

8. 漁業政策

(1) 1975年から1979年までの国家開発計画における漁業の基本政策

ソロモン諸島の水産行政は、天然資源省の下に漁業局がおかれ、ここが推進母体となっている。基本政策は下記のとおりとなっている。

- (イ) ソロモン諸島の資源管理及び環境保全
- (ロ) 沿岸漁業の振興による国民蛋白の確保と輸入魚の代替促進
- (ハ) 漁業による雇用拡大の促進
- (ニ) 漁業活動による政府歳入の増大
- (ホ) 漁業の現地化の促進

(2) ソロモン政府の具体的漁業政策

ソロモン政府は、前述の基本政策にのっとり、次のような具体的漁業政策を推進している。

(イ) 沿岸漁業を企業的漁業に育成する。

本件は、昭和53年度わが国に対し水産無償援助を要請してきたことと深いかかわりあいをもち、過去においては、英国の援助でパイロット漁船の導入や、ニュージーランドの援助で漁業専門家による技術導入を試みていたが、援助が個別的であることから十分な効果が得られなかった。ソロモン政府はわが国に対し、本件に関し沿岸漁業振興センターを設置し、漁業などの技術協力の実施をもあわせて期待している（第4章3.(3)参照）。

(ロ) 魚類集荷所の拡充

沿岸漁業の企業化をはばんでいた原因は、漁業生産の技術の未発展もさることながら、生産された魚の流通・加工施設が未整備であることも大きな理由であった。前述のとおり、漁業局はSIACOという公社をつかって、魚類集荷所の設置を進めてきているところであり、今後もその設置を拡充する計画である。

また、ソロモン諸島は多くの島からなっていて、各島に魚類集荷所の拠点がつくられても、島間の魚の運搬を行う冷蔵運搬船がなく、わが国からの無償供与を期待している（第4章3.(2)参照）。

(ハ) リーフ内的高级魚対象の漁業開発

ソロモン諸島リーフ内の水域には、フェダイ、ロブスター等の高級魚が生育していることが知られているが、まだ十分に利用されていない。沿岸漁業の企業化の一つのパターンとして、これら高級魚を対象とした漁業の発展を目指し、試験操業が行われている。ロブスター開発は、'75年より南太平洋委員会 South Pacific Commission (SPC)

の Jim Prescott 氏を中心に行われているが、企業化までには至っていない。また、'77年には、ロブスターを含むエビ漁業を、籠を用いて試みたが思ったような結果は得られなかった。

(二) リーフ外漁業の開発

'77年SPCの資金援助のもとに、かつお一本釣船を1隻チャーターし、ギゾを基地として、ニュージョージア島付近のリーフ外の漁場で、たてはえなわの釣獲試験を実施した結果、フェダイ類が平均180Kg/日、3人操業でとれ、企業化の可能性があるとこの結論に至っている。

(三) ソロモン大洋の漁業の拡大

ソロモン大洋は、'77年現在で、母船1隻、自社船4隻、用船16隻で、約15,000tのかつおを漁獲しているが、今後ショートランドに第三基地を、さらに第四基地建設の計画もあり、年間30,000tの生産まで拡大する計画である。

(四) かつお漁業の現地化の促進

(a) ソロモン大洋の出資比率の増大

ソロモン大洋の現在の出資比率は、大洋75%、ソロモン政府25%であるが、'78年以降は、大洋51%、ソロモン49%にしたいとしているほか、'83年には契約期間が切れるので、その時点には完全現地化したいとしている。

(b) かつお漁業の現地会社の設立

ソロモン政府は、(a)のとおりソロモン大洋の現地化を進める一方、'78年から、国营漁業開発会社を設立し、独自にかつお漁業を行う計画をしている。それによると、ツラギのササベ造船所で、ニュージージーランドの技術指導のもとに20m、350馬力のフェローセメント船を年間1~2隻、合計10隻つくる予定である。基地及び漁獲物の処理は、ソロモン大洋の4基地と、その冷凍、缶詰、荒節施設を利用したいとしている。

(c) かつお生餌漁業の開発

かつお一本釣漁業を行うためには、いわしなどの生餌が必須なもので、現在ソロモン大洋は、6ヶ所の漁場で入漁料を支払って操業しているが、(b)の計画が実施に移される場合、ホニアラの Honiara Fiber Glass Products Co. で、8m、10馬力のガラスボート20隻をあわせてつくる予定になっており、将来はこれらの船でソロモンの沿岸漁民に生餌を漁獲させ、それを蓄養してソロモン大洋なり、国营漁業開発会社に販売することになっている。

(ト) 漁民訓練

漁業の近代化に伴って漁民の訓練が必要となってくるが、かつお漁業に関しては欧州開発基金から、Honiara Technical Instituteの校舎、必要材料及び人件費が援助され、同Instituteの中の海洋訓練学科で、漁業経営管理、造船技術、漁業技術の教育が行われている。但し、訓練船をもたなかったため十分な訓練ができなかったため、わが国からの訓練船の無償供与を期待している（第4章3.(1)参照）。

沿岸漁民の訓練については、沿岸漁業振興センターで行われることになっている。

(チ) その他

現在ソロモン大洋の缶詰工場から出る非食部分の魚の残さを豚の飼料として活用しているが、将来は余剰魚のミールなどの開発にも力を入れたいとしている。

9. 電 気 通 信

(1) 一般的事項

(イ) 主務官庁

電気通信に関する管理、監督は Ministry of Transport and Telegraph（運輸通信省）所属の Posts and Telecommunications Division（郵電局）の所掌となっている。電気通信行政の基本法令として“1971年電気通信法”（The Telecommunications Ordinance 1971）及び“1971年電気通信規則”（The Telecommunications Regulations 1971）が1971年に制定された。電気通信規則は全文39条からなり、主として無線局の免許、運用に関する基本事項が規定されている。その他料金等に関する諸規程が制定運用されている。

郵電局の組織を第2-1図に示す。

(ロ) 事業形態

公衆通信、航空通信及び船舶通信サービスは郵電局（P.T）によって運営され、放送事業は、ソロモン諸島放送協会（Solomon Islands Broadcasting Corporation：SIBC）によって運営されている。

(ハ) 国際機関等への加入状況

国際機関：ITU（準連合員）

地域機関：ABU（オブザーバー加盟）

第 2 - 1 図

MINISTRY OF TRANSPORT AND TELEGRAPH (運輸通信省)

POSTS AND TELECOMMUNICATIONS DIVISION (郵電局)

COMPTROLLER OF POSTS AND TELECOMMUNICATIONS DIVISION (郵電局長)

PRINCIPAL TELECOMMS ENGINEER

SENIOR TECHNICAL OFFICER (TELEPHONES)

SENIOR TECHNICAL OFFICER (RADIO)

TECHNICAL OFFICER (TRAINING)

TECHNICAL OFFICER (DEVELOPMENT)

TECHNICAL OFFICER (MAINTENANCE)

ASSISTANT TECHNICAL OFFICER (OUTSIDE PLANT)

ASSISTANT TECHNICAL OFFICERS (EX. PLANT)

ASSISTANT TECHNICAL OFFICER

ASSISTANT TECHNICAL OFFICER

ALL P&T
INSTALLATIONS
AERONAUTICAL
MARITIME
METEOROLOGICAL
NATIONAL AND
INTERNATIONAL
SERVICES ETC.

MARINE POLICE
ALL OTHER
GOVERNMENT
TELECOMMS
SERVICES

TECHNICAL STAFF

(2) 国内通信事情

(イ) 電 話

市内電話サービスが提供されているのは、ホニアラ、アウキ及びギゾの3都市だけで他は無電話地区となっている。上記3都市における電話施設状況は次のとおりである。

ホニアラ : ステップ・バイ・ステップ自動交換機によりサービスしており、実装
800回線で、加入電話機数は1,200台である。

アウキ : 加入台数 67

ギゾ : 加入台数 82

(ロ) 電話網拡張計画

市内電話のサービスを受けているのは前記3都市に限られているが、この3都市でも近年電話の需要の増加に伴い既設の設備容量では新規需要に対応できない状態にある。特にホニアラ地区における需要の伸びは著しく、P.Tでは1980年までに現在の1.5倍の約1,800台の加入を見込んでいる。これらの新規需要に対処するとともに無電話地域への電話の新規導入を図るため、次表に示すような整備拡張計画を策定しており、これに要する経費を500万ソロモンドルとみてEDF(欧州開発基金)等に対し援助を要請しているようである。

表2-9 電話網整備拡張計画

都 市 名	計 画 内 容
ホニアラ	容量3,000回線*(2,500)の電子交換機に更新
ギゾ	容量200回線(150)に更新
アウキ	同上
ツラギ	容量200回線(150)新規導入
テナカロ	同上
キラキラ	容量150回線(100)新規導入
キングジョージII (Secondary School Area)	容量150回線(400)新規導入

* ()内は実装

(ハ) 電話料金

電話料金は市内電話については定額制、市外電話(諸島間)については時間料金制を採用している。市外電話については、最初の3分間60φ、1分増す毎に20φとなっ

ている。

市内電話料金については表2-10を参照されたい。

表2-10 TELEPHONE CONNECTION & RENTAL CHARGES

A. INSTALLATION FEES

(1) Direct Exchange Line (DEL)
not otherwise specified 40.00

(2) Private Automatic Branch
Exchange (PABX) Actual Cost

(3) Private Manual Branch Exchange
(PMBX) with : —

	Exchange Lines	Extension	
(a)	2	6	200.00
(b)	3	9	300.00
(c)	4	18	520.00
(d)	5	20	600.00
(e)	10	50	1,400.00
(f)	10	100	2,400.00
(g)	10	160	3,600.00

These costs include charges for providing exchange lines and extensions. If a PMBX is required not fully equipped, the charge will be for the next smaller unit plus costs specified in (1) and (3) for additional exchange lines and extensions

(4) House Exchange System (H.E.S.)
with : —

	Exchange Lines	Extension	
(a)	1	5	240.00
(b)	2	5	280.00
(c)	2	10	480.00

These costs include charges for providing exchange lines and extensions. If an H.E.S. is required not fully equipped, the charge will be for the next smaller unit plus costs specified in (1) and (9)

(5) Standard Exchange Line and
Extension Telephones
Plan Number 1A 40.00
plus 20.00
per extension

(6) Standard Exchange Line and Extension Sockets. Plan Number 4	40.00 plus 10.00 per socket
(7) Standard Exchange Line and intercommunicating extensions Plan Number 105/107	40.00 plus 40.00 per extension
(8) Additional internal extension connected to (2) and (3)	20.00
(9) Additional internal extension connected to (4) and (7)	40.00
(10) External extension connected to any system. (External extensions are not available on some systems. Advice will be given on request).	40.00
(11) Extension bells and buzzers	20.00
(12) Temporary Telephone Service	40.00
(13) Coin operated telephone	50.00
(14) VHF Remote Subscriber's Unit (Unit supplied by Subscriber)	80.00 plus actual cost.

B. RENTAL FEES

(1) Direct Exchange Lines connected to an exchange with more than 200 subscribers.	
(a) Business	188.00
(b) Residential	72.00
(2) Direct Exchange Lines connected to an exchange with less than 200 subscribers	
(a) Business	72.00
(b) Residential	48.00

(3) Extension connected to a Private Automatic Branch Exchange (PABX) or other automatic system	72.00
(4) Extension connected to a Manual system, with intercommunication	36.00
(5) Extension connected to Manual system, without intercommunication	24.00
(6) Coin operated telephone	156.00
(7) Temporary telephone service per week or part thereof	6.00
(8) For external extension line per 250 metres or part thereof, radial distance	9.00
(9) Bells, buzzers and telephone Sockets	6.00

