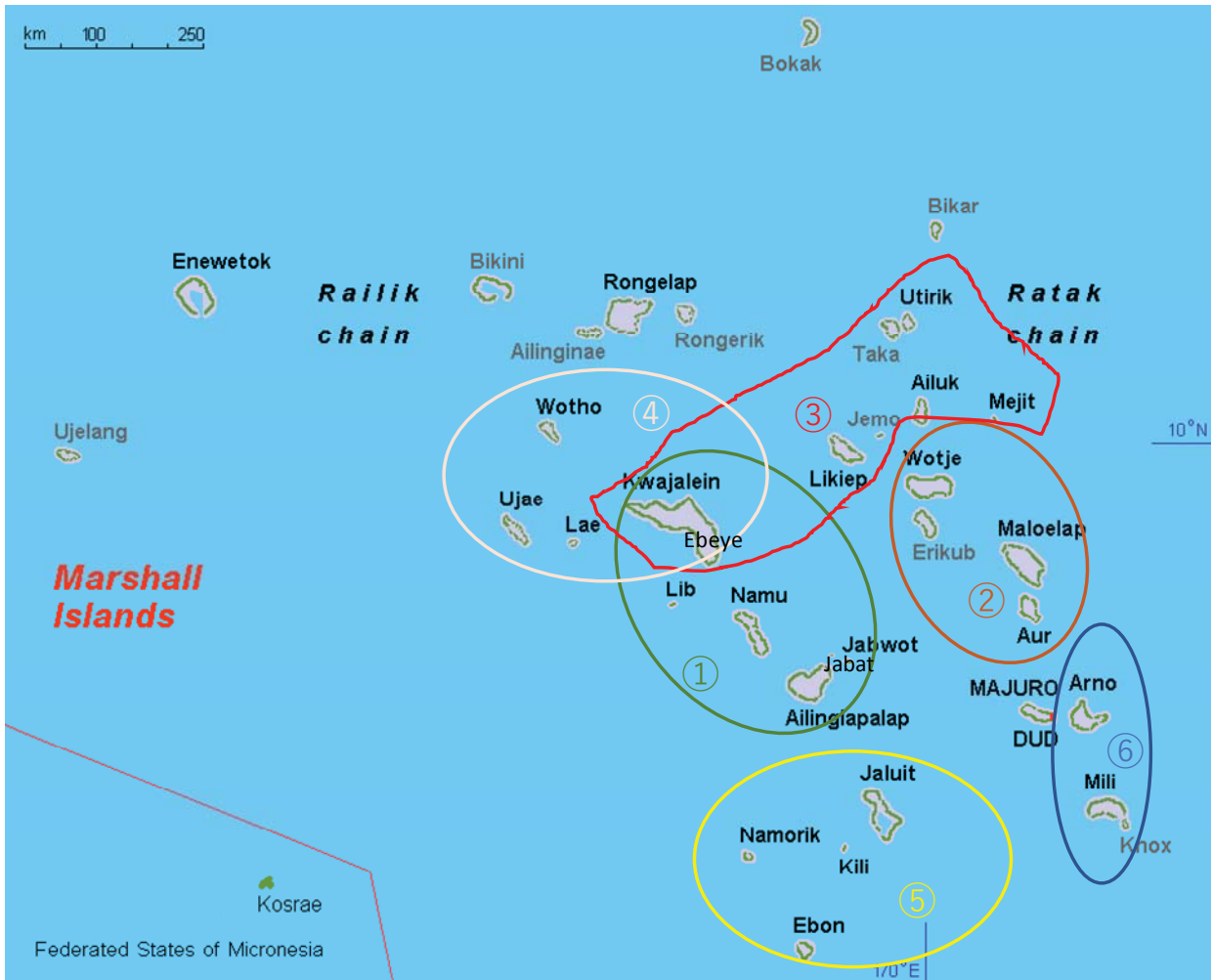


離島上陸用の (Majuro 号の) 小型ボート



Majuro 号船橋からの眺め

図 1-8 MISC 船隊の運航ルート



出典：現地インタビューを基に作成

4 隻の船舶は 2 年毎に修繕することになっているが、実際にはそのとおり実行できていない。Kwajalein 号は 2017 年に修繕し、2018 年 3 月現在、Ribuuk Ae 号がソロモン諸島で修繕中であり、Majuro 号は 2018 年中に、Aemman 号は 2019 年に修繕を予定している。通常はフィジーで修繕しているが、フィジーで適切に修繕されなかったことがあり、Ribuuk Ae 号はソロモン諸島で修繕することになった。日本から供与された Kwajalein 号と Majuro 号については日本で修繕することになっている。これら 2 隻は、契約上、MISC で船のメンテナンスを行うこととなっている。

また、上陸艇 Majuro 号が WIU に所属替えとなるため、MISC が利用する新しい貨客船を中国の造船所で建造中であり、2018 年 11 月 6 日に進水した。2019 年中に引き渡しとなる予定である。なお、この船舶は中国の援助ではなく、政府と豪州のコンサルタントとの契約により、中国の造船所に発注したものである。

図 1-9 建造中の貨客船



出典：MISC HP

船員の人数は、Majuro 号に 15 人、Kwajalein 号に 18 人、Aemman 号に 21 人、Ribuuik Ae 号に 17 人である。このうち 2 人（1 人はフィジー人、もう一人はスリランカ人）を除き、全てマーシャル人である

マジュロ環礁以外に栈橋があるのは、クワジェリン環礁、ジャルート環礁のみである。リキエップ環礁には栈橋はないが、地形が自然に切り立った形状となっているため、船は着岸できる。これら 4 環礁以外では沖に停泊し、積載している小型のボートに貨客を積み替えて輸送している。

MISC の運賃は、政府機関運航のため、低く抑えられている。例えば、マジュロからクワジェリンの航路は航空運賃 192 ドルに対して船賃は 31.2 ドルである。船賃は 1 海里あたり \$0.13 であり、利益は発生しない。値上げも出来ないため、赤字運航となっている。上陸艇はチャーター利用等である程度の収入がある。

船舶の運航経費の 50%が運賃収入、40～50%は政府予算で賄う、即ち、赤字分は政府から補填されることとなっている。チャーター便の収入の寄与分が大きく、運賃収入に占める割合は、通常運航による収入は 70%、チャーター運送 25%、特別運航 5%である。

2018 年 3 月の現地インタビューによると、MISC 社では運航実績、燃料使用実績等を分析し、内航輸送実態のベースラインを評価中である。経営陣が変わった 2016 年 12 月以降、運航頻度等は大幅に改善されているのが数値となって現れている。今後は、燃料費を削減するためにはどのようにすべきか、船底の汚れを落としたりどの程度効果があるか等を検討するため、現在実施中の評価結果を踏まえ、2018 年 6 月から別途検討を開始する予定とのことであった。

表 1-8 MISC 船舶の 2018 年 1~3 月の運航状況 (参考)

MV AEMMAN							Completed except Allinglaplap				
ETD MAJURO 30 JAN		REGULAR FIELD TRIP									
STOPS	AILINGLAP	JABAT	NAMU	LIB	EBEYE	LIB	NAMU	JABAT	AILINGLAP	MAJURO	
ETA	30-Jan	1-Feb	2-Feb	3-Feb	6-Feb	8-Feb	9-Feb	13-Feb	14-Feb	20-Feb	
ETD	31-Jan	1-Feb	2-Feb	5-Feb	7-Feb	9-Feb	13-Feb	14-Feb	19-Feb		
MV KWAJA;EIN											
ETD MAJURO 18 Feb		REGULAR FIELD TRIP					Completed				
STOPS	AUR	MALOELAP	WOTJE	Ebeye	**Utok	Wotije	MALOELAP	AUR	MAJURO		
ETA	19-Feb	20-Feb	22-Feb	27-Feb	Diversion	2-Mar	5-Mar	8-Mar	12-Mar		
ETD	20-Feb	21-Feb	26-Feb	1-Mar		5-Mar	8-Mar	11-Mar			
MV AEMMAN											
ETD MAJURO 12 Mar		REGULAR FIELD TRIP									
STOPS	MEJIT	AILUK	UTROK	LIKIEP	EBEYE	LIKIEP	UTROK	AILUK	MEJIT	MAJURO	
ETA	13-Mar	14-Mar	14-Mar	15-Mar	17-Mar	19-Mar	21-Mar	22-Mar	24-Mar	26-Mar	
ETD	13-Mar	14-Mar	14-Mar	16-Mar	18-Mar	21-Mar	22-Mar	23-Mar	25-Mar		
ETD MAJURO 07 FEB		MV RIBUUK AE									
STOPS	LAE	UJAE	WOTHO	MEJJATO	EBADON	SANTO	EBEYE	SANTO	EBADON	MEJETTO	
ETA	8-Feb	9-Feb	10-Feb	11-Feb	12-Feb	13-Feb	14-Feb	16-Feb	17-Feb	17-Feb	
ETD	9-Feb	10-Feb	11-Feb	12-Feb	12-Feb	13-Feb	15-Feb	16-Feb	17-Feb	18-Feb	
MV Kwajalein substituting MV Ribuuk Ae - 3/5/18					STOPS	WOTHO	UJAE	LAE	MARUJO		
Revision at the bottom ↓↓↓↓↓↓					ETA	18-Feb	19-Feb	20-Feb	22-Feb		
					ETD	19-Feb	20-Feb	21-Feb			
ETD MAJURO March 23		MV Kwajalein									
STOPS	EBEYE	EBADON	MAJATTO	LAE	UJAE	WOTHO	UJAE	LAE	MEJATTO	EBADON	
ETA	24-Mar	25-Mar	25-Mar	26-Mar	26-Mar	27-Mar	28-Mar	29-Mar	23-Mar	30-Mar	
ETD	25-Mar	25-Mar	25-Mar	26-Mar	27-Mar	28-Mar	28-Mar	30-Mar	30-Mar	30-Mar	
MV Kwajalein replaces MV Ribuuk Ae				STOPS	EBEYE	Allinglaplap	Majuro				
see above ↑↑↑↑↑				ETA	30-Mar	1-Apr	4-Apr				
				ETD	31-Mar	3-Apr					
ETD MAJURO: April 8		MV Aemman									
STOPS	JALUIT	KILI	NAMDRIK	EBON	NAMDRIK	KILI	JALUIT	MAJURO			
ETA	9-Apr	11-Apr	12-Apr	14-Apr	18-Apr	20-Apr	20-Apr	24-Apr			
ETD	11-Apr	11-Apr	13-Apr	17-Apr	19-Apr	20-Apr	23-Apr				
ETD MAJURO: April 18		MV Kwajalein									
STOPS	AILINGLAP	JABAT	NAMU	LIB	EBEYE	LIB	NAMU	JABAT	AILINGLAP	MAJURO	
ETA	19-Apr	21-Apr	22-Apr	24-Apr	24-Apr	26-Apr	27-Apr	30-Apr	30-Apr	2-May	
ETD	21-Apr	21-Apr	23-Apr	24-Apr	26-Apr	26-Apr	29-Apr	30-Apr	1-May		
ETD MAJURO: April 12		MV Aemman									
STOPS	AUR	MALOELAP	WOTJE	MALOELAP	AUR	MAJURO					
ETA	13-Apr	14-Apr	17-Apr	18-Apr	22-Apr	26-Apr					
ETD	14-Apr	16-Apr	18-Apr	21-Apr	25-Apr						
ETD Majuro: April 10		MV Ribuk Ae (First trip from Dry Dock)									
STOPS	ARNO	MILI	ARNO	MAJURO							
ETA	11-Apr	13-Apr	17-Apr	20-Apr							
ETD	12-Apr	16-Apr	19-Apr								

<インフラ省 (Ministry of Works, Infrastructure and Utilities - WIU) >

WIU は、政府のインフラ整備事業にかかる小型案件の実施を任務としており、その為の建設資機材や労働者を離島に運搬するための上陸艇を 2 隻有している。1 隻は 1937 年米国で建造され、2012 年に米国海軍から譲り受けた Double Eagle 号で、2018 年 3 月現在、船底修理でドライドック入りのためにソロモン諸島に派遣する準備中であつた。もう 1 隻は 2001 年に中古で購入した YFU 82 号である。喫水が深いことと、船底がかなり傷んできたことから、既に 2 年前に退役しているが、部品確保用に現在も係留されたままとなっている。なお、これら 2 隻の船舶の運航のため、上陸艇運航部 (Landing Craft Operation Department) が WIU 内に存在し、17 名が所属している。

Double Eagle 号がドック入りしてしまうと、対応できる船舶がなくなってしまうため、日本から供与された MISC の上陸艇 (MV MAJURO 号) を MISC から WIU に所属替えるための覚書を、現在、運輸省との間で準備している。移管後は、現在の Double Eagle 号に変わり、政府小型案件に必要な物資、労働者を運航することとなる。旅客輸送は行わないが、労働者輸送を行うため、現在の MAJURO 号の旅客定員の 50 名はそのままとし、変更しない予定。ただし、離環礁への年間運航回数を年間 6 回から 8~10 回に増加させる予定である。このほかにチャーター便としての運航も年に 2~3 回ある。

MAJURO 号の WIU への移管後は、同船の運航管理、メンテナンス等は全て WIU の責任で行うこととなるが、運輸通信省との覚書で、運航費用以上の収入が得られた場合については、その余剰分を MISC に収めることとなる予定である。

なお、WIU は当該上陸艇以外に、等日本から 2014 年の災害対策のノン・プロジェクト無償資金協力で供与された小型ボート 2 隻、トラック、ショベルカー機器の管理も行っている。Office of Chief Secretary が管轄している。

図 1-10 WIU 所有船舶



Double Eagle 号



YFU82 号 (廃船、部品確保用に係留)

図 1-11 WIU 管理の災害対策機材類（日本より 2014 年に無償供与）



車輛



ボート

<海洋警察 (Sea Patrol, Marshall Island Police Department, Ministry of Justice) >

法務省 (Ministry of Justice) 傘下のマーシャル諸島警察 (Marshall Island Police Department) は、2018 年 3 月現在、3 隻の巡視船艇を保有している。1 隻は豪州から供与された小型巡視船、残りの 2 隻は日本財団から供与された小型巡視艇で、そのうち、1 隻はイバイ (Ebeye) に配備されている。

豪州から供与された小型巡視船 LOMOR 号 (全長 31.5m) は、2 年毎に豪州のケアンズ造船所で修繕されることとなっており、次回は 2019 年 1 月の予定である。ケアンズまでは、途中、ソロモンに給油のため寄港して計 7 日間の道程である。2021 年以降に豪州から新しい 40m 級の中型巡視船に代替される予定になっている。

なお、LOMOR 号は、マーシャル諸島水域全域をカバーしており、マーシャル諸島全域のパトロールを年に 4 回ほど実施している。1 回のパトロールに要する日数は 15 日間。ナウルは巡視船を有していないため、要請に応じて、ナウルまで派遣することもある。キリバス、ツバル、ミクロネシア等と合同でパトロールを実施することもある。2018 年 3 月中旬にはミクロネシアと合同パトロールを行った。なお、パトロールの際には、海洋資源庁 (MIMRA) のスタッフが 1 名同乗することとなっている。実は、この巡視船の燃料代が年間 90,000 米ドルかかっており、その負担が非常に重い。

日本財団から供与された 2 隻 (LOMOR II 号、LOMOR III 号) は、短距離の捜索救難、政府関係物資、人員の運搬を主要任務としている。同巡視艇の整備、燃料代は日本財団が負担するため、毎年夏 (6~7 月) 頃に、ヤンマーのエンジニアがマジュロに派遣され、整備を行っているため、状態は非常に良い。なお、この整備のために、イバイに配備されている 1 隻は、15~18 時間かけてマジュロに自航してくる。

海洋警察には船員がマジュロに 19 名、イバイに 5 名、その他事務員も含め全体で 28 名所属している。このほかに豪州からのアドバイザーが 1 名いる。船員は豪州で訓練を受けているが、消防、設備機器の維持メンテナンスの技術協力が望まれている。

図 1-12 海洋警察所有船舶

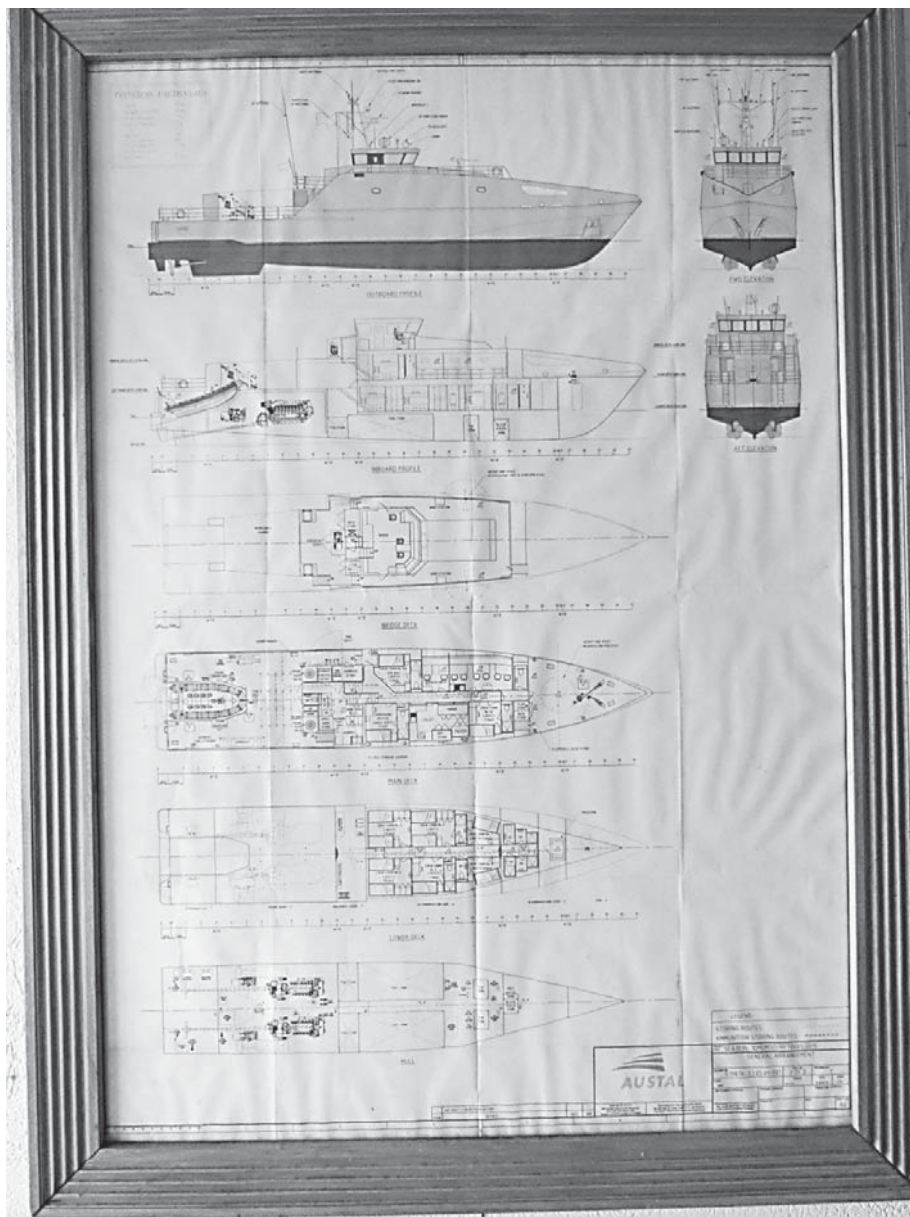


海洋警察所有の巡視船と巡視艇



日本財団供与の巡視艇

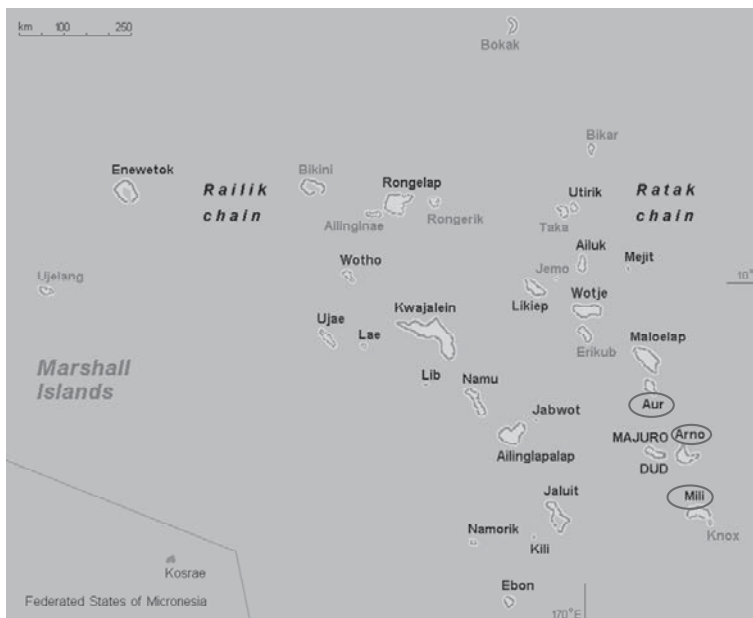
図 1-13 豪州が 2021 年以降に供与予定の 40m 級巡視船の一般配置図



<保健環境省 (Ministry of Health & Environment) >

保健環境省は、マジュロ近辺のアルノ、ミリ、オールの 3 つの環礁への医療物資等の運搬用に 2 隻の船舶を有している。1 隻は、小型ボート EJIMOUR I 号、もう 1 隻は、2010 年に日本から中古船 (旧船名 Heiden) を購入したもので EJIMOUR II 号である。

図 1-14 保健環境省が医療物資運搬を行っている環礁



出典：インタビューより作成

しかし、EJIMOUR II 号は修理中に船が横転して更に損傷した。その後修繕したが、陸から海に下ろすためのクレーンが故障して使えなくなり、未だ復帰していない。2018 年 3 月現在の現地インタビューによると、2018 年 4 月に Pacific International Inc (PII) 社のクレーンを公共社会基盤公益事業省 (WIU) の上陸艇に載せて、海側から海に下ろし、2018 年 5 月位からの運航再開を考えているとのことであった。

これら 2 隻の運航のため、保健省では 5 人の船員 (4 人が EJIMOUR II 号、1 人が EJIMOUR I 号) を雇用している。また、これらの船とは別途に、日本政府から 3 隻の小型ボートの供与を受け、2018 年 2 月に到着した。2 隻をマジュロ、1 隻をイバイに配備することは決まっているが、これらのボートをどのように活用していくかは未定である。

図 1-15 保健環境省所有の船舶



EJIMOUR II 号



小型艇

<民間海運会社>

マーシャルの実業家 Jerry Kramer 氏が 1976 年に設立した民間企業 Pacific International Inc¹² (PII) は、マジュロを本拠として、建設、不動産、船舶代理店、ホテルなどの事業を多角経営している。子会社の Marshall Islands Towing & Salvage という会社で RALIK II 号、RATAK II 号の 2 隻のタグボートと、1 隻の上陸艇 (LC. Michelle K 号) を所有するほか、Majuro Net Yard という漁網修理ヤードをマジュロに持つ。

図 1-16 Marshall Islands Towing & Salvage 社の所有船舶と漁網修理ヤード



RALIK II 号と RATAK II 号¹³



PII の漁網修理ヤード¹⁴

<外航海運>

マーシャル諸島港湾庁 (RMIPA) によると、外国との貨物輸送を手掛ける国内事業者は存在せず、すべて外国の事業者によるものとなっている。

¹² <http://www.piimajuro.com/>

¹³ <http://www.piimajuro.com/assets/files/MarshallIslandsTowingService.pdf>

¹⁴ 海洋資源庁(MIMRA)Annual Report 2016

表 1-9 マーシャル諸島と定期外航航路を有する船主

社名	概要
Mariana Express Lines Limited (MELL) ¹⁵	シンガポールに本拠を置くコンテナキャリアで、10隻のコンテナ船を所有し、太平洋諸島、アジア、オセアニア間でサービスを提供する。2015年3月に、同社はシンガポールの Pacific International Lines (PIL) に買収され、その子会社となった。
Matson Navigation Company, Inc. ¹⁶	Matson Navigation は、米国西岸からハワイ、グアム、南太平洋諸島の島嶼経済に有用なコンテナ船、RORO 船、バージを含む 17 隻の船隊を運営する。同社の運航ルートにはマジュロ港が含まれ、14 日毎に定期運航されている。
協和海運 ¹⁷	同社は、釜山などアジアの港から多目的船 4 隻をマジュロ、イバイを含む南太平洋諸港に配船する。

