

<表紙よりつづく>

それにも増して、無防備主義の本領を見たのは、沿岸警備隊の哨戒艇である。調査団は、同国北部、ジブチ港から19マイルに位置するタジュラへ5月27日、27マイルに位置するオボックへ5月30日に夫々、高速(28ノット巡航)艇による快適なクルージングを提供していただいたが、本艇には全く銃・砲の類、銃座さえも備えておらず、正に丸腰そのものなのである。

ジブチ共和国に比べて、強大な経済力と軍事力を有するエチオピアに国土の3方を囲まれて、エチオピアが保有しない海外線を押さえているという地政学上の微妙なバランスは、一体どのような条件折衝によって、維持されているのであろうか。

「ジ」国の財政は、エチオピアからの輸出品・への輸入品のトランシップメント即ち、貨物の接続料で保たれているのである。

しかも、したたかな事に、ジブチコンテナターミナルの運営を、ドバイ港湾インターナショナルDPIなるアラブのコングロマリットに50/50の利益配分で委ねていることである。DPIは、巧みにターミナル運営を、エチオピアから・への貨物に就いて、一切コンテナを内陸に持ち込ませない条件で、取り仕切っていることである。

そして、今般は国連常任理事国入りへのアフリカからのサポートが喉からは是非手が出るほど欲しい我が国の事情を察知して、北部住民の民生上是非とも欲しいフェリーを、無償でからあげること、略成功したわけである。

国際競争力が、年々歴然と低下する我が国の行く末を、憂慮する古希を迎えた一人の日本人が、アフリカの小国への国の援助のお手伝いを、国民の貴重な税金を使いつつ、逆に、ジブチの爪の垢でも煎じて飲まねばと痛感させられた2週間であった。

早々  
藤野 修二郎拝



▲ 2007.5.24 海事局長会議室にて、モハメッド観光局長から観光開発計画を聴取しつつ、フェリー乗客・車両の需要予測作業。



▲ 2007.5.20 独立記念公園にて、造船技術センターのスタッフと。1977年フランスの植民地支配から独立を勝ち取った。

## ジファスニュースに寄せて

我が国海運界・造船業界に多くの人脈を有する国際養殖産業会の海外事業担当の藤野理事が、財団法人日本造船技術センターの要請に基づいて、今般実施してきた現地事情調査に就いての概要報告を、下記の通り、寄稿して参りましたので、ご参考までにジファス関係者各位にお伝えいたします。

冠省、平成19年5月18日より6月3日まで、2週間に亘り東アフリカ・ジブチ共和国に、我が国政府が無償資金協力の一環として、供与する事が内定しているフェリーの基本設計に必要なデータ・情報を収集する目的で、国交省担当官・ジャイカ、日本造船技術センターのスタッフに同行して、現地調査を実施してきましたので、ジファスグループ関係者に対する参考情報として、その概略に就いてご報告申し上げます。

因みに、本プロジェクトは、外務省から現地調査実施業務を受託した国際協力機構ジャイカが選定したコンサルタント、(財)日本造船技術センターにより「ジブチ共和国タジュラ湾海上輸送力増強計画基本設計調査」という表題の下に、実施されるもので、既に2004年、2006年の過去2回にわたって、予備調査が実施されている。

同国は、総人口約70万人、面積がわが国の四国のほぼ1.3倍程度の小国であり、北・西・南の3方をエチオピアに囲まれ、北東をエリトリアに、そして南東をソマリアに国境を接している。紅海南端、「アフリカの角」と呼ばれるアデン湾の西端を占める西欧EU諸国とオリエント・アジアを結ぶ東西交易の要衝である。

そのような地政学的環境の中で、どのように今まで生き延びてきたのか、そして今後どのような生き様をしようとしているのか、短期間の滞在の中ながら考察してみた。

その答えは、唯一つ、「徹底した平和主義」にあると結論付けられると思う。

というのも、ジブチ市街中心部にある投宿先のホテルから徒歩5分の場所に位置するジブチ共和国大統領府、かなり広大な敷地に守衛が、一応自動小銃を保持しているとはいえ、構える風もなく、気楽な姿勢で腰を下ろしているに過ぎない。



▲ 2007.5.22大臣執務室にて、イスマイル設備運輸大臣、アリミラ海事局長、森永国交省監督官、山内ジファスグループ長、日本造船技術センターの面々と友好的な初回面談を終えて。

<裏表紙へつづく>