(⇒) 無線通信

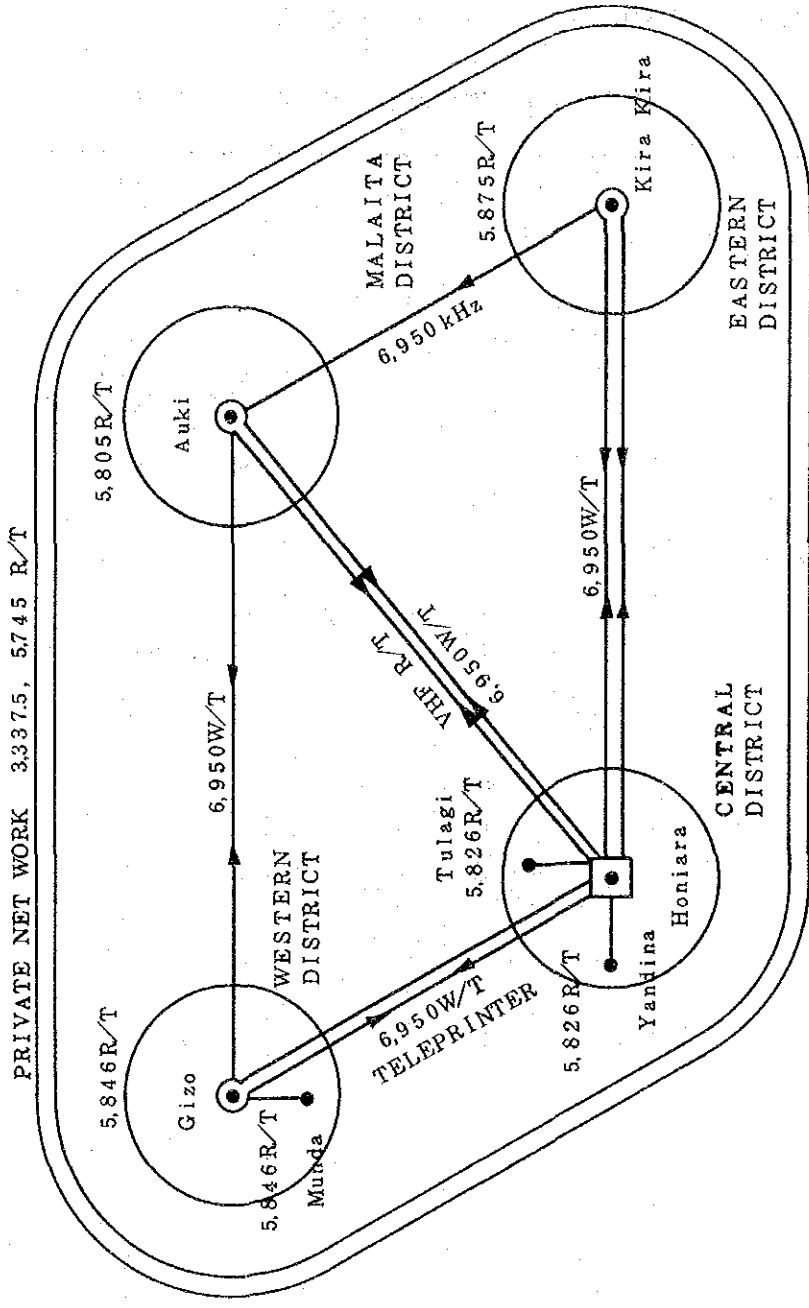
(a) 無線通信の役割

国土が広範囲の海域に散在する島々からなるソロモン諸島において、無線通信は諸島間通信の唯一の手段であり、又同一島内においても無電地域が多い同諸島では陸上における地域間の通信手段としても無線通信の果たす役割は極めて重要である。しかし、現在運用中の回線は、一部を除き主要島嶼間を短波によるSSD 1回線で接続しているにすぎず、質、量ともに満足する状態になく、高品質、広帯域幹線網の早期整備が強く望まれている。

(b) 国内通信網

無線通信網は地区通信システムを基本として構成されている。即ち、国内を4地区に分割している。具体的にホニアラを中心とする中央地区、アウキを中心とするマライタ地区、ギゾを中心とする西部地区及びキラキラを中心とする東部地区に分割し、各地区それぞれ統轄局及びサブ統轄局を設置し、そこを通して諸島間の公衆通信は行われている。地区内には、管内通信を目的として公共施設に開設される小規模の無線局並びに私企業によって開設される私設無線局も運用されている。通信系統図を第2-2図に示す。

国内通信系统图



第2-2图

(c) 周波数割当て

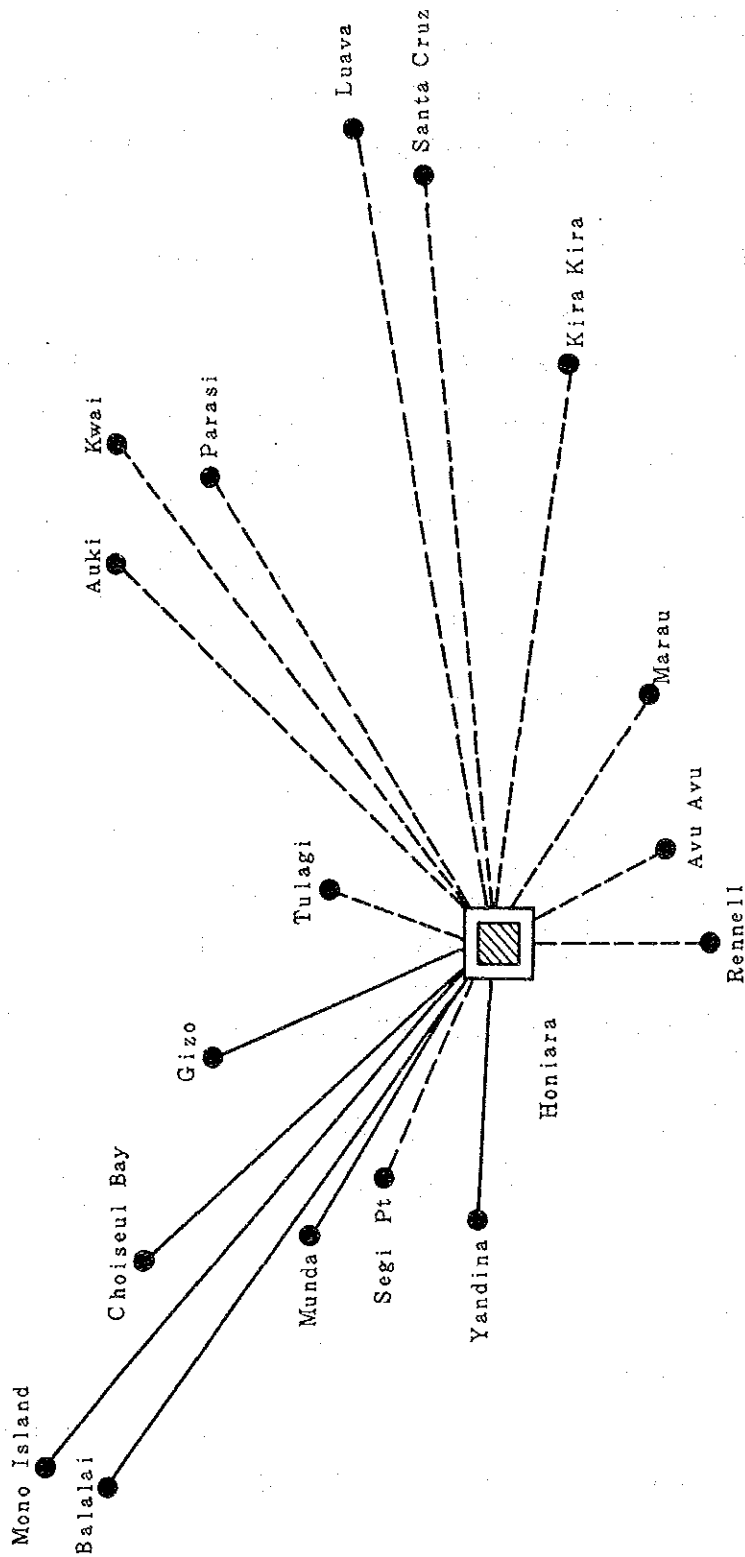
周波数は地区専用波、全国共通波及び私設共用波が割当てられており、主要局に対する割当状況は次表のとおりである。同様に掲げたものの他、私設用として 3337.5 KHz 及び 5745 KHz の 2 波が割当てられている。

表 2-11 国内通信用周波数割当一覧表

地 区	周 波 数	区 分	事 項	相 手 方
中 央 地 区				
ホ ニ ア ラ	*5826KHz 6950KHz 7000KHz 84MHz	共 通 " 専 用 " "	電 話 電 信 電 信、電 話 電 話	ギ ア ゾ キ
ヤ ン デ ナ	*5826KHz	"	電 話	
マ ラ イ タ 地 区				
ア ウ キ	5805KHz 84MHz *5826KHz 6950KHz	専 用 " 共 通 "	電 話 電 信、電 話 電 話 電 信	ホ ニ ア ラ " "
西 部 地 区				
ギ ゾ	5846KHz 7000KHz 6950KHz	専 用 " 共 通	電 話 " 電 信	ホ ニ ア ラ "
ム ン タ	5846KHz *5826KHz 6950KHz	専 用 共 通 " "	電 話 " 電 信	ホ ニ ア ラ "
東 部 地 区				
キ ラ キ ラ	5875KHz 6950KHz *5826KHz	専 用 共 通 "	電 話 電 信 電 話	ホ ニ ア ラ "

* 5826KHz は、救急及び非常用呼出しにも使用される。

国内航空通信網構成図



使用周波数

昼間 5918KHz

夜間 2306KHz

----- 計画回線

————— 既設回線

(d) 航空通信

航空通信設備はグアダルカナル島のヘンダーソン飛行場内に設置されており、HF帯及びUHF帯で航空通信業務を行っている。HFについてはDSB方式で運用しているが、国際的にSSB方式に統一されれば容易にSSB方式に移行できるとのことである。

航空通信網は第2-3図に示すとおりであって、通信設備については整備が進んでいるが、管制システムが未整備であるため、その早期整備を進めている。

担当官の説明によると、特に1978年7月7日に予定されている独立式典には多数の外国のVIPが来島する予定であり、それまでにシステムの導入を図りたいとのことである。

(e) 中央受信所の建設

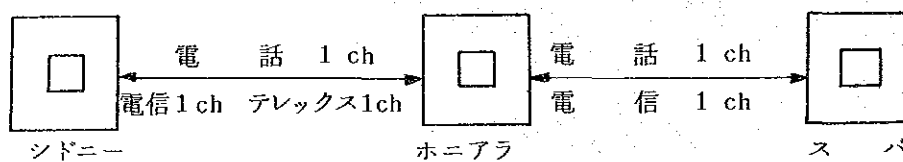
現在受信所は、各業務ごとに分散しているため、これらの受信所を統合し、運用の合理化及び受信条件の改善を図るため、ヘンダーソン飛行場の東北部のILUARAに中央受信所の建設を進めている。

(3) 国際通信

(i) 通信網

国際通信は、対シドニー（オーストラリア）及びスバ（フィジー）間に短波による直接通信回線を有しており、そこを經由してすべての国際通信が行われているが、回線の品質は極めて悪いとのことである。回線構成を下図に示す。

第2-4図 国際通信回線構成図



(ii) 通信設備

国際通信のための送受信所は国内通信用と同一場所であり、保守、運用も共通のstaffによって行われている。又回線の質の向上を図るためシドニー及びスバ回線の無線電話系にはLinconpexが、無線電信系にはARQ装置が挿入されている。

表 2 - 1 2 送信設備一覧表

No.	装 置	出 力	変調方式	周波数(MHz)	台数
1	Redifon G426B	1KW (p.e.p)	ISB	10.264 11.560 12.114 13.950 19.500 20.960 23.115	1
2	Racal TA127	1KW (p.e.p)	ISB	13.950 19.500 23.115	2
3	Racal TA1854	1KW (p.e.p)	ISB	HF Synthe- sized	2

(f) 運用時間

国際通信の運用時間は次のとおりとなっている。

対シドニー回線 : 午前10時～午後 6時

対スバ回線 : 午前10時～午前11時30分

午後 4時～午後 5時

(g) 国際通信網整備拡張計画

ソロモン政府は、国際通信回線の質の向上と通信網の拡張を図るため、英国系の企業 Cable and Wireless(C-W)と合弁会社を設立して、インテルサット(Intelsat)の太平洋衛星を通して国際通信業務を行うことにしている。本計画が完成すると、現在国際通信の窓口となっているシドニー及びスバに加えて日本を始め他の国々とも直接通信が可能になることから、国際通信の飛躍的な発展が期待されている。1978年7月までにサービス・インの予定。地球局はホニアラ市内の電話局敷地に隣接して建設される予定である。

なお、現地新聞の報道によると同合弁会社の形態は、ソロモン政府が運営権の49%を保有し、残りはC-W社が保有するが、10年後にその権利をソロモン政府に売却するとのことである。

(4) 電気通信業務

(i) サービスの種類

国内・国際通信 : 電話、電報、テレックス

船 舶 通 信 : 電報、電話

航空通信：管制、気象通信

(ロ) 営業時間

受付 月～金 08:00 ～ 12:00 、 13:00 ～ 16:30
土 08:00 ～ 11:00

(ハ) 通信トラフィック

1972年～75年までの通信トラフィックを表2-13に示す。

表2-13 通信トラフィック

	1972	1973	1974	1975
国際電報(字数)				
受信	753,048	767,125	698,435	1,008,947
送信	609,641	585,502	605,979	682,727
計	1,362,689	1,352,627	1,304,514	1,691,674
無線電話(分)				
受信	5,337	5,404	10,923	14,122
送信	6,890	7,128	13,907	16,875
計	12,227	12,532	24,830	30,997
電内電報(字数)				
受信	198,370	233,561	341,937	280,949
発信	182,241	180,090	165,306	262,657
計	380,611	413,653	507,243	543,606
無線電話(分)				
受信	22,770	26,724	38,531	49,536
発信	17,804	26,675	23,589	26,809
計	40,574	53,399	62,120	76,345

