

国連エコノミストのミクロネシア便り No.9

「はるかなる海の国をつなぐ：ミクロネシア連邦の輸送と未来への挑戦」

前回のミクロネシア便りからかなり間が空いてしまいました。国連エコノミストとしての本来業務に加えて、昨年10月以降、弊所の所長代理を断続的に務めるようになり、多忙を極め、執筆時間を十分に確保することができませんでした。今後は、可能な限り継続的に本通信をお届けできればと考えております。

今回は、ミクロネシア連邦の重要な「ライフライン」といえる運輸問題について、掘り下げてみたいと思います。

1. 島々の「距離」がつくる「見えない壁」

太平洋北西部に点在するミクロネシア連邦（FSM）は、数百の島々から構成される国家です。その特徴は、単に島国であることにとどまりません。広大な海によって分断された空間の中で、「距離」そのものが経済や社会の構造を規定している点にあります。

FSMでは、食料や燃料、医療品、建設資材といった生活に不可欠な物資の多くを輸入に依存しています。そしてそれらは、長距離輸送によって運ばれてきます。人口規模が小さいため物流需要は限定的であり、輸送コストは高くなりがちです。その結果、住民は「世界とつながってはいるものの、そのつながりは細く、高価で、不安定である」という現実の中で暮らしています。

この国において輸送は、単なる経済活動ではありません。国家の統合を支え、社会の安定を維持するための基盤そのものです。そこでは「距離」は自然条件であると同時に、経済的・社会的な「見えない壁」としても機能しているのです。

2. 海の上のライフライン：見えにくい主役「海運」

FSMにとって「海運」は、まさに生命線と言えます。国内で消費される物資の多くが船によって運ばれてくるため、ひとたび運行が停止すれば社会はたちまち機能不全に陥

ります。「海運」は「経済活動の一部」ではなく、「経済の前提条件」として存在しています。

FSMにはポンペイ、チューク、ヤップ、コスラエの4つの主要港があり、それぞれが国際物流の窓口となっています。しかし、これらの港は設備面で大きな制約を抱えています。特に重要なのは、岸壁に設置された大型コンテナクレーンがほとんど存在せず、多くの荷役作業を船舶側の機材に依存している点です。この構造は荷役効率を低下させ、停泊時間を長引かせるだけでなく、運航スケジュールの不安定化にもつながっています。

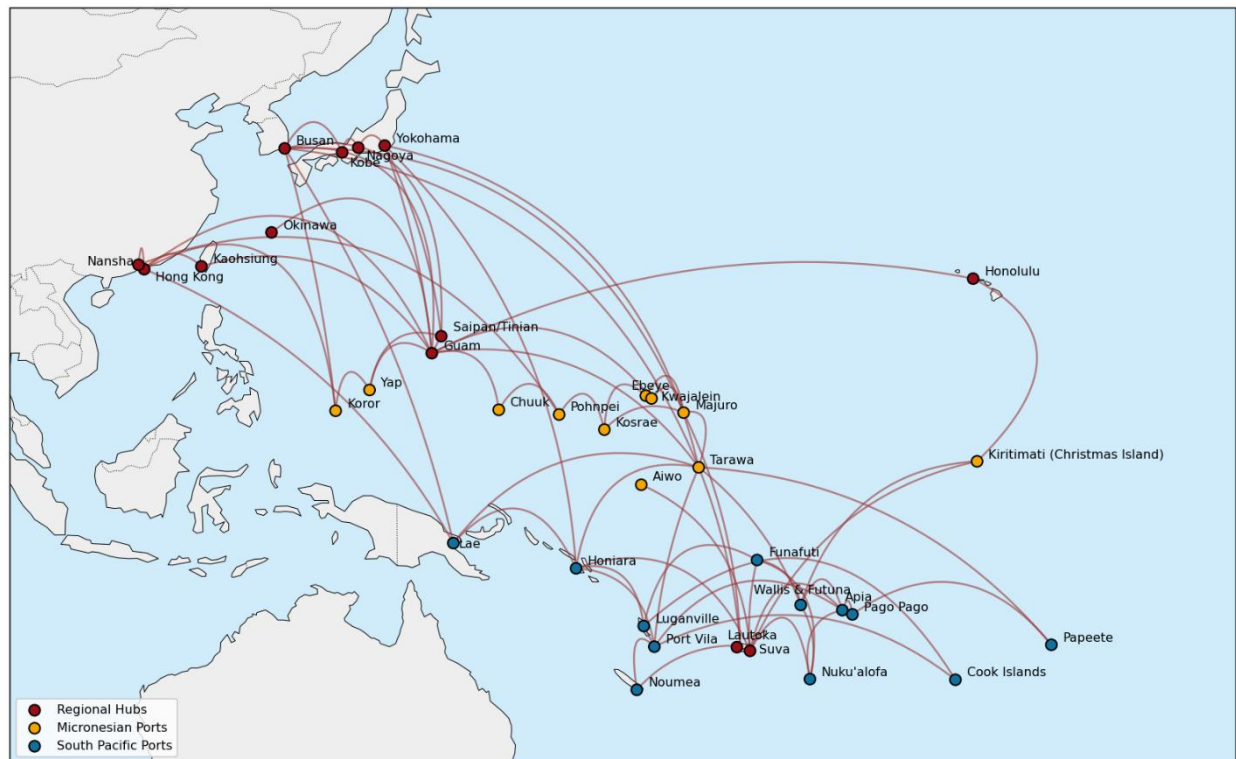
さらに、物流構造そのものにも深い問題があります。FSMの輸出は主に水産物などに限られており、輸入量に比べて輸出量が少ないのです。そのため、輸入貨物を運んできたコンテナの多くが空のまま国外へ戻る状況が発生しています。この「空コンテナ問題」は、輸送の非効率を生み、コストを上昇させる要因となります。それは最終的に消費者に転嫁され、生活コストの上昇につながっています。

