

カーボ・ヴェルデ共和国
島間輸送貨物船建造計画
事前調査報告書

平成3年9月

国際協力事業団

LIBRARY

JICA LIBRARY



1095486(5)

23222

カーボ・ヴェルデ共和国
島間輸送貨物船建造計画
事前調査報告書

平成3年9月

国際協力事業団



マイクロ
フィルム作成

序 文

日本国政府は、カーボ・ヴェルデ共和国政府の要請に基づき、同国の島間輸送貨物船建造計画にかかる事前調査を行うことを決定し、国際協力事業団が、この調査を実施いたしました。

当事業団は、平成3年8月17日から9月3日まで運輸省海上技術安全局造船課国際業務室補佐官 田中護史氏を団長とする事前調査団を現地に派遣しました。

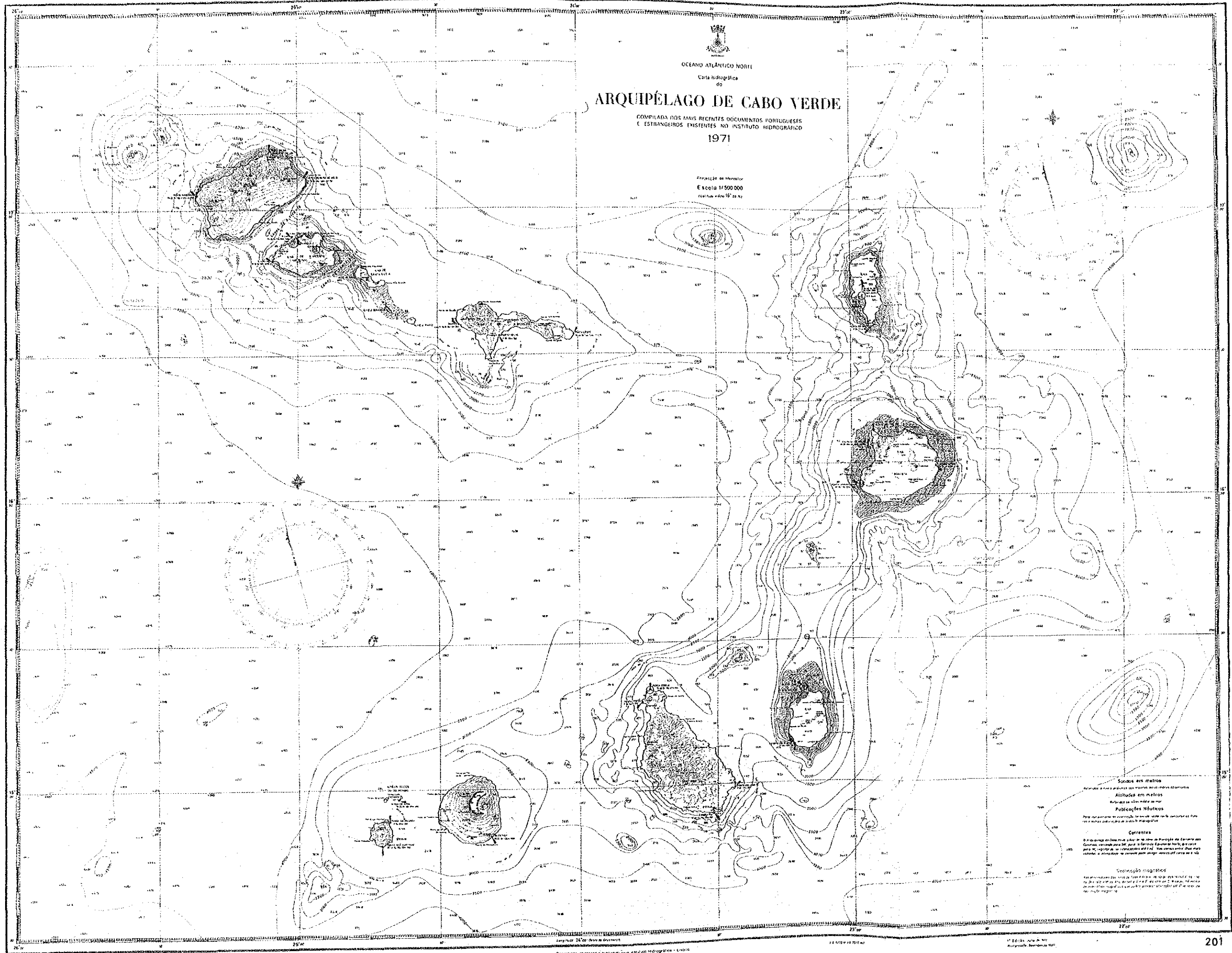
調査団はカーボ・ヴェルデ国関係者と協議を行うとともに、計画対象地域における現地調査を実施し、帰国後の国内作業を経て、ここに本報告書完成の運びとなりました。

この報告書が、今後予定されている基本設計調査の実施、その他関係者の参考として活用されれば幸いです。終りに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成3年9月

国際協力事業団

理 事 数 原 孝 憲



OCEANO ATLÂNTICO NORTE
Carta hidrográfica

ARQUIPÉLAGO DE CABO VERDE

COMPILADA DOS MAIS RECENTES DOCUMENTOS PORTUGUESES
E ESTRANGEIROS EXISTENTES NO INSTITUTO HIDROGRÁFICO
1971

Projeção de Mercator
Escala 1:500 000
(1:500 000 = 1:500 000)

Sondagens em metros
Indicadas a uma profundidade dos pontos em metros observados.

Altitudes em metros
Indicadas em metros sobre o mar.

Publicações Náuticas
Para obter informações sobre as condições de navegação, consulte as publicações náuticas e as cartas náuticas publicadas pelo Instituto Hidrográfico.

Correntes
O equipamento de observação para a determinação das correntes foi utilizado durante a expedição de 1968-1969. Os dados foram compilados e publicados em 1971. Para mais informações consulte as publicações náuticas.

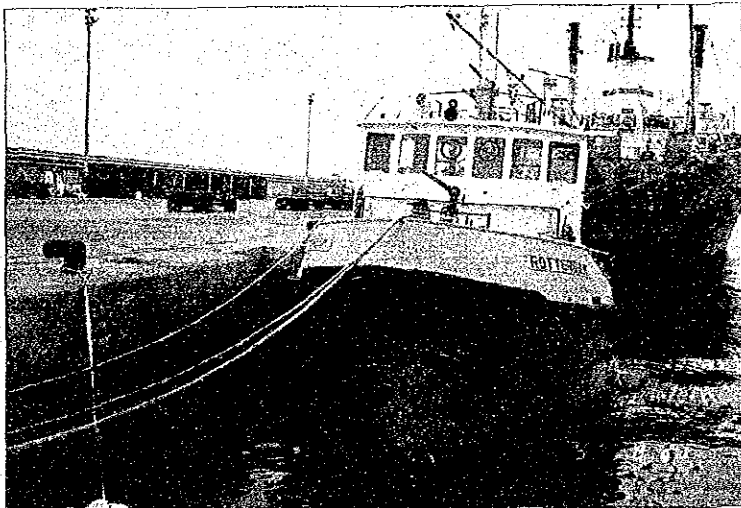
Verificação magnética
As declinações magnéticas foram verificadas em 1968-1969. Os dados foram compilados e publicados em 1971. Para mais informações consulte as publicações náuticas.



プライア港第2号岸壁
停泊中の貨物船BRAVA号



同上荷役風景



プライア港第1号岸壁



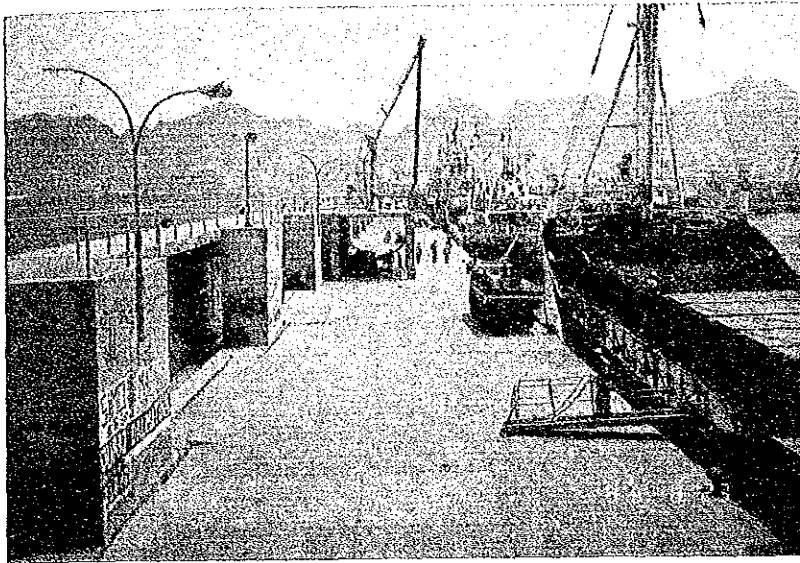
プライア港第2岸壁
SOTA VENTO号



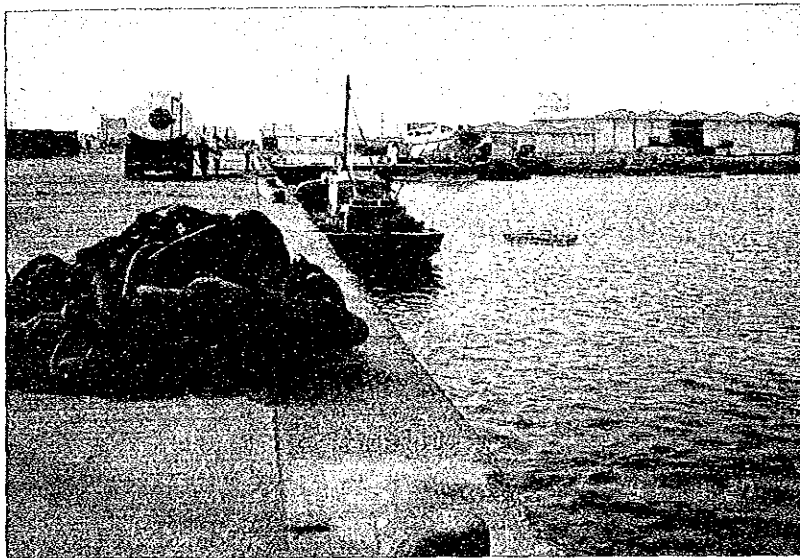
同上



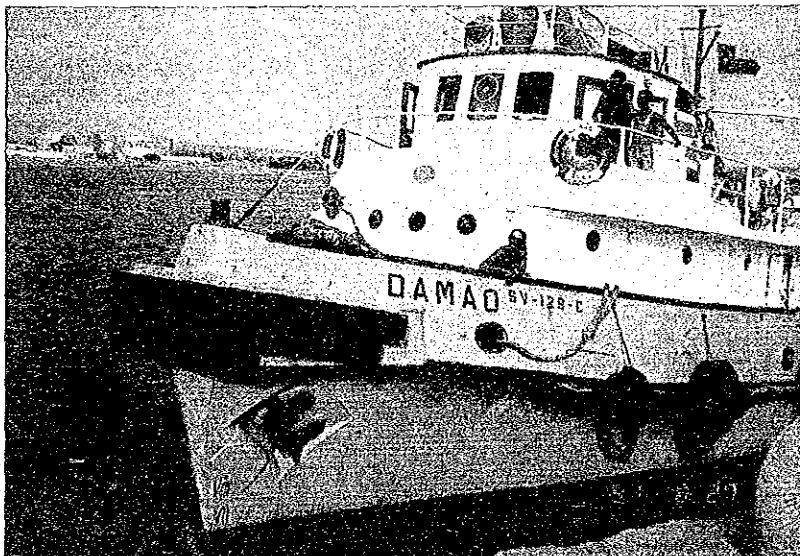
プライア港
上屋及びコンテナヤード



ポルトグランデ港第1号突堤
(ミンデロ島)



パルメイラ港
(サル島)

