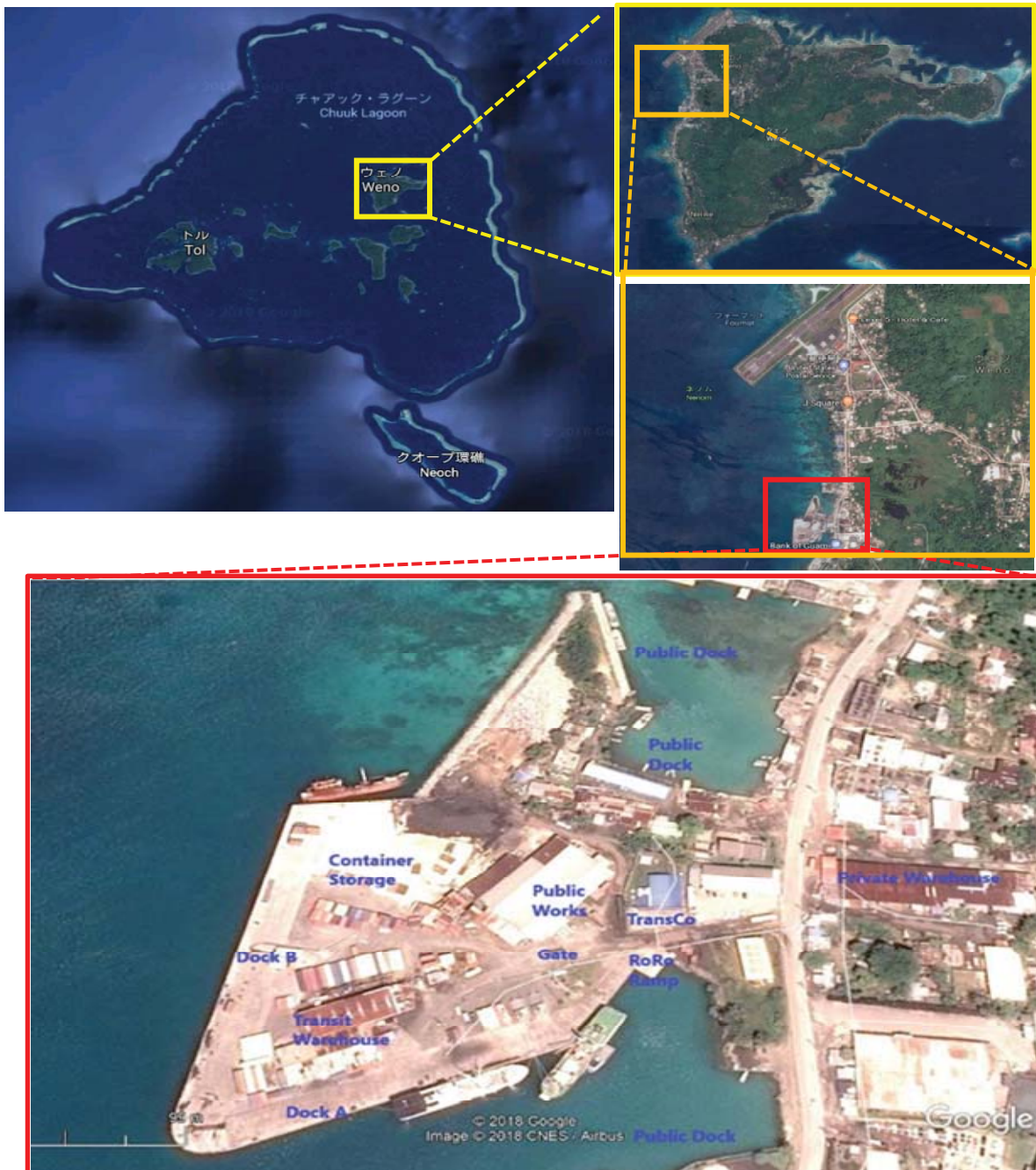


図 2-24 ウエノ港の位置



出典：Logistics Capacity Assessment ウェブサイト³¹および Google Map より作成

同港は月間約 5 隻の貨物船を取り扱っているが、そのほとんどが Matson 社と協和海運の共同運航船によるコンテナ貨物である。

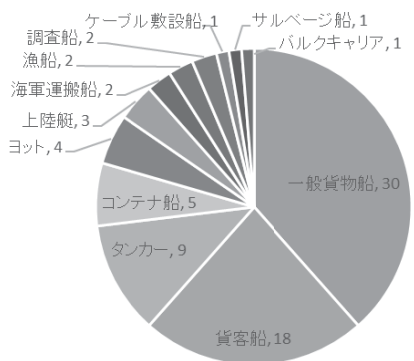
³¹ <https://dlca.logcluster.org/pages/releaseview.action?pageId=12944968>

表 2-14 ウエノ港の港湾施設データ

| | |
|--------------|--|
| 係留施設 | 2 つの岸壁で構成される。岸壁に接岸した最大船型は 13000 トンだった。より大きな船はラグーンに錨泊可能。 |
| 埠頭サイズ | 岸壁長さ 最大喫水 A 岸壁 180m 9m B 岸壁 190m 9m |
| 保管施設 | |
| 屋外コンテナ蔵置容量 | 6,000 m ² |
| トランジット貨物保管倉庫 | 700 m ² |
| 荷捌き施設 | リーチスタッカー (30 トン) フォークリフト (1x2 トン、1x5 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 | 水先案内は民間会社 Transco を通じて利用可能 |
| 港湾運営事業者 | ターミナルサービスは州政府運輸公共事業省、港湾内の貨物取扱・船荷の積み卸しについては民間会社 Transco により行われている。 |

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

表 2-15 ウエノ港の港湾データ

| | |
|------------------|---|
| 船舶寄港隻数 (2017 年) | <p>合計/78 隻</p>  <p>ケーブル敷設船, 1 隻 サルベージ船, 1 隻 バルクキャリア, 1 隻 一般貨物船, 30 隻 貨客船, 18 隻 タンカー, 9 隻 コンテナ船, 5 隻 ヨット, 4 隻 上陸艇, 3 隻 海軍運搬船, 2 隻 漁船, 2 隻 調査船, 2 隻</p> |
| コンテナ取扱量 (2017 年) | 750TEU |
| ブレイクバルク貨物取扱量 | 年間約 150-200 トン |

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

図 2-25 チューク州ウエノ港



ウエノ港外観



A岸壁とトランジット貨物用倉庫



コンテナ荷下ろし作業中のリーチスタッカーとコンテナヤード



トランジット倉庫に隣接する倉庫



岸壁横の転覆船
(2018年10月に米軍が撤去予定)

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

チューク州運輸公共事業局によると、ウエノ港は日本の ODA により、拡張整備が行われてきているが、現行の B 岸壁をさらに 500 フィート（約 150m）幅 130 フィート（約 40m）拡張する計画がある。

ポンペイ港、コスラエ港は、それぞれ州の港湾当局（Port Authority）が独立採算で港湾事業を行っており、港湾関係の手数料収入をある程度自由に使用することが出来るのに対し、チューク州とヤップ州は、国直轄のため、収入は国家に入ってしまう、自由に計画を立てて実行することが出来ないのが難点である。

（3）ヤップ州コロニア港

ヤップ州で唯一の国際港であるコロニア港は、ヤップ州の港湾と空港の両方を所管するヤップ州運輸公共事業省（Yap State government Department of Transport and Public works）が運営している。

図 2-26 ヤップ州コロニア港の位置



出典：Logistics Capacity Assessment ウェブサイト³²及び Google Map より作成

³² <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.3+Micronesia+Port+of+Yap>

表 2-16 ヤップ州コロニア港の港湾施設データ

| | |
|------------------------------------|---|
| 係留施設 | 国際用主岸壁、RORO 船用コンクリート傾斜路、漁船用岸壁、国内用岸壁、公共用岸壁で構成 岸壁長さ 最大喫水 |
| 埠頭サイズ | 主岸壁 264m 4.6m |
| 保管施設 屋外コンテナ蔵置容量 トランジット貨物保管倉庫 | n.a. 200 m2 |
| 荷捌き施設 | リーチスタッカー（修理中） フォークリフト（1x25 トン、2x3 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 | パイロットサービスは、民間会社 WAAP を通じて外注できる。連邦政府から免状を受けた水先案内人（民間人）4 人がヤップ州にいるが、パイロットに使用するボートは民間所有。タグボートは民間も含めてヤップ州には存在せず、必要な時には、グアムやパラオから借りることとなる。 |
| 港湾運営事業者 | 港湾運営はヤップ州運輸公共事業省、港湾内の貨物取扱・船荷の積み卸しについては民間会社 WAAP に委託されている |

出典：Logistics Capacity Assessment のウェブサイト

ヤップ港に定期的に入港する（外航）船舶は、協和海運 と米 Matson 社の共同運航船が各月 1 回、MELL（シンガポール）社が月 2 回、油タンカーが月 1 回である。

表 2-17 ヤップ州コロニア港の港湾データ

| | |
|-----------------|-------------------|
| 船舶寄港隻数（2017 年） | 合計 60 隻（船種別内訳は不明） |
| コンテナ取扱量（2017 年） | 720TEU |
| ブレークバルク貨物取扱量 | n.a. |

出典：Logistics Capacity Assessment のウェブサイト

図 2-27 ヤップ州コロニア港



国際用主岸壁



1992 年に日本の援助で延伸された岸壁



貨客船 Hapilmohol 1 用の傾斜路



漁業用岸壁と公共用岸壁³³



コンテナ保管区域



トランジット貨物倉庫



2006年の台風エステルにより側面壁と天井が露出したトランジット貨物倉庫



修理中のトップローダー

³³ 公共用岸壁に係留中の白と緑色の外板の船舶は、元々は台湾か韓国の延縄漁船であったが、違法操業で拿捕され、当該船舶を放棄したため、地元の建設会社が建設資材運搬のために購入したもの。冷蔵システムにフロンを使用していることから、当該システムは現在使用不可となっている。



コンテナ運搬用 25 トンフォークリフト



ヤップ州コロニア港近くの放置船

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

ヤップ州インフラ開発計画 2016～2025（2.3.2 章）に記載のある港湾関係のプロジェクト計画については、港湾区域の拡張の検討を進めており、またセキュリティ関連で ISPS のフェンスについても設置工事中である。さらに海図の更新については、米国によって測量は行われたが、いつ海図が更新されるかは決まっていない。

（4）コスラエ州オキヤット港

コスラエ州には国際港がオキヤット（Okat）に1つ、国内港がレラ（Lelu）に1つある。ウトウェ（Utwe）港には漁船の給水設備があるが商業港としては使用されていない。その他小型艇用のマリーナもオキヤット、レラ、ウトウェそれぞれにある。地元の漁民が所有する小型漁船（ボート）は、これら3か所のマリーナに係留されている。オキヤット商業港には外国の大型漁船が寄港し、漁獲物の積み替えを実施している。レラの岸壁は古く、現在はヨットしか使用していない。

オキヤット国際港には、グアム経由で協和海運と Matson 社の共同運航船、並びにマグロ漁業に貨物積替えサービスを提供する PIL 社の貨物船が2週間に一度の割合で入港し、四半期毎にタンカーが入港する。定期的に入港する外航船はこれらの3隻のみとなる。このほか、連邦政府の貨客船 Micronesia Navigator 号又は Calorine Voyager 号が最低年に4回入ることが計画されているが、不定期運航であり、年に4回以上来るともあれば、来ないこともある。外航船が岸壁を使用していないときは、漁船が使用している。

コスラエ州の港湾を運営するコスラエ港湾局（Kosrae Port Authority、KPA）によると、インフラ開発計画 2016-2025（1.4.1 章）に記載のあるオキヤット港、レラ港の改善は、2018年11月現在、進展していない。オキヤット港の岸壁を空港方向に延長、コンテナヤードを拡張、港の入口を拡張し、国際用と国内用に分離する港湾マスタープランを KPA がこれから策定する予定で、計画の策定と必要な資金調達について世界銀行と調整中である。

図 2-28 コスラエ州オキヤット港の位置



出典：Logistics Capacity Assessment ウェブサイトより³⁴

表 2-18 オキヤット港の港湾施設データ

| | |
|------------------------------------|---|
| 係留施設 埠頭サイズ | 主岸壁長さ 167m (LOA 最大 150m の船舶に対応可) 最大喫水 9m |
| 保管施設 屋外コンテナ蔵置容量 トランジット貨物保管倉庫 | n.a. 1 棟 600 m ² (港湾内の倉庫は州政府が所有し、中国の会社にリース中) |
| 荷捌き施設 | リーチスタッカー (35 トン) フォークリフト (1x35 トン、2x5 トン、1x3 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 | コスラエ港湾局 (KPA) はタグボート、パトロールボートを所有していない。コスラエには 3 人の水先案内人 (民間人) がおり、外航船等大型船が入港する際には船会社が独自に水先案内人を手配することとなる。 |
| 港湾運営事業者 | コスラエ港湾局 (KPA) が所管し、すべてのターミナルサービスは民間企業 KTSC に委託されている。 |

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

³⁴ <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.4+Micronesia+Port+of+Kosrae>

表 2-19 オキヤット港の港湾データ

| | |
|-----------------|----------------|
| 船舶寄港隻数（2017 年） | 60 隻（船種別内訳は不明） |
| コンテナ取扱量（2017 年） | 250TEU |
| ブレークバルク貨物取扱量 | n.a. |

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

図 2-29 オキヤット港



オキヤット港主岸壁



屋外コンテナ蔵置施設



リーファー・ステーション



リーファー・ステーション



漁業会社所有のリーチスタッカー（25 トン）



コンテナトレーラーシャーシ



トランジット貨物保管倉庫



旧太平洋諸島マグロ漁業協会が
所有していた冷凍冷蔵施設



漁船が使用しているオキャット港主岸壁

図 2-30 コスラエ州のその他のマリーナ施設等



オキャットマリーナ



レラマリーナ



ウトウェマリナー



漁業海洋資源局の専用岸壁（レラ港）



使用されていないレラ港岸壁



コスラエ州政府は戦略的開発計画（Strategic Development Plan）を策定しており、これに則って、港湾開発等を進めていくこととなる。この全体の計画は、資源経済省（Department of Resources & Economic Affairs、DREA）が担当している。

コスラエ州には外島がないため、州政府運航の貨客船がない。また、製品の輸出をするにも、コンテナがいっぱいになるだけの荷物が集まらない。週 2 便のユナイテッド航空による航空便以外の選択肢はなく、運賃が非常に高い。

DREA の一部門である漁業海洋資源局によると、インフラ開発計画に記載のある旧太平洋マグロ産業協会（PTI）施設復旧の内容は、以前、PTI が使用していた港湾内の倉庫を再活用する内容であるが、現在は中国企業 Luen Thai Fishing Venture にリースしており、また、2017 年、別の中国企業からツナ缶工場をそこにつくる提案がなされた。現状は、それ以上進んでいない。この開発内容は、これから策定される Port Master Plan に含まれる予定である。

2.2.5 漁業関連

FSM は西の端のヤップから東の端のコスラエまでの距離は 2,550km にも及び、2,980,000 km² の広大な排他的経済水域 (EEZ) を有している。また、島々の周りに形成されたマングローブ林や珊瑚礁域は豊かな水生生物資源を育み、これらを利用する国民の生活を支えている。

世界食糧機構 (FAO) によると、2016 年には、沖合漁業で働く 250 人と合わせて、合計 6,200 人の自給零細漁業者がいると推定されている。自給零細漁業は、国内のほぼすべての世帯、特に外島に居住する住民にとって食料供給の非常に重要な要素である。外国漁船に発給する免許から得られる収入は、政府の全歳入の約 10% に相当する。

漁業は、外国船を中心とした沖合商業漁業と、マングローブ域・リーフ域・ラグーン域で行われる沿岸零細漁業に大別される。FAO の調査報告書では表 2-20 に示す通り、6 つの分類ごとの生産量、生産額が報告されている。

表 2-20 FSM の形態別漁業生産量と生産額 (2014 年)

| | 養殖 aquaculture | 内水面漁業 freshwater | 商業型 沿岸漁業 Coastal Commercial | 零細型 沿岸漁業 Coastal Subsistence | 自国 沖合漁業 Offshore Locally-based | 外国船 沖合漁業 Offshore Foreign-based |
|---------------|----------------------------|---------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---|--|
| 生産量 (トン) | 37,400 個 (黒真珠) +8 トン | 1 | 1,725 | 3,555 | 40,838 | 124,481 |
| 生産額 (千米ドル) | 164.8 | 8.0 | 5,000.0 | 8,800.0 | 85,342.2 | 228,148.1 |

出典：Fisheries in the Economies of Pacific Islands Countries and Economies, Pacific Economy, 2016

表 2-21 FSM 自国沖合漁業と外国船沖合漁業の推移

| | | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 自国 沖合漁業 Offshore Locally-based | 生産量(トン) | 37,810 | 26,118 | 40,838 |
| | 生産額(千米ドル) | 72,637.0 | 55,678.7 | 85,342.2 |
| 外国船 沖合漁業 Offshore Foreign-based | 生産量(トン) | 179,077 | 205,280 | 124,481 |
| | 生産額(千米ドル) | 309,552.8 | 346,415.0 | 228,148.1 |

出典：Fisheries in the Economies of Pacific Islands Countries and Economies, Pacific Economy, 2016

(1) 近海・沖合商業漁業

主として外国資本のミクロネシア漁船、および入漁協定を結んだ外国籍の延縄、旋網、一本釣漁船が漁業活動を行っており、生産量ではカツオ・マグロ類が多くの割合を占めている。2015 年に同国排他的経済水域で漁獲されたマグロ類は 58.0% がまき網、34.2% が延縄によるもので、船籍別に見ると外国船籍が 88.5% で、FSM 船籍 (外国資本) は 11.5% である。

表 2-22 FSM EEZ での操業ライセンスを取得した自国・外国船籍漁船隻数の推移

| | 延縄 Longline | | | 一本釣 Pole and line | | | 旋網 Purse seine | | |
|-------|-------------|------|------|-------------------|------|------|----------------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2013 | 2014 | 2015 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 台湾 | 23 | 10 | 12 | | | | 35 | 31 | 33 |
| 韓国 | | | | | | | 28 | 29 | 26 |
| 米国 | | | | | | | 40 | 37 | 37 |
| 日本 | 51 | 55 | 37 | 22 | 20 | 21 | 33 | 31 | 30 |
| 中国 | | 22 | 24 | | | | 12 | 14 | 14 |
| PNG | | | | | | | 35 | | |
| キリバス | | | | | | | 8 | | |
| FSM | 3 | 18 | 19 | | | | 10 | 9 | 12 |
| マーシャル | | | | | | | 10 | | |
| フィリピン | | | | | | | | | 3 |
| NZ | | | | | | | | 1 | 1 |
| 合計 | 77 | 105 | 92 | 22 | 20 | 21 | 211 | 152 | 156 |

