

事業事前評価表

<p>1．対象事業名</p> <p>国名：スリランカ民主社会主義共和国 案件名：ゴール港開発事業（Ⅰ） 貸付契約調印日：2006年3月28日 承諾金額：14,495百万円 借入人：スリランカ民主社会主義共和国政府(The Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka)</p>
<p>2．本行が支援することの必要性・妥当性</p> <p>スリランカはアジア・ヨーロッパを結ぶ東西航路の中でもインド洋の要衝に位置しており、中継貨物を中心としてコロombo港が同国港湾貨物の90%を取扱っており、トリンコマリ港、ゴール港等が残りの海上輸送を担っている。近年、スリランカ及び近隣諸国の経済発展を背景として、中継貨物を含めた貨物需要が増大しており、2010年前後にはコロombo港の貨物取扱量が飽和状態になることが予想されている。そのため、コロombo港の国際競争力を維持するために、コンテナ貨物を中心とするコロombo港の更なる開発を行うと共に、地方向け貨物の取扱を代替する地方港の整備が求められている。特に、南部地域は後背地にセメント産業やプランテーション産業を抱え潜在的な貨物需要が高いことから、同地域の経済発展を促進するためにも南部地域の輸出入を扱う地方港開発が求められており、スリランカの港湾セクターマスタープランでは、経済活性化の中核としてゴール港の開発が優先事業の一つとして挙げられている。</p> <p>本行は海外経済協力業務実施方針において、運輸セクター整備等の「持続的成長に向けた基盤整備」を重点分野に位置付け、民間セクターの活動の基盤となる経済社会インフラ整備に対する支援を行なう方針を掲げている。また、右実施方針においてスリランカ支援の重点分野を「民間主導による持続的経済成長を目的とした経済インフラ整備」としている。</p> <p>以上から、本行が本事業を支援することの必要性・妥当性は高い。</p>
<p>3．事業の目的等</p> <p>本事業は、スリランカ南部地域のゴール港において、多目的ターミナル、防波堤等を整備することにより、同国において増大する取扱貨物量の増加への対応を図り、もって同国南部の経済発展に寄与するもの。</p>
<p>4．事業の内容</p> <p>(1) 対象地域名 ゴール地区（コロombo南約120km）</p> <p>(2) 事業概要 ゴール港において、以下のとおり事業実施に必要な土木工事、機器調達、サービスの提供を行なうもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> 多目的埠頭建設（水深12m、延長240m、岸壁×1バース） 防波堤の建設（内防波堤350m、外防波堤800m） 航路・泊地浚渫（水深12m） 航行支援施設調達 荷役機械等調達（多目的クレーン、コンピュータシステム等）

コンサルティング・サービス（詳細設計、入札補助、施工管理）

(3) 総事業費

23,855 百万円（うち円借款対象額：14,495 百万円）

(4) スケジュール

2006 年 1 月～2014 年 6 月を予定（計 102 ヶ月）

(5) 実施体制

借入人:スリランカ民主社会主義共和国政府

(The Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka)

実施機関:スリランカ港湾公社 (Sri Lanka Ports Authority: SLPA)

運営・維持管理体制： に同じ

(6) 環境及び社会面の配慮

環境に対する影響 / 用地取得・住民移転

(a) カテゴリ分類：A

(b) カテゴリ分類の根拠

本事業は、「環境社会配慮確認のための国際協力銀行ガイドライン」（2002 年 4 月制定）に掲げる影響を受けやすい地域に該当するため、カテゴリ A に該当する。

(c) 環境許認可

スリランカ国内法上、本事業は環境影響評価（EIA）報告書の作成と沿岸保全局による承認が必要とされており、2001 年 4 月に承認済み。また、2004 年末のインド洋津波においてゴール港周辺は大きな被害を受けたものの、本 EIA の有効性については津波後の 2005 年 11 月に再確認されている。

(d) 汚染対策

浚渫時には、浚渫土砂の拡散を防止するシルトカーテン使用等の工法を採用する予定。港湾の運営に際しては海洋汚染防止条約に基づき、船舶からの廃水対策等を行う。また、事故による海洋汚染を最小化するよう、必要な機材を整備する。

(e) 自然環境面

事業サイト周辺には小規模な珊瑚礁及び貴重種の生息が認められるが、浚渫土砂の拡散を防止するシルトカーテンの使用及び低騒音機材等の導入により重大な負の影響は想定されない。

(f) 社会環境面

本事業によって生計に影響を受ける漁民に対する補償方針については、地元漁民との協議を通じて合意を得られている。同方針に基づき SLPA が補償計画を策定の上、適切に補償が実施される予定である。なお、住民移転は発生しない。

(g) その他・モニタリング

実施機関等が工事中及び供用時、大気質・水質・騒音等についてモニタリングする。
貧困削減促進

貧困層の多い南部地域において、港湾設備を強化することにより、中長期的に港湾周辺地域における産業の発展に伴う貧困層の就業の機会創出が見込まれており、貧困緩和に貢献することが期待される。

社会開発促進（ジェンダーの視点等）

特になし。

(7) その他特記事項

本事業はスリランカに対し初めて本邦技術活用条件（STEP）を適用する案件であり、日本の優れた技術やノウハウの活用が期待される。

5. 成果の目標

(1) 評価指標（運用・効果指標）

指標名	基準値 (2004年)	目標値 (2017年) [事業完成3年後]
取扱貨物量(千トン)	578	3,550
入港船舶数	88	424
入港船舶総トン数(千GT ¹)	474	3,568
バース占有率(%)	60	58

(2) 内部収益率:

財務的内部収益率（FIRR） 6.7%
費用：建設工事費、維持運営費
便益：港利用料による収入
プロジェクト・ライフ：35年
経済的内部収益率（EIRR） 17.9%
費用：建設工事費、維持運営費
便益：貨物の陸送費用の削減
プロジェクト・ライフ：35年

6. 外部要因リスク

スリランカ及び貿易相手国の経済状況による貨物量の減少

7. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

過去の事後評価において、調達権限をもつ SLPA の役員会の意思決定の遅れによる事業実施段階での機器調達の遅れ及び維持管理段階でのスペアパーツ調達の遅延等の問題点が指摘されている。当時と比べ SLPA 総裁の調達権限は拡大されており、また現在実施中の案件における調達についても遅延は見られない。今後、維持管理段階における現場レベルでのスペアパーツ等の調達に遅れが出ないように、SLPA が作成するゴール港の運営計画の中に、ゴール港の現場責任者に適切な調達権限を与えることを確保する予定。

8. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる指標

取扱貨物量(トン)
入港船舶数
入港船舶総トン数(GT)
バース占有率(%)
内部収益率 EIRR(%), FIRR(%)

(2) 今後の評価のタイミング

事業完成後

¹ GT(総トン数): 船舶の総容積をトン単位で表すもの。