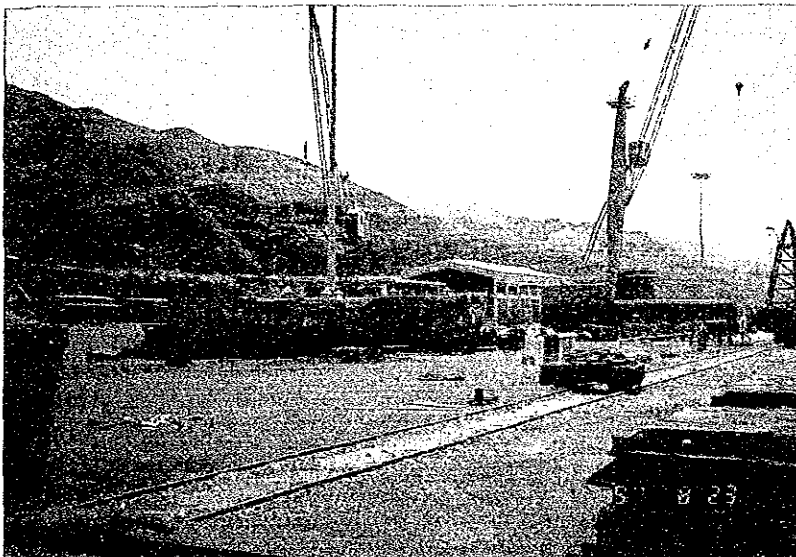


同上

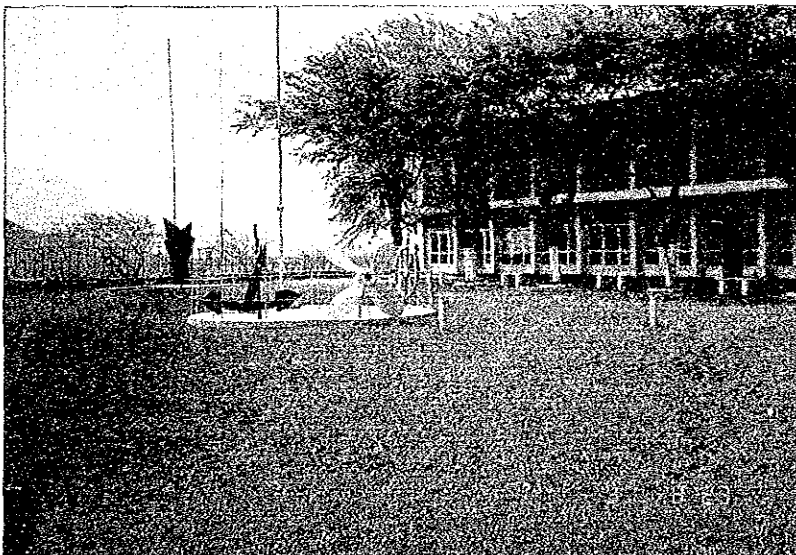
CABNAVE造船所 (民間)



同上



海員養成学校
(ノルウェーの無償協力施設)



要 約

カーボ・ヴェルデ共和国はセネガル共和国の西約600kmに位置し、北緯16度、西経24度を中心とする半径約200kmの中に点在する主要9島により成り立つ群島国であり、総人口33万人、面積4,033km²を有する。

同国はその地形的な要因に加え、雨期には洪水に、また乾期には強風、濃霧の悪天候にしばしば見舞われるなど厳しい気候のため、食糧自給率は非常に低く、大半を外国からの輸入または援助に依存している。特に、近年は人口の増加、経済開発の進展にともない外国貨物量の取扱量は年10%近い割合で急激に伸びている。これらの輸入物資は大部分、サンチャゴ島及びサンヴィセンテ島にある2つの国際貿易港に陸揚げされ、他の島へARCA VERDE海運公社所有の島間連絡船により輸送されている。

ARCA VERDE海運公社は、1980年代に西ドイツから供与された4隻の船舶を含め、計7隻の船舶を有し、旅客・貨物の輸送にあっている。西ドイツからの船舶の供与により、旅客輸送については十分に需要を満たすことが可能となったが、貨物輸送については貨物需要が急激に伸びてきたことに加えて、島間の貨物輸送の主戦力である唯一の長距離輸送船は非常に旧式なため、しばしば故障を起こし、もはや食糧他生活物資について島間の定期的な輸送を確保することは極めて困難な状況になっている。

以上の背景から、カーボ・ヴェルデ共和国政府は増大する国内貨物需要に対応するため国際貿易港から他島への国内輸送用貨物船についての無償資金協力を我が国に対し要請越したものである。この要請に応じて、日本国政府はその要請背景、内容の確認、本計画の必要性を検討するため事前調査を実施することを検討し、国際協力事業団は平成3年8月18日から9月1日まで事前調査団をカーボ・ヴェルデ国に派遣した。

当初要請された船舶は、バラ荷積み貨物船（積載能力300トン/500m³、航海速力9ノット、3～5トンクレーン2基）2隻であったが、現地において要請内容をARCA VERDE公社、計画協力省に確認したところ、以下のとおりの変更があった。

- ① 貨物量の伸びに対応し、積載能力400トン/550m³、500GWTへの規模の増大。
- ② 船長、機関長用の一人用船室3室、他の乗組員用二人用船室4室の設置。
- ③ 旅客輸送を常時行うものではないが、病人輸送等緊急的な用途にも対応可能なよう8～10人旅客用サロンの新規設置
- ④ 9ノットから12ノットへの航行速度の変更。

（これについては、一番輸送量の多い南部島しょ群の中心ープライア港と北部島しょ群の中心ポルト・グランデ港間を12時間以内で輸送可能とし、目的地で積み込み後、同日中に出港可能とすることで、港湾費の削減を図ることを目的としている。）

⑤ 将来のコンテナ化に対応するためのカーゴ・ホールド等の付加。

上記変更については、実状からみて妥当と判断されることから基本的に受け入れることとして、議事録に記載した。なお、要請は上記仕様の貨物船2隻であったが、当初要請の船舶規模から大きな費用を伴う変更であり、また公社が近い将来、内航に専従し、運航形態も大きく変わることが予想されることから、今回の計画では1隻のみを対象とし、将来の運行・運営実績を見た上で、残り1隻については検討することにした旨相手方に申し入れ、議事録により今回の計画対象を1隻に限定した。

最終的に議事録で確認した本船の仕様は以下の通りである。

1. 船 数	1隻
2. 主要寸法	積 載 能 力 約400トン/550m ³
	船 長 約45m
	航 海 速 力 12ノット/時
	ク レ ーン 2基 3～5トン
	乗 組 員 数 10人
	船 室 一人用3室、二人用4室
	サロン旅客数 6～8人

本計画は新規貨物船の建造により、現在策定中の第3次5ヶ年国家計画（1991-1995）の重点分野に沿うものであり、カーボ・ヴェルデ国の生活物資の安定供給を図り、国民経済、国家経済、民生の安定化に寄与するものであり、便益は広く国民全般にもたらされることから、我が国の無償資金協力の目的に合致するものである。

現在、ARCA VERDE海運公社は、国内海上輸送とともに国外輸送も行っているが、同国では民間の海運部門も発達しており、採算の取れる分野については民間船が多数投入されており、中でも外貿部門は殆ど民間で行われている。ARCA VERDE海運公社は採算の取れない生活必要物資の内貿輸送を主に行っており、これらの輸送による赤字を外貿輸送の黒字でかろうじて補っている状況にある。このため、ARCA VERDE海運公社は採算の採れる外貿部門は民間に委譲あるいは独立した形で民営化し、逆に採算に乗せるのが難しい内貿部門については公定料金体系を確立し、赤字部分への国庫補助金を受ける形で、主に生活必需品の内貿輸送に専従することを希望しており、国レベルでも検討されているところである。

いずれにしろ、ARCA VERDE海運公社の経営形態が変更されることはあっても、今回要請の貨物船は国内島しょ間の生活物資輸送に国有船として従事することには変わりはない旨、協議の席上、確認を得ている。このため当初懸念された公社の民営化、それに伴う本船の民間への委譲については、外貿部門の民営化が行われたとしても、本船の運航には影響を与えるものではないことから、本件の無償資金協力事業実施については特段の障害は無いものと判断される。

なお、要請船舶についての仕様は、現に使用している貨物船“BRAVA”の仕様と基本的に同様であり、基本設計の段階ではこれを基に、同国の実状・要請に合わせて改善を行っていく必要がある。特にコンテナ化については、ARCA VERDE公社も現状においては貨物輸送の実状から完全なコンテナ船を望んではおらず、将来のコンテナ化にも対応可能なようにカーゴ・ホールド等への工夫を望んでおり、基本設計調査時に詳細な検討を加える必要がある。また、航海速度についてはカーボ・ヴェルデ国側は港湾費の削減を大きな目的として速度向上を望んでいるが、これについては燃料費も勘案して、現在運航中の貨物船と同程度の航海速度とした場合と運営上どちらが得策であるかを検討の上、機関部の仕様を決定する必要があると思われる。さらに全体計画額には、回航費も大きな影響を与えることから、船体規模については、回航形態も考慮の上、最適規模とする必要がある。

なお、同国における海員養成、検査制度、造修施設等については不安要素はなく、特に専門家派遣等の必要はないと判断されるが、新船の慣熟訓練の一貫として回航時における縦船指導等は無償資金協力の一貫として本計画に組み込む必要があると思われる。

目 次

序 文
地 図
写 真
要 約

第1章 緒 論	1
1-1 要請背景と経緯	1
1-2 調査団の構成	1
1-3 調査日程	2
第2章 計画の背景	3
2-1 カーボ・ヴェルデ共和国の概要	3
2-2 海上輸送サービスの現況	6
2-3 海上輸送関係設備、船舶の現況	11
2-4 既存計画との関連	17
2-5 関係機関の組織及び業務・運営内容	18
第3章 要請背景・内容の確認	22
3-1 要請背景	22
3-2 要請内容の確認・協議	22
第4章 結 論	24
4-1 本計画の必要性	24
4-2 基本設計調査にあたっての留意点	24
付属資料	25
1. 議事録（ポルトガル語）	27
2. 議事録仮訳	31
3. 面会者リスト	35
4. 要請書（最終版）	37
5. 第3次5ヶ年計画（官報一部抜粋）	48

6. 国家省庁組織（官報一部抜粋）	53
7. ARCA VERDE社所有船舶の概要	58
8. CABNAVE 社の概要	81
9. データ集	84

第1章 緒 論

1-1 要請背景と経緯

カーボ・ヴェルデ共和国はセネガル共和国の西約600kmに位置し、北緯16度、西経24度を中心とする半径約200kmの中に点在する主要9島により成り立つ群島国であり、総人口33万人、面積4,033km²を有する。

同国はその地形的な要因に加え、雨期には洪水に、また乾期には強風、濃霧の悪天候にしばしば見舞われるなど厳しい気候のため、食糧自給率は非常に低く、大半を外国からの輸入または援助に依存している。特に、近年は人口の増加、経済開発の進展にともない外国貨物量の取扱量は年10%近い割合で急激に伸びている。これらの輸入物資は大部分、サンチャゴ島及びサンヴィセンテ島にある2つの国際貿易港に陸揚げされ、他の島へARCA VERDE海運公社所有の島間連絡船により輸送されている。

ARCA VERDE海運公社は、1980年代に西ドイツから供与された4隻の船舶を含め、計7隻の船舶を有し、旅客・貨物の輸送にあっている。西ドイツからの船舶の供与により、旅客輸送については十分に需要を満たすことが可能となったが、貨物輸送については貨物需要が急激に伸びてきたことに加えて、島間の貨物輸送の主戦力である唯一の長距離輸送船は非常に旧式なため、しばしば故障を起こし、もはや食糧他生活物資について島間の定期的な輸送を確保することは極めて困難な状況になっている。

以上の背景から、カーボ・ヴェルデ共和国政府は増大する国内貨物需要に対応するため国際貿易港から他島への国内輸送用貨物船についての無償資金協力を我が国に対し要請越したものである。この要請に答えて、日本国政府はその要請背景、内容の確認、本計画の必要性を検討するため事前調査を実施することを検討し、国際協力事業団は平成3年8月18日から9月1日まで事前調査団をカーボ・ヴェルデ国に派遣した。

1-2 調査団の構成

総 括	田 中 護 史	運輸省海上技術安全局造船課国際業務室補佐官
無償資金協力	大 竹 庄 治	外務省経済協力局無償資金協力課
計 画 管 理	荒 津 有 紀	国際協力事業団無償資金協力調査部基本調査第二課
運 航 計 画	比 嘉 一 高	(財)日本国際協力システム
通 訳	田 中 由 美	(財)国際協力サービスセンター