出典：マーシャル諸島共和国港湾庁 (RMIPA)

図 1-17 MELL 社航路



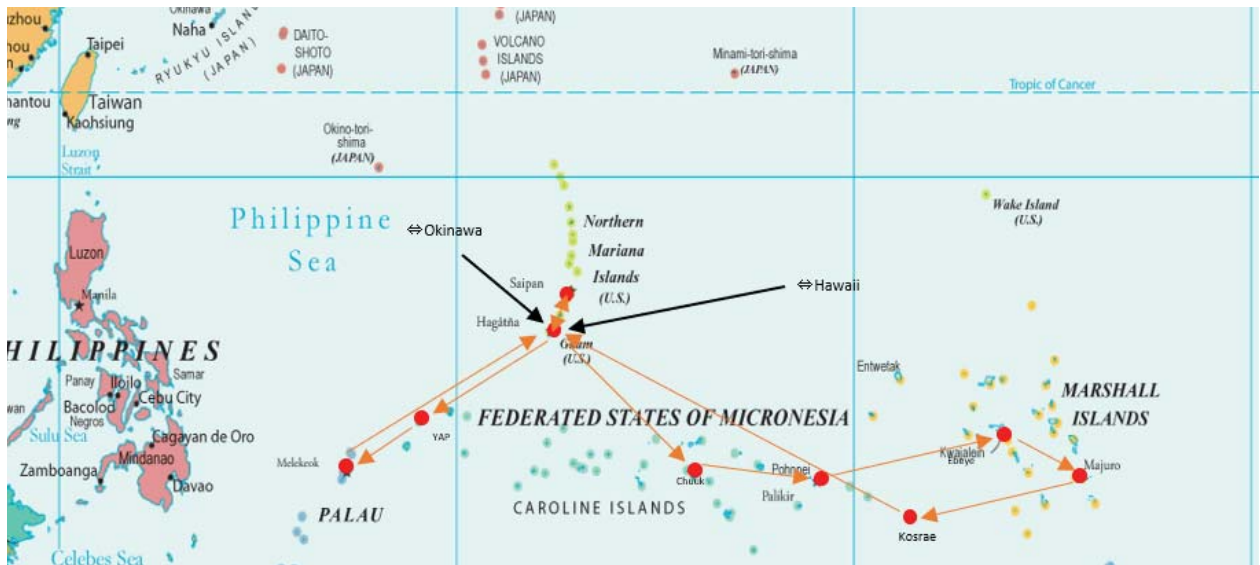
出典：MELL 社ウェブサイトより作成

¹⁵ <https://www.mellship.com>

¹⁶ <https://www.matson.com/>

¹⁷ <https://www.kyowa-line.co.jp/>

図 1-18 MATSON 社航路



出典：MATSON 社ウェブサイトより作成

図 1-19 協和海運航路



出典：協和海運ウェブサイトより作成

<船員教育>

マーシャル諸島にはかつて船員教育学校（Fisheries & Nautical Training Center）があったが、行政改革に伴う公営セクターの見直し、ツバル、キリバスに海員教育機関があるので重複を避けたほうがよいという意見などがあり、船員教育の単独校は閉校となった。現在はマーシャル諸島短大の海事職業訓練校では、STCW、FFA（南太平洋漁業機関）と SPC（南太平洋コミッション）監視員トレーニングを実施しているが、基礎的なものに限定されている。

1.2.2 造修繕業

マーシャル諸島で鋼船の造修繕設備は存在しない。船舶のほとんどがフィジーで修繕されるため、ドライドックの整備に経済協力の関心がある。昔から日本のマグロ漁船の寄港地になっているため日本人船舶修理関係者も頻繁に訪れている。

マジュロ港デラップ・ドック（図 1-22 参照）のすぐ横に、かつて使用されていた船台があり、そこで 1995 年に 125ft、約 200GT の上陸艇を建造した実績がある。その船は米国アラバマ州からの技術者が設計し、マジュロではその設計どおり、組み立て、溶接したのみである。その船は既に沈んでしまっており、以降、新造船の実績もなく、施設は朽ち果てている。

図 1-20 造船所跡地、スリップウェーの残骸



1.2.3 港湾設備

マーシャル諸島の港湾はマーシャル諸島共和国港湾庁¹⁸（Republic of Marshall Islands Ports Authority、RMIPA）によって管理されている。RMIPA は 1994 年に海港を取り扱う組織として開設され、1998 年に空港を扱う組織ができ、2003 年に同組織が合併して現在の RMIPA が誕生した。港湾庁全体で約 60～70 名の職員を抱え、そのうち 26 名が港湾担当、残りが空港、メンテナンス担当職員となっている。

マーシャル諸島の国際港湾はマジュロ港とクワジェリン環礁のイバイ港の 2 カ所で、クワジェリン環礁には軍港のクワジェリン港もある。マジュロ港はデラップ・ドックとウリガ・ドックの 2 カ所がある。民間用途の港の概要は表 1-10 のとおりである。

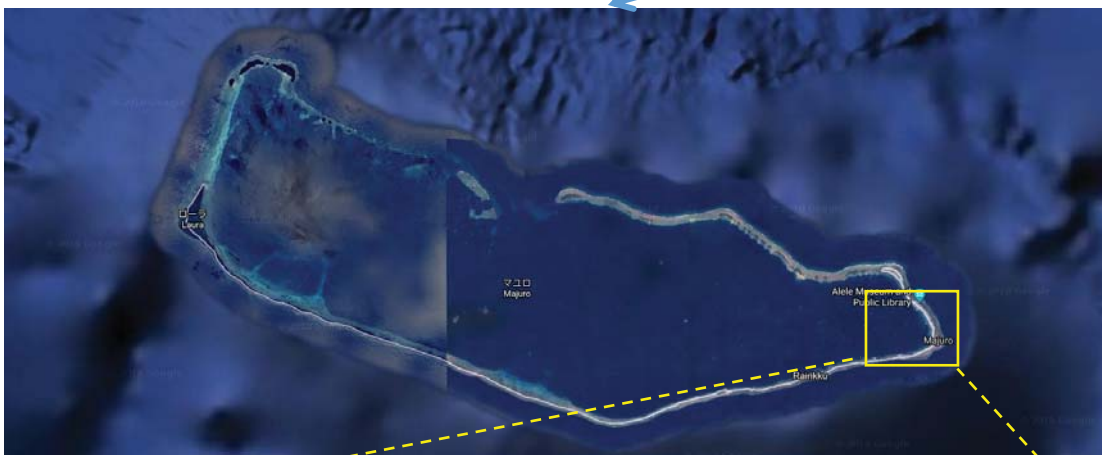
表 1-10 マーシャル諸島の主要港湾

港湾名	所在地	開業	岸壁長さ	喫水
デラップ・ドック、マジュロ港	マジュロ環礁	1978	309m	15m
ウリガ・ドック、マジュロ港	マジュロ環礁	1987	120m	7.5m
イバイ港	クワジェリン環礁	n.a.	122m	8m

出典：現地インタビューより作成

¹⁸ <http://rmipa.com/>

図 1-21 マーシャル諸島マジュロ港位置関係



IHS データベースによると、最近 3 年のマジュロ港及びイバイ港¹⁹の入港船舶数は表 1-11 のとおりである。

表 1-11 マジュロ港及びイバイ港の入港船舶数推移

	マジュロ港			イバイ港		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
コンテナ船	60	36	56	17	7	6
一般貨物船	50	33	23	50	24	27
冷蔵貨物船	221	168	120	12	6	2
タンカー	30	22	31	22	10	7
漁船	642	936	960	9		3
旅客船	4	1	3	1		
貨客船	2			1		
その他	45	7	13	41	5	23
合計	1054	1203	1206	153	52	68

出典：IHS データベース

<マジュロ港>

マジュロ港のデラップ・ドックに入港できる最大船型は、コンテナ船で 22,000 GT、クルーズ船で 80,000 GT である。外航船は基本的にデラップ・ドックに入港するが、タンカーはウリガ・ドックにも入港する。IHS データベースによると、マジュロ港全体で、2017 年は 1206 隻の船舶が入港し、うち漁船が 80%を占めた。

デラップ・ドックは、マジュロ港の主要国際港で、コンテナ取扱量はおよそ年間 2500～2700TEU、バルク貨物取扱量は 5 万トン程度である²⁰。ウリガ・ドックはマジュロの主要国内港で、離島への貨物輸送を行う MISC 船隊の運航拠点となっている。

マジュロ港は港湾施設が古くなってきており、維持管理が課題となっている。将来的に貨物量は増えるものと予測されるが、コンテナ取扱量が増えてもそれら进行处理するための拡張するための土地がないことも問題である。なお、2014 年 8 月にマーシャル諸島共和国港湾庁は Port Master Plan を策定²¹したが、資金不足のため進捗していない。

また、マジュロ港は 100GT 以上の船舶に対しては強制水先区となっており、2 隻の水先案内船、6 人の水先案内人で対応している。大型船の入港するためのタグボートがないのが問題となっている。環礁内であるものの風をさえぎるものがないため、強風時の離着岸は困難となっている。

¹⁹ HIS データベースではクワジェリン港と記載されており、イバイ港のデータが含まれていない。クワジェリン港が軍港であることを考えると、IHS データベースのクワジェリン港はイバイ港であると考えられる。

²⁰ <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.1+++++Marshall+Islands+%28RMI%29+Port+of+Delap+Dock>

人道支援に不可欠な途上国の物流インフラ情報データベースを構築している国際機関 Logistics Cluster によるデータベース

²¹ <http://rmipa.com/modernization/port-master-plan/>

図 1-22 マジュロ港デラップ・ドックの全体写真



出典：マーシャル諸島港湾庁、Port Master Plan

図 1-23 マジュロ港ウリガ・ドックの全体写真



出典：マーシャル諸島港湾庁、Port Master Plan

<イバイ港>

マーシャル諸島のクワジェリン環礁にあるイバイ港は、同国第二の国際港で、コンテナ取扱量は年間およそ 400TEU とバルク貨物およそ 8,000 トンを取り扱っている。IHS データベースによると、イバイ港²²では 2017 年に 68 隻の船舶が入港し、うち一般貨物船が 27 隻だった。イバイ港は、L 字型の栈橋とメインドックに隣接する 120 メートルの埠頭から構成されている。

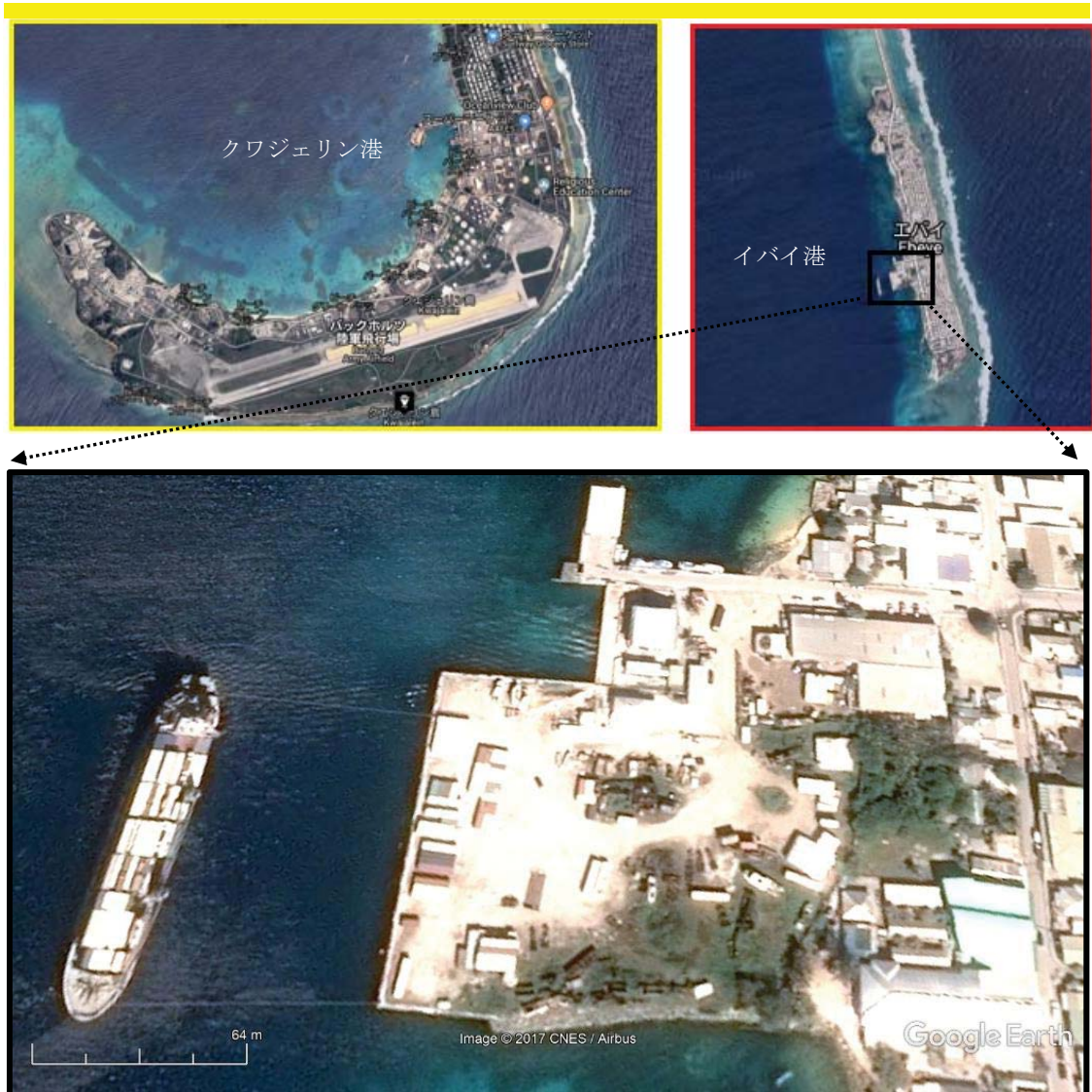
米軍が運航するクワジェリン行きの旅客フェリーは、週 6 日、1 日約 10 回運航されている。このフェリーは一般客が無料で利用できる。

同港はマジュロやグアムから来る外航・内航貨物船が輸送する食品や家庭用品、建機や資機材、ディーゼル燃料などの積み下ろしに対応している。1 ヶ月あたり 2 回であった貨物船サービスは、2018 年に 4 回に増えた。すべての貨物は船舶側クレーンによって直接荷降しされる。コンテナの取扱い能力は限られており、コンテナをドックエリアの周りで動かすことができないため、コンテナはその場でドックの端部に降ろされる。

図 1-24 イバイ港の位置関係



²² IHS データベースではクワジェリンとしてデータが掲載されているが、クワジェリン港は軍港であるため、「クワジェリン環礁の港」、即ちイバイ港のデータと判断した。



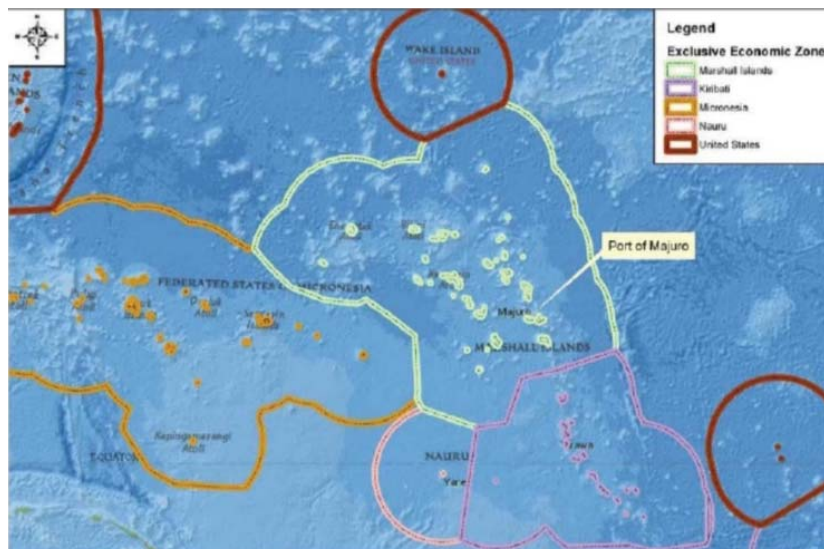
出典：Logistics Capacity Assessments ウェブサイト²³

²³ <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.2++++Marshall+Islands+%28RMI%29+Port+of+Ebeye>

1.2.4 漁業関連

マーシャル諸島は広大な排他的経済水域（EEZ）を有し、マーシャル諸島は EEZ でのマグロ漁を許可制で認めている。マグロ以外の漁獲は認められない。

図 1-25マーシャル諸島の EEZ



出典：マーシャル諸島港湾庁、Port Master Plan

2016 年、マーシャル諸島から漁業許可を取得していた外国漁船は 242 隻で、巻き網漁船が最も多く 190 隻、延縄漁船が 41 隻、マグロー本釣りは 11 隻となっており、マグロー本釣りはすべて日本の漁船であった。

表 1-12マーシャル諸島漁業許可取得外国船舶数

漁船タイプ	国	2016	2015
巻き網漁船	合計	190	156
	韓国	25	5
	ミクロネシア	76	65
	日本	30	29
	中国	0	6
	その他	59	
マグロー本釣り	合計	11	13
	日本	11	13
延縄漁船	合計	41	55
	中国	27	26
	日本	2	8
	その他	12	21
合計		242	224

出典：海洋資源省（MIMRA）アニュアルレポート 2016 年

IHS データベースに掲載されているマーシャル諸島籍の漁船は 8 隻あり、そのうち 4 隻は台湾の船主、残り 4 隻がマーシャル諸島の船主となっている。さらに、MARSHALLS 201 号を所有する Marshall Islands Fishing 社は台湾の Koo's Fishing 社とマーシャル諸島海洋資

源亨（MIMRA）の合併会社である。Pan Pacific Fishing RMI 社は、マジュロでマグロの解体加工工場を運営している Pan Pacific Foods 社の関連会社と思われる²⁴。

表 1-13 IHS データベースに登録されているマーシャル諸島籍漁船

船名	船主	船主立地国	総トン数	船種	建造国	建造年
KOO'S 101	Koo's Fishing Co Ltd	台湾	1,152	漁船	台湾	2005
KOO'S 102	Koo's Fishing Co Ltd	台湾	1,152	漁船	台湾	2005
KOO'S 107	Koo's Fishing Co Ltd	台湾	1,099	漁船	台湾	1999
KOO'S 108	Koo's Fishing Co Ltd	台湾	1,152	漁船	台湾	2003
LOJET	Pan Pacific Fishing RMI Inc	マーシャル諸島	2,109	漁船	スペイン	1992
LOMALO	Pan Pacific Fishing RMI Inc	マーシャル諸島	1,344	漁船	台湾	2010
LOMETO	Pan Pacific Fishing RMI Inc	マーシャル諸島	1,344	漁船	台湾	2010
MARSHALLS 201	Marshall Islands Fishing Co	マーシャル諸島	1,096	漁船	台湾	1999

出典：IHS データベース

また、中西部太平洋まぐろ類委員会（Western and Central Pacific Fisheries Commission: WCPFC）で漁業ライセンスを持つマーシャル諸島籍船は 13 隻あり、のうちマグロ巻き網漁船と巻き網漁船は、表 1-13 の IHS データベース掲載船舶と同じである。これに加えて日本船主が所有する運搬船 1 隻と燃料補給船 4 隻が WCPFC にマーシャル籍船として登録されている。

表 1-14 WCPFC 登録マーシャル諸島籍船

船名	船主	船主立地国	総トン数	船種	建造国	建造年
AMAGI	New Power Ship S.A.	日本	2,782	運搬船	日本	1987
KOO'S 101	Koo's Fishing Company, Ltd.	マーシャル諸島	1,152	マグロ巻き網漁船	台湾	2005
KOO'S 102	Koo's Fishing Company, Ltd.	マーシャル諸島	1,152	マグロ巻き網漁船	台湾	2005
KOO'S 107	Koo's Fishing Company, Ltd.	マーシャル諸島	1,099	マグロ巻き網漁船	台湾	1999
KOO'S 108	Koo's Fishing Company, Ltd.	マーシャル諸島	1,152	マグロ巻き網漁船	台湾	2002
MARSHALLS 201	Marshall Islands Fishing Co.	マーシャル諸島	1,096	マグロ巻き網漁船	台湾	1999
LOJET	Pan Pacific Fishing (RMI) Inc.	マーシャル諸島	2,109	巻き網漁船	スペイン	1992
LOMETO	Pan Pacific Fishing (RMI) INC.	マーシャル諸島	1,344	巻き網漁船	中国	2010
LOMALO	Pan Pacific Fishing (RMI) INC.	マーシャル諸島	1,344	巻き網漁船	中国	2010
B. ACE	Ace Marine Holdings Co., Ltd	韓国	3,978	燃料補給船	中国	2011
ANGEL 17	New Winter S.A.	台湾	5,373	燃料補給船	日本	1999
ANGEL 38	EAGERWAY LIMITED	台湾	5,994	燃料補給船	日本	1998
OCEAN CRYSTAL	Ocean Affluent Limited, (Winson Shipping (Taiwan) Co.Ltd.)	バングラデシュ諸島	29,083	燃料補給船	韓国	1996

出典：WCPFC ウェブサイト

²⁴ MIMRA のウェブサイトには Pan Pacific Foods 社の漁船船隊に LOJET、LOMALO、LOMETO が含まれる。さらに、なお、ウォールストリートジャーナルの情報によると、Pan Pacific Foods の会長は中国の Shanghai Kaichuang Marine International 社の副会長兼社長と同一人物。

この他に、マーシャル諸島の漁業会社としては、MIMRA のウェブサイトにも Marshall Islands Fishing Venture が紹介されている。同社は香港資本の Luen Thai Fishing Ventures²⁵の関連会社で 2001 年頃からマーシャル諸島で延縄漁に従事していたが、2018 年 8 月現在、同社所有の漁船は IHS データベースにも現地調査で入手した資料にも見当たらない。

一方、地元民は沿岸漁業に従事している。MIMRA が運営する魚市場がマジュロとクワジェリンにあり、MIMRA は所有船舶で離島を回り、離島漁民が獲った（あるいは養殖した）海産物を買って、水産市場で販売している。

<マーシャル諸島海洋資源庁 (MIMRA) >

MIMRA には、現在、4 隻の小型船があり、3 隻がマジュロ港に、1 隻がイバイ港に配備されている。そのうち 3 隻が日本の供与によるものである。このほか、小型ボートが 25 隻あり、MIMRA は離島の漁獲物を買取り、輸送している。

これら船舶の運航のため、17 人の船員が MIMRA に所属している。運航経費は国の予算で賄われている。また、これら船舶の保守整備はマジュロ港で陸揚げして行う。日本から供与された船については、公益財団法人海外漁業協力財団 (OFCE) が保守整備している。

マーシャル諸島で発電機があり、通電しているのは、マジュロ、イバイ、ジャルート、ウォツジェの 4 環礁のみであり、それらの環礁以外には製氷機もないため、マジュロから船舶で氷を運んで、漁獲物を積んで戻る。MIMRA の船で漁獲物を回収・運搬する環礁は、マジュロからはミリ、アルノ、オール、マロエラップ、ウォツジェ、アイルック、ジャルートの 7 環礁、イバイからはリキエップ、ナム、アイリングラブの 3 環礁である。

