

フィジー諸島共和国運輸事情

1. 運輸関係行政機構

(1) 公益事業・土木事業・運輸省 (Minister for Works, Transport and Public Utilities)

大臣 : Commander Timoci Lesi Natuva

次官 (Permanent Secretary) : Mr. Ahand Kumar (公共事業・運輸担当)

Mr. Cama Tuiloma (土木事業担当)

(イ) 航空局 (Department of Civil Aviation)

(局長 : Mr. Karan Chandra)

所定の法律に基づき航空産業の安全、効率及び費用効果を確保しつつ、観光及び貿易産業発展のための、国際的な標準にあった空港開発、二国間を基本とした航空権益の交渉を行っている。

<主な業務>

- ・ 効率的な国際航空サービスの提供
- ・ 国際標準航空サービスの強化
- ・ 国内飛行場の開発
- ・ 航空政策及び法制度の整備
- ・ 次世代空港施設の開発
- ・ 航空安全の強化

<航空協定締結国>

豪州、香港、カナダ、マレーシア、日本、ニウエ、サモア、中国、NZ、クック諸島、ナウル、韓国、チリ、米国、マーシャル、英国、ツバル、仏、キリバス、インド、バヌアツ、トンガ、ソロモン、PNG、シンガポール、タイ

(2010年6月現在)

(ロ) 海事安全局 (Fiji Islands Maritime Safety Administration : FIMSA)

(局長 : Captain Waisale Salu)

FIMSA は、海運法 (Marine Act) に基づく政府の組織であり、内航及び外航における安全且つ効率的な海運システムを提供するものである。一方、民営化された港湾ターミナル公社によって管理・運営されている港湾以外の港湾において行われる様々な活動に対し責任がある。専ら船舶の航行とその安全に関する業務が中心となっている。法規基準部、船舶検査部、船員部、西部担当部、水路部等が属している。

<主な業務>

- ・ 現在の海運政策及びガイドラインの実施
- ・ 持続可能な乗組員・船の管理システムの整備
- ・ 海運の必要事項及び諸手続の見直し及び標準化
- ・ 海運環境汚染阻止の確立
- ・ SOLAS 条約に基づく船舶安全管理システムの整備
- ・ 海での生命及び財産、海運環境の保護に対する認識の改善及び促進

- ・ O. H. S 政策の実施

(ハ) 運輸計画局 (Transport Planning Unit)

(局長 : Mrs. Fatiaki Ratuki)

フィジーの交通システムの設備、運営、サービスの最適化を目指してあらゆる輸送分野の投資の効果及び効率のモニター、指導を行っており、国家運輸調整委員会 (National Transport Coordinating Committee: NTCC) と国家運輸諮問会議 (National Transport Consultative Forum: NTCF) が定期的開催されている。

<主な業務>

- ・ 政策分析と助言
- ・ 効果的な計画の立案
- ・ 計画の援助
- ・ 計画及び監査の情報収集

(ニ) 気象局 (Fiji Meteorological Services)

(局長 : Mr. Rajendra Prasad)

フィジーにおける気象観測、天気予報、異常気象に対する警報、気象情報の精度の探求を主な業務としている。また、世界気象機関 (World Meteorological Organization : WMO) の地域特別気象センター (Regional Specialised Meteorological Centre : RSMC) として、サイクロン観測及び予警報業務を行っており、南太平洋の近隣 10 ヶ国・地域に対して天気予報及びサイクロン情報を提供している。

(ホ) 陸上交通公社 (Land Transport Authority : LTA)

(CEO : 2007 年 9 月現在、空席)

1998 年に新たな陸上交通法 (Land Transport Act) が制定されたことに伴い、それまで様々な機関に分散されていた道路交通管理関係の業務が、2000 年に発足した独立採算性の LTA に移管された。

<主な業務>

- ・ 運転免許管理
- ・ 自動車検査登録
- ・ バス・タクシー等旅客輸送に関する免許・運賃・路線等の許認可
- ・ 信号機・道路交通標識管理等の道路交通管理
- ・ 各種交通違反罰金徴収

(ヘ) フィジー航空公社 (Civil Aviation Authority of Fiji Islands : CAAFI)

(CEO : Mr. Netava Waqa)

CAAFI は 1999 年に CAAF (1979 年の航空公社法に基づき設立) が分離して発足したものであり、ICAO の基準に準拠した施設の整備、航空機登録及び運航事業者への免許に対する許認可等を行っている。

- ・ 空港の運用・管理
- ・ 航空輸送管理及び航空サービス提供
- ・ 航空会社との協定締結
- ・ 国際航空貨物運用

(ト) フィジー空港公社 (Airports Fiji Limited : AFL)

(CEO : Ratu Sakiusa Tuisolia)

- ① AFL は CAAF の中で CAAFI 所管以外を所掌するフィジー政府保有の企業であり、1998 年公共企業法 (1996) に基づき CAAF の組織を改編して設立された。AFL は、下記の業務を所掌する。
 - (a) ナンディ空港の所有と管理運営
 - (b) 法指定の国所有の空港 (国際 2 空港及び国内 13 空港) の管理運営
 - (c) 航空管制の提供 (フィジー、ツバル、ニューカレドニア、キリバス、バヌアツ)
 - (d) 航空安全サービス

また、空港の維持補修を自ら行うとともに公共事業局との調整を行う他、一部小規模空港に対し土地所有者との調整も行う。AFL の収入は、航空機運航料、空港利用料、投資利子収入及び出国税の 50% (25%国、25%を CAAFI) である。

- ② AFL の幹部委員会は、議長 (Mr. Ronald Rickman) を含む 4 名で構成されており、公社の戦略の方向性、政策指針及び運営目標等の計画、並びにこれらの推進努力を図る義務を有している。幹部委員会の下部組織として、財務監査委員会、広報委員会、人材委員会及び物理資源委員会の 4 委員会が設置されている。

(チ) フィジー港湾公社 (Fiji Ports Corporation Limited : FPCL)

(CEO : Mr. Waqa Bauleka)

- ① 2005 年 6 月海港管理法 (Sea Ports Management Act) の施行にともない、フィジー海事港湾公社法 (1985 年法第 181 章 10, 11 項、2000 年改正) は廃止され、同公社法に基づくフィジー海事港湾公社 (MPAF) と 1997 年に MPAF から分離独立した港湾ターミナル公社 (Ports Terminal Limited : PTL) を新たに合併する形でフィジーにおける総合的な港湾公社として FPCL は設立された。その後、海港管理法の効果的な促進を図るための海港管理規則 (Sea Ports Management Regulation 2008) が 2008 年 9 月に閣議承認された。
- ② FPCL は法に基づき以下の業務を所掌する。
 - (a) 給与委員会の指示に基づく従業員の雇用
 - (b) 契約、協定の実施
 - (c) 荷役、倉庫、係船、はしけ、補給、旅客貨物海上輸送に関する事業の実施
 - (d) 全ての港湾サービス及び港湾施設の運用・開発 (土地埋立を含む)
- ③ 法により指定された主要港湾 (スバ港、ラウトカ港、レヴカ港、マラウ港) においては、独立採算による管理・運営が認められており料金徴収の権限が与えられている。スバ港とラウトカ港においては、PTL より荷役、水先案内及び倉庫業に関する業務を引き継いでいるが、旧 MPAF の船舶入出港部門は FIMSA に委譲さ

れた。

- ④ FPCL の幹部委員会は、議長 (Mr. Ben Naidu) を含む 4 名で構成され、公益企業法及び会社法に基づき全てが大臣によって指名されている。FPCL の組織は、CEO を筆頭に、財務、技術支援、港湾運営及び企業支援の 4 部門により構成されている。

(2) 工業・観光・貿易・通信大臣

大臣 : Hon. Aiyaz Sayed-Khaiyum

観光次官 (Permanent Secretary) : Mrs. Taina Tagicakibau

(イ) 観光局 (Department of Tourism)