1-3 調査日程

日付	曜日	田中護史、大竹庄治、 荒津有紀	比嘉一高、田中由美	調査内容
8/17	土	東京(AF275) →パリ	東京(AF275) →パリ	
18	日	パリ(AF323) →ダカル	パリ(AF323) →ダカル	
19	月			11:00 日本大使館表敬 13:00 大使主催昼食会
20	火	(大竹、荒津はセネ ガル・グェルタペ 市場改修計画事前 調査より引続き本 調査に参加) ダカル(VR743) →ナイイ	ダカル(VR743) →ナイイ	
21	水			9:00 計画協力省 ARCA VERDE海運公社 表敬、協議 11:00 ナイイ港視察 18:30 運輸通信庁表敬
22	木			9:00 ARCA VERDE海運公社と協議 13:00 海運公社主催昼食会 16:00 海運局、海運公社と協議 18:00 計画協力省、海運公社と協議
23	金	ナイイ(VR4020) → サンダセンテ	ナイイ(VR4020) → サンダセンテ	8:30 糸トラン港視察 CABNAVE社船舶修理ヤード視察 11:00 ARCA VERDEダカル支局
24	土	サンダセンテ(VR429) → ナイイ ナイイ(DS642) →ダカル	サンダセンテ(VR429) → ナイイ	14:00 計画協力省と議事録署名
25	日	ダカル(AF322) →		休 日
26	月	→パリ		資料収集
27	火	パリ(AF276) →	ナイイ(VR400) →サル	資料収集
28	水	→東京		資料収集
29	木		サル(VR428) →ナイイ	資料収集
30	金			資料収集
31	土		ナイイ(DS642) →ダカル ダカル(RK036)	
9/ 1	日		→パリ	
2	月		パリ(AF276) →	
3	火		→東京	

第2章 計画の背景

2-1 カーボ・ヴェルデ共和国の概要

2-1-1 一般概要

カーボ・ヴェルデ共和国は、アフリカの西海岸セネガル共和国の西約600kmの海上、北緯16度、西経24度を中心とする200kmの中に点在する主要9島から成る島嶼国である。総面積4,033km²を有し、総人口33.7万人、人口密度は84.39人/km²である。各島は火山島で険しい火山岩の海岸を形成し、平野部は少なく、標高2,829mの山を擁する島もある。

気候は海洋風と貿易風のため、年平均気温約25度で、最低気温は20度以下には下らない。年間の風向は大約3つの風向で、北東からの湿気を含んだ涼しい風、アフリカ大陸からの乾燥した突風に近い暖い風（10月～6月）及び南、南西からの湿気を含んだ雨をもたらす風（8月～10月）から成ると言われ、年間降雨量も少ない。気候の苛酷さのため、農業をはじめ各種産業の発展に大きな影響を及ぼしている。

人口の増加率は25%、出生率36.4%、死亡率8.2%、幼児死亡率65.9%となっている。

カーボ・ヴェルデ共和国は1975年5月ポルトガルからの独立国であり、公用語はポルトガル語で、クリオウル語という方言も一部で用いられている。国民の70%はポルトガル人との混血系といわれ、国民の殆んどが、カソリック教徒で、穏健な国民性を有し、治安の良い国である。

教育については、義務教育が6年で（初等教育4年、初等教育補修科2年）、その後5年間は中高等教育（中等教育3年、高等教育2年）と3年の専修学校制度がある。高校卒業生で大学進学希望者は1年予備校に入学することになっている。大学は国内にないため、海外留学（ポルトガル、ヨーロッパ諸国、東欧諸国、ブラジル等）となり、希望者には奨学金制度が充実している。

表2-1 国全体及び島毎の概況

	全 国	サント ペドロ	サント アンソ	サント ニコラウ	サル	ボビスタ	マイオ	フォイ	ラバ	
人口	336,798人	171,433	51,257	43,272	13,577	7,998	3,457	4,964	33,860	6,980
面積	4,033 km ²	991	227	779	349	216	620	269	476	64
学校 (小)	347校	160	20	76	25	4	8	9	35	10
(中)	27"	13	2	4	2	1	1	1	2	1
(高)	8"	3	2	1	-	1	-	-	1	-
自動車数	14,000台	8,000	4,000	120	100	200	70	70	250	80

表 2-2 月別気象状況

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
風 向	北東	北東	北東	北東	北東	北東	北東	北東 東南東	同左	北東 東北東	同左	同左
風 速 (km/h)	29/38	同左	同左	20/28	同左	12/19	同左	6/11 12/19	同左	20/28	同左	29/38
降雨量	無	無	無	無	無	無	7月15日から10月15日は雨 季だが、近年は非常に小量				無	無
気 温 (°C)	22/21	22	24	25	26	27	28	29/30	29/30	28/27	26/25	24/23
湿 度	50	40	42	45	50	60	60 ~ 65	65 ~ 70	70 ~ 75	65 ~ 70	60 ~ 65	60

2-1-2 社会経済概況

1991年4月に独立後15年間大統領の地位にあった独立共和党(PAIC)の党主ペレイラ氏が
大統領選挙に敗れ、新たに無党派のゴメスモンテイロ氏が大統領に就任した。政治的安定は保ち
つつも、憲法、政策及び第3次5ヶ年計画(1991~1995)等見直し検討で、体制整備がやや遅れ
気味である。

主要産業は農業、畜産、漁業であるが生産量は下表の通りである。

表 2-3 主要農産物生産量

(メトリック・トン)

品 目	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
トウモロコシ	4,400	2,700	2,525	1,300	12,100	21,200	16,500	7,300
豆 類	2,960	2,200	5,395	2,100	6,000	14,000	14,200	8,900
アイリッシュポテト	1,300	800	2,500	3,300	2,500	3,000	3,400	1,920
スイートポテト	2,000	1,600	2,100	2,600	6,620	13,700	12,000	16,000
キ ャ サ バ	800	950	1,600	2,100	3,500	6,200	5,700	3,000
バ ナ ナ	3,000	3,000	3,000	5,000	3,700	4,500	6,400	5,400
砂 糖	8,000	9,000	8,500	13,200	10,000	15,000	15,000	18,150
コ ー ヒ	-	-	-	40	60	34	50	-
野 菜	975	1,100	2,000	2,700	1,700	5,000	6,500	9,205

(地方開発省資料)

表 2-4 畜産生産量

(トン)

	1985	1986	1987	1988	1989
肉	2,193	2,417	4,231	5,127	7,360
牛 乳	1,630 ℓ	1,755 ℓ	2,438 ℓ	2,438 ℓ	2,802 ℓ
卵	9,261 M	10 M	9,550 M	12,490 M	11,470 M

(地方開発省資料)

漁業は、漁獲高については沿岸零細型、商業型合わせて9,000トンないし15,000トンに達し、重要な動物蛋白質供給源であると共に輸出総額の40%~60%を占めるに至っている。ちなみに国民1人当り魚類の消費量は年間28kgで世界平均消費量約13kgを大きく上回っているといわれている。

苛酷な気候風土のため、農業、畜産、漁業の生産の伸びは小さく、輸入への依存度が高い。

国民の必要物資（食料、建設用資材、開発必要機材等）の需要を満たす上で、主要輸入食料の価格調整、地方への流通、資金の十分な活用を図るため輸入公社EMP Aが設置され、主要物資輸入と卸売りをを行っている。

貿易は、1989年輸出の16倍の輸入超過となっている。カーボ・ヴェルデの経済的状況は徐々に改善されつつも、満足すべき状況になく、外国からの援助によってようやく経済が保たれている。国民の海外への出稼ぎも多く、米国20万人、ヨーロッパ30万人の出稼ぎがあり、これらの送金も貿易外収入として大きく（約22.7億エスクード、1988年）、外国援助共々国家経済の支えとして大きな役割を果たしている。

表2-5 経済指標

(単位：100万エスクード)

	1984	1985	1986	1987	1988
国民総生産	11,548.3	13,081.1	15,558.3	17,984.1	20,640.3
実質国民総生産	11,214.1	12,794.0	17,353.6	17,840.4	20,634.5
1人当り実質国民総生産 (US\$)	401.7	418.8	572.1	711.1	797.6

表2-6 貿易統計

(単位：100万エスクード)

	1985	1986	1987	1988	1989
輸出 (FOB)	524	355	561	241	527
輸入 (CIF)	7,663	8,601	8,596	8,626	8,706

1989年は漸定値

(1990年11月 計画協力省統計局)

2-1-3 運輸事情

(1) 航空

国際線については、カーボベルデ航空 (TACV) が、首都プライアからダカール (セネガル) へ週3便HS-7 (HAWKER SIDDELEY748、定員40人) を、サル島 (国際空港) からポルトガルへ週2便A-310を定期便として就航している。その他パリ、ボストン、アムステルダム、リオ・デ・ジャネイロへの便が随時運航している。

国内線については、カーボベルデ航空 (TACV) が、バラバ島以外の各島に毎日1便以上、EM (BRAZILIA-EMB)、DH (TWIN OTTER)、CS (CASA) の三機種の小型プロペラ機 (定員20

人)を運航させ、週291便の運航スケジュールで増便傾向にあり、座席利用率も86年50%、87年60%、88年70%と高い利用率でほぼ満席状態となっている。

主な輸送ルートはプライア-サンビセント、プライア-サル、サンビセント-サル間である。今後増便の可能性が高く、海上旅客輸送への影響が予想されることから協調運航が必要である。

表2-7 航空機供給座席数と利用者数

	1986	1987	1988
—国内線— 供給座席数 利用者数	40,924,670 23,024,172	51,157,100 30,853,400	49,200,716 31,513,096
—国際線— 供給座席数 利用者数	88,679,636 56,090,681	172,018,520 85,843,300	193,666,288 91,445,582

(TACV)

(2) 陸上輸送

各島とも火山島で、火山が多く、平野部が少ないことから道路事情が悪く、村によっては陸上からのアクセスが不可能な箇所も多々あり、町の幹線道路もアスファルト舗装は殆どなく、石畳が中心である。地方ではトラックによる人又は物資輸送が行なわれ、大量輸送のバスはわずかにプライア市内で10台程度が運行しているに過ぎない。タクシーも運行しているが台数は不明である。全国の自動車台数は1,400台でその約6割の800台はサンチャゴに集中している。自動車台数は微増傾向にあるが、住民の絶対数が少ないため、陸上輸送需要が少なく逼迫した状態にないようである。

2-2 海上輸送サービスの現況

(1) 輸送サービス

離島国であるが故に、国民の足の確保、生活必需物資の輸送確保は、国民の民生安定と経済開発推進に重大な影響を及ぼすもので、政府も公共性の高い事業として重要視している。

海外から輸入された生活物資を始め、建設資機材、米、穀物、その他の食料品、燃料等の輸入物資は、貿易港のプライア港及びポルトグランデ港(ミンデロ)から、各島へ分配輸送される。輸入、分配については輸入公社のEMPAの管理運営で、輸送については、海運公社ARCA VERDEがその所有船舶を駆使して、定期的には又は不定期的に分配輸送に当たっている。

貨客船については、現状の輸送能力で住民の需要に答えているが、貨物船については、老朽船が多く(既に1991年当初船令31年の“ARCA VERDE”は廃船処分)、メンテナンス、船速の低下、予備品の調達問題等で稼働率が低下し、十分な供給が出来ない状態になっている。

現在、航路路線は、殆んど全島を網羅する循環ルートを幹線に、南群島のプライアを中心と

表2-9 離島間輸送量実績

-1986-

	サンチャゴ		S. ビセンテ		フォゴ		ブラバ		S. ニコラウ		ホアビスタ		サル		S. アントン		マイオ		計	
	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客
ウチゴ	0	0	4,241.1	68	3,791.3	2,831	1,381.4	2,187	226.8	0	44.7	2	1,365.9	6	56.4	0	1,152.7	90	18,262.3	5,204
S. ペペ	5,971.9	31	0	0	1,504.9	68	682.8	68	5,188.3	234	0	0	935.3	0	11,755.7	37,463	330.5	0	26,349.9	37,364
フイゴ	241.9	2,863	218.0	27	0	0	244.1	1,038	0	0	0	0	2.8	0	0	0	0	0	706.8	4,008
アラカ	104.5	1,958	0	0	167.6	903	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	272.1	2,865
S. ココ	0	0	204.7	170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	204.7	170
ウチゴ	12.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	290.0	0	0	0	0	0	302.5	0
イキ	2,458.6	0	896.6	16	0	0	0	0	100.4	0	93.1	0	0	0	24.0	0	0	0	3,582.7	16
S. テテ	420.0	3	1,465.7	34,846	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,895.7	34,854
アヒ	156.9	112	0	0	0	0	0	0	40.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	196.9	112
計	9,366.3	4,930	7,016.1	35,147	11,463.3	3,508	2,308.3	3,353	5,558	234	137.8	2	2,594	6	11,816.1	37,463	1,483.2	90	51,743.6	85,093