地元民の沿岸漁業で捕獲された漁獲物は 1 ポンドあたり 1~2.5 ドルで買い上げ、それを 1.5~3.0 ドルで、日本に援助でマジュロのウリガ・ドック隣接地に設立された Outer Island Fish Market Center (OIFMC) ²⁶で販売している。クワジェリンには Kwajalein Atoll Fish Market Center があるが、2016 年、クワジェリンから離島への魚の買い付けは 6 回のみであった。マジュロからはアルノ環礁に 27 回、マロエラップ環礁に 7 回、ウォツジェ環礁に 4 回、オール、ジャルート、ナム、ミリ、リキエップ環礁にはそれぞれ 1 度買い付けに出ている。²⁷

違法漁業の取り締まりは、海洋警察 (Sea Patrol)、ソロモンに拠点を置く南太平洋フォーラム漁業機関 (Forum Fisheries Agency, FFA)、ミクロネシア連邦のポンペイ州に拠点を置く中西部太平洋まぐろ類委員会 (WCPFC)、米国、豪州が協調して行っている。日本財団から供与された 2 隻の巡視艇が違法取り締まりに活用されている。

MIMRA の組織、活動の拡大のため、2018 年 3 月現在、新しい事務棟を建設中である。沿岸漁業のマグロや水産物の海外輸出に向けて、また、検査、データ分析、オブザーバー等の活動強化に向けて人員も増員していく予定である。

²⁵ <http://hkg.ltfv.com/page.asp?id=7>

²⁶ <https://www.facebook.com/MIMRA.OIFMC>

²⁷ MIMRA website <https://www.mimra.com/index.php/2013-12-30-04-14-13/2013-12-30-06-44-12/oifmc-and-kafmc>

図 1-26 MIMRA 所有船舶



”Laintok 号”



“Timur 号”



日本が寄贈した小型ボート（寄贈年不明）



1.2.5 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等

マーシャル政府は国家開発に関し、2001年に2013～2018年の15年間の長期開発計画枠組みである「ビジョン 2018」を策定し、次の10分野を国の重点目標に据えた。

- (1) 相互依存の世界での運営 (Operating in an interdependent world)
- (2) 社会的・経済的自立の強化 (Enhanced Socio-Economic Self Reliance)
- (3) 教育を受けた国民 (An Educated People)
- (4) 健康な国民 (A Healthy People)
- (5) 生産性の高い国民 (A Productive People)
- (6) 法制度を順守する国民 (A Law Abiding People)
- (7) 信仰心を持つ国民 (A God Loving People)
- (8) 個人の自由と基本的人権 (Respecting Individual Freedom and Fundamental Human Rights)
- (9) 文化と伝統の尊重 (Respecting Culture and Traditions)
- (10) 持続可能な環境 (Environmental Sustainability)

この中で、「社会的・経済的自立の強化」の目標では、インフラを重視している。インフラ分野で重要なことは、①適切で手頃な価格のインフラサービスの提供、②インフラサービスに通信、海運、空運、陸運、水、エネルギーおよび安全な住居および商業施設の提供が含まれることである。戦略的ターゲットの一つには「離島開発」を挙げているが、離島住民の生活改善及び海運を含む島嶼間輸送の充実は、健康保健や教育と同等に重要なサービスと位置づけられている。また、経済的に不利な立場にある離島住民へのサービス向上のため、最適な海運サービスの提供の方法を研究すること、海運サービスの提供にあたっては、民営化により最も経済的で効率のよいシステムを目指す一方、民営化により離島住民に必要なサービスが損なわれることのないように配慮することが記載されている。国際的にも通用する安全基準での運航の必要性も記載されている。

ビジョン 2018 で設定されたゴールを達成するための中期計画として 2014 年に策定された「国家戦略計画 2015-2017」が国家レベルの開発政策である。同戦略計画には、「離島住民が必要とするサービスへのアクセスを確保し、すべてのマーシャル国民が質の高い生活を享受できるようにすること」、「すべての環礁にエネルギー、環境、インフラ、交通の安定性を確保すること」などが開発テーマとして定められた。これらの開発テーマを達成するために設定されている 5 つの戦略分野の一つがインフラ開発であり、海運を含む交通は、インフラ開発の重要な柱の一つとされている。

表 1-15 「国家戦略計画（NSP）」の5つの戦略分野

社会開発	保健 教育 ジェンダー 子供、若者、および弱者 コミュニティー開発
環境、気候変動と回復力 (Resiliency)	脆弱性アセスメントと災害リスク低減 災害管理と対応 資源保護管理
インフラ開発	交通 エネルギー 水と衛生 廃棄物処理 情報通信技術
持続可能な経済開発	農業と農産品 海洋資源（漁業、漁業インフラ、深海探鉱） 貿易および製造業 観光 金融サービス、民間セクター、民間投資と雇用 政府投資（信託投資）
ガバナンス	行政 公的財産管理と改革 法、司法と公共の安全 法規制の制度 国有企業管理と改革 マクロ経済計画

出典：国家戦略計画（NSP）

上記のとおり、インフラの中に含まれる運輸のうち、特に海運についてはマーシャル諸島海運公社（MISC）が主に担うとされ、MISCは次の点を重視することとなっている。

- 運航船舶が利用できる状態に保つこと、及び運航計画
- 離島への海運サービスの構造と頻度
- 陸上設備の充実
- 運賃と運航頻度の見直し
- コミュニティーサービス義務（採算のとれない離島に最低限必要な海上輸送を提供）
- 新規市場：観光客、チャーター
- 資産管理：維持管理の持続性
- 組織構造
- 人材管理と従業員の能力開発
- 財務管理と実行可能性：パフォーマンス、政策、実践、コンプライアンス

参考：英文原文

Vessel fleet availability and planning

Outer islands shipping services: structure and frequency

Onshore infrastructure requirements

Tariff schedule and review frequency

Community service obligation: approach and level

New markets: tourists, charter

Asset management: focus on maintenance sustainability

Organization structure

Human resource management and staff capacity development

Financial management and viability: performance, policies, practice and compliance

さらに、NSP に基づき、そのインフラ分野のより具体的な計画を記した「国家インフラ投資計画 2017-2026 (NIIP)」が策定された。NIIP には NSP のインフラ分野に含まれる運輸、エネルギー、水と衛生、廃棄物処理、情報通信技術についての投資計画が記載されている。このうち運輸については、海運は MISC、港湾は港湾局、離島のインフラはマーシャル諸島市長協会 (The Marshall Islands Mayor Association -MIMA²⁸) が担うことになっており、NIIP の 4.2.2 章の海上交通の項には次のように記載されている。

- 環礁間の距離が極めて大きいことから、信頼性と安全性のある海上交通がマーシャル諸島にとって重要である。信頼性と安全性のある島嶼間海上交通の実現は、NSP 実施期間を通して政府が対処すべき課題である。持続可能な海上交通の必要性和併せて、離島における埠頭と波止場の建設や修繕も、マーシャル諸島の経済成長と離島に居住する国民の社会経済生活にとって重要である。
- 海上交通部門では 8 つのインフラ・プロジェクトがある。RMIPA は、埠頭インフラを整備するための 4 つのインフラ整備プロジェクトを実施する。このプロジェクトにより埠頭が効率的かつ安全で、国内外の海上輸送および関連サービスに確実に適応できるようにする。MISC のインフラ開発は、その船隊規模の拡大が中心となる。定期的な船隊の維持管理が、信頼性と安全性を確保するために不可欠である。マーシャル諸島市長協会 (MIMA) と各離島の政治リーダーが、離島のインフラ整備を担当する。離島のインフラ整備プロジェクトの焦点は、船舶乗下船用傾斜路 (ランプウェイ) と波止場の建設である。また、波止場の代替案として係留施設を建設または設置する可能性もある。

具体的には表 1-16 の 9 つのプロジェクトが NIIP における海運関連プロジェクトである。

²⁸ 1980 年に設立された組織で、マーシャル諸島の 24 の自治体の長から成る。

<https://pilgan.wordpress.com/pacific-local-government-association-profiles/marshall-islands-mayors-association-mima/>

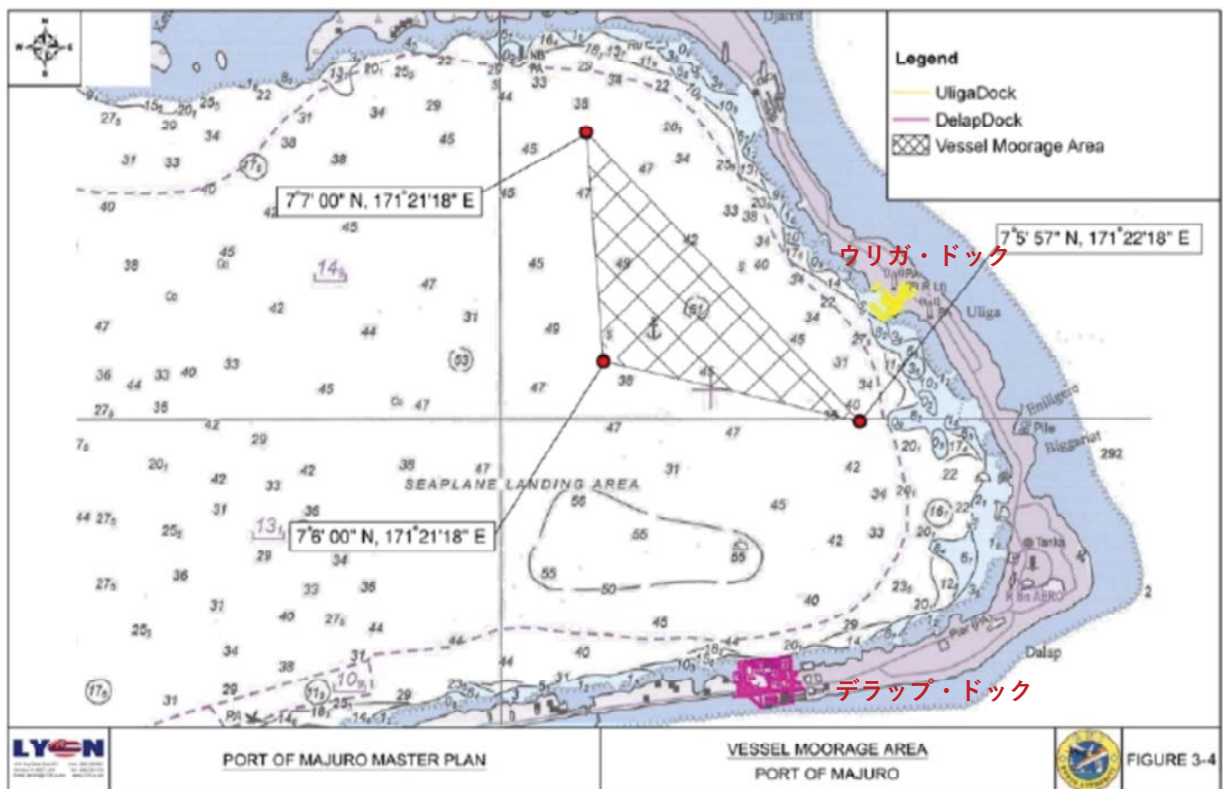
表 1-16 NIIP における海運関連プロジェクト

プロジェクト名	管轄	実施時期 年度	投資金額 Million USD	必要な 年間維持費 Million USD
離島のランプウェイと波止場	MIMA	FY18-26	13.50	
中古船の調達	MISC	FY17	3.40	0.113
MISC 既存船舶の修繕保守	MISC	FY17-26	NA	0.300
新造船	MISC	FY19-20	11.60	0.160
デラップ国際埠頭の修繕	RMIPA	FY17-19	8.30	
デラップ国際埠頭の拡張	RMIPA	FY19-21	16.80	
パース・波止場設備の向上	RMIPA	FY19-21	10.78	
マジュロ港新漁港コンプレックス	RMIPA	FY21	15.60	
離島での係留施設の建設（当初 10 カ所）	未定	FY21-23	2.00	
合計			81.98	0.57

出典：National Infrastructure Investment Plan 2017-2026

NIIP にはそれぞれのプロジェクトの詳細は記載されていないが、港湾については、別途 2014 年の港湾マスタープランがあり、マジュロ港のウリガ・ドック、デラップ・ドックの拡張・改修の実施が推奨されている。

図 1-27 ウリガ・ドック、デラップ・ドックの位置図



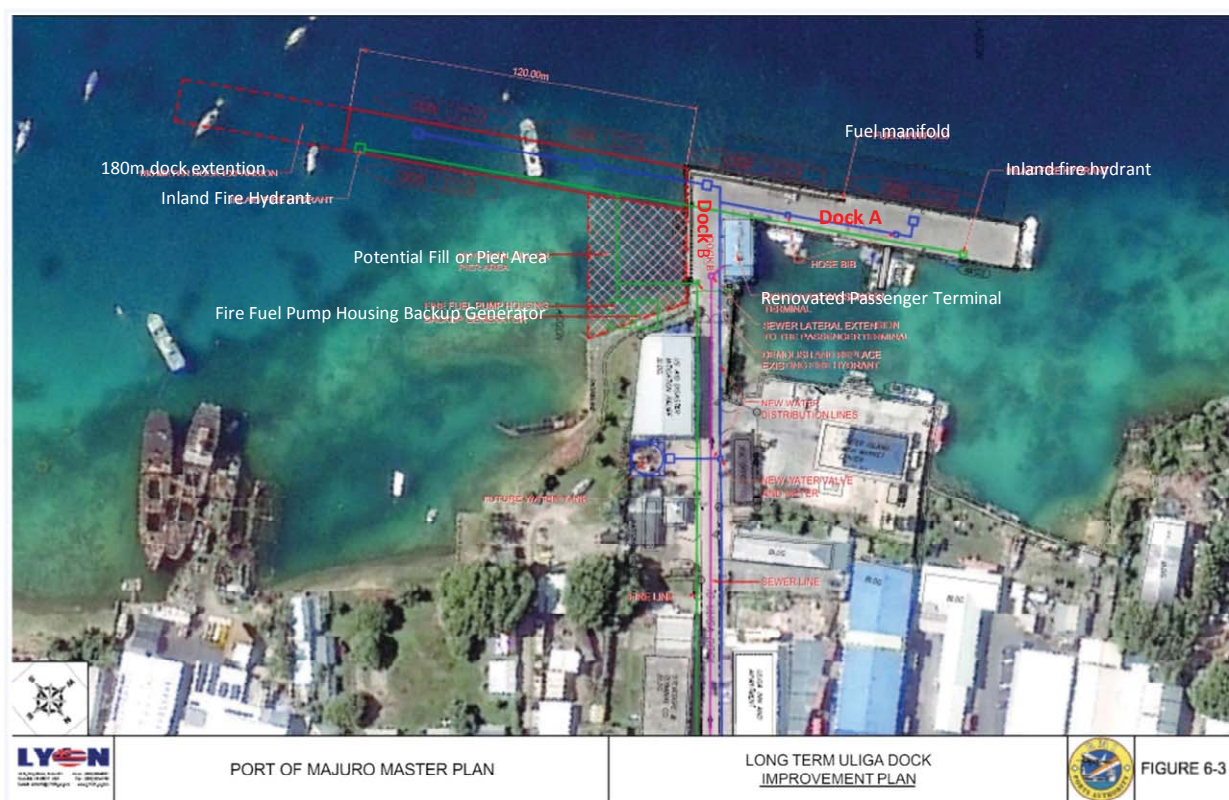
出典：マーシャル港湾局 港湾マスタープラン

ウリガ・ドックの改良

ウリガ・ドックは内航船とタンカーが入港する港である。ウリガ・ドックの改良は、ドック A の延長、旅客ターミナルビルの改良、電気・給水システムの改善を含む下記が含まれる。

- ドック A の損傷部分（シートパイル部分）の修復と陰極保護の設置
- 係留スペースの拡大
- 旅客ターミナルビルの建設
- バックアップ電力供給設備の設置
- 飲用と消火向けの給水設備の設置

図 1-28 ウリガ・ドック改良計画図



出典：マーシャル港湾局 港湾マスタープラン

デラップ・ドック

デラップ・ドックには外航船が入港する。積み替え貨物の増加に対応し、より安全で効率的な貨物取扱のための改善を実施することが推奨される。デラップ・ドックの改良は次の4つのオプションが提案されている。

オプション A	既存の 2.7 ヘクタールの場所を再構築し、現在の貨物取扱システムをそのまま使う。
オプション B	既存の 2.7 ヘクタールのサイトを再構築、ドックエプロンを拡張、貨物取扱システムを修正して効率性を高める。
オプション C	バースと主ドックを拡張、ドックエプロンを拡張、2.7ヘクタールサイトも拡張、積み替え業務を誘致する。
オプション D	2.7ヘクタールのサイトを最構築、ドックエプロンの拡張、貨物取扱システムの修正、係留人工埠頭の建設（西ドックの西側と東ドックの東側にそれぞれ1カ所）、これにより積み替え業務を誘致する。

