

1. 基本情報

- (1) 国名：キリバス共和国（以下、「キリバス」という。）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：タラワ（約 7.0 万人）
- (3) 案件名：ベシオ港国際埠頭拡張計画（The Project for the Expansion of the International Wharf at Betio Port）
- (4) 計画の要約：
本計画は、キリバスの首都タラワにおいて、ベシオ港国際埠頭を拡張することにより、同港湾における荷役の安全性及び効率性の向上を図り、もって同国の海上交通・物流の改善に寄与することを目的とする。

2. 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

キリバスは、東西に広大な EEZ を有し、日本と豪州及び NZ を結ぶ縦のシーレーンと、南シナ海から太平洋へ抜ける横のシーレーンが交わる極めて重要な地域にある。我が国は、その漁船がキリバスの排他的経済水域内（EEZ）で操業する等、漁業分野での関係が深く、同国とはこれまで良好な二国間関係を築いてきており、大洋州を巡る地政学上、我が国として同国との関係を更に強化する必要性が高まっている。

広大な海域を持つ島嶼国の国民にとって、海上輸送は、経済社会活動の生命線であり、自由で開かれたインド太平洋（FOIP）実現のための新たなプラン第三の柱「多層的な連結性」にある「各種インフラの一体整備による脆弱性の克服」の一環でベシオ港の国際埠頭を拡張する重要性が認められる。

また、第 10 回太平洋・島サミット（PALM10）首脳宣言及び「共同行動計画」における「技術と連結性」分野へのコミットメントを具体化するものであり、外交的意義は大きい。

- (2) キリバスにおける港湾セクターの課題及び本計画の位置付け

キリバスは、東西南北 350 平方キロメートルに広がる海域に散在する 33 の環礁から成る島嶼国であり、資源に乏しく農業に適さないことから、生活物資や資機材等の大部分を輸入に依存しており、海上輸送は同国の国民生活及び経済活動に不可欠な生命線である。

ベシオ港は、キリバスの輸出入額の 95%～98%（2016 年キリバス統計局）を取り扱う最重要港湾であり、同国で唯一の国際コンテナ航路が就航しており、同国内に物資を供給する役割を果たしている。同国の人口増加（1990 年から 2020 年の平均人口増加率 2.2%（キリバス統計局））やインフラ整備を含む開発事業の増加等に伴い同港のコンテナ取扱量も年々増加しており、国際埠頭の重要性が高まっている。

日本政府は、これまでに 3 件の無償資金協力により、ベシオ港の貨物取扱能力強

化を支援してきたが、近年大型の国際コンテナ船が寄港する割合が高まり、コンテナ船の1寄港あたりの積み下ろしコンテナ数が急激に増加している（2017年平均156個、2023年平均309個（キリバス港湾公社の資料からJICA試算））ため、同港の国際埠頭における荷役作業の安全性・効率性の課題が生じている。具体的には、国際埠頭の上面が限られていることから、荷役機材が迂回できるスペースが不足し、同機材の後進が一因となり衝突事故が発生している。また、コンテナを仮置きするスペースや荷役機材が進出できるスペースが制限され、結果、船舶・埠頭間荷役作業（船舶から国際埠頭にコンテナを下ろす作業）と運搬作業（下ろされたコンテナをトレーラーに運び、トレーラーがコンテナヤードに運搬する作業）を効率的に進めることができず、キリバス国内への貨物到着を遅らせるだけでなく、当該コンテナ船の次の寄港国への貨物到着の遅延に繋がっている。このようにベシオ港の荷役効率の悪さは、キリバス国内及び大洋州域内の貨物到着の遅延・物流の停滞を生じさせている。以上のとおり、キリバス国全体の社会・経済を支える物流の要衝である同国内の国際貿易港として、荷役の安全性及び効率性の向上が喫緊の課題となっている。

本計画は、同港国際埠頭を拡張することにより、同港湾における荷役の安全性及び効率性の向上を図るものであり、キリバス政府の長期国家開発計画（Kiribati 20-Year Vision 2016-2036）に記載されている、輸入量増加に対応するための港湾拡張に資する事業として位置づけられる。

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

ア 計画内容：

(ア) 施設、機材等の内容

【施設】国際埠頭陸側係留施設の一部海上側への拡張（W 7m x L 150m）

【機材】なし

(イ) 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

詳細設計、入札補助、施工監理、施設の運営・維持管理

イ 期待される開発効果：

国際埠頭上のスペースを拡張することにより荷役機材の移動スペースが確保され、安全性の向上への貢献が期待される。また、コンテナ取扱個数 300 個あたりの係留時間の短縮（基準値：80 時間→目標値：55 時間）及び棧橋からコンテナヤードまでの運搬時間の短縮（基準値：105 時間→目標値：85 時間）により、荷役の効率性向上への貢献が期待される。

ウ 計画実施機関／実施体制：

実施機関：キリバス港湾公社、所管省庁：情報通信運輸省

エ 他ドナー機関との連携・役割分担：豪州外務貿易省（DFAT）による太平洋諸島地域のためのオーストラリア・インフラ融資ファシリティ（AIFFP）は、ベシオ港を対象としたマスタープラン調査を実施しており、