(ARCA VERDE)

-1987-

	サンチャゴ		S. ビセンテ		フォゴ		ブラバ		S. ニコラウ		ホアビスタ		サル		S. アントン		マイオ		計	
	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客
ウチゴ	0	0	629.1	1,174	10,204.7	3,059	2,377.1	1,755	47.8	93	1,341.2	39	1,923.6	137	0	0	521.6	21	17,850.1	6,233
S. ペペ	1,692.6	901	0	0	956.2	400	113.6	212	1,515.6	372	57.1	19	179.0	149	8,468.9	39,651	0	0	13,003.0	41,704
フイゴ	436.4	2,923	67.8	351	0	0	233.6	1,503	0	11	0	0	0	22	0	0	0	0	893.8	4,810
アラカ	55.3	1,868	8.4	127	209.7	1,282	19.3	0	0	0	0	0	16.0	0	0	0	0	0	309.2	3,277
S. ココ	257.8	111	183.1	691	1.6	10	0	0	0	0	0	0	14.7	89	0	0	0	0	457.2	901
ウチゴ	13.1	110	0	69	0	56	0	45	0	136	0	0	201.6	1	0	0	0	0	214.7	417
イキ	703.1	297	41.0	252	77.0	53	2.7	3	163.4	82	276.3	0	359.0	0	80.0	2	0	0	1,708.0	689
S. テテ	0	0	1,513.7	35,732	0	0	0	35	0.3	0	0	0	0	0	58.8	0	0	0	1,572.3	35,767
アヒ	7.1	82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.1	82
計	3,170.4	6,292	2,643.1	38,399	12,040.2	4,870	2,812.8	3,553	1,727.1	699	1,675.1	59	2,698.9	398	8,627.7	39,653	521.6	21	35,916.9	93,940

-1988-

	サンチャゴ		S. ビセンテ		フォゴ		ブラバ		S. ニコラウ		ホアビスタ		サル		S. アントン		マイオ		計	
	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客
ウチゴ	0	0	2,910.7	2,352	5,052.2	4,807	2,528.2	2,332	545.8	257	1,125.7	371	1,976.6	580	3,529.1	0	558.5	303	18,226.8	11,002
S. ペペ	4,572.0	2,143	0	0	1,901.3	852	279.7	258	2,692.7	1,407	694.3	23	1,953.7	412	4,636.5	39,295	609.9	5	16,734.3	44,195
フイゴ	613.5	5,014	325.7	677	0	0	926.5	1,749	2.3	60	2.0	2	8.8	98	0	0	0.1	0	1,833.9	7,630
アラカ	328.7	2,682	37.8	176	430.2	1,486	0	0	0	0	0	0	1.9	8	0	0	0	0	798.6	4,352
S. ココ	133.0	237	425.3	1,456	0	20	0	0	0	0	0	0	115.2	604	0	0	0	0	733.5	2,417
ウチゴ	132.9	21	37.4	71	0.3	0	0	0	0	0	0	0	13.6	15	0	0	0	0	189.2	107
イキ	790.2	548	310.8	510	134.6	237	0	104	126.5	337	3.5	4	0	0	0	0	0	0	1,385.6	1,790
S. テテ	0	0	2,519.6	36,607	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,519.6	36,607
アヒ	58.8	154	0	0	0.6	6	10.4	0	0	0	6.7	3	0	0	0	0	0	0	76.5	163
計	6,694.3	10,899	6,567.3	41,949	7,519.2	7,209	3,744.8	4,443	2,767.3	2,111	1,832.2	403	4,074.8	1,717	8,159.6	39,295	1,163.5	308	42,528.0	102,233

	サンチャゴ		S. ビセンテ		フォゴ		ブラバ		S. ニコラウ		ホアヒスタ		サル		S. アントン		マイオ		計	
	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客
物産	0	0	1,581.7	2,004	4,343.2	4,855	796.7	2,269	263.3	228	908.9	381	3,556.8	567	0	186	292.5	505	11,743.1	10,995
S. 政府	2,926.2	1,868	0	4	1,263.4	465	114.6	98	4,652.6	1,666	194.9	173	959.7	363	11,127.7	39,496	368.4	0	21,612.1	44,176
フィフ	462.6	4,839	222.3	634	0	75	109.3	1,122	3.0	13	3.7	13	26.1	156	0	0	0	0	647.0	6,652
グレイ	192.4	2,271	14.8	61	104.3	1,112	0	0	0	0	0	0	1.5	5	0	0	0	0	312.3	3,449
S. 政府	91.1	235	207.1	1,477	0	12	0	0	0	0	0	0	138.2	528	0	0	0	0	436.9	2,252
行政	75.2	254	18.0	220	0	15	0	0	0	5	0	0	31.5	195	0	0	0	0	124.7	689
イム	538.4	551	314.0	441	42.7	198	0	34	187.5	428	0	182	0	0	0	0	0	0	1,092.6	1,634
S. 政府	280.0	168	1,638.1	36,218	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,978.1	36,404
マイ	271.0	550	0	0	17.5	3	11.4	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	299.9	558
計	4,856.9	10,772	4,056.0	41,059	5,776.1	6,735	1,032.0	3,528	5,106.6	2,340	1,107.5	749	4,713.8	1,639	11,127.7	39,682	699.9	505	33,437.4	107,293

	サンチャゴ		S. ビセンテ		フォゴ		ブラバ		S. ニコラウ		ホアヒスタ		サル		S. アントン		マイオ		計	
	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	旅客
物産	0	0	2,590.0	1,984	3,569.4	3,372	977.9	1,035	291.4	568	345.9	109	1,058.4	579	220.0	150	241.1	625	9,334.0	8,402
S. 政府	3,367.9	1,654	0	0	743.1	758	268.6	104	3,967.4	1,594	95.4	41	405.2	164	19,038.9	32,630	69.5	44	27,077.0	31,249
フィフ	789.5	4,125	245.0	305	0	0	144.8	1,320	6.0	28	2.4	9	28.3	98	0	0	0	30	1,216.0	5,915
グレイ	238.6	1,955	15.4	68	105.0	1,587	0	0	0	15	0	0	2.3	117	0	0	0	0	361.3	3,772
S. 政府	594.7	198	241.2	1,259	0	78	15.6	8	0	0	35.4	0	122.1	431	0	0	0	0	919.0	1,974
行政	106.3	279	42.0	125	38.0	24	0	0	258.0	387	0	0	8.6	247	0	0	0	0	452.9	1,062
イム	789.0	568	298.4	268	0	132	36.8	135	0	243	10.5	204	0	0	0	0	0	0	1,134.7	1,515
S. 政府	0	150	10,173.0	28,038	15.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,188.9	28,188
マイ	301.9	487	0	0	0	6	16.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	318.3	493
計	6,097.9	9,368	13,605.0	32,047	4,491.4	5,957	1,501.1	2,602	4,542.8	2,840	489.5	363	1,624.9	1,636	19,318.9	33,040	330.6	699	51,002.1	68,570

1986年から1990年の旅客・貨物の輸送実績は別掲の表の通りである。実績表から大まかに判断して

① 旅客

旅客については、1986年から1989年迄は合計で順調に伸びていたが、90年に急激に落ち込んだのは、航空機の増便運航の影響と思われる。

外国人観光客の数は年々増加の傾向にあり、90年は対前年36%の増となっている。これに伴い宿泊施設の数、客数及び収容人員数共に増加の途を辿り、室の75%は中高級のサービス提供をしていると言われている。

② 貨物

貨物輸送量については、毎年波があるが、これは外国輸入貨物の量の多かの流れの中で、内航貨物量も比例して波があるのではないかと思料される。91年は1隻の貨物船の廃船に伴う供給不足で、貨物輸送量の減少が懸念されるが、しかし貿易港2港のあるサンチャゴ及びサンビセンテの島の人口が全人口の65%を占め、他島への移動貨物は2万トン程度であるからさほど大きな影響はないと思われる。

ARCA VERDEは現在年間3万5千トン輸入されているセメントが、将来9万トンに増える見込みでもあり、また観光客も年々増加傾向にあることから、これらに伴う需要増に期待している。

(2) 船舶職員の海技免状資格制度

海上運送上、航行の安全の確保と財産の保護、船舶の耐航性、船舶職員の資質向上の点から船級協会の検査、日本とほぼ同様のシステムによる乗組員資格及び海員の教育養成等についての制度がある。

ちなみに、サンビセンテには、ノールウェーの無償供与による立派な海員養成センター施設があるが、希望者が定員に満たず、運営上苦しい状況にあるとのことであった。なお、政府は海員養成センターの強化を第3次開発計画に織り込んでいる。

資格制度の概要は以下のとおりである。

① 航海士、機関士の昇級

1. 船員養成センターにおいて2年間の研修。
2. 1年間の乗船実習。
3. 4年目に再度、船員養成センターにおける研修。

以上の研修を終え、同時に航海士あるいは機関士として2,500時間の実習を修了した者は、3等航海士あるいは機関士の資格を得る。

航海士

3等航海士として18ヶ月/2,700時間の乗船実習を修了した者は、2等航海士の資格を得る。

さらに2等航海士として18ヶ月/2,700時間の乗船実習を修了し、かつ大学院を卒業した者は、1等航海士の資格を得る。

1等航海士として2年間/3,600時間の乗船実習を修了した者は、チーフ・パイロットとなる。

5,000トン級までの船舶の船長あるいはそれ以上の船舶の副船長としての実習及び研修を終えると、トン数に制限無く船長の資格を得る。

機関士

3等機関士として24ヶ月、750馬力以上の船舶の乗船実習を修了した者は、2等機関士の資格を得る。

さらに2等機関士として24ヶ月、750馬力以上の船舶の乗船実習を修了し、かつ大学院を卒業した者は、1等機関士の資格を得る。

最大出力3,000馬力までの船舶の機関長あるいはそれ以上の船舶の1等機関士として乗船実習および研修を修了した者は、船舶の制限無く機関長の資格を得る。

備 考

チーフ・パイロットは、5,000トン級までの船舶において指令を行なうことができる。

1等航海士は、1,600トン級までの船舶において指令を行なうことができる。

(3) 乗組員の養成・訓練

乗組員の訓練は、海員養成センターの要請により乗船して行なわれる。実習生は、乗船期間中の実習記録を船長の署名と共に、乗船実習終了後に海員養成センターへ提出することになっている。

船舶部員および司ちゅう員については海員養成センターその他において研修後、年に1回実施される試験により必要な資格を取ることができる。

2-3 海上輸送関係設備の現状

(1) 港 湾

港湾の管理については、運輸・通信庁官の監督下にあるENAPOR（港湾管理公社）が管理運営している。各島の主要港湾施設は表2-11の通り9港あるが、岸壁設備のある港湾は、貿易港2港の外は僅かに2港で、1港については目下建設中である。残り5港について沖繫りで、解荷役を余儀なくされており、海上輸送の円滑化の上で大きな障害となっている。

地形、地質からの工事難度及び予算措置（外債等）上の問題があるが、早急に整備推進を図る必要がある。

プライア港は、10,000D/W級船舶の入出港可能で、荷役クレーン、上屋、穀物、セメントサイロ、燃料備蓄設備が整っているが、南風、南東風にはうねりがあり、荷役に支障もある等、防波堤等の外防整備が必要である。

ポルトグランデ港（ミンデロ）は天然の良港であり、以前は第一の港として栄えて来たが、現在はプライア港の貨物数がのび、外航貨物の取扱量はプライア港、ポルトグランデ港の間で6：4の割りとなっている。