10. 放 送

(1) 放 送 形 態

ソロモン諸島における放送事業は、ソロモン放送協会 (Solomon Islands Broadcasting Corporation : SIBC) によって運営されており、グアダルカナル島ヘンダーソン飛行場近くの送信所から中波 (1030 KHz、5 KW) 及び短波 (5020 KHz、9545 KHz、5 KW) でラジオ放送を行っているが、そのサービス・エリアは極めて狭く、中波による昼間のサービス・エリアは南海岸線を除くグアダルカナル島、東部海岸地方を除くマライタ島、フロリダ島、ラッセル島及びサントイサベル島の南部地区をカバーしているに過ぎない。特に西部地区のムンダ以西においては、中波、短波ともほとんど聴取不能の状況にある。

(2) 放 送 時 間

放送開始午前5時30分、放送終了午後10時30分で1日の放送時間は17時間である。

(3) 放 送 番 組

放送番組は海外ニュース、国内ニュースの報道番組、音楽を主とした娯楽番組、教育番組等を放送しており、国内ニュースについては英語の他、ビジンイングリッシュによっても行われている。

(4) 放 送 施 設

(イ) 演 奏 所

演奏所はホニアラ市内にあって、2つのスタジオと3つのコントロールルームから構成されているが、設備は極めて貧弱である。そこで制作された番組はVHF回線(STL)で送信所に伝送されている。

なお、演奏所の他、送信所に簡易スタジオ(ターンテーブル1台、マイクロホン1台)を設置し、STL(Studio Transmitter Link)の故障に備えている。

(ロ) 送 信 所

送信所はホニアラ市の郊外ヘンダーソン飛行場の近くにおいて、運用は無人化され、VHF回線を使用して監視、制御を行っている。送信設備は次表のとおりである。

区分	周波数	出力	製造者	備考
Tx1	1030 KHz	5 KW	Standard Telephones and Cable Pty Limited	20年使用
Tx2	9545 KHz	"	"	"
Tx3	5020 KHz	"	AMALGAMATED WIRELESS	不明

(5) 改善計画

ラジオ放送難聴地域の改消と受信品質の改善を図るため、中継局の設置、設備更新等放送網の整備拡張計画が策定されており、これらの実施に要する経費は約180万ソロモンドルで全額オーストラリア政府の援助で実施される予定である。実施計画の概要を表2-14に示す。同計画の完了時におけるサービス・エリアは全人口の90数%以上をカバーすることになるものと推定される。現在と計画完了後の放送区域図(1mV/m)を第2-5図に示す。

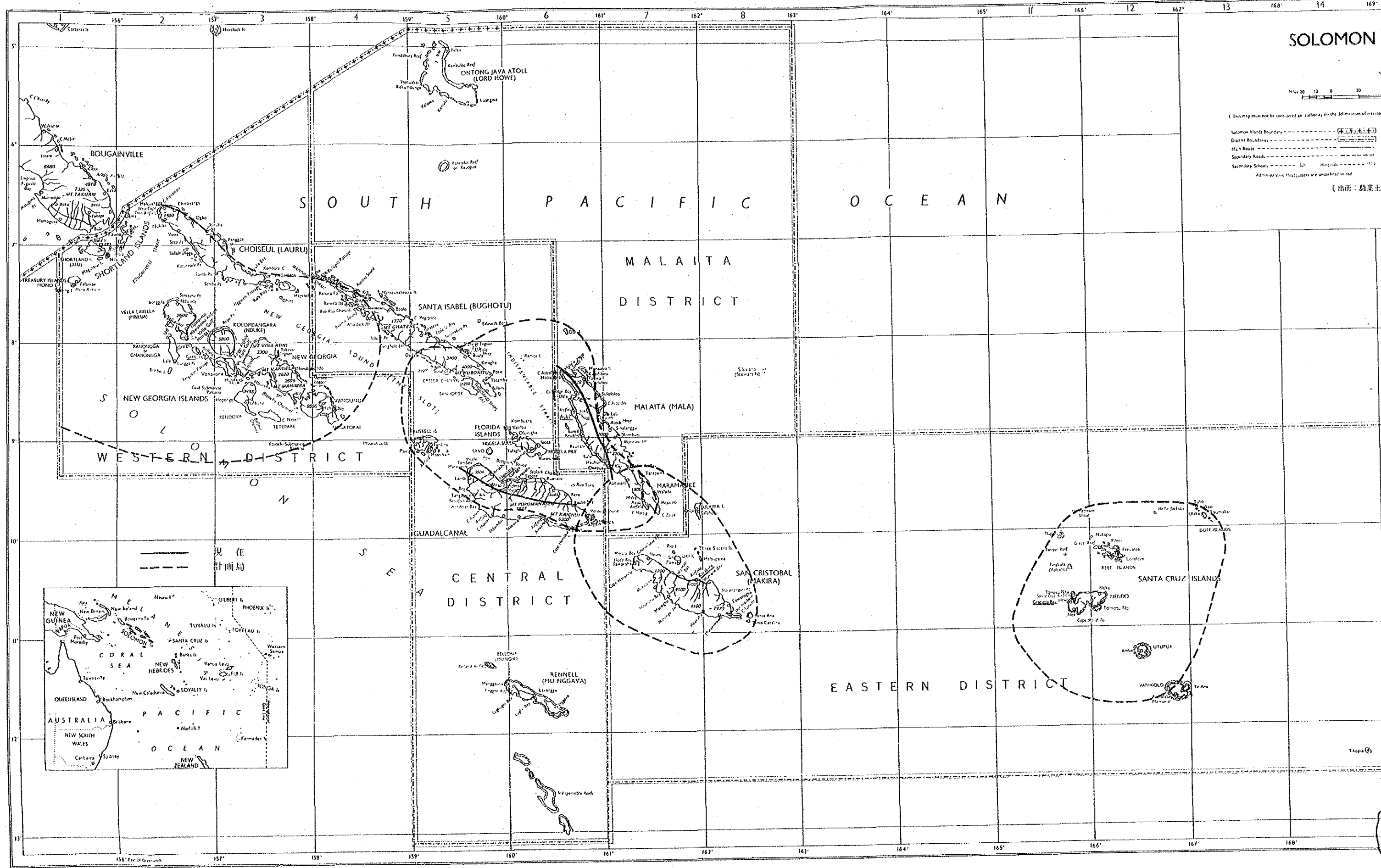
表2-14 ラジオ放送網整備拡張計画

時期	～ 1978年7月	1978年7月～ 1979年7月
計画概要	<p>ギゾ : 中波放送局(5KW)新設</p> <p>ホニアラ : 中波5KW送信機を10KWに更新</p> <p>〃 : 短波5KW送信機を10KWに更新</p>	<p>キラキラ : 中波放送局(5KW)新設</p> <p>ギゾ : 小形スタジオ建設</p> <p>アウキ : 小形スタジオ及び送信所(ホニアラへの番組伝送用)建設</p> <p>サンタ・クルス : 中波放送局(2KW)新設</p>

(6) 放送番組伝送回線

ラジオ放送網拡張計画の実施に当って最も大事なことは高品質番組伝送回線の確保であるが、国内公衆電気通信網が十分整備されていない現状では、音質の不安定な放送波中継方式を採用する以外方法がなく、高品質放送の普及を図るためにも、広帯域通信幹線網の早期整備が望まれるところである。

第2-5図 中波放送区域図

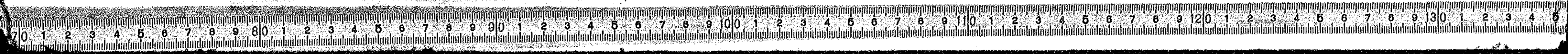
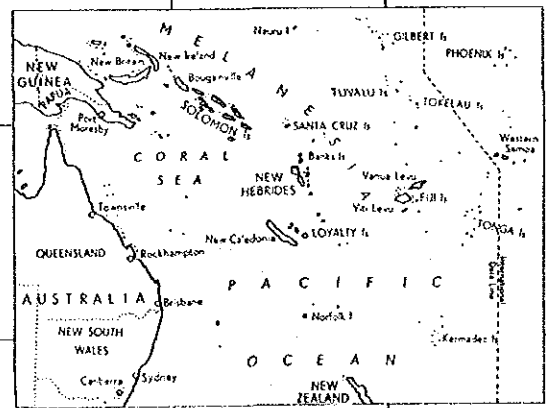


改善を図るため、中継局の設置、設備更新等これらの実施に要する経費は約180万ソロモン幣と推定される。実施計画の概要を表2-1に示す。エリアは全人口の90%以上をカバーする。計画完了後の放送区域図(1mV/m)を第2-

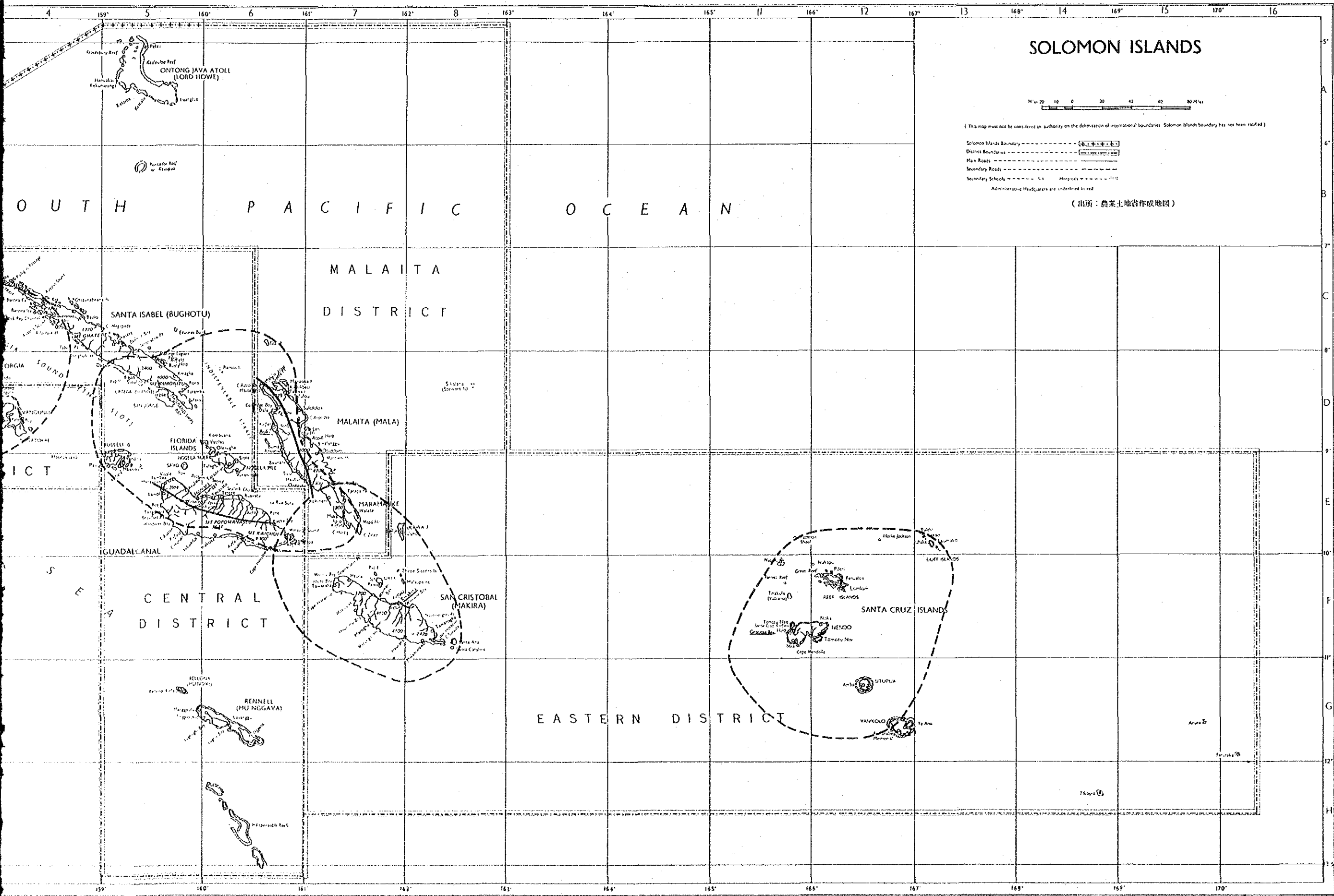
放送網整備拡張計画

1978年7月～1979年7月	
新設	キラキラ：中波放送局(5KW)新設
増設	ギゾ：小形スタジオ建設
増設	アウキ：小形スタジオ及び送信所(ホニアラへの番組伝送用)建設
増設	サンタ・クルス：中波放送局(2KW)新設

も大事なことは高品質番組伝送回線の確保である。現在の現状では、音質の不安定な放送波中継の普及を図るためにも、広帯域通信幹線の



第2-5图 中波放送区域图



11. 運 輸

“ Solomon Islands, National Transport Survey ”