オプション A～D のイメージ図は図 1-29～2-32 のとおりである。

図 1-29 デラップ・ドック改良オプション A

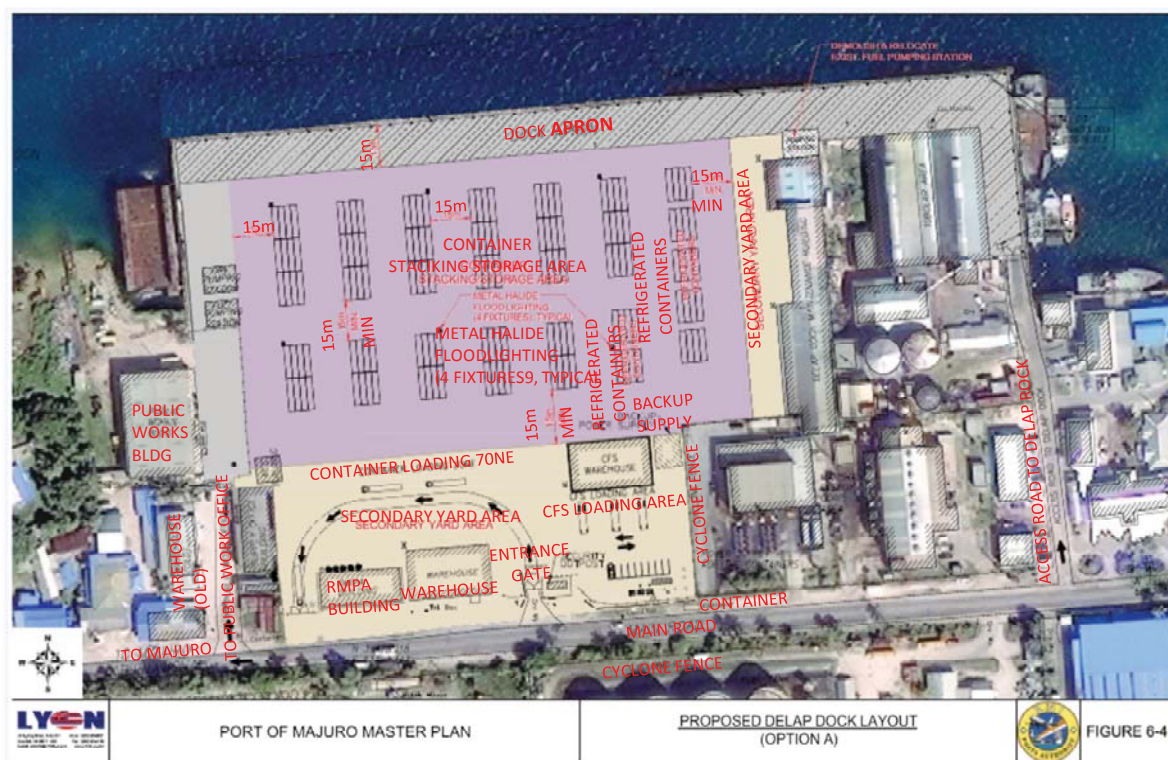


図 1-30 デラップ・ドック改良オプション B

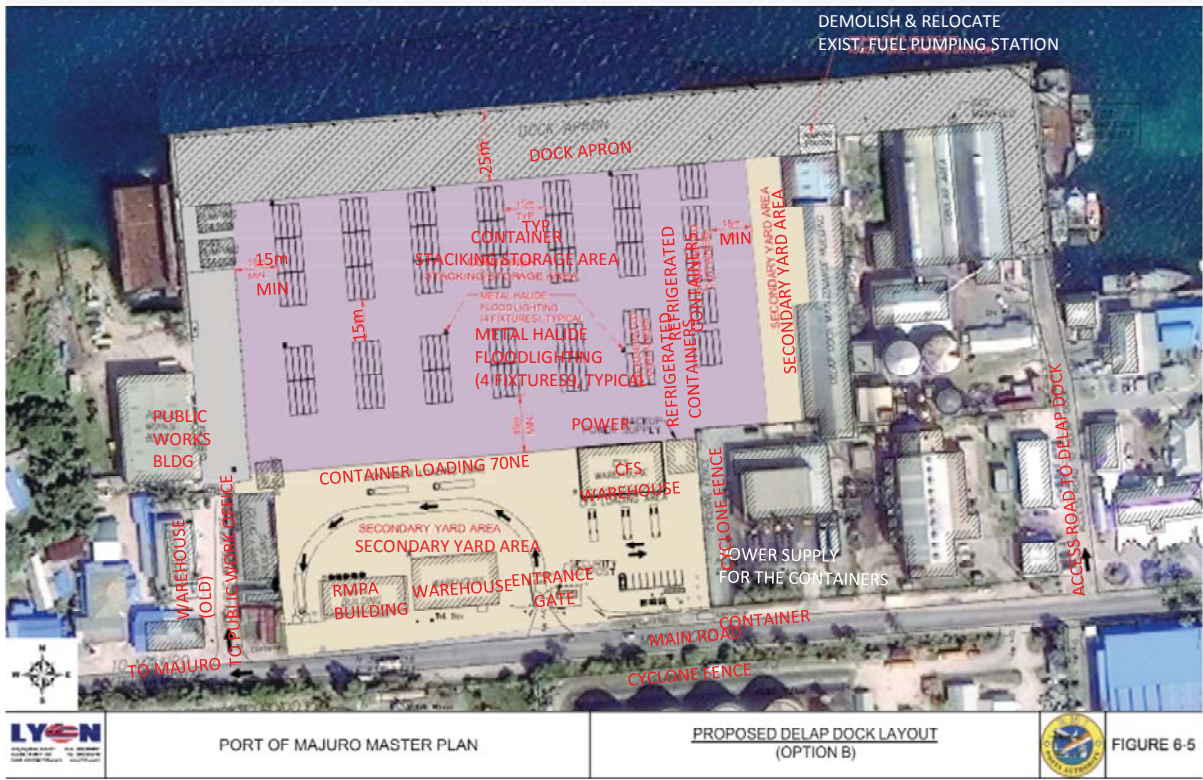


図 1-31 デラップ・ドック改良オプション C

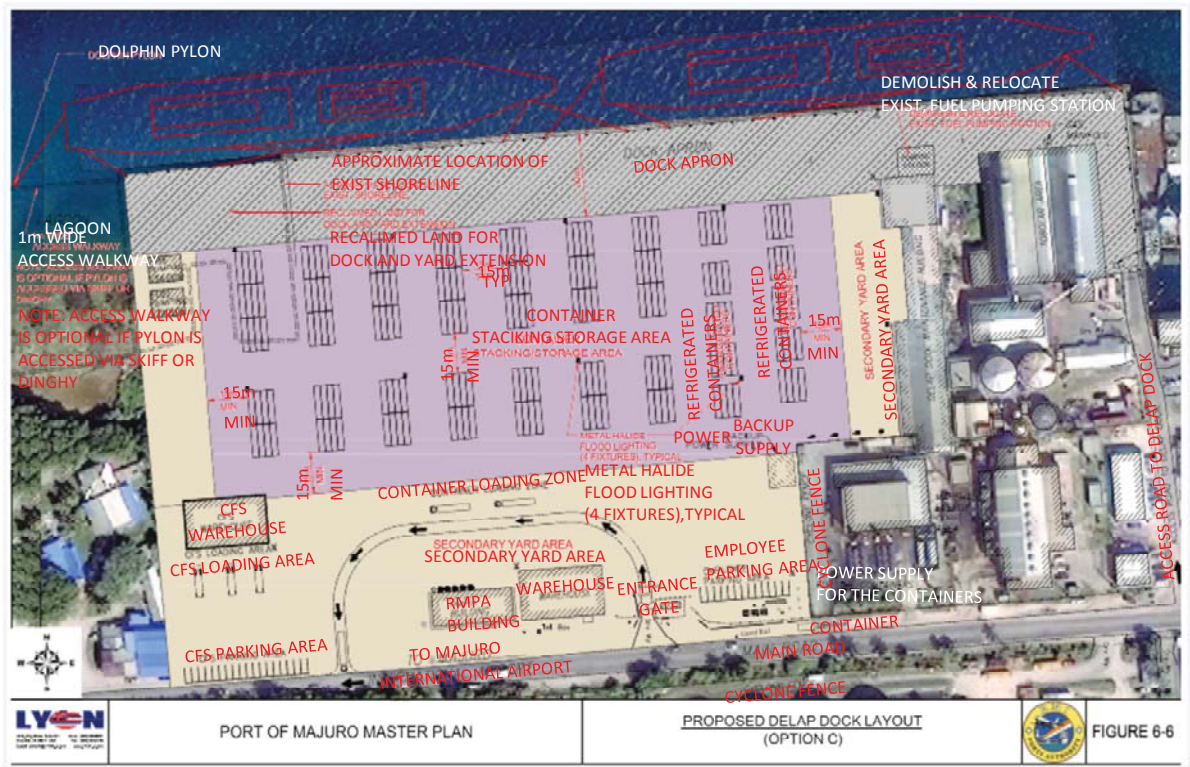
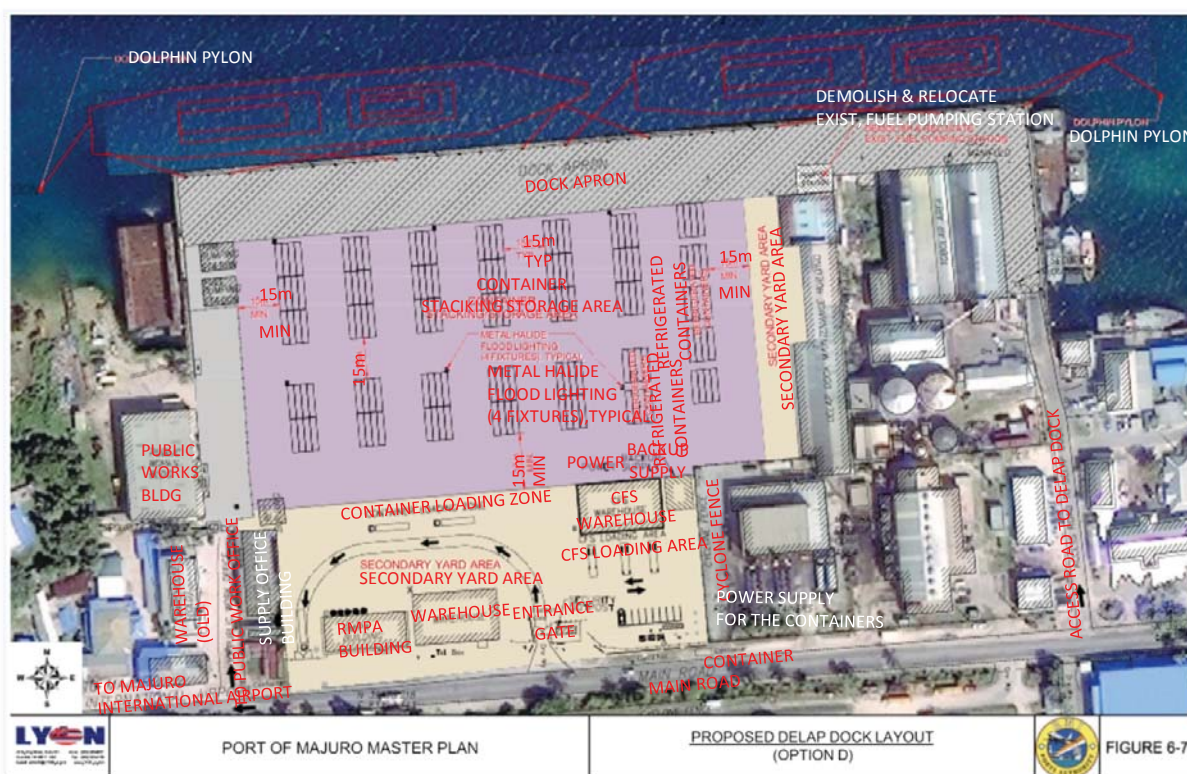


図 1-32 デラップ・ドック改良オプション D



出典：図 1-29～32 いずれもマーシャル港湾局 港湾マスタープラン
<http://rmipa.com/modernization/port-master-plan/>

漁港コンプレックスの開発

港湾マスタープランでは、マジロ港に新たな漁港コンプレックスを開発することにも触れている。外国漁船が、積み替えの前後や、マーシャル諸島の加工工場に卸すためにマジロ港に寄港するが、プランでは、港のエプロンの陸上部分に水産加工工場を誘致することとなる。さらに、船舶修繕所、エンジン修繕ヤード、漁網修繕所、燃料補給処、その他の船舶サービスを誘致することが記載されている。

しかし、港湾マスタープランにはプラン実施の時期やスケジュール、プロジェクト実施のための資金調達や資金の工面については触れていない。2017年の現地インタビュー時の話によると、資金不足のため進捗していないとのことであった。

1.3 経済協力

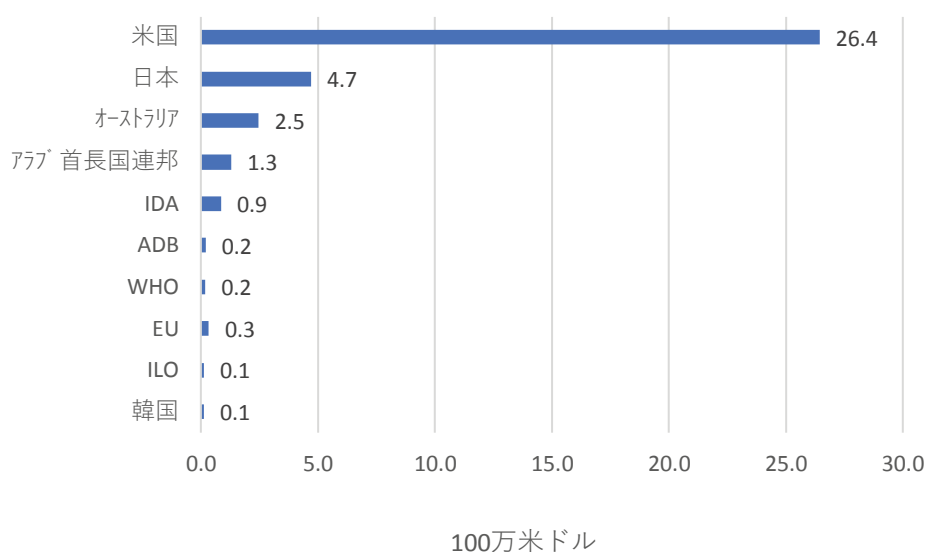
1.3.1 経済協力の現状

マーシャル諸島経済は、米国との自由連合協定（コンパクト）による財政援助に大きく依存している。米国からの財政援助が多額の公共投資支出と多数の公務員雇用と給与支給とを支えてきた。

OECD の資料でも、2015-2016 年の経済援助額平均値で、援助額が最も大きいのは米国で、2,640 万米ドルと 2 番目に多い日本の 470 万ドルを大きく引き離している。

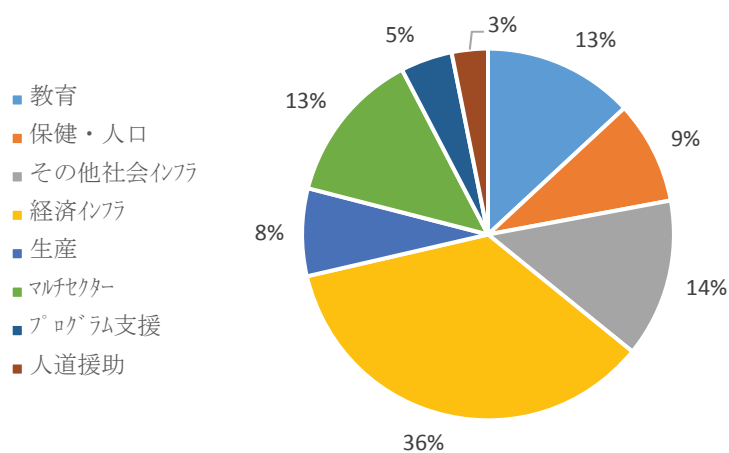
図 1-33 マーシャル諸島への ODA 供与額 2015/16 平均値上位 10 カ国・機関

(単位：100 万米ドル)



出典：OECD

図 1-34 マーシャル諸島への分野別 ODA 拠出比率 2015/16 平均値 (単位：%)



出典：OECD

他国による海運関連の経済協力の例としては、海上輸送低炭素化プロジェクトへのドイツの支援がある。マーシャル諸島政府は、フィジーの南太平洋大学（USP）と共同で低炭素輸送を目指す「マイクロネシア持続可能輸送センター（The Micronesia Center for Sustainable Transport – MCST）を立ち上げており、その一環としての海上輸送低炭素化プロジェクトを実施するが、これについて、ドイツ政府から 2017 年から 2022 年にかけて、950 万ユーロの支援を受けることになっている。²⁹

1.3.2 日本の経済協力の現状

日本はマーシャル諸島の主要ドナー国であり、1980 年代の同国に対する経済協力の開始以来、無償資金協力や技術協力を通じ、同国の開発に大きく寄与している。近年の実施案件の例としては、プロジェクトタイプでは、船舶の供与、マジュロ病院屋根上への太陽光パネル設置、水産市場建設及び集魚船の供与、ノンプロジェクトタイプでは、重機（ダンプトラック、コンパクター、エクスカベーター、セーフティローダートラック等）、水質検査機材の供与、廃金属圧縮機及びペットボトル圧縮機の廃棄物公社への設置、海水淡水化装置のマジュロ病院への設置などがある³⁰。

マーシャル諸島国土は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、経済活動や住民生活に欠かせない最低限の基礎インフラが不十分な状態であるとともに、生活様式の近代化に伴う廃棄物の急増により周辺環境や公衆衛生に悪影響を与えており、これらの脆弱性の克服が社会・経済発展には不可欠である。また、マーシャル諸島は日本とは漁業分野での関係が深く、援助分野でも、離島水産物流改善計画、漁村開発、魚市場建設計画などを実施してきた。

日本の援助方針は、「太平洋・島サミット」における支援方針等を踏まえ、経済インフラ整備や基礎的な社会サービスの向上などの脆弱性の克服をはじめとして、環境保全や気候変動対策についても支援を行う。

重点分野は次のとおりである。

- (1) 脆弱性の克服：海運への支援を中心としたインフラ整備に重点を置くとともに、保健医療水準の向上に向けた取組、基礎学力の改善、水産業を中心とした産業の活性化についても支援を行う。
- (2) 環境・気候変動：廃棄物の適切な処理による周辺環境や公衆衛生の改善など、環境保全への支援に重点を置くとともに、気候変動対策や災害対策についても支援を行う。

2012 年以降のマーシャル諸島への円借款・無償資金協力は表 1-17 のとおりで、2016 年までの累積援助額は無償資金協力が 154.46 億円となっている。

²⁹海上輸送低炭素化プロジェクト（LCSTTP）は、マーシャル諸島海運公社（MISC）の船舶および小規模な環礁内運航船のエネルギー効率改善を目標としている。第 1 期、第 2 基に分けて 2017 年から 2022 年にかけて実施されるもので、第 1 基はマーシャル諸島の船隊の経済効率と二酸化炭素排出量を評価する。第 2 期では MISC の船舶に推進技術を搭載して試験運航を行う他、船員や研究者の教育も行う。また、国連気候変動枠組み条約の交渉における政策支援も行う。

<https://www.giz.de/en/worldwide/59626.html>

³⁰ <https://www.kasumigasekikai.or.jp/17-01-16-3/>

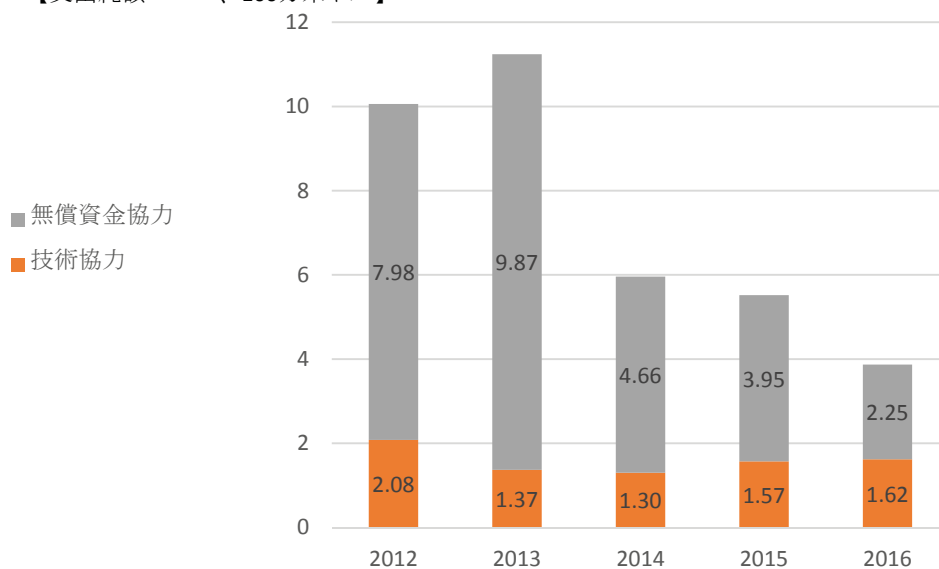
表 1-17 2012 年度以降のマーシャル諸島に対する無償資金協力

年度	円借款	無償資金協力
2012 年度	なし	13.26 億円 国内海上輸送改善計画 (12.88) 草の根・人間の安全保障無償 (6 件) (0.38)
2013 年度	なし	4.46 億円 ノン・プロジェクト無償 (2 件) (4.00) 草の根・人間の安全保障無償 (6 件) (0.46)
2014 年度	なし	0.52 億円 草の根・人間の安全保障無償 (6 件) (0.52)
2015 年度	なし	6.46 億円 経済社会開発計画 (2.00) ノン・プロジェクト無償 (1.00) 防災機材ノン・プロジェクト無償 (3.00) 草の根・人間の安全保障無償 (5 件) (0.46)
2016 年度	なし	0.48 億円 草の根・人間の安全保障無償 (5 件) (0.48)
2016 年度までの累計	なし	154.46 億円

出典：外務省 ODA データブック 2017 年版

図 1-35 マーシャル諸島への日本の援助実績 (OECD/DAC 報告基準)

【支出純額ベース、100万米ドル】



出典：外務省 ODA データブック 2017 年版

また、これまでに海事関連及び水産関連では表 1-18 のプロジェクトを実施してきている。

表 1-18 海事水産関連の日本の ODA プロジェクト

年度	案件名
海事関連	
2005	クワジェリン環礁海上輸送改善計画
2005	北部ラタック列島海上輸送改善計画
2006	ナムリック環礁海上輸送改善計画
2008	アイルック環礁海上輸送改善計画
2008	ジャルート環礁イムロジ島海上輸送改善計画
2008	マロエラップ環礁海上輸送改善計画
2010	ミリ環礁海上輸送改善計画
2010	リブ島海上輸送改善計画
2012	国内海上輸送改善計画
水産関連	
1991～1992	離島水産物流通改善計画
1995	第二次離島水産物流通改善計画
2000	ジャルート環礁漁村開発計画
2008	マジュロ環礁魚市場建設計画

出典：外務省、JICA ウェブサイト及び JICA 過去レポート

1.3.3 経済協力の可能性

マーシャル諸島は 200 万平方キロの広大な海域にある 29 の環礁と 5 つの単独島からなる島嶼国家で、人口のおよそ 3 割が住む離島の開発が重要な課題となっている。2014 年に策定された「国家戦略計画 2015-2017」でも、「離島住民が必要とするサービスへのアクセスを確保し、すべてのマーシャル国民が質の高い生活を享受できるようにすること」、「すべての環礁にエネルギー、環境、インフラ、交通の安定性を確保すること」などが開発テーマとして定められ、海運を含む離島への交通アクセスの向上が国家戦略の柱の 1 つとなっている。また、マーシャル諸島の主要産業である水産業についても、物流改善や漁村開発などを支援してきた。離島で獲れた水産物は MIMRA が買い上げ、人口の多い Majuro 等に海上輸送しており、海運は水産業とも密接に関係する。

日本もこれまで数多くの援助を海事分野で実施しており、マーシャル諸島政府が所有運航する船も多くは日本が供与したものである。しかし、2013 年に MISC に 2 隻の船舶を供与してからは、海事、水産分野の援助は実施していない。供与した船舶の老朽化や搭載された舶用品の故障に対応するための交換品の供与は必要だが、保守維持の体制や人材育成も重要である。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>

- 船舶搭載の舶用品の保守維持、交換、技術指導

離島への貨客輸送を一手に担っているのは MISC だが、所有船舶は 4 隻しかない。その上、予算不足のため、維持管理が十分にできていない。マーシャル政府が船舶保守のために船舶保守管理基金を設立したが、それでも MISC の全船舶検査は 4 年に一度実施しているのみである。

表 2-19 MISC 船舶の海外ドックでのメンテナンス実績

年度	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
対象船舶	LANDRIK	RIBUUK AE	AEMMAN	-	AEMMAN	RIBUUK AE	KWAJALEIN	MAJURO

出典：JICA 2016 年度 外部事後評価報告書及び現地インタビュー

こうした状況の中、2013 年に日本が MISC に供与した船舶が 2017 年、初めてフィジーで修繕されたが、筏や非常用位置指示無線標識装置（イーパブ）等の使用期限が切れていた。救命筏は 1 年ごとに定期点検を行うことになっているが、マーシャル国内に技術者がいないため、点検が行われていない。イーパブの定期点検も行われていない³¹。

フィジーなど近隣国から技術者を招聘して MISC で保有する船舶の安全設備の点検を行うことなどの対応も考えられるが、公共事業インフラ省からは、機器、装備の保守に関する技術指導の要請が出ている。特にマーシャル諸島は塩気が多く、機器類の劣化も早いため、長く良い状態で使うためには、保守の技術能力向上が必須である。公共事業インフラ省では塩気を防ぐ倉庫建設も検討している。使用期限が切れた舶用品の交換も必要である。

- 医療物資運搬艇のエンジン交換

保健省は、小型ボート EJIMOUR I 号と 2010 年に日本から調達した中古船 EJIMOUR II 号の 2 隻でアルノ環礁、ミリ環礁、オール環礁への医療物資等運搬を行っている。しかし EJIMOUR II 号は損傷した後、修繕は終了しているが、陸から海に戻すためのクレーンの故障で運航再開していない。また同船のエンジンが古くなっており、換装が求められている。

- 海洋警察巡視船艇機器の保守維持

マーシャル諸島の海洋警察は、豪州から供与された小型巡視船 1 隻、日本財団から供与された小型巡視艇 2 隻を所有している。豪州から供与された小型巡視船は、2021 年以降に豪州からの新しい 40m 級の中型巡視船に代替される予定である。一方、巡視船船員は豪州で訓練を受けているが、消防、設備機器の維持・保守の技術協力を要望が海洋警察から挙げられた。

³¹ JICA 2016 年度 外部事後評価報告書

- タグボートの調達

マジュロ港などでは大型船が入港することもあるが、タグボートがない。風をさえぎるものがないため、強風時の運航はタグボートなしでは困難である。そのため、港湾局からはタグボート供与の要請があった。

<造船関連>

- 修繕設備

マジュロ港のデラップドックの横に、かつて船台があったが、現在は使われておらず崩壊している。マーシャル諸島には造船修繕設備はなく、船舶はフィジーやソロモン諸島で修繕されている。港湾局からは修繕のための浮きドックの要望があった。

<データ管理>

- 船舶登録データ

船舶登録が徹底されていない。政府所有の船であっても、運輸通信情報省以外の省庁の船の中には登録されていない船舶もある。また、小型船の登録は **Domestic Water Craft Act 1992** で義務化されているが、実行されていない。小型船舶登録のための情報の収集、更新が必要である。システム開発や登録担当者のキャパシティービルディングなどの協力が考えられる。

<漁業>

- 漁業関連訓練施設

天然資源省からは、船員育成、メンテナンス技術・能力向上、エンジニア能力向上、漁業活動強化のための訓練施設の整備の要望が挙げられている。マーシャル諸島短大の海事職業訓練校では、**STCW**、**FFA**（南太平洋漁業機関）と **SPC**（南太平洋コミッション）の監視員トレーニング³²を実施しているが、天然資源省によると、設備は十分ではなく、2～3年前から施設整備の要望を日本政府に提出しているとのことであった。

<人材育成>

- 安全管理

マーシャル諸島に限ったことではないが、太平洋諸国は安全性に対する意識が総じて低い。2018年1月にキリバスで木造双胴旅客船の沈没事故があった際にも、救命筏が一部開かず、また開いた筏も転覆した。また、非常用位置指示無線標識装置（イーパブ）が6日間発信しなかった。安全管理については、運輸通信情報技術省海事安全部が管轄しているが、部長職が空席で、検査官は3人しかいない。検査官5人と部長1人の6人態勢としたいとのことであった。人手不足は否めないが、安全管理分野の人材育成での協力は考えられる。また、東京 MOU³³や米国沿岸警備隊

³² マグロ資源の保護のため、マグロ漁を行う漁船には監視員が乗船して漁獲量や漁獲方法を監視報告することになっており、監視員となるための資格を取得するためのトレーニング

³³ 1993年に日本を含むアジア太平洋諸国18の国・地域の参加で開催された国際会合にて締結された「アジア太平洋地域におけるポートステートコントロール(PSC)に関する覚書 (Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region)」。事務局が東京にあり、域内PSC検査官資質向上プログラムなどの研修プログラムを実施している。

(USCG) の研修に人材派遣したいと運輸通信情報技術省は考えているとのことで、日本での研修実施などの協力も可能性がある。

上記のように様々なニーズ、要望があるが、マーシャル諸島の最大の課題の 1 つが離島の開発であることを考えると、離島の足である既存の船舶を、長く最適な状態で運航するための保守維持能力の向上が急務であると考えられる。

南太平洋島嶼国における新造船需要動向調査 (ミクロネシア連邦)

Contents

2. ミクロネシア連邦	58
2.1. 概況	58
2.2. 海事産業の現状と課題、今後の見通し	69
2.2.1 海上輸送	69
2.2.2 造修繕業	87
2.2.3 船員教育	88
2.2.4 港湾設備	91
2.2.5 漁業関連	107
2.2.6 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等	113
2.3. 経済協力	124
2.3.1 経済協力の現状	124
2.3.2 日本の経済協力の現状	126
2.3.3 経済協力の可能性	130

