

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：ツバル国

案件名：貨物旅客兼用船建造計画（The Project for Construction of a Cargo/Passenger Vessel）

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

ツバル国は、南太平洋に約700kmにわたる輪を描いて点在する9つの珊瑚礁の島から構成されている。これら9島間の国内輸送及び隣国フィジーとの海外輸送は、同国政府が所有し、運航する2隻の連絡船ニバンガⅡ号とマヌ・フォラウ号に大きく依存している。

国内においては、航空輸送網はなく、人の移動も物資運搬も海上輸送が唯一の手段となっている。特に、学期始めや終了時、教会関連行事やスポーツイベントの開催時等には、中等学校のあるバイトゥプ島の生徒や行事やイベント参加者が一度に国内輸送を利用することになるため大変混雑する。また、首都フナフチから食料品、日用品、燃料等が国内の各離島へ海上輸送にて届けられており、貨物量85%はツバル生活共同組合が各島にある組合の直営小売店へ輸送する日用生活物資である。

海外輸送については、エア・パシフィック航空により、ツバル国の首都フナフチとフィジー国の首都スバの間の航空便が週2便運航されているが、機体の大きさ（約40名乗り）から乗客数は限られている上、貨物の積載も非常に限られている。一人当たりGNIが2,749USD（2009年国連データ）のツバルにおいて、フィジーへ留学している学生など、多くのツバル人にとって航空賃は高く（フィジー/ツバル往復約640USD～（1,119FJD：2012年2月現在））、運賃の安価なツバル国船舶による海上輸送への需要が高い。一方、既存船舶によるフィジー/ツバル間の海外輸送は、平均約90名の旅客が利用しているものの、クリスマス休暇前後の帰省時期などには、定員の約180名を超える旅客需要があり、積み残しが出るほどの混雑となる。また、食料、衣料品、建築材料やその他ツバル人の生活に必要なあらゆる物資は、その大半を海外のコンテナ船により輸入されているものの、このようなコンテナ船の運航サービスは頻繁ではなく、運賃も高い状況から、既存ツバル船舶による、フィジーからの廉価な貨物輸送の必要性は依然として高く、既存船舶によるフィジーからの貨物輸送は、毎航海、貨物が満載されている状況である。

このような状況の下、1988年にイギリスにより供与されたニバンガⅡ号は、船齢20年以上となり、船体の鋼鉄の腐食が進み、搭載機材も頻繁に故障することから頻繁に運休するなど、安全な定期運行が困難な状況であり、また点検修理にかかる維持管理経費が大きな課題となっている。さらに、ニバンガⅡ号の老朽化が進み、運航できなくなった場合、マヌ・フォラウ号1隻のみでは、ツバル国の人及び物資の輸送に大きな支障をきたすことが懸念される。

国内外の人と物の輸送を海運に大きく依存するツバル国にとって、安全かつ信頼できる連絡船2隻の確保は不可欠であり、ニバンガⅡ号に代わる貨客船の確保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および必要性

ツバル政府は2005年に「持続的開発戦略（2005-2015）」を発表し、今後の開発についての方向性を示すとともに主要援助国に対して全面的な支援を求めている。同戦略では、8つの重要開発課題のうちの1つに「インフラ整備」を掲げ、信頼でき価格競争力のある輸送網の整備・維持は同国の持続的開発に不可欠としている。

(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年の「第5回太平洋島サミット」で採択された「北海道アイランダーズ宣言」の行動計画において、我が国は、運輸インフラ整備への支援を表明している。また、我が国の対ツバル国援助重点分野「経済成長基盤の強化」において「インフラ整備・維持管理能力強化プログラム」を掲げており、本案件は、これらの援助方針と合致するものである。

なお、ツバル国が所有・運航するもう1隻の連絡船マヌ・フォラウ号は我が国が2002年に無償資金協力事業にて供与した船舶である。また、主要港湾フナフチ港は、我が国が2009年に無償資金協力事業（9.32億）にて棧橋や護岸等を改修している。

(4) 他の援助機関の対応

ニュージーランド政府により実施されている「Ship to Shore Transport Project」により、離島の船着き場と水路の整備、標識・信号等の航行安全設備の整備などが進められている。また、大洋州におけるインフラ分野のドナー協調の枠組みである太平洋地域インフラ・ファシリティ（Pacific Region Infrastructure Facility: PRIF）では、インフラ維持管理の課題に対応するため、ツバル国政府に財政支援を行いつつ、財務管理能力向上を図り、維持管理予算を確保させていくことが考えられている。

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）

老朽化が進み安全な運行が脅かされているニバンガⅡ号を代替する貨客船の建造・供与により、「インフラ整備・維持管理能力強化プログラム」の目標である“経済・社会基盤となるインフラ整備”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