Ministry of Works and Public Utilities, August 1976

からの抜萃

目 次

第1部	序	文	.....	44
第2部	港	湾	.....	45
	1章	国 際 貿 易	.....	45
	2章	内 国 港 湾	.....	47
	3章	島 内 埠 頭	.....	47
第3部	海	運	.....	51
	1章	国 際 海 運	.....	51
	2章	島 間 海 運	.....	51
	3章	地方諸島の海運	.....	52
	4章	航 路 認 可	.....	53
第4部	道路及び陸上輸送		.....	54
	1章	道 路	.....	54
	2章	陸 上 輸 送	.....	54
第5部	空	輸	.....	57
	1章	国 内 空 輸	.....	57
	2章	国 際 線 業 務	.....	57
第6部	優	先 度	.....	61

第 1 部 序 文

1. 本件調査は、今後 20 年間のソロモン諸島の運輸需要について調査したものである。

港湾、空港及び道路の建設は高価であり、かつ長い工期を要するためこの程度のタイムスケールが必要とされるが、ひとたび建設されれば長期間有用なものであり、こうした施設は最初に適地に設置されることが重要である。

2. ソロモン諸島の人口は、年率約 3 1/2% の割合で増加している。

国民が現在の生活状態を改善することを望み、かつ、外国の援助に対し、より独立性を求めるのであれば、国内産業をすみやかに成長させなければならない。

3. 輸送の需要は、貨幣経済の規模に緊密に関係するものである。経済が成長する場合には、良く改善された輸送システムが不可欠となるので、この観点からも、輸送に対する投資には国家財源の割り当てにおいて高い優先度が与えられなければならない。

第2部 港 湾

1章 国 際 貿 易

1. グラフ(第2-6図)は、経済成長率が4、6、8%でそれぞれ伸びていく場合に、ソロモン諸島の港湾で取扱われるべき輸出入量を示したものである。
2. 取扱われる荷役量は莫大なようであるが、国際レベルの輸送船であれば、わずか1隻でも、良好な設備のある大きな埠頭においては、容易に1日2,000トンを積み込み、荷おろし可能である。それ故、年間30万トンの積荷を移動する必要がある場合ですら、1つの良質な国際専用埠頭だけで十分であろう。

しかしながら、特殊な分野の産業は、他の国際港湾施設を要求することがあるかもしれない。

3. 国家財源は主要国際港湾の開発にできる限り集中されるべきであり、特殊分野の産業(specialist industries)は必要な場合には、他の国際港湾の開発に自ら資本を提供すべきである。現存の各種港湾は国際運送業者がそれら港湾の利用価値を見出す限り使用が継続されよう。
4. 主要港はすべての国民に等しく貢献し得るためには、国の中心部に位置すべきである。その理由は次のとおりである。
 - a) それにより、ソロモン諸島の経済において島嶼間輸送業を維持できること。
 - b) ただ1つの主要国際港湾を発展させることにより、他の重要なプロジェクト推進のために財源が有効に利用できる。
5. Point Cruz(ホニアラ港)には、その国際港湾施設の開発のために多大な経費をつぎこんできた。ホニアラ港は今後20年間にわたって、国際貿易に係るすべての船荷を扱うべく、より一層の開発が十分可能であろう。
6. 勸 告

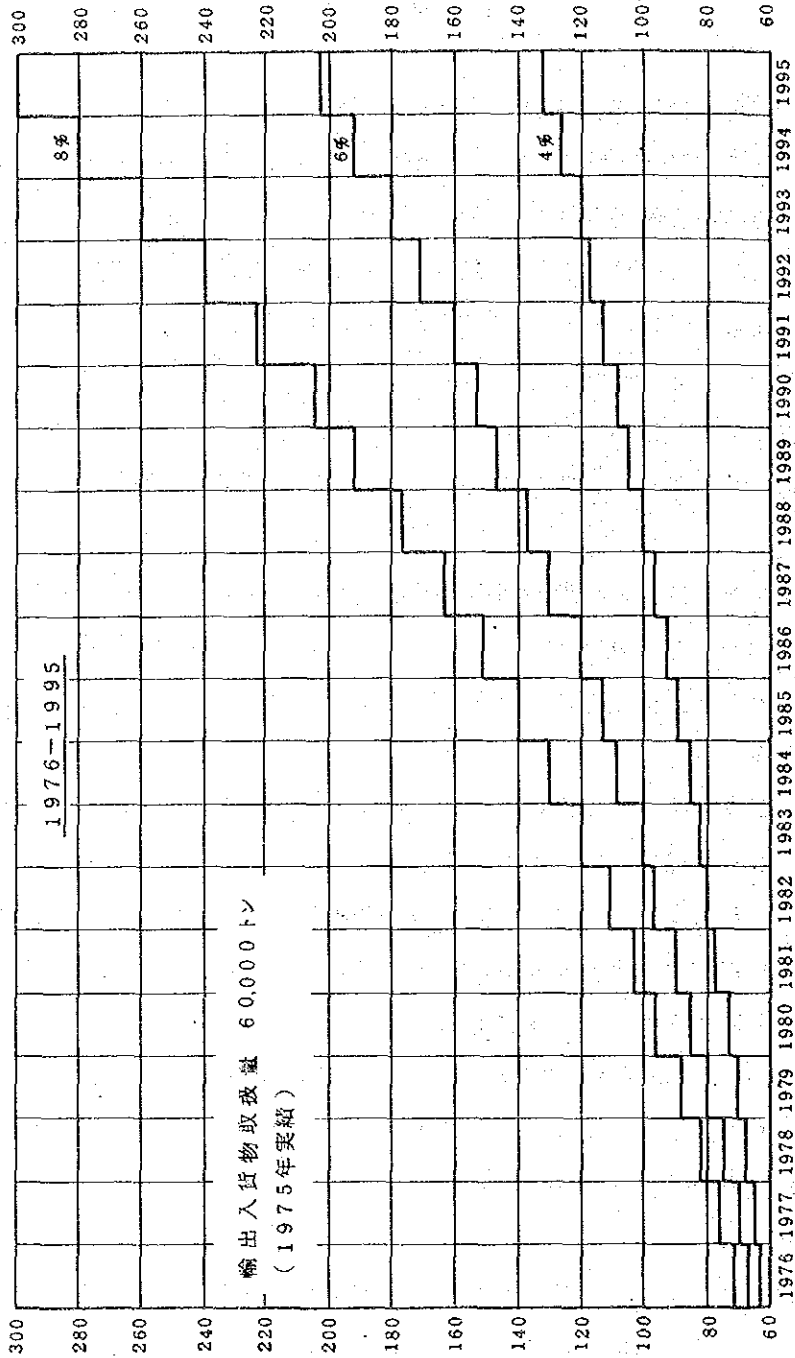
政府は、ホニアラ港をソロモン諸島における主要国際港湾に指定するとともに、コンサルタントに港湾開発に関する20カ年計画の準備をさせること。

主要国際港湾における貨物取扱量予測

(単位：
1,000トン)

(単位：
1,000トン)

経済成長率年4%、6%、
8%における向う20年
間の輸出入貨物取扱量



第2-6図

2章 内国港湾

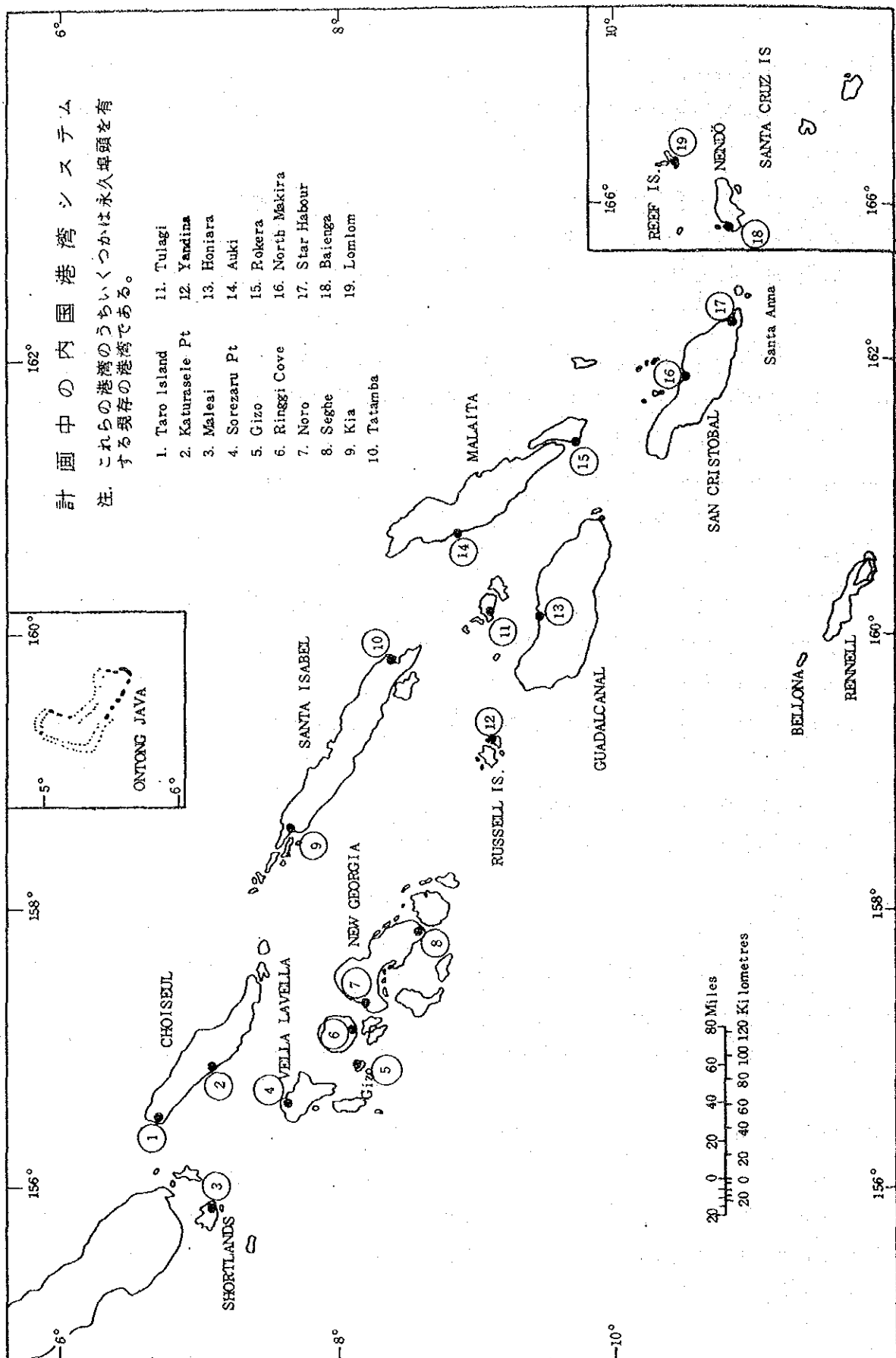
1. 国際港湾との関連において、貨物の転載を可能にすること、旅客の移動を容易にすること及び各島の経済を発展させるという目的で、各々の島に1つもしくは2つの実際的な良港が必要である。
2. 海運に対する適応性のみならず、国民及び経済面からの必要性に合致するかどうかという観点から、これらの港湾に関する適地について研究が行われた。地図(第2-7図)は、適地の基本的な選択を示すものであるが、詳細については地方行政委員会(Local councils)の協力のもとで、更にアセスメントを進める必要がある。
3. 各島における港湾開発は、極めて高度な優先度を与えられるべき問題である。なぜならば、諸島の経済及び共同体をより強固にするという政府の政策は、良港をぬきにしてはより効果的な発展をみることは不可能だからである。
4. この種の問題は極めて重要であるので、強力な港湾当局(Ports Authority)の責任において適切な規準を確立し、国家ベースで港湾開発を行う必要がある。
5. 勸告
 - a) 内国港湾整備20カ年計画は、運輸政策の中で最優先度をもって政府が措置すること。地方行政委員会は、選定された場所に対する承認を行い、その地域内における優先度を割り当てる権能を付与されるべきである。
 - b) 関係省庁からの助言を受けて、港湾当局は港湾開発計画の立案及び執行の義務を負うこと。
 - c) 港湾立地プロポーザルをレビューし、詳細な計画案を用意し、またその執行について定期的に報告するようコンサルタントを任命すること。

3章 島内埠頭

1. 主要内国港湾が島内の適切な道路網とリンクされ、十分な機能を果たすようになるには、多くの年月が必要とされよう。

それまでは、島内埠頭と陸揚げ地の適正なシステムを通して国民と主要港湾を結ぶことが不可欠となろう。
2. 島内埠頭開発計画は、島内の中心地と村落及び主要輸出港と村落を結ぶために不可欠である。