外航船入港隻数は表2-10のとおりである。

表 2-10 外航船入港隻数の推移

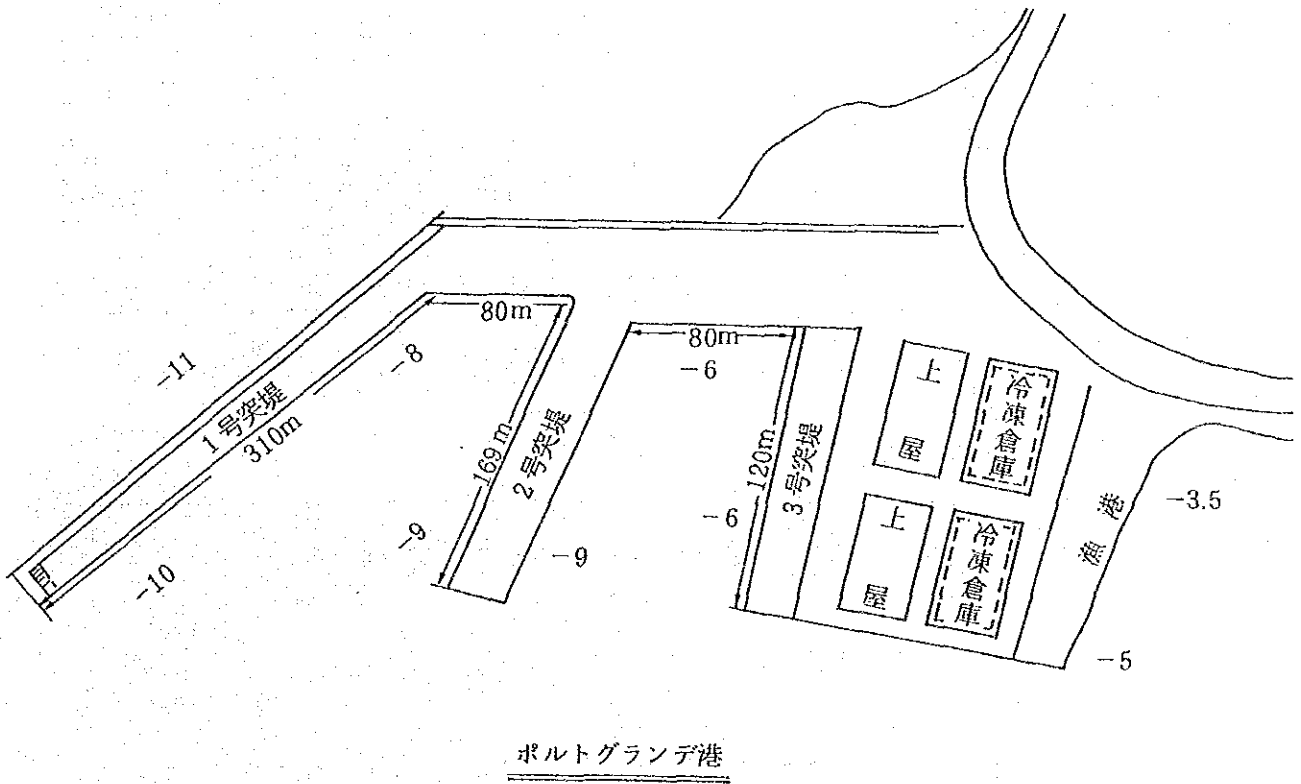
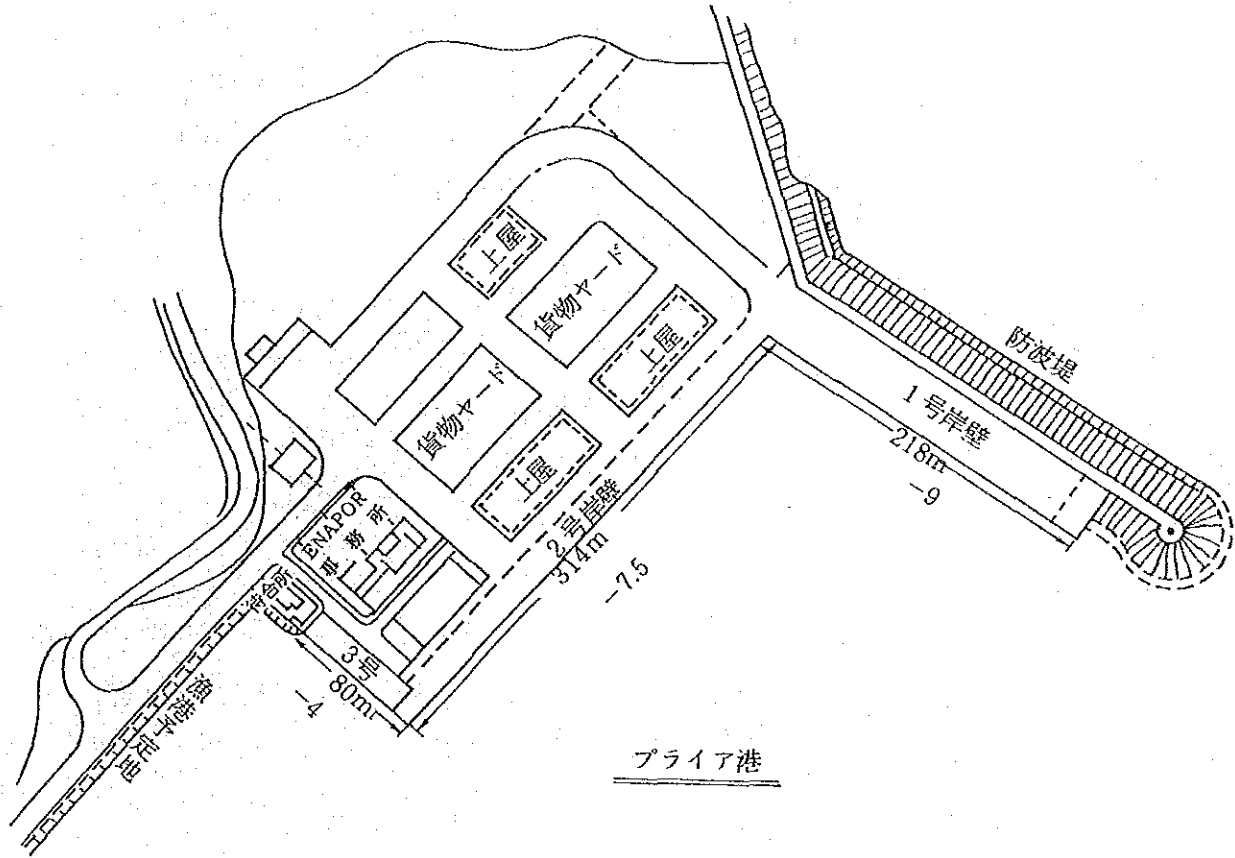
国籍別 \ 年	1985	1986	1987
国内籍船舶	191 (52, 585) G/T	322	354
外国籍船舶	283 (151, 504) G/T	317	310
計	474 隻	639 隻	664 隻

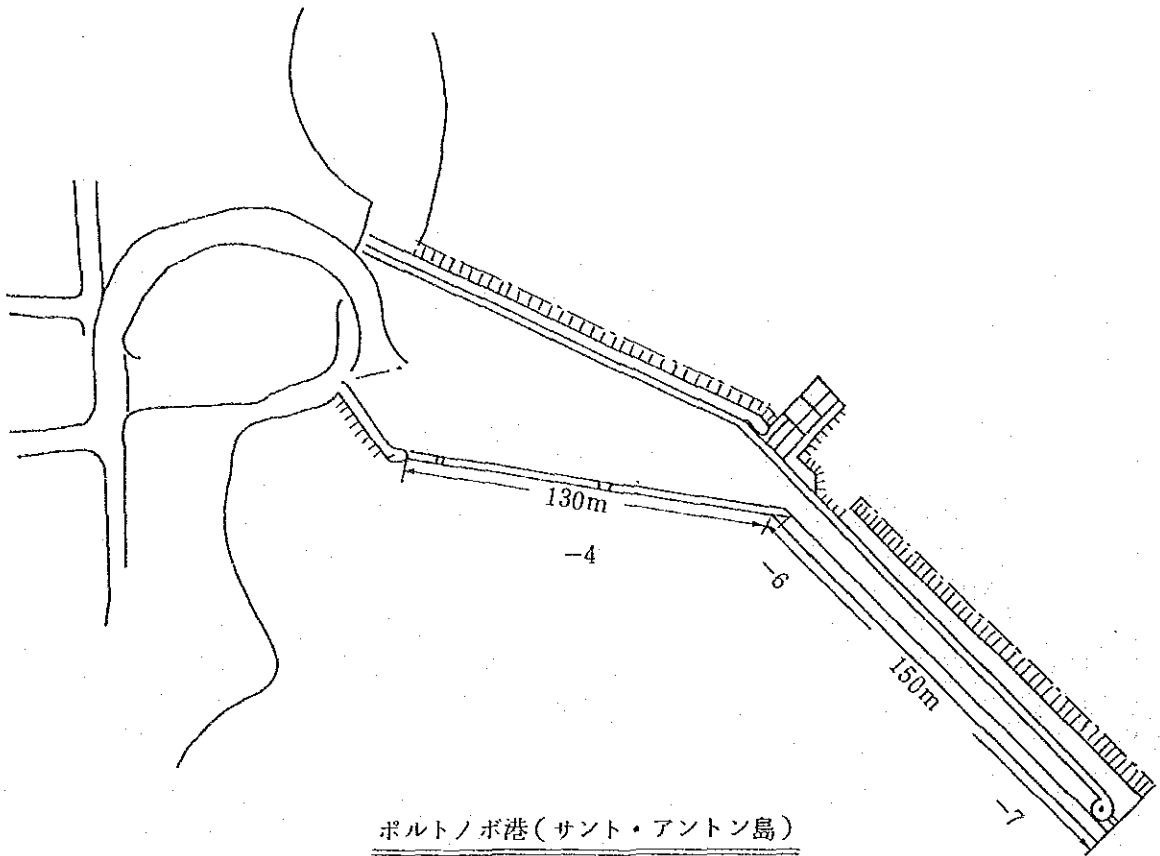
(計画協力省統計)

表 2-11 主要港湾及び貨物取扱量 (1988年実績)

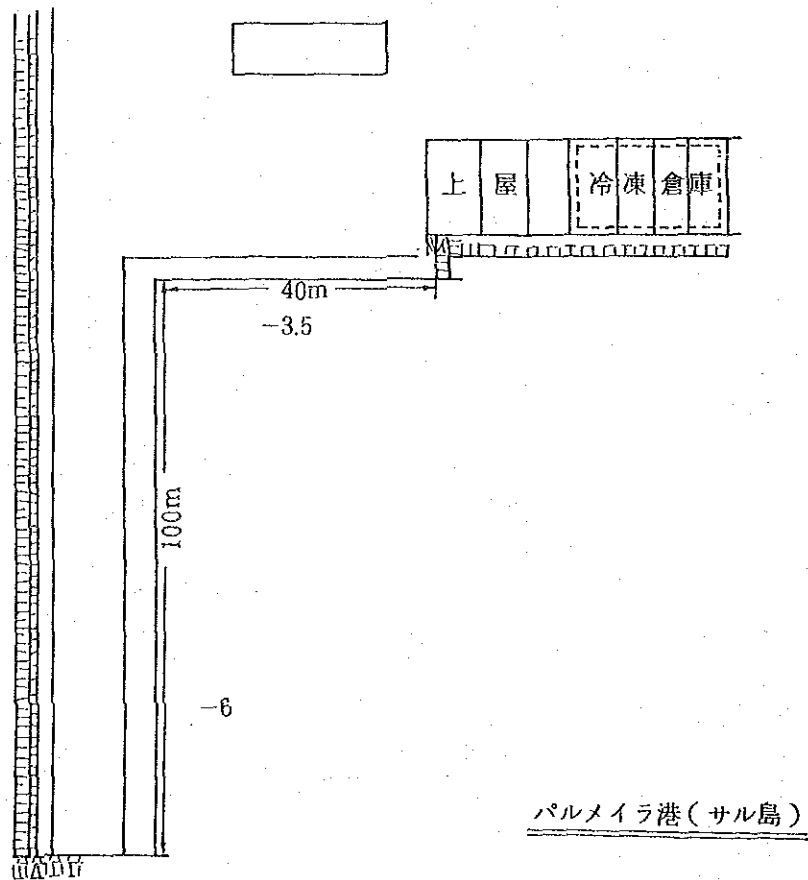
港湾名	所在島名	岸壁状況 (長さ×深さ)	国内貨物	外国貨物
ポルトグランデ港	サンビセンテ島	1号 218m×-9m 2号 314m×-7.5m 3号 86m×-4m	57,887 トン	104,331 トン
プライア港	サンチャゴ島	1号 310m×-10m~-8m 2号 169m×-9m~-6m 3号 120m×-9m~-6m	53,062	134,385
ポルトノボ港	サントアンタン島	1号 150m×-6m 2号 130m×-4m	16,690	
バルデカバレイロ港	フオゴ島	岸壁なし	22,668	
バルメイラ港	サル島	100m×-6m	25,466	
フルナ港	ブラバ島	岸壁なし	5,727	
ポルトイングレ港	マイオ島	岸壁なし	2,670	
サルハイ港	ボアビスタ島	岸壁なし	3,272	
サンニコラウ港	サンニコラウ島	建設中	26,742	
合計			214,184	238,716

