



日本の新潟港で行われた浚渫作業に関する研修。イラクの研修員は、GPS(全地球測位システム)を活用した効率的な施工管理の手法に関心を示していた

を維持し、大型タンカーの通行を可能にするためには定期的な浚渫作業が必要だが、戦争でほとんどの浚渫船が破壊され、堆積した土砂は手つかずの状態。さらには、アラビア湾内で攻撃を受けた船が海に沈み、次々と港へとつながる航路をふさいでいった。

そしてイラク戦争後一。治安も徐々に回復し、海外との貨物のやり取りも増えてきた。しかし港の整備が追い付かず、いまだ7割以上の貨物は、ヨルダン、シリア、トルコなど近隣国の港から陸路を通じて運ばれてくる。海路に比べて、時間もコストも莫大なのは言うまでもない。

そこで日本政府は、イラクに対する支援を再開した2003年、国連開発計画(UNDP)への資金提供を通じてウナム・カスル港の整備に着手。湾岸から港までの航路85キロと港の入口周辺の浚渫作業を無償資金協力で支援した。

またJICAは、港の整備と並行して、06年からイラク港湾公社の職員を対象とした人材育成に取り組んでいる。国際社会の支援により進められている港湾施設の整備や維持管理を、ゆくゆくは彼ら自身の手で行えるようにするために。年一回、日本各地の港を訪れ、港湾の管理運営方法や開発計画、浚渫技術などを見て回る研修員たち。島国として技術を培ってきた日本で、国土交通省の技術者などから受けた指導をヒントに、港湾の管理運営制度や貨物取り扱いの制度や手法の改善などに取り組んでいる。

イラク港湾公社の元局長で港湾セクター復興事業の責任者を務めるフセイン・ムハンマド・アブドゥッラーさんは「JICAは、私たち現場の人間との対話の場を大切にしてくれる。実情を知った上で、イラクの復興のため、港湾機能の回復のために、適切な協議・助言をしてくれるのはありがたい」と話す。「ウナム・カスル港の整備を皮切りに、日本の技術力を借りながら、他の港湾施設の整備も進めていきたい」と意気込む。

※港湾や河川、運河などの底に堆積している土砂を取り除くこと。



沈船の引き上げ作業。戦争のつめ跡を一つ一つ取り除いていく

土砂が堆積した港をよみがえらせよう

東西南北、約3万キロの海岸線に囲まれる島国・日本。全国各地大小さまざまな港を拠点に、私たちは日々、当たり前のように海を通じて、世界とつながっている。しかし地球上には、海を持たない国もある。当然、港なんてもはない。ヒト・モノの移動は、陸路か空路のいずれかだ。

イラクはどうだろうか。アラビア半島の北東、6カ国と国境を接しているこの国を、内陸国だと思ってしまうかもしれない。しかしよく見ると、イランとクウェートに挟まれた南東部の端が、わずかに海と接しているのが分かる。その距離わずか50キロ。東京の山手線1・5周分ほどしかない海岸線が、イラクの貴重な海の玄関口だ。

しかし、20数年の戦禍からは逃れられなかった。港の施設や船は度重なる戦闘の標的となり、周囲には、南部に広がる湿地帯から河川を伝って流れてくる土砂が日に日に堆積していった。港の機能

れるのが、西側に位置するウナム・カスル港。日本企業が積極的に整備にかかわった1970〜80年代、この港はさまざまな国籍の船が行き交い活気にあふれていた。

港周辺ではいくつものコンテナが出荷を待つ。円借款により整備が進めば、出荷能力は現在の2倍になる見込みだ



浚渫作業の様子。円借款を通じ、昨年11月までに約520万㎡の土砂の除去が完了している

海の玄関口を世界に向けて開く

日本の1.2倍の国土のうち、海岸線がわずか50キロのイラク。しかし貴重な海の玄関口である港にも、戦争のつめ跡が色濃く残る。JICAはイラクの発展の可能性を海から広げるべく、国内最大の港、ウナム・カスル港の整備を支援している。