2. ミクロネシア連邦

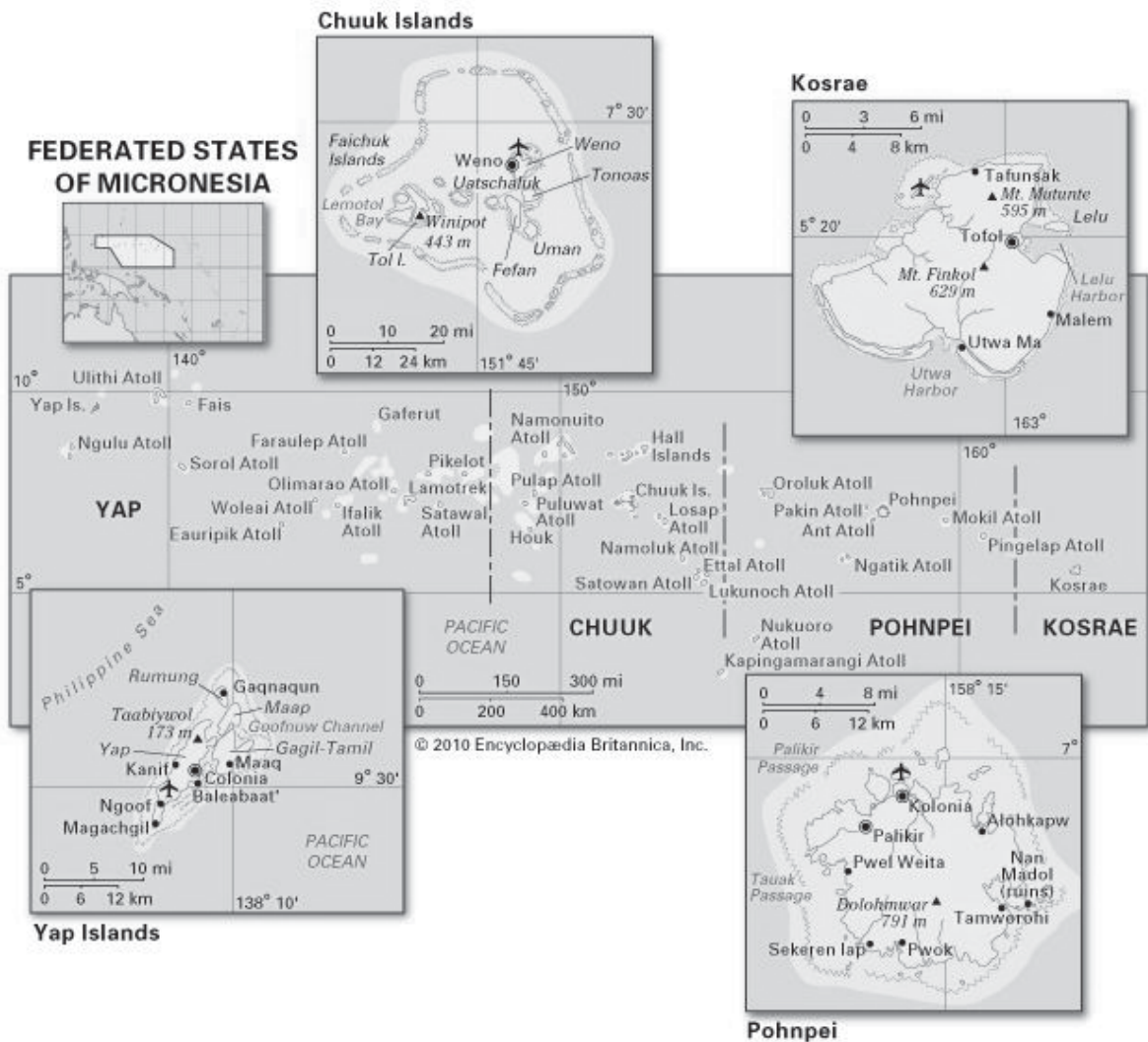
2.1. 概況

<一般事情>

ミクロネシア連邦（Federated States of Micronesia：FSM）は、太平洋グアム島の南方に位置し、北緯 0 度～14 度、東経 135 度～166 度にわたる東西約 3,200km、南北約 1,200km の海域に、607 の島々（陸地総面積約 701km²）からなる典型的な島嶼国家である。

国家体制は 4 州からなる連邦共和国制をとり、1986 年の独立から米国の信託統治下にある。東側からコスラエ（旧通称クサイエ）、ポンペイ（旧通称ポナペ）、チューク（旧通称トラック）、ヤップの 4 州で構成され、日本列島がほぼ入る長さで広がっている。連邦の首都は、ポンペイ州パリキール（Palikir）にある。連邦国家となっているが、それぞれの州が米国の州以上に独立性が高く、国際空港も各州毎に計 4 つ、憲法も各州にあり、言語も異なる。1947 年、国連はミクロネシア地域を 6 つに分けて（マリアナ、ポンペイ、チューク、ヤップ、マーシャル、パラオ）、米国を受任国とする信託統治地域とした。1970 年代後半、米国と 6 つの信託統治地区との間で、自治のための交渉が開始され、独自の道をゆくことを決めたマリアナ、マーシャル、パラオ以外のポンペイ、チューク、ヤップ、コスラエ（1977 年にポンペイ州より分離）の 4 地域がミクロネシア連邦を構成する州となり、憲法が 1979 年 5 月に発効した。1986 年、米国との間で自由連合協定（コンパクト：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る）が締結され、経済を含む国内問題は全て自国で処理できるようになった。

図 2-1 ミクロネシア連邦の地図



出典：Encyclopedia Britannica

ポンペイ州は、最大のポンペイ島と周辺の 25 の島のほか、ヌクオロ、カピングマランギ等 137 の島から成る。ポンペイ島は直径約 21~24 キロメートルの円形に近い火山島で、内陸部は 500~800 メートル級の山が立ち並ぶ。最高峰はジーネニ山の 791 メートルである。降雨量が多く、地味は肥沃で、島には多くの滝があり、水資源が豊かである。陸地面積は約 345 平方キロメートルで、連邦首都は 1989 年にコロニア (Kolonia) からパリキール (Palikir) に遷都された。

チューク州は、チューク環礁を中心に、モートロック、プルワト環礁等 7 つのグループから構成されている。チューク環礁は最大径 64 キロメートル、全長 200 キロメートルの堡礁により囲まれ、世界でも最大級の環礁となっている。ラグーン (礁湖) 内には、ナモネアス諸島およびファイチューク島があり、大小 98 の島がある。陸地総面積は 135 平方キロメートルで、州都はウエノに置かれている。チューク州では 2019 年 3 月 5 日に独立国家となるか否かの住民投票が行われる予定である。

ヤップ州は、ヤップ、マープ、ルムン、ガギール・トミールの 4 島から成るヤップ (本島) を中心に、フェイス島、サワタル島、ユリティ環礁等 計 138 の環礁及び島から構成される。陸地総面積は 118.4 平方キロメートルで、州都はヤップ島のコロニア (Colonia) に置かれている。ヤップ島の南部は平坦な湿地帯と樹木が茂っている。

コスラエ州は、コスラエ島 1 島から成り、陸地面積は約 116 平方キロメートルである。本島内には 600 メートル級の山峰があり、降雨量が多い。内陸部は森林となり、海岸部は連邦内では珍しく美しい浜辺が延びている。州都はトフォール (Tofol) に置かれている。

表 2-1 4つの州の国土面積及び人口

州名	州都	国土面積 (km ²)	人口 (人) (連邦政府統計局推定の 2013 年時点の人口)	人口密度 (人/km ²)
ポンペイ州 (Pohnpei)	コロニア (Kolonias)	約 346	約 34,100	98.6
チューク州 (Chuuk)	ウェノ (Weno)	約 135	約 52,300	387.4
ヤップ州 (Yap)	コロニア (Colonia)	約 118	約 11,800	100.0
コスラエ州 (Kosrae)	トフォール (Tofol)	約 116	約 6,600	56.9

出典：太平洋諸島センター、The Pacific Regional Integrated Sciences and Assessment (Pacific RISA)

FSM は、スペイン、ドイツの植民地時代を経て、第一次世界大戦後に日本の委任統治領となり、多くの日本人がミクロネシア地域に移り住んだ。第 2 次世界大戦後は米国の施政下に置かれたが、1986 年に独立を果たした。2016 年に独立 40 周年を迎え、日本との間でも、ビジネスあるいは人的交流がますます盛んになってきている。

住民はミクロネシア系が多く、また、ポリネシア系の住民もいる。日系ミクロネシア連邦人も人口の 2 割を占めているとも言われ、初代大統領のトシオ・ナカヤマは日系 2 世、第 7 代大統領であるマニー・モリは日系 4 世である。現在では減少しているが、高齢者の中には日本語を話せる人もいる。また、日本語由来の単語も多く、日本人の姓を使っている人もいる。1990 年代以降は華人、フィリピン人の移民も増加している。

表 2-2 ミクロネシア連邦の概要

一般事情	
面積	700 平方キロメートル (奄美大島とほぼ同じ)
人口	約 105,544 人 (2017 年, 世界銀行)
首都	パリキール (1989 年 11 月, コロニアから遷都)
人種	ミクロネシア系
言語	英語の他, 現地の 8 言語
宗教	キリスト教 (プロテスタント及びカトリック)
略史	<p>1500 年代 スペイン人がミクロネシアの島々に来航。</p> <p>1886 年 スペインがマリアナ諸島、カロリン諸島の領有権宣言。</p> <p>1899 年 スペインがミクロネシアの島々を独に売却。</p> <p>1914 年 第 1 次大戦始まる。日本は現在のミクロネシア連邦、パラオ、マーシャル、北マリアナを含むミクロネシア (南洋群島) を占領。</p> <p>1920 年 国際連盟から日本のミクロネシア委任統治が認められる。</p> <p>1945 年 太平洋戦争終結。米軍の占領始まる。</p> <p>1947 年 国連の太平洋信託統治領として米国の統治始まる。</p> <p>1965 年 ミクロネシア議会発足。太平洋諸島信託統治地域に関する日米協定 (ミクロネシア協定) 締結。</p>

	<p>1969年 信託統治終了後の政治的地位に関し、ミクロネシア地域合同で米との交渉を開始。その後、北マリアナ、マーシャル、パラオ、その他のミクロネシア地域（現ミクロネシア連邦）がそれぞれ米と個別に交渉することとなる。</p> <p>1978年 ヤップ、トラック、ポナペ、コスラエの4州で連邦を構成する憲法草案が住民投票の結果承認される。</p> <p>1979年 憲法施行。自治政府発足。初代大統領に日系のトシヲ・ナカヤマ氏が就任。</p> <p>1986年11月 米国との間で自由連合盟約（コンパクト）発効、独立。</p> <p>1988年12月 日本はミクロネシア連邦と外交関係開設。</p> <p>1991年9月 国連加盟。</p> <p>2004年5月 米国との改訂自由連合盟約（改訂コンパクト）発効</p>
政治体制・内政	
政体	大統領制（各州1名ずつ選出の4年任期議員4名の中から、2年任期議員10名を含めた全議員14名により選出）
元首	ピーター・マーティン・クリスチャン（Peter Martin CHRISTIAN）大統領（2015年5月選出、任期4年）
議会	<p>(1) 一院制（4年任期議員数4名、2年任期議員数10名（チューク（旧称トラック）州5名、ポンペイ（旧称ポナペ）州3名、ヤップ州・コスラエ州各1名）</p> <p>(2) 政党はなし。</p>
政府	<p>閣僚は大統領が任命し議会が承認する。</p> <p>(1) 大統領 ピーター・マーティン・クリスチャン（Peter Martin CHRISTIAN）（ポンペイ州出身）</p> <p>(2) 副大統領 ヨシヲ・パリクン・ジョージ（Yosiwo Palikun GEORGE）（コスラエ州出身）</p> <p>(3) 外務大臣 ローリン・ロバート（Lorin S. ROBERT）（チューク州出身）</p>
二国間関係	
政治関係	<p>1988年12月 日本との外交関係開設</p> <p>1989年5月 在本邦ミクロネシア連邦大使館開設</p> <p>1995年1月 在ミクロネシア連邦兼勤駐在官事務所開設</p> <p>2008年1月 在ミクロネシア連邦兼勤駐在官事務所の大使館格上げ</p> <p>2008年4月 在パラオ兼勤駐在官事務所及び在マーシャル兼勤駐在官事務所兼轄開始</p> <p>（2010年1月 在パラオ兼勤駐在官事務所兼轄終了）</p>
経済関係	<p>(1) 貿易額（2015年度、財務省貿易統計）</p> <p>ミクロネシア連邦からの輸入 5.4億円</p> <p>ミクロネシア連邦への輸出 25.6億円</p> <p>(2) 進出日系企業数 13社（2015年10月現在）</p>
在留邦人数	104名（2017年10月現在）
在日サモア人数	41名（2015年12月、法務省在留外国人統計）

出典：外務省

<政治体制>

言語、習慣、文化等が異なる4州が連邦を構成していることもあり、政府による雇用、議会の委員長の配分等は総て州の人口比に応じて行われている。大統領も紳士協定により、各州の輪番制とされているが、必ずしも厳格に適用されているわけではない。政府の課題は種々の面で各州間の利害関係を調整しつつ、如何に経済開発を進め、自立可能な経済を構築するかにある。

2015年5月、大統領選挙でクリスチャン大統領、ジョージ副大統領が選出された。

FSM の連邦国会議員は、4 年任期の議員が各州から 1 名ずつの 4 名、2 年任期の議員が（人口比例のチューク州 5 名、ポンペイ州 3 名、ヤップ州 1 名、コスラエ州 1 名の）10 名の合計 14 名おり、一番人口の多いチューク州だけで過半数とならないような配分となっている。大統領と副大統領は国会議員から選出されることとなっており、現在の大統領はポンペイ州出身、副大統領はコスラエ州出身である。

政党は存在しないが、4 州が足の引っ張り合いをしており、ロバート前外務大臣を政権交代で全米の大使に配置換えをする人事案を議会に提出したところ、2 回否決され、結果として外務大臣に再任するというで落ち着いた経緯がある。

政府の主要政策は、①漁業・農業・観光を軸とする経済的自立の達成、②伝統文化の保持と近代化の調和ある国家形成、③連邦を構成する 4 州（ポンペイ、チューク、ヤップ、コスラエ）の政治的統合の強化、④米国との改訂自由連合盟約（改訂コンパクト¹、2004 年 5 月発効）の履行及び履行状況全般に対する連邦政府の監督を強化、⑤改訂コンパクト期限切れとなる 2023 年に向けて、海外援助依存からの脱皮を目指すことにある。

ミクロネシア地域の三か国（パラオ、ミクロネシア連邦、マーシャル諸島）は米国とのコンパクト協定（国防と安全保障の権限を米国に委ねる自由連合協定）によって、国防は 100%米国が担当している。米国はマーシャル諸島のクワジェリンにミサイル基地を有しているが、それ以外の基地は、ミクロネシア三カ国にはない。ハワイの米軍が国防の計画・立案を担当しており、グアムの沿岸警備隊がミクロネシアもカバーしている。しかしミクロネシアにも中国の影響が強まってきており、現状の安全保障体制では十分ではないという認識も広がりつつある。

FSM のヤップ州は中国の第 2 列島線²上にあり、中国のリゾート開発を手がける企業「会展旅游集団（ETG³）」が現地の土地取得を進めている。ヤップ州のリゾート施設 Pacific Dive Resort⁴も買収され、中国人が経営している。そのほか、ポンペイ港湾公社内の水産加工施設使用権を巡ってポンペイ州政府を当事者とする民事訴訟を起こしている企業ルエン・タイ（Luen Thai Fishing Venture⁵）社も中国系で、ポンペイを本拠とするルエン・タイ・フィッシング・ベンチャー（Luen Thai Fishing Venture）を通して、冷凍マグロを日本や米国等に自社保有の航空貨物便で輸出している。また、ポンペイ州庁舎、ミクロネシア短期

¹ コンパクト：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。1986 年から 2001 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。2003 年 12 月改訂自由連合盟約に署名し、2004 年 5 月に発効。2004 年から 2023 年までの 20 年間、引き続き米国が財政支援を行うこととなった。

² 第一列島線および第二列島線は、中国の軍事戦略上の概念のことであり、戦力展開の目標ラインであり、対米防衛線である。短期的には対米国防計画、長期的には中国が世界に同盟国を持つ覇権国家に成長するための海軍建設長期計画。具体的には、2010 年までは第一列島線に防衛線を敷き、その内側の南シナ海・東シナ海・日本海へのアメリカ海軍・空軍の侵入を阻止することである。第二列島線は、台湾有事の際に、中国海軍がアメリカ海軍の増援を阻止・妨害する海域と推定されている。中国海軍は、第二列島線を 2020 年までに完成させ、2040-2050 年までに西太平洋、インド洋で米海軍に対抗できる海軍を建設するとしている。

³ <http://www.etgen.com/>

⁴ <https://www.yappacific.com/>

⁵ <http://182.61.172.100/index.asp>, 香港に拠点をおく Luen Thai Holdings Limited (<http://www2.luenthai.com/>)の子会社

大学の体育館も中国によって整備され、チューク州の州庁舎も中国の借款で建設中である。FSM の対外債務における中国の割合が年々増加している。⁶

チューク州の独立問題は昨今表面化してきており、米国は、チューク州が独立したならば、FSM への支援金は拠出できないとしている。これは、支援協定自体が FSM の 4 州を対象としている理由からであり、悪意のあるものではないとする。また、独立後チューク州自体も支援は受けられないとなると、教育や福祉にかかる予算をチューク州が自ら捻出するのは至難の業となる。さらに、チューク州は緊急事態の対応についても米国沿岸警備隊や FSM 政府の施設や設備を使用できなくなる⁷。

なお、2019 年 1 月現在、4 州の知事と副知事は以下の通りである。

- ポンペイ州：マルセロ・ピーターソン知事，リード・オリバー副知事（ポンペイ州の次期知事・副知事選挙は 2019 年 11 月）
- チューク州：ジョンソン・エリモ知事，マリウス・アカピト副知事（チューク州の次期知事・副知事選挙は 2021 年 3 月）
- ヤップ州：ヘンリー・ファラン知事，ジョセ・サラル副知事
- コスラエ州：カーソン・シグラ知事，アースイー・ネナ副知事

<経済概況>

貨幣経済と伝統的自給経済が混在している。国内の生産性は高くなく、生活必需品の多くを輸入に依存しており、貿易収支は恒常的に赤字となっている。基本的には、同国の経済は米国のコンパクトによる経済援助により成り立ってきたといえる。経済自立化への努力の一環として、アジア開発銀行（ADB）など国際機関の協力を得て経済改革を開始し、国家財政の安定化、国営企業の民営化、投資環境の改善、民間部門の開発に努めている。

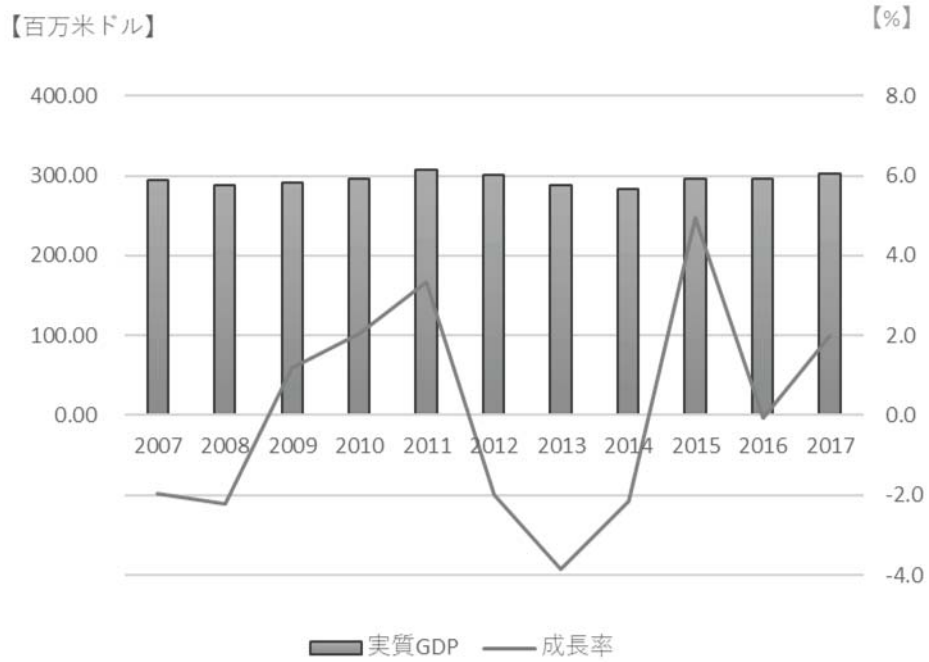
漁業と農業（ココナッツやキャッサバ）が主要産業で、魚介類を主に日本へ輸出し、生活必需品を主に米国から輸入しているが、貿易額は赤字を記録している。IMF に加盟しており、歳入の約 5 割がアメリカからの援助額で、2003 年から 20 年間で 13 億ドルを援助する予定で漁業・農業・観光による自立経済を目指している。

世界銀行のデータによると、2017 年の実質 GDP は 2 億 9,628 万米ドル、1 人当たり GDP は 2,823 米ドルであった。

⁶ <http://blog.canpan.info/yashinomi/archive/1186>

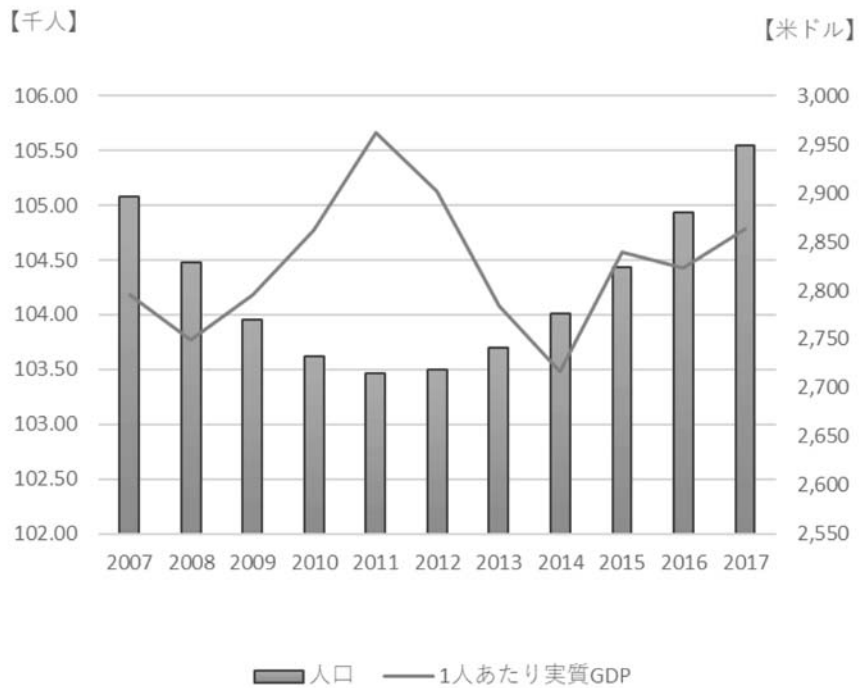
⁷ Radio New Zealand/Aug 23, 2018

図 2-2 FSM の GDP と成長率



出典：世界銀行

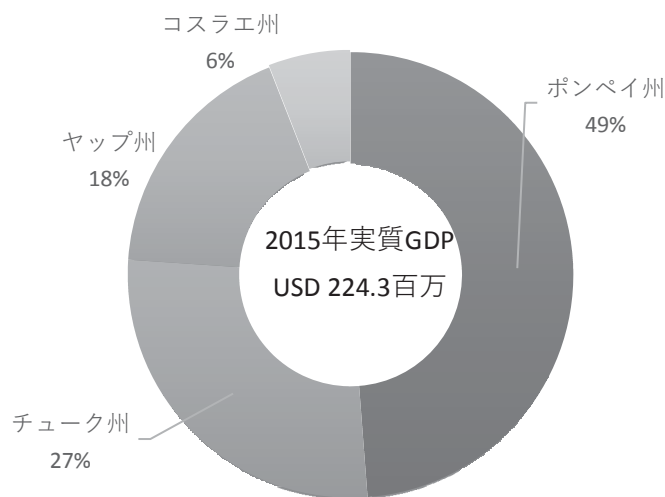
図 2-3 FSM の人口と 1 人当たり GDP



出典：世界銀行

FSM の 4 つの州のうち最も経済規模が大きいのは、首都を擁するポンペイ州で、国全体の GDP のおよそ半分を占める。

図 2-4 FSM の州別 GDP 内訳 (2015 年)



出典：ミクロネシア統計局

FSM の 2017 年度 (2017 年 9 月末まで) の歳入は、連邦政府と 4 つの州政府を併せて 3 億 1,814 万米ドルあり、そのうちコンパクト基金やその他の援助金の割合が 1 億 4,090 万米ドルで全体の約 44%を占めている。また、全体の約 58%が連邦政府の歳入となっている。4 州のうち、歳入額が最も多いのはポンペイ州で、チューク州、ヤップ州と続く。ヤップ州の歳入には、予算の余剰金の運用による、ヤップ州投資基金が含まれる。