(局長代理 : Mr. Manasa Sovaki)

観光産業の促進、開発、拡張に必要な政策を遂行するために関連機関等への助言及び観光開発に必要な法制化のために関連産業等からの情報収集を行っている。

<主な業務>

- ・観光マスタープランの実施
- ・短期投資パッケージ (SLIP) の査定及び実施
- ・観光開発及びエコ・ツーリズム政策の法制度の見直し
- ・訪問客への必要な調査

(3) 地方政府・都市開発・公益事業省 (Ministry of Local Government, Urban Development and Public Utilities)

大臣 : Mr. Jone Navakamocea

次官 (Permanent Secretary) : Mr. Cama Tuiloma

(4) 組織の沿革、最近の組織改正等

フィジーは 1970 年に英国から独立して以来、フィジー系国民の権利擁護を党是とする政権により国家が運営されてきた。87 年 4 月の総選挙においてインド系政党が政権をとったことから同年 5 月、9 月にクーデターが発生し、フィジー系が政権を回復するとともに、英連邦国から共和国となった。98 年には再び英連邦へ復帰し、新憲法が 7 月に発効し、これに伴い国名が「フィジー諸島共和国」へと改名された。99 年 5 月に新憲法の下で初の総選挙が行われ、チョードリー労働党党首が首相に就任しインド系政権が誕生したが、2000 年 5 月のクーデターにより、再びフィジー系が政権を回復した。

運輸関係の行政組織は、政権により大きく変動している。以前は、運輸省の元に海運局及び道路交通局が位置し、独立する形で航空局と観光局が存在してきた。総選挙、閣僚の改選により担当大臣の元、省庁名が変化するとともに次官が変わる等の変遷を経てきているが、部局長以下の実務体制には大きな変更は起きなかった。かつては、航空・運輸大臣のもとに同省次官、副次官、海運局、道路交通局、航空局、航空公社、港湾公社の 5 つの組織が存在していた。93 年に航空関連部局は観光部局とともにパウエル大臣が所掌した

が、94年の総選挙を境に航空・観光部局は外務大臣の所掌となった。一方、他の運輸関連部局（海運局、道路交通局）は公共事業・社会基盤関係部局とともにスミス公共事業・社会基盤・運輸大臣が所掌。95年9月に起こった仏の核実験に対する政府の方針をめぐりスミス大臣（当時）が更迭され、クンブアンボラ地域開発・多民族問題大臣の所掌となっていた時期もあった。2006年5月、第二次ガラセ内閣が発足したが、同年12月のクーデターにより同政権は倒され、2007年1月にバイニマラマ国軍司令官を首班とする暫定政権が発足した。現在は、運輸行政一般についてはマヌ・コロブラブラ運輸・土木事業・エネルギー大臣、観光行政についてはベルナデット・ラウンズーガニラウ労働・労使関係・生産性・観光・環境大臣の所掌となっている。

2. 運輸の概況

(1) 輸送実績

・海上輸送（外航入港船舶数：（ ）内は 千総トン数）

	貨物	液状貨物	固形貨物	車運搬	旅客	漁船	その他	合計
1997	444	195	50	28	28	186	47	978 (7, 900)
1998	466	217	40	30	36	341	78	1, 208 (8, 419)
1999	403	209	51	25	26	261	101	1, 076 (7, 963)
2000	369	195	48	14	16	212	86	940 (6, 976)
2001	384	231	49	20	11	326	92	1, 113 (6, 523)
2002	415	255	52	12	24	543	86	1, 387 (7, 396)
2003	464	263	49	9	26	696	90	1, 597 (8, 875)
2004	451	235	43	1	22	522	86	1, 369 (8, 082)
2007	492	249	39	7	36	312	37	1, 172 (10, 483)
2008	521	284	41	6	37	368	60	1, 317 (11, 573)

出典：Annual Report 1997～2004 (Maritime & Ports Authority of the Fiji Islands) ,
Annual Report 2008 (Fiji Ports Corporation Limited)

	スバ港	ラウトカ港	レブカ港	マラウ港	合計
1997	648	274	56	—	978
1998	809	272	127	—	1, 208
1999	751	272	53	—	1, 076
2000	647	248	45	—	940
2001	710	284	79	40	1, 113
2002	N/A	N/A	N/A	N/A	1, 387
2003	N/A	N/A	N/A	N/A	1, 597
2004	N/A	N/A	N/A	N/A	1, 369
2005	N/A	N/A	N/A	N/A	1, 183
2006	N/A	N/A	N/A	N/A	1, 122
2007	N/A	N/A	N/A	N/A	1, 172
2008	N/A	N/A	N/A	N/A	1, 317

出典：Annual Report 1997～2004 (Maritime & Ports Authority of the Fiji Islands) ,
Annual Report 2008 (Fiji Ports Corporation Limited)

注：2002～2008 は合計データのみ

・航空輸送

[国内航空会社の実績：定期便]

		旅客数	旅客人扣(000)	座席人扣(000)	座席利用率
国際線	2000	342,476	1,428,057	2,487,086	57%
	2001	365,136	1,533,743	2,457,689	62%
	2002	465,606	1,959,536	3,057,443	64%
	2003	537,766	2,232,942	8,780,520	25%
	2004	594,736	2,350,322	5,696,468	41%
	2005	597,217	2,287,613	5,389,449	43%
	2006	628,578	2,384,805	5,216,334	46%
	2007	618,932	2,345,197	5,012,165	47%
	2008	669,074	2,655,026	5,601,655	47%
国内線	2000	205,431	39,523	87,702	45%
	2001	194,979	38,809	79,708	49%
	2002	187,495	30,077	61,943	49%
	2003	209,214	34,360	68,258	50%
	2004	226,117	36,445	73,280	50%
	2005	219,269	36,939	73,166	51%
	2006	213,717	39,366	78,863	50%
	2007	177,969	25,977	45,606	58%
	2008	204,251	29,984	41,927	64%

出典：KEY STATISTICS March 2010 (Fiji Islands Bureau of Statistics)

		旅客トンコ	貨物トンコ	郵便物トンコ	有償トンコ	有効トンコ	重量利用率
国際線	2000	128,525	78,913	637	208,075	492,428	42%
	2001	138,037	65,532	825	201,394	479,157	43%
	2002	176,359	67,356	898	244,614	548,995	45%
	2003	200,965	62,795	3,072	266,832	665,193	40%
	2004	211,529	75,258	805	287,592	750,316	38%
	2005	205,885	93,409	927	300,221	700,217	43%
	2006	214,633	89,945	826	284,402	666,882	43%
	2007	211,068	69,573	801	281,442	632,191	45%
	2008	265,802	68,883	726	335,411	702,555	48%
国内線	2000	3,558	137	—	3,695	16,892	22%
	2001	3,493	178	—	3,671	13,496	27%
	2002	2,707	189	—	2,896	11,241	26%
	2003	3,092	230	2	3,323	12,457	27%
	2004	3,281	137	—	3,417	13,719	25%
	2005	3,324	142	—	3,465	13,501	26%
	2006	3,543	150	62	3,692	11,805	31%
	2007	2,238	124	13	2,467	8,068	31%
	2008	2,577	131	—	2,708	8,322	34%

出典：KEY STATISTICS March 2010 (Fiji Islands Bureau of Statistics)

(2) 主な特徴

フィジーはヴィチレヴ及びヴァヌアレヴという2つの大きな島を含む300を越える島々で構成された島嶼国家である。人口は約83万人、その内約90%が首都スバ市のあるヴィチレヴ島(75%)とその北に位置するヴァヌアレヴ島(15%)で生活しており、残りの10%の人口は概ね100の島々に点在して生活している。都市部への人口集中が顕著であり、特にスバには近郊を含んで約20万人(全人口の約24%)が生活している状況にある。海外との貿易、人的交流はもとより国内においても海運と航空輸送が重要であり、国家発展の中心課題の一つとなっている。

