事業事前評価表（開発調査）

作成日：平成16年4月28日
担当グループ：社会開発部第三グループ

1 案件名

ベトナム国カイメップ・チーバイ港国際港湾ターミナル建設計画実施設計調査（連携D/D）

2 協力概要

(1) 事業の目的

JICA開発調査「ベトナム南部港湾開発計画調査」（2001年～2002年）で提案され、円借款により整備される港湾施設について詳細設計調査を実施し、ベトナム南部の経済拠点であるホーチミン地域の港湾整備の促進を図る。

(2) 調査期間

2004年8月～2006年1月

(3) 総調査費用

8.5億円

(4) 協力相手先機関

運輸交通省（PMU85(プロジェクトマネージメントユニット)、VINAMARINE（海運総局））

(5) 計画の対象（対象分野、対象規模等）

カイメップコンテナターミナル：	50,000トン級船舶対応 コンテナバース（-14m)×600m 14m航路（幅310m）、アクセス道路
チーバイ国際港湾ターミナル：	50,000トン級船舶対応 一般貨物対応岸壁（-14m)×600m 12m航路（幅310m）、アクセス道路

3 協力の必要性・位置付け

(1) 現状及び問題点

ベトナム国では、ドイモイ政策導入後の経済成長に伴い、海運の重要性は増してきており、特に同国最大の経済拠点であるホーチミン市の港湾はベトナム南部の経済成長を支える物流基地として重要な役割を果たしている。

しかしながら、ホーチミン市及びその周辺部における港湾貨物取扱量は2010年には港湾貨物全体2.7千万トン、コンテナ貨物227万TEUと予想されている一方で、既存港湾施設の取り扱い能力は2.5千万程度（コンテナ（120万TEU程度））であり、需給に大きなギャップが生じることが懸念されている。加えて、既存のサイゴン地区の港湾群は、市街地と隣接しており発展の余地がなく、また河川港湾であることから水深が浅く操船上の限界があり船舶の大型化に対応できない状況にある。

このため、JICAは2001～2002年にホーチミン市を中心とする南部地域における総合的な港湾開発の策定と優先プロジェクトのF/Sを目的とする「南部港湾開発計画調査」を実施した。カイメップ地区のコンテナバース（2B）及びチーバイ地区の一般貨物バース（2B）は、同調査により提案された優先プロジェクトであり、円借款で事業が実施される。本調査は、このような背景の下、円借款プロジェクトと連携して詳細設計調査を実施するものである。

(2) 相手国政府国家政策上の位置づけ

経済社会開発5ヵ年計画において、開発のボトルネックになっている部分より優先的にインフラを改善、更新し、運輸などのサービス産業を発展させることが目標の中にあげられている。

また、2003年12月に策定された「日越共同イニシアティブ」では、北部・南部地域の港湾機能強化が位置づけられている。

(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) 我が国際援助政策との関連、JICA国別事業実施計画上の位置づけ

港湾施設の整備はJICA国別事業実施計画の重点分野である「電力・運輸等のインフラ整備」の一つとして位置付けられている。また、2003年12月に日越共同で策定した「日越共同イニシアティブ」に、北部・南部地域の港湾機能強化が位置づけられている。

4 協力の枠組み

(1) 調査項目

a. 既存資料の整理等
b. 自然条件調査の実施
c. 補足的な環境調査の実施
d. 設計条件の設定
e. 詳細設計調査の実施
f. 施工計画の作成
g. 入札図書案の作成
h. 環境マネジメント計画に関する調査の実施
i. 港湾管理計画の作成
j. 総合評価と提言

(2) アウトプット(成果)

- カイメップ・チーバイ港建設に係る詳細設計及び入札図書案が作成され、事業が実施される。
- 港湾施工、港湾設計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）

分野	人数	分野	人数
総括	1	施設設計（設備）	1
港湾計画	1	施設設計（運営オペレーション）	1
需要予測／経済･財務分析	1	荷役設計	1
港湾土木設計（I）	1	施工計画	1
港湾土木設計（II）	1	積算（土木工事）	1
港湾土木設計（III）	1	積算（建築・荷役機械）	1
航路浚渫計画	1	入札書類準備	1
土砂処分計画／航路維持管理計画	1	土質調査	1
航路安全	1	地形測量／深浅測量	1

道路設計	1	水理調査	1
橋梁設計	1	環境マネジメント計画／社会環境配慮	1
建築（意匠）	1	自然環境配慮	1
建築（構造）	1	ミティゲーション計画	1
建築（設備設計）	1	港湾管理／組織計画	1
施設設計（電気）	1	港湾情報システム	1

(b) その他（研修員受入等）

- 技術評価審査の外部委託
- C/P研修（港湾施工、港湾設計等）の実施

5 協力終了後に達成が期待される目標

(1) 提案計画の活用目標

本調査の結果に基づき、港湾整備プロジェクトが実施される。

(2) 活用による達成目標

本調査の結果に基づき、港湾整備プロジェクトが実施されることにより、船舶の大型化やベトナム南部地域の貨物需要の増大に対応することができる。また、大型船舶が寄港できる港湾が開発されることによりベトナム南部地域の投資環境が大幅に改善される。

6 外部要因

(1) 協力相手国内の事情

(a) 行政的要因：港湾の管理・運営体制の不備、産業投資に関する施策の進捗

(b) 経済的要因：対外債務の増大、失業率の上昇等

(c) 社会的要因：対象地域における治安が悪化

(2) 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）

越側のEIAは既に承認されており（2003年11月11日）、JBICの環境審査が終了している。本調査では、JBICによる環境社会審査内容を確認の上、審査内容と異なる状況が発生した場合等は、JICA環境社会配慮ガイドライン(3.4)に基づき、環境社会配慮に関する必要な対応を行う。

8 過去の類似案件からの教訓の活用（注）

過去の港湾関係の詳細設計調査において環境マネジメントを策定する必要性は指摘されており、本調査でも環境モニタリング・ミティゲーション計画を含んだ環境マネジメント計画（プロジェクト施工時、プロジェクト運営時）を策定する。

本プロジェクトは、ベトナムで初めて整備される大水深コンテナターミナルであり、国際ゲートウェイ港としてふさわしい施設整備とともに、コンセッション方式等を導入し、民間の港湾運営オペレーターによる効率的な運営を行うことが重要である。港湾運営面での検討が本調査と平行して

進んでいるか留意しておく必要がある。

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

本調査の計画通り港湾整備プロジェクトが事業実施されているかどうか。

(b) 活用による達成目標の指標

- 物流コストの削減率
- 大型船の入隻数
- 港湾取扱量の増加
- 域内総生産の増加
- 背後圏に立地した工場数

(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