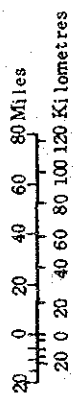
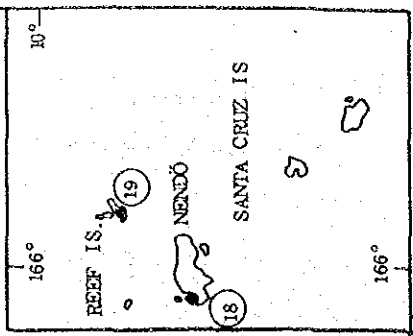
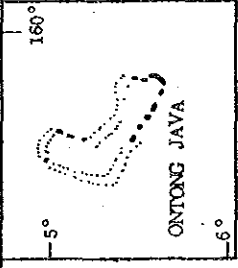
場所(埠頭)の選定は、この報告の範囲外であるが、この計画を立案し実行するに適切な機関は、政府機関からの進言を受け、国民との間で協議を行う地方行政委員会であると思われる。



計画中の内国港湾システム

注. これらの港湾のうちいくつかは永久埠頭を有する現存の港湾である。

1. Taro Island
2. Katuraseie Pt
3. Malesi
4. Sorezaru Pt
5. Gizo
6. Ringgi Cove
7. Noro
8. Segbe
9. Kia
10. Tatamba
11. Tulagi
12. Yandina
13. Honiara
14. Auki
15. Rokera
16. North Makira
17. Star Habour
18. Baianga
19. Lomtom



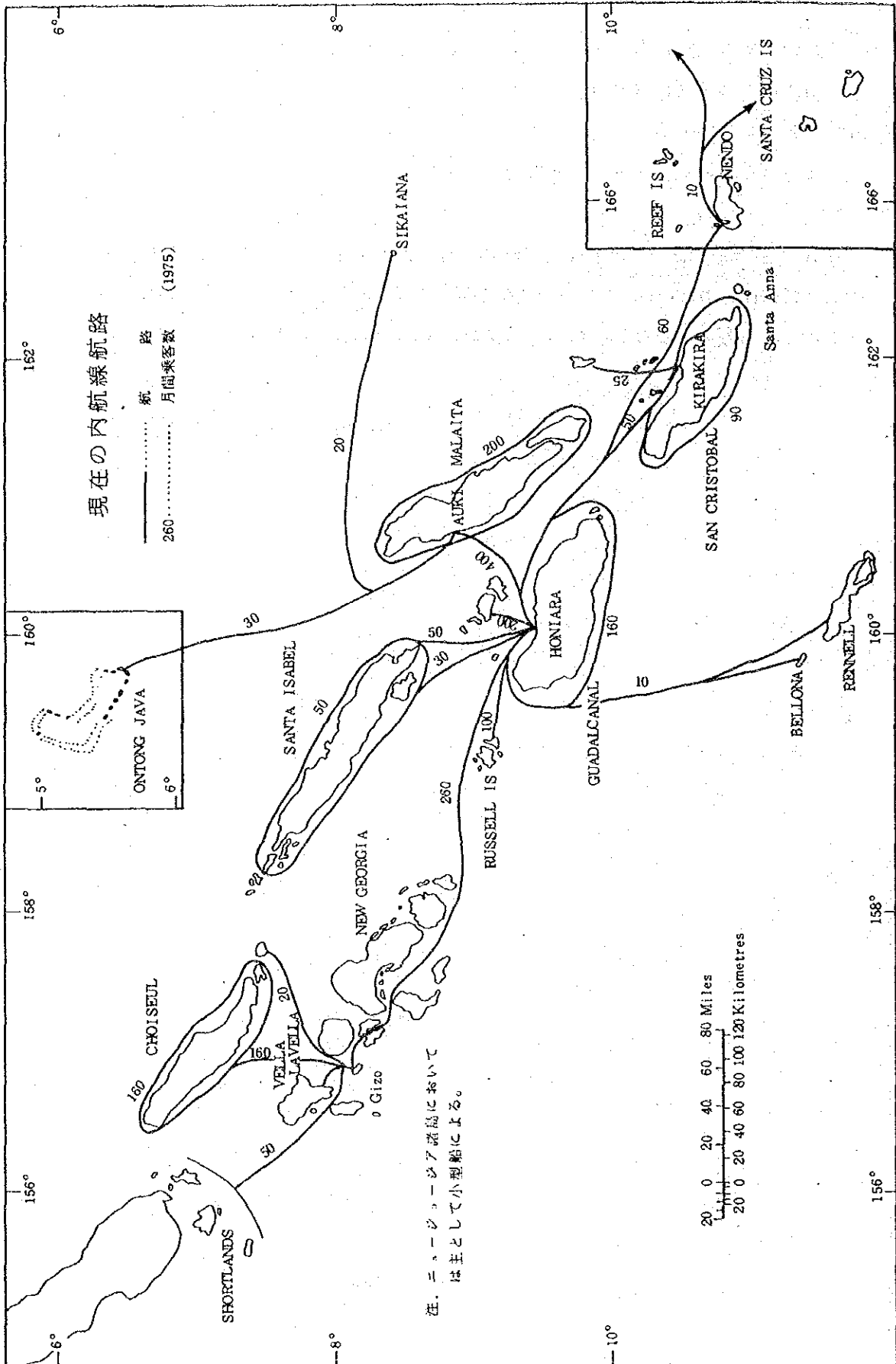
第 2-7 図

3. 埠頭の場所の選定にあたっては、次の諸点に考慮が払われるべきである。

- a) 発展途上の共同体経済へのアクセス
- b) 屋根付き貨物倉庫
- c) 海運のためのシェルター付き錨地の必要性

4. 勧告

地方行政委員会は、その運輸政策の中で最優先度をもって埠頭開発計画を扱うこと。船舶局 (Marine Division) 及び公共事業局 (Public Utilities Division) は高い優先度をもって港湾の計画及び建設に関する援助の要請を取扱うこと。



第2-8図

第3部 海 運

1章 国 際 海 運

1. ソロモン諸島所有の国際海運組織の発展は、近い将来は実現不可能なものとするのが至当である。輸入相手先の多様性、輸出市場の多様性及び経済全般の規模が極めて小さいこと等が、ソロモン諸島の国際海運プロジェクトを全く育たないものになっている。
2. 太平洋地域の航路に参加することは、輸出市場及び輸入源の改善にある程度は役に立つことではあるが、その範囲は限られていること、ソロモン諸島の貿易の相当部分は太平洋地域外の諸国が相手であるということを認識しなければならない。
要するに、ソロモン諸島は地域航路に大規模な財政措置をとる余裕はないということである。
3. ソロモン諸島が、その極めて高い輸出入コスト及びそれに伴う国際収支への悪影響を減少させ得るには、次の2点を行う必要がある。
 - a) ソロモン諸島の経済の中で、可能な限り輸送コストの割合を高く維持すること。
 - b) 輸出入コストを減少させるため、大規模な入荷及び出荷が可能な効率的な主要国際港湾を運営すること。
4. 主要国際港湾の開発及び内国海運システムの改善に財源を集中させることにより、これらの目的は達成されると思われる。
5. 勧 告
国際海運に対し、財源割り当てを行わないこと。

2章 島 間 海 運

1. 定期島間海運サービスの発展は、良質な内国港湾施設の発展と併行的に進むものであり、島間海運サービスの発展なしでは港湾への投資も浪費にすぎない。
2. 第2-8図に示した主要航路は、後述する航路認可システムと近い将来のうちに適合し、すべての地域が適切に配船サービスを受けられるようになるであろう。(航路認可については4章を参照)
3. 現在の島間海運は船舶局(Marine Division)による公的サービスと民間企業によるものが併存しているが、ソロモン諸島の企業に機会を与え、また適切な配船サービスを確保するという観点から、この二重システムが望ましいと思われる。現在の島間海運航路は第2-8図に示したとおりである。

4. 発注済の政府船が引渡されれば、ソロモン諸島の全貨客輸送能力に占める政府船のシェアが増大するが、その場合には、船舶局の行政機能と商業機能は分けられるべきであり、商業的部門を取扱う海運当局（Shipping Authority）の設立が望ましい。
5. 航路認可及び貨客輸送市場における官民両セクターによる配船等長期的な事項についての合意を得るため、民間海運業者と協議を行い、またその結果により政府船の建造発注計画及び貨客輸送能力の再検討を行うことが是非とも必要である。
6. 勸 告
 - a) 全貨客輸送能力の検討を行うこと。
 - b) 海運の商業面を扱う当局（Shipping Authority）の設立に関する調査を行うこと。
 - c) 島間海運における官民両セクターの機能配分に関し、民間海運業者と協議を行うこと。
 - d) 完璧な（complete）島内定期海運サービスの確立のための諸調査を実施すること。

3章 地方諸島の海運

1. 島嶼経済の開発の際の最も大きな困難は、商品を輸出港へ輸送するための内国港湾までいかに商品を輸送するかということである。不幸にも、道路建設コストは貨物輸送量及び低い人口密度を考慮すると極めて高いものになるため、すべての島が広範な道路網を持つに至るには長い年月が必要であろう。
2. したがって、内国港湾まで貨客を輸送するための地方諸島の海運を質量共に改善することが必要である。
3. したがって、村と内国港湾を結ぶための村営の海運業を開発し、また内国港湾を基盤とする比較的規模の大きいソロモン人の商業活動を発展させる良い機会となる。
4. しかしながら、この種の事業のための適当な船舶を設計し、供給することがまず必要である。
5. したがって、ソロモン諸島における村落の建設及び造船産業の開発という2つの目的を同時に遂行する良い機会である。
6. 地方諸島の海運は極めて重大な問題であることが強調される必要がある。もし陸海の生産物が船荷として内国港湾へ輸送できないとすれば、“草の根”からの経済開発という全体計画が崩壊するであろう。
7. 勸 告

地方諸島の諸条件に適合し、かつ地方の造船産業の技能に適合した船舶の設計を選択するための研究を行うとともに、地方の造船産業を発展させるための計画を立案すること。

4章 航路認可

1. 航路認可の真の目的は、指定された運送業者による競争を制限、調整し、もって経済的運航と国民に対する輸送サービスの改善とを同時に確保することである。
2. 認可を受けることによって与えられる保護と引き替えに、運送業者は以下のことを要求される。
 - a) 十分な、そして定期的な配船サービスを提供すること。
 - b) 認可発給当局の合意を得た運賃の額を適正に守ること。

もし、このことが遵守されなければ、被認可業者は、実際国民を搾取する独占権を有することになる。

3. 航路認可は、必要であれば非経済的航路を運航するための助成金システムを認めることができる。
4. 他方、航路認可は、現在国家に対し有益なサービスを提供しつつも、航路認可を取ってまで定期サービスを提供することが、おそらく不可能な種々多様の運送者に困難を及ぼす。例えば宗教団体の船、協同組合の船、主として自社の貨物を輸送する民間会社のエンジン付ボート等である。もしこれらの船が航路認可の故に貨物輸送を妨げられるとすれば、貴重なサービスが失われ、逆にそれが許されれば航路認可は無意味になる。
5. 航路認可は現在のところ、規模の大きい企業を利する傾向にあり、ソロモン諸島人経営の海運会社の新規参入を事実上妨げているように思われる。
6. しかしながら、ソロモン諸島の貨物輸送の絶対量の少なさ、集荷地点が散在することといった特色は、まさに航路認可システム導入のための典型的状況を形成しているということも認識されねばならない。航路認可システムは将来は望ましいものとなるだろうが、現時点での導入は、国の経済発展段階の中であまりにも初期の段階で輸送のパターンを凍結してしまうことになるであろう。