図 2 - 2 主要港湾概略図





ポルトノボ港(サント・アントン島)



パルメイラ港(サル島)

(2) 船舶の現状

ARCA VERDEの所有船舶の明細は下表のとおりである。

貨客船4隻と貨物船3隻の計7隻を所有しているが、西独から無償供与を受けた2隻の貨客船以外は老朽化が目立ち、その維持管理に難渋している。船令30年余のD/W 180トン貨物船“ARCA VERDE”は今年廃船処分され、公社は船隊勢力の衰退に頭を痛めている。

維持管理費は年45,400百万BSCで、その内運航管理費271,580百万BSC、全体の20%を占めている。(別表参照)

公社は工作所を所有し、船舶の応急処理のための修理維持を行っているが、全般的に船舶の維持管理状態は良好であった。

また、使用船舶の年間上架日数は平均25日とのことである。

表2-12 ARCA VERDE所有船舶明細

(貨客船)

船名	船質	船令	G/T	機関	航海速力	旅客定員	乗組員	貨物積載能力	船級
SOTAVENTO	鋼	4年	197.2T	900HP	10.5ノット	150人	16人	290T	N/V
BARLAVENTO	鋼	4年	197.2T	900HP	10.5ノット	150人	16人	290T	N/V
PORTO NOVO	鋼	10年	299.5T	300HPx2	10ノット	150(200)	13人	140T	B/V
FURUNA	鋼	20年	141.86	400HP	8ノット	40人	10人	60T	-

(貨物船)

船名	船質	船令	G/T	機関	航海速力	旅客定員	乗組員	貨物積載能力	船級
SANTAGO	鋼	14年	3,258T	3,180HP	12ノット	-	23人	5,609T	N/V
BRAVA	鋼	20年	385T	1,000HP	11ノット	-	10人	563T	N/V
SANTALUZIA	鋼	14年	272.97	565HPx2	8ノット	-	9人	400T	-

(注) “ARCA VERDE”(180D/W、船令31年)は老朽化のため、1991年始めに廃船
N/V:ノルスケ・ベリタス(ノルウェー)、B/V:ビュロー・ベリタス(フランス)

(各船の詳細については付属資料参照)

表2-13 船舶用途別、区域別勢力推移

年	沿・近海			遠洋			計		
	貨物船	旅客船	貨客船	貨物船	旅客船	貨客船	貨物船	旅客船	貨客船
1983	17		3	6		1	23		4
1984	18		3	6		1	24		4
1985	18		3	6		1	24		4
1986	17		3	6		1	23		4
1987	16		5	8		1	24		6

(1990年10月計画協力省 統計局)

(3) 船舶の登録および検査

船舶の登録は国内の各港務部において船主会社名により行なわれ、この手続きにより初めて船主会社名義となる。

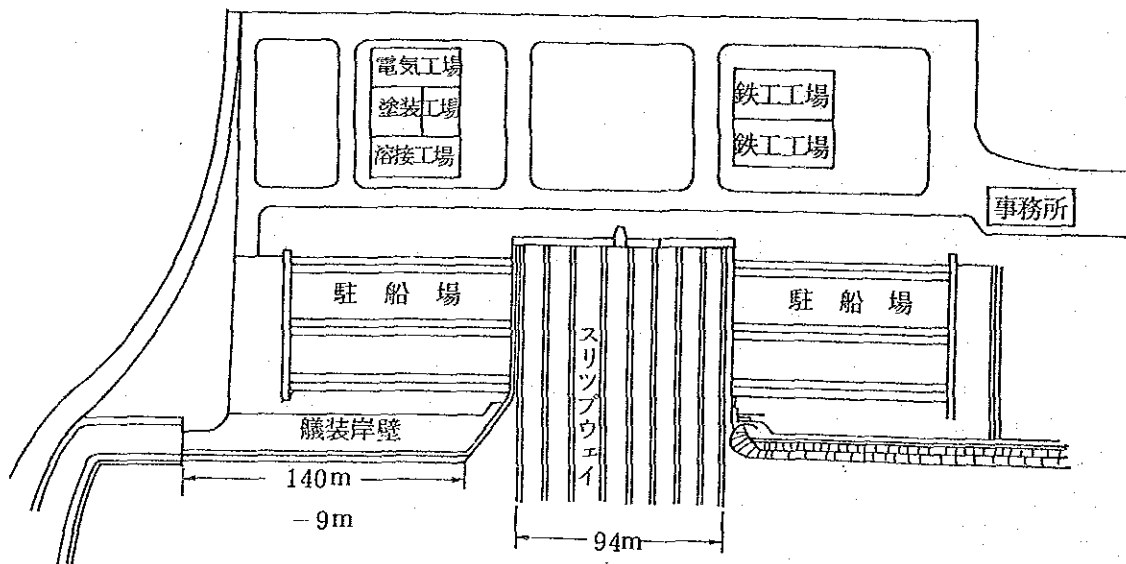
船舶の検査は、毎年管轄の港務部の担当者により行なわれる。検査に合格した場合は、船舶検査証書が発行される。

(4) 造船施設の現状

サンビセンテ島のミンデロに、1982年、西独、ポルトガルの技術協力で建設された CABNAVE 造船所がある。“ARCA VERDE” 51%、民間49%の出資の会社で、現在のところ修繕工事が主体であるが、小型船舶の新造能力がある。施設の配置は下図のとおりであるが、全長110m、最大巾18m、排水量トン数2,800 tまで引き上げ可能なサイドスリップ式引き上げ船台があり、両側に同型船6隻が駐船可能である。揚荷装置として移動式クレーン20 t 1基、6 t 2基あり、従業員は事務員50人、技術者200人（内上級技術者15人）、繁忙期には臨時80人程度で、最大時に、600人になることもある。技術者の養成は社内教育で行っており、技術力は高い。24時間修理体制を取って、出張修理も行っている。

89年度の実績は、国内船20%、外国船80%の割合で、年間130隻の上架があったとのことであり、湾岸戦争の影響で、例年に比べ落ち込んでいる。

図 2 - 3 CABNAVE造船所配置図



艀装岸壁は140m、水深9mで、上場上屋は、機械工場、管工場、塗装工場、電気工場、船殻工場及び、鋼材置き場、酸素、アセチレン供給施設が整備されている。

2-4 既存計画（第3次5ヶ年開発計画）との関連

カーボ・ヴェルデ共和国では、基本政策として「経済開発に必要な社会基盤の整備、食糧、保健、住宅、教育等の生活基礎分野の充実を基本理念に第1次開発計画（1982～1985）を策定し、「経済の集中化、中央化による経済推進」を図って来た。第2次開発計画（1986～1990）は、「経済活動の民間開放化、外部資源の導入」を推め、経済全体の国民に対する平衡化、特に工業、水産、観光、他のサービス産業の開発の推進による世界市場への参入、社会的、地域的不均衡の軽減と農地改革の推進、人的資源の開発と行政改革及び教育改革推進を目標に掲げてこれを推進して来ており、第3次開発計画（1991～1995）でも、原則として第2次計画を継続して推進される模様である。

本年4月大統領選挙の結果、15年の長期にわたり、政権を担当した独立共和党の党主ペレイラ大統領が失脚し、新に無政党派のゴメスモンテイロ大統領に交替したため、政策及び第3次開発計画の見直し、再検中で、就任早々で未だ具体的体勢が整っていない実情にあると言える。1991年8月8日付の官報によると、第3次5ヶ年計画の基本方針は5月30日立法議会において承認された。その基本方針は「国民の基本的人権を尊重し、自由かつ民主的な社会を基盤とする国家の建設を目指すものである。政府は、民主主義を国家の発展に欠くべからざる要素と考える。国民の生活向上のため、疾病、失業など社会問題を解決すると同時に、経済発展のための条件を整え、かつ文化活動の活性化をも目指す。政府は市場経済活動における規則制定とその円滑な運営を支援する役割を担う。かつ開発において生態系の均衡を乱すことのないよう、環境保全にも留意する。」

海運については歴史的視点からも、広い意味での国家統一と経済的統合の上からで鍵となる要素を有する。しかしながら開発に主眼を置く政策が進められてきており、加えて前政権の海上運輸と航空輸送間の対立関係を生じさせる政策により、一層、海上輸送部門は競争力を失ってきている。

現在、海運に関する以下の政策を打ち出し、また、内航、外航それぞれの船主を支援する上からも、中断中の数々の計画の続行を検討している。

- ① 海員養成センターの強化
- ② 水路測量、海図作成、海洋汚染防止の専門作業の実施
- ③ 航海規則の刷新及び航海に関する条約の批准
- ④ 小規模港湾の建設と計画の続行
- ⑤ 貿易港施設整備
- ⑥ 海上活動に関する統計資料センター設置推進
- ⑦ 国内の要請に応じ、経済にとってより好ましい方向で海上輸送（貨物、貨客）を統一

更に、政府に国営輸送会社については、運営、収支改善を考慮し、緊急にその組織改革、運航計画の再検討、管理体制の合理化、技術革新を強く望んでいる。

経済活動の民営化を強力に進める方針の中で、政府としても海運については外航海運は民間に開放、内航海運については、島間輸送が公共性の高いことから、従来通り海運公社ARCA VERDEが運営して行く方針を有している。ARCA VERDEも国庫補助による内航部内への専従を希望している。

ちなみに、第2次計画における投資予算でみると、全体に占める割合は運輸通信26.1%、過疎地域開発24.4%と運輸通信分野の重要度の大きいことがわかる。

表2-14 第2次5ヶ年計画(86-90)予算

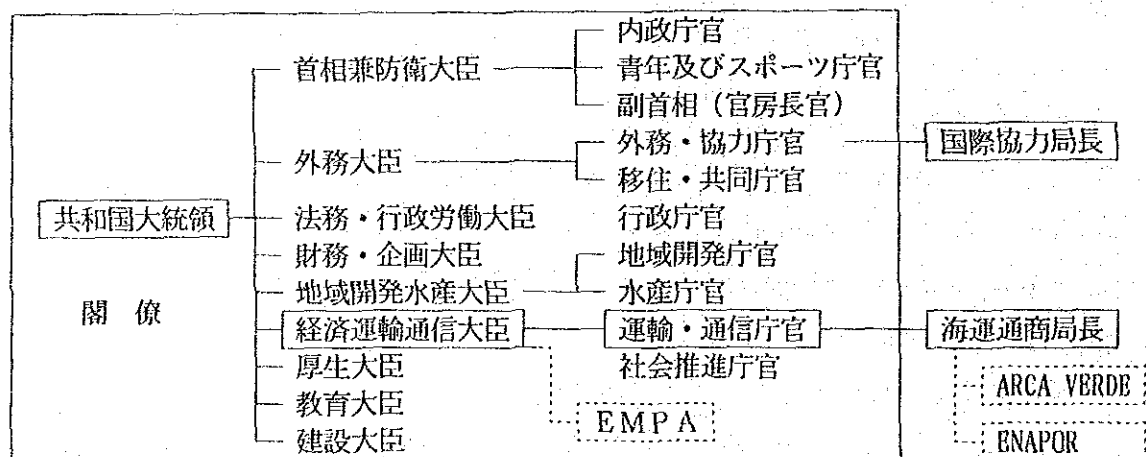
投資目標	金額 ESC (百万)	%
過疎地域開発	7,340	24.4 %
漁業	1,915	6.4
工業	2,280	7.6
エネルギー	1,735	5.8
建設・公共事業	725	2.4
運輸通信	7,825	26.1
商業	440	1.5
観光	255	1.0
教育	2,425	8.1
厚生	1,305	4.3
住宅・都市開発、保健衛生、上下水道	1,925	6.4
行政	1,850	6.2
計	30,020	100 %

