



アジア インドネシア



東部インドネシア 中小港湾開発事業

交通困難な地域での港湾整備により雇用創出、地域経済の活性化を支援

【外部評価者】

OPMAC株式会社 小林 信行

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

インドネシア東部の東ヌサトゥンガラ州、マルク州、西パプア州、パプア州において、12の非商業港の係留施設などを整備することにより、物流の効率化および安全性の向上をはかり、もって同地域の経済社会発展の促進に寄与する。

借款契約概要

- 承諾額／実行額：
31億1100万円／25億900万円
- 借款契約調印：1998年1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9月
- 実施機関名：運輸省海運総局（DGST）
- URL：<http://www.dephub.go.id/id/>（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）

パイオニア・ルート（インドネシア政府が支援する海運航路）上の定期航路の運行本数は、工事開始前19本（2003年）から完工後32本（07年）となり、約7割増加した。パイオニア・ルートの貨物取扱量、乗降客数ともに03年（工事開始前）から07年（完工後）にかけて大幅な増加を記録した。特に貨物積込の増加は著しく、港湾整備後、他地域への商品の出荷が活発になっている。事業対象港周辺の事業所へのアンケート調査の結果、回答者の9割以上が旅客・貨物サービスは「改善した」もしくは「少し改善した」との意見を持っている。改善の理由として、「安全性の向上」が第一に挙げられており、本事業による安全性への貢献が高く評価されている。また、回答者の過半数は港湾の整備後に新規事業の立ち上げや雇用機会が増加しているとの意見を持っているが、一部では港からの裨益が商店主等に偏っているとの指摘もあった。安全上の理由から現地調査により入手できた港湾運営データは2港に限られるものの、本事業の実施により一定の効果発現が見られ、有効性は中程度である。

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。本事業の対象港湾はいずれもパイオニア・ルート上にあり、事業実施前は設備の不十分な港湾であった。パイオニア・ルートは必要最低限の地域住民の交通手段、生活必要物資の輸送手段を確保するものであり、港湾整備への開発ニーズは非常に高い。

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ため、効率性についての評価は中程度と判断される。本事業の対象港湾に変更はなく、係留施設の整備はほぼ当初計画に沿っている。期間は計画比210%となっており、コンサルタント契約や本体契約の締結に時間を要したことが遅延の原因である。競争的な入札の結果、事業費は計画比84%となっている。

今後の展望（持続性）

本事業はDGSTの運営・維持管理体制および財務に一部問題があり、事業の持続性は中程度と評価される。エラット港では県政府が実質的に港湾運営に関与しており、港湾の管掌に混乱が見られた。本事業の対象港湾の運営データの収集・管理は十分ではない。また、DGSTは港湾の現況に応じた予算配分などの適切な管理を実施できておらず、港湾運営のモニタリング体制には課題が残されている。

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。提言として、港湾運営のモニタリング体制が構築されておらず、運営状況に基づいた予算配分や人員配置が行われていないことから、実施機関が基礎的な港湾運営データを収集・管理し、港湾の運営にフィードバックすること、また、維持管理責任を明確化す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>）

事業対象港でのパイオニア・ルート運行データ

	貨物取扱量(トン)			乗降客数		
	積込	取卸	合計	乗客数	降客数	合計
2003年	202	1593	1795	4538	4315	8853
2007年	4753	5901	10654	10490	14233	24753
増加率	2253%	270%	494%	131%	230%	180%

[出所]DGST