出典：Fishery and Aquaculture Country Profiles, FAO 2017

自国沖合漁船は、FSM の国旗を付けた旋網漁船と、FSM・中国両国の国旗を付けた延縄漁船で構成されている。FSM 籍船によるマグロ漁獲量は、近年増加しており、2015 年には約 59,000 トンに達し、その約 3 分の 2 が旋網漁船によるものである。外国籍漁船の沖合漁業は主に旋網漁船とアジア諸国からの延縄船で構成されている。日本の一本釣り漁船も FSM 海域で漁獲する。

FSM では大型漁船を①Domestic vessel（ミクロネシア船籍で株式の大半をミクロネシア人が保有）、②Locally based foreign vessel（ミクロネシア船籍で①に該当しない漁船）、③Foreign vessel（外国船籍の漁船）に分類している。これら商用漁船の水揚げは、ポンペイ州では日本の 2000 年の無償資金協力により整備されたタカティック漁港（ポンペイ港の一部）で、チューク州ではウエノ港で行われている。しかし、後者での水揚げ量は、入港料の値上げや大型の冷蔵・冷凍設備の不足により現在は減っているという。実際、IHS データベースによる各港湾の寄港船舶数を見る限りでは、2017 年にポンペイ港に入港した漁船が 531 隻あるのに対し、ウエノ港では 2 隻のみとなっている。

過去、同国沖合漁業への海外からの投資が進み、数多くの漁業公社・会社が設立・経営された。しかしながら、水揚施設等の流通基盤や販路の欠如などの理由により 2000 年以降から多くの漁業会社が徐々に経営難に陥り始め、倒産や撤退を余儀なくされた。FSM 政府は、これらの失敗から得た教訓を生かしつつ、自国沖合漁業を育成するとともに、外国船による漁獲物の水揚も同国内の港でできる体制を整え、自国の資源を国内経済に貢献させる方法を模索している。

（2）沿岸零細漁業

零細漁民は、①自家消費用に漁を行う者、②自家消費用の他に現金収入源として漁を行う者、の二通りに分かれる。前者は賃金労働、農業、海外で働く親類からの送金などを主な世帯収入源としており、後者は兼業あるいはもっぱら家計収入を漁に依存している世帯である。漁は、木彫りのカヌーや 15～40 馬力の FRP 船外機船を用いて行われる。

(3) 養殖

政府の水産養殖振興に対する関心は高く、珊瑚、アサリ、ハタハタ、黒真珠の養殖がおこなわれている。

黒真珠の養殖は 1987 年に紹介され、その後米国のミクロネシアの産業振興を図るランドグラントプロジェクトの支援を受け、日本人の専門家も派遣された。2010 年ころからは日本にも輸出されている。

(4) 漁業権収入

外国漁船からの漁業権収入は、米国からの支援について 2 番目の外貨収入源となっている。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。以前は、外国漁船の操業は 12 海里以遠が認められていたが、法律が改正され、24 海里以遠の操業となった。

(5) 主要漁業会社

FSM でマグロ、カツオの沖合漁業に携わる漁業会社は、表 2-23 のように、そのほとんどが外国企業と州政府または公社との合弁事業体となっている。

表 2-23 FSM 籍漁船を操業する漁業会社と保有船舶

| 社名 | 概要 | 所有漁船 |
|--|--|--|
| TAIYO MICRONESIA CORPORATION | マルハニチログループ子会社の大洋エーアンドエフ株式会社と FSM 国家漁業公社 (NFC) との合弁会社として 2012 年設立。まき網漁船 5 隻を日本から FSM に移籍して同国 EEZ で操業。 | Taiyo Pohnpei (1,788GT) Taiyo Chuuk (1,788GT) Taiyo Waab (1,096GT) Taiyo Palikir (1,779GT) Taiyo Tofol (1,790GT) |
| Kasar Fishing Corporation | 台湾の水産会社 Koo's Fishing Co と FSM 国家漁業公社 (NFC) との合弁会社。 | Micronesia 101 (1,517GT) Micronesia 102 (1,517GT) Micronesia 103 (1,562GT) Micronesia 106 (1,450GT) |
| CAROLINE FISHERIES CORP | 韓国の水産会社 Silla Company Ltd とポンペイ州政府の合弁会社。フィリピンの水産会社 Frabelle Fishing Corporation ³⁵ は、同社と合弁会社 FSM Seafood Incorporation を設立して、マグロの冷凍加工事業に進出する計画である ³⁶ 。 | CAROLINE I (1,678GT) MARIELLE (1,355GT) MELISSA (1,642GT) NANMADOL (1,569GT) QUEEN MARY (509GT) TRINIDAD III (509GT) |
| LIANCHENG OVERSEAS FISHERY(FSM) Co ³⁷ | 中国深圳市を本拠とする水産会社、40 隻のマグロまき網漁船を所有し、主に太平洋島嶼国で操業。中国系 Luen Thai Fishing Venture (LTFV ³⁸)と業務提携して、17 隻の小型漁船を FSM に移籍、海域で獲れたマグロ類は LTFV がポンペイで運営する加工施設でロイン、ブロック等に冷凍加工するか、あるいは LTFV のグループ会社 Asia Pacific Airline を利用して生鮮・冷蔵品として日本・米国等へ輸出している。LTFV の HP によると、2017 年日本向け | CFA 17 (112GT) CFA 18 (112GT) CFA 19 (139GT) CFA 20 (139GT) CFA 22 (96GT) CFA 23 (96GT) CFA 25 (96GT) CFA 26 (95GT) CFA 27 (97GT) CLEARWATER 03 (113GT) |

³⁵ <http://frabelle.com/>

³⁶ Kaselehlie Press/ May 31, 16

³⁷ <http://www.iszlc.com/eng/index.htm>

³⁸ <http://182.61.172.100/>

| | | |
|---------------------------------|---|--|
| | に 4,000 トンのメバチ、キハダを輸出し、最大の供給者となっているとある。 | CLEARWATER 05 (113GT) CLEARWATER 06 (113GT) MISS LUEN (136GT) SLC 721 (129GT) SLC 722 (129GT) SLC 723 (129GT) SLC 725(129GT) |
| Yap Investment Trust | ヤップ州政府投資信託 | MATHAWMARFACH (1,555GT) |
| Great Ocean Seafood FSM Limited | 不明 | PACIFIC JOURNEY NO.101 (1,408GT) |
| Kosrea Best Fishery Limited | 不明 | PACIFIC JOURNEY NO.8 (1,408GT) |
| City Pro Management Limited | 不明 | QUEEN ALEXANDRA 959 (1,893GT) QUEEN ISABELLA 88 (1,562GT) |
| Millefiori Llimited | 不明 | QUEEN ANNE 959 (1,280GT) |
| DODA LIMITED | 不明 | QUEEN ELIZABETH 959 (2,026GT) |
| DIVING SEAGULL, INC | ヤップ州政府が所有 | YAP SEAGULL (973GT) |

出典：中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC）

【大洋エーアンドエフ株式会社】

TMC は、日本の漁業会社「大洋エーアンドエフ株式会社（TAIYO A&F Co Ltd、TAFCO³⁹⁾）」と FSM の国家漁業公社（NFC：National Fisheries corporation）との合弁会社で、2012 年から操業している。大洋エーアンドエフ株式会社はマルハニチログループの子会社で、ミクロネシア海域のカツオ・マグロの 7 割ほどの漁獲高を占めていると言われる。

日本籍の巻き網漁船 5 隻をミクロネシア船籍に転籍し、FSM の EEZ 内で操業している。転籍理由は、外国船籍の漁船は操業海域が一律限定されるが、ミクロネシア船籍の場合は、NORMA との交渉により EEZ 内の海域で、比較的裁量が認められること、また FSM 域内の漁業権（一隻一日当たり）が外国籍よりも安いことである。現在、一日一隻当たりの漁業権（Vessel Day）は約 1 万ドルである。

5 隻のうち 2 隻の漁船は魚群探索用のヘリコプターがあり、パイロットと整備士も乗船している。大型巻き網漁船では、ヘリコプター搭載は一般化している。

巻き網漁船には、水産オブザーバーの乗船が義務付けられており、漁獲（魚種、漁獲高等）の状況確認を行っている。オブザーバーは、船籍国と異なる国籍のオブザーバーが乗船することになっており、TMC の船はミクロネシア籍なので、PNG などからオブザーバーが乗船している。TMC ではないが、他の日本籍船で、巻き網にジンベイザメが入っていたということで、罰金 50 万ドルを課された例がある。

船の乗組員は日本人が 12 名、漁労に従事するインドネシア人が 10 名、ミクロネシア人が 5～6 名、冷凍設備があり、3 週間程度操業した後に、ポンペイ港に戻り、運搬船に漁獲物を積み替え、日本に輸出している。2200 トン、2500 トンの 2 隻の運搬船を所有している。

³⁹⁾ <http://www.tafco.jp/>

漁獲したカツオ・マグロは PS 生食⁴⁰（刺身用）、ブライン（鰹節、缶詰等の加工用）に分類され、鰹節については、TMC が所有するポンペイ港内の鰹節工場で加工の上、全量、日本へ輸出している。

なお、漁船は 15 か月周期で日本でドック入りしている。

（6）FSM における漁業行政政府機関

FSM における漁業行政は、12～200 海里⁴¹内は連邦政府資源開発省（Dep. of Resource & Development）が、沿岸 12 海里未満は州政府およびコミュニティが行っている。表 2-24 に、FSM における漁業行政政府機関とその概要を示す。

表 2-24 FSM 連邦政府及び各州の海洋資源管理にかかる規制当局

| | |
|-------|--|
| 連邦政府 | <ul style="list-style-type: none"> ●連邦政府資源開発省（Dep. of Resource & Development） 資源開発省は連邦政府および州政府に対して非生物資源を含む海洋資源の開発と管理のための技術的なサービスと支援を実施 ●国家海洋資源管理局（NORMA：The National Oceanic Resource Management Authority） NORMA は、政府の監督・管理機関として 200 海里 EEZ 内の資源利用に関し、遠洋カツオ・マグロ漁船の積み替え、オブザーバープログラム、漁獲統計、資源管理等に関する業務をポンペイ州に事務局を置く中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC：Western and Central Pacific Fisheries Commission）と協力して実施 ●国家水産公社（NFC：The National Fisheries Corporation） 浮魚資源の開発および関連産業の振興を実施 ●連邦政府海上警察 12 海里以遠の違法操業等を取り締まる巡視艇を 3 隻保有。 |
| ポンペイ州 | <ul style="list-style-type: none"> ●ポンペイ州政府漁業養殖局（OFA：Office of Fishereis and Aquaculture） 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、漁業資源調査、監視、離島での漁業指導、パヤオ（浮漁礁）のメンテナンス等を担当。29ft、23ft、18ft の 3 艇のボートを所有。職員は 19 名。違反者に対する警察権はなく、州政府警察に引き渡す。船舶の事故時等は災害対応チームのメンバーに加わり、海洋生物への影響等について調査を実施。2017 年度末に OFCF から 29ft の FRP ボート（船外機 100 馬力×2）の供与を受け、監視活動等に活用。OCF は、このほか養殖関係のタンク等も供与している。 ●ポンペイ州政府公安局（Department of Pubic Safety, Pohnpei State Government） ポンペイ州海域の海上における捜索及び救助（SAR）と法執行両方の管轄。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）を保有。クルーは各艇 2～3 名で、巡視活動はリーフ内のみ。警察業務に就く職員は、グアムの Police Academy で 3 カ月の教育訓練コースを受講（年に 2～3 名）。その経費は NGO の Micronesia Conservation Trust：MCT が負担している。海上部門の人員は 8 名、増員を申請中。 ●ポンペイ州政府緊急消防局（Fire and Emergency Division） |

⁴⁰ 旋網漁で漁獲された魚は、漁獲時にマグロ・カツオの一部が動き回れずに酸欠で死んでしまうこと等により、主に加熱用や加工用に使用されることが多い。しかし、漁獲時に、生きていた魚を網で掬い、新鮮な状態で捕獲したものだけは PS と呼ばれ、1 本釣りにも劣らない鮮度の良いものとして高品質（生食用）ランクに位置づけられている。PS は、P（purse seine=旋網）S（special=特別な）の略で、巻網で漁獲して特別丁寧に扱ったものといえる。

⁴¹ クリスチャン（Peter M. Christian）大統領は、2017 年 4 月、海岸線から 12 海里としていた領海内での海洋商業活動の禁止を 24 海里に変更する法案に署名した。24 海里以内で商業漁業を行った場合、15,000 ドルから 5 万ドルの罰金が科され、以後の漁業などのライセンスが却下される。但し、自国漁船に対しては適用されない。

| | |
|-------|--|
| | 海陸の救助活動に従事。2017 年 5 月に日本大使館供与のレスキューボート（23 フィート、ヤマハ製 200 馬力エンジン）を所有。7 名のダイバー。活動はリーフ内のみ。ポンペイ在住の日本人ダイバーの指導も受けている。 |
| ヤップ州 | <p>●ヤップ州政府海洋資源管理部（Marine Resources Management Division） 海洋資源管理にかかる規制当局（Regulator）。OFCF から供与された小型艇 1 隻と 2 隻の小型ボートを所有。</p> <p>●ヤップ漁業公社（YFA :Yap Fishing Authority） ヤップ州にのみ漁業公社があり漁業に従事。漁船 3 隻（7.9GT、4.9GT、0.75GT）（内 2 隻が OFCF 供与、1 隻が米国供与）を所有。7.9GT の漁船はハッチ内に氷を入れて、5～7 日間漁獲活動を行ったのちにヤップ島に戻ってくる。日本の水産無償で水産コンプレックスも整備された。製氷機（2 トン×2 機）もあり、OFCF がメンテナンス等の技術指導を実施しているが、老朽化が進んでいる。岸壁には、レール、ウィンチが整備された漁船用のスリップウェーも 1 基存在（そのほかにレール等がない傾斜路も一つ存在）する。</p> <p>●ヤップ州政府公安局（Department of Public Safety） 12 海里以内の違法操業の取り締まり行う小型艇 1 隻を所有。YAP 州内には他に 15 の島や環礁があるが、ヤップ本島での活動しかできていない。</p> |
| チューク州 | <p>●チューク州政府海洋資源局（DMR : Department of Marine Resources） 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。海洋資源環境の調査、監視のための小型のボート 3 隻（19ft w/60ph, 18ft w/ 60phx2, 23ft w/150ph）を所有。周囲 300 kmに及ぶ世界最大級のチューク環礁の中に島々があり、環礁内の操業が多い。45 馬力の船外機付きの漁船が漁労と漁獲物の運搬を行う。漁業許可期間以外の魚介物の採取等不法操業の取り締まりも警察部隊とともに実施。活動するための船に限りがあるため、チューク環礁内に 5～6 か所ある海洋保護海域の監視も十分に実施できていない。環礁外のチューク州内の離島については、各地方自治体に依存。実際に離島での違法事例等が発見された場合は、地方政府からチューク政府に連絡があり、チューク政府から連邦政府に連絡し、巡視船が派遣されるが、時間がかかる。</p> <p>●チューク州政府公安局（Department of Public Safety） 公安局は自前のボートを所有していないため、海洋資源局のボートに同乗して取り締まりを実施。</p> |
| コスラエ州 | <p>●コスラエ州政府資源経済局（DREA : Department of Resource and Economic Affair） DREA は、12 海里以内の漁業、海洋水産業の振興、漁業の安全の確保を所管。漁船の安全要件を定め、動力を有する漁船の登録、安全確認を開始する計画。登録漁船数は 60 艘程度を想定。捜索&救難等に使用する 3 隻のボートを所有。領海内の違法操業等について、モニタリングをしている連邦政府から連絡が同局に入った場合には、KIRMA に通報し、KIRMA と連携して対応。ボートの船外機エンジンのメンテナンス促進のためのワークショップも開催。</p> <p>●コスラエ島資源管理局（KIRMA : Kosrae Island Resource Management Authority） 2014 年に設立された新しい組織で、海洋資源の監視及び取締活動を担当。</p> |

出典：（公財）海外漁業協力財団ミクロネシア連邦出張所及び各規制当局より聴取

2.2.6 海事産業に関する政府の方針、今後の計画等

(1) インフラ開発計画 2004-2023

ミクロネシア連邦政府は、米国との経済援助、コンパクト協定が 2004 年から 2023 年まで延長されたことに伴って、経済社会開発に関する 20 年間にわたる長期計画を策定し、2003 年から経済成長と自立を達成するための戦略的発展計画（STRATEGIC DEVELOPMENT PLAN, Achieving Economic Growth & Self-Reliance 2004-2023）をスタートさせた。

この戦略は、以下の 4 項目の目的がある。

1. 安定と安全：マクロ経済の安定を支援するレベルでの経済支援の維持。
2. 経済成長を可能とするための環境の向きの視点（outward-oriented）と民間の成長を促す環境の醸成
3. 教育及び保健衛生の改善。
4. 自立とその継続性：アメリカの援助に代わる信託資金の確立

この上位計画を受けて、連邦政府運輸通信インフラ省（Department of Transportation, Communications and Infrastructure）は、各州政府の協力の元にインフラ開発計画（2004-2023 INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PLAN）を策定した。策定に際しては以下の 7 項目に基づいてプロジェクトの優先順位を決定している。

1. プロジェクトの国家経済に与えるインパクト
2. 経済・社会利便性を考慮したコストベネフィット
3. コミュニティーの健康、安全に対する貢献
4. ミクロネシア国内において社会・経済的な挑戦を可能とする労働力需要醸成に対する貢献
5. インフラに関わる政府機関の強化・改革に対する貢献
6. 民間企業の育成に対する貢献
7. 実行可能性、継続性、公益性、環境に対するインパクトとリスク

この計画に要する資金は総額 747.5 百万米ドルに昇り、分野別金額は表 2-25 のとおりであり、航路浚渫、航行安全施設整備等を含む海上輸送整備の優先順位は第 4 位に位置付けられていた。