国際空港は、観光の中心であるヴィチレヴ島西部地区のナンディ町と東部地区のスバ近郊にあるナウソリ町に整備されており、港湾は主要港としてスバ港とラウトカ港がある。フィジー第2の都市ラウトカ市及びナンディ町はスバから陸路約200km西に位置しており、スバ市との交通手段として空路(近距離国内航空)、陸路(長距離バス、ハイヤー)ともに空港施設や幹線舗装道路等の基盤施設が整備されていたが、維持管理の面で予算確保ができず、支障をきたしている。フィジーで2番目に大きいヴァヌアレヴ島の中心都市ランバサ町への連絡も空・海路で連絡されている。国内の主要都市間を結ぶ幹線は空・海・陸路とも比較的機能しているが、支線の状況が極めて遅れた状況にある。

(3) 主な政策課題

社会基盤整備の観点からは、ヴィチレヴ島の北回り幹線道路の完全舗装化、スバ港及びラウトカ港の機能拡張、ナンディ空港及びナウソリ空港の機能の充実、EUとの協調案件として、レワ橋整備（2006年8月完成）及び中国政府の支援によるナンガリ橋整備（2010年2月完成、約580万Fドル）が実施された。また、現在のフィジーの軍事暫定政権下における豪州、NZ等の主要ドナーによる支援の制限により、フィジー政府は従前と同規模の支援を得ることが困難となっている。一方、フィジー政府は、中国政府との緊密度を急速に高めており、現在、タベウニ島水力発電施設整備、ナブア病院改修工事、レワ川河床浚渫工事（約9百万Fドル）、貨物船建造、低価格住居整備（約5千万Fドル）など、無償資金協力及び借款のスキームにより多くのプロジェクトが実施されている。一方、道路交通法が環境配慮、新技術への対応、システムの効率化等を目的として改正され、様々な施策が展開されている。海運分野では、離島航路事業推進のための事業免許の見直し再編、造船部門の民営化を中心とした組織改革が行われている。観光分野では海外との空路開設の促進、観光分野への投資促進が様々な優遇施策とともに進められている。

3. 航空

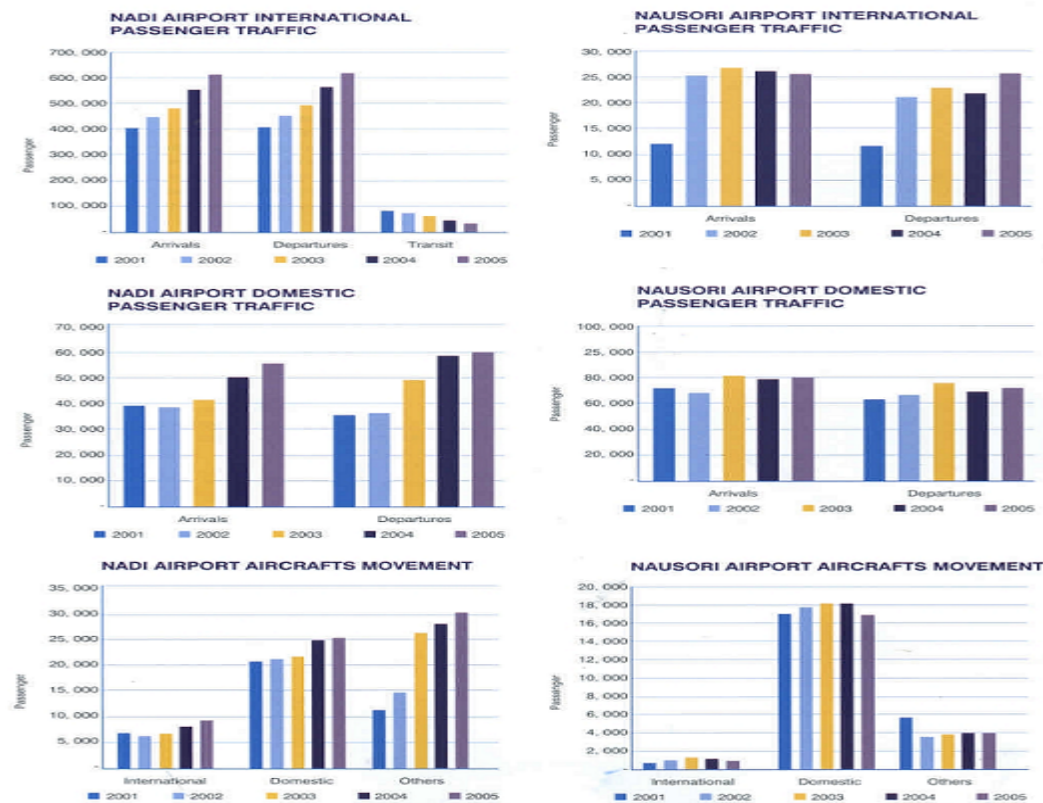
(1) 概要

ナンディ空港は、文字通りフィジーの空の玄関口であり多くの国際便が乗り入れ、国内便が国内各空港と連絡している。また、ナウソリ空港は滑走路の規模が小さく、多くの国内便と南太平洋地域からの限られた国際便を取り扱っている。他の空港は全て国内便のみを対象とした規模の小さい空港であり、現在フィジーには稼働している20の空港と運営を停止している8つの空港がある。

航空管制はAFLがStrategic Air Services Limited(SASL)と契約を結び運営を委託している。空港に関連する施設、サービスに関しては以下の通りである。

- ・ナンディ地区管制センター(NACC)：ナンディに位置し、フィジーだけでなくニューカレドニア、バヌアツ、ツバル、アメリカンサモアを包含する航空情報地域(FIR)のために地域管制、航空情報、警戒情報を提供している。このFIRはオークランド、シドニー、ブリスベン、ホノルルと隣接している。
- ・GPS航行システム：米連邦航空公社(FAA)はフィジー全ての航空機のためにGPSシステムを供与している。これは世界的に実験段階にあるものであって、将来的にはNDBに取って代わることが期待されており、計器着陸にもつながるものとされている。
- ・通信及び消防施設：ナンディ、ナウソリ両空港には通信及び消防緊急サービスのための施設が完備されている。その他の空港に関しては様々な状況があり、運航の安全性を向上させるという面では遅れが目立つ。

AIRPORT STATISTICS



出典：Airports Fiji Annual Report 2005

- ・主要空港（空港数、面積、滑走路、離発着数、取扱貨物量、利用旅客数、運営主体等）
（空港数：28、（うち国際空港数：2）

空港名	面積 (ha)	滑走路	離着陸数 (内国際)	貨物量 (内国際)	利用者数 (内国際)	組織官 比率等
ナンディ	475.5	3,200m×60m×1 2,133m×45m×1	42,417 (9,064)	n/a	1,018,354 (820,627)	官： 78%
ナウソリ	60.0	1,848m×36m×1	23,091 (547)	n/a	187,903 (27,733)	官： 100%
ランバサ	12.0	1,070m×30m×1	7,561 (0)	n/a	67,810 (-)	官： 100%

運営主体：地方空港については政府所有となっており、運用について AFL が行っている。

（２）政府の航空政策・最近の動向

政府の航空行政は航空局が担当することになっているが、1979年にフィジー航空公社が設立され、技術・現業部門（施設建設・維持管理、航空管制、消防緊急サービス業務等）が全て公社に帰属したこともあって、同局は少人員となり、閣僚の編成に伴い所属省庁の変更や次官の異動が頻繁に行われる等、中央政府の航空行政能力が弱体化しており、重要事項を CAAFI 及び AFL が担当することが多くなっている。当局の業務は専ら、ICAO の場あるいは他国との航空協議においてフィジーを代表するとともに、健全な航空産業の実施を促進することにある。