ツバル国全海域

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

貨客船1隻（要請ベース：旅客定員357名、16TEU、SOLAS準拠）の建造。

予防的保守管理（PMP）に必要な予備部品の調達。

なお、既存船舶の積載制限の下、平均旅客数は国内運航で約100名、海外運航で約90名であるが、ピーク時には国内航路で300名以上の需要がある。要請は、これに対応する規模の貨客船となっているが、必要な船舶仕様・規模など詳細については協力準備調査にて確認する。

《参考》ニバンガⅡ号：全長58m、幅12m、深さ4.5m、旅客定員約180名、総トン数1,043トン

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

事業実施期間：通信運輸省海運局

(5) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリー分類：C

② カテゴリー分類の根拠：本事業は、「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：本事業により、離島住民の学校、病院等へのアクセスの改善が期待される。

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予防的保守管理システム（PMP: Preventive Maintenance Policy）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。

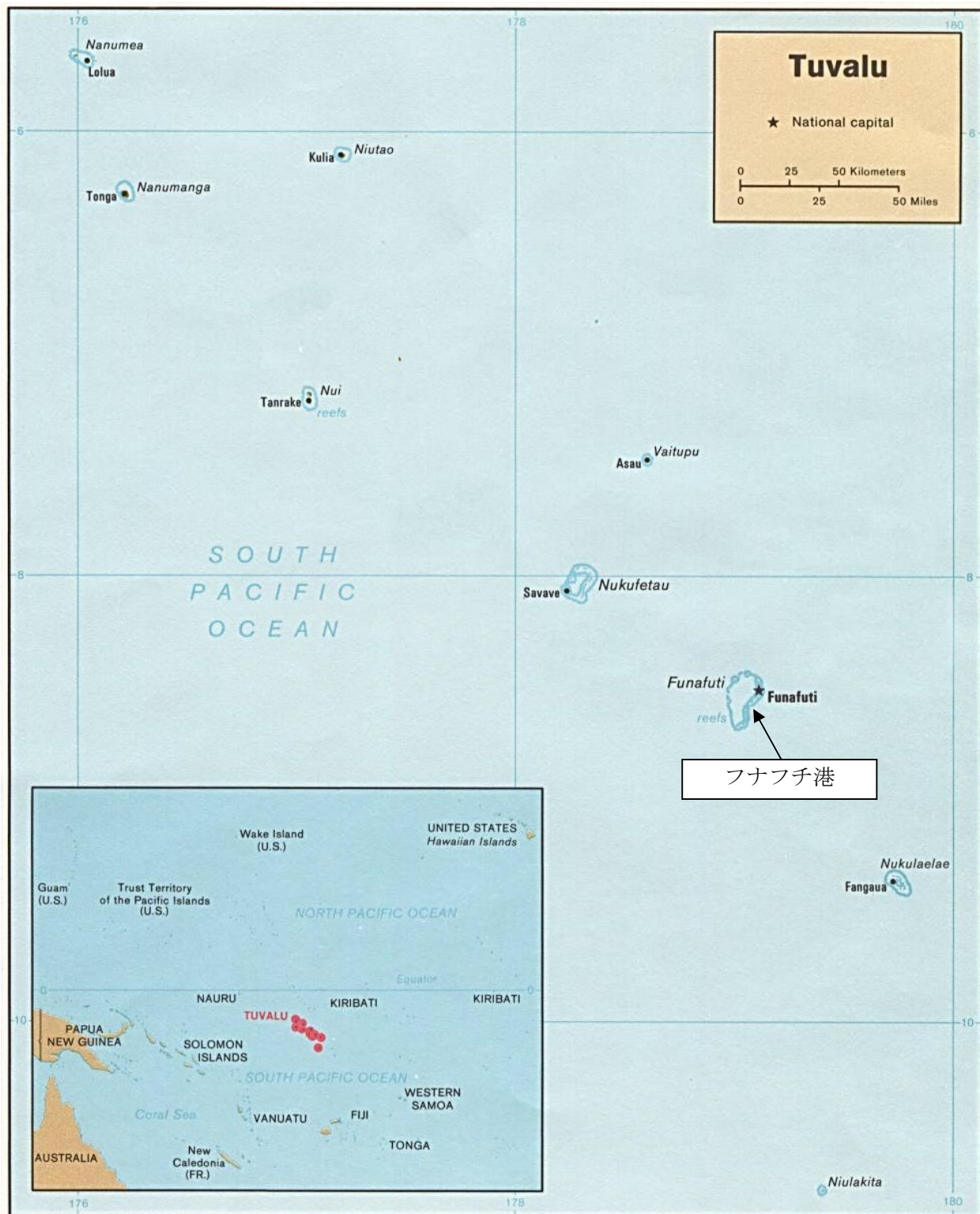
(2) 本事業への教訓

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



Base 800202 (A00341) 7-86