表 2-3 FSM の連邦政府及び各州の歳入

単位：百万米ドル

	連邦政府	チューク州	コスラエ州	ポンペイ州	ヤップ州	合計
一般資金	123.3	10.5	2.1	14.9	9.2	160.0
援助金	55.9	30.2	8.8	23.2	14.4	132.5
コンパクト基金	2.3	1.9	0.6	2.1	1.5	8.5
その他の政府資金	4.9	0.2	1.0	2.9	2.3	11.2
ヤップ州投資基金					6.1	6.1
合計	186.3	42.8	12.5	43.1	33.4	318.1

出典：ミクロネシア連邦財務総務局、2017 年度財務レポート

また、政府歳出のうち、運輸通信インフラ支出は合計で約 3,940 万米ドルになるが、その 8 割は連邦政府の支出となっており、インフラ整備は連邦政府が主に主導していることがわかる。

表 2-4 FSM の連邦政府及び各州の運輸通信インフラ支出

単位：百万米ドル

	連邦政府	チューク州	コスラエ州	ボンペイ州	ヤップ州	合計
一般資金	9.2	0.9	0.0	0.2	1.4	11.7
援助金	20.3	0.0	0.0	0.0	0.5	20.8
その他の政府資金	2.2	0.1	0.9	1.5	2.3	7.0
合計	31.7	1.0	0.9	1.7	4.1	39.4

出典：ミクロネシア連邦財務総務局、2017 年度財務レポート

<主要産業>

FSM 及びチューク州における主要経済活動は、主に自給自足の農林業と外国船の EEZ における漁業料収入に伴う漁業である。農林業は自給用、雇用収入源、外貨獲得源として最も重要な生産活動であり、連邦内の全食物の 60%を生産し、全国民の 30~40%前後が農業に従事している。特に、海岸斜面では、果樹、特にココナッツ、パン、マンゴー、バナナ、パパイヤ等を野菜や根菜類と交互に栽培するアグロフォレストリーが盛んである。観光業は公共施設整備の遅れと交通の便の悪さのため、発展途上である。また、米国と締結している自由連合盟約により、2023 年まで毎年数百万米ドルの援助を保障されているが、米国統治時代に地場産業の振興政策が実施されなかったために、国内の民間企業の育成が遅れており、自立した経済の発展を妨げる要因になっている。

農業は果物や野菜を栽培する小規模の自給自足が基本であり、余剰作物を地域の市場で販売したり、大きな市場の小売業者に対して販売したりしている。グアムおよびマーシャル諸島の地域市場向けに、少量の輸出も行っている。こうした輸出品には、コプラ、バナナ、柑橘類、シャカオ、ビンロウ、根菜類がある。

漁業における大きな収入源は、外国船が支払う年間入漁料である。ミクロネシア連邦の EEZ は、太平洋地域でキリバスに次いで二番目の広さを有しており、太平洋諸島地域で最も多くカツオが生息する地域だといわれている。2017 年度の漁業権収入は 7,259 万米ドルで、政府の歳入の 23%を占めた。また、ミクロネシア連邦には広大な珊瑚礁や礁湖があり、オオジャコガイ、キリンサイ、海綿、真珠、グリーン貝、その他の魚や海藻の養殖は、将来発展する可能性がある。

サンゴ礁島や環礁島が多く地下資源に恵まれていない。観光業には開発の可能性が残されているが、遠距離にあること、インフラが整備されていないこと、空路アクセスが限られていることにより開発が遅れている。2017 年にミクロネシア連邦を訪れた外国人は 3 万人程度である。また、経済開発は、主に公共投資によるものである。

GDP の産業別内訳をみると、農業・狩猟・林業と漁業で全体の約 3 割を占める。次いで不動産関連や教育がそれぞれ 13%強となっている。州別では、ヤップ州で特に農業・狩猟・林業と漁業の割合が高くなっている。

一方、FSM で最近、注目されている産業にキャプティブ保険がある。キャプティブとは、自社及び自社グループのリスクを専門的に引受ける再保険子会社を指し、事業会社が設立する。ミクロネシア連邦ではキャプティブ保険に関する法制度を整備しており、日本からも進出している。

表 2- 5 FSM 及び同国各州の産業別 GDP 内訳

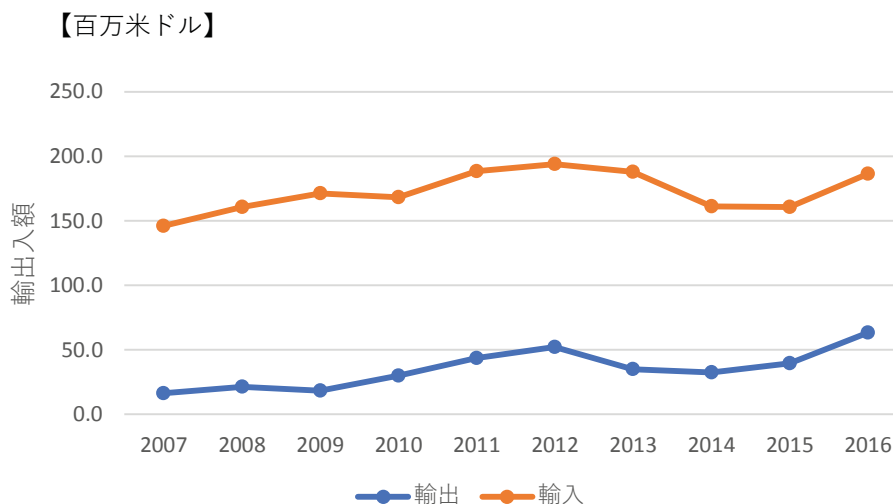
産業	全国		ポンペイ州		チューク州		ヤップ州		コスラエ州	
	GDP	割合	GDP	割合	GDP	割合	GDP	割合	GDP	割合
農業、狩猟、林業	37.0	16.3%	13.6	12.3%	12.5	20.2%	10.1	24.7%	0.8	6.0%
漁業	30.5	13.5%	11.4	10.4%	8.7	14.2%	9.3	22.8%	1.0	7.4%
鉱業	~	0.0%	~	0.0%	~	0.0%	~	0.0%	~	0.0%
製造業	0.9	0.4%	0.5	0.4%	0.2	0.3%	0.1	0.2%	0.2	1.2%
電気・ガス・水道	4.1	1.8%	2.2	2.0%	1.0	1.6%	0.6	1.4%	0.3	2.3%
建設	6.0	2.7%	2.3	2.1%	1.7	2.7%	1.4	3.3%	0.7	5.1%
卸売り・小売り	23.6	10.4%	12.8	11.6%	5.5	8.9%	3.6	8.8%	1.7	12.6%
宿泊・飲食サービス	4.0	1.8%	1.8	1.6%	1.0	1.6%	1.0	2.4%	0.2	1.8%
運輸、倉庫、通信	12.5	5.5%	6.5	5.9%	3.3	5.3%	2.1	5.0%	0.6	4.7%
金融	8.1	3.6%	6.4	5.8%	0.9	1.4%	0.6	1.5%	0.2	1.8%
不動産、賃貸、ビジネスサービス	30.3	13.4%	13.9	12.6%	11.1	17.9%	3.7	9.1%	1.7	12.2%
公共事業	27.0	11.9%	17.5	15.9%	4.3	6.9%	2.9	7.1%	2.3	17.1%
教育	29.7	13.1%	15.3	13.9%	7.8	12.6%	4.0	9.7%	2.6	19.5%
保健、福祉	12.5	5.5%	5.6	5.1%	4.1	6.7%	1.7	4.1%	1.1	8.4%
その他のコミュニティ、社会、個人サービス	3.4	1.5%	2.2	2.0%	0.5	0.9%	0.5	1.2%	0.2	1.1%
金融仲介サービス	-3.3	-1.5%	-2.0	-1.8%	-0.7	-1.1%	-0.5	-1.2%	-0.2	-1.2%
実質GDP	226.3		110.0		61.8		41.0		13.5	

出典：ミクロネシア統計局

<貿易動向>

国内の生産性は高くなく、生活必需品の多くを輸入に依存しており、貿易収支は恒常的に赤字である。アジア開発銀行の 2007 年から 2016 年のデータによると、毎年 1 億 3,000 万米ドルの前後の赤字が続いている。主な輸出相手国は米国、北マリアナ諸島、マーシャル諸島で、輸入相手国は米国、日本、オーストラリア、フィリピンとなっている。主な輸出産品は魚類、燃料の再輸出、農産品である。魚類の輸出は、主に外国との合弁企業の漁業会社が巻き網あるいは延縄漁で漁獲したマグロである。

図 2- 5 ミクロネシア連邦の輸出入額推移



出典：アジア開発銀行

貿易のための主要港湾は各州に同規模のものが一港ずつある。各島嶼間を結ぶ交通手段、生活物資・輸入物資の輸送は海上輸送に大きく依存している。そのため、港湾施設の整備は、国家計画の中でも最重要の施策に位置づけられている。

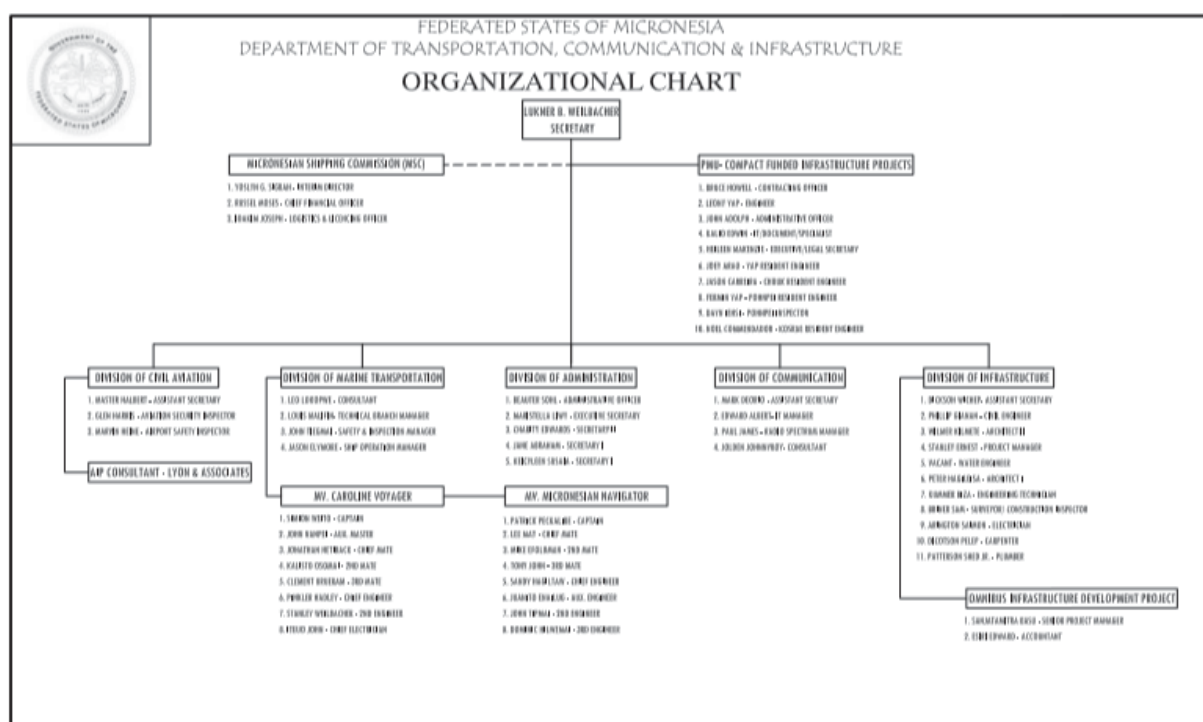
2.2. 海事産業の現状と課題、今後の見通し

2.2.1 海上輸送

<船舶登録>

船舶登録は、連邦政府運輸通信インフラ省（Department of Transportation, Communication & Infrastructure, Federated States of Micronesia⁸）海運局（Division of Marine Transport）で実施しており、2018年9月現在、登録されている船舶は約60隻程度である。連邦政府運輸通信インフラ省によると、自由置籍（Open Registry）は行っていない⁹。

図 2-6 連邦政府運輸通信インフラ省の組織図



出典：連邦政府運輸通信インフラ省ウェブサイト

1997年国家海事法（National Maritime Act 1997）により、12m以上の船舶は、軍関係の船舶を除き、すべて登録することとなっている。登録されている船舶のほとんどは漁船である。

⁸ <http://www.ict.fm/>

⁹ しかし、ミクロネシア船籍取得サービスを不法に提供する会社があり、不法なミクロネシア籍船が存在することが指摘されている。その中には北朝鮮と関連する船もあるとされる。IHSフェアプレーの2017年4月19日のニュースによると、153隻が不法にミクロネシア籍を取得していた。これに対して、ミクロネシア政府はJash International Maritime Law & Business Managementにミクロネシアの国際船舶登録の運営を委託し、その後153隻のうち80隻が他国の船籍に切り替えられた。
https://fairplay.ihs.com/safety-regulation/flagging-up-fake-news_20170419.html

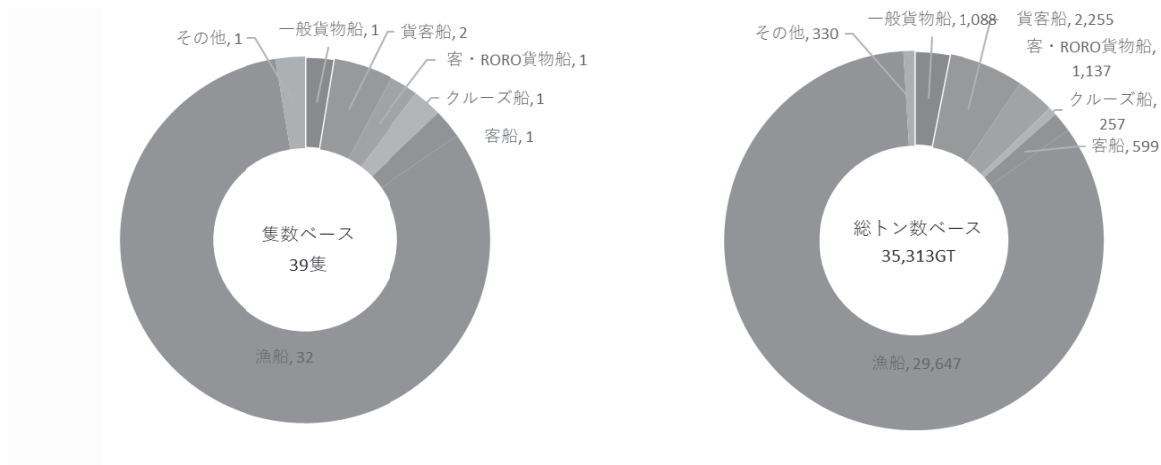
連邦政府船舶登録規定（Vessel Registration Regulation）にて、総トン数証書を発行するのは大臣もしくは認定された船級協会と規定されている。FMS で検査会社（RO：Recognized Organizations）として認定されている船級協会は、日本海事協会（Class NK）と中国船級協会（CCS）の2社のみである。

自国籍船舶に対する定期検査（FSC）は全船実施されており、ミクロネシア4州のみならず、ミクロネシア登録の漁船の検査のため、検査官が海外まで出向くこともある。実際の船舶検査は、海運局安全検査課マネジャー（Safety & Inspection Manager, Division of Marine Transport）が行っている。

また、FSM は東京 MOU には加盟しておらず、ポートステートコントロール（PSC）は実施していない。

IHS フェアプレー社の World Fleet Statistics 2017 によると、2017 年の FSM の登録船舶（100 GT 以上の鋼製自航船）は 39 隻、総トン数は 35,313 GT となっている。登録船舶の内訳は、図 2-7 の通り、総トン数ベースで、漁船が 29,647 GT と最も多く、隻数ベースでも漁船が 32 隻で圧倒的多数を占める。

図 2-7 ミクロネシア籍船の内訳（2017 年）



出典：World Fleet Statistics 2017 より作成

2018 年 12 月 20 日現在、IHS フェアプレー社のデータベースを検索すると、FSM 籍船は 47 隻となっているが、そのうち、登録船主の国籍も FSM である船は 24 隻で、そのうち 4 隻は政府が所有している¹⁰。

¹⁰ 残り 1 隻の船主は Millefiori Ltd で同社の所有船舶は漁船。

表 2- 6 IHS Maritime 掲載のミクロネシア籍船 (2018 年 12 月現在)

No.	船主	船名	建造年月	船舶タイプ	GT
1	Caroline Fisheries Corp Inc	CAROLINE I	1982-12	漁船	1,678
2	Caroline Fisheries Corp Inc	MELISSA	1982-03	漁船	1,487
3	Caroline Fisheries Corp Inc	NANMADOL	1983-05	漁船	1,569
4	Caroline Fisheries Corp Inc	QUEEN MARY	1968-00	漁船	509
5	Caroline Fisheries Corp Inc	TRINIDAD III	1969-00	漁船	509
6	City Pro Management Ltd	QUEEN ISABELLA 88	2016-01	漁船	1,562
7	Diving Seagull Inc	YAP SEAGULL	1973-00	漁船	1,236
8	Doda Ltd	QUEEN ELIZABETH 959	2002-01	漁船	2,026
9	Great Ocean Seafood FSM Ltd	PACIFIC JOURNEY NO. 101	2014-11	漁船	1,408
10	Kasar Fishing Corp	MICRONESIA 102	2010-08	漁船	1,517
11	Kasar Fishing Corp	MICRONESIA 103	2017-02	漁船	1,562
12	Kasar Fishing Corp	MICRONESIA 106	2017-06	漁船	1,450
13	Kosrea Best Fishery Ltd	PACIFIC JOURNEY NO. 8	2014-10	漁船	1,408
14	Micronesia Govt	MICRONESIAN NAVIGATORS	2015-04	貨客船	920
15	Micronesia Govt Trans/Comms	CAROLINE VOYAGER	1998-03	貨客船	1,335
16	Micronesia Govt Trans/Comms	CHIEF MAILO	2004-09	貨物船	1,088
17	Micronesia Govt Trans/Comms	HAPILMOHOL 1	2007-01	旅客RoRo船	1,137
18	Millefiori Ltd	QUEEN ANNE 959	2002-09	漁船	1,280
19	Pohnpei Shipping Co Inc	MICRONESIA 101	2010-06	漁船	1,517
20	Seaward Holdings Micronesia	THORFINN	1952-08	旅客船	599
21	Taiyo Micronesia Corp	TAIYO PALIKIR	2006-09	漁船	1,779
22	Taiyo Micronesia Corp	TAIYO POHNPEI	1986-08	漁船	1,788
23	Taiyo Micronesia Corp	TAIYO TOFOL	2009-07	漁船	1,350
24	Taiyo Micronesia Corp	TAIYO WAAB	2000-09	漁船	1,096

1) Caroline Fisheries Corp は、韓国の水産会社 Silla Company Ltd とポンペイ州政府の合弁会社

2) Diving Seagull Inc は、ヤップ州の子会社

3) Kasar Fishing は、台湾の Koo's Fishing と国家漁業公社 (NFC) の合弁会社

4) Taiyo Micronesia は、大洋漁業と国家漁業公社 (NFC) の合弁会社

その他の企業についてはデスクリサーチからは概要が判明しなかった。

出典 : IHS Maritime

<内航海運>

FSM の島嶼間海上輸送は、そのすべてを連邦政府及び州政府が直接行っており、島嶼間の貨客輸送を行っている民間海運会社は存在しない。海上輸送もそれを反映して、船舶の取得及び保有は 連邦政府が行うが、州政府はその地域内で連邦政府から割り当てられた船舶を運航しており、それらを横断的に連邦政府運航の船舶がカバーしている。しかし、チューク州、ヤップ州に割り当てられた船舶は、劣悪な品質及びメンテナンス状況により運航できない状態で、国内で海上輸送に従事しているのは、連邦政府運航の Caroline Voyager 号及び Micronesian Navigators 号の 2 隻のみという状態が続いている。

FSM のような島嶼国で、国内海上輸送の手段が極端に制限されている現状は、正常な状態とは言いがたい。このような状態に至った原因は、国内に造船修繕施設が存在せず、船舶の保守整備修理が充分に行われていないためである。

FSM の場合、幸いなことに、近接するグアムからの定期船フィーダーサービスが比較的に充実しており、日常必需品の供給についてはこれで対応できているものと見られる。しか

しながら、各州外島（Outer Islands）への輸送や、国内の物資・旅客運搬についての問題は未解決のままであり、連邦政府による対応が必要である。

<連邦政府運航の船舶>

連邦政府運輸通信インフラ省によると、連邦政府所有船舶は、貨客船 4 隻（うち 2 隻が日本から ODA 供与したもの、残り 2 隻は中国が供与したもの）、豪州供与の小型巡視船 3 隻（登録対象外）、日本財団供与の小型巡視艇 1 隻（登録対象外）の合計 7 隻である。

政府所有船舶 7 隻のうち貨客船 4 隻については、連邦政府運輸通信インフラ省が所有している。そのうち日本から供与された 2 隻（Micronesian Navigators 号（920GT、当初の船名は Four Winds 号））、Caroline Voyager 号（1335GT）は、同省海運局（Division of Marine Transportation）で運航管理を行っており、FSM 域内の各州間、各州と離島との間を運航している。

この 2 隻の運航のために、海運局では 53 名の船員を有している。船員はヤップ州の船員教育訓練を受けており、各船 4 名ずついる士官については、フィリピン、豪州などの海事大学を卒業している。

表 2-7 FSM 連邦政府所有貨客船

船名	Micronesian Navigators	Caroline Voyager	HAPILMOHOL 1	Chief Mailo
船種	RORO 貨客船	RORO 貨客船	RORO 貨客船	貨客船
船級	Class NK	Class NK	-	-
全長	59.0 m	57.5 m	56.2 m	56.2 m
喫水	3.6 m	4.0 m	3.4 m	3.4 m
総トン数	920 GT	1335 GT	1137 GT	1088 GT
載貨重量トン	781 DWT	870 DWT	509 DWT	681 DWT
建造年	2015 年	1998 年	2007 年	2004 年
建造造船所	警固屋船渠	日立造船	中国、武漢南華高速船舶工程 (Wuhan Nanhua High Speed Ship Engineering)	中国、武漢南華高速船舶工程 (Wuhan Nanhua High Speed Ship Engineering)
最大収容人員	425 人	12 人	192 人	n.a.
速度	11.7 ノット	11.0 ノット	12.0 ノット	12.3 ノット
サービスルート	国内州・島嶼間	国内州・島嶼間	ヤップ州内	チューク州内
備考	2015 年無償供与、当初船名“Four Winds”として供与され、引渡式が 2015 年 4 月 24 日ポンペイ港棧橋で行われた。2015 年 5 月 11 日、大統領の交替により船名を変更。	1996 年無償与。	ヤップ州政府がヤップ州域内で運航、2018 年にフィリピンの造船所でドック入りしたものの、発電機不調で係留中。	チューク州政府がチューク州域内で運航していたものの、各種不具合で運航休止中。2019 年にフィリピンの造船所でドック入り予定。

出典：連邦政府運輸通信インフラ省等より聴取

日本から供与された 2 隻については、自前の予算で 2 年ごとに日本のサノヤス造船（大阪）でドック入りしており、Caroline Voyager 号は 2018 年ドック入り済、Micronesian Navigator 号は 2019 年にドック入りの予定である。

2018 年 9 月の訪問時には、Caroline Voyager 号は発電機スイッチボードのサーキットブレーカーが破損しており、造船所に報告し、サービスエンジニアによる部品交換を待っている状態であった¹¹。Micronesian Navigator 号については、2 機あるうちの 1 機の主機のピストン受けの損傷のため、造船所に連絡して対応待機中であった。また、油水分離機も不調で、Inlet ポンプの流量が少なく、効率が悪いとのことであった。場合によっては、ドック入りのスケジュールを変更する可能性もあるとのことであった。