ナンディ空港は2本の滑走路の内、2,133m×45mの滑走路を海側に延長する計画がある。この計画は1986年の基本計画を原型とし、その後のいくつかの改良案から構成されており、主な内容として、滑走路の延伸（03/21R/W3, 200mから4,000m及び09/27R/W2, 130mから2,600m）、平行誘導路建設、航空機整備施設建設等がある。2003年に旅客ターミナルビルの改良工事が終了し、近代的な施設が整備された。

ナウソリ空港は B737 が就航しており、この運航を維持し得る施設整備維持管理が行われている。2006年12月には345mの滑走路延長工事と2007年5月には新旅客ターミナルの工事が予定されていたが、2006年12月のクーデターの影響を受け、停止状態となっている。

その他の空港については、南ラウ諸島にある離島のカンバラ、マトウクに新空港設置の要請、また、ヴァヌアレヴ島に南太平洋地域標準の新空港建設が検討されている。ヴァヌアレヴ島のランバサ空港は最も機能拡充が期待されている空港の一つであり、対象機材の大型化への対応策や夜間利用のための施設整備が望まれている他、サブサブ空港の滑走路延伸等が計画されている。

資金手当に関連して、CAAFI は国所有空港において空港への資金投入と着陸料徴収を行っているが、政府の予算削減によって空港の維持管理に必要な資金は十分でなく、必要な維持補修事業が出来ない状況にある。但し、ナンディ空港の着陸料は他空港との比較において低額であることから同着陸料率の引き上げを行い、増収分を前述の空港整備に充当する案が検討されている。

(3) 航空産業の状況（主要企業、その動向等）

国際航空事業者としては、フィジー政府が51%（カンタス航空 46.05%）の株式を所有するエア・パシフィックが同事業は、観光振興策の核となる事業として位置付けられており、政府は事業展開を積極的に支援しており、具体的にはアジア、北米、欧州をターゲットに航空協定の締結を促進し航空路拡大を図っている。近年業績が好調で、1995年には創業以来初の株式に対する配当がなされた。また、外国企業乗り入れに際しては、エア・パシフィック事業への影響を最小限にするべく共同運航策を取る等様々な措置を講じている。その他国際航空事業者としては、ツバル政府が49%（フィジー政府 11%、残る 40%を民間）の株式を所有するエア・フィジーが、ナウソリ空港とツバル間に小型機（2006年7月より、コンベア機導入）を就航させている。

国内航空事業としては、エア・フィジーとサン・エアーの二社で国内便の大半を運航していたが、2006年6月エア・パシフィックが、100%民間資本の企業であるサン・エアーの株式買収を発表し、2007年7月からサービスを開始した。

(4) 主要路線図

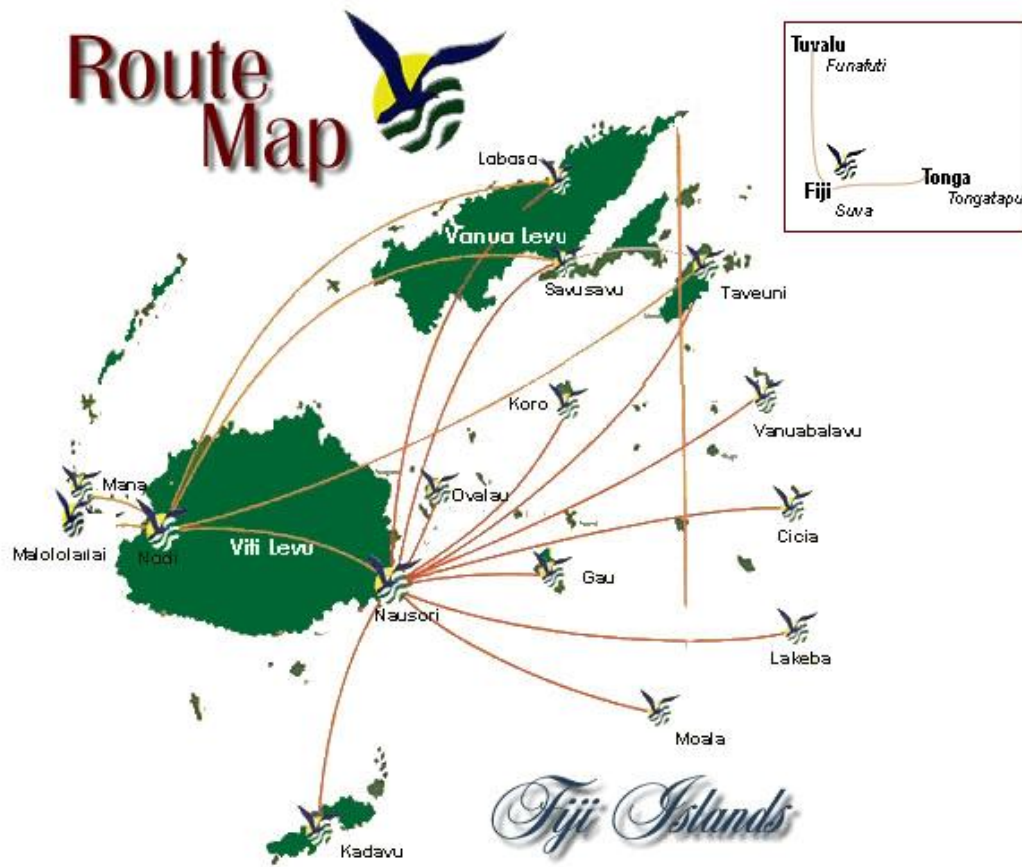
(イ) エア・パシフィック



(ロ) パシフィック・サン



(ハ) エア・フィジー



4. 鉄道

(1) 概要

フィジーにおける鉄道事業は、政府が 68.1%の株式を所有する民間企業であるフィジー砂糖会社 (Fiji Sugar Corporation : FSC) がサトウキビの収穫運搬用に行っているもの以外には、観光客用に行われているものが 1 件 (鉄軌道延長数キロの極めて小規模事業) 存在するのみである。FSC はサトウキビ加工工場を全国に 4 カ所 (ラウトカ、ララワイ、ペナン、ランバサ) 所有しており、各々の工場はサトウキビ収穫用に鉄軌道網を持っている。

・輸送量

TABLE - RAIL TRACK AND FORECAST
ROAD/RAIL SHARE OF TONNAGE, 1993

Mill	Rail Track			Cane Transport Tonnage	
	Permanent Track (km)	Portable Track (km)	Total Track (km)	Road Share %	Rail Share %
Lautoka	239	40	279	35	65
Rarawai	184	53	237	46	54
Penang	37	7	44	72	28
Labasa	120	n/a	>120	56	44
TOTAL	580	>100	>680		

(2) 政府の鉄道政策・最近の動向

フィジーにとり砂糖産業は、観光産業とともに外貨獲得の主要産業であるが、国の内外に幾つもの問題 (輸出先である欧州市場における価格優遇措置の撤廃問題、農地貸借法 (ALTA) に基づく賃貸契約更新拒否問題等) を抱えており、政府は国家運営におけるその重要性は十分認識するも、今後楽観できない状況にある。一方、サトウキビ生産の拡大に関しても、サトウキビの作付けに適する平地は観光産業をはじめ他の産業による利用が進行しており、新たな展開のためには松材の植林と競合する丘陵地への展開が主体となる。丘陵地においては、鉄軌道による収穫と比較して既存の道路網を利用する収穫運搬方法が優位との見方があり、将来的な鉄軌道事業の進展の可能性は極めて少ないと考えられる。他方、最近では軌道を観光に利用しており、今後の拡大が期待される。

(3) 鉄道産業の状況

FSC の運営する鉄軌道は、年 2 回のサトウキビ収穫期 (5 月と 12 月) に稼働するのみであり、一般旅客及び貨物輸送事業は行っていない。

課題として、FSC は砂糖生産の効率化を促進する目的から、肥料改良や作付けに工夫を行うとともに収穫・加工期間の短縮化を検討している。加工期間短縮は単位時間あたりの加工率を向上させることになりサトウキビの収穫・搬入の効率化・迅速化が要求されている。