7. 勧告

航路認可システムの導入は当分の間延期するも、近い将来この問題を検討するためのコンサルタントを任命すべきである。

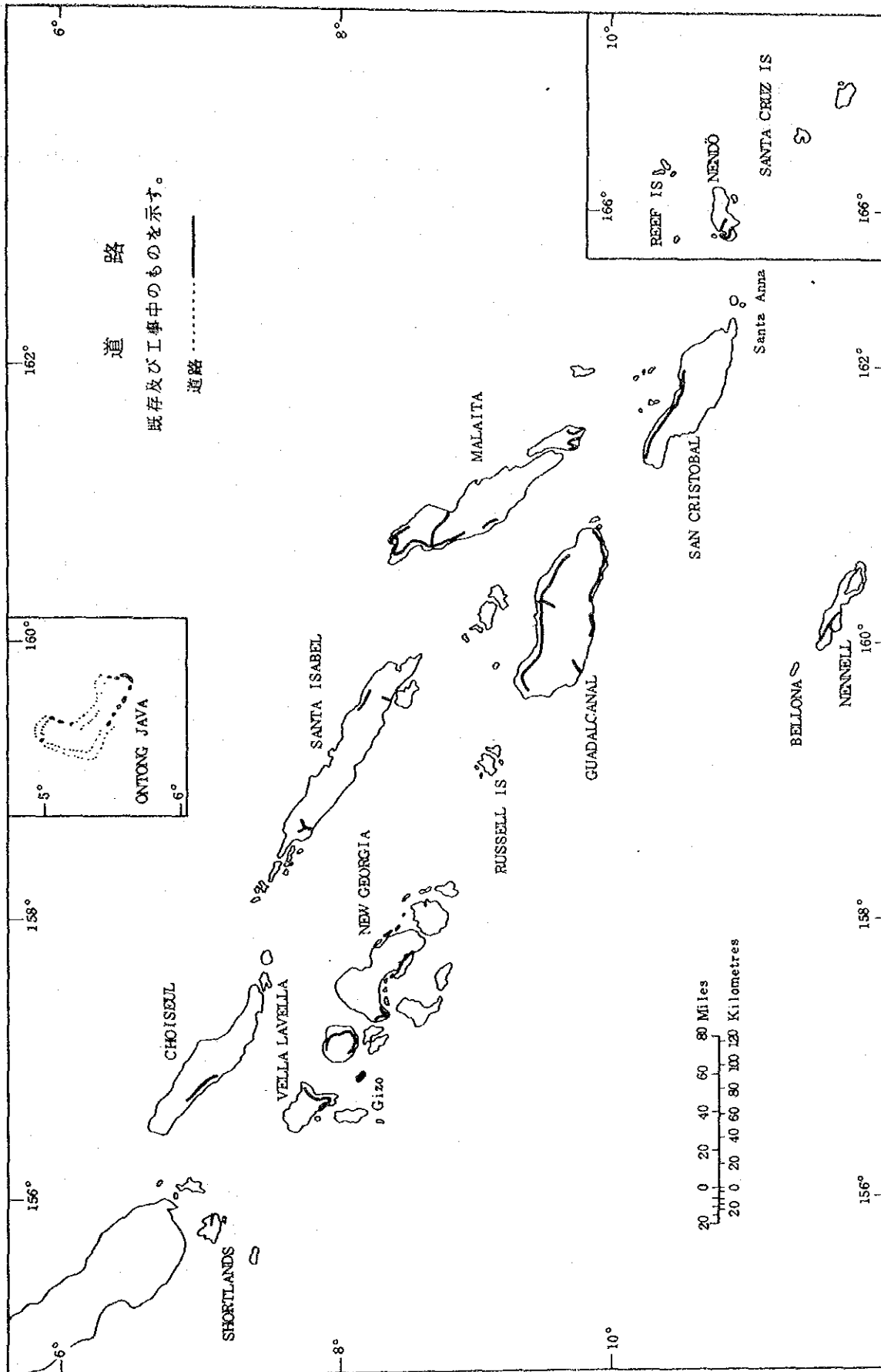
第4部 道路及び陸上輸送

1章 道 路

1. 島嶼経済においては、道路は港湾へ結ばれていなければその経済的価値はほとんどない。それ故、道路建設の優先度は港湾建設のそれに比し、第二義的になるであろう。
2. いったん適当な港湾が選定され、建設されてからそこに至って初めて道路政策が追随するというのが論理的である。道路の目的は、生産地域と港湾とを結びつけることであって、道路によって、輸送の第一段階が確保されるわけである。
3. しかしながら、ソロモン諸島においては、道路の建設費及びその維持経費は貨物輸送量に比して高くつくものであり、また非常に控え目の仕様の道路ですら、それに見合うだけの商業生産活動の発展計画があって初めて正当化されるものであるということを警告しておく必要がある。
4. 新道路建設のために開発援助資金が得られるかもしれないが、道路維持費は地方行政委員会予算から充当されなければならないことに留意しなければならない。
5. 道路網がわずかしかない島もしくは全く存在しない島においては、道路建設のための経済的正当性を査定することは難しい問題である。しかしながら、道路がなければ開発がほとんど不可能であるというのも事実であり、道路建設は長期的開発ポテンシャル及び社会的必要性の観点から正当化できると思われる。
6. 勧 告
 - a) 面積の大きな島における道路網整備、建設予定の内国港湾から放射状にのびるような道路網整備について検討を行い、その経済的意義についての評価を行うこと。
 - b) 道路建設計画は個々に検討されるべきこと。また、経済的、社会的、政策的意味合いを評価することを要する。

2章 陸 上 輸 送

1. 各島の道路体系についてみると、北部グアダルカナル及びマライタを除いては、車輛の運行量は極めて少ない。
2. 車輛の利用度が低ければ、輸送コストは極めて高くなるので、車輛はできる限り多目的に使用するようにならなければならない。
3. 道路建設に係る投資を最小限に維持するためには、重量のある車輛は道路表面に多大な損傷をもたらすので、個々の車輛の大きさ、重量を抑えることが重要である。



道 路
 既存及び工中のものを示す。
 道路

第2-9図

4. 勸 告

- a) 車輛の最大重量を制限する交通規則を厳正に適用すること。
- b) 荷物、客共に運ぶことのできる多目的車輛の利用を奨励すること。
- c) 生産地から最寄りの輸送施設まで生産物を輸送する場合には、牛車のような動物を使った輸送手段を、可能な地域においては奨励すること。

第5部 空 輸

1章 国内空輸

1. Ontong Java, Reefs及び Santa Anna を含めた現在の空港建設計画は健全なものであり、完成すれば合理的かつ至当な国内空港網を形成することになる。

2. 本計画が完了した際には、現存空港の改善を図ることに力点が移されるべきであろう。

(第2-10図参照)

3. ソロモン航空 (Solair) によって提供されるサービスは良好であり、財政的にも自力による経営維持能力が高い。

Solair の運営の経済性に関する調査が現在進んでおり、この調査の完了に際し、政府は Solair に対する政府資産の取扱いについて検討することになる。

4. 勧 告

a) 現在進行中の滑走路建設計画を完了させること。

b) コンサルタントからの報告を受領次第、政府と Solair との将来の関係につき検討すること。

2章 国際線業務

1. ソロモン諸島における主要国際空港はホニアラに近いヘンダーソン空港である。この空港はソロモン諸島内各島への空輸業務を行っている Solair の基地ともなっている。

ヘンダーソン空港は実体上あまり利用されていないので、現在以上のひんばんな国際線の乗り入れを扱うことは容易である。こうした現状にあって、予見し得る将来においては、第2の国際空港の建設は必要ない。

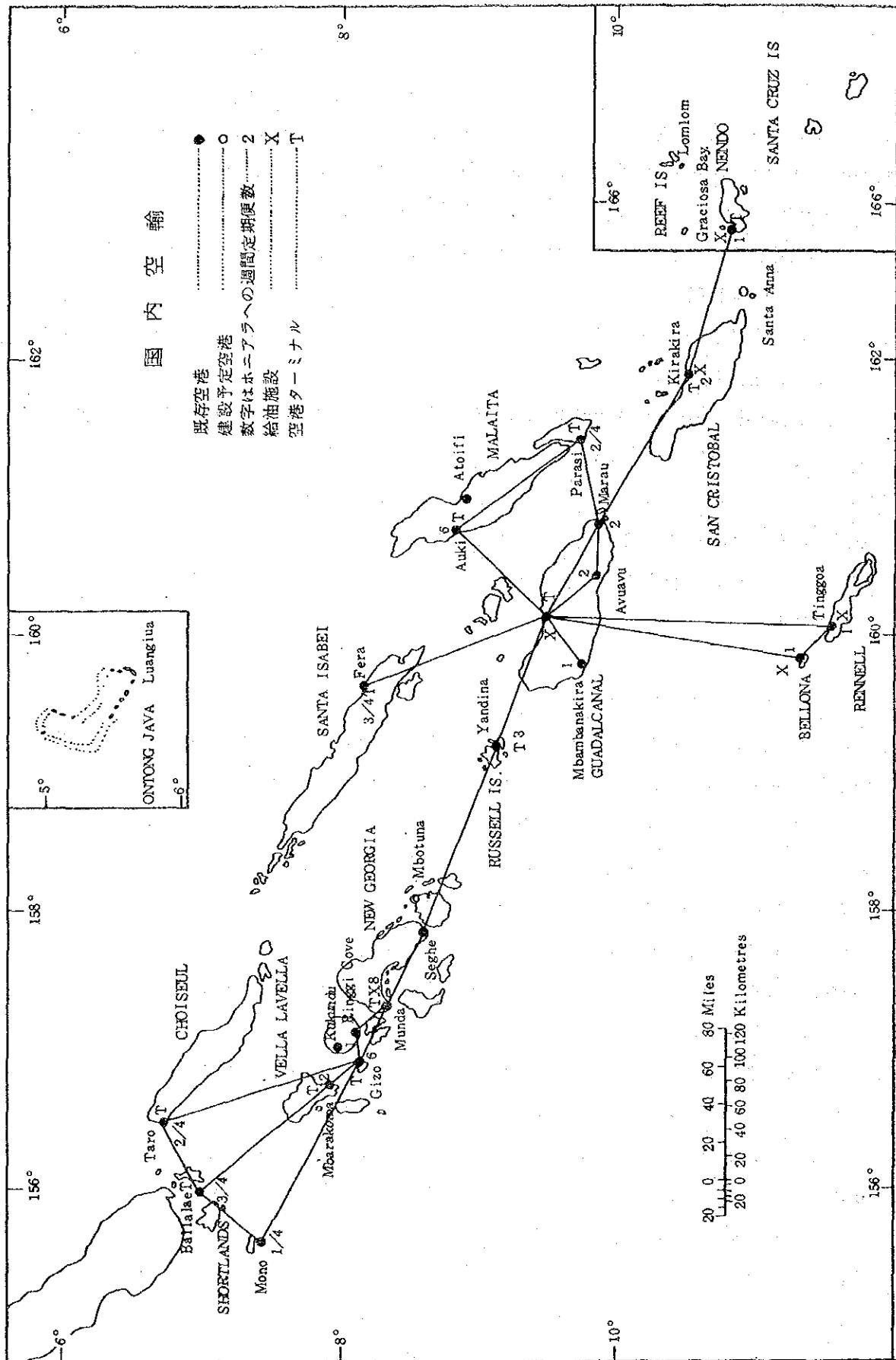
2. ヘンダーソン空港の滑走路は再装を行う必要がある。

現在の開発計画において、このための準備がなされているが、この事業はできる限りすみやかに行われなければならない。

3. ソロモン諸島が国際線業務に対し抱いている要望は、とりあえず航路を広範に拡大することとともに、飛行頻度を増大することにあると思われる。

来るべき数年間において、より大型の航空機を運航する必要はないであろう。ソロモン諸島への団体旅行が伸びるとは考えられず、またホテルや運輸通信に係るインフラストラクチュアも団体旅行客を受け入れるためには十分でない。

4. 国際線業務の増大及びその多様化がナショナル・エアーラインの設立によって果されるとは考えられない。ナショナル・エアーラインのコストは極めて高いものであろうし、機



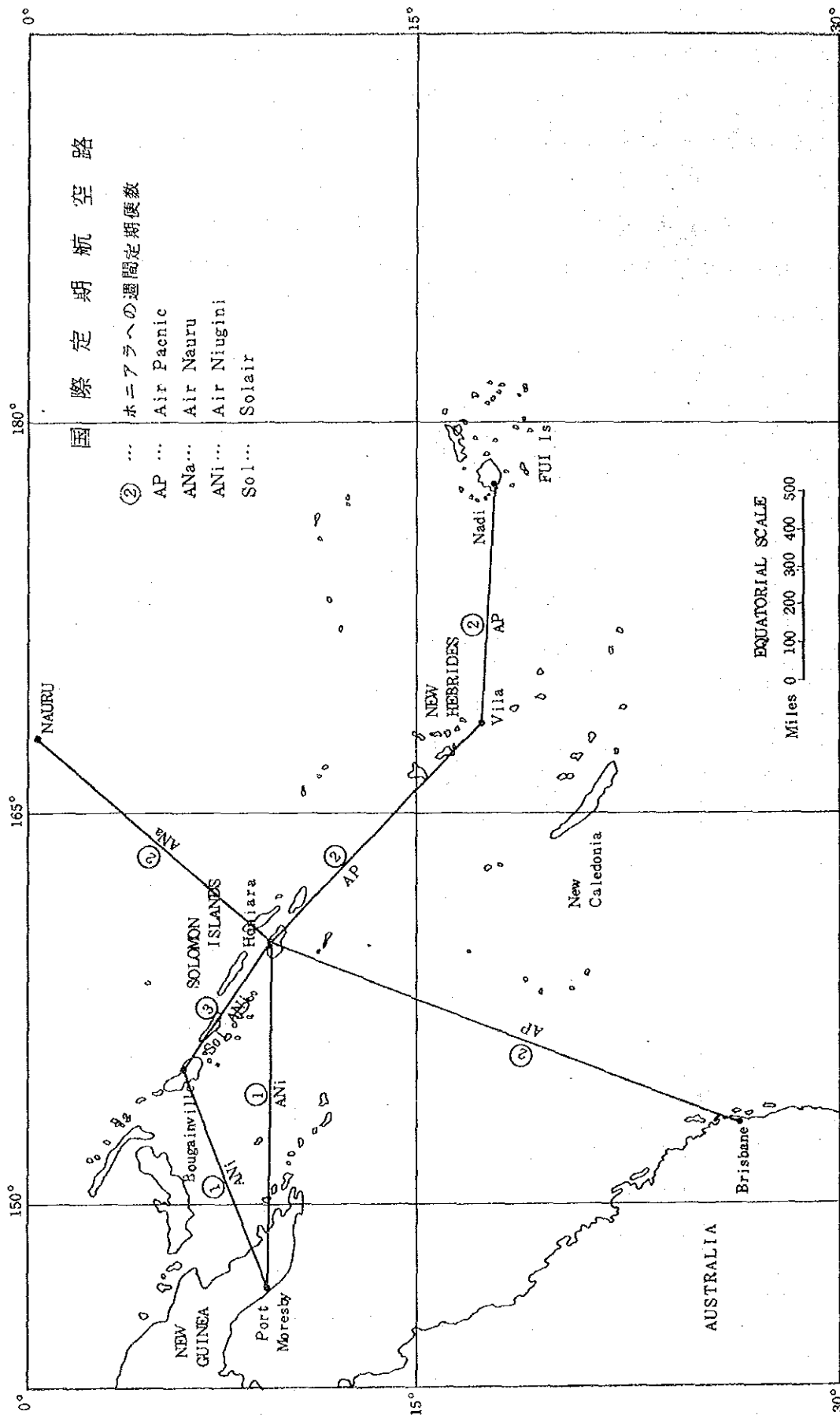
第2-10図

材・施設維持の問題も厳しく、サービスも不十分なものとなろう。

むしろソロモン諸島のニーズは、太平洋地域のすべての航空会社に小型機によるソロモン諸島への就航を奨励することによって満たされるものと考えられる。

5. 勧 告

- a) ヘンダーソン空港をソロモン諸島における主要国際空港に指定すること。
- b) 民間航空政策において、国際線各社にソロモン諸島経由の航路を一層拡充するよう要請すること。



