事業事前評価表（開発調査）

作成日：平成16年8月30日
担当グループ・チーム：運輸交通1チーム

1．案件名

フィリピン国 内航海運振興計画調査

2．協力概要

（1）事業の目的

フィリピン国の内航海運振興計画の策定及び内航海運整備のための資金需要を支える持続可能な船舶近代化スキームに関するフィージビリティースタディーを実施する。

（2）調査期間

平成16年10月～平成17年10月

（3）総調査費用

約2.2億円

（4）協力相手先機関

フィリピン国 海事産業庁

（5）計画の対象（対象分野、対象規模等）

フィリピン国の内航海運業・物流業者

3．協力の必要性・位置付け

（1）現状及び問題点

フィリピンは、7000を越える島嶼国家であることから、国内の人や物の流れを支える海上輸送が同国の社会経済の発展に果たす役割は重要である。しかし、同国の海運は、船舶の老朽化等が原因と考えられる海難事故が多発しており、安全面の改善が内航海運の発展に不可欠な状況となっている。また、船体の安全対策、運航スケジュールの遵守（船隊エンジン等の老朽化によるスピード不足）、海洋環境の保全等取り組むべき課題は多い。

これらの課題を改善するためには、内航海運振興策に基づき、非効率な老朽船舶の更新を促進するための船舶調達制度等を充実させ船舶の近代化を図ることが必要であり、フィリピン政府は2001年から2004年中期開発計画の中の「海上輸送」項目の中に、海運セクターにおける船隊拡充及び近代化のための財政支援方策の検討を含めるとともに、内航海運振興計画の策定に関する本調査を日本政府に要請した。一方、調査の要請後、フィリピン国の内航海運振興や物流に関する複数の政策や法律が策定され、政府全体で上記課題に取り組んでいる。

（2）相手国政府国家政策上の位置づけ

フィリピン政府の中期開発計画において、海運セクターにおける船隊拡充及び近代化のための財政支援方策の検討が位置づけられている。また、船舶を活用した海陸輸送一貫輸送により、各島嶼間を結ぶ効率的な輸送ネットワークの構想が「Strong Republic Nautical Highway構想」として、フィリピン政府により提案され、関係省庁が同構想の実現に向けた取り組みを行っている。

（3）他国機関の関連事業との整合性

本件においては、特に重複はない。

（4）我が国援助政策との関連、JICA国別事業実施計画上の位置づけ

都市部と地方部のバランスのとれた開発や産業拠点を支援するための基本的交通手段の整備に資することから、重点分野「持続的成長のための経済体質の強化及び成長制約要因の克服」として位置づけられる。

4．協力の枠組み

（1）調査項目

（a）現状把握・分析

1）社会経済・地域構造の分析、2）海運関連調査･計画／海運政策の分析、3）フィリピン物流システム／物流政策の分析、4）フィリピン金融市場とフィリピン開発銀行（DBP）の分析、5）貨物及び人流の流動把握、6）港湾施設･海上安全・海洋汚染に関する現状の把握･分析、7）内航海運関連企業の現状把握、8）内航海運船社の信用力に関する分析、9）船舶調達制度･船舶金融制度の分析、10）ワークショップの開催

（b）内航海運振興計画の作成

1）社会経済フレームワークの設定、2）需要予測（物流量･人流量、船隊需要量、船舶投資量）、3）内航海運開発戦略の策定、4）持続可能な船舶近代化スキームの検討（1．船舶調達制度等の提案、2．船舶調達機関設立・運営に関する提案、3．海運近代化のための法制度の提案、4．内航海運に関するビジネス戦略・ビジネスモデルの提案

（c）持続可能な船舶近代化スキームに関するF／Sの実施

1）海運ビジネスモデル成立のための検討、2）海運ビジネスモデルに関するキャッシュフローの分析、3）船舶調達機関の設立・運営プランの作成とキャパシティービルディングに関するプログラムの作成、4）船舶近代化スキームを実施するための投資額の算定、5）船舶近代化スキームに関するセーフティーネットの確立、6）船舶近代化スキームに関する経済･財務分析、7）実行計画の策定

（2）アウトプット（成果）

a．内航海運振興計画の作成
b．持続可能な船舶近代化スキームのフィージビリティースタディーの実施
c．海運制度、物流計画に関する技術が移転される。

（3）インプット（投入）：以下の投入による調査の実施

（a）コンサルタント（分野／人数）

1）総括、2）総合物流計画／物流経営、3）物流･交通調査／需要予測、4）海運政策、5）海上輸送計画、6）中小海運経営近代化計画、7）船隊整備計画、8）航路計画／適合船型、9）融資審査能力分析／リスク分析、10）船舶管理、11）船舶金融制度、12）組織運営計画、13）経済･財務分析

（b）その他 研修員受入れ

国内支援委員会の設置

C/P研修の実施

5．協協力終了後に達成が期待される目標（上位目標）

（1）提案計画の活用目標

1．策定された内航海運振興計画が、協力相手国政府の次期海運開発戦略計画の一部に取り入れられる。

2．策定された持続可能な船舶近代化スキームが、順次実施される。

（2）活用による達成目標

1．提案された船舶調達制度により内航船舶の更新が促進される。
2．フィリピンの内航船舶の平均船齢が下がる。
3．内航船舶の事故率が減少する。

6．外部要因

（a）協力相手国内の事情

1．行政的要因：政権交代等に伴う政策変更により、海運産業セクターの政策上の優先順位が低下する。
2．経済的要因：対外債務の増大、失業率の上昇等
3．社会的要因：対象地域における治安が悪化

（b）関連プロジェクトの遅れ

該当なし

7．貧困・ジェンダー・環境等への配慮（注）

特になし。

8．過去の類似案件からの教訓の活用（注）

特になし。

9．今後の評価計画

（1）事後評価に用いる指標

a．活用の進捗度
- 内航海運振興計画で提案されている計画がフィリピン政府の次期海運開発戦略に反映されているかどうか
- 提案されている手順･スケジュールのとおり施策が実施されているか
- 提案された船舶調達制度により、船舶更新がされているか
- 内航船舶の平均船齢が下がったか

b．活用による達成目標の指標
- 本調査提言の次期海運開発戦略計画の反映率
- 船舶近代化スキームで提案された施策の進捗率
- 船舶調達制度により更新された船舶数
- 内航船舶の船種別平均年齢

（2）上記（a）および（b）を評価する方法および時期

必要に応じて、2011年以降にフォローアップ調査によるモニタリングを実施する。

（注）調査にあたっての配慮事項