5. 自動車

(1) 事業規制等自動車旅客・貨物輸送に関する法制度

フィジーにおける道路交通車両は交通法において定義されている。「自動車」は機械力により推進する全ての車両を包含しており、道路上で使用するためにつくられたものとなっている。同法は道路車両としてトレーラを含んでいるが、官報で公表された道路車両には歩行者が運転する車両は含まれていない。道路車両分類は以下の通り。

- ・ 自家用車両（自家用二輪車を含む）
- ・ 公共サービス用車両（ハイヤー等旅客輸送事業用車両）
- ・ 貨物用車両（主に貨物運搬用につくられた車両）

公共サービス用車両はレンタカー、ハイヤー、タクシー、その他軽量公共サービス用車両（純重量 1.52 トン以下）と乗合バス（純重量 1.52 トン以上）に細分されている。純重量の定義は、燃料は満タンかつ通常装備にて人、貨物を乗せない状態での車両重量としている（カーブ重量、テア重量に同じ）。貨物用車両は、純重量によって最軽量（1.52 トン以下）、軽量（1.52～3.05 トン）及び重量（3.05 トン以上）に分類されている。

車両は登録上、自家用、タクシー、ハイヤー、レンタカー、商用、バス、公用に分類されている。道路車両数について登録車両台数の推移を以下に示すが、廃棄車両を確認する体制になっておらず、数値は廃棄車両を含んでいるため、道路上を走行する車両を正確に表していない。

・ 登録車両台数

	自家用車	タクシー	レンタカー	バン・トラック	バス	軽車両	自動二輪	その他	合計
2000	52,344	3,207	5,015	35,706	1,910	5,543	4,541	4,607	112,873
2001	57,702	3,340	5,095	36,365	1,936	5,572	4,587	4,757	119,354
2002	61,410	3,462	5,330	37,111	1,972	5,598	4,636	5,083	124,602
2003	66,028	3,729	5,511	38,025	2,019	5,619	4,670	5,277	130,878
2004	70,886	4,024	5,772	39,012	2,055	5,675	4,711	5,702	137,837
2005	76,273	4,323	5,983	40,185	2,126	5,735	4,812	6,276	145,713
2006	80,491	4,829	6,258	41,298	2,187	5,815	4,883	6,810	152,571
2007	82,912	5,113	6,362	42,112	2,213	5,893	4,917	7,186	156,708
2008	85,186	5,153	6,519	42,677	2,244	5,983	5,013	7,497	160,272
2009	87,249	5,331	6,705	43,103	2,265	6,048	5,043	7,736	163,480

出典：KEY STATISTICS March 2010 (Fiji Islands Bureau of Statistics)

(2) 政府の基本政策・最近の動向

LTA の予算は、各事業収入総額から人件費等の運営費を減じて余剰金が出た場合のみ政府に納入する方式をとっている。2000年に民営化されたところであるが、2001年度には総事業収入の64%を政府に納入する等、すでに成果を挙げている。

(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況（主要企業、その動向等）

(イ) バス・コーチ事業

バス・コーチ事業はヴィチレヴ、ヴァヌアレヴ、タヴェウニ及びオヴァラウ島に限定されている。一運行事業者あたりの平均所有バス台数は増加傾向にあるが、運行事業者数は減少している。定期運行事業は補完運行事業（定期運行の超過需要に対応する運行事業）とともに概ね以下の4つの事業グループに分類される。

- ・市あるいは町内事業
- ・市間事業
- ・村域事業
- ・通学事業

実態は上記4分類を横断するような混成ルート事業も存在する。通学事業は交通管制委員会によりバス運行事業者に割り当てられ学童の要請に応じている。運行されているバスは空調なしバスと空調付バスがあり、空調付バスは一般に旅行者需要に対応しラウトカ～ナンディ～スバのルートに運行させる傾向がある。一方、ナンディ～スバ空港間長距離事業は同ルートを運行する航空事業と競合しつつ運行されている。

バス事業は許可地域を限定されているが、誰でもバス事業を行うことができる。しかし、潜在需要のあるルートを明確化し、運行免許取得のために申請を行う必要があり、同免許取得は運行事業者の法的義務の一部である。申請は、運行ルート、停留所、運賃及び運行ダイヤに関する情報を提供することが義務付けられており、発給される免許は定期運行ルート、停留所数・位置、出発地・最終地及び各停留所での発着時間及び運賃を明確に定めている。また、交通管制委員会は事業の公共性に鑑み、運行事業者に対し不足の事態を想定し、予備のバスとして必要台数の20%を確保するよう要求している。運賃及びその設定は交通管制委員会が責任を負っている。一般に運賃には傾斜がありステージ毎に一定額となっているが、地域（道路条件等）により異なり、以下の5つの料金体系がある。

- ・丘陵地域：3km毎に料金ステージが変わる。
- ・平地かつ舗装道路：3.5km毎 "
- ・スバ、ラウトカ：4.0km毎 "
- ・タヴェウニ：別料金体系
- ・オヴァラウ：別料金体系

運賃見直しの時期は設定されておらず、業界から運賃変更理由を明確にした変更申請があれば、交通管制委員会は大蔵省中央計画局価格収入委員会と協議し結論を出すこととなっている。しかし、全ての運賃改訂は運輸大臣の同意が必要とされており、この段階で政府の方針が影響を与えることがある。

（ロ）タクシー事業

タクシー業界はバス事業同様良く発達しており、公共交通体系にとって不可欠であり、個人、家族、会社組織によって事業が行われている。元来、個人の運行事業者が大半であったが、運行事業者同士が共同体組織をつくり会社組織が形成されてきた経緯がある。許可申請は個人法人を問わず総責任者が行い、事業を行う地域を特定し、使用する車両の適切さを証明する書類を添付しなければならない。審査は

以下の項目に対して行われる。

- ・ 事業に対する公共の利益と必要性
- ・ 地域としての必要性
- ・ 事業実施のための申請者の財政能力
- ・ 許可申請に関連する申請者の品行

免許発給にあたり、許可車両で輸送する乗客数を守ること、車両を常に良好な状態に維持すること、許可証及び関係書類を携行することを義務づけており、許可証の有効期限は一般に3年以上10年未満である。

(ハ) 貨物運送事業

貨物運送事業に関する情報は他の運輸部門に比べ整っていない。これは、運賃及び提供するサービスに関して規制がされていないことによる。1991年のセンサスでは107事業者の内大半が小規模となっている。事業者の50%は従業員4人以下で、規模の大きい事業者もあるが従業員数は平均8人である。主な輸送貨物はサトウキビ、木材、農作物等である。

(4) その他

公共事業局 (Public Works Department : PWD) は、道路法に対し責任を負う政府の部局である。同法において大臣は、地方自治法に基づき制定された地方自治体の権限内にある道路とは別に、あらゆる道路を公共道路として指定できることになっており、PWD はここで指定された道路の管理 (整備) を行っている。私道及び他省庁が管理する道路 (農道、林道等) は同法の対象外となっている。一方で政府及びその他の公的機関を代行して施設建設や維持補修も行っている。

6. 港湾整備・運送

(1) 港湾の概要

・主要港貨物量（外貿）

	輸 入	輸 出	トランシップ ^o	合 計t (TEU)
2000	1,413,616	1,056,716	3,832	2,474,164 (37,707)
2001	1,465,720	1,237,683	14,930	2,718,333 (46,716)
2002	1,562,361	1,223,335	18,857	2,804,552 (43,297)
2003	1,698,736	1,261,583	17,366	2,977,685 (48,231)
2004	1,744,046	1,214,336	2,617	2,960,999 (49,994)

出典：Annual Report 2000～2004 (Maritime & Ports Authority of the Fiji Islands)

