

案件概要書

2019年12月17日

1. 基本情報

- (1) 国名：ミクロネシア連邦
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：ポンペイ州（人口約3.7万人）
- (3) 案件名：ポンペイ港拡張計画（The Project for Pohnpei Port Expansion）
- (4) 計画の要約：本計画は、当国最大の港であるポンペイ港において、船舶係留施設を備えた岸壁を新設することにより、同港湾内における混雑緩和及び安全性の向上を図り、もって海上物流の改善に寄与するもの。

2. 計画の背景と必要性

(1) 本計画を実施する外交的意義

ミクロネシアは、約30年間に亘り我が国の委任統治下にあったことなどから、我が国と歴史的に深い繋がりがあり、対日関係は良好である。国際機関選挙等の国際的な場において我が国の立場を支持するとともに、同国との間で民間漁業協定を有しているなど、漁業分野での繋がりが深い。

我が国は、2018年開催の第8回太平洋・島サミットで「自由で開かれた持続可能な海洋」及び「強靱かつ持続可能な発展の基盤強化」を支援の柱としており、対ミクロネシア国別開発協力方針の基本方針では、「経済成長基盤を強化するため、同国で最も重要なインフラである港湾及び海運への支援を中心としたインフラへの支援及び連結性の強化」を行うとしており、本計画は、これら方針に合致する。本計画は同国の経済成長基盤を強化し、自立的・持続的な発展の後押しと二国間関係の強化を図るため、本計画を実施する意義は大きい。

(2) 当該国における港湾セクターの開発の現状・課題及び本計画の位置付け

ミクロネシア連邦（人口約10.5万人、面積702km²）は、607の島々が点在し、四つの州から構成される島嶼国である。この地理的背景から大洋州地域で最大級の298万km²の排他的経済水域（EEZ）を有し、同水域におけるマグロ漁業は世界一の漁獲量（年間水揚げ高8万～25万トン）を誇っており、水産業は当国の主要産業となっている。また、EEZ内での外国船操業にかかる入漁料収入は、米国からの財政援助に次ぐ2番目の外貨収入源である。同時に、当国の海域を利用した海上物流は、国民の生活の維持に欠かせず、国家の経済発展を支えている。

ポンペイ港は、当国において商業港と漁港の機能を併せもつ、最大規模かつ海上物流上も非常に重要な施設である。ここ数年の貨物船の寄港数は年間50隻程度でほぼ変動がない一方、年間の漁船（まき網漁船、はえ縄漁船、漁獲運搬船）寄港数は、2016年の417隻から2018年には692隻と1.5倍以上に増加している。貨物船が優先的に接岸する体制のため、貨物船の入出港時には本港に停泊する船舶（主に漁船）は、別バースまたは隣接する漁港（無償資金協力「ポンペイ州タカティック漁港整備計画」で整備、2000年E/N締結）に退避、もしくは本港より西へ2.5km離れた投錨地で待機しなければならない。港が混雑している場合、貨物船のCIQ（税関・出入国管理・検疫）が本港で実施できず、投錨地にて入港前に連絡船により実

施せざるを得ない。また、漁船が船首の向きを変えて退避できず、船舶同士の接触等の非常に危険な状況も頻繁に発生している。以上から、岸壁の拡張による同港の混雑緩和及び安全性の向上は喫緊の課題となっている。

当国運輸交通インフラ省は「インフラ開発計画 2016 - 2025 (Infrastructure Development Plan)」において、漁業船及び商業船のニーズを満たすふ頭の整備を重点課題に掲げている。本計画は同国の啓発計画とも合致しており、優先事業として位置付けられる。

3. 計画概要

*協力準備調査の結果変更されることがあります。

(1) 計画概要

① 計画内容

【施設】：新岸壁（延長約 160m※）、岸壁エプロン舗装、アクセス道路、コンテナヤード ※現在、ポンペイ港に寄港する多くの貨物船は 10,000DWT（載貨重量トン数）以下であるが、本計画では 15,000DWT 以上の貨物船に対応可能な設計が要請されており、調査にて必要延長を精査する。

【コンサルティング・サービス】：詳細設計、入札補助、施工監理

② 期待される開発効果：ポンペイ港において混雑が緩和されることにより（まき網漁船が係留場所にて待機したのべ日数（58→23 日/年）、貨物船入出港に伴い退避したまき網漁船数（351→136 隻/年）、投錨地で CIQ を実施した貨物船数（37→14 隻/年）、海上物流の改善に寄与し、産業活動の発展への貢献が見込まれる。

③ 計画実施機関／実施体制：ポンペイ州ポンペイ港湾公社（Pohnpei Port Authority; PPA）

④ 他機関との連携・役割分担：下記（2）その他特記事項参照。

⑤ 運営／維持管理体制：PPA はポンペイ港及びタカティック漁港を適切に運営・維持管理しており、現時点で大きな問題は確認されていない。

(2) その他特記事項：

- 他の援助機関の対応：アジア開発銀行（ADB）は、2010 年 10 月に太平洋地域インフラ機関（PRIF）が実施した調査（Pohnpei Port Scoping Study）を基に、ポンペイ港拡張にかかる借款事業の形成を念頭に技術協力調査（2012 年 11 月～2013 年 8 月）を実施。しかしながら、財政的な課題により、ADB からの借入による整備ではなく日本の無償資金協力を要請。
- 環境社会配慮カテゴリ分類：B
- ジェンダー分類：GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）

4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

バヌアツ向け無償資金協力「ポートビラ港埠頭改善計画」（評価年度：2014 年）において、港湾施設を整備したが、実施機関は維持管理計画を保持しておらず、定期点検等も不十分であったため、港湾施設の運営・維持管理能力の強化が指摘された。

本計画ではこれらの教訓を生かし、施設が長期的に良好な状態で活用されるよう、必要に応じて施設の運用・維持管理に関する技術指導を行うソフトコンポーネントの実施を検討する。

以上

ポンペイ港拡張計画 地図

ミクロネシア連邦ポンペイ州地図

<ミクロネシア連邦全体地図>



<ポンペイ島地図> ※左図の拡大