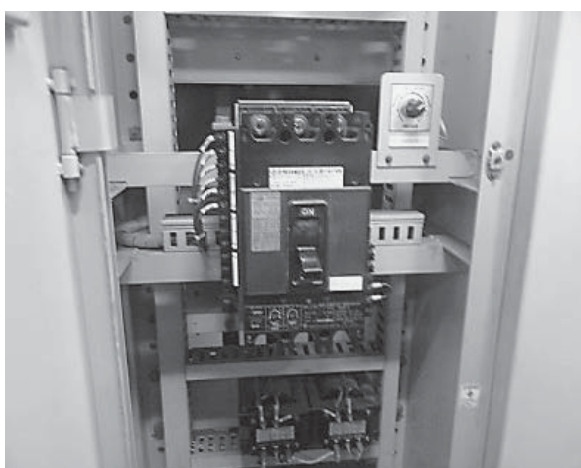
図 2-8 FSM 連邦政府所有船



左 Micronesian Navigators、右 Caloline Voyager

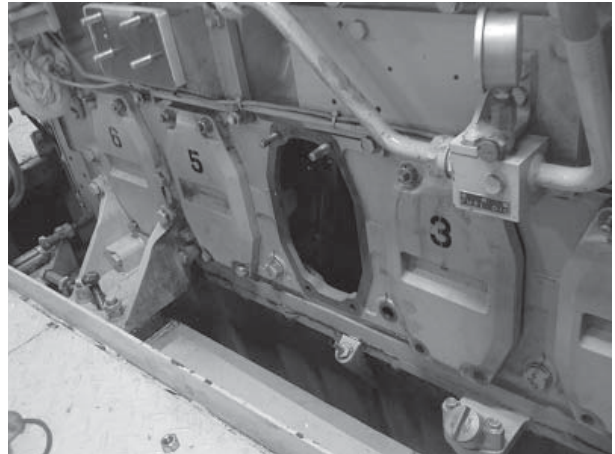
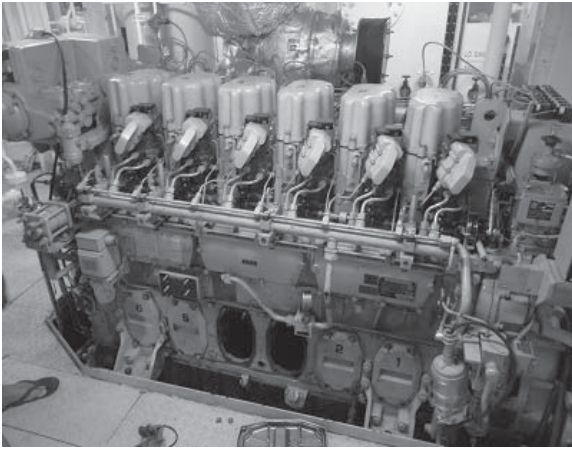


M 号（手前）と C 号（奥）



C 号 故障中の 2 番発電機スイッチボードと要交換のサーキットブレーカー

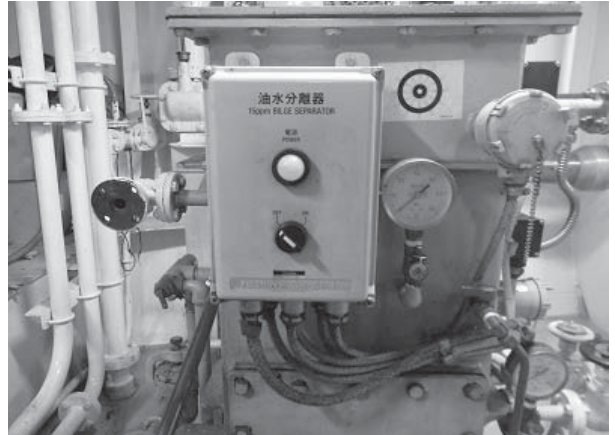
¹¹ それ以外については特段問題なく、船齢 20 年近く経過した船舶とは思えないほど、手入れが行き届いていた。



M号 故障中のエンジン全景と故障中の4番ピストン



故障中の4番ピストン受け



M号 不調の油水分離機



M号 離島上陸用の小型艇



船舶検査証書



MV Hapilmohol-1



Chief Mailo



豪州供与の小型巡視船（3隻のうちの）2隻と日本財団供与の小型警備艇1隻

表 2- 8 Micronesia Navigators 号の航海実績（2017 年度）

航海番号 航路名	寄港地	航海日程	乗客数 (人)	貨物重量 (ton)
MN V-01 17 チューク北西航路	Dekehtik(P) / Weno(C) / Houk / Polowat / Tamatam / Pollap / Onoun / Magur / Ono / Onari / Pesarach / Nomwin / Fananu / Ruo / Murilo / Weno / Dekehtik(P)	2016/11/9 - 11/23	480	62
MN V-02 17 ポンペイ州南諸島 航路	Dekehtik(P) / Sapwuafik / Nukuoro / Kapinga / Nukuoro / Sapwuafik / Dekehtik(P)	2016/11/27 - 12/4	414	64
MN V-03 17 ポンペイ州東諸島 航路	Dekehtik(P) / Pingelap / Mokil / Dekehtik(P)	2016/12/11 - 12/14	292	40
MN V-04 17 コスラエ航路	Dekehtik(P) / Kosrae(K) / Dekehtik(P)	2016/12/17 - 12/21	490	67
MN V-05 17 ポンペイ東諸島航 路	Dekehtik(P) / Mokil / Pingelap / Kosrae(K) / Pingelap / Mokil / Dekehtik(P)	2017/1/10 - 1/16	294	93
MN V-06 17 ポンペイ定期航路	Dekehtik(P) / Sapwuafik / Nukuoro / Kapinga / Nukuoro / Sapwuafik / Dekehtik(P)	2017/1/21 - 1/23	231	133
MN V-07 17 ヤップ州定期航路	Dekehtik(P) / Onoun / Polowat / Satawal / Yap(Y)	2017/1/29 - 2/8	214	94

MN V-08 17 ヤップ定期航路	Yap(Y) / Ulithi / Fais / Euripik / Woleai / Ifaluk / Fechaulap / Elato / Lamotrek / Satawal / Lamotrek / Elato / Fechaulap / Ifaluk / Woleai / Euripik / Fais / Ulithi / Yap(Y)	2017/2/16 - 2/22	481	97
MN V-09 17 特別航路	Yap(Y) / Euripik / Woleai / Euripik / Yap(Y)	2017/2/24 - 2/28	80	120
MN V-10 17 ヤップ州航路	Yap(Y) / Ulithi / Fais / Euripik / Woleai / Ifaluk / Faraulap / Elato / Lamotrek / Satawal / Pohnpei(P)	2017/3/17 - 3/28	151	221
MN V-11 17 日本でドック入り		2017/4/14 - 6/5	0	0
MN V-12 17 ポンペイ南諸島航路	Dekehtik(P) / Sapwuafik / Nukuoro / Kapinga / Nukuoro / Sapwuafik / Dekehtik(P)	2017/6/12 - 6/24	420	109
MN V-13 17 ポンペイ東諸島航路	Dekehtik(P) / Mokil / Pingelap / Kosrae(K) / Pingelap / Mokil / Dekehtik(P)	2017/6/30 - 7/7	432	300
MN V-14 17 Yap/Pattiw 地域航路	Dekehtik(P) / Oroluk / Weno(C) / Pollap / Tamatam / Polowat / Houk / Satawal / Lamotrek / Elato / Faraulap / Ifalik / Woleai / Euripik / Fais / Ulithi / Yap(Y)	2017/7/14 - 9/24	n.a.	n.a.
		合計	3,979	1,400

注) P=ポンペイ州、C=チューク州、Y=ヤップ州、K=コスラエ州、太字は接岸可能な港湾。航海日程は、極めて流動的で、乗客、積荷、行事、船の状態、海況など様々な都合で変わり、予定されていた出航日が、2週間遅れで出航することはよくあるようである。

出典：連邦政府運輸通信インフラ省

表 2-9 Caroline Voyager 号の航海実績（2017 年度）

航海番号 航路名	寄港地	航海日程	乗客数 (人)	貨物重量 (ton)
CV V-01 17 Woleai 特別航路	Yap(Y) / Woleai / Fais / Ulithi / Yap(Y)	2016/11/6 - 11/13	329	1,892
CV V-02 17 ヤ ップ州定期航路	Yap(Y) / Ulithi / Fais / Euripik / Woleai / Ifaluk / Faraulap / Elato / Lamotrek / Satawal / Lamotrek / Elato / Faraulap / Ifalik / Woleai / Euripik / Soral / Fais / Ulithi / Yap(Y)	2016/11/16 - 12/2	325	221
CV V-03 17 ヤップ州航路	Yap(Y) / Ulithi / Fais / Euripik / Woleai / Ifaluk / Faraulap / Elato / Lamotrek / Satawal / Dekehtik(P)	2016/12/6 - 12/18	71	13
CV V-04 17 チューク/モトロ ック航路	Weno(C) / Nama / Pisamar / Losap / Namoluk / Ettal / Moch / Kuttu / Satowan / Ta Oneop / Lukinoch / Dekehtik(P)	2016/12/19 - 12/23	389	1,197
CV V-05 17 チ ューク/モトロ ック航路	Dekehtik(P) / Lukinoch / Oneop / Ta / Satowan / Kuttu / Moch / Ettal / Namoluk / Losap / Pisamar / Nama / Weno(C)	2017/1/27 - 2/8	438	147

CV V-06 17 チューク/モトロック航路	Weno(C) / Pollap / Tamatam / Polowat / Houk / Weno(C) / Onari / Onoun / Magur / Ono / Onari / Pesarach / Nomwin / Fananu / Ruo / Murilo / Weno(C) / Nama / Pisamar / Losap / Namoluk / Ettal / Moch / Kuttu / Satowan / Ta / Oneop / Lukinoch / Dekehtik(P)	2017/2/11 - 3/11	763	257
CV V-07 17 チューク/モトロック定期航路	Weno(C) / Nama / Pisamar / Losap / Namoluk / Ettal / Moch / Kuttu / Satowan / Ta / Oneop / Lukinoch / Dekehtik(P)	2017/3/13 - 3/20	172	159
CV V-08 17 ポンペイ南諸島航路	Dekehtik(P) / Sapwuafik / Nukuoro / Kapinga / Nukuoro / Sapwuafik / Dekehtik(P)	2017/3/24 - 3/31	214	54
CV V-09 17 ポンペイ東諸島航路	Dekehtik(P) / Pingelap / Mokil / Dekehtik(P)	2017/4/17 - 4/19	37	38
CV V-10 17 チューク州モトロック北西諸島航路	Dekehtik(P) / Oroluk / Lukinoch / Oneop / Ta / Satowan / Kuttu / Moch / Ettal / Namoluk / Pisamar / Losap / Nama / Weno(C) / Houk / Polowat / Tamatam / Pollap / Onoun / Magur / Ono / Onari / Pesarach / Nomwin / Fananu / Ruo / Murilo / Weno(C) / Nama / Pisamar / Losap / Namoluk / Ettal / Moch / Kuttu / Satowan / Ta / Oneop / Lukinoch / Weno(C) / Murilo / Ruo / Fananu / Nomwin / Pesarach / Onari / Ono / Magur / Onoun / Pollap / Tamatam / Polowat / Houk / Satawal / Lamotrek / Elato / Faraulap / Ifalik / Woleai / Euripik / Fais / Ulithi / Yap(Y) / Euripik / Woleai / Faraulap / Fais / Ulithi / Yap(Y)	2017/4/22 - 7/29	47	74
CV V-11 17 ポンペイ州学徒航路	Dekehtik(P) / Sapwafik / Nukuoro / Kapinga / Nukuoro / Sapwafik / Dekehtik(P)	2017/8/2 - 8/12	570	12
CV V-12 17 チューク州航路	Dekehtik(P) / Weno / Ettal / Satowan / Oneop / Lukinoch / Ta / Satowan / Kuttu / Moch / Ettal / Namoluk / Losap / Pisamar / Nama / Weno(C) / Houk / Polowat / Tamatam / Pollap / Onoun / Magur / Ono / Onari / Pesarach / Nomwin / Fananu / Ruo / Murilo / Weno(C) / Nama / Pisamar / Losap / Namoluk / Ettal / Moch / Kuttu / Satowan / Ta / Oneop / Lukinoch / Dekehtik(P)	2017/8/27 - 10/24	n.a.	n.a.
		合計	3,355	4,063

注) P=ポンペイ州、C=チューク州、Y=ヤップ州、K=コスラエ州、太字は接岸可能な港湾。航海日程は、極めて流動的で、乗客、積荷、行事、船の状態、海況など様々な都合で変わり、予定されていた出航日が、2週間遅れで出航することはよくあるようである。

出典：連邦政府運輸通信インフラ省

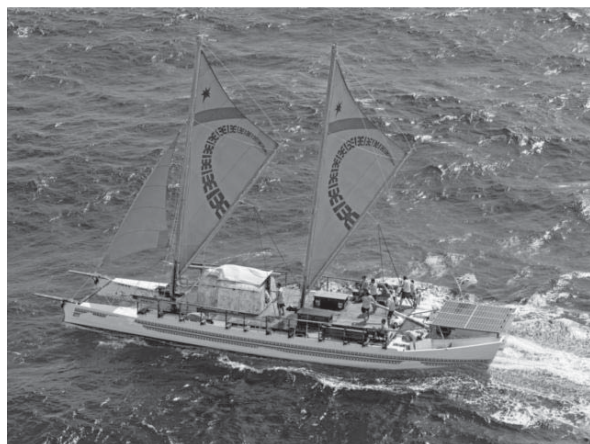
中国から供与された2隻のうち貨客船 Chirf Mailo 号（1088GT）は以前チューク州域内を、RORO 旅客船 Hapilmohol 1 号（1137GT）はヤップ州域内を運航していたが、両船ともに故障し、数年間運航を停止している。いずれも以前は中国船級協会（CCS）の船級を有し、中国の造船所でドック入りしていたが、中国側の支援がなくなったことから、Hapilmohol 1 号については、2018年にフィリピンの造船所で修繕を行ったものの、発電機の故障中でヤップ港に係留中である。Chirf Mailo 号についても、2019年にフィリピンで修繕を行う予定である。

<ポンペイ州政府運航の船舶>

ポンペイ州政府漁業水産養殖局（Office of Fisheries and Aquaculture (OFA), Pohnpei State Government）は、2018年6月に海外漁業協力財団（OFCE¹²）から30ft程度の小型艇の供与を受けた。OFAは、ポンペイ州の沿岸12海里以内の漁業活動、マングローブ、海洋保護区の管理を担当しており、29ft、23ft、18ftの3艇のボートを所有している。

ポンペイ州政府港湾庁（PPA）によると、ドイツ人慈善非営利団体である The Okeanos Foundation for the Sea¹³による双胴型小型帆船（太陽光、ココナッツ油も利用可能、30ft）が、ニュージーランドで建造され、2018年11月11日にポンペイに到着した¹⁴。同様の船舶がすでにフィジー、マーシャル諸島、パラオなどに寄贈されており、当該船舶を操船する船員の訓練も実施した。これに関連し、訓練センターやポンペイ州インフラ開発計画 2016～2025（2.3.2章）に記載のある浮体式のボートヤードも整備される予定である。

図 2-9 ポンペイ州政府港湾庁所有船舶



Okeanos Foundation 供与の船舶（HPより）



OFCE 供与の3隻のボート

ポンペイ州政府公安局（Department of Public Safety, Pohnpei State Government）は、ポンペイ州海域¹⁵の海上における捜索及び救助（SAR）と法執行両方の責務を担っている。そのため、JICA 供与の小型ボート2艇（27フィート、115馬力と60馬力×2=120馬力

¹² <http://ofcf.or.jp/>

¹³ <https://okeanos-foundation.org/foundation/>

¹⁴ http://www.kpress.info/index.php?option=com_content&view=article&id=1163:okeanos-double-hulled-traditionally-styled-canoe-arrives-to-serve-pohnpei-outer-islands&catid=8&Itemid=103

¹⁵ 沿岸12マイル内の外国籍漁船の商業漁業は禁止されていたが、その範囲を2018年7月以降、沿岸24マイルまで拡張した。

(当該エンジンは OFCF によって換装されて新しい)、ヤマハ製)を保有する。当該ボートについては現地業者の定期点検整備と職員による通常点検整備を両方実施している。

また、緊急消防局 (Fire and Emergency Division) は、海陸の救助活動に従事しており、2017 年 5 月に日本大使館供与のレスキューボート (23ft、ヤマハの 200 馬力エンジン) を有しており、7 名のダイバーが所属している。メンテナンスは現地ヤマハで定期点検、通常点検は職員が実施している。ポンペイ在住のダイバーの OMURA 氏 (日本人) の指導も受けているとのことであった。

図 2-10 ポンペイ州政府公安庁所有船舶



日本供与のレスキューボート

<チューク州政府運航の船舶>

チューク州運輸公共事業局 (Department of Transportation & Public Works, Chuuk State) は、中国から供与された貨客船 Chief Mairo 号 (1088GT、中国の武漢で建造) を所有するが、エンジンの不調、各種ポンプの不調等によりここ 5~6 年全く運航しておらず、係留されたままである。2019 年にフィリピンでドック入りする予定とのことであった。

Chief Mailo 号が数年間使用できない状態であるので、5 隻の元漁船を最大積載トン数 3 トン旅客定員最大 20 名の旅客船に改造し、離島の地方政府が 2 隻を運航、民間企業が 3 隻をチューク環礁内の離島まで運航している。これらの小型船では大型の貨物は運搬できず、また時間がかかる (一番遠い離島まで 24~26 時間) ので、年に 4 回ほど寄港する連邦政府の貨客船が運航する際は、いつも貨物、旅客ともに満載状態となる。チューク環礁内であっても、環礁 (最大径 64 km、周囲 300 km) が巨大なため、風が強い際には、かなりの高波になり、小型船の運航は極めて危険である。

チューク州では、海洋資源局 (Marine Resource Department, Chuuk State Government) に船外機付きの小さなボート 3 隻、災害対応事務所に小型のスキフが 1 艘あるだけであり、警察もボートを所有していない。船舶事故時には民間の船を雇って、連邦政府の巡視艇が来るまで対応することとなる。しかし連邦政府の船がポンペイからくるのに 3 日程度かかる。

チューク州海洋資源局は、チューク州の領海 12 海里以内の海洋資源開発及び保護を管轄し、海洋資源環境の調査、監視のための小型のボート 3 隻 (19ft 60 馬力エンジン、18ft 60 馬力エンジン 2 基、23ft 150 馬力エンジン) を所有している。

図 2- 11 チューク州政府が運航する船舶



運航休止中の連邦政府所有チューク州管理の貨客船 Chief Mairo 号



元漁船を改造した旅客船



米国供与の小型船舶



海洋資源局が所有するボート (中央)

【Seaward Holding Micronesia】

チューク州では、民間の Seaward Holding Micronesia 社¹⁶が、チューク州で沈船ダイビング等観光用の旅客船“SS Thorfinn”（599GT）を所有・運航している。

図 2-12 民間会社 Seaward 社が所有運航する SS Thorfinn



旅客船 SS Thorfinn 号



チューク環礁内沈船ダイビングスポット

出典：Seaward Holding Micronesia 社 HP

【TRUK Transportation Co., Inc (TRANSCO)】

TRANSCO はチューク州ウエノ港のターミナルサービス、乙仲、海運代理店、フォワーダー等を実施する民間企業で、旧延縄漁船を 2013 年に改造した小型旅客船 MS Transco（長さ 53ft、幅 15.75ft、深さ 6.5ft、総トン数 36.4GT）を有している。このほか、20ft、26ft、28ft の小型ボートも有しており、これらはチューク環礁内の離島等に運航している。

図 2-13 民間企業 TRANSCO 社が所有運航する MS TRASCO



MS TRASCO 号



TRANSCO 社

¹⁶ <https://thorfinn.net/>

<ヤップ州政府運航の船舶>

ヤップ州運輸公共事業省（Department of Public Works & Transportation, Yap State）は、1986年から船舶を所有し、自前で州内の運航を行っていたが、2007年に中国から供与された貨客船 Hapilmohol 1 号（1137GT、旅客定員 192 名）に代替され、現在運航管理（所有は連邦政府）しているのは Hapilmohol 1 号だけである。ヤップ州内の 9 つの離島／環礁を往復 14～17 日間程度かけて運航しており、船員、燃料代等運用にかかる経費は全てヤップ州が負担している。離島／環礁では、大型船は着岸出来ないため、沖止めし、小型ボート（H1 号は 4 隻の小型ボートを搭載）で貨客の積み下ろしを行う。なお、9 つの離島／環礁のうち、3 つは小型ボートを所有している。運輸公共事業省の職員数は約 70 名、うち海事関係が 11 名、H1 号の船員が 24 名いる。

2018 年 5 月より、同船はフィリピンでドック入り（ドック入りの経費は連邦政府負担）し、その間は、ごく稀に連邦政府が所有運航する 2 隻の貨客船のどちらかが寄港することがあるものの、基本的に代替交通手段がない。中国から供与された 1 隻でフル稼働しても、月に 1～2 回しか各離島／環礁に運航できない状況となっている。

ヤップ州の他の政府機関では、警察が 1 隻、ヤップ州政府資源開発省が 3 隻、ヤップ漁業庁（YAP Fishing Authority, YFA）が 6 隻の小型ボートを所有している。

図 2-14 ヤップ州政府が運航する船舶



貨客船 Hapilmohol 1 号



ヤップ漁業庁（YFA）が所有する小型艇

<コスラエ州政府運航の船舶>

コスラエ州資源経済省（Department of Resources and Economic Affairs, DREA）は、日本から供与されたボートを含めて 2 隻の船舶を所有している。日本から供与された 1 隻は、主に海難救助用として使用している。

DREA の一部局であるコスラエ州政府漁業海洋資源局（Fisheries and Marine Resources Division）は、12 海里以内の漁業及び海洋水産業の振興、並びに漁業にかかる安全の確保を所管しており、3 隻のボートを有し、捜索&救難等に使用している。

図 2-15 コスラエ州政府の所有船舶



日本が供与した災害救助艇



漁業海洋資源局の専用岸壁に係留してある
日本供与の小型艇

<外航海運>

FSM では、外国との貨物輸送を手掛ける国内事業者は存在せず、すべて外国の事業者によるものとなっている。FSM は米国や東アジア、東南アジアからかなり頻繁に運航サービスが行われているものの、FSM と南太平洋を結ぶルート、とりわけ豪州、ニュージーランド、フィジーと直接結ぶ輸送ルートに関しては、拡大する余地が残されている。ミクロネシア諸島と定期的な外航航路を有する船主は、次の 3 社に限定されている。

表 2-10 ミクロネシアと定期外航航路を有する船主

社名	概要
協和海運 ¹⁷	FSM Line 社及び WESPAC-Kyowa Shipping 社との共同配船、Matson 社との共同運航により、日本を始めとするアジア各港からミクロネシア諸港へ 12,000 載貨重量トン級多目的船“KYOWA STORK”“KYOWA FALCON”“KYOWA ORCHID”の 3 隻を中心としたサービスを提供、2 週間に一度の頻度で寄港する。
Mariana Express Lines Limited (MELL) ¹⁸	シンガポールに本拠を置くコンテナキャリアで、10 隻のコンテナ船を所有し、太平洋諸島、アジア、オセアニア間でサービスを提供する。2015 年 3 月に、同社はシンガポールの Pacific International Lines (PIL) に買収され、その子会社となった。同社の EAST MICRONESIA SERVICE では、協和海運との共同運航、MAJURO SOUTH PACIFIC SERVICE では、自社船“Kota Hening”“Kota Hapas”“Kota Hakim”をマジュロからコスラエ、ポンペイ港に月 2 回配船。MICRONESIA EXPRESS SERVICE では、自社船“Kota Harum”“Kota Hidayah”をグアム、サイパンからヤップ港に月 1~2 回配船している。
Matson Navigation Company, Inc. ¹⁹	Matson Navigation は、米国西岸からハワイ、グアム、南太平洋諸国の島嶼経済に有用なコンテナ船、RORO 船、バージを含む 17 隻の船隊を運営する。かつて同社は定期的にミクロネシア諸港に配船していたが、現在、同社のコンテナはグアムで協和海運の船に載せ替えて運ばれている。

