



アジア インドネシア



フェリーターミナル整備事業

フェリーターミナルの施設整備により、フェリー輸送の確実性、安全性、利便性向上に貢献

【外部評価者】

OPMAC株式会社 持田 智男

レーティング

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

本事業の目的

インドネシア全国フェリー網計画の「中央ルート」の中で、大きな需要増が見込まれる2つのフェリールート(南スラウェシ州バジョエ～南東スラウェシ州コラカ、南スマトラ州パレンバン～パンカ・プリトゥン同州パンカ島ムントク)において、係留施設・ターミナルなどの基本的な施設を整備することにより、フェリー輸送の確実性、安全性、利便性の一層の向上、地域間ネットワーク機能の拡充をはかり、もって地域経済の発展と地域間格差の是正に寄与する。

借款契約概要

- 承諾額/実行額:
31億2900万円/27億8900万円
- 借款契約調印: 1995年12月
- 借款契約条件: 金利2.5%(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6月
- 実施機関名: 運輸省陸運総局(DGLT)
- URL: <http://www.dephub.go.id/id> (運輸省のサイト)

事業地域の位置図



本事業により建設されたフェリーターミナル(ムントク)

本事業実施による効果(有効性・インパクト)

バジョエ～コラカ間の2007年の乗客数および車両数の実績は2010年計画比で10%および44%にとどまっており、その理由は、代替ルートの導入、乗車数のカウント方法の変更が挙げられる。パレンバン～ムントク間の2007年の乗客数および車両数の実績も2010年計画比で17%および70%にとどまっており、その理由は、ほぼ同一航路における高速艇の存在、上記カウント方法の変更、乗船可能乗客数の制限、フェリーの不規則なオペレーションが挙げられる。さらに、パンカ島のパンカルピナン～パレンバン間の航空ルートへの中型機の導入や、錫鉱石の産出量の落ち込みも交通量に影響したと想定される。ただし、事業の対象となったフェリーターミナルによる関連地域の経済開発への貢献や可動橋の導入による車両の円滑な乗降、さらに、フェリーの待ち時間の短縮等はプラスのインパクトとして挙げられる。本事業の実施により一定の効果発現が見られ、有効性は中程度と判断される。

妥当性

本事業は、インドネシアの開発政策をふまえて計画され、スマトラ、カリマンタン、スラウェシを結ぶ「中央ルート」の構想は事後評価時においても、全国的な輸送網の中でその意義が認められている。特に、物流の円滑化への本事業の貢献を勘案すると、政策との整合性が認められる。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。

効率性

本事業は事業費については計画内(79%)に納まったものの、事業期間が計画比を大幅に上回った(180%)ため、効率性の評価は中程度と判断される。

今後の展望(持続性)

各フェリーターミナルにより違いはあるものの、全体的にはフェリーサービスの改善をはかるべく前向きな取り組みが行われている。しかし、運営・維持管理に関する人員不足と技術力の面での改善が求められるため、本事業の持続性は中程度と評価される。

● 結論と教訓・提言 ●

以上より、本事業の評価は概ね高いといえる。教訓として、本事業の対象航路の一部のフェリーターミナルが、過去に他の円借款事業において対象になっていたことから、今後は事前調査の段階で、より広範な地域で代替ルートや代替モードの可能性を検討する必要がある。また提言として、実施機関から維持管理機関へ円滑に事業を移管すること、今後ターミナルの維持管理にあたり環境モニタリングを実施すること、さらに、事業の実施や施設の維持管理にあたり地方政府と連携をとることが挙げられる。

※ 本件を含むすべての事後評価報告書は、JICAウェブサイトの「事業評価→事後段階の評価(事後評価・事後モニタリング)」からご覧いただけます。(URL:<http://www.jica.go.jp/activities/evaluation/after.html>)