表 2-25 FSM インフラ開発計画分野別金額

| 分野 | 金額 (百万米ドル) | 分野 | 金額 (百万米ドル) |
|-----------|---------------|--------|---------------|
| 上下水道 | 141.9 | 航空輸送 | 68.4 |
| 教育 | 135.4 | 固形ゴミ対策 | 40.8 |
| 道路・歩道等 | 120.9 | 保健 | 32.5 |
| 海上輸送 | 88.5 | 政府建造物 | 27.3 |
| 電力 | 81.1 | 計画調整 | 10.7 |
| 合計 | | | 747.5 |

出典：FSM インフラ開発計画 2004-2023 年

表 2-26 FSM インフラ開発計画 2004-2023 の海上輸送分野関連プロジェクト

| Project | Location | FY04 | FY05 | FY06 | FY07 | FY08 | FY09-13 | FY14-18 | FY19-23 |
|---------------------------------------|-----------------------|----------|------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Dekehtik Port Dredging | Pohnpei | | | | | 1,000 | 2,500 | 5,000 | 5,000 |
| Dekehtik Commercial Port Improvements | Pohnpei | | | 500 | 500 | | | 1,500 | 1,000 |
| Kolonia Outer Island Ferry Terminal | Pohnpei | | | | | 1,500 | | | 943 |
| Outer Island Dredging | Pohnpei/Outer Islands | | | | | | 1,770 | | |
| Island Ferry Docks/Mooring Buoys | Pohnpei/Outer Islands | | | | | | 1,320 | 1,320 | |
| Weno Commercial Port Improvements | Chuuk/Weno | | | 2,080 | | | | | |
| Weno Ferry Terminal Building | Chuuk/Weno | | | | 1,333 | | | | |
| Dock for Lagoon/Outer Island Ferry | Chuuk/Weno | | 160 | 2,500 | 2,000 | 2,000 | | | 2,734 |
| Southern Namoneas Ferry Terminals | Chuuk/S. Namoneas | | | | | 1,000 | 2,000 | 2,000 | 3,000 |
| Outer Faichuk Ferry Terminals | Chuuk/Faichuk | | | | | 500 | 1,000 | 5,000 | 5,000 |
| Conversion of Tuna Industry Building | Kosrae | | 118 | | | | | | |
| Dredging Colonia Approach Channel | Yap | | | | | | 1,500 | 5,000 | 5,000 |
| Yap Commercial Port Improvements | Yap | | | 500 | 500 | | | 1,500 | 1,000 |
| Colonia Dock and Ferry Terminal | Yap | | | | 500 | 500 | | 2,000 | 696 |
| Reconstruct Fisheries Refrig. W/house | Yap | | | | | | 3,540 | | |
| Recurrent Costs | | | | | | | | | |
| Infrastructure Maintenance Fund | All | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 709 | 1,132 | 1,000 |
| National Small Ports Fund | All | | | 300 | 300 | 300 | 1,500 | 1,500 | 1,500 |
| Maritime Safety Operations Fund | All | | | | 100 | 100 | 500 | 500 | 500 |
| Total: | | 0 | 294 | 5,880 | 5,233 | 6,900 | 16,339 | 26,452 | 27,373 |

出典：FSM インフラ開発計画 2004-2023 年

当初、米国連邦議会両院共同決議において、年間の援助の約 3 割をインフラ開発に充当するべきとされていたが、計画開始後 10 年経過して、この分野での支出は予算を大きく下回っており、多額の未使用金が存在していた。公共投資計画の作成・承認や大規模プロジェクトであるチューク州ウエノ島の道路事業の遅れ等が原因とされており、2014 年度及び 2015 年度の支出は各々 460 万ドル、1,260 万ドルにとどまっていた。

インフラ開発分野での未使用金に関し、2014 年に策定された、分野別援助金終了に向けた経済発展の道筋を示す Action Plan 2023 では、1 億 2,600 万ドルに達していることを指摘している。

(2) インフラ開発計画 2016-2025

FSM 政府は、自由連合協定によって インフラ開発分野での援助を受けるために、2015 年 10 月、アジア開発銀行の協力の下に 2016 年から 2025 年までを対象とした 10 年間の改訂開発計画を作成し、合同財政管理委員会（JEMCO: Joint Economic Management Committee⁴²）の同意を得ている。同計画では、以下の 10 分野においてコンパクト援助 3 億 2,700 万ドル、ミクロネシア連邦 政府予算 1 億 7,500 万ドルに各援助パートナーからの拠出を見込んで総額 7 億 8,300 万ドルの支出を行うとしている。

⁴² JEMCO は援助予算の決定権限を有し、米国政府の代表 3 名（内務省、国務省、保健福祉省）及びミクロネシア連邦政府の代表 2 名（外務省、財務省）で構成、米国内務省次官補が委員長を、ミクロネシア連邦外務大臣が副委員長を務める。採決を行う場合には過半数を占めている米国側が有利となる。

表 2-27 2016-2025 開発計画における分野別インフラ投資計画（単位：百万米ドル）

| インフラ分野 | インフラ投資計画（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 | 全体 |
| 電力 | - | 7.8 | 17.6 | 62.6 | 7.1 | 95.1 |
| 上下水道 | - | 7.0 | 14.6 | 35.7 | 16.8 | 74.1 |
| 固形ゴミ対策 | - | 3.5 | 0.3 | 4.5 | 3.7 | 12.0 |
| 道路・歩道等 | - | 95.0 | 51.0 | 45.0 | 18.1 | 209.0 |
| 海上輸送 | - | 8.5 | 21.6 | 6.7 | 41.9 | 78.7 |
| 航空輸送 | 0.5 | 34.2 | 31.0 | 0.6 | 32.8 | 99.1 |
| 通信 | 13.4 | - | - | - | - | 13.4 |
| 教育 | 69.3 | 44.7 | 3.0 | 73.1 | 15.7 | 205.8 |
| 保健 | - | 73.0 | 18.5 | 15.3 | 1.7 | 108.5 |
| 政府建造物 | 28.1 | - | 1.1 | 5.2 | 16.9 | 51.3 |
| 気候変動 | - | - | - | - | 4.0 | 4.0 |
| プログラム管理 | 7.5 | 10.0 | 4.0 | 5.0 | 4.0 | 30.5 |
| 開発費小計 | 118.7 | 283.7 | 162.7 | 253.8 | 162.4 | 981.4 |
| 計画調整 | 2.4 | 2.0 | - | - | - | 4.4 |
| インフラ補修費 | 1.2 | 40.6 | 12.6 | 25.5 | 16.3 | 96.2 |
| インフラ投資総計 | 122.3 | 326.3 | 175.3 | 279.3 | 178.7 | 1,082.0 |

出典：FSM Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025 Outline (Introduction, Volume 1 & Annexes)

表 2-28 2016-2025 開発計画におけるインフラ投資資金拠出先内訳

| インフラ投資資金拠出先 | 資金拠出額（百万米ドル） | | | |
|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | FY2016 - FY2019 | FY2020 - FY2022 | FY2023 - FY2025 | FY2016 - FY2025 |
| FSM 連邦政府 | 77.2 | 48.9 | 48.9 | 175.0 |
| FSM 州政府 | 4.8 | 3.6 | 2.4 | 10.8 |
| 二国間開発パートナー | | | | |
| 改訂コンパクト | 207.4 | 71.7 | 23.8 | 302.9 |
| コンパクト信託ファンド | | | 24.5 | 24.5 |
| 米連邦政府機関 | 27.0 | | | 27.0 |
| 欧州連合 | 16.5 | 8.7 | 10.8 | 36.0 |
| 日本 | 20.0 | 15.0 | 15.0 | 50.0 |
| 中国 | 24.4 | 15.0 | 15.0 | 54.4 |
| UN 気候変動適応基金 | 7.2 | 11.8 | 12.0 | 31.0 |
| 多国間開発パートナー | | | | |
| アジア開発銀行 | 17.0 | 16.5 | 16.5 | 50.0 |
| 世界銀行グループ | | 10.5 | 10.5 | 21.0 |
| 総計 | 401.5 | 201.7 | 179.4 | 782.6 |

出典：FSM Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025 Outline (Introduction, Volume 1 & Annexes)

事業執行体制について、これまでは、2005年に設置され現在は連邦政府の運輸通信インフラ省（DTCI：Department of Transportation, Communication & Infrastructure）に所属するPMU（Project Management Unit）が事業の計画手続（Program Management）及び執行管理（Project Management）の両業務を行ってきた。この体制では、各州との連携が十分に確保できず効率的・効果的な事業執行が困難であることから、改訂開発計画では、各州に設計段階から全ての事業の執行管理を担当するPMO（Project Management Office）を設置し、PMUは設計基準との整合性やリスク管理の妥当性等をチェックするプロジェクトマネジメントに専念する執行体制の変更を盛り込んでおり、現在逐次実行に移されつつある。なお、新たな体制の下では、PMOの主要業務を単一の外部機関に委託し、各州における事業執行の統一性を確保することとされている。⁴³

（3）チューク州インフラ開発計画（IDP）2016-2025

チューク州で利用可能なインフラ開発予算は、開発費2億5,770万ドル、補修費4,070万ドルで、IDP予算総額の40%を占める。表2-29は、チューク州IDP予算の10年間の資金配分を示している。

表2-29 チューク州インフラ開発予算（単位：百万米ドル）

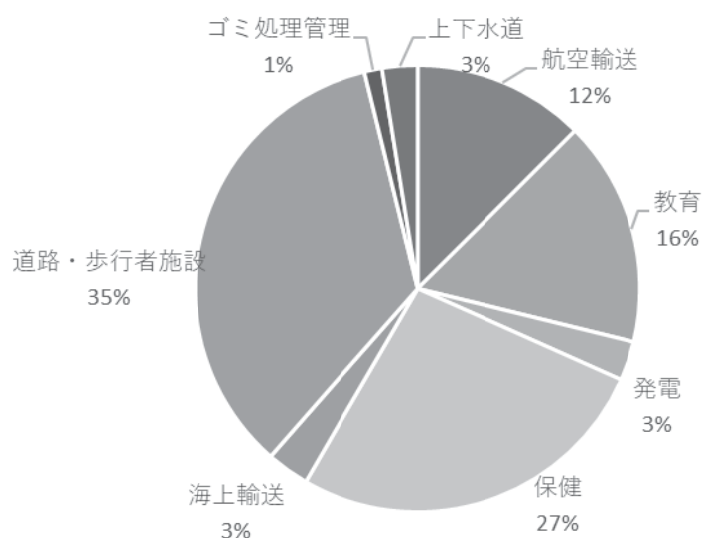
| 年 度 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 開発費 | 58.5 | 30.1 | 28.8 | 28.8 | 19.7 | 20.3 | 20.2 | 20.2 | 15.5 | 15.6 |
| 補修費 | 4.7 | 4.7 | 5.1 | 3.7 | 3.7 | 3.7 | 3.7 | 3.7 | 3.2 | 3.2 |
| 合 計 | 63.1 | 34.8 | 33.9 | 33.9 | 23.4 | 23.9 | 23.9 | 23.9 | 18.7 | 18.8 |

出典：Chuuk State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

チューク州IDPには、8つの分野で開発費推定額2億8,370万ドルの優先プロジェクトが識別されている。コスラエ州IDPの分野別構成は、図2-31のように、海上輸送分野が850万ドルと全体の3%を占めている。優先プロジェクト総額はインフラ開発予算を約10%超過しており、不足分を援助パートナーの資金協力により補填することが期待されている。

⁴³ 在ミクロネシア日本大使館 <https://www.micronesia.emb-japan.go.jp/files/000134661.pdf>、およびミクロネシアフォーラム <http://www.micronesiaforum.org/index.php?p=/discussion/14647/fsm-s-updated-infrastructure-development-plan>

図 2- 31 チューク州インフラ開発計画の分野別構成



出典：Chuuk State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

チューク州の海上輸送分野のインフラ開発計画は、州政府運輸公共事業省（**Department of Transportation and Public Works**）が担っている。ウエノ港は、国際船舶のみならず主にチューク環礁内の島嶼間で旅客と物資を輸送する国内小型船舶の双方により利用されている。チューク州 IDP プロジェクトは、チューク環礁南部 Namoneas 島と Faichuk 島における新規岸壁施設建設によって、チューク環礁内の海上輸送能力改善に焦点を当てている。また、チューク環礁内や外島へのチューク州 IDP プロジェクトのための機器・資材搬送、災害対応および復旧対策など政府サービスおよびプログラムを支援するための多目的船も調達も予定されている。

表 2-30 チューク州 IDP 海上輸送分野優先プロジェクトリスト

| ID | プロジェクト名 | 必要資金 (千米ドル) | 実施期間 | 優先度 格付け |
|---------------|--|----------------|----------|------------|
| MT/1 | チューク環礁内の係留施設建設・改修 ＊ Tolensam Docks, Winifrei & Wonip ＊ Oneisom Dock, Sapitiw ＊ Romonum Dock, Chorong ＊ Eot Dock, Fanip ＊ Ichimantong Dock – Tonoas ＊ Fefen Dock - Sapeta ＊ Uman Dock - Sopou or Aranga ＊ Parem Dock ＊ Siis Dock | 6,625 | 2020-22年 | 9.3 |
| MT/2 | ウエノ商業港改善 ＊ 貨物倉庫建設 ＊ 貨物運搬区域改善 ＊ 岸壁補修 ＊ 航路標識 ＊ エプロン照明灯（太陽光への変換） | 1,375 | 2016-19年 | 9.8 |
| MT/3 | チューク州運航の多目的船調達 ＊ 環礁内・外島を結ぶ商業貨客輸送 ＊ 地域開発、インフラ補修、災害復旧を支援する 機器機材の環礁内・外島への搬送 ＊ 自然災害等が発生した場合の初期対応 ＊ 州政府が環礁内・外島に役務提供するための輸 送手段確保 | 500 | 2020-22年 | 9.3 |
| 必要資金合計 | | 8,500 | | |

出典：Chuuk State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

(4) ポンペイ州インフラ開発計画 (IDP) 2016-2025

ポンペイ州で利用可能なインフラ開発予算は、開発費 1 億 7,570 万ドル、補修費 2,550 万ドルで、IDP 予算総額の 27%を占める。表 2-31 は、ポンペイ州 IDP 予算の 10 年間の資金配分を示している。

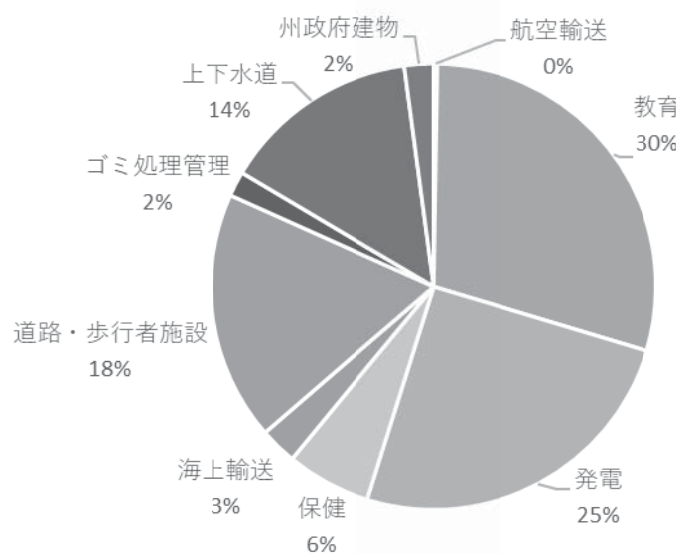
表 2-31 ポンペイ州インフラ開発予算配分 (単位：百万米ドル)

| 年度 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 開発費 | 22.6 | 22.8 | 21.4 | 21.4 | 15.1 | 15.7 | 15.7 | 15.7 | 12.6 | 12.6 |
| 補修費 | 2.6 | 2.6 | 3.1 | 3.1 | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 2.1 | 2.1 |
| 合計 | 25.3 | 25.4 | 24.5 | 24.5 | 17.6 | 18.2 | 18.1 | 18.1 | 14.7 | 14.8 |

出典：Pohnpei State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

ポンペイ州 IDP には、9 つの分野で開発費推定額 2 億 5,380 万ドルの優先プロジェクトが識別されている。ポンペイ州 IDP の分野別構成は、図 2-32 のように、海上輸送分野が 670 万ドルと全体の 3%を占めている。優先プロジェクト総額はインフラ開発予算を約 45%超過しており、不足分を援助パートナーの資金協力により補填することが期待されている。

図 2-32 ポンペイ州インフラ開発計画の部門別構成



出典：Pohnpei State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

Dekehtik 島にあるポンペイ港の運営とポンペイ州内における航路標識を所管するポンペイ州政府港湾局 (PPA) は、ポンペイ州 IDP プロジェクトを担当し、港湾内の障害物撤去と航行安全性・セキュリティの改善、ポンペイ周辺海域と外島における航行支援設備の改善を企てている。具体的なプロジェクトを表 2-32 に示す。

表 2-32 ポンペイ州 IDP 海上輸送分野優先プロジェクトリスト

| ID | プロジェクト名 | 必要資金 (千米ドル) | 実施期間 | 優先度 格付け |
|---------------|---|----------------|----------|------------|
| MT/1 | ポンペイ港湾内航路・錨地の浚渫 * 2010年ポンペイ港スコーピング調査で識別された、ポンペイ港の航路・錨地における浚渫と危険物撤去 | 1,200 | 2016-19年 | 8.0 |
| MT/2 | ポンペイ周辺及び外島での航路標識の改善 | 250 | 2016-19年 | 7.8 |
| MT/3 | ポンペイ港内照明灯・保安フェンスの交換・整備 | 100 | 2016-19年 | 5.3 |
| MT/4 | 浮きドック・作業用プラットフォーム設置 * 航路標識等の輸送目的で使用される浮きドックまたはプラットフォームの設置 | 150 | 2016-19年 | 3.8 |
| MT/5 | ポンペイ港及び周辺海域の沈船撤去 | 5,000 | 2016-19年 | 6.0 |
| 必要資金合計 | | 6,700 | | |

出典：Pohnpei State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

(5) ヤップ州インフラ開発計画 (IDP) 2016-2025

ヤップ州で利用可能なインフラ開発予算は、開発費 1 億 1,140 万ドル、補修費 1,630 万ドルで、IDP 予算総額の 17%を占める。表 2-33 は、ヤップ州 IDP 予算の 10 年間の資金配分を示している。