第 2 - 1 1 図

第6部 優 先 度

1. 多くの国家においては、陸上輸送が最も安価でしかも最も便利な輸送手段となっているようである。

しかし、ソロモン諸島にあってはこの通念が有効であるとは考えられない。島が広い水域に分散しているような場合には、海上輸送手段が明らかに最重要なものである。

また、個々の島内においても、単位面積当りの海岸線が長く、道路建設が困難な地域があったり、村落が広く分散しているような状況があるとすれば、海上輸送は付帯インフラストラクチャが少なくすむという点からみても、道路輸送よりもすぐれているとみることができよう。

2. したがって結論としては、輸送施設は次の優先順位で開発されるべきである。

a) ① 第1優先順位は、内国港湾の開発である。

② 第2優先順位は、陸上及び海上双方の手段によって内国港湾への輸送路を開発することである。

③ 第3優先順位は、国の主要国際港及び貨物の転載港としてのホニアラ港を開発することである。

b) ① 組織面からみると、第1優先順位は、現在港湾局、ツラギ造船所及び船舶局の商業海運活動によって遂行されている機能を統合した海運局を設置するという提案を検討することである。

② またコンサルタントに航路認可システムを研究せしめ、その勧告を検討すること。

3. その他の輸送システムに関しては、本報告書に特に勧告をしたもの以外については、現段階において資金配分のための高い優先順位を有しない。

第3章 わが国との関係

1. 貿 易

わが国との貿易については、ソロモン諸島からの輸出についてはわが国が最大の得意先となっている。輸入については豪州に次ぐ地位にあり（第2章4.(4)参照）、わが国からの輸入はほぼ一定で依然重要な供給国となっている。

輸出入の状況は別表のとおりである。（表3-1，表3-2）

2. 投 資

ソロモン諸島における日本の投資は量、重要性において英国に次いで第2位の地位にあり、漁業、鉱業、林業、貿易の各方面に展開されている。

(1) 漁 業

大洋漁業株式会社は1973年にソロモン諸島政府と合弁で、大洋側75%出資のソロモン大洋株式会社（Solomon Taiyo Ltd.）を設立した。ソロモン大洋は、以来12海里漁業専管水域における独占的漁業権を付与され、主としてカツオ及びマグロを漁獲してきた。

過去5年間ソロモン大洋は漁船並びに2つの漁業基地及び缶詰工場について600万USドル以上に及ぶ投資を行ってきた。さらに第3漁業基地建設のため300万USドルにのぼる投資計画が検討されている。（ソロモン大洋については第2章7.及び8.参照）

(2) 鉱 業

三井金属工業株式会社は、過去7～8年間に200万USドル以上を投じ、ボーキサイトの探査、ボーキサイト採掘及びアルミナ・プラント操業のためのフィージビリティ調査を行ってきた。1976年中頃に三井金属は総投資額2.5億～3.5億USドルのプロジェクト計画を策定したが、これは過去ソロモン諸島に投下された総投資額の数倍にも値いするものであった。プロジェクトは近年の世界的なアルミナ需要の落ち込みを勘案して延期されたが、三井金属はいまなおソロモン諸島に事務所を保持しており、ソロモン諸島産ボーキサイトの市場を積極的に探し求めている。この市場の問題が解決されれば、プロジェクトは再び検討されることになろう。

(3) 林 業

次の3つの伐採会社は過去14年間日本から部分的あるいは全面的に資金援助を受けてきた。

(i) Kalena Timber Company は、1969年に日本の安宅産業(株)から再融資を受け、1975年末までに総額約150万USドルがプラント及び機材に投資された。安宅産業は1977

表3-1 ソロモン諸島の日本からの輸入

(単位：百万ソロモンドル)

区 分	1973	1974	1975	1976	1977
食 糧	152	224	68	136	166
内 魚介類及び魚介類加工品	141	212	52	118	147
飲料及びタバコ	5	2	2	13	2
原料(非食用)	4	3	2	1	1
鉱油、潤滑油等	7	29	4	-	4
植物油、動物油、牛脂等	25	122	194	124	161
化 学 品	5	15	26	45	55
工 業 製 品	396	400	995	627	890
内 タイヤ及びチューブ	38	89	69	170	141
綿 製 品	18	44	33	33	65
金属加工製品	305	221	786	354	307
輸送機器及び機械類	664	1,205	1,486	1,665	1,662
内 発電機及び部品	127	86	183	402	393
トラクター及び部品	62	143	180	295	83
ガス・シエネレーター及び冷蔵庫等	166	84	102	58	264
乗 用 車	158	322	163	300	208
船 舶	-	71	254	-	173
ト ラ ッ ク	20	300	180	360	150
雑 貨	85	115	142	124	263
日本からの輸入総額	1,344	2,116	2,910	2,735	3,203
ソロモン諸島の総輸入額	1,125.6	1,636.7	2,180.3	2,108.8	2,575.4
総輸入額に占める対日輸入比率(%)	119	12.9	13.3	13.0	12.4

出所：ソロモン政府

表3-2 ソロモン諸島から日本への輸出

(単位：百万ソロモンドル)

区分	1973	1974	1975	1976	1977
魚介類(鮮魚、缶詰魚等を含む)	333	484	703	747	875
コブラ	925	336	114	193	-
原木	3,721	4,211	2,469	5,670	6,325
貝殻	87	48	145	172	153
対日輸出総額	5,106	5,091	3,451	6,797	7,365
ソロモン諸島の総輸出額	9,553	18,253	11,861	19,948	29,553
総輸出額に占める対日輸出比率(%)	53.4	27.9	29.1	34.1	24.9

出所：ソロモン政府

年に会社を閉鎖したため、現在 Kalena Timber Company は豪州人によって経営されており、木材は日本に輸出されている。

(ロ) The Shortland Development Company は 1968 年から 1972 年まで営業していたが、日本の南方興産株式会社から約 100 万 US ドルの融資を受けていた。

(ハ) The British Solomon Islands Forestry Co. は 1963 年から 1965 年まで営業していた小規模の伐採会社であるが、日本の南豊林業株式会社から約 25 万 US ドルの融資を受けていた。

また、日本の社団法人南方造林協会はコロバンガラ島 (Kolombangara) のマニギシ地区 (Manigisi) で、日本の通産省の補助金を受け、1973 年～75 年にかけて計 300 ヘクタールの試験植栽を行い、現在も成長状況測定調査を行っている。また日本の林野庁の補助金により病虫害防除等技術指導も行っている。

3. 経済技術協力

わが国政府ベースの対ソロモン諸島経済技術協力は、過去次の 2 件が主要なものであった。

(1) 森林造成開発協力事業基礎調査

国際協力事業団の開発協力事業の一環として、ソロモン諸島のグアダルカナル島、コロバンガラ島、ニュー・ジョージア島における森林造成に対するわが国の協力の可能性を探るための調査を、昭和 51 年 10 月に経費 500 万円にて行った。結論としては、比較的社会インフラ整備の進んでいるグアダルカナル島から森林造成事業に着手することが望ましいこと、また技術的にはグアダルカナル島において造成適地を確保できる可能性が大きいこと等が報告された。

(2) アルミナ開発関連施設整備計画調査

国際協力事業団の開発協力事業の一環として、ソロモン諸島のレンネル島 (Rennell) におけるボーキサイト開発、アルミナ生産計画に必要な関連の港湾、道路、用水及び通信施設等の整備計画の調査を、昭和 50 年 11 月～12 月に経費 3,200 万円にて行った。

第4章 先方要請プロジェクトの概要

1. 開発金融公社 (Development Finance Company) に対する日本からの融資

(1) ソロモン諸島政府計画概要

ソロモン諸島の生産的、商業的プロジェクトに対する今後10年間の開発金融の需要は、過去10年間のその数倍にのぼると予想される。開発金融を必要とする諸プロジェクトは大きく分けて次の2つのカテゴリーに分類できる。

(イ) 主としてソロモン諸島国民により所有、運営され、比較的小規模で(トータル・コストが25万ドルを超えるものはほとんどなく、10万ドル以下のマイクロ・プロジェクトが大多数を占める)、セクターはすべての分野にわたり、金融機関からの集約的な援助をはじめ、各種の支援サービスを必要とするプロジェクト。

(ロ) 数は少ないが規模的には(イ)よりはるかに大きく、経済戦略的に重要であり、政治的に目立ち、周辺に多数の小型プロジェクトを擁するプロジェクト。プロジェクト・コストは通常1百万ドルを超し、ときには100万ドルに達し、開発金融以外には支援サービスをほとんど必要としないもの。通常この種のプロジェクトはソロモン諸島政府と外国の大企業との合弁企業プロジェクトになり得る。

カテゴリー(イ)は現在設立準備が進められているソロモン諸島開発銀行(DBSI)により取扱われることになっている。DBSIは全セクターにわたる多数のプロジェクトを担当するに十分なマンパワーと資金を備えた金融機関を目指している。

DBSIの年間貸付けプログラムは、1980年の2百万ドルから1987年には3百万ドル(1978年の価格レベルが続くという前提で)に増加する計画である。DBSIのプロジェクトはローカル・コスト負担の非常に高いものとなろう。DBSIの資金は、ソロモン諸島政府が現在有している国内及び海外(主として2国間援助による)の資金調達源からまかなわれるであろうが、ソロモン諸島政府はこれら諸ソースからの資金調達を困難なものとはみていない。

カテゴリー(ロ)は1978年に設立予定の第二の組織が担当することになる。この組織はおそらく開発金融公社(DFC)の形態を取ることになろう。DFCは当初はソロモン諸島政府がGovernment Shareholding Agencyを通じて完全支配することになろう。1978年以後10年間に諸々のプロジェクトがDFCに対し計40~50百万ドル(1978年の価格レベルで)の貸付けを要請すると試算されている。

DFCの資本金は10百万ドルが予定されているが、そのうち政府はGovernment Shareholding Agencyを通じて51%を引受けることになっている。

DFCのローンはコマーシャル・ベースに近い利子率を適用するが、商業銀行ベースよりも長い償還期間を与え、融資先を更新可能な天然資源のプロジェクト、観光産業、製造業に集中し、通常は総投資が50万ドル以下のプロジェクトには融資しないという方針である。表4-1参照。

表4-1 商業ベース — 主要プロジェクト — 更新可能の天然資源、観光産業、製造業 1978-1987

単位：百万ソロモンドル（1978年価格）

サ セ ク タ ー	ブ ロ ジ ェ ク ト	ト ー タ ル ・ コ ス ト 見 積	自 己 資 金	ロ ー ン
農 業	プランテーション及び小農プロジェクト4件	28	7	21
林 業	再植林プロジェクト2件 年次コスト100万ドル	10	5	5
	伐採、加工プロジェクト2件 プロジェクト・コスト各500万ドル	10	3	7
漁 業	新基地3件及び新漁船団	6	2	4
観 光	ホテル 3件	5	2	3
製 造 業	8プロジェクト	4	1	3
	計	63	20	43
	プロジェクト遅延による差引	16	7	9
	必要融資額	47	13	34

注) 上記の主要投資計画はソロモン諸島政府による最新の天然資源及び市場調査に基づくものであり、また既に検討中の農業、林業、漁業及び製造業プロジェクトを包含している。

DFCの運営資金は年3～5百万ドルでまかなわれると思われる。当初の資本金10百万ドルが払い込まれたあとの資金については、国内調達（公債あるいはNational Provident Fund等）あるいは海外調達（世界銀行、英連邦開発公社（CDC）、ヨーロッパないしはアジア地域の金融機関等）にて確保するが、ソロモン側の自己資金の対総資金比率が1：5を下回らないものとするというのが原則である。

