

クバン港・ビトゥン港
開発事業

アジア インドネシア



国際貿易、東インドネシア地域開発の推進に向けて拠点港を近代化

【外部評価者】

新光オーエムシー株式会社 杉本 正実

レーティング

有効性・インパクト	a	総合評価 A
妥当性	a	
効率性	b	
持続性	a	

本事業の目的

東ヌサテンガラ州のクバン港、北スラウェシ州のビトゥン港において、港湾施設の整備を行うことにより港湾能力の増強をはかり、もって物流増加にともなう地域経済の発展に寄与する。

借款契約概要

- 承諾額／実行額：
52億5000万円／49億9700万円
- 借款契約調印：1996年12月
- 借款契約条件：金利2.7%（コンサルティングサービス部分は2.3%）、返済30年（うち据置10年）、一般アンタイド
- 貸付完了：2005年12月
- 実施機関名：運輸省海運総局
- WEBページURL：
<http://www.dephub.go.id/hubla/>
（インドネシア語）

本事業実施による効果(有効性・インパクト)

本事業後の両港への寄港船舶数および入港船舶総トン数は着工前(2000年)に比べてそれぞれ56%、26%(クバン港)、13%、10%(ビトゥン港)増加し、また取扱貨物量も11%(クバン港)および20%(ビトゥン港)増加しているが、なかでもコンテナ貨物量の伸びは163%(クバン港)および51%(ビトゥン港)と著しい。一方船舶平均待ち時間は2001年と比べて70時間以上(クバン港)および10時間(ビトゥン港)減少し、特にクバン港で大きく減少している。受益者調査(合計40社が回答)では、77%(クバン港)および100%(ビトゥン港)の回答者が本事業実施後に港湾の安全性が向上したと回答し、また96%(クバン港)および81%(ビトゥン港)の回答者が港湾サービスが向上したと回答している。本事業の実施により概ね計画どおりの効果発現が見られ、有効性は高い。

妥当性

本事業の実施は審査時および事後評価時ともに、開発ニーズ、開発政策と十分に合致しており、事業実施の妥当性は高い。審査時、事後評価時のいずれにおいてもインドネシア政府は両港を戦略港と位置づけその開発に力を入れており、特にビトゥン港ではさらに増加し続ける貨物需要に対応するため自己予算によって追加バースの建設に着手している。

効率性

本事業は、事業費については計画を下回ったものの、期間が計画を大幅に上回った(計画比153%)ため、効率性についての評価は中程度と判断される。事業遅延のおもな要因としては、詳細設計における事業スコープの変更、調達資機材の変更にともなう調達手続き期間の延長、および、より慎重な環境調査を行ったことによる着工の遅れ等が挙げられる。

今後の展望(持続性)

本事業の運営・維持管理機関はクバン港が第3港湾公社、ビトゥン港が第4港湾公社であるが、両社とも担当職員のトレーニングに力を入れ、また自社で処理できない高度かつ大規模修繕は外部専門業者に委託するなどの措置により適切な体制の下に業務を行っており、財務的にも問題はない。本事業は運営・維持管理機関の能力および維持管理体制ともに問題なく、高い持続性が見込まれると評価される。

結論と教訓・提言

以上より、本事業の評価は非常に高いといえる。教訓としては、本事業においては実施機関による事業費の適切な管理が行われていなかったため、プロジェクト実施管理体制構築の中でプロジェクト会計の設置と実施開始後の記帳責任の明確化が必要であることが挙げられる。

コンテナ貨物量推移

(単位: TEU*)

年	クバン港	ビトゥン港
2000	7,333	66,737
2001	7,840	80,386
2002	8,865	83,861
2003	12,320	92,898
2004	15,684	102,648
2005	18,988	103,265
2006	19,254	100,933

*TEU(Twenty-Foot Equivalent Unit):20フィート・コンテナ換算量
[出典]第3および第4港湾公社