JICAはAIFFPと連携しながら事業の検討を進めている。また、AIFFPはベシオ港内の別の埠頭の改修工事に係る協力を検討中。

オ 運営／維持管理体制：港湾施設は基本的にキリバス港湾公社の管理下に置かれて維持管理されており、自己予算で技術部人員が港湾の維持管理を行っている。毎年の予算のうち約20%が施設等の維持管理のため確保されている。港湾運営に支障を来す程の維持管理の課題は確認されていないが、協力準備調査において維持管理の現状や課題を確認する。舗装面の維持管理のための能力強化に関する技術協力（SIDS型道路・橋梁・重機アセットマネジメント体制構築専門家）を実施中。

（2）その他特記事項：

- キリバスの所得水準は相対的に高いものの、同国経済は、物資の大部分を輸入に依存している上、国内産業が小規模で十分な財源を確保することが困難であり（「経済的脆弱性」）、また、地政学的に重要な位置の国際港整備は、自由で開かれたインド太平洋（FOIP）を実現するための新たなプラン「多層的な連結性」にある「各種インフラの一体整備による脆弱性の克服」の一環で推進するものである（「外交上の観点」）とともに、ベシオ港は大洋州を行き交う物流の中継地点でもある（「広域性」）。
- 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

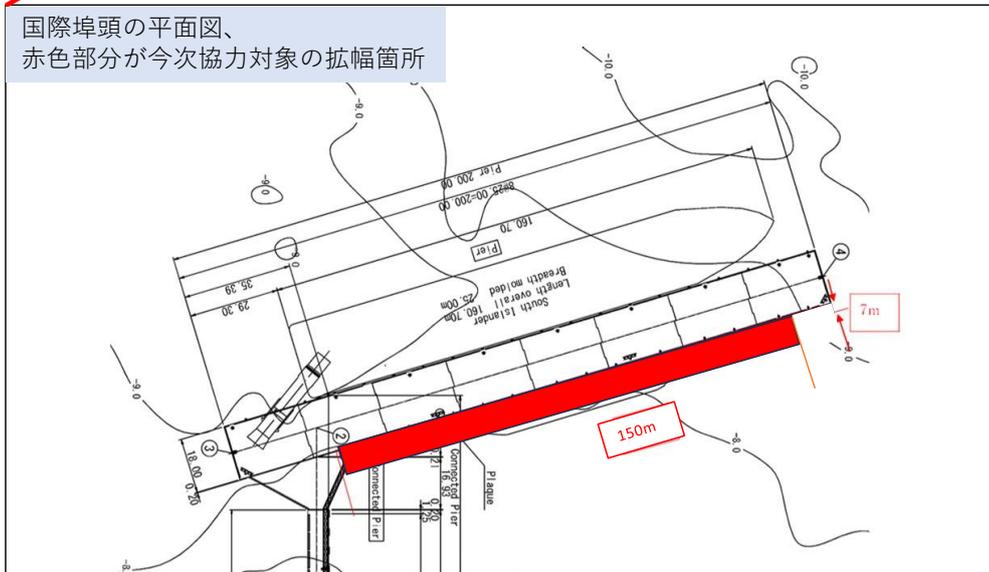
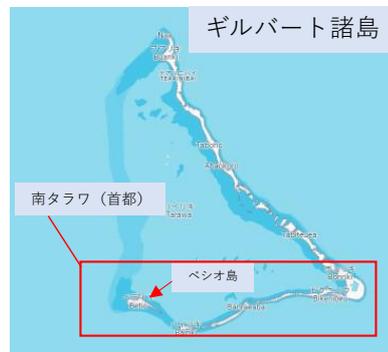
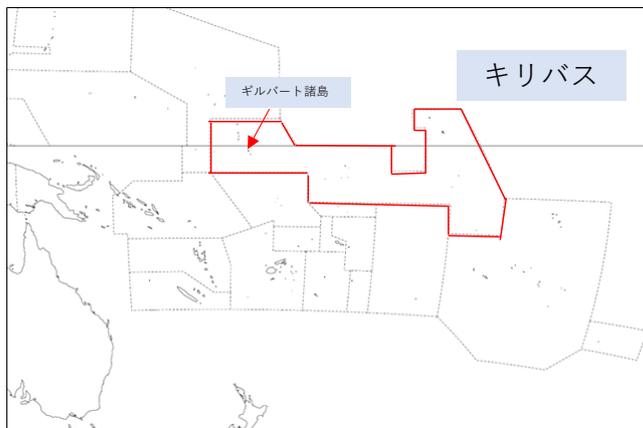
2016年度対東ティモール無償資金協力「ディリ港フェリーターミナル緊急移設計画」（事後評価：2022年度）において、実施機関の維持管理能力向上に向けた継続的支援及びドナーとの継続的連携の必要性が指摘されていることから、本計画では施設の運用・維持管理に関する技術指導を行うソフトコンポーネントの実施を検討する。

以 上

[別添資料] 地図「ベシオ港国際埠頭拡張計画」

[別添資料] 写真「ベシオ港国際埠頭拡張計画」

地図「ベシオ港国際埠頭拡張計画」



出典：Google Maps（地図データ©2024 Google）より JICA 作成。

写真「ベシオ港国際埠頭拡張計画」

国際埠頭



国際埠頭上の荷役作業の様子



コンテナヤード



コンテナの荷役作業（リーチスタッカーがトラックに積み上げ）



国際埠頭までの連絡橋



港湾内（デルタ埠頭とエコ岸壁の間等）の簡易的な修繕工事の様子