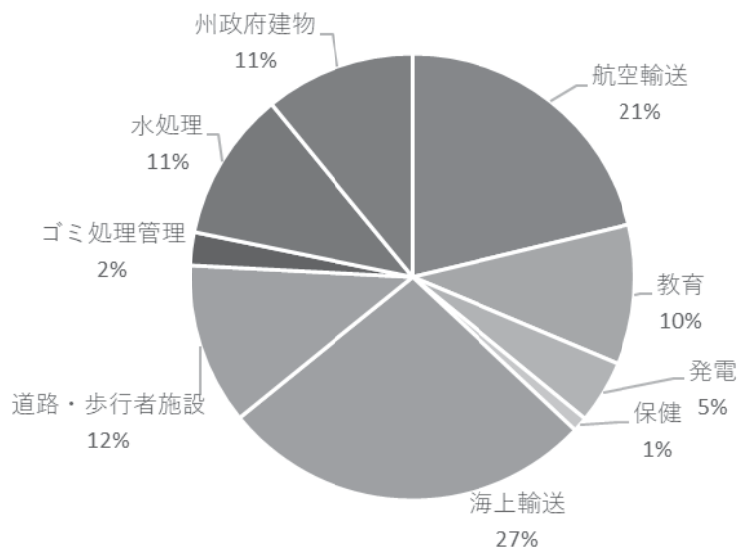
表 2-33 ヤップ州インフラ開発予算 (単位：百万米ドル)

| 年 度 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 開発費 | 12.9 | 13.0 | 12.0 | 12.0 | 10.5 | 11.0 | 11.0 | 11.0 | 9.0 | 9.1 |
| 補修費 | 2.0 | 2.0 | 1.8 | 1.8 | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 1.3 | 1.3 |
| 合 計 | 14.9 | 15.0 | 13.8 | 13.8 | 12.0 | 12.5 | 12.5 | 12.5 | 10.3 | 10.4 |

出典：Yap State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

ヤップ州 IDP には、9 つの分野で開発費推定額 1 億 6,240 万ドルの優先プロジェクトが識別されている。ヤップ州 IDP の分野別構成は、図 2-33 のように、海上輸送分野が 4,190 万ドルと全体の 27%を占めている。優先プロジェクト総額はインフラ開発予算を約 45%超過しており、不足分を援助パートナーの資金協力により補填することが期待されている。

図 2-33 ヤップ州インフラ開発計画(IDP)の部門別構成



出典：Yap State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

ヤップ州の海上輸送インフラは、ヤップ州政府運輸公共事業省（Department of Transportation and Public Works）が担当している。コロニア港は、国際船舶や外島との間で貨物や旅客を輸送する地元の小型船舶が利用している。ヤップ州 IDP プロジェクトは、コロニア港の整備に焦点を当て、アクセス航路、係留施設、荷捌き施設、航行安全とセキュリティを改善する。また、外島のインフラプロジェクトのために機器・機材搬送を含む政府の役務提供を支援したり、災害対応と復興対策に資する多目的船の調達が含まれている。具体的なプロジェクトを表 2-34 に示す。

表 2-34 ヤップ州 IDP 海上輸送分野優先プロジェクトリスト

| ID | プロジェクト名 | 必要資金 (千米ドル) | 実施期間 | 優先度 格付け |
|---------------|---|----------------|----------|------------|
| MT/1 | <p>コロニア商業港整備</p> <ul style="list-style-type: none"> * 現在の商業用岸壁から漁船用岸壁までの岸壁空間を2,500平米に拡張 * 冷蔵倉庫の解体を含むコンテナ貯蔵空間の拡張・改善 * 外島へ往来する旅客用施設の建設 * 港湾施設のIMO安全基準準拠 | 15,000 | 2020-25年 | 8.4 |
| MT/2 | <p>コロニア港湾内航路・錨地の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> * 航路入口の拡張 * 航路長に沿った最低水深の維持 * 十分なターニングベースンの確保 * 適切な航路標識と海図の整備 * 港湾内の障害物・沈船の撤去 * 建材に適した浚渫砂・珊瑚の備蓄 | 26,000 | 2016-22年 | 8.7 |
| MT/3 | <p>コロニア港係留施設改善</p> <ul style="list-style-type: none"> * 岸壁側面緩衝材の交換 | 400 | 2016-19年 | 8.7 |
| MT/4 | <p>ヤップ州運航多目的船調達</p> <ul style="list-style-type: none"> * 外島を往来する人とモノの輸送 * 地域社会開発プロジェクト、インフラ補修、災害復旧を支援する機器・機材の外島への輸送 * 地域の健康や安全に影響を及ぼす自然災害等発生に際する初期対応 * 外島へのサービス向上のために信頼性の高いアクセス可能な交通手段の提供 | 500 | 2016-19年 | 9.1 |
| 必要資金合計 | | 41,900 | | |

出典：Yap State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

(6) コスラエ州インフラ開発計画 (IDP) 2016-2025

コスラエ州で利用可能なインフラ開発予算は、開発費 9,630 万ドル、補修費 1,260 万ドルで、IDP 予算総額の 14%を占める。表 2-35 は、コスラエ州 IDP 予算の 10 年間の資金配分を示している。

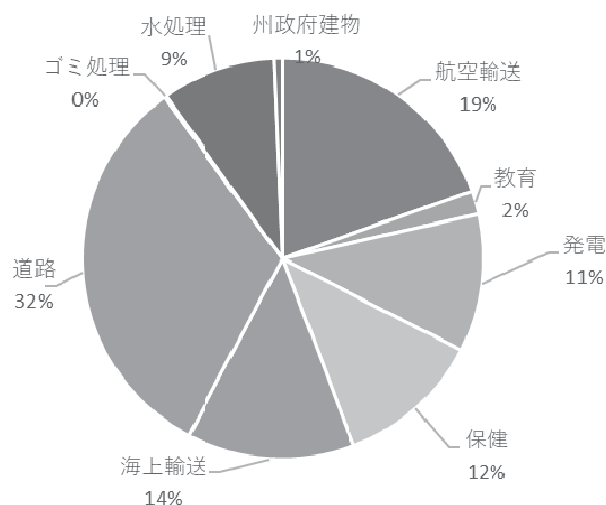
表 2-35 コスラエ州インフラ開発予算配分 (単位：百万米ドル)

| 年 度 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 開発費 | 11.5 | 11.6 | 10.5 | 10.5 | 8.8 | 9.2 | 9.2 | 9.2 | 7.9 | 7.9 |
| 補修費 | 1.8 | 1.8 | 1.5 | 1.5 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 0.9 | 0.9 |
| 合 計 | 13.3 | 13.4 | 12.0 | 12.0 | 9.8 | 10.3 | 10.3 | 10.3 | 8.8 | 8.8 |

出典：Kosrae State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

コスラエ州 IDP には、9 つの分野で開発費推定額 1 億 6,270 万ドルの優先プロジェクトが識別されている。コスラエ州 IDP の分野別構成は、図 2-34 のように、海上輸送分野が 2,155 万ドルと全体の 14%を占めている。優先プロジェクト総額はインフラ開発予算を約 70%超過しており、不足分をドナー国よりの無償資金協力により補填することが期待されている。

図 2-34 コスラエ州インフラ開発計画の分野別構成



出典：Kosrae State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

コスラエ州の海上輸送分野のインフラ開発計画は、コスラエ港湾局 (Kosrae Ports Authority) が担っている。Okat 港の海上輸送プロジェクトは、生鮮品の冷凍冷蔵設備を含む貨物取扱い施設と貯蔵施設を改善し、国際安全衛生基準を満たすものとする。航路標識整備プロジェクトにより、コスラエ州の他の 2 つの港での安全性も向上させる。具体的なプロジェクトを表 2-36 に示す。

表 2-36 コスラエ州 IDP の海上輸送分野優先プロジェクトリスト

| ID | プロジェクト名 | 必要資金 (千米ドル) | 実施期間 | 優先度 格付け |
|---------------|---|----------------|----------|------------|
| MT/1 | 旧太平洋諸島マグロ漁業協会の施設復旧 * 同施設を復旧し、コスラエ海域で操業する漁船 に対して冷凍冷蔵施設を提供 * リース契約延長の条件として、民間資本による 復旧の可能性を検討 | 500 | 2016-22年 | 6.9 |
| MT/2 | Okat港とLelu港の海上輸送インフラ改善 * Okat港の貨物積替え用倉庫とコンテナヤード の整備 * Okat港でのIMO要件を満たす保安フェンスと 照明施設設置 * Okat港、Lelu港での航路標識整備 | 1,050 | 2016-19年 | 6.9 |
| MT/3 | Okat港、Lelu港、Utwe港の安全性・アクセス改 善のための浚渫・障害物除去 | 20,000 | 2016-22年 | 7.1 |
| 必要資金合計 | | 21,550 | | |

出典：Kosrae State Infrastructure Development Plan FY2016-FY2025

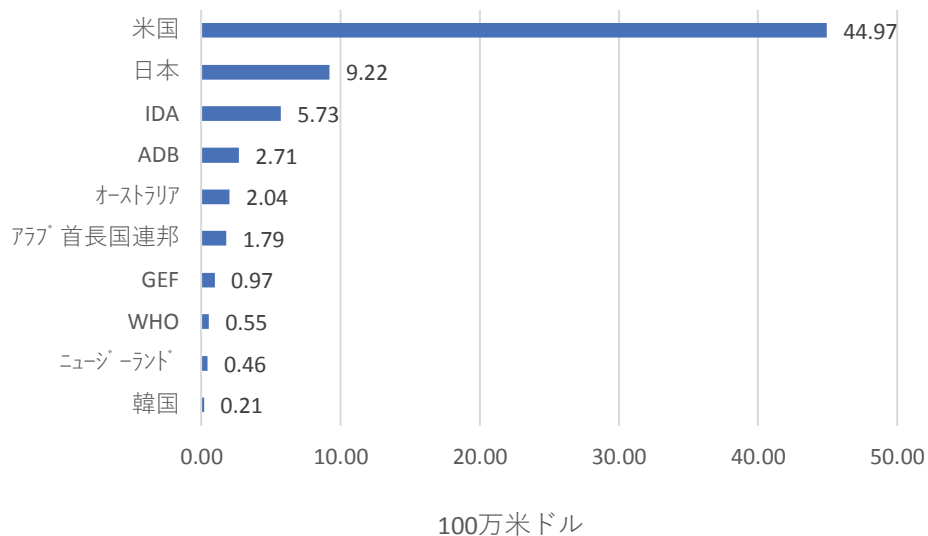
2.3. 経済協力

2.3.1 経済協力の現状

ミクロネシア連邦経済は、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、4,497 万米ドルと 2 番目に多い日本の 922 万ドルを大きく引き離している。

図 2-35 ミクロネシア連邦への ODA 供与額 2015/16 平均値上位 10 カ国・機関
(単位：100 万米ドル)

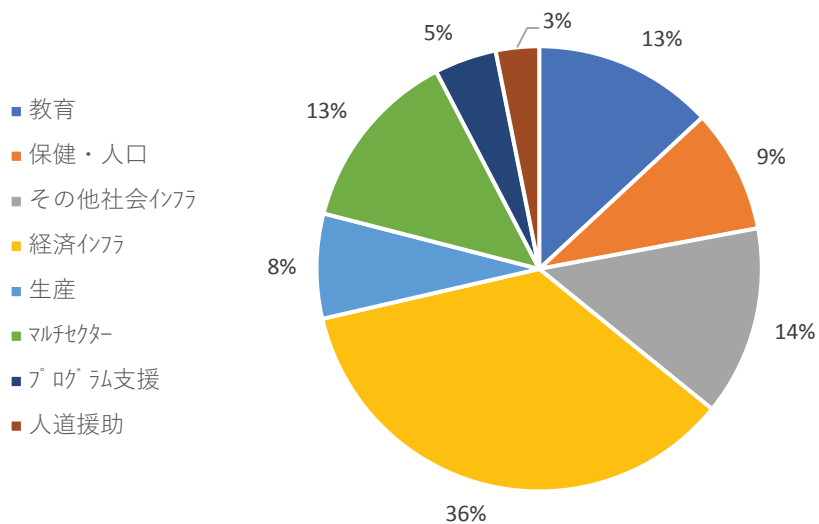


IDA=International Development Association：世界銀行傘下の援助機関
 GEF=Global Environment Facility：途上国の環境問題を支援するために設立された国際機関で、183 の参加国から構成される。

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

出典：OECD

図 2-36 ミクロネシア連邦への分野別 ODA 拠出比率 2015/16 平均値 (単位：%)



出典：OECD

船舶関連では、豪州から 1990 年、1991 年、1997 年に合計 3 隻の小型巡視船が供与されており、スタッフも常駐している。2021 年前後に代替の巡視船が供与されるが、2 隻に減少する。

中国は 2000 年代に、チューク州とヤップ州に貨客船を 1 隻ずつ供与している。

近年、中国からの資金提供は無償・有償ともに増額傾向にある。2008年にはWCPFC本部事務局建設など支援を行っているほか、毎年数十人を越えるミクロネシア人留学生の中国への招聘など、モノのみならず人材交流も積極的に推進している。2010年11月には、中国からの22百万米ドルの借款受入れに関する審議が連邦議会で行われた。連邦政府外務省によると、同借款の用途として全州のインフラ改修や改装（漁港などの漁業インフラを含む）などが検討されている。また、同資金で整備された施設等の運営を民間会社（Luen Thai Fishing Venture社等）に委託することで、リース料により借款の返済を確保する計画である。

その他、ADB、SPC、FAO等により、沿岸資源調査、沿岸資源管理、環境保全、女性のエンパワーメントなどの技術協力が実施されている。

2.3.2 日本の経済協力の現状

日本はミクロネシア連邦の主要ドナー国であり、1980年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。

ミクロネシア連邦は、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、いまだ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が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、ミクロネシア連邦は、日本とは漁業分野での関係も深い。

日本の援助基本方針は、「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。

重点分野は以下の通りである。

(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、第一次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。

2013年以降のミクロネシア連邦への円借款・無償資金協力は表 2-37 のとおりで、2016年までの累積援助額は無償資金協力が227.94億円となっている。

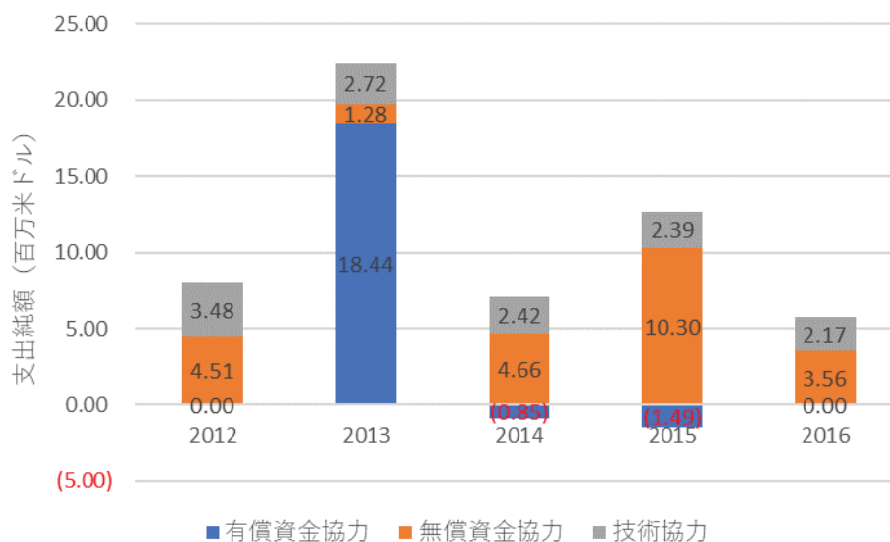
表 2- 37 2013 年度以降のミクロネシア連邦に対する無償資金協力

単位:億円

| 年度 | 円借款 | 無償資金協力 |
|------------------|-----|---------------------------|
| 2013 年度 | なし | 13.92 億円 |
| | | 国内海上輸送能力向上計画 (11.10) |
| | | ノン・プロジェクト無償(1 件) (2.00) |
| | | 草の根・人間の安全保障無償(7 件) (0.82) |
| 2014 年度 | なし | 1.78 億円 |
| | | ノン・プロジェクト無償(1 件) (1.00) |
| | | 草の根文化無償(1 件) (0.19) |
| | | 草の根・人間の安全保障無償(7 件) (0.59) |
| 2015 年度 | なし | 4.58 億円 |
| | | 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) |
| | | 草の根文化無償(1 件) (0.10) |
| | | 草の根・人間の安全保障無償(4 件) (0.48) |
| 2016 年度 | なし | 14.33 億円 |
| | | コスラエ電力供給改善計画 (11.93) |
| | | 経済社会開発計画 (2.00) |
| | | 草の根・人間の安全保障無償(3 件) (0.40) |
| 2016 年度 までの累計 | なし | 227.94 億円 |

出典：外務省 ODA データブック 2017 年版⁴⁴

図 2- 37 ミクロネシア連邦への日本の援助形態別実績 (OECD/DAC 報告基準)



出典：外務省 ODA データブック 2017 年版

⁴⁴ <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/000367699.pdf#page=110>

海事産業分野では、最近では 2013 年度に国内海上輸送能力向上計画にて貨客船とその保守管理に必要な部品の供与及び 1996 年に日本の無償資金協力により建造されたキャロライン・ボイジャー号の部品の供与を実施した。

また、2006 年度には、チューク州ウエノ港の岸壁防舷材の取り替え更新、岸壁拡張部の補修などを支援した。1999 年、2000 年度には 2 年度に渡って、ポンペイ州のタカティック港の漁港拡張および漁業施設の建設を支援した。これにより、年間のべ 800 隻のマグロ延縄漁船の水揚げ作業などの効率化に寄与した。

表 2-38 運輸分野における日本の無償資金協力

| 交換公文締結日 | 案件名 | 金額 (単位：億円) |
|-----------------|--|---------------|
| 2018 年 5 月 23 日 | ミクロネシア・トラック環礁海域における戦没船油漏れ対策事業（第 2 年次）* | 0.99 |
| 2013 年 8 月 27 日 | 国内海上輸送能力向上計画 | 11.1 |
| 2008 年 9 月 16 日 | ポンペイ国際空港改善計画 | 29.13 |
| 2008 年 1 月 25 日 | ポンペイ国際空港改善計画（詳細設計） | 0.58 |
| 2006 年 8 月 9 日 | ウエノ港整備計画 | 7.25 |
| 2004 年 6 月 17 日 | ポンペイ州周回道路整備計画 | 4.72 |
| 2003 年 6 月 11 日 | ポンペイ島周回道路改善計画 | 4.54 |
| 2001 年 5 月 22 日 | ヤップ州道路整備計画 | 8.55 |
| 2001 年 1 月 25 日 | ヤップ州道路整備計画 | 0.49 |
| 2000 年 6 月 9 日 | ポンペイ州タカティック漁港整備計画 | 4.59 |
| 2000 年 1 月 7 日 | ポンペイ州タカティック漁港整備計画 | 7.46 |