(2) 主要港主要施設（港湾数：34、うち外貿港湾数：4）

フィジーの港湾施設は、①FPCLにより管理運営される法指定港湾、②①以外の国所有の埠頭、棧橋及び造船所、③特定企業所有の埠頭、棧橋（例、フィジー砂糖会社の積み出し棧橋等）、④小規模個人所有棧橋の概ね4つに分類できる。①から③の施設に関しては詳細な情報が収集され港湾施設台帳として存在している。しかし、④の小規模個人所有棧橋は、リゾートが所有する棧橋が含まれており、観光業界の重要な運輸システムとの認識はあるが情報は整理されていない。

港湾名	埠頭名	水深	バース延長・数	組織出資比率
スバ	南キングス埠頭	11.0m	492m×1	官 100%
	中央キングス埠頭	11.0m	184m×1	
	北キングス埠頭	11.0m	156m×1	
	ワルベイ埠頭	9.0m	241m	
	プリンセス埠頭	4.0m		
ラウトカ		11.0m	145m×1	官 100%
		11.0m	154m×1	
		7.0m	78m×1	
レヴカ		7.9m	165m×1	官 100%
		6.7m	130m×1	

(3) 港湾運営及び開発

(イ) フィジー国内の4つの外国貿易港（スバ港、ラウトカ港、レヴカ港、マラウ港）はFPCLの監督下にある。2005年、FPCLは、約31百万Fドルを投じて、スバ港の港湾施設の高規格化（地震対策）、拡張及び改修を実施し、さらに同年、21百万Fドルを投じて、ラウトカ港の港湾機能の強化を図るため、岸壁の新設及びバース拡張等の拡張工事を実施した。また、バヌアレブ島南部のサブサブ港の開港計画があるが、当港には法による港湾区域の指定がなく税関及び検疫等の施設が整備されていない状況である。

- (ロ) 歳入は、ドック利用及び岸壁利用に対して係る税金と、法の補足である港湾規則に表示されている利用料金によって構成されており、タグ、パイロット及び港湾荷役の課料が含まれている。料率はFPCLの申請に対し大臣が承認することとされている。
- (ハ) 2004年の財政報告によると、2004年決算として歳入1,690万ドルであり、クレーダーに対する貿易制裁によって落ち込んだ2000年から、クレーダー前の1999年(1,301万ドル)を大幅に超えるまでに回復した。また、歳出は少なく大幅な収益増となっており、176万ドル(前年比15.4%)を記録している。
- (ニ) 2006年6月、港湾荷役効率の向上のため、約20百万Fドルを投じて新型の港湾荷役機械「Mobile Harbour Crane (HMK 300型)」がスバ港(2機)及びラウトカ港(1機)に設置された。また、2007年には、港湾荷役の効率化を図るため、港湾荷役の運用システムが更新された。
- (ホ) 現在、海港管理法に基づきバヌアレブ島南東部に、木材(南洋材及び常緑針葉樹)を取り扱うフィジー国内5つめの貿易港として「ワイリキ港(Wairiki Port)」の開発が進行中である。

(4) 海事関連

- (イ) FIMSAは、設立時点では国有船団の管理運営及び他省庁への船による輸送業務を提供していたが、「海上における人命安全に関する条約(SOLAS)」合意後は、その要請に従い全ての海運関係事項を所管することとなった。従って、FIMSAは海運活動に関する政府の主たる機関であって、フィジー海域における政府が課す全ての規則に関し責任を負っているが、特に、FPCL管理の港湾以外の港湾における船舶の航行安全を所管している。補完的な組織としては、農業局、税担当局がある。根拠法は海運法(1986年)であり、法に基づく権限は全て海事安全局長に帰属しており、構成は以下に示す4部門(業務)からなる。
- ・ 船舶免許発給、船舶登録、船員、船体検査、沿岸貿易許可等の規則に関する部門(海運法の管理)
 - ・ 水路測量に関する部門
 - ・ 政府所有の船団に関する部門
 - ・ 一般行政事務に関する部門(各種統計業務を含む)
- (ロ) 船舶免許は1991年海運法により内航船に対し取得が義務付けられた。航路免許の形式ではなく、事業を行おうとするルートを逸脱、あるいは超過しての貨物運搬を禁ずる等とした免許が発給される。これまで免許申請に対し発給が拒否されたことはないが、内航船の多くは免許を取得していないのが実態である。海運法制定以前は、免許は所有者の国籍に関係なく発給されていたが、新法のもとでは、所有者はフィジー国民であるか株主の過半数がフィジー人である法人であることが要求されている。多くの現存する船舶は、特に観光業界では外国人所有が多く、新法に馴染まない現実がある。
- (ハ) 船体検査はフィジー政府がSOLASの署名を行っており、これに基づいて検査

体制が設立され、我が国からの専門家派遣による技術協力等により着実に水準を上げてきている。現在の体制としては、国内船舶についてはFIMSAの検査官がフィジー海運委員会を代行して検査を行っている。一方、フィジー登録の外航船舶についてはFIMSAかあるいはFIMSAを代行する船級協会による検査が行われている。航行援助施設の設置及び維持管理はFIMSAの業務である。

7. 造船業及び船用工業

(1) 概要

フィジーにおける造船所（造船ヤードと修理ヤード）は、フィジー船舶重工業公社（Fiji Ship and Heavy Industries Limited: FSHIL）が運営管理しており、政府または民間所有船舶の定期検査や老朽化にともなう修理等を実施している。また、海上輸送に依存し同施設のような大型造船所をもたない近隣島嶼国からの船舶受け入れを行っている。

しかし、同公社の施設は 1970 年独立以前に整備されたものであることから、施設の老朽化が著しく、手狭なため非効率な作業を強いられている。このため、通常の入受能力を発揮できない状況にあり、常に混雑し予約の獲得も困難で、かつ利用コストも高くなってきている。

国有船団は、海事安全局近くのワルベイを基地とし維持運営されている。船団は他省庁からの依頼に対しても輸送の役務を供与している。主たる業務は輸送業務であり、政府の物資や人員の輸送を行ってきたが、実態は民間の物資、人員の輸送が商業的に行われており、一部に民営化の議論もあるが、当面は法的義務の遂行と緊急事態の海上輸送確保を存在理由に、政府組織として存続するとしている。一方、同船団には棧橋建設や港湾・河川施設の建設のための公共事業関連の特殊船舶（浚渫船、はしけ、杭打船等）もあり社会基盤整備、緊急時の修理業務等に使用されている。

(2) 船舶と海運事業

(イ) 商業用船舶

内航の全ての船舶はフィジー船籍であるが、フィジー船籍の外航船舶はごく少数である。内航海運事業に従事している船舶は 31 隻、内 4 隻は R0-R0 フェリー、9 隻が一般貨客船、3 隻は貨物専用船、5 隻は引船であり、その他にタンカー、港湾管理船、観光船（貨客輸送兼用）がそれぞれ 1 隻ずつ存在する。また、50 総トン以下の小型船が 5 隻ある。

(ロ) 政府所有船舶

政府所有船舶は 30 隻が登録され（軍用除く）、貨客船 4 隻、医療船 5 隻、監督船 3 隻、特殊船 7 隻、引船 5 隻、はしけ 3 隻がある。

(ハ) 個人所有船舶

多くの個人所有船舶が商業的運航を行っている。これらの大半は観光業に従事している所有者自身の貨客を輸送しており、ヤサワ諸島やママヌザ諸島で主に運航されている。観光リゾートに従事するこの種の船舶は多く、5 総トン以下から 917 総トンの範囲で登録された船舶から 159 隻が特定されている。

(ホ) その他小型船

フィジーには多くの小型船が存在し、漁業や沿岸輸送に使用されている。多くは船長 5m から 10m で船外機により稼動するタイプの船舶である。他にはキャビンクルーズやヨット等のプレジャーボートがあるほか、砂採取船やサルベージ船等が副

