



サモアの国家開発戦略では、「観光と輸送」の戦略として「観光業の発展とパフォーマンスの改善」や「運輸システムとネットワークの改善」を掲げている。日本の支援への期待は高い

国の経済を支える港の課題

1000メートル級の山々と美しい海をたたえる太平洋の島しょ国サモア。7つの小島からなり、総国土面積が鳥取県ほどの小さなこの国では、人口の大半がウボル島に暮らしている。

ウボル島北部の首都アピアにあるアピア港は、この国で唯一の国際港だ。国の外国貿易の約97%にあたる貨物を扱っており、石油、食料品、車両、建設材料など、あらゆる必需品がここに輸入されている。

アピア港の建設を本格的に始めたのは、長年サモアを委任統治してきたニュージーランド。独立して4年後の1966年に、ニュージーランドの援助で185メートルの岸壁（船舶が泊まって貨物の積み卸ろしなどを行う場所）が造られた。この旧岸壁と、2002年に日本の援助で造られた165メートルの新岸壁が今も使われている。

アピア港に入港するコンテナ船や貨物船のほとんどは全長150メートル級だ。いずれの岸壁も長さは十分なので安全に荷役作業が行える。「ですが、近年は200〜300メートル級の観光用の大型クルーズ船がサモアに寄港するようになっていきます。新旧の岸壁

は「く」の字を成しているため、どちらを利用しても、船舶は岸壁からはみ出した状態で接岸せざるを得ません」。そう説明するのは、株式会社オリエンタルコンサルティングローバルの総合開発事業部で港湾事業を手掛ける折下定夫さんだ。

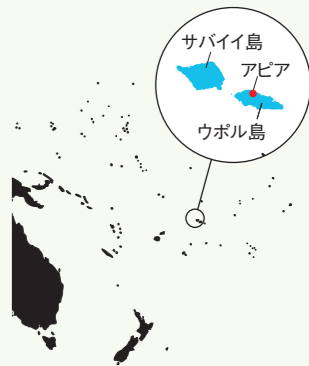
現地滞在中プロジェクトを監視している折下さんは、港湾施設を整備する上で重要な点をこう指摘する。「岸壁などを建設する際は、どのくらいの大きさの船舶を対象としているのか、どのくらいの重量の貨物や荷役機械が構造物の上に載るのかを決めなければなりません」

港の安全性向上に日本の支援

日本の支援

船舶の寄港や荷役作業を安全に行えるよう、日本は昨年7月から港の改修拡張支援を開始した。まず、新岸壁の延長線上に、137メートルの栈橋を新たに建設する。「これにより、岸壁は302メートルとな

From Samoa



繁栄を呼ぶ海の国の玄関口

島しょ国サモアでは、港や海上交通が国の経済を支えている。船舶や貨物の大型化への対応が喫緊の課題となっている。同国唯一の国際港・アピア港の改修や、貨客フェリーの建造を通じて、日本はサモアの発展に貢献している。



新旧二つの岸壁が「く」の字型になっており、岸壁背後のコンテナヤードの使い勝手を悪くしている。港の中心に当たる新岸壁の背後には危険物を扱う2基の燃料タンクがあり、今後アジア開発銀行の支援で撤去し、跡地をコンテナヤード化する予定だ



アピア港拡張工事の様子。アピア港は、過去に大規模地震やサイクロンの被害を受けているため、プロジェクトでは災害に強い施設の建設を進めている

海の人々の足を支える

日本の支援は港の整備だけでなく、どまらない。アピア港のあるウボル島からフェリーで1時間15分ほど行くと、サモア最大の島サバイイ島がある。2つの島を結ぶフェリーは人の移動や物流を支える大動脈として重要な役割を果たしている。特に、ウボル島に比べて経済発展が遅れているサバイイ島にとっては、島の社会・経済振興のために欠かせない基幹インフラだ。

日本は1986年に両島のフェリーターミナルの建設と航路の拡張を支援し、その2年後にはフェリーを供与してサモアの海上交通を支えてきた。しかし、近年は老朽化による故障や、定員超過での運航などが見られるようになった。サバイイ島の発展に伴って人や車両の往来は増加しており、今後もフェリー利用の需要が高まることを見据え、日本は無償資金協力を通じて新たに貨客フェリーをサモア船舶公社に供与。この1隻で、約750人と40台弱の小型自動車積載できる規模だ。

島しょ国のサモアにとって、港や海上交通は貿易や観光の要となる重要なインフラだ。日本は、港で働く人、港を利用する人の安全を守ることで、サモアの持続的な経済・社会発展を支えている。



ウボル島とサバイイ島を結ぶフェリー。船内には、エコノミークラスの3倍の料金でビジネスクラスも設け、乗客から高い満足度を得ている