注*：特定非営利活動法人日本地雷処理を支援する会との日本 NGO 連携無償資金協力

出典：外務省 ODA（政府開発援助）⁴⁵

表 2-39 運輸・漁業分野における日本の草の根・人間の安全保障無償資金協力

| 贈与契約締結日 | 分野 | 案件名 | 被供与団体名 | 団体の性格 | 金額 (円) |
|------------------|--------|----------------------|---------------|--------|------------|
| 2013 年 9 月 7 日 | 運輸及び貯蔵 | コスラエ州ウトウェーワラン間道路強化計画 | コスラエ州運輸社会基盤局 | 地方公共団体 | 31,868,070 |
| 2011 年 3 月 24 日 | 農林水産 | コスラエ州零細漁業支援計画 | コスラエ州漁業・海洋資源局 | 地方公共団体 | 6,045,234 |
| 2010 年 12 月 28 日 | 農林水産 | チューク州代替漁法普及計画 | チューク州海洋資源局 | 地方公共団体 | 9,967,196 |
| 2009 年 8 月 5 日 | 農林水産 | ヤップ州零細漁業振興支援計画 | ヤップ州政府漁業公社 | 地方公共団体 | 9,991,000 |
| 2008 年 12 月 1 日 | 農林水産 | ポンペイ州零細漁民のための漁場整備計画 | ポンペイ州経済局海洋開発部 | 地方公共団体 | 4,901,714 |
| 2004 年 8 月 4 日 | 農林水産 | ヤップ州漁村復興計画 | ヤップ漁業公社 | 地方公共団体 | 7,614,200 |

出典：外務省 ODA（政府開発援助）

⁴⁵ <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/region/pacific/micronesia/exchange.html>

なお、水産の分野では、（公財）海外漁業協力財団（Overseas Fishery Cooperation Foundation of Japan、OFCF⁴⁶）が、日本漁船の入漁との関係もあり、FSM に対して漁業技術や機材の保守管理能力向上に関する技術移転や資機材の支援、研修員の受け入れ等を行っている。現在（2018年9月）は、短期専門家派遣のほかに、ポンペイ島に設置されている現地事務所（ミクロネシア出張所）に専門家が常駐している。

ミクロネシアの水産分野に対しては、戦前から日本は指導を続けており、沖縄や高知からの指導者が、漁法、鰹節加工等の指導を実施してきた。

また、「特定非営利活動法人日本地雷処理を支援する会」が、戦時中の日本の沈船処理の活動を FSM で行っている。この会は戦時中に遺された不発弾や地雷を処理する活動を行っている自衛隊 OB からなる NGO であり、2002年にカンボジアで活動を始めたのが発端である。海洋関係では2012年にパラオにおいて水中機雷処理を始めたが始まりであるが、同時に沈船からの油漏れ対応も実施している。

ミクロネシアでは1944年の大空襲で多くの戦時徴用船がチューク環礁内に船が沈んでいることから、2017年から2020年を第一期とした活動が始まり、沈船の調査（15～16隻／3年間）を行い、沈船の位置特定、船体、積み荷、油の残余状況等の調査を行ったうえで、油が残っている場合には、油吸着マットやポンプで回収する作業を NGO の予算の範囲内において実施している。

ミクロネシアでは沈船から火薬を抜き取り、それを加工して爆弾として Dynamite Fishing（爆発させてそれで気絶した魚を捕まえる）を行う者がいるため、沈船処理活動への期待は大きい⁴⁷。

具体的な作業手順としては、まずは沈船の場所の特定のため、ソナーを使用した海洋測量を実施し、船の位置を特定し、立体的な地図を作製した後に、深田サルベージのダイバー3人が船の構造、板厚、残油の場所、量等を1隻あたり4日間ほどかけて調査をする。

その調査結果を踏まえて、JMAS のダイバーが同船に潜り、残油の抜き取り作業を行う。油の抜き取りの際には100ℓのタンク2つをボートに載せて、ポンプで吸い上げることを繰り返し実施する。予算上、それ以上大掛かりなことは出来ない。

なお、活動する深さは水面下15m～40mの範囲であり、作業する際にはチューク州政府海洋資源局（Department of Marine Resource）のボートを使用するとともに、同局にも技術協力を実施している。ただし、沈没船に潜れる同局のダイバーは一人しかいないため、その人を作業の都度連れて行き、指導しており、いずれは、彼が教官となって、ミクロネシア人を指導できるようになることを期待している。

また、回収した油は油水分離した後に、油についてはダイビング用クルーズ船ドルフィン号の船舶燃料油として再利用されている。

⁴⁶ <http://www.ofcf.or.jp/>

⁴⁷ FSM は、UNESCO で2001年に採択された水中文化遺産の保護に関する条約を2018年2月に批准した（日本は批准していない）。この条約の批准に関して、チューク州は州内の海中の沈船を文化遺産として登録した。

2.3.3 経済協力の可能性

FSM は 4 つの州で構成され、4 州それぞれでインフラ開発計画を策定している。日本の援助としては、4 つの州を順番に実施する必要があり、次はヤップ州の案件を考える順番となっているが、各州それぞれ、船舶供与などのニーズがある。

(1) 船舶関係

<連邦政府>

*巡視船と貨客船の供与

2017 年 10 月 25 日に、ミクロネシア連邦のクリスチャン大統領が安倍首相に面談した際に、巡視船と貨客船の供与要請がなされた。巡視船については、現在豪州から 3 隻の小型巡視船が供与されており、2021 年前後に代替の巡視船が供与されるものの、現行の 3 隻が 2 隻に減少することから、中古でもよいから巡視船がほしいとのことであった。安倍首相は、日本財団から小型の巡視艇が供与されていることを指摘したものの、当該小型艇では小さすぎて、行動範囲が限定的なため、外洋を航行できる巡視船が必要とのことであった。

貨客船については、1998 年に日本が供与した貨客船 *Caroline Voyager* 号 (1335GT) の代替船の要望がなされている。大統領は訪日時に日本の造船所に立ち寄り、当該船舶の設計を依頼したとの情報もあり、日本から無償供与されないのであれば、その図面をもって中国に要請する可能性がある。日本からは、現行の 2 隻に加え、3 隻目となる当該船舶の運航方法等について質問を 2017 年 11 月に連邦政府運輸通信インフラ省に提出し、回答待ちの状態となっている。

<ヤップ州政府>

*貨客船・小型ボートの供与

ヤップ州 IDP 海上輸送分野優先プロジェクトリストにあるヤップ州運航多目的船調達 (MT/4) に関連して、ヤップ州副知事より、新しい貨客船の導入が不可欠であるとして、日本への支援要請があった。ヤップ州は、海洋資源が豊富で、海洋資源開発にかかるポテンシャルは大きいと考えているが、それを管理、輸送する船舶が不足している。

ヤップ州は、2007 年に連邦政府が中国から供与された船舶 (*Hapilmohol* 1 号) の運航管理を行っているが、2015 年頃から不具合が続いており、2018 年にフィリピンにドック入りし、修繕を試みたが、予算 (250 万米ドル) 不足もあり、不具合全てが修理されたわけではない。そのため、今後長期にわたって運航できるかどうか疑問視されている。

連邦政府が所有運航する 2 隻の貨客船は、予算上 2 隻のうちのどちらか 1 隻が 4 半期に 1 回ヤップ州に寄港するのみである。また、ヤップ州には中国から供与された小型飛行機が存在し、週 1 回毎週木曜日に *Woleai* 環礁まで飛行することになっているが、最低 7 人の乗客が集まらないと運航しない。その他、ヤップ州内の 15 の離島/環礁のうち、3 つの島において 9 人乗りの小型セスナ機があるが、それ以外の島/環礁には移動手段は存在しない。中国から供与された 1 隻がフル稼働出来たとしても、月に 1~2 回しか各離島/環礁に運航できないことから、貨客船供与の強い希望が表明されている。また、ヤップ州公共事業運輸局は小型ボートも所有しておらず、必要な時にはレンタル料を支払って他省から借りることになっており、港湾管理等に支障をきたしていることから、小型ボートの供与要請もあった。

<チューク州政府>

*貨客船・小型ボートの供与

チューク州 IDP 海上輸送分野優先プロジェクトリストにあるチューク州運航多目的船調達 (MT/3) に関連して、チューク州運輸公共事業局より、新しい貨客船が不可欠であるとして、日本への支援要請があった。チューク州には 2004 年より中国から供与され、チューク州内を運航していた貨客船 Chief Mairo 号 (1088GT) があるが、エンジンの不調、各種ポンプの不調等によりここ 5~6 年全く運航されておらず、係留されたままである。これまで中国で 1 回ドック入りしただけで、座礁して船底等外販も薄くなってきており、耐航性能は失われている。これに代わる新しい貨客船が必要で、連邦政府のインフラ発展計画にも記載されているが、新造船調達のめどは全く立っていない。

2018 年になって、同船の所有者である連邦政府は、同船をフィリピンでドック入りさせると決め、500 万米ドルの予算をつけた。チューク州は、中途半端に修理しても無駄であり、完全に修理しようとするとも予算内に収まるとは思えないので、中古でもよいので新しい船を導入したほうが良い旨連邦政府に申し入れたが、聞き入れられなかったとのことであった。

Chief Mailo 号が数年間使用できない状態であるため、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、2 隻が離島の地方政府が運航、3 隻がチューク環礁内の離島を民間が運航している。これらの小型船では大型の貨物が運搬できず、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、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、環礁が最大径 64 km、周囲 300 km と巨大なため、風が強いとかなりの高波になり、それらの小型船の運航は極めて危険な状態である。離島への安全航行のためにも是非とも新しい貨客船が必要であるとの説明があった。

また、チューク州では、警察もボートを所有していない。海洋資源局が船外機付きの小さなボート 1 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、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。しかし連邦政府の船がポンペイからくるのに 3 日程度かかるので、チューク州としても自前の小型ボートが必要とのことであった。

<コスラエ州政府>

*コスラエ州への小型漁船の供与

コスラエ州として戦略的開発計画 (Strategic Development Plan) を策定しており、それに則って、開発を進めていくこととなるが、全体の計画振興の担当は、資源経済省 (Department of Resources & Economic Affairs、DREA) である。DREA によると、今後の産業振興として、漁業、観光、農業等の振興を考えており、他州や他国を行き来する航空や船舶の調達や契約事項も管轄する 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。DREA より、小型漁船が不足しており、それらへの支援要請があった。

(2) 港湾関連

<コスラエ州政府>

*コスラエ州港における航行援助施設の整備

ヤップ州 IDP 海上輸送分野優先プロジェクトリストにある Okat 港と Lelu 港の海上輸送インフラ整備 (MT/2) に関連して、航行援助施設の整備支援にかかる検討要請がコスラエ州副知事 Mr. Carson K. Sigrah⁴⁸より寄せられた。

コスラエ港湾局 (KPA) によると、Okat 港の岸壁を空港方向に延長、コンテナヤードを拡張、港の入口を拡張し、国際用と国内用に分離する Sea Port Master Plan をこれから策定する予定で、同計画を策定し、必要な資金調達を行うことを世界銀行と調整中とのことである。

米国と FSM のコンパクト協定による支援によるプロジェクトのマネジメントを実施しているコスラエ州政府内の Project Management Office によると、海事関係では、世界銀行が FSM 全体で 30~40 百万ドル規模の支援を行う計画となっており、その予算が 2019 年 3 月に承認されると、実行が開始され、まずは課題とそれを改善するためのプロジェクトを特定したマスタープランを策定し、その後、優先順位づけして、実行に移されるということであった。具体的には、現在、コスラエでは航行援助施設がなく、夜間の出入港が出来ないため、それを改善するほか、ISPS に沿った港湾保安 (フェンス、カメラ等) の確保、保税倉庫の改修、スリップウェーの改善等が考えられる。

<チューク州政府>

チューク州運輸公共事業局によると、インフラ開発計画に記載のあるウエノ港の改善 (MT/2) のうち、Apron lighting 及びフェンス等 ISPS に関する部分については、連邦政府予算 4 万米ドルで改善する予定となっている。ISPS については米国 USCG が監査に来るが、4 つの州の港のうち、1 つでも不適合が出ると、FSM として不適合とされてしまうため、連邦政府が 4 つの州全てにおいて予算をつけて改善を行っている。

ウエノ港のその他の改善項目 (貨物用倉庫、オペレーションエリア、岸壁サイド、航行援助の改善) 及びトノアス島のイチマントンドック (埠頭) の改善に関しては、世界銀行の援助で 2019 年~2023 年の 5 か年計画で実施する予定となっている。見積金額は 477 万米ドルであるが、まだ、実施金額は決定していないようである。

また、ウエノ港は日本の ODA により、拡張整備が行われてきているが、現行の B 岸壁をさらに 500 フィート (約 150m) 幅 130 フィート (約 40m) 拡張したいという要望がある。

なお、ウエノ港 Doc C (岸壁) に 10 年以上座礁放置されている船舶が、米国海軍により 2018 年 10 月に撤去されることが決定し、その準備が進められている。このほか、米国は、水路の改善、海図の更新も行うこととなっている。

インフラ開発計画に記載のあるチューク環礁内のドック施設 (岸壁) の改修 (前述のトノアス島のイチマントンドックが世銀で実施されること以外) については、Green Climate Fund で実施することを計画中であるが、具体的な進展はない。

⁴⁸ 2019 年 1 月現在ではアースイー・ネナ副知事

<ヤップ州政府>

*ヤップ州コロニア港の拡張

ヤップ州副知事 Games Yangetmai 氏⁴⁹より、港湾区域の水路の維持管理や港湾施設の拡張等が必要で、それにかかる支援の要請があった。本件は、インフラ開発計画とは別に2015年1月に定められている2023 FSC Action Plan の中に含まれている開発案件である。

ヤップ州公共事業運輸局よりも、ヤップ州インフラ開発計画 2016-2025 に記載のある港湾関係のプロジェクト計画については、港湾区域の拡張について現在検討を進めており、またセキュリティ関連で ISPS のフェンスについても設置工事中である。さらに海図の更新については、米国によって測量は行われたが、いつ海図が更新されるかは不明である。それ以外の項目については、多目的船の調達を含め、進んでいない。運輸部門として、多目的貨客船の調達、小型ボートの調達に加えて、港湾の改善が急務であり、日本の支援要請があった。

<ポンペイ州政府>

*ポンペイ州ポンペイ港の拡張

ポンペイ州 Marcelo K. Peterson 知事より、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という指摘があった。このため、ポンペイ港の拡張については、元々南側を拡張することで ADB の借款で実施する予定としていたが、ポンペイ州港湾庁 (PPA) の財務状況から借款は困難という判断となり、ポンペイ州と連邦政府大統領の合意により、ADB の計画から 2~3 年後に借款ではなく、JICA の無償資金協力プログラムによる支援を日本に要請することとなった。

JICA による Fact Finding Team による調査が実施され、埠頭拡張選択肢が提示され、現在は北側の案を採用することで検討が進められている。土地自体は PPA が所有しているが、その上にあるホテルのオーナーがグアムにおり、その補償問題で現在、裁判中となっている。係争問題で進展があれば、さらなる検討を進めることとなっている。

⁴⁹ 2019年1月現在はジョセ・サラル副知事

図 2-38 ポンペイ港遠景



注：海港の後ろ（北側）は空港

（４）その他

＊ミクロネシア海事水産学校における教育訓練設備資機材の更新等

以下の教育訓練設備資機材の更新等につき、ミクロネシア海事水産学校から日本への協力要請を受けている。

- ・ボイラー設備の新設（STCW に準拠するには蒸気タービンエンジンの訓練が必要であるが、そのための教材がない）
- ・膨張式救命いかだ（膨張させても空気が抜けてしまい、使えない）の更新
- ・救命艇及びダビットの新設
- ・可搬式消防ポンプ（ホースのフィッティングが日米の規格が異なり、現在、実習で使用することが出来ない）
- ・実習用エンジンのガスケット（交換用パーツがないため、分解時に本来交換すべきところ、分解実習をほとんど出来ていない）
- ・航海シミュレーターの更新（現状、日本財団から 2014 年に供与された航海シミュレーター（TRANSAS）が電源を入れた数分後に操舵輪を動かしても反応しなくなり、実践に即した実習が困難。また、マイクロネシア海域の海図が存在していないため、実際に即した訓練が不可能。）

上記のように様々なニーズ、要望がある。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（PALM8）で海上保安と海上安全について、日本として太平洋島しょ国に対して支援を行っていくことが決定したことより、海上保安に必要な船舶、無線設備等がミクロネシアへの支援の対象となる可能性もあるが、巡視船艇の場合には、既に同国へ供与実績のある豪州との調整が不可欠となる。

船員教育とそれに関する資機材等の供与、もしくは連邦政府が運航する老朽化した貨客船 *Caroline Voyager* 号の代替船供与と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 (サモア)

Contents

| | |
|----------------------------------|-----|
| 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 |

3. サモア独立国

3.1 概況

<一般事情>

サモア独立国（以下、サモア）は、赤道の南 1,200 キロメートル、ニュージーランドの北東 2,900 キロメートル、ハワイの南東 4,200 キロメートルの南太平洋上に位置する面積 2,830 平方キロメートル（鳥取県より少し小さい）の島国である。東にはアメリカ合衆国領サモア（以下、米領サモア）を挟んでクック諸島、南にトンガ王国、そして北にはニュージーランド領のトケラウ諸島が連なる。サモアは、サバイイ島（Savaii、面積 1,700 平方キロメートル）と首都アピア（Apia）のあるウポル島（Upolu、同 1,115 平方キロメートル）の 2 つの大きな島と 8 つの小島で構成されている。大きな 2 島は 18 キロメートルの海峡を挟んでいるが、その間には 2 つの小島、マノノ島（人口約 600 人）とアポリマ島（人口約 150 人）がある。サバイイ島とウポル島はともに火山島であり、サバイイ島にあるサモアの最高峰シリシリ山（Mt. Silisili）は標高が 1,859 メートルある。