次的に輸送活動をする例は多い。

(へ) 内航海運事業

ほとんどの事業者は小規模個人運航者であり、事業者自身あるいはその家族が運航を管理している。国直営の運航事業が1件（国営流通事業会社：NATCO）あるほか、顧客の共同所有事業が数件あり、ガソリン・LPGの供給は豪タンカーにより行われている。観光業界では一般的にはそれぞれのリゾートが自前で輸送手段を所有し運航しているが、ブルーラグーンクルーズやビーチカマールーズは観光業界における純粋な旅客運送事業者であり、企業の所有権及び投入市場はリゾートと深い関係がある。

フィジーにはフィジー船主協会（Fiji Shipowners Association）があり、内航船運航事業者（商業的事業者）を代表している。一方、同業界における労働組合には、フィジー船員組合、港湾労働者組合、船員組合、造船所労働者組合があり、社会的にも影響力を持っている。主たる顧客（荷主）は肥料輸送を行う砂糖業界や木材、石油、コプラといった業界である。顧客と海運事業者は海運サービスの利用者と提供者の関係であり、この関係が大半を占めるが、一部には一事業者が荷主と海運事業者である例（NATCOは東部ラウ諸島への一般雑貨の供給者であり、その運送事業者である。）があるほか、パターソン・ブロス社のように海上輸送だけでなく陸上、空輸に参入している事業者もある。

- ・個人運航者：内航海運の大半を占め一般的には家族により事業が行われている。
- ・政府所有運航者：国営流通会社（NATCO）は政府所有の海運事業者であり、“カウニトニ”に加え“タイ・カンバラ”、“マヌス・ガルフ”の二隻を他の所有者に代わり運航し、商品流通も手掛けている。
- ・協同所有運航者：ロトゥマ投資協同組合は“ワイルア”を所有運航し、カンバラ協同は“タイ・カンバラ”を所有し、運航をNATCOに任せている。また、カンダブ協同も中国で新船を建造し、スバ〜カンダヴ航路で運航している。
- ・石油製品輸送：フィジーでの石油製品の海上輸送は豪のドーマン・タンカーズ社が所有するパシフィック・ナビゲータ（小規模な石油製品海上輸送船）により行われている。

(ト) 外航海運

フィジーには外航海運事業者は存在せず、輸出入に係る海運事業は海外の事業者によって行われている。外航海運事業者のうちパシフィック・フォーラム・ラインはフィジー政府が同社の一株主であり、5隻のコンテナ船を太平洋地域で運航している。同社は、太平洋諸国政府によって設立された外航海運事業者であり、フィジーは同社により豪、NZその他の近隣島嶼国と結ばれている。一方、フィジー船籍の外航船舶は全て海外の運航者の所有かチャーター船であり、外国との貿易の大半は主要海運事業者により行われている。

一般ばら貨物輸送について、大口需要はフィジー砂糖会社であり、スポット市場への輸出のために航海ベースでばら貨物船をチャーターしている。燃料である液状

ばら貨物の輸入及び二次輸出は、多国籍石油企業が行っているほか、LPG はフィジー・ガス及びブルー・ガスが輸送事業を行っている。フィジー・ガスは豪の親会社ボラル・ガスが運航する2隻（“ボラル・ガス”及び“パシフィック・ガス”）を所有し、この2隻は、4～5週間間隔でスバ、ラウトカ、ランバサに入港している。ブルー・ガスは2～3隻のLPG船を運航しており、4～5週間間隔でヴンダ・ポイントに寄港している。さらに、豪のマリン・パシフィックは“ロマヴァタ”と2隻のタグ、1隻のバージを運航している。

8. 観光

(1) 概要

フィジーにおける観光産業は、砂糖及び繊維産業と並び国の三大基幹産業の一つとして位置付けられており、低迷が続く他の二つの産業に比べ、今後最も発展の期待が大きい産業である。2000年のクーデターの影響により落ち込んだ訪問者数を、その後の9.11米国テロやインドネシア・バリ島での爆破事件、SARS等の影響により国際的に観光客数が落ち込む中、2002年には1999年の水準まで回復するとともに、2004年は過去最高の訪問者数を達成した。

・フィジーへの入国者数（上位5カ国及び大洋州諸国）

年度	豪州	NZ	米国	英国	日本	大洋州諸国	その他	合計	観光収入 (M FJD)
2000	76,883	49,470	52,534	29,215	19,674	21,534	44,760	294,070	387.2
2001	98,213	66,472	57,711	30,508	20,411	23,608	51,091	348,014	447.9
2002	123,606	68,293	58,815	43,393	26,382	24,051	53,319	397,859	554.9
2003	141,873	75,016	58,323	49,794	23,464	28,167	54,163	430,800	638.6
2004	176,195	103,900	65,211	47,668	24,392	26,182	61,527	505,075	717.6
2005	203,250	112,932	62,640	44,472	22,304	28,476	71,071	545,145	812.7
2006	206,529	107,277	66,631	38,239	23,794	29,725	76,394	548,589	822.5
2007	207,001	99,744	64,687	34,785	22,800	34,221	76,643	539,881	784.2
2008	247,608	100,018	63,667	33,935	21,918	35,936	81,949	585,031	853.1

出典：KEY STATISTICS March 2010 (Fiji Islands Bureau of Statistics)

(2) 観光に関する法制度

フィジー政府は観光がフィジー経済の主要産業として確固たる地位を確立したとの事実を認識し、1985年に観光省を設立、以来、経済開発における観光産業の重要性を背景として観光客誘致のためのプロモーション活動に対し、予算割当を増額してきた。観光省の役割は、主に観光促進・調整及び持続的観光産業の成長を図るための方針づくりにあり、海外からの投資を誘致し、観光産業を拡大するため具体的な政策を実施してきている。観光関連の法律は以下の内容を包含している。

- ・ホテル援助法
- ・観光用船舶投資手当
- ・免税特権

(3) 政府の基本政策・最近の動向

フィジー観光局 (Fiji Visitors Bureau : FVB) は政府を代表して観光促進と市場開拓を行うことを目的として、豪、NZ、米、カナダ、日本、韓国、ドイツ、ロンドンに事務所

を開設している。

1988年、フィジー政府はアジア開発銀行の資金により観光産業の調査研究（現状評価、問題点の検討、将来戦略等）を行い、調査結果は1989年5月、政府により了承されている。報告書には1996年までに1,500のホテル客室を追加することが特筆されており、詳細には高級リゾート客室1,000、高級都市ホテル客室200、中級リゾート客室200、ダイビング・トレッキング等に特化した客室100を確保すべきであるというものである。観光客については、年間8%の成長を目標とし、土地所有者である先住フィジー人の観光産業への積極的な参画を奨励する必要が強調されている。この関連で、エコ・ツーリズムといった新しい考えを取り入れている第2の観光活動が提案されている。同活動はホテルの外で行われる観光客の活動を対象としており、陸域では村落への一日ツアー、文化的演芸・接待、ハイキング、トレッキング、また水域ではダイビング、ビリンビリンクルーズ、カヌー、スノーケリング、ゲームフィッシング等の潜在領域がある。

同活動実施の最低条件は以下としている。

- ・育成可能で収益性のある計画であること
- ・村の実質的経済を補完する計画であること
- ・文化、伝統を強化し、保存を促進する計画であること
- ・経済的、社会的に村の安定を維持・促進させる計画であること

一方、実施の障害は資金手当と技術アドバイスが得られないことであり、現在土地所有者により数例のパイロットプロジェクトが行われているがいずれも政府の援助はない。

（４）観光産業の状況

フィジーの観光業界にはシェラトン、ワーウィック、モキャンボ、ホリディ・イン、アウトリガーといった海外のホテルチェーンの傘下にある民間企業が進出している。ツアーに関しても、同様に世界的な観光企業の活躍が目立っているほか、UTC、サンツアー、ロージーツアー等が設立され重要な役割を果たしている。

