

案件概要書

平成 24 年 3 月 28 日
国際協力機構東南アジア・大洋州部
東南アジア第六・大洋州課

1. 案件名（国名）

国 名：ミクロネシア連邦

案件名：国内連絡船建造計画（The Project for Improvement of Domestic Shipping Services in the Federated States of Micronesia (FSM)）

2. 事業の背景と必要性**(1) 当該国における海運セクターの開発実績（現状）と課題**

ミクロネシア連邦（以下、「ミ」国）は西からヤップ州、チューク州、ポンペイ州、コスラエ州の 4 州で連邦国家を構成している。607 の火山島及び環礁島が東西約 2,500km にわたって散在し、これらの散在した島々に 111,064 人（2010 年）が居住している。さらにそのうち約 17% は離島に居住しているため、人の移動や生活物資・輸入物資の輸送、また保健医療サービスの提供等に国内連絡船が不可欠なものとなっている。

2010 年現在連邦政府に登録されている船舶のうち、貨物船、客船、貨客船の総数は 10 隻であるが、建造から 30 年以上経過したものも多く、1 隻を除いては経年劣化による故障等で停船している。現在「ミ」国において運航している連絡船は、1996 年に我が国の無償資金協力により供与されたキャロライン・ボイジャー号（CV 号）（定員 125 名）1 隻のみである。

CV 号は生活物資の輸送、保健医療サービスの提供等、住民の重要なライフラインとして、年間 13 回程度運航し、2,000～2,500 人が利用しているが、繁忙期には、定員を超える約 400 名の乗船希望が出されることも多く危険な運航が続いている。また、代替船がないため、定期メンテナンスが十分になされず故障が頻発している。さらに、2 年毎の上架整備のため数週間任務を離れる時期等は、民間が所有、運営する未登録で安全基準を満たさない小型船舶をチャーターしなければ、離島に人や物資を運ぶことができない。

海運に大きく依存し、また国土が散在する「ミ」国にとって、安全かつ信頼できる連絡船の確保は不可欠であり、新規貨客船の建造が喫緊の課題となっている。

(2) 当該国における海運セクターの開発政策と本事業の位置づけ及び必要性

「ミ」国政府は、「戦略開発計画」（Strategic Development Plan 2004-2023）の中でインフラ開発の計画を立てており、海上輸送についても 9 つのサブセクターの一つとして、離島におけるフェリー・ターミナルの整備等を行っている。本事業は国内連絡船を供与することにより、離島における交通、海上輸送及び社会サービスを向上させ、また故障を頻発している既存船 1 隻のメンテナンスを可能にし、「ミ」国の戦略開発計画を支援するものである。

(3) 海運セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

2009 年 5 月の「第 5 回島サミット（PALM5）」で採択された「北海道アイランダーズ宣言」の付属文書 2「行動計画」の中で、我が国は太平洋島嶼各国の運輸・通信インフラ改善への支援を表明している。また、対「ミ」国事業展開計画では、経済成長基盤の強化を援助重点分野の一つと位置づけ、経済社会インフラの拡充を開発課題として、インフラの整備及び維持管理の体制の構築を支援することとしている。

なお、我が国は、無償資金協力「離島間連絡船建造計画（1996 年度、12.58 億円）」により、連絡船（CV 号）1 隻を供与。

(4) 他の援助機関の対応

1995 年に ADB が海運インフラ開発支援の小規模な技術援助（政策策定、体制整備支援等）を行った。

3. 事業概要**(1) 事業の目的（協力プログラムにおける位置づけを含む）**

貨客船を供与することを通じて、国内輸送サービスを改善することにより、交通、海上輸送、社会サ

ービスを改善し、ひいては「ミ」国の社会経済の安定化に資することを目的とする。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

「ミ」国全海域

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

- ・貨客船1隻の建造（全長56.00m、幅10.80m、深さ5.40m、総トン数1,090トン、旅客定員173人）
（上記は先方政府からの要請内容であり、詳細については協力準備調査で確認する。）
- ・予防的保守管理（PMP：Preventive Maintenance Policy）に必要な機材
- ・CV号用の安全設備
（PMP用機材及びCV号用安全設備は、協力準備調査でその必要性を検討する。）

2) コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネントの内容

詳細については協力準備調査にて確認する。

3) 調達・施工方法

詳細については協力準備調査にて確認する。

(4) 事業実施体制

「ミ」国の海運インフラを管轄するのは運輸・通信・インフラ省であり、その中の海上輸送局が島嶼間輸送を管轄している。同局は、同国籍船舶の登録管理を行う他、自ら船舶を保有運航して島嶼間輸送の実務を担っている。

CV号は、離島への唯一の交通手段として、利用者にとって安価な運賃設定をしているため、運賃収入が低く、2011年度は連邦政府予算から約120万ドルが割り当てられている。また、2年に1度の上架整備のため、2012年度は90万ドルの連邦政府予算が割り当てられている。本事業実施後は、調達予定の船舶及び既存船の二隻分について運航、維持管理予算が確保されることが不可欠であり、運航する乗員の確保やメンテナンスも含め、本調査の中で引続き先方負担事項として求めていく予定。

(5) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

- ① カテゴリ分類：C
- ② カテゴリ分類の根拠：本案件は「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010年4月公布）上、環境への望ましくない影響は最小限と判断されるため。
- 2) 貧困削減促進：離島住民へのアクセス改善につながり、貧困層にも裨益する。
- 3) ジェンダー：特になし。
- 4) 気候変動との関連：特になし。

(6) 他スキーム、ドナー等との連携・役割分担：特に想定されていない。

(7) その他特記事項：特になし。

4. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

(1) 類似案件の評価結果

過去の船舶案件（サモア、トンガ等）では予備部品を一定の頻度で定期的に交換していくことで船舶の長寿命化を目指すPMPを採用している。PMPを採用したことで、プログラムに基づき月間、季間、年間のメンテナンスを実施することにより一定の効果が得られている。

(2) 本事業への教訓

本事業においても、PMPを採用することにより、船舶の長寿命化を目指すことを検討する。

以上

〔別添資料〕地図

地図