日付変更線のすぐ近く西経 171 度線を境として、サモアの 100 キロメートル東にはツツイラ島を主島とする米領サモアがある。両サモアは、その言語、伝統、習慣は同じであるが、米領サモアは、公的部門へのドル投入、アメリカ資本による漁業開発の結果、完全に貨幣経済社会へ移行した。また、労働人口の 3 分の 1 は、米国政府の関連施設で働いている。食生活も輸入された缶詰や冷凍食品が徐々に伝統的な食事のスタイルを変化させてきている。

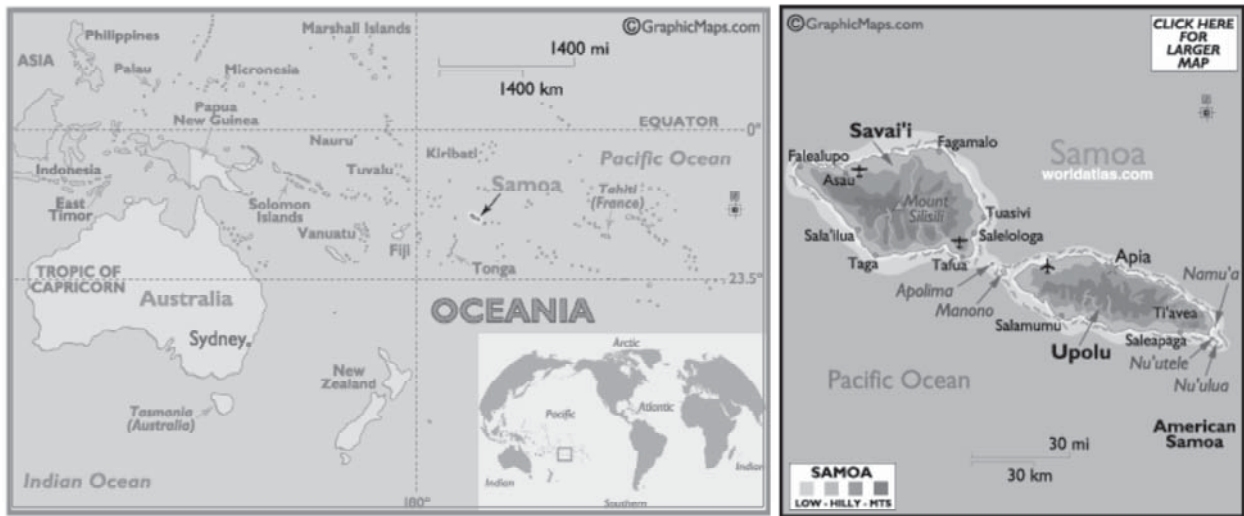
一方、サモアは、素朴で伝統的なポリネシアの慣習を守って生活している代表的な国である。多くの南太平洋の国が外国からの影響を受けることで独自の伝統を維持することが困難になっているが、サモアは、自給自足経済への依存度が高く、本来の伝統を最も色濃く残している国とされている¹。

サモアは、ツバル、トンガ、クック諸島などポリネシア島嶼国の中では最大の国土面積と人口を有している。また南太平洋地域環境計画（The Secretariat of the Pacific Regional Environment Programme : SPREP）の本部や UNESCO などの地域支部が設置されている。2016 年に実施された国勢調査によると、サモアの国内人口は 196,000 人で、ウポル島の人口が全人口の 77%と増加している一方で、サバイイ島の人口は全人口の 22%と減少している。1970 年代にはサバイイ島の人口は約 3 分の 1 を占めていた。²

¹ 太平洋諸島センターガイドブック 2016 年 7 月

² Radio New Zealand / 7 November, 2017

図 3-1 サモアの地図



出典 : <https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/oceania/ws.htm>

表 3-1 サモアの概要

| | |
|---------|---|
| 一般事情 | |
| 面積 | 2,830 平方キロメートル（東京都の約 1.3 倍） |
| 人口 | 19 万 6000 人（2016 年国勢調査） |
| 首都 | アピア |
| 人種 | サモア人（ポリネシア系）90%，その他（欧州系混血，メラネシア系，中国系，欧州系等） |
| 言語 | サモア語，英語（共に公用語） |
| 宗教 | キリスト教（カトリック，メソジスト，モルモン教等） |
| 略史 | <p>1722 年 オランダ人探検家 Roggeveen が視認</p> <p>1768 年 フランス人航海者 Bougainville が上陸</p> <p>1860 年代 アピアが捕鯨船補給港として繁栄，ドイツ，英国，米国が勢力を競う</p> <p>1899 年 ドイツが西サモア（現在のサモア独立国），米国が東サモア（現在の米領サモア）を領有</p> <p>1919 年 ニューージーランドの国際連盟委任統治地域</p> <p>1945 年 国際連合信託統治地域</p> <p>1962 年 1 月 1 日 独立（但し独立記念日は 6 月 1 日）</p> <p>1997 年 国名をそれまでの「西サモア」から「サモア独立国」に変更</p> |
| 政治体制・内政 | |
| 政体 | 選挙により国家元首を選ぶ制度 |
| 元首 | トゥイアアナ・トゥイマレアリイファノ・ヴァアレトア・スアラウヴィ二世 殿下（His Highness Tuia'ana Tuimaleali'ifano Va'aletoa Sualauvi II） （2017 年 7 月） |
| 議会 | 一院制 議員数 49 名，任期 5 年 |
| 政府 | (1) 首相 トウイラエパ・ファティアロファ・ルペソリアイ・サイレレ・マ |

| | |
|--------------|--|
| | リエレガオイ (Tuilaepa Fatialofa Lupesoliai Sailele Malielegaoi) (1998年11月就任) (注) 呼称はトゥイラエパ首相 (2) 外相 首相が兼任 |
| 二国間関係 | |
| 政治関係 | 1980年6月 在京西サモア (1997年からサモアに国名変更) 名誉総領事館開設。2007年1月より閉館 1997年2月 在アピア名誉総領事を任命 2007年5月 故マリエトア・タヌマフィリ2世の国葬参加のため、 浜田特派大使 (外務大臣政務官) を派遣 2009年7月 在京サモア大使館開設 2013年1月 在サモア日本大使館開設 2016年3月 在福島サモア名誉領事館開設 |
| 経済関係 | 貿易額 (2017年度, 財務省貿易統計) サモアへの輸出 14.6億円 サモアからの輸入 0.9億円 日本からの直接投資 15件 80億円 (平成元年～18年度累計, 財務省対外直接投資統計) 進出日本企業数 3社 (2017年10月現在, 財務省海外在留邦人調査統計) |
| 通貨 | サモア・タラ (Samoan Tala) 1タラ=46.03円 (2018年4月) |
| 在留邦人数 | 77名 (2017年8月現在) |
| 在日サモア人数 | 69名 (2017年6月, 法務省登録外国人統計) |

出典：外務省

<政治体制>

サモアは立憲君主国家であり、国家元首は事実上代表的な4部族の族長の中から選ばれる。国家元首に実質的な権力はなく、国事行為はすべて議会の承認によって行う。政府は、首相と12人の閣僚によって構成されている。

議会は1院制で49議席からなる。1990年の国民投票によって、21歳以上のすべての国民に選挙権が与えられたが、被選挙権は「マタイ」の称号を持つ者にしか認められていない。

サモア独立国の政治の特徴は地方自治の形態にあり、とくに村の単位では、現在でも一族の長を中心とした伝統的な運営がなされている。

2018年8月現在、国会の49議席は2つの政党に占められている。トゥイラエパ首相を擁する与党の人権擁護党 (Human Rights Protection Party) が29議席、野党のタウトゥア・サモア党 (Tautua Samoa) が13議席、残りの7議席は無所属となっている。サモアの総選挙は2021年に予定されている³。

サモアは独立から一貫して親日的であり、これまで国際場裏における日本の立場や国際機関の選挙での日本の立候補を指示するなど、良好な二国間関係を築いている。

³ Radio New Zealand/Jul 24, 2018

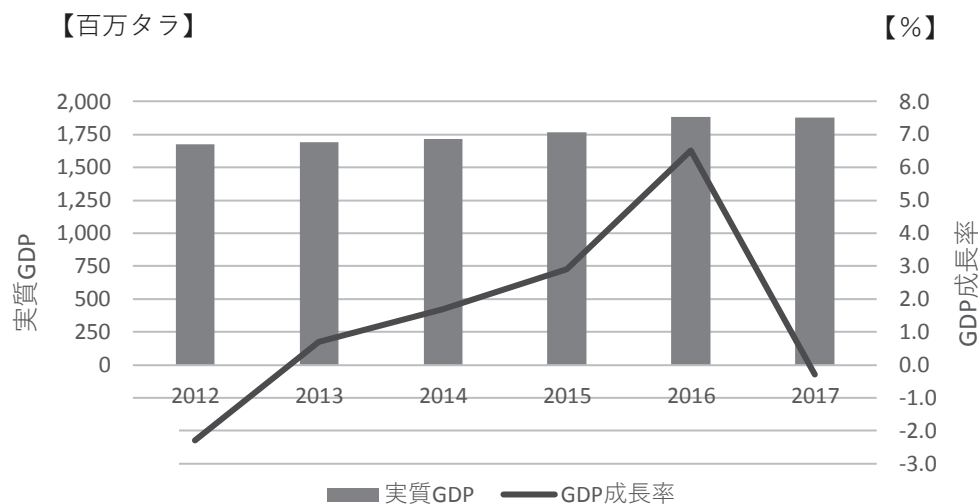
<経済概況>

サモアでは、生産物の80%以上が自給用として国内で消費されている。産業は農業と沿岸漁業が中心で、バナナ、ココナツやタロイモなどの生産がおこなわれている。ポリネシアの島嶼国で最大といえども、国内市場は小規模であり、消費財の多くを輸入に頼らざるを得ないという点では、典型的な島嶼国の経済構造となっており、財政収支の赤字を抱えている。この赤字をニュージーランド、豪州、米国に住むサモア人からの仕送り送金や、観光業収入によるサービス・移転収支の黒字によって補完している⁴。サモアの人口と同程度の約20万人のサモア人がニュージーランド、豪州、米国等に出稼ぎに行っており、それらの人からの海外送金が国内総生産（GDP）や外貨準備の高い割合になっている。

また、地震や津波、サイクロン等の自然災害を受けるなど、脆弱性の克服が大きな課題となっている。2009年9月、サモア沖で大地震・津波が発生したため、経済成長率はマイナス4.8%と落ち込んだ。また、2012年12月にはサイクロン・エヴァンが甚大な被害をもたらしたことなどにより、2012年の実質経済成長率はマイナス2.3%となった。

2013年から2016年にかけて4年連続のプラス成長（0.7%～6.5%）を遂げた後、2017年には0.3%のマイナス成長を記録した。過去4年間（2013～16年）のプラス成長は、政府、民間部門、国際機関がサイクロン・エヴァンの被災地を巡る復旧活動や、2014年9月にサモアで開催された国連の小島嶼開発会議（SIDS⁵）の準備に向けたさまざまな活動が推進されたことに起因する。また経済の構造変化や近年の比較的良好な気象条件も成長を助けてきた。過去5年間の成長の主な牽引者は商業分野であり、総GDPに占める割合も最大だった。

図 3-2 サモアの実質 GDP、GDP 成長率推移（基準年 2009 年）



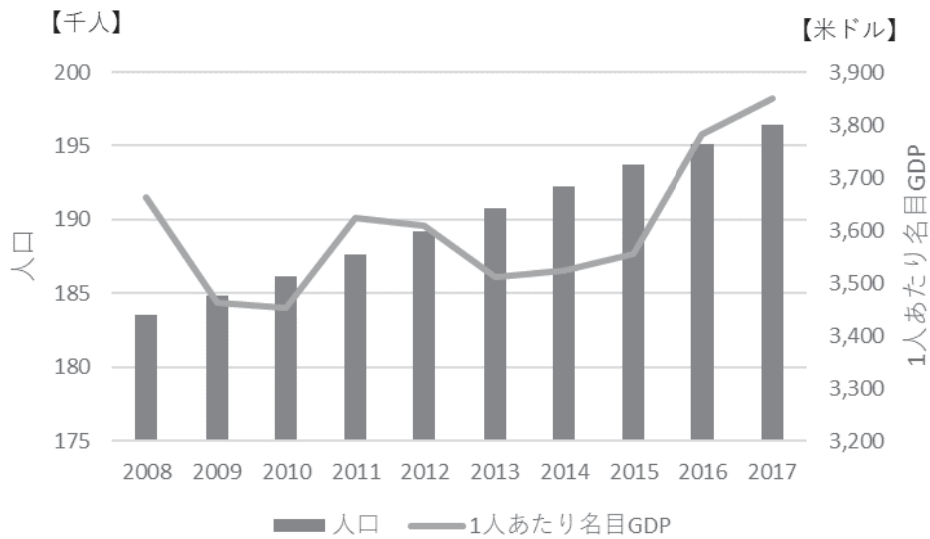
出典：サモア統計局

⁴ アジア経済研究所資料 2014 年

http://www.ide.go.jp/library/Japanese/Publish/Download/Report/2013/pdf/C32_ch1.pdf

⁵ 小島嶼国特有の脆弱性から国連が分類した 38 か国、19 地域。10 年に一度開催される、SIDS 国際会議では、SIDS の持続可能な開発をテーマに首脳級で議論を行う。

図 3-3 サモアの人口、1人あたり名目 GDP 推移



出典：世界銀行

<主要産業>

2017年のGDP分野別構成比を見ると、第三次産業がGDPの約70%を占める最大のセクターである。第三次産業の中では、商業および公共サービスがGDP総額に対してそれぞれ33%および7%のシェアを有する最大の産業であった。第二次産業は第三次産業に次ぐ貢献を示し、20%以上のシェアを占めた。そのうち、建設業はGDP総額の10%を占める最大の貢献者であった。一方、製造業に貢献していた矢崎サモアが2017年8月に撤退することを決定し、製造業は縮小傾向にある。農業と漁業を含む第一次産業は、自然災害や気候変動に直面したため過去5年間変動が大きかったが、2017年には約10%のシェアを占めた。第三次産業が貢献度を高める中で、農業と漁業を主体とする第一次産業のGDPへの寄与は減少傾向にある。これは、サモアの経済が貨幣経済へと移行しつつあることを反映している⁶。

⁶ サモア統計局の Statistical Abstract 2017 からの引用

表 3- 2 GDP の分野別内訳（2017 年）

単位：100 万タラ、%

| | 産業 | 実質 GDP | 構成比 | 12-17 年 平均成長率 |
|-------|------------|----------|---------|------------------|
| 第一次産業 | 農業 | 144.1 | 7.70% | -1.00% |
| | 漁業 | 44.7 | 2.40% | 8.10% |
| 第二次産業 | 食品加工 | 64.9 | 3.50% | -1.10% |
| | その他製造業 | 89.8 | 4.80% | -4.10% |
| | 建設 | 186.3 | 9.90% | 1.20% |
| | 電気・水道 | 79.9 | 4.30% | 4.10% |
| 第三次産業 | 商業 | 615.9 | 32.80% | 3.60% |
| | 宿泊・飲食 | 42.9 | 2.30% | 0.70% |
| | 運輸 | 88.9 | 4.70% | -0.50% |
| | 通信 | 80.9 | 4.30% | -0.20% |
| | 公共サービス | 133.1 | 7.10% | 3.80% |
| | 金融 | 70.4 | 3.80% | 2.10% |
| | ビジネスサービス | 53.5 | 2.90% | 0.50% |
| | 不動産 | 96.6 | 5.10% | 0.60% |
| | 個人向けサービス | 106.5 | 5.70% | 3.40% |
| | 金融仲介手数料等控除 | -22.3 | -1.20% | 2.10% |
| 合計 | | 1,876.00 | 100.00% | 1.60% |

出典：サモア統計局

サモアの世帯総数の 97% が従事している農業（自給的農業を含む）⁷ が GDP に占める割合は、2017 年で 7.7% とそれほど高くはない⁸。サモアの農業は、2009 年 9 月の沖合地震と津波の被害を受け、2009 年以前の活動にまで回復していないが、農業部門の回復のため、2015 年から豪州および ADB から約 75 万米ドルの支援を受けている。これにより、ココア、ココナツ、根野菜、養鶏場等個々の家庭菜園農家が立ち直りつつある⁹。

2017 年、観光客数が関連する商業の GDP 寄与率は 32.8%、宿泊・飲食は同 2.3% だった。サモアへの来訪者数は、2008 年の 122,202 人から 2017 年には 157,515 人へと 10 年間で 29% 伸びた。2017 年 4 月に開催された Samoa Tourism Exchange 2017 においてサモア観光局が発表したデータによると、サモアの観光収入は 1 億 4,300 万米ドルで GDP の 25% を占め、過去 5 年平均で 135,000 人の観光客がサモアを訪れた¹⁰。また、2017 年には、中国人の観光客数は 2660 名に上り、最近では経済効果においてアメリカやグアムからの観光客を上回っていると言われている¹¹。因みに、2017 年の日本からの訪問者は、733 人であった。

製造業では民間企業としては最大企業である矢崎 EDS サモアが最盛期には 2,000 人以上の現地人を雇用し、自動車用ワイヤー・ハーネスを生産していたが、豪州の自動車産業の停

⁷ サモア統計局 Agricultural Survey 2015

⁸ 生産者が自家消費しているものが GDP に含まれていないと推察される。

⁹ Radio New Zealand / 31 July, 2017

¹⁰ Radio New Zealand / 13 April, 2017

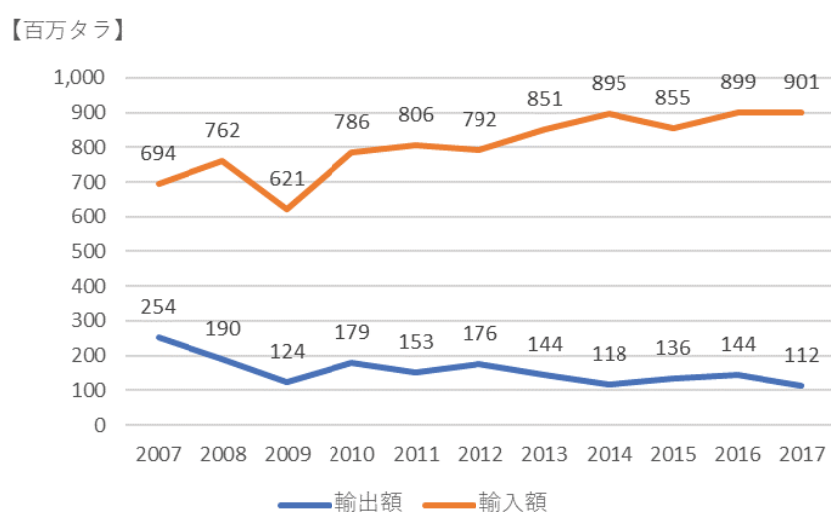
¹¹ Radio New Zealand / 15 August, 2018

滞など事業環境の変化¹²などを理由に 2017 年 8 月にサモア工場を閉鎖した。同社は 25 年間にわたりサモア民間部門の最大の企業としてサモア経済に貢献してきた¹³。工場跡地にはニュージーランドのパーキング・メーターやパトカーに使われる線材を製造する Fero 社、ベッドを製造するニュージーランド企業の進出が決まった¹⁴。