フィジーでは、星数によりホテルの等級を示す分類システムはないが、高級ホテル利用の観光客が多く、上級市場を対象とした上級観光地としての性格がある。主な高級ホテルは、シェラトン・フィジー等をはじめ、ナンディやその近隣の離島を中心とした西部地区に整備されているが、東部地区にもワカヤクラブ等の離島リゾートがあり、新たにヴァトゥレレにリゾートが完成した。

観光産業はFVBが指導的な役割を果たし業界をリードしており、主要な協会として、フィジーホテル協会、フィジー旅行業協会、エコ・ツーリズム協会がある。

（５）その他

（イ）太平洋諸島センター（Pacific Islands Centre : PIC）

PICは、1996年10月に日本国政府と太平洋地域の国際機関である南太平洋フォーラム（現太平洋諸島フォーラム：PIF）により設立された国際機関で、日本とフォーラム加盟島嶼国（Forum Island Countries : FICs）間の貿易・投資・観光の促進を通じて、同島嶼国の経済的発展を支援することを目的としている。

(ロ) 南太平洋観光機関 (South Pacific Tourism Organization : SPTO)

SPTO は、Tourism Council of the South Pacific (TCSP) が 1999 年 10 月に名称を変更したものであり、地域の観光開発を共同して推進することを目的として、1986 年に EU の支援で設立された地域機関である。参加国は、アメリカンサモア、クック諸島、フィジー、仏ポリネシア（タヒチ）、キリバス、ニューカレドニア、ニウエ、パプアニューギニア、サモア、ソロモン諸島、トンガ、ツバル、バヌアツである。しかし、2001 年 5 月より EU からの財政支援が打ち切られたため、現在は予算的に厳しい状況にある。

当機構の代表責任者 (Chief Executive) は、Mr. Tony Everitt で、以下の 3 つの部門に分かれている。

- ・ マーケティング及び会員サービス
- ・ 人材開発
- ・ 財務及び管理

9. 国際協力（ODA対象国）

（1）ODA受入官庁

（イ）外務・国際協力大臣（Minister for Foreign Affairs and International Co-operation）

大臣：Hon. Ratu Inoke Kubuabola

次官（Permanent Secretary）：Mr. Solo Mara

（ロ）財務・国家計画・砂糖省（Minister of Finance and National Planning and Sugar）

大臣：Commodore Josai Voreqe Bainimarama（首相が当省を兼務）

次官（Permanent Secretary）：Mr. Filimone Wagabac

（2）経済（開発）計画及び同計画における運輸部門の位置づけ

フィジーは第9次国家開発計画（1986年～1990年）以降、内政の混乱もあって新たな国家開発計画が発表されてこなかった。しかし、1993年には“Opportunities for Growth-Policies and Strategies for Fiji in the Medium Term”という中期開発戦略が発表された。基本的な方針には大きな変化はなく、民間部門の活動を経済発展の基盤と位置づけ、輸出志向の経済発展を推進するとしている。具体的には、規制緩和、政府支出の抑制、税制改革、先住フィジー人の経済活動への参加促進等があげられ、運輸部門についても社会基盤としての重要性、観光産業進展の基盤としての重要性から国家開発の重点課題に位置づけられた。2006年5月ガラセ第2次内閣発足後、あらたな国家開発計画（2007年～2011年）の策定作業が進められていたが、2006年12月のクーデターにより見直しを余儀なくされた。2007年9月現在、改訂版国家開発計画は公表されていない。

（3）我が国の援助実績

（イ）概要

フィジーは、一人あたりの国民総生産が既に無償資金協力援助対象の基準を越えており、対象国でなくなっている。しかしながら、当国の南太平洋地域における地理的、政治的位置の重要性に鑑み、援助の便益を地域の無償対象国が享受し得る案件についてのみ無償資金協力の実施が検討され得る状況にある。これまでに行われてきた我が国の経済協力は、特に無償資金協力の分野を含め、医療、教育、水産等人材育成に関連した内容が多い。

2009年5月の第5回PALMにおいて発表した我が国支援策における三つの柱（「環境・気候変動」、「人間の安全保障の視点を踏まえた脆弱性の克服」及び「人的交流の強化」）を中心に、フィジー政府の開発戦略等に沿った協力を戦略的に実施する基本方針であるが、現在、フィジー政府は、2006年12月のクーデター以降、軍事政権により掌握されている暫定政府であり、民主化を求める総選挙（2014年）が実施されまでの間は、①教育、保健、社会的弱者支援等の国民の生活向上に資するもの、②環境、感染症対策等地球規模問題の解決に資するもの、及び③他の島嶼国等広域に裨益するものに限り経済協力を展開していくこととしている。

運輸関連としては、技術協力の分野でフィジー海運局や造船所、またフィジー工

業技術学校の航海科及び船舶機関科へ専門家を派遣し、人材育成を支援してきており、1999年以降は「船舶安全に関する国際条約」及び「ポートステートコントロール（広域）」に関し、短・長期の専門家を派遣するとともに、「海図輪郭図作成法」に関する短期専門家を派遣した。

さらに、1999年からは「観光開発（広域）」に関する長期専門家を派遣している。観光振興を経済発展の重要課題とするフィジーにとっては、人材育成や我が国の市場開拓・旅客誘致をはじめ、新たな観光活動として位置づけている“エコ・ツーリズム”の推進等、我が国の経済協力で支援し得る内容は多いと考えられる。

また、地域の特殊性（島嶼国故に脆弱国が多い）からより効果的な経済協力を推進する手法の一つとして、太平洋諸島フォーラム（PIF）、南太平洋委員会（SPC）及び南太平洋大学（USP）に対する協力を重視することが必要と考えられている。

（ロ）運輸分野の協力実績

- ・有償資金協力

なし

- ・無償資金協力

平成7年度 気象観測・予報設備整備計画（5億8,100万円）

平成8年度 気象観測・予報設備整備計画（Ⅱ期）（7億4,700万円）

- ・技術協力

個別派遣専門家「観光開発」（1999年～2004年）

在外（第三国）研修「気象予警報」（2001年～2005年）

第三国研修 気象予警報Ⅱ（広域）（2007年～）

短期専門家「港湾保安政策」、「港湾保安計画」（2004年）

短期専門家「港湾保安計画」、「港湾保安研修」（2005年）

- ・開発調査

北部ラウ諸島海図作成調査（1993年～1998年）

10. 2002年改正SOLAS条約に基づく海事保安の確保に向けた取組み

フィジーでは、2004年7月1日の改正SOLAS条約及びISPS(International Ship and Port facility Security Code)コードの発効に備えて、国際港湾施設に関して保安評価及び保安計画を作成した。同評価書及び計画書に基づき、フィジー海事・港湾公社(MPAF)等は必要作業に着手したが、国内に専門性を備えた人材が乏しい等の理由により、我が国に対し専門家の派遣を要請した。

2004、2005年度の2年間に渡り、JICA短期専門家が派遣され、フィジー港湾当局に対する技術指導が実施された。

11. その他

(1) 運輸関係機関等のホームページ・アドレス

- ・ Fiji Government Online <http://www.fiji.gov.fj/>
- ・ Civil Aviation Authority of the Fiji Islands <http://www.caafi.org.fj/>
- ・ Airports Fiji Limited <http://www.afl.com.fj/>
- ・ Port Terminal Limited <http://www.portofsuva.com/>
- ・ Fiji Meteorological Service <http://www.met.gov.fj/>
- ・ Land Transport Authority <http://www.ltafiji.com/>
- ・ Fiji Visitors Bureau <http://www.bulafiji.com/>
- ・ Pacific Islands Centre <http://www.pic.or.jp/>
- ・ South Pacific Tourism Organization <http://www.tcsp.com/index.shtml>