また、国内の島嶼間輸送はさらに困難な課題を抱えています。外島への航路は需要が極めて限られているため、民間企業による運営が難しく、政府が船舶を運航する形でサービスを維持しています。これは「海運」が電力や教育と同様に公共サービスとして機能していることを意味します。しかし一方で、財政的な制約から運航頻度やサービスの安定性には限界があります。

さらに、FSMの海運は国内だけで完結していません。実際、グアム、ホノルル、スバなどの地域ハブを経由して国際物流ネットワークに組み込まれています。これらの拠点は効率的な輸送を可能にする一方、FSMの外部依存度を高める要因でもあります。例えば、燃料価格の変動や国際物流の混乱が発生すると、その影響は国内の物価や供給へと直接的に波及します（図1）。

このように「海運」は単なる物流手段ではなく、外部世界との関係性を支える構造そのものです。その改善にはインフラ整備だけでなく、経済構造の見直しや地域協力の強化が不可欠です。

図1： ミクロネシアと主要地域ハブを結ぶ国際海上輸送ルート



参照：Zhong, Abe, Freeman, and Tian (2026, p.13).

3. 空がつなく命と未来：「航空」の役割

海運が物資の流れを支える存在であるのに対し、航空は人々の移動と社会機能を維持する中核です。FSMにおいて航空は、「見えない壁」を越える唯一と言って良い手段であり、その重要性は非常に高いものです。

まず、医療分野において航空は不可欠です。高度医療施設は特定の島に限られているため、重症患者は航空機によって他地域へ移送されます。また、教育や行政においても、航空は人材の移動を支える重要な手段となっています。島々に分散する社会において、航空は国家の統合を維持するための必須基盤なのです。

しかしながら、この航空ネットワークは脆弱です。路線数は限られ、運行の大部分をユナイテッド航空など少数の航空会社に依存しているため、市場競争がほとんど機能していません。その結果、航空運賃は高止まりし、移動コストが住民や経済活動への重い負

担となっています。また、FSM からの国際移動はグアムやホノルルを経由する便に限られており、無駄に長い移動時間が、経済活動や観光の発展を妨げています（図2）。

図2：ミクロネシア連邦の航空ネットワーク



参照：Kistamah and Abe (2025, p.7).

加えて、航空インフラは気候変動の影響を強く受けています。多くの空港が海岸近くの低地に位置しており、海面上昇や高潮による浸水リスクに常にさらされています。さらに、気温上昇は航空機の性能にも影響を与え、航空運用の安全性や効率性の低下という、新たな課題を突きつけています。

さらに重要なのは、航空が地球環境問題と密接に関連している点です。航空は温室効果ガスの排出源の一つであり、その削減が求められています。しかし一方で、FSMにおいて航空は代替できない手段であり、利用を減らすことは現実的ではありません。ここには、「不可欠であるがゆえに環境負荷を伴わざるを得ない」というジレンマが存在しています。

この問題に対し、持続可能な航空燃料（SAF）や次世代技術の導入が世界的に検討されています。ただし、これらを導入するには高コストが伴い、小規模市場である FSM への自力導入は困難で、国際的支援が不可欠です。

したがって、航空は社会的必要性、経済的制約、環境問題が交錯する複雑な分野であり、その持続可能性はグローバルな協りに強く依存しています。

4. 気候変動の最前線に立つ島々

ミクロネシアは、気候変動の影響を強く受ける地域の一つです。海面上昇や嵐の激甚化は、港湾や空港などの交通インフラに直接的な影響を与えています。特に沿岸部に集中するインフラは、浸水や機能停止のリスクを常に抱えています。さらに、この地域の温室効果ガス排出量は極めて小さいにもかかわらず、その代償がとてつもなく大きいという深刻な問題を抱えています。これは気候変動における不公正を象徴する事例と言えます。

5. 持続可能なつながりを目指して

これらの課題に対処するため、FSM では持続可能な輸送システムのあり方が模索されています。具体的には、航空分野における環境負荷の低減、海運分野における地域間連携による効率化が重視されています。また、インフラの耐候性向上も重要です。これらの取り組みは、小規模な島嶼国が単独で実現することは難しく、国際社会の包括的な協力が不可欠です。

6. 世界の端から問いかける未来のかたち

FSM が直面しているこの状況は、単なる一地域の問題ではありません。そこには、「つながり」と「持続可能性」をどのように両立させるかという地球規模の普遍的な課題が凝縮されています。こういった国を支える輸送システムは、人々の生活そのものをつなぐ細い糸です。その糸をいかに持続可能な形で維持していけるか、それこそがこれからの FSM、ひいては他の脆弱な地域未来を左右する鍵となるでしょう。

参考文献

Kistamah, H., and Abe, M. (2025). A Scoping Study on Sustainable Aviation in Micronesia: Policy Pathways for Environmental and Economic Resilience. United Nations Micronesia Working Paper Series No. 3.

Zhong, C., Abe, M., Freeman, N., and Tian, X. (2026). Envisaging Micronesia's Maritime Future: Overcoming Challenges and Seizing Opportunities in Support of Socio-Economic Development. United Nations Micronesia Working Paper Series No. 6.