<貿易動向>

サモアの貿易は輸入額が輸出額を大幅に上回り、2017 年には輸入額が 9 億 100 万サモア・タラ、輸出額が 1 億 1,222 万サモア・タラ、貿易収支は 7 億 8,878 万サモア・タラの輸入超過となった。

図 3-4 サモアの輸出入額推移



出典：サモア統計局

サモアの輸出先の上位 3 カ国は、米領サモア（輸出全体の 27%）、オーストラリア（同 21%）、ニュージーランド（同 20%）で、この 3 カ国で 68%を占める。輸入相手国の上位 3 カ国は、ニュージーランド（輸入全体の 26%）、シンガポール（同 17%）、米国（同 11%）で、この 3 カ国で 54%を占める。

2017 年の主要輸出品目は、マグロ類（輸出全体の 31%）、石油製品（同 29%、船舶・航空機用燃料の再輸出）、食品・飲料（同 12%、フルーツジュース、ビール、タロイモ等）であった。一方、主要輸入品目は石油製品（輸入全体の 18%）、機械・電気製品（同 13%）、食品・飲料（同 11%）であった。

¹² 矢崎サモアは矢崎オーストラリアの分工場として 1991 年に設立されたが、オーストラリアで完成車メーカーの撤退が相次いでいる。

¹³ 矢崎サモアは 1991 年に第 1 工場が完成し、1992 年に第 2 工場が建設された。第 3 工場は 1995 年から操業した。

¹⁴ Radio New Zealand / 25 August, 2017

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

<船舶登録>

サモア公共事業運輸インフラ省（MWTI：Ministry of Works, Transport & Infrastructure）¹⁵の海事局（Maritime Division）が海事関連政策全般を管轄している。船舶登録については、タイに本社のあるアセント・ネイバル（Ascent Naval¹⁶）社がサモア政府に代わって登録機関(RO)になるべく手続きしていたが、サモア政府が正式に認可していないにもかかわらず、同社が無断で登録業務を行っていた疑いがあることが2018年5月に国際海事機関（IMO）の監査が入って発覚した¹⁷。

海事局によると、2018年7月現在、サモア政府に登録されている船舶は、貨客船（上陸艇含む）6隻、タグボート2隻、漁船14隻の計22隻である。15m以下の船、プレジャーボート、船外機船、軍用（警察を含む）船は登録が免除となっている¹⁸。タグボート2隻（Atafa号およびTafola号）はサモア港湾局（SPA：Samoa Port Authority）が保有・管理しており、いずれもJICAにより供与されたものである。その他、SPAは水先案内船（Fuao号）も1隻所有している。漁船を除くその他の船舶は、サモア海運公社（SSC：Samoa Shipping Corporation）が保有・管理している。登録船舶のうち、国際航海が可能なものはSSCが所有するLady Naomi、SSC FASEFURU、Samoa Express、Fotu o Samoa IIの4隻である。

なお、IHSフェアプレー社のWorld Fleet Statistics 2017によると、2017年のサモアの登録籍船（100 GT以上の鋼製自航船）は12隻、総トン数は11,472 GTとなっている。登録船舶の内訳は、図3-5のとおり、総トン数ベースで、一般貨物船が5,606 GTと最も多く、隻数ベースでは曳航船が4隻と多い。

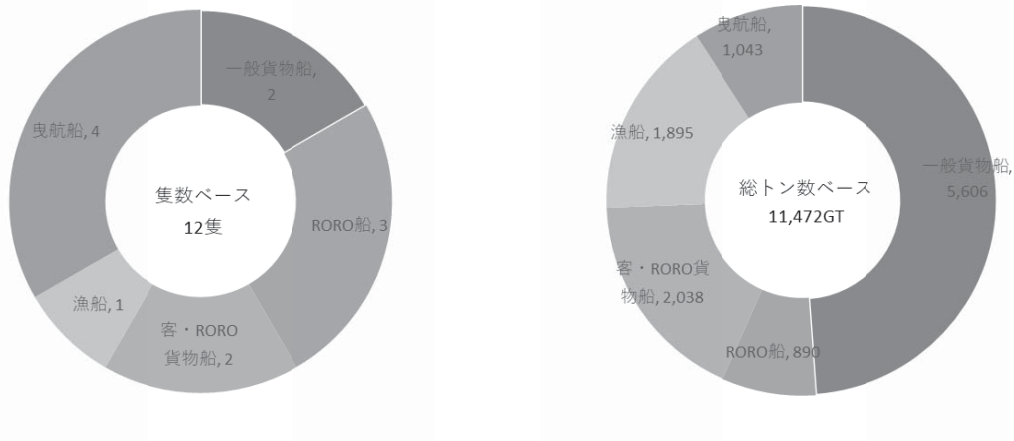
¹⁵ http://www.mwti.gov.ws/maritime_div.html

¹⁶ <http://antco.org/ascent-navals-thailand-ships-international-classification-society>

¹⁷ 2016年のIHSデータで登録国がサモアとなっている船舶が81隻あるにもかかわらず、MWTIが把握しているサモア船籍は7隻しかなかった。IMOの監査でその件が指摘され、MWTIの元CEOが解任され、ACEOが筆頭に調査中である。

¹⁸ Shipping Law 1998によると、サモア籍船登録要件は、サモア永住権保持者あるいはサモアが主たる事業の場所である会社が船舶の所有者であること(Article 2, Article 9)となっている。登録が必要な船は、①全長15メートル以上の船(Article 10)、②乗客を乗せる船(Article 10)。登録免除の船は①15メートル以下の船、②プレジャーボート、③船外機船、・軍用船となっている。

図 3- 5 World Fleet Statistics 2017 によるサモア籍船の内訳（2017 年）



出典：World Fleet Statistics 2017 より作成

<海上輸送>

サモアに経営母体のある海運会社は、2018 年 10 月現在、国営企業のサモア船舶公社（SSC：Samoa Shipping Corporation）の 1 社のみであり、民間企業は存在しない。従って内航海運を担っているのは、SSC のみである。

- Samoa Shipping Corporation (SSC)

サモアでは 1970 年代には民間企業が運航する木造船がウポル島ーサバイイ島の 2 島間の輸送を行っていたが、1974 年に政府が海運会社を設立し、豪州からフェリーを購入し、運航を開始したのが、SSC の始まりである。SSC の運航開始と同時に安全規制も制定された。

2018 年 7 月現在、SSC 所有・運航船舶は、RORO 旅客フェリー 2 隻（Lady Samoa III、Lady Naomi）、上陸艇 3 隻（SSC Faefulu、Foto O Samoa II、Samoa Express）とトケラウ（Tokelau）から購入した Maritime Academy の船員訓練船として使用していた 1 隻（Pacifico Express、35m、182GT）の合計 6 隻である。2 隻の RORO 旅客フェリーは日本の援助で供与されたものである。

表 3-3 SSC 所有船舶リスト

| 船名 | Lady Samoa III | Lady Naomi | SSC Fasefulu | Samoa Express | Fotu o Samoa II | Pacifika Express |
|---------|--|---|--------------------------------------|---|---|--------------------------------------|
| 船種 | RORO旅客船 | RORO旅客船 | 多目的船 | 上陸艇 | 上陸艇 | 教育訓練船 |
| 船級 | Lloyds | Lloyds | | Lloyds | Lloyds | |
| 全長 | 46.7 m | 46.5 m | 50 m | 42.00 m | 39.0 m | 35 m |
| 喫水 | 2.35 m | 2.40 m | | 2.18 m | 2.5 m | |
| 総トン数 | 1045 GT | 993 GT | | 340 GT | 299 GT | 182 GT |
| 建造年 | 2010年 | 1998年 | 2015年 | 1995年 | 1998年 | |
| 建造国 | 日本 | 日本 | マレーシア | マレーシア | マレーシア | |
| 建造造船所 | ISB Co Ltd | NKK Corp, Yokohama | Sealink Shipyard | Kian Juan Dockyard | Sealink Shipyard | NA |
| 最大収容人員 | 740人 | 220人 | 12人 | 60人 | 110人 | 120人 |
| 速度 | 12ノット | 12ノット | | 9ノット | 9ノット | |
| サービスルート | 内航・外航 | 内航・外航 | 内航・外航 | 内航・外航 | 内航・外航 | |
| 備考 | 1988年建造Lady Samoa IIの代替として2010年無償供与、毎日3便のウポル・サバイ間国内フェリーに 従事 | 1998年無償供与、週1便の米領サモア・バゴバゴとアピア間国際フェリーに 従事、同船代替船の話がJICAで 現在進行中 | 主にトケラウへの燃料輸送等で傭船に出され、2015/16年度には56航海 | 毎日3便のウポル・サバイ間国内フェリーに従事、貨物輸送で傭船にも出され2015/16年度には25回航海 | 毎日3便のウポル・サバイ間国内フェリーに従事、貨物輸送等で傭船にも出され2015/16年度には9回航海 | トケラウから購入、Maritime Academyの船員訓練船として使用 |

出典：SSC ウェブサイトおよび SSC Annual Report 2015 & 2016

図 3-6 Samoa Shipping Corporation(SSC) 所有船舶



Lady Naomi (米領サモアとの間を週一往復航海、1998年無償供与、993GT、日本鋼管建造)



Lady Samoa III (2010年無償供与、1045GT、ISB Co Ltd 建造)



上陸艇 SSC Fasefulu



上陸艇 Samoa Express



上陸艇 Foto O Samoa II



教育訓練船 Pacifico Express



米領サモアから購入したタグ 2 隻（未整備）とバージ 2 隻（整備済）



Lady Samoa III と Lady Naomi はロイド船級を有している。元々は NK 船級であったが、NK はシドニーにしか事務所がないこと、ロイドの事務所はニュージーランドにあり、つながりが深いことからロイド船級に変更された。

SSC は、ウポル島ムルファウナ (Mulifanua) 埠頭とサバイイ島サレロゴガ (Salelologa) 埠頭間を結ぶフェリー (Lady Samoa III 号) と上陸艇 (Samoa Express 号または Fotu O Samoa II 号) を毎日 2~6 便 (所要時間 1 時間) 運航するほか、アピア港と米領サモア・パゴパゴ港の間を結ぶフェリー (Lady Naomi 号) を週 1 便定期運航している。2018 年前半まではトケラウ (Tokelau) 諸島まで不定期のチャーターで運航することもあったが、トケラウでは自ら小型のフェリーを調達し、そのフェリーでサモアまで運航することとなったため、今後、SSC は基本的にトケラウには運航しない。クック諸島にはチャーターベースで運航する。

図 3-7 SSC 社運航航路



出典：Google Map より作成

国内 2 島間輸送は好調で、SSC は黒字経営を維持しており、政府からの補助金は受け取っていない。一方で、米領サモア航路は、国内 2 島間航路ほどの利益は上がっていない。自活できる状態であるが、Public Bodies (Performance and Accountability) Act 2001 に基づき、税引き後利益の半分を政府に配当として支払うこととなっているため、船舶補修維持資金の積み立てには苦勞している。政府に支払う配当金は、過去 5 年間で約 500 万サモア・タラに達し、近年では 2015 年に 83 万サモア・タラ、2016 年に 230 万サモア・タラを納めた実績がある。

表 3-4 SSC 社の 2014-16 年度実績

| | 単位 | 2015/2016 | 2014/2015 | 2013/2014 |
|-------------|------|------------|------------|------------|
| 国内フェリー | | | | |
| 輸送乗客数 | 人 | 631,062 | 619,783 | 601,915 |
| 輸送車両数 | 台数 | 69,748 | 61,035 | 57,462 |
| 米領サモアフェリー | | | | |
| 輸送乗客数 | 人 | 9,698 | 12,421 | 9,459 |
| 輸送貨物(MT) | トン | 843 | 971 | 1,420 |
| 傭船サービス(航海数) | 数 | 109 | 98 | 109 |
| 売上高 (ST\$) | ST\$ | 29,247,149 | 23,900,661 | 23,441,264 |
| 自社運航 | ST\$ | 19,892,410 | 19,063,004 | 19,532,178 |
| 傭船サービス | ST\$ | 7,948,457 | 3,519,763 | 3,211,551 |
| その他サービス | ST\$ | 1,406,282 | 1,317,894 | 697,535 |
| 税引き前利益 | ST\$ | 7,024,591 | 2,683,995 | 2,336,113 |
| 税引き後利益 | ST\$ | 4,544,429 | 1,904,166 | 1,658,584 |
| 従業員数 | 人 | 256 | 214 | 172 |

注：サモアの会計年度は 7 月 1 日から翌年 6 月 30 日まで

出典：SSC Annual Report 2015 & 2016

2017 年までは SSC に派遣されていた JICA のシニアボランティアが、メンテナンス等の指導を行っていたが、後任は 2019 年 1 月現在、派遣されていない。なお、同ボランティアは、SSC 傘下の船員訓練施設やサモア国立大学海事学部でも教鞭をとり、好評を博していた。

SSC は 2014 年からウポル島ムリファウナ埠頭とサバイイ島サレロログ埠頭を含む港湾区域の管理をサモア港湾局より任されている。このため、同航路の浚渫を計画しており、米領サモアから中古のタグボート 2 隻、バージ 2 隻を 2017 年購入、アレイパタ埠頭まで曳航済みである。これらの船は、現在運航できる状態ではないので、まだ船舶登録はされていない。バージは既に自社スリップウェーで修繕済みだが、タグボートはエンジン（キャタピラ製）を交換する必要があるとあり、修理の目途は立っていない。修繕後、浚渫機械をバージに載せ、タグボートで曳航して作業することを想定している。

<主要外航海運会社>

サモアの内航海運と近隣の米領サモア、トケラウ、クック諸島など島嶼間海運業務は、すべてサモア船舶公社（SSC）により行われており、サモア唯一の国際港であるアピア（Apia）港と豪州、ニュージーランド、米国などを結ぶ外航海運はすべて外国の事業者により行われている。そのうちの 1 社は、サモア政府も出資している海運会社で、豪州、ニュージーランドからサモアを含む南太平洋の島嶼国へ国際貨物船を定期配船するパシフィック・フォーラム・ライン（PFL：Pacific Forum Line）である。

1978 年に太平洋フォーラム 加盟 12 国によって設立された PFL は、太平洋諸国の 35 年以上にわたる地域貿易と開発を物流面で支えてきた。PFL は、フォーラム加盟国が以下の目的を達成するために設立された。

- ・定期的な海運サービスの確保
- ・南太平洋地域における経済発展を促進する近代的なサービスの提供
- ・実行可能な海運サービスの運営

2012年9月、サモア政府が同社の全株式を買い取り、同社は100%サモア政府の保有となった。その後、2013年9月、豪州の Neptune Pacific Line が50%の株式を買い取り、同社の親会社はサモア政府と Neptune 社との合弁事業体となった。現在、PFL は、サモア、トンガ、クック諸島、フィジー、PNG と世界各地を結ぶサービスネットワークを有し、サモア、トンガ、フィジーの主要港を少なくとも週1便寄港するようサービス頻度を増やしている。同社の運航管理はすべて Neptune 社に委ねられている。

その他、アピア港に定期外航航路持つ船主には Matson Navigation Company, Inc.、Hamburg Süd Swire Shipping がある。

表 3-5 サモア Apia 港に定期外航ルートを持つ船主

| 社名 | 概要 |
|---|---|
| Pacific Forum Line (PFL) ¹⁹ | 1978年設立の海運会社で、ニュージーランド、サモア、トンガにオフィスがある。サモア政府とオーストラリアの Neptune Pacific Lines ²⁰ との合弁。太平洋諸島のサモア、トンガ、クック諸島、フィジー、パプアニューギニアとオセアニアや北米を結ぶ航路を運航している。PFLが所有する船舶の運営管理は Neptune Pacific Lines が行っている。 |
| Matson Navigation Company, Inc. ²¹ | ニュージーランドからサモアのアピア港を含む南太平洋諸国の島嶼経済に有用なコンテナ船「LILOA II」「IMUA II」の2隻を14日毎に定期運航。 |
| Hamburg Süd ²² | 独コンテナ大手で、2016年に海運最大手マースクが買収。米西岸ロングビーチ、オークランドよりタヒチ、サモア、米領サモアへの定期直行便を月2回運航する。 |
| Swire Shipping ²³ | シンガポールを本拠とする China Navigation Company のコンテナ海運部門。豪州から Apia 港を含む南太平洋諸国へ月2回定期船「MELANESIAN PRIDE」「FORUM SAMOA 4」を運航。 |