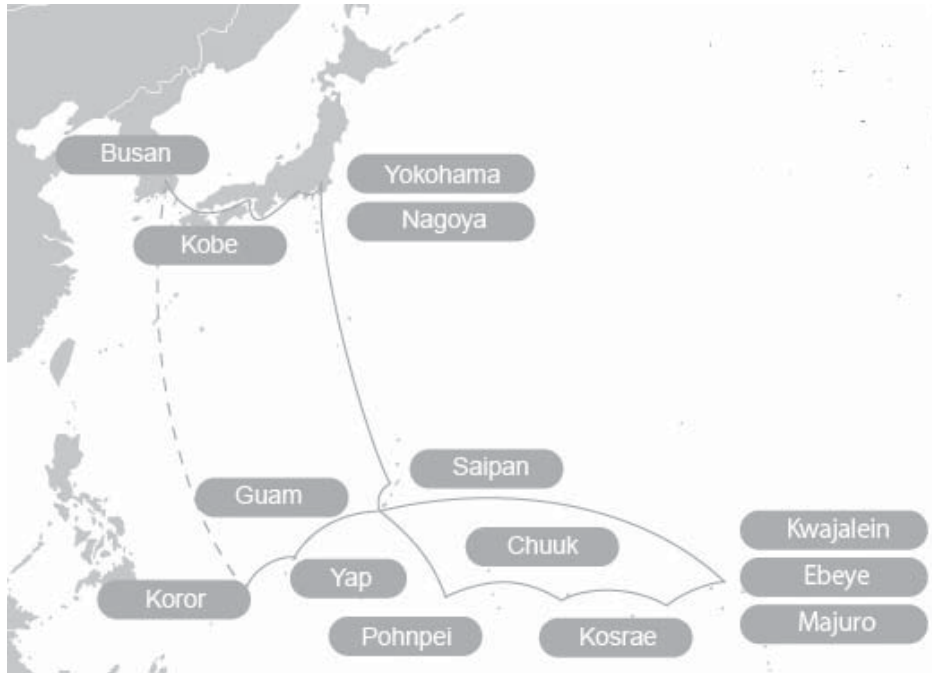
出典：各社ウェブサイト

¹⁷ <https://www.kyowa-line.co.jp/>

¹⁸ <https://www.mellship.com>

¹⁹ <https://www.matson.com/>

図 2-16 協和海運ミクロネシア航路



出典：協和海運ウェブサイトより

図 2-17 Mariana Express Lines Limited (MELL) 社航路



Micronesia Express Service



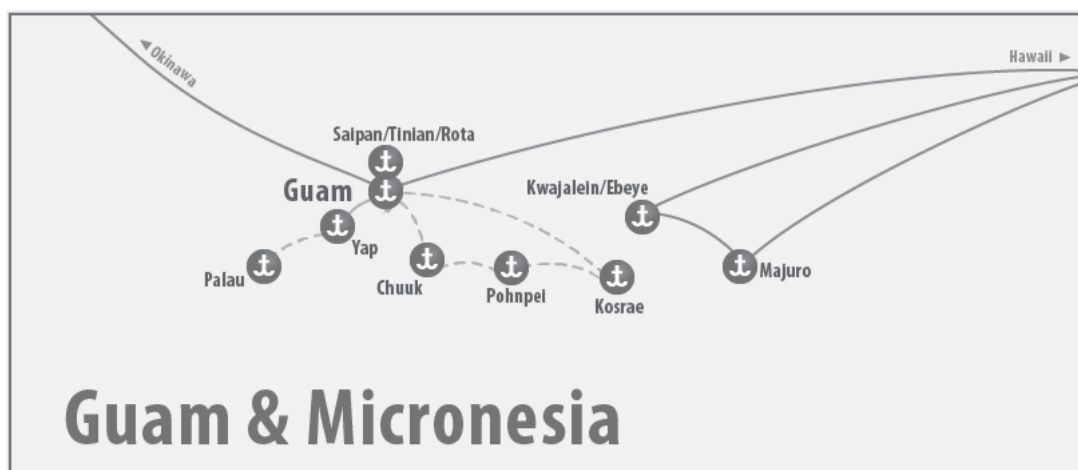
East Micronesia Service



Majuro South Pacific Service

出典：PIL 社ウェブサイトより

図 2-18 MATSON 社グアム・ミクロネシア航路



出典：MATSON 社ウェブサイトより

<観光クルーズ船>

クルーズ産業に関して、FSM ではまだまだ未開発のままである。他の太平洋島嶼国と比べて、FSM に訪れるクルーズ船は少ない。

表 2-11 ミクロネシア諸港に寄港するクルーズ船

クルーズ会社	概要
Crystal Cruises	米西岸サンディエゴを起点にハワイ、ポンペイ、グアムを含む太平洋諸島を巡り、香港、シンガポールまで周遊するルートを持つ客船「Crystal Symphony (最大収容人数 1,010 人)」を運航
Phoenix Reisen	仏ニースを起点に中南米、パナマ、ポンペイを含む太平洋諸国、日本、中国、香港、東南アジア、インド、スエズ、地中海、仏ニースに戻る世界一周ルートを持つ「Amadea (同 600 人)」を運航

注) 2018 年 12 月から 2021 年 5 月までにポンペイ港寄港予定のものを抜粋

出典：クルーズタイムテーブル・コム²⁰

ミクロネシア諸島フォーラム (Micronesia Islands Forum、MIF) は、2015 年 4 月、地域の島嶼を周遊する小型のクルーズ船を運航するよう提案した。ミクロネシア地域は大型クルーズ船の寄港はなく、グアム観光協会会長であり地域観光委員会会長でもある Nathan Denight 氏は、地元を基地とするクルーズ船企業を立ち上げ、クルーズ船産業の育成を検討するチームを設立したいと述べている。小型クルーズ船運航構想は地域観光産業を盛り上げ、投資を刺激する絶好の機会でもある。同会長は地域のハブ空港であるグアム空港を利用してグアム港を基地にするクルーズ船運航が最も望ましいとしている。構想案では、50 人から 400 人の乗客を乗せて 1 週間のクルーズを年間 38 回運航し、一人当たり支出金額は 1,500 米ドルを見込んでいる。また、年間収益を 500 万米ドルから 3,990 万米ドルとみている。大型クルーズ船産業では、最近 Star Cruise がフィリピンを基地にして、13 階建ての 935 客室を持つ Superstar Virgo 号をグアムおよびサイパン航路においてパッケージ料金で運航している。²¹

²⁰ <https://www.cruisetimetables.com/>

²¹ Mariana Variety/ May 12, 17 (ミクロネシアの主要紙)

<税関による検査体制>

連邦政府財務省（税関）（Department of Finance and Administration, Government of the FSM）によるボーダーコントロールは、主として輸入貨物について検査体制を重視している。その対象物の範囲は広く、水産物、水産加工品から一般商品までを扱っている。しかし、税関検査のための X 線検査装置はなく、空港、海港ともにすべて検査官の手作業で、目視での検査を実施している。麻薬探査犬もない。

ポンペイ空港出国時の X 線装置はユナイテッド航空所有のものであり、入国してくる貨物を検査できる装置はない。船舶の入港時には海運代理店経由で連絡が来て、それから検査に出向いている。

密輸検査に係る内部手続は、関係機関との協働で実施しており、水産系については、国家海洋資源省（National Oceanic Resource and Development Authority、NORMA²²）が協力し、摘発等の行為については、National Police and Surveillance との協働である。税関は船舶を有しておらず、基本的には陸上での対応となり、沖合で漁船やプレジャーボート等により密輸活動があったとしても対応は出来ていない。

オセアニア税関機構（OCEANIA Custom Organization²³）のメンバーで、太平洋島嶼国間でのネットワークを有しており、情報共有をはかるとともに、豪州や日本の支援も得て、訓練を実施している。なお、世界税関機構（World Custom Organization）には加盟していない。²⁴

<港湾関連行政手続き>

連邦政府司法省（Department of Justice, Government of the FSM）によると、FSM に入港する全ての船舶は入港の 24 時間～72 時間前までに船舶名、目的、船員リスト、乗客数等を事務所にメールベース又は代理店経由で提出することが求められている。

船舶到着時に入管職員が立ち会って、事前に提出された情報に齟齬がないかどうか検査する。貨物船は月に 1～2 隻しか入港しないが、漁船やヨットの入港は数多い。税関、国家海洋資源省（NORMA）等関係機関と連携して対応している。

なお、FSM 各州の入港時にそれぞれ検査が必要である。ポンペイ州の次にチューク州に寄港したとしてもポンペイ州を出た後、他国に寄港しているかいないか判別できないためである。

²² <http://www.norma.fm/>

²³ <https://www.ocossec.org/>

²⁴ 連邦政府財務省（税関）2018 年 9 月面談メモ

2.2.2 造修繕業

FSM には、コスラエ州とヤップ州に漁船や小型ボートの修繕ができるスリップウェーが存在する。チューク州では、小型漁船修繕用のスリップウェーがチューク環礁内ファナバガス島に存在するが、今は使われていない。これら以外には FSM 内には造修繕施設は存在せず、造修繕所の新設の計画も特でない。2016～2025 年のインフラ開発計画では、港湾に関するものが多く記載されているが、海運、造船産業振興にかかる計画は存在しない。

ヤップ州には、1980 年代に日本の ODA で整備したスリップウェーがある。ヤップ州政府漁業公社 (YAP Fishing Authority、YFA²⁵) がそのスリップウェーの維持管理を行っており、2018 年 7 月より小型 FRP 漁船の修理などのエンジニアリング業務も開始した。

図 2-19 ヤップ州政府漁業公社が維持管理するスリップウェー



YFA の所在地



YFA が所有管理する小型のスリップウェー



YFA が所有管理する小型のスリップウェー



ワークショップ

コスラエ州政府はスリップウェーを 2 つ所有している。コスラエ港湾庁 (KPA) がそのスリップウェーの維持管理を行っており、そのうちの 1 つは 2007 年からは中国の漁業会社 Lian Cheng²⁶ にリース (それ以前は、韓国の会社にリース) し、同社が所有している漁船を年間 20 隻程度、そこで修繕、メンテナンスしている。もう 1 つのスリップウェーは劣化し、現在使用されていない。

²⁵ <http://yapfishingauthority.com/>

²⁶ Shenzhen Liancheng Oceanic Fisheries Co., Ltd (深圳市联成远洋渔业有限公司)
<http://www.iszlc.com/>

図 2-20 コスラエ港湾庁が所有するスリップウェー



スリップウェーにのる修繕中の漁船



使用されていないもう一つのスリップウェー

なお、チューク州ウエノ港でターミナルサービス、荷揚げ・荷下ろし、海運代理店、フォワーダー等を実施する民間企業 TRANSCO 社によると、同社が所有する小型旅客船 MS Transco (長さ 53ft、幅 15.75ft、深さ 6.5ft、総トン数 36.4GT) や 20ft、26ft、28ft の小型ボートのメンテナンスは、フィリピン人の作業員がいて、全て自前で実施しているとのことであった。小型旅客船については、協和海運の船舶が寄港した際に、同船のクレーンを使用して陸揚げした後、陸上でメンテナンスし、2 週間後の次の便でまた同じように同船のクレーンで降ろしているようである。

2.2.3 船員教育

海事教育は、ミクロネシア短期大学 (College of Micronesia²⁷) がヤップ州でミクロネシア海事水産学校 (FSM FISHERIES AND MARITIME INSTITUTE²⁸) を創設し、船員教育を行っている。

【ミクロネシア海事水産学校 (ミクロネシア短期大学)】

元々はミクロネシア及びフィリピンで活動する非営利団体である Pacific Mission Aviation²⁹ (PMA) がヤップ州とともに 1989 年に設立した海事水産アカデミー (Maritime and Fisheries Academy) が始まりである。

1995 年に 4 州及び連邦政府でリーダーシップ会議 (Leadership conference) が開催され、3 つの優先的取組事項、①観光・漁業、②農業、③海上輸送が決定された。これを受け、1999 年 8 月 10 日に学校設立の契約書に署名がなされ、2000 年 1 月に校舎が完成、同年 9 月より講座を開講した。

当初の講座は安全当直課程 (Safety watchkeeping course) と商船漁船乗組員課程 (merchant/fishing vessel crew course) の 2 課程だった。2004 年からは 2 年間コースとなり、航海課程 (Navigation Course)、漁業課程 (Fishing Course)、機関課程 (Marine Engineering Course) の 3 課程となった。ただし、漁業課程は独立したフルコースプログラムではなく、今後さらなる改善が必要である。

²⁷ <http://www.comfsm.fm/>

²⁸ <http://www.comfsm.fm/?q=fmi>

²⁹ <http://www.pmapacific.org/>

ミクロネシア海事水産学校は、連邦政府運輸通信インフラ省により STCW 条約に準拠した船員教育機関として認められている。5 年毎に太平洋共同体事務局 (Secretariat of Pacific Community -SPC) が監査に入り、その際に運輸通信インフラ省海事局職員も同行する。

定員は 1 学年 30 名の合計 60 名である。訪問した 2018 年 9 月には、1 年生が 23 名 (航海 10 名、機関 6 名、航海+漁業 7 名)、2 年生が 20 名 (航海 8 名、機関 9 名、航海+漁業 3 名) の 43 名が在籍していた。学生の出身州別では 1 年生がチューク州 10 名、ポンペイ州 11 名、ヤップ州 2 名、2 年生がチューク州 2 名、ポンペイ州 11 名、ヤップ州 7 名で、コスラエ州出身の学生は在籍していない。

教員は計 6 名 (Director を含む) で全員が船員経験者であり、内訳は航海科が 4 名 (うち 1 名が漁業担当)、機関科が 2 名であった。そのほか、4 名の警備員、4 名の事務職員を雇用している。

通常の 3 課程は 8 月から 5 月までで、6 月及び 7 月には消防、Professional survival、救急医療等を含む高等安全課程 (Advanced Safety Course) を開設している。

教育設備は、学校設立時に JICA から供与された消防設備、エンジン、発電機、FRP ボート 2 隻 (22ft、31ft)、手漕ぎの訓練艇 (元木造救命ボート)、膨張式いかだ (膨張してもすぐしぼんでしまう)、無線設備の他、日本財団から 2014 年に供与された航海シミュレーター等がある。シミュレーターの船型は漁船、警備艇、貨物船、油タンカー、コンテナ船、クルーズ船、タグボートがそれぞれ複数あるが、ミクロネシア海域の電子海図はない。

学生は課程を修了すると学校から修了証が発行される。その後、6 か月の乗船訓練を経て、連邦政府運輸省の試験に合格すれば、士官の船員免状が取得できる。しかし当該試験をパスして士官となったのはごくわずかである。中国から供与されてヤップ州で運航、管理している Hapilmohol 1 号の航海士と機関士が同校の卒業生である。

試験を受けなくとも部員としては乗船できるので、卒業生の半数程度は、日本の海外まき網漁船、FSM 所有の船舶、ダイビング用のボート (Diving Sea Gul)、ポンペイの国営漁業公社 (National Fisheries Corporation) 等に就職し、甲板手、甲板員、操機手、操機員、司厨員として乗船している。このほか、漁船の漁業活動監視のためのオブザーバーとして乗船する者も多数いる。なお、日本の漁船は船員に対する待遇がよいので人気がある。中国漁船や韓国漁船は労働安全衛生状態がよくないために、敬遠する者が多い。船員にならない者は、ガソリンスタンドや小売店の店員として働いている。修了生の就職先確保が課題である。

なお、豪州から供与された小型巡視船の乗組員になった者もいるが、同乗組員の教育は全て豪州で一から行われる。また、ミクロネシア人は米国内で共住したり、就職したりすることが合法的に認められているが、米国籍の船員にだけはなれないこととなっている。

予算は国会承認後、ミクロネシア短期大学経由で交付される。2018 年度は 833,915 米ドル、2017 年度は 875,611 米ドルだった。

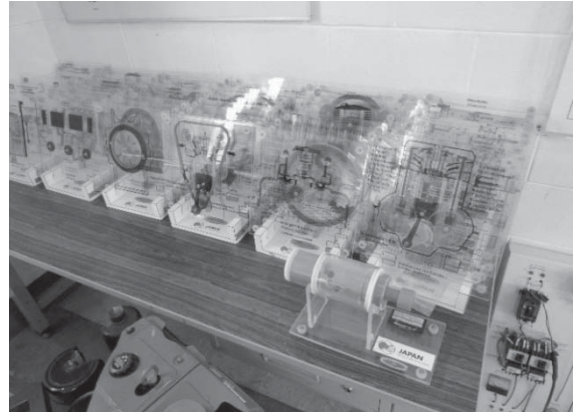
キリバス、フィジーなど周辺国に船員教育学校が存在するが、特にそれらの国々との協力関係はない。

今後の課題として、①卒業生の (船員としての) 就職先の確保、②卒業生のより高度なコースへの進学 (笹川奨学金による WMU 留学者は 1 名のみ)、③各種教育訓練設備、資機材等の更新などがある。

図 2-21 ミクロネシア海事水産学校



教育訓練艇（YAP 港漁業用岸壁に係留）



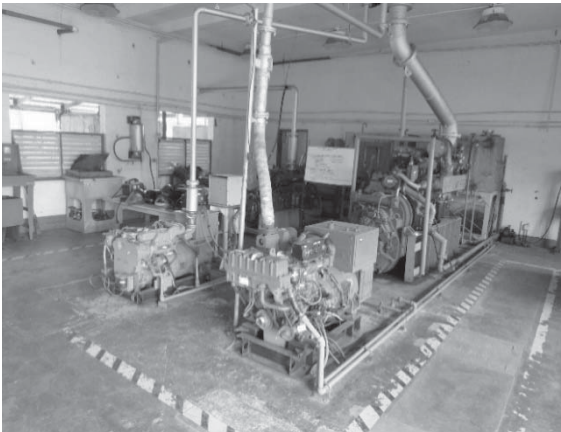
日本から供与された教材



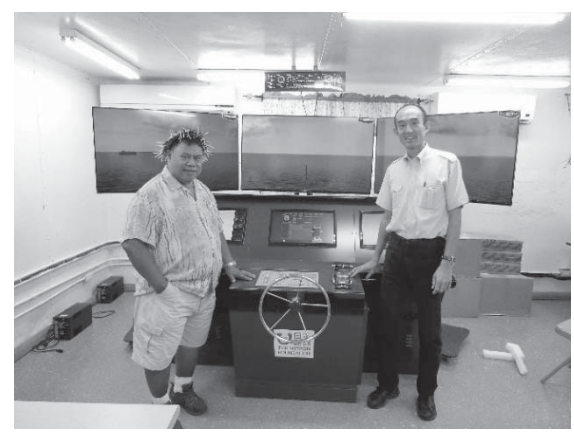
無線機器実習室



消防訓練施設



機関実習室



Ewarmai 学校長と航海シミュレーター

2.2.4 港湾設備

ミクロネシア連邦での国際港は、ポンペイ州、ヤップ州、チューク州、コスラエ州に各 1 か所ある。FSM の港湾は、各州政府の港湾庁または運輸公共事業省によって管理されている。

(1) ポンペイ州ポンペイ港

ポンペイ州で唯一の国際港湾であるポンペイ港は、首都パリキールとミクロネシア連邦政府庁舎があるポンペイ島に所在し、州都コロニアの北側の環礁内でポンペイ空港と隣接している。同港は、ポンペイ州政府港湾庁（Pohnpei Ports Authority、PPA）によって運営されている。港湾は主に輸入コンテナ貨物の荷役に利用され、国際用岸壁、漁船用岸壁、国内用岸壁、海上巡視艇用岸壁の 4 つの岸壁に分割される。

図 2-22 ポンペイ港の位置



出典：Logistics Capacity Assessment ウェブサイト³⁰及び Google Map より作成

³⁰ <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.1+Micronesia+Port+of+Pohnpei>

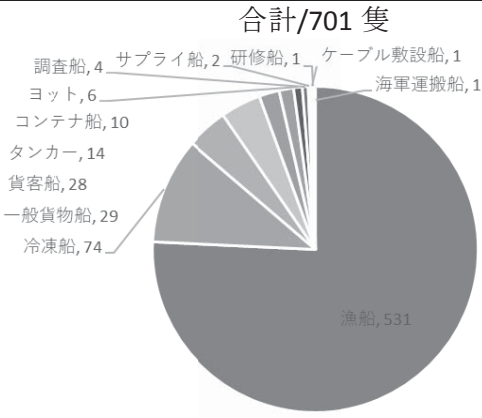
表 2-12 ポンペイ港の港湾施設データ

係留施設	国際用岸壁、漁船用岸壁、国内用岸壁、海上巡視艇用岸壁の4つの岸壁で構成される。		
埠頭サイズ		岸壁長さ	最大喫水
	国際用岸壁	324m	12m
	漁船用岸壁	70m	5m
	国内用岸壁	32m	5m
保管施設			
屋外コンテナ蔵置容量	7500 m ²		
トランジット貨物保管倉庫	7500 m ²		
荷捌き施設	リーチスタッカー (35 トン) フォークリフト (1x25 トン、2x5 トン、1x6 トン) 岸壁にコンテナクレーンがなく、船舶に取り付けられた揚貨装置による荷揚げ・荷下ろしとなる。		
航行援助サービス	n.a.		
港湾運営事業者	ターミナルサービスはポンペイ州政府港湾庁 (Pohnpei Ports Authority、PPA)、港湾内の貨物取扱・船荷の積み卸しについては民間会社 Federated Shipping Company (FSCO) により行われている。		

出典：ポンペイ州政府港湾庁及び Logistics Capacity Assessment のウェブサイトより作成

ポンペイ港は月間約 4～5 隻の貨物船を取り扱っているが、ほとんどのコンテナ貨物は、ポンペイ港に定期航路を有する Matson 社と協和海運の共同運航船によるもので、月間約 80TEU のコンテナ貨物を取り扱っている。また、毎月一度の頻度で油タンカーを受け入れている。ポンペイ州政府港湾庁 (PPA) によると、ポンペイ港は貨客船のみならず、多くの漁船、クルーズ船、米国の艦船や調査船が寄港することから混雑が激しくなっており、港湾の拡張が急務となっている。

表 2-13 ポンペイ港の港湾データ

船舶寄港隻数 (2017 年)	<p>合計/701 隻</p>  <p>調査船, 4 サプライ船, 2 研修船, 1 ケーブル敷設船, 1 ヨット, 6 海軍運搬船, 1 コンテナ船, 10 タンカー, 14 貨客船, 28 一般貨物船, 29 冷凍船, 74 漁船, 531</p>
コンテナ取扱量 (2017 年)	950TEU
バルク貨物取扱量	n.a.

出典：IHS データベース及び Logistics Capacity Assessment のウェブサイトより作成

図 2-23 ポンペイ港の港湾保管・荷捌き施設



コンテナ荷下ろし作業中のトップローダー



コンテナヤード



トランジット貨物用保管倉庫



保管倉庫内

出典：Logistics Capacity Assessment のウェブサイトより

ポンペイ州政府保安局（Department of Pubic Safety, Pohnpei State Government）は救難救助活動と法執行両方の責務を負っている。現在は内陸庁舎内に事務所があるが、緊急時に対応できるように海に面した場所への移転が必要であるため、沿岸部への移転を州知事に申請している。また、海上部門の人員は 8 名であるが、増員を申請している。

（2）チューク州ウエノ港

チューク州で唯一の国際港であるウエノ港は、州政府運輸公共事業省が運営している。運輸公共事業省は、チューク州全域の港湾と空港の両方を担当している。同港は 2 つの主要な埠頭で構成され、国際貨物と国内貨物の両方を扱う。ターミナルを通過する貨物は、車両以外は、ほとんどがコンテナ貨物である。チューク（旧 Truk）環礁は、第二次世界大戦中に日本艦隊の中継港であった。