ソロモン諸島政府はDFCの当初資金の大半の財源として、日本からの年2.5百万ドルずつ、4年間、計10百万ドルの贈与あるいは長期ソフト・ローンを期待している。ソロモン諸島政府の腹案では、日本からの最初の支払いがDFC設立時、すなわち1978年末

以前に実施され、以後ソロモン諸島政府のプログレス・レポート提出に対応して支払いが行われることを期待している。

日本からの供与資金の大半は、日本のコマーシャル・ベースの投資が行われているプロジェクトに貸与されることになろうが、この資金はいかなる意味においても特定のプロジェクト、合弁相手、あるいは支出にひもつきにはならない。

上述の無償資金供与の措置について日本と合意に達することができない場合には、代替案（ソロモン諸島にとってはやや不利ではあるが、なお相当の価値のあるものである）として、日本が4年間で10百万ドルに達するソフト・ローンをDFCに直接に貸与することを期待している。ソロモン政府はDFCの自己資金調達に責任を負い、自己資金の対ローン比率を1：5とする。

DFCはDBSIと同じ庁舎に属し、同一の会計職員を使用するが、DFCは法的にも政治的にもDBSIとは明確に区分され、最少限のオーバーヘッド・コストと業務経費でまかなうことが可能であり、監督、アドバイザー・サービスについてはほとんど不要である。DBSIの社長は同時にDFCの社長を兼ねることになろう。DFCのプロジェクト・アプレイザルについては政府の経費負担により、外部のコンサルタントを使用して行われるであろう。

（出典：1978年2月24日付ソロモン諸島大蔵省資料）

2. ルンガ(Lungga)水力発電所建設計画に対する日本からの協調融資

ソロモン諸島政府計画概要

(1) 背景

グアドルカナル島ルンガ川にダムを建設し、ホニアラ及び周辺地域に電力供給を行う水力発電所を建設しようという計画で、まず1960年に発案され、1965～66年に行われたフィージビリティ調査でその開発ポテンシャルが確認された。1975年に石油危機後の石油価格の大幅な値上りを踏まえて、プロジェクトの再アプレイザルが行われた。1975年末にアジア開発銀行(ADB)の調査により、水理学、地質学、地勢学上の見地からプロジェクトの開発可能性が確認された。

これに基づきADBはコンサルタントにプロジェクトのフィージビリティ調査を委託し、1977年9月にその報告書が発表された。この調査は総合的な経済・財務分析、水理学的調査、地質学的諸調査及び既存の報告書、諸データの詳細分析を包含するものであった。

その主要な結論は次のとおりである。

(2) 主要結論

報告書は、ルンガ川水力発電計画は技術的にフィージブルであり、紀元2004年ごろまでのグアダルカナル島北部地域の推定電力需要をまかなうことができると結論付けている。

報告書はまた、ルンガ川河口から22km地点の峡谷にダム、水力発電所を建設することを勧告している。

プロジェクトの最も経済的な推進形態としては、プロジェクトを2段階に分けることが考えられる。第1段階では高さ72m、幅158mのダムの建設、水力発電所に出力2.5MWの発電機2機、計5MWの機器設置を1982年中頃までに行い、同出力の発電機を1986年から1987年の間にさらに3機増設する。第2段階では、2000年までにダムの高さを77m、幅175mに拡張する。このダム拡張は各発電機の出力を2.5MWから4.2MWにまで拡大することができ、5機合計で最大出力21MWが得られる。33kVの送電線が水力発電所と既存の配電システムとを結ぶことになる。既存のルンガ・ポイント発電所の2機のディーゼル発電機は水力発電所の予備機となり、1993年以降は乾期に必要なに応じて運転することになる。

第1段階のプロジェクト・コスト見積では、1982年中ごろを目途に5MWの出力を得るまでに約19.2百万ソロモンドル（建設期間の資金利子を除く）かかると思われる。

19.2百万ドルのうち外国資金は17.1百万ドル（89%）となる。内部返環率（IRR）は11%と試算されており、諸条件の変化に影響される度合は比較的小さいと思われる。資産償却年限を1982年から45年とみて、内部財務返環率も同じく約11%である。

ソロモン諸島電力庁（SIEA）の自己資金として10百万ドルが確保されれば、操業当初の流動性（liquidity）は良好なものとなる。

コンサルタントは1982年6月にはプロジェクトの開始を可能にせしめるべく早急な準備を勧告している。1982年までの当座の発電量増大は計4機の中古ディーゼル発電機の増設により確保するものとし、これらの発電機は1982年以降は必要に応じて他の所へ移設する。ホニアラ発電所の既存のディーゼル発電機3機は1985年までに撤去することになる。

コスト見積の概要は次表のとおりであるが、所要外国資金17百万ドルはADB、豪州、EC、日本等から調達する計画である。日本からは5百万ドルの協調融資を希望している。

表4-2 ルンガ水力発電所建設計画コスト見積概要(第1段階分)

(単位:百万ソロモンドル)

内 容	所 要 資 金		
	国内資金	外国資金	計
(1) 土木工事、建設	0.90	7.60	8.50
(2) 発電装置、諸機械、送電装置	0.47	3.51	3.98
(3) 作業監理	—	1.06	1.06
(4) 職員教育、電力庁職員住宅建設	0.23	0.19	0.42
(5) インフレ率(年10%)	0.55	4.72	5.27
計	2.15	17.08	19.23

(3) 一般的経済的利益

ルンガ水力発電所建設計画は現在15,000人の人口を有するホニアラのみならず、ホニアラ東部、バラスナ川周辺に至るまでのグァダルカナル平原及びホニアラの西部に隣接した地域まで電力を供給することを可能ならしめるものである。

これら地域は約25,000人の人口を擁しており、1996年までに約53,000人にまで増大することが見込まれている。また本プロジェクトの開始により、グァダルカナル島北岸地域全体に電力網が張りめぐらされることになり、同地域の現在人口35,000人は1996年までに72,000人に増大すると見込まれる。

グァダルカナル島の北半分には天然資源、特に高品質の農地と熟練労働力が豊富にある。またこの地域は、英国海外開発省(ODM)の最近の調査“Land Resources of the Solomon Islands”により確認された農業開発適地(Agricultural Opportunity Areas)と符合する地域であり、電力整備がこの地域の農業開発を助長、促進することに役立つであろう。

農業開発適地の1つ、グァダルカナル平原は337km²におよび、その4%は現在未利用である。前述のODMの報告書によれば、「グァダルカナル平原は国家的資産の1つであり、こま切れの開発ではその価値を十分に利用しきれない。この地域は、乾期においても大規模耕作による作物の多角化を図ることができる唯一の地域である」とあり、この重要な国家的資産の開発には、安定価格での信頼できるエネルギーの供給を含め、適切なインフラストラクチャーの整備が是非とも必要である。

また、ルンガ・プロジェクトの開発によりムベティロンガ(Mbetilonga)地域の農業開発適地に対するアクセスが提供される。この106km²の農業開発適地はその高度(alti-

tude)のゆえに、永年作物及び温帯性作物の耕作に適した土地であることが確認されており、その種の作物の主要市場であるホニアラに近いということもあって、開発ポテンシャルは高い。

また安定価格での信頼のおけるエネルギー供給が工業の発展を促進することは言うまでもなく、農林産物の加工業(オイル・パーム、米、牛肉、コブラ、木材)に加え、新規に軽工業を開発する可能性も生まれる。現在の高い、かつ急速に値上りの続く電気税の下では、有望な企業家精神の発展が著しく阻害されている。学校を卒業したものの就職口のない者は今後急速に増大する見込みであり、これらの若者に雇用機会を与えることが緊急に必要なのである。

ルンガ・プロジェクトの開発により不要となる既存のディーゼル発電機は、グアダルカナル島以外の島の電力需要を満たすため、それらの島へ移転されることになる。これにより特にアウキ(Auki)及びギゾ(Gizo)が当面利益を受けることになろう。

最後に、本プロジェクトは外貨の大幅な節約に役立つと見込まれている。すなわち、1977年価格で、1983年に60万ドル、1986年に75万ドルの節約に役立つと予測されている。

(出典：1978年2月22日付ソロモン諸島大蔵省資料)

3. 日本からの水産無償援助案件

(1) かつお一本釣訓練船の供与

ソロモン大洋及び78年から設立される国営漁業開発会社において、かつお釣漁業に従事する漁民を訓練する必要がある。ソロモン政府はHoniara Technical Instituteの中の海洋訓練学科で、漁業経営管理、造船技術、漁撈技術等の教育を、欧州開発基金から、建物、機材及び人件費の援助を得て実施している。

しかし、漁撈実習は、今までソロモン大洋の民間ベースの援助に頼ってきただけで、学校付属の訓練船を所有していなかったため、どうしても計画的に十分の訓練はできなかった。こういった現状において、ソロモン政府はかつお一本釣訓練船の無償供与を期待している。

(2) 冷蔵運搬船の供与

ソロモンのSIACOという公社が設立した魚類集荷所、ホニアラ、ツラギ、アウキ、ノロ等を冷蔵運搬船が巡回し、それら拠点で漁民に氷を配給する一方、漁民の漁獲した魚を冷凍保存して置き、それらの魚を一定期間ごとに集荷してまわり、ホニアラ、アウキの魚の消費地冷蔵庫に運搬しようというものである。これらの計画が軌道にのり、魚が国内消

費以上に生産されるようになれば、PNG等に輸出することも考えられている。

(3) 沿岸漁業振興センター設立計画

ソロモン諸島の沿岸漁業は未だに、自給自足的な漁業のみで、企業的漁業は存在していない。そこで、ソロモン政府はマライタ島のアウキに沿岸漁業振興センターを設置することにより、沿岸漁業を企業化するために必要な造船、漁撈、エンジンの運転技術等の教育訓練を行う計画を持っている。この計画が軌道に乗れば、こうした拠点をもニアラ、ギゾ等にも設置したいという意向である。ソロモン政府は、センターの建物以外にも、技術指導を行う青年海外協力隊員の派遣を希望している。

4. 電気通信案件

ソロモン政府は現在推進中の国家開発計画のうち、国内広帯域電気通信網の整備に関する Feasibility Study の実施について日本に協力を求めており、その概要は次のとおりである。

(1) 計画の内容

ソロモン政府は、国家開発計画の中で国内電気通信網の整備を最重要プロジェクトの1つとして位置付け、その一環として、島嶼間を結ぶ広帯域通信網を開設するものである。

(2) 広帯域回線の必要性

開発計画によると、無電話地域の解消を図るため、ホニアラの他20ヶ所に電話システムの導入を計画しており、ホニアラの交換センターを通して各島嶼の交換機に接続するためには、ある程度以上の回線の確保が必要である。

(3) プロジェクトの効果

ソロモン諸島は、ホニアラを中心として東西約800Kmにわたる多数の島々からなり、これらの島嶼間を広帯域通信網で結び、コミュニケーションの疎通を図ることは、同諸島の経済、文化の発展に寄与し、開発の促進に与える影響は極めて大なることが期待される。

(4) 主要工程

現在、主要島嶼間の通信は、短波SSB回線によって行われているが、回線の品質及び容量は十分満足するものでなく、これを改善するためUHF、マイクロウェーブシステムの導入を希望しており、次の地域における置局を希望している。

Honiara, Tenavatu, Tetere, Ruavatu, Marau, Visare, Tamba, Tulagi, Auki, Dala, C.Hartig, Haja, Kirakira, Santa Cruz, Buala, Yandina, Seghe Airfield, Munda, Noro, Gizo, Mbarakoma Airfield, Sasamunga, Taro Airfield.(以上23局)

なお、上記23局はターミナル局として希望しているものであるが、調査の結果、ルートの選定条件により変更もあり得るものと思われる。

(5) そ の 他

本件については、オーストラリア政府の援助により Feasibility Study が実施され、方式等について一部報告されているが、ソロモン政府はその信頼性に満足していないといわれ、当該調査結果に関係なく、計画全体に関する調査の実施について、わが国に協力を求めているものである。

5. 内航船供与の要請

既に第2章11.運輸の項で説明したとおり、広い水域に多数の諸島が散在するソロモン諸島においては、国家の統一、経済発展のために島嶼間の海運の振興が是非とも不可欠である。特に1978年7月7日の独立を契機として、また今後各種開発プロジェクトの進展と相俟って、島嶼間の人及び貨物の往来が急増することは十分予想される。

このような状況に鑑みて、ソロモン政府は240トン級内航船を新たに6隻必要としており、日本からの無償供与を希望している。

ソロモン政府によれば、このうち2隻は緊急に必要とされている。

ソロモン政府の計画仕様、試算では、68人乗（内乗組員10人）、貨物積載量70トンないし5,600立方フィート、速度毎時8ノット以上、航続距離2,000マイル以上、船体長120フィート、トン数240トン、1隻当り40万ソロモンドルといわれる。

JICA