2-5 関係機関の組織及び業務・運営内容

(1) 政府関係組織

1991年の政権交替に伴う新たな政府組織は以下のとおり。(4月1日付、4月3日発行官報による)

図2-4 政府組織図



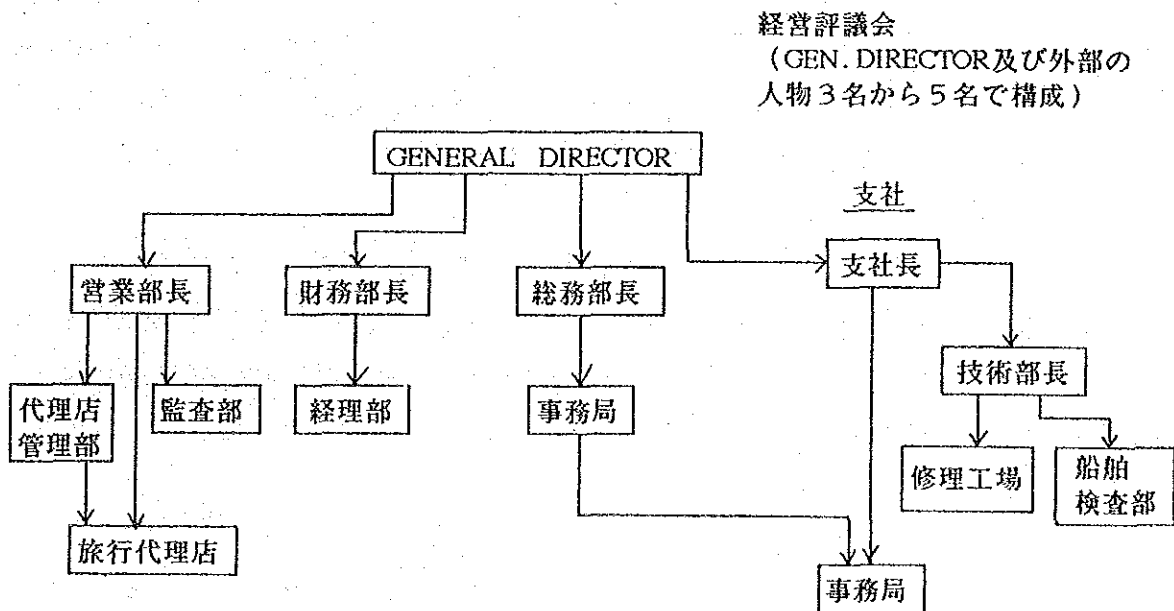
(注) 経済は通産、観光を含む。 [] 監督下公社

運輸通信庁官は海運・港湾及び通信の分野の行政事務の責任者であり、以下の業務を行う。

- (1) 海運・港湾及び通信に関する政策の推進の提案と確保を図ること
 - (2) 海運・港湾及び通信の発展のための研究と実施を他の所轄権機と調整して促進すること
 - (3) 所掌に関する条約等に関すること
 - (4) 海洋汚染防止に関する権限内の支援
 - (5) 海運・港湾及び通信に関する経済的及び技術的開発の推進
 - (6) 海運・港湾及び通信に関する開発計画の策定
 - (7) 研究活動と船員教育の促進と支援に関すること
 - (8) 計画実施のための必要な基準を作成すること
- (2) 実施機関（ARCA VERDE社）の組織及び運営状況

ARCA VERDE社の組織図と業務内容は下記の通りである。

図 2 - 5 ARCA VERDE社組織図



- ① 海運公社“ARCA VERDE”は運輸通信庁官の監督下におかれ、島間の生活必需品と旅客の定期的輸送と国の輸出品、輸入品の輸送を行う公社である。
- ② 本社をプライアに置き、サンビセンテに支社があり、支社に工作所を設けて船舶の応急的修理に対応している。
- ③ 資本金は9千万ESCである。(日本円の約1.8億)
- ④ 従業員は、160名、部長級6名(内技術部20名、部長級2名)である。
- ⑤ 社長の下に総務部、財務部、営業部、技術部の4部と支社(サン・ビセンテ)があり、技術部(サンビセンテ)の下に、工作所と船舶検査部がある。

② 運航計画の現況

船舶の老朽化、港湾の不備による港湾荷役のおくれのため平均年間3～4航海の欠航を強いられている。

経営の収支状況をみると88年 109,393,030 E S C、89年 123,805,762百万 E S C、90年 133,111,614 E S Cと赤字増加傾向にあり、日本円の約2億程度の累積赤字が課題である。

カーボ・ヴェルデ国の海運は民間部門も発達しており、採算の取れる部分については殆ど民間の船で行われており、特に外貿部門は殆ど民間で行われている。ARCA VERDE海運公社は採算の取れない生活必要物資の内貿輸送を主に行っており、内貿部門については毎年赤字を出しており、外貿部門の黒字でなんとか補っている状況にある。また、内貿についても10年前まではEMPA（貿易公社）の輸送を一手に引き受けていたが、現在では民間も含めた競争入札で輸送を受けている状況であり、経営は非常に苦しい状況にある。

このため、ARCA VERDE海運公社は採算の採れる外貿部門は独立させ、内貿部門については公定料金体系を確立し、赤字部門については国庫補助金を受ける形で、内貿部門だけ完全な国営化とし、内貿海運に専従することを希望しており、国レベルでも検討されているところである。民営化については、第3次5ヶ年国家計画で積極的に推進される計画とのことで関係するところではENAPOR（港湾管理公社）が民営化されるとのことであり、ARCA VERDE海運公社も外貿部門の民営化の可能性は高いものと推察される。

いづれにせよ現在のところは、政府からの赤字補助はなく、このため企業の自助努力として、増収対策として運賃の改定、貨客の集客集荷増、代理店への委託業務の直営化（現在旅行代理店に委託している乗船チケット販売などの業務を、効率面、経費削減のために自社で行なう）、経費対策として人員整理、修理、維持についての公社所有工作所の利用、老朽船の淘汰等を計画している。

表2-15 ARCA VERDE収支状況

(単位：エスクード)

	1988	1989	1990
支出	360,711,787.90	426,165,305.50	415,090,762.70
収入	252,018,757.80	303,059,542.80	282,044,148.10
(未収)	(5,755,902)	(13,127,747)	(5,534,849)
当期損益	△ 108,693,030.10	△ 123,105,762.70	△ 133,046,614.60
法人税	700,000.-	700,000.-	650,000.-
当期純損益	△ 109,393,030.10	△ 123,805,762.70	△ 133,111,614.60

(詳細は別添資料参照)

表2-16 運賃表

1. 旅客運賃

(単位: エスクード)

距離(海里)	BARLAVENTO & SOTAVENT	その他の船舶
0~50	600	450
51~90	1,050	750
91以上	1,500	1,050

2. 貨物料金

距離(海里)	
0~50	560 /Tまたはm ³
51~90	840 /Tまたはm ³
91以上	1,250 /Tまたはm ³

運航管理費

- 1) 管理費 (1コント=1,000エスクード)
 - a) 船員給与 5万3,745コント(年間)
 - b) その他 3万1,743コント
- 2) 運営費
 - a) 港費 1万4,205コント
 - b) 貨物費 2万9,362コント
 - c) 燃料、潤滑油代 3万6,738コント
 - d) 用水費 1,834コント
 - e) 食料費 1万7,431コント
 - f) 雑費 625コント
- 3) 維持費・修繕費 4万5,400コント
- 4) 保険代 1万6,466コント
- 5) その他 2万4,656コント

第3章 要請背景・内容の確認

3-1 要請背景

要請の背景については先にも述べたとおりであるが、特に国家計画との関連及び公社の将来的な運航・運営について国際協力省、ARCA VERDE海運公社より聴取した内容を以下に記述する。

15の島からなる同国にとっては、とりわけ運輸・通信部門は重点部門であり、現在策定中の第3次5ヶ年国家計画（1991-1995）の中でも重点分野として位置づけられる予定とのことであり、中でも海上輸送は経済・国家統一の基幹をなすものとして位置づけられる予定とのことである。

現在、ARCA VERDE海運公社は、外国航路とともに、同国の島の内、人が居住している9島（内5島は港湾が存在）について、南部はプライア港を中心とし、北部はポルト・グランデ港（サンヴィセンテ島）を中心とした内貿海上輸送を行っている。カーボ・ヴェルデ国では民間の海運部門も発達しており、採算の取れる分野については民間船が多数投入されており、中でも外貿部門は殆ど民間で行われている。ARCA VERDE海運公社は採算の取れない生活必要物資の内貿輸送を主に行っており、これらの輸送については毎年赤字を計上しており、外貿輸送の黒字でなんとか補っている状況にある。また、内貿についても10年前まではEMPA（貿易公社）の輸送を一手に引き受けていたが、現在では民間も含めた競争入札で輸送を受けている状況であり、経営は非常に苦しい状況にある。

このため、ARCA VERDE海運公社は採算の採れる外貿部門は民間に委譲あるいは独立させ、内貿部門につき公定料金体系を確立し、赤字部門への国庫補助金を受ける形で、完全な国営化し、生活必需品輸送を中心とした内貿海運に専従することを希望しており、国レベルでも検討されているところである。なお、民営化については、第3次5ヶ年国家計画で積極的に推進される計画とのことであり、関係するところではENPA、ENAPOR（港湾管理公社）等が候補に上がっている。これらトップ・ダウンにより運営の効率化を図るため民営化が計画されている機関とは異なり、ARCA VERDE海運公社は外貿部門についてボトム・アップで民営化を押し進めようとしている。

協議の席上でも確認したが、いづれにしろ今回要請の貨物船は内貿用の船舶であり、ARCA VERDE海運公社の経営形態が変更されることはあっても、国内島間の生活物資輸送に国有船として従事することには変わりはないとのことであり、無償資金協力を行う上で特に問題はないものと判断される。

3-2 要請内容の確認、協議

当初要請された船舶は、バラ荷積み貨物船（積載能力300トン/500㎡、航海速力9ノット、3～5トンクレーン2基）2隻であった。

現地において要請内容をARCA VERDE公社、計画協力省に確認したところ、以下のとおりの変更があった。（詳細な仕様は付属資料に示されるとおり）

- ① 貨物量の伸びに対応し、積載能力400トン/550m³、500GWTへの規模の増大。
- ② 船長、機関長用の一人用船室3室、他の乗組員用二人用船室4室の設置。
- ③ 病人輸送等緊急的な用途にも対応可能なよう8-10人旅客用サロンの新規設置。
- ④ 9ノットから12ノットへの航行速度の変更。

（これについては、一番輸送量の多い南部島しょ群の中心ープライア港と北部島しょ群の中心ポルト・グランデ港間を12時間以内で輸送可能とし、目的地で積み込み後、同日中に出港可能とすることで、港湾費の削減を図ることを目的としている。）

- ⑤ 将来のコンテナ化に対応するためのカーゴ・ホールド等の付加。

上記変更については、実状からみて妥当と判断されることから基本的に受け入れることとして、議事録に記載した。なお、要請は上記仕様の貨物船2隻であったが、当初要請の船舶規模から大きな費用を伴う変更であり、また公社が近い将来、内航に専従し、運行形態も大きく変わることが予想されることから、今回の計画では1隻のみを対象とし、将来の運航・運営実績を見た上で、残り1隻については検討することにしたい旨相手方に申し入れ、議事録により今回の計画対象を1隻に限定した。

最終的に議事録で確認した本船の仕様は以下の通りである。

- | | |
|---------|----------------------------------|
| 1. 船 数 | 1隻 |
| 2. 主要寸法 | 積 載 能 力 約400トン/550m ³ |
| | 船 長 約45m |
| | 航 海 速 力 12ノット/時 |
| | ク レ ーン 2基 3~5トン |
| | 乗 組 員 数 10人 |
| | 船 室 一人用3室、二人用4室 |
| | サロン旅客数 6~8人 |