出典：パシフィック・フレート・マネジメント社ウェブサイト²⁴より

¹⁹ <https://www.pacificforumline.com/>

²⁰ <https://www.neptunepacific.com/> 1997年に設立された豪シドニーを本社とする海運会社

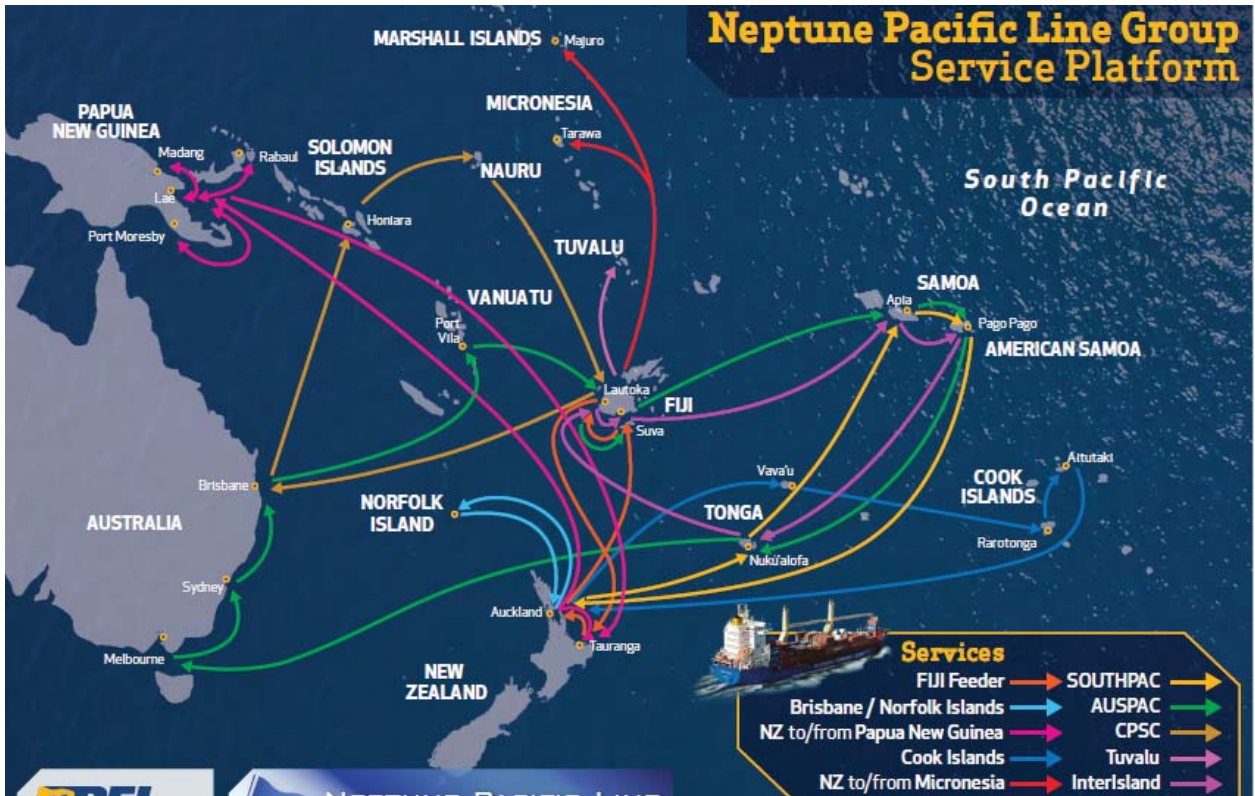
²¹ <https://www.matson.com/>

²² <https://www.hamburgsud-line.com/>

²³ <http://www.swireshipping.com/>

²⁴ <http://www.pacificfreightmanagement.co.nz/>

図 3-8 Pacific Forum Line / Neptune Pacific Line グループの航路



注：サモアへの航路 SOUTH PAC, AUSPAC, InterIsland の3ルートは複数船主による共同運航

出典：Pacific Forum Line ウェブサイト

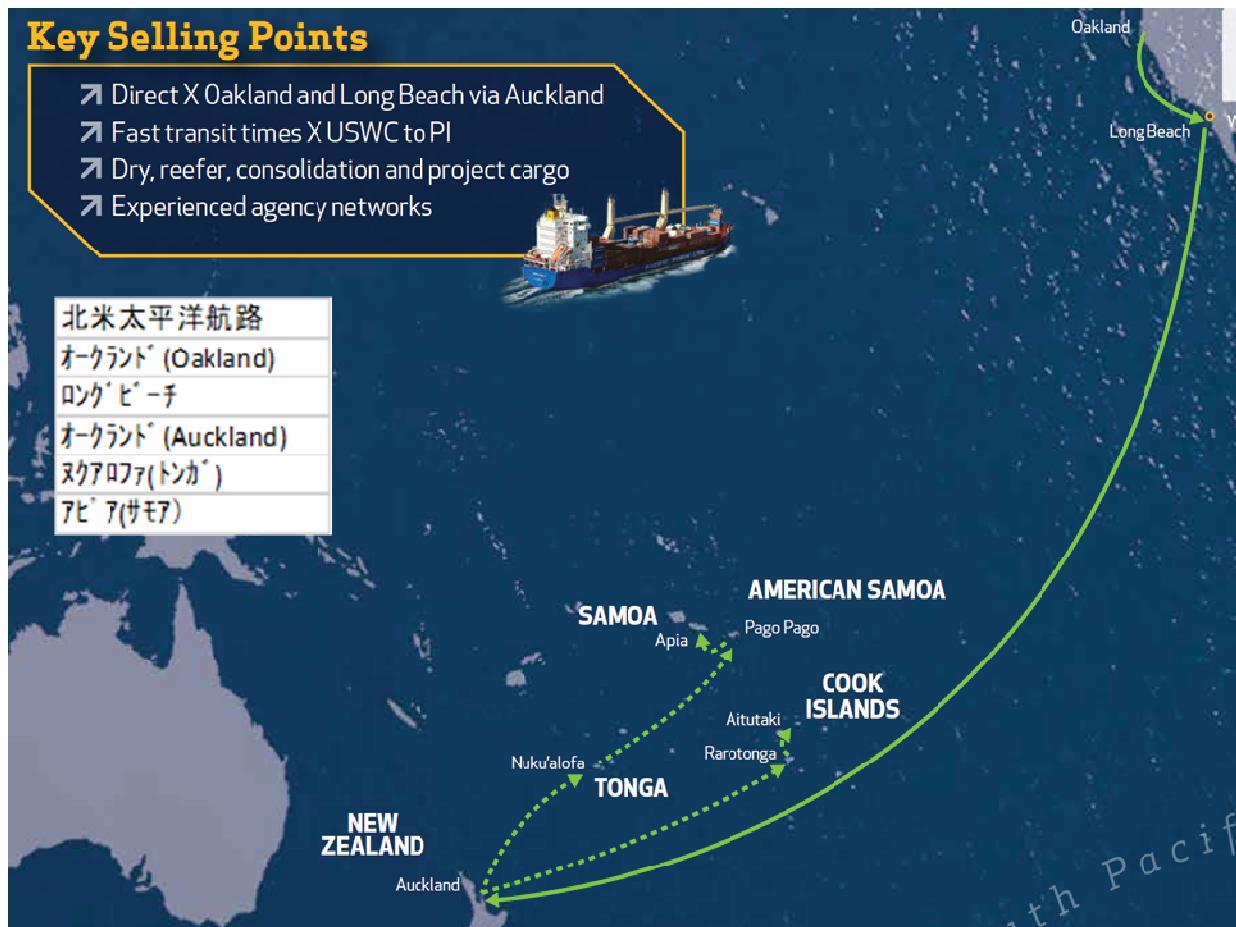
表 3-6 Pacific Forum Line / Neptune Pacific Line のサモアに寄港する航路

(図 3-8 のうちサモアを寄港する航路)

| オーストラリア太平洋航路 AUSPAC | 南太平洋航路 SOUTH PAC | 島嶼間航路 InterIsland |
|------------------------|---------------------|----------------------|
| メルボルン | オークランド (NZ) | ラウトカ (フィジー) |
| シドニー | ヌクアロファ (トンガ) | ヌバ (フィジー) |
| ブリスベン | アピア (サモア) | アピア (サモア) |
| ポートビラ (バヌアツ) | パゴパゴ (アメリカンサモア) | パゴパゴ (アメリカンサモア) |
| ラウトカ (フィジー) | オークランド (NZ) | ヌクアロファ (トンガ) |
| ヌバ (フィジー) | | |
| アピア (サモア) | | |
| パゴパゴ (アメリカンサモア) | | |
| ヌクアロファ (トンガ) | | |
| メルボルン | | |

出典：Pacific Forum Line ウェブサイト

図 3-9 Pacific Forum Line / Neptune Pacific Line のその他のサモアを寄港する航路



出典：Pacific Forum Line ウェブサイト

図 3-10 Matson Navigation Company, Inc の南太平洋航路



出典：MATSON ウェブサイト

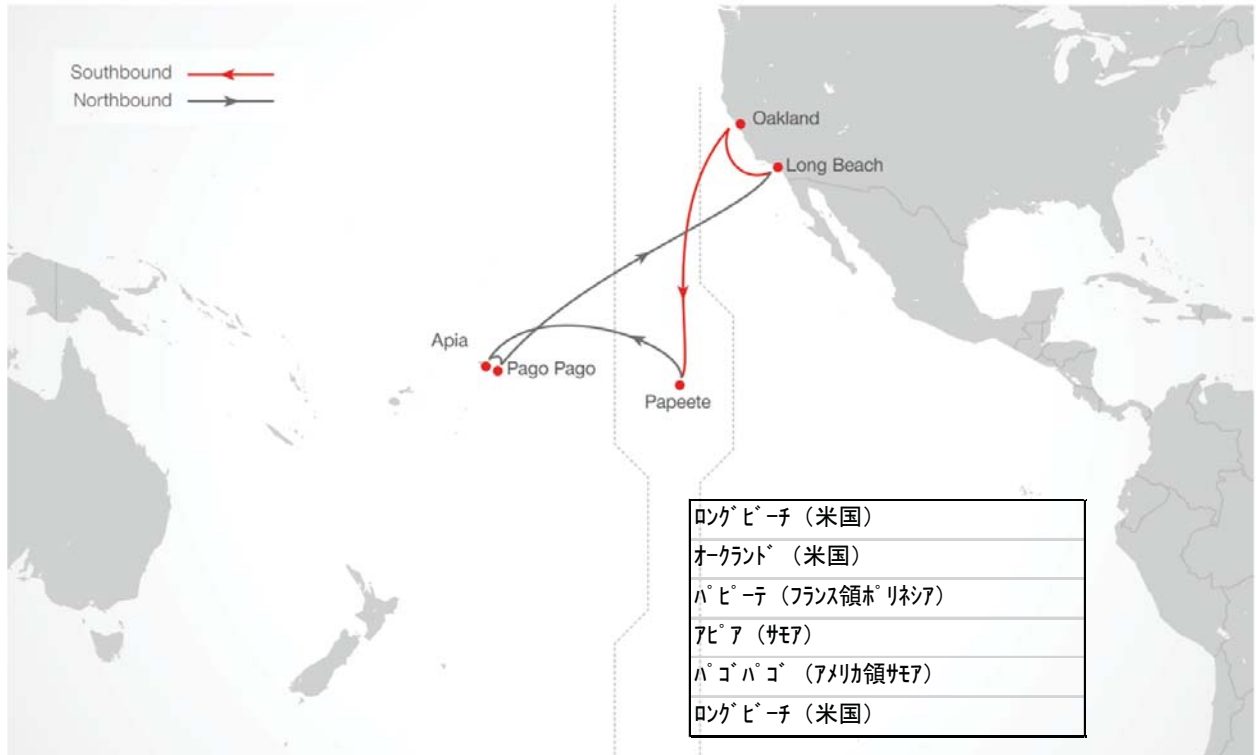
表 3-7 Matson Navigation Company, Inc のサモアに寄港する航路

| フィジー、サモア、トンガ、クック諸島、ニウエ航路 | サモア、トンガ、フィジー、ホノルル航路 | 南太平洋エキスプレス・クリスマス諸島航路 北半球ルート | 南太平洋エキスプレス・クリスマス諸島航路 南半球ルート |
|---|--|---|---|
| タウランガ (NZ) オークランド (NZ) ラウトカ (フィジー) スパ (フィジー) アピア (サモア) ハゴパゴ (アメリカ領サモア) ラロトンガ (クック諸島) アイツタキ (クック諸島) ニウエ (ニウエ) ハバウ (トンガ) スクアロファ (トンガ) | ホノルル (米国) パピエーテ (フランス領ポリネシア) ハゴパゴ (アメリカ領サモア) アピア (サモア) スクアロファ (トンガ) クリスマス諸島 (キリバス) ホノルル (米国) | 上海 (中国) ロングビーチ (米国) オークランド (米国) シアトル (米国) ホノルル (米国) パピエーテ (フランス領ポリネシア) ハゴパゴ (アメリカ領サモア) アピア (サモア) スクアロファ (トンガ) クリスマス諸島 (キリバス) | タラ (キリバス) ラウトカ (フィジー) スパ (フィジー) アピア (サモア) シドニー (オーストラリア) メルボルン (オーストラリア) ブリスベン (オーストラリア) オークランド (NZ) スクアロファ (トンガ) クリスマス諸島 (キリバス) |

| 南太平洋 東方航路 | 南太平洋 西方航路 | スクアロファ・エキスプレス・コネクション | オーストラリア、フィジー、トンガ、サモア、クック諸島、ニウエ航路 |
|---|---|---|--|
| タウランガ (NZ) オークランド (NZ) スクアロファ (トンガ) ラウトカ (フィジー) スパ (フィジー) アピア (サモア) パピエーテ (フランス領ポリネシア) ハゴパゴ (アメリカ領サモア) アピア (サモア) スクアロファ (トンガ) クリスマス諸島 (キリバス) ホノルル (米国) | ロングビーチ (米国) オークランド (米国) シアトル (米国) ホノルル (米国) パピエーテ (フランス領ポリネシア) ハゴパゴ (アメリカ領サモア) アピア (サモア) スクアロファ (トンガ) クリスマス諸島 (キリバス) アピア (サモア) ラロトンガ (クック諸島) アイツタキ (クック諸島) | ロングビーチ (米国) オークランド (米国) シアトル (米国) ホノルル (米国) パピエーテ (フランス領ポリネシア) ハゴパゴ (アメリカ領サモア) アピア (サモア) スクアロファ (トンガ) クリスマス諸島 (キリバス) アピア (サモア) ラロトンガ (クック諸島) アイツタキ (クック諸島) | シドニー (オーストラリア) メルボルン (オーストラリア) ブリスベン (オーストラリア) オークランド (NZ) (積替) ラウトカ (フィジー) スパ (フィジー) アピア (サモア) ハゴパゴ (アメリカ領サモア) ラロトンガ (クック諸島) アイツタキ (クック諸島) ニウエ (ニウエ) ハバウ (トンガ) |

出典：MATSON ウェブサイト

図 3-11 Hamburg Süd のサモアに寄港する航路



出典：Hamburg Süd ウェブサイト

【Samoa Shipping Services (SSS)】

この他、サモア国営企業のサモア船舶サービス (SSS : Samoa Shipping Services Ltd²⁵) 会社がある。同社は、以前、豪州、ニュージーランドからサモアへ貨物を輸送する貨物船を運航していたが、現在はサモア人船員の斡旋と船舶代理店業務を行っている。

SSS は元々、太平洋諸国が共同出資して 1978 年に国際貨物海運会社 Pacific Forum Line を設立した時、そこに船員配乗サービスを行うことを目的に、バヌアツ、トンガ、クック諸島とともに設立した政府系会社である。当時はサモア人船員を当該貨物船に載せていたが、その後、Pacific Forum Line の他国のシェアをサモア政府が買い取り、株式を Neptune 社 50%、サモア政府 50% としてからは、SSS は船舶管理には関与するものの、運航自体は全て Neptune 社側が行うこととなった。

同社は、現在、船員斡旋業務を行うほか、仏コンテナ運航大手 CMC CGM グループに属する ANL 傘下の SOFRANA ANL 社の海運代理店業務を行っている。

これまで 400 人以上のサモア国立大学海事学部の卒業生の乗船を斡旋しており、MSC 社のクルーズ船、コンテナ船、貨物船のほか、中国の漁船に乗船させている。このほか、Neptune 社等とも交渉しており、1 人が Neptune 社に入社した。現在、海外にいる 400 人超のサモア人船員からの国内送金額が 1300~1400 万サモア・タラになっている。

²⁵ <http://www.sssltd.ws/>

<クルーズ客船>

クルーズ観光が人気を高める中、欧米に拠点を置く 12 社のクルーズ会社がサモアのアピア港に寄港するクルーズ航路を運航している。

表 3-8 サモア・アピア港に寄港するクルーズ客船

| クルーズ会社 | 概要 |
|---------------------------|---|
| Holland American Line | 米シアトル、カナダ・バンクーバーを起点にアピア港を含む太平洋諸島を巡り、ニュージーランド・オークランド及び豪州シドニーまで周遊するルートを持つ客船「Noordam（最大収容人数 2,250 人）」「Amsterdam（同 1,653 人）」を運航 |
| Princess Cruises | 米ロスアンゼルスを起点に太平洋諸島を周遊するルートを持つ客船「Emerald Princess（同 3,800 人）」「Star Princess（同 3,300 人）」「Island Princess（同 2,580 人）」を運航 |
| Seabourn | 米ロスアンゼルスを起点に太平洋諸島、オセアニア諸国、東南アジア、インド洋、セーシェル、南ア・ケープタウンまでを巡る客船「Seabourn Sojourn（同 450 人）」を運航 |
| Regent Seven Seas Cruises | 米マイアミを起点にパナマ、太平洋諸国、オセアニアまで周遊するルートを持つ「Seven Seas Mariner（同 752 人）」「Seven Seas Navigator（同 530 人）」を運航 |
| AIDA Das Clubschief | ドイツ・ハンブルグを起点に南ア、オセアニア、太平洋諸国、南米諸国、ポルトガル、フランス、ドイツ・ハンブルグに戻る世界一周ルートを持つ「AIDAaura（同 1,687 人）」を運航 |
| Oceania Cruises | 豪州シドニーを起点に太平洋諸国、米ロスアンゼルスまで周遊するルートを持つ「Regatta（同 824 人）」を運航 |
| Hapag-Lloyd Cruises | タヒチ・パピーテを起点に太平洋諸国を周遊するルートを持つ「Europa（同 408 人）」「Europa 2（同 516 人）」を運航 |
| P&O Cruises | 英サザンプトンを起点にパナマ、米西岸、太平洋諸国、オセアニア、日本、香港、東南アジア、インド、スエズ、地中海、英サザンプトンに戻る世界一周ルートを持つ「Arcadia（同 2,388 人）」を運航 |
| Cunard | 英サザンプトンを起点にパナマ、米西岸、太平洋諸国、オセアニア、日本、香港、東南アジア、インド、南ア、アフリカ西岸、英サザンプトンに戻る世界一周ルートを持つ「Queen Victoria（同 2,300 人）」を運航 |
| MSC Cruises | 仏マルセイユを起点にパナマ、米西岸、太平洋諸国、オセアニア、東南アジア、インド、スエズ、地中海、仏マルセイユに戻る世界一周ルートを持つ「MSC Magnifica（同 3,010 人）」を運航 |
| Celebrity Cruises | ニュージーランド・オークランドを起点に太平洋諸国を周遊する「Celebrity Solstice（同 3,000 人）」を運航 |
| Phoenix Reisen | 仏モナコを起点にパナマ、太平洋諸国、オセアニア、東南アジア、インド、スエズ、地中海、仏モナコに戻る世界一周ルートを持つ「Albatros（同 920 人）」を運航 |

2018 年 10 月から 2020 年 5 月までにアピア港寄港予定のものを抜粋

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