第4章 結 論

4-1 本計画の必要性

本計画は、新規貨物船の建造によりカーボ・ヴェルデ国の生活物資の安定供給を図り、国民経済、国家経済、民生の安定化に寄与するものであり、便益は広く国民全般にもたらされることから、我が国の無償資金協力の目的に合致するものである。また、懸念された公社の民営化については前章で述べたとおり、外貿部門の民営化が行われたとしても、本船は引き続き内貿部門の生活物資輸送に従事するものであり、民営化により本船の運航には影響を与えるものではないことが確認されたことから、本件を無償資金協力事業として採択することを提言する。

4-2 基本設計調査にあたっての留意点

要請船舶についての詳細な仕様は付属資料に示されるとおりであるが、現に使用している貨物船“BRAVA”の仕様と基本的に同様であり、基本設計の段階ではこれを基に、カーボ・ヴェルデ国の実状・要請に合わせて改善を行っていく必要がある。

特にコンテナ化については、ARCA VERDE公社も現状においては貨物輸送の実状から完全なコンテナ船を望んではおらず、将来のコンテナ化にも対応可能なようにカーゴ・ホールド等への工夫を望んでおり、基本設計調査時に詳細な検討を加える必要がある。

また、航海速度についてはカーボ・ヴェルデ国側は港湾費の削減を大きな目的として速度向上を望んでいるが、これについては燃料費も勘案して、現在運航中の貨物船と同程度の航海速度とした場合と運営上どちらが得策であるかを検討の上、機関部の仕様を決定する必要があると思われる。

さらに全体計画額には、回航費も大きな影響を与えることから、船体規模については回航形態も考慮の上、最適規模とする必要がある。

なお、前にも述べたように同国における海員養成、検査制度、造修施設等については不安要素はなく、特に専門家派遣等の必要はないと判断されるが、新船の慣熟訓練の一貫として回航時における操船指導等は無償資金協力の一貫として本計画に組み込む必要がある。

付 属 資 料

1. 議事録 (ポルトガル語)

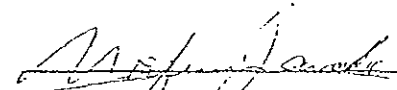
ACTA DAS DISCUSSÕES
SOBRE O PROJECTO DE CONSTRUÇÃO
DE UM NAVIO DE CARGA INTER-ILHAS
PARA Á REPUBLICA DE CABO VERDE

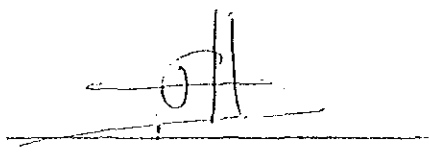
Em resposta a solicitação do Governo da República de Cabo Verde, o Governo do Japão decidiu conduzir um Estudo Preliminar para o Projecto de Construção de 1 Navio de Carga Inter-Ilhas (doravante chamado "o Projecto") e consignou o Estudo à Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA).

A JICA enviou à República de Cabo Verde uma Missão do Estudo Preliminar, liderada pelo Sr. Morifumi Tanaka, Vice Director do Escritório dos Assuntos Internacionais, Divisão de Construção Naval, Departamento de Tecnologia e Segurança Marítima, Ministério dos Transportes, e foi programado para realizar os estudos a partir do dia 20 de Agosto de 1991 até o dia 31 de Agosto do mesmo ano. A Missão do Estudo Preliminar teve uma série de discussões sobre o Projecto com as autoridades do Governo cabo-verdiano e realizou as pesquisas no local.

Como o resultado das discussões e das pesquisas locais, as duas Partes chegaram a um acordo sobre os principais pontos do Projecto conforme citado nos documentos anexos. Após o Governo japonês aprovar a implementação do Estudo de Desenho Básico referente ao Projecto, a JICA preparará o Estudo, incluindo o envio de uma outra missão.

Praia, 24 de Agosto de 1991


N. Morifumi TANAKA
Chefe da Missão de
Estudo Preliminar


Sr. José Luis ROCHA
Director Geral da Cooperação
Internacional

DOCUMENTO ANEXO

1. OBJECTIVO DO PROJECTO

O Objectivo do Projecto é a construção de 1 navio de carga (o Navio) para providenciar um meio de transporte marítimo estável e eficiente.

2. PORTO ORIGINARIO

O porto originario do Navio será o Porto de S. Vicente

3. ORGÃOS EXECUTORES

O Projecto será administrado pela Agência de Comércio Marítimo e será executado e dirigido pela companhia estatal Arca Verde.

4. ITENS SOLICITADOS PELO GOVERNO DE CABO VERDE

Após as discussões com a Missão japonesa do Estudo Preliminar, as especificações do Navio solicitado pelo Governo de Cabo Verde constam do Anexo 1.

5. SISTEMA DE COOPERAÇÃO FINANCEIRA NÃO REEMBOLSÁVEL DO JAPÃO

(1) O Governo da Republica de Cabo Verde tem conhecimento do sistema de Cooperação Financeira Não Reembolsável do Japão, explicado pela Missão japonesa do Estudo Preliminar.

(2) No momento de realização do Projecto patrocinado pelo Governo japonês só o sistema de Cooperação Financeira Não Reembolsável do Japão, e o Governo de Cabo Verde tomará medidas necessárias conforme citado em Anexo 2.

ANEXO 1

Especificação do Navio Solicitado

1. Numero de Navios : 1

2. Dimensões Principais

Capacidade de Carga: mais ou menos 400 T /550m³

Extensão: ± 45m

Velocidade: 12 nós/hora

Guindastes: 2 de 3~5 t

Tripulação: 10 pessoas

Camarotes: 3 simples e 4 duplos

Salão passageiros 6 a 8 pessoas

##

##

ANEXO 2.

O Governo de Cabo Verde tomará as medidas seguinte, visando a realização do Projecto:

1. Assegurar o desembaraço aduaneiro dos Navios no porto da República de Cabo Verde
2. Isentar quaisquer equipamentos e materiais fornecidos e/ou comprados à República de Cabo Verde referente a execução do Projecto, dos impostos alfandegários, internos e demais cobrados no país.
3. Isentar os nacionais japoneses que prestam serviço como construção de facilidades ou fornecimento de equipamentos e materiais sob o contrato verificado, dos impostos alfandegários, internos e demais cobrados na Republica de Cabo Verde
4. Providenciar facilidades necessárias à entrada e estada na Republica de Cabo Verde, aos nacionais japoneses relacionados com os serviços como construção de facilidades ou fornecimento de equipamentos e materiais sob o contrato verificado.
5. Cobrir as taxas de serviço do câmbio efetuado pelo bancos japoneses, de acordo com o sistema de Cooperação Financeira Não Reembolsável do Japão.
6. Cobrir todas as despesas necessarias para realizar o Projecto, fora aquelas que sejam cobertas pela Cooperação Financeira Não Reembolsável do Japão.
7. Assegurar um orçamento e mão de obra necessária para a operação e manutenção eficiente e adequada do Navio patrocinado através de Cooperação Financeira Não Reembolsável do Japão.

2. 議事録仮訳

議事録 (仮訳)

カーボ・ヴェルデ共和国島間輸送貨物船建造計画事前調査

カーボ・ヴェルデ共和国政府の要請に応じて、日本国政府はカーボ・ヴェルデ共和国島間輸送貨物船建造プロジェクト（以降、プロジェクトと称する。）に係る事前調査を実施することを決定し、JICAに調査を委託した。

JICAは、運輸省海上技術安全局造船課国際業務室補佐官 田中護史氏を団長とする調査団を、カーボ・ヴェルデ国に派遣し、当国に8月20日から31日まで滞在する予定である。調査団はカーボ・ヴェルデ政府関係者と協議を行うとともに、調査地域の現地調査を実施した。

協議及び現地調査の結果、双方は別紙に記述された主要項目について確認した。当プロジェクトについて、日本政府が基本設計調査の実施を承認した場合は、JICAは調査団の派遣を含む、調査準備を行う。

プライア、1991年8月23日

田中 護史
事前調査団長
JICA

ホセ・ルイス・ロシヤ
国際協力局長
国際協力省

付属書

1. 目的

本プロジェクトの目的は、新規の貨物船（以下、本船と称する。）を建造し、物資の定期的かつ効率的な海上輸送体系を確保することを目的とする。

2. 母港(HOME PORT)

本船の母港はサンヴィセンテ港とする。

3. 実施機関

本計画の事業監督は商業海運庁により行われ、ARCA VERDE海運公社が運営管理を行う。

4. カーボ・ヴェルデ政府の要請項目

事前調査団との協議の後、カーボ・ヴェルデ側から要請された本船の仕様は別紙-1に示される。

5. 日本の無償資金協力システム

(1)カーボ・ヴェルデ共和国政府は調査団より説明された日本の無償資金協力システムについて理解した。

(2)本プロジェクトが日本政府による無償資金協力により行われる場合には、カーボ・ヴェルデ政府は別紙-2に示される必要な措置を講ずる。

別紙-1 要請された本船の仕様

1. 船数 1隻

2. 主要寸法

積載能力	約400ト/550m ³
船長	約45m
航海速度	12ノット/時
クレーン	2基 3~5トン
乗組員数	10人
船室	1人用3室、2人用4室
サロン旅客数	6~8人

別紙-2

本計画実施のために、カーボ・ヴェルデ共和国政府は以下の措置を取ることとする。

1. カーボ・ヴェルデ国の港において、迅速な本船の通関を保証する。
2. カーボ・ヴェルデ共和国において、本業務遂行のため持ち込まれあるいは購入された機材、物品等に関し、関税、国内税その他の諸税を免除する。
3. カーボ・ヴェルデ共和国において、認証契約に基づき施設建設、資機材供給及びその他のサービスに係わる日本国民に対し、関税、国内税その他の諸税を免除する。
4. 認証契約に基づき、施設建設、資機材供給及びサービス業務に関し、業務遂行のために必要とされる日本国民に対し、カーボ・ヴェルデ国への入国及び滞在のための必要な便宜を図る。
5. 日本の無償資金協力の手続きに従い、日本国の外国為替銀の取極に係る銀行業務の手数料を負担する。
6. 無償資金で負担されない、本プロジェクト実施のために必要な他の全ての経費を負担する。
7. 本船を適切かつ効果的に維持、利用するために必要な予算措置、人員確保することを保証する。

3. 面会者リスト

外務省

国際協力局局长

ジョゼ・ルイス・ロッシャ氏

Sr. José Luis Rocha

(Diretor Geral, Direção Geral de Cooperação Internacional)

経済・運輸・通信省

運輸・通信長官

アントニオ・ペドロ・マウリーシオ・ドス・サントス氏

Eng. António Pedro Maurício dos Santos

(Secretário do Estado dos Transportes e Comunicação)

運輸・通信庁、商業海運局局长

ジョゼ・マヌエル・シルヴァ・ピーレス・フェヘイラ氏

Sr. José Manuel Silva Pires Ferreira

(Diretor-Geral, Direção-Geral da Marinha Mercante)

ARCA VERDE 公社

ジェネラル・ダイレクター

ルイ・ベラクルース氏

Sr. Rui M. Vera-Cruz

(Diretor da Companhia Nacional de Navegação ARCA VERDE)

技術部長

ダニエル・ブリット氏

Sr. Daniel Brito

(Diretor Técnico da Companhia Nacional de Navegação ARCA VERDE)

ミンデロ支社代表

マヌエル・クリスチアーノ・デ・ジェズス・モンテイロ氏

Sr. Manuel Cristiano de Jesus Monteiro

(Delegado da CNN ARCA VERDE)

CABNAVE 造船所

管理部長

レオニード・モンテイロ氏

Sr. Leonido Monteiro

(Diretor de Estareiro CABNAVE)

技術部長

ヴィトール・ソアレス氏

Sr. Vitor Soares

(Diretor Técnico do Estareiro CABNAVE)

ENAPOR (港湾管理公社)

グランデ港湾部長

フランクリン・スペンサー氏

Sr. Franklin Spenser

(Diretor do Porto Grande, ENAPOR)

海員養成センター

臨時センター長

ネウザ・アルメイダ氏

Sra. Neusa Almeida

(Diretora Periódica do Centro de Formação Náutica)

在セネガル日本大使館

村田光平 特命全権大使

森田瑞穂 一等書記官

一方井克哉 三等書記官

広瀬真一 三等理事官