

事業事前評価表（開発計画調査型技術協力）

作成日：平成 22 年 1 月 15 日

担当課：経済基盤開発部

運輸交通・情報通信第二課

1. 案件名
ブルンジ国港湾マスタープラン調査プロジェクト
2. 協力概要
<p>(1) 事業の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安定的な湖上輸送を図るべく「ブ」国における港湾機能を強化し、経済活動の活性化を図るための提言を含む港湾施設整備のため、ブジュンブラ港およびルモンゲ港の整備を中心とするマスタープラン調査を実施し、提言を行う。 <p>(2) 調査期間 2010 年 4 月～2011 年 1 月（約 10 ヶ月）</p> <p>(3) 総調査費用 約 2.39 億円</p> <p>(4) 協力相手先機関 相手国実施機関名：運輸・郵便・通信省国際運輸局 (International Transport Department, Ministère des Transports, Postes et Télécommunications)</p> <p>(5) 計画の対象（対象分野、対象規模等）</p> <p>(a) 調査対象地域：ブジュンブラ市、ルモンゲ市</p> <p>(b) 調査対象地域規模 主要調査対象人口（港湾関係者）推定 1,000 人以上、港湾面積約 3,920k m²</p> <p>(c) 対象分野： 運輸交通</p> <p>(d) 目標年次：2020 年</p>
3. 協力の必要性・位置付け
<p>(1) 現状及び問題点</p> <p>内陸国ブルンジ（以下、「ブ」国）では、全輸送物資の約 75%がタンガニカ湖ブジュンブラ港を經由しており、全国経済活動の必要不可欠な輸送手段となっている。タンガニカ湖は「ブ」国、コンゴ民主主義共和国、タンザニアおよびザンビアの 4 ヶ国に囲まれる国際的な湖であり、「ブ」国運輸・郵政・通信省が策定したセクター政策(2006-2010)においても、湖上輸送は他の輸送手段に比べ安価でより大量の資材を安全に輸送できるものとしてその優位性が強調されており、湖上輸送が「ブ」国経済活動を支える要として位置づけられている。</p> <p>しかし、タンガニカ湖に面するブジュンブラ港は、ベルギー支援による建設後、約 50 年が経過し、内戦の影響で維持管理も不十分であり、港湾全体の整備状況は、利用需要に対しても十分とは言えない。特に、①船舶の修理・維持管理にかかる施設・機材の不備、②クレーン、フォークリフト等の荷役機材、航行補助機材、水難事故捜査・救助用機材等の機材の不足、③港湾水深の減少および沈泥・堆砂、④船舶および運行管理能力の不足、⑤水路と陸路間輸送の接続機能不備など、総合的輸送サービスの脆弱性が原因となり、期待された機能を十分果たしていないのが現状である。また「ブ」国第二の港とされているルモンゲ港（棧橋等のない自然港）には、約 4,500 m²の用地はあるが港湾施設と呼べるインフラは存在せず、唯一の施設港として稼動しているブジュンブラ港への大きな負担の一因となっている。</p> <p>(2) 相手国政府国家政策上の位置づけ ブルンジ政府が策定した貧困削減戦略（PRSP）において、「ブ」国の現状の運輸交</p>

通関係基盤について、「政府による湖上・海事輸送の支援」につき言及があり、国際輸送の改善のため、ブジュンブラ港の国際基準への適合を目指し拡張を行うことが示されている。

(3) 他国機関の関連事業との整合性

湖上輸送、港湾に関する他国機関の事業としては、ベルギー政府がブジュンブラ港内の浚渫を実施し、完了している。

上記以外の他国機関の関連事業は、現在実施予定が無い。

(4) 我が国援助政策との関連、JICA 国別事業実施計画上の位置づけ

2006年6月に行われた対ブルンジ支援に関する二国間経済協力政策協議の結果を踏まえ、日本政府の対アフリカ協力政策の重点分野は「平和の定着」、及び「基礎生活環境の改善」を2つの柱としている。JICAでは、これら方針の実現にあたりインフラ修復を支援方針の一つとして掲げており、本協力は、このインフラ修復に位置づけられる。

4. 協力の枠組み

(1) 調査項目

本協力は、ブルンジ国港湾セクター開発基本構想の作成、ブジュンブラ港・ルモンゲ港施設改善計画の作成等からなる。

主な項目は以下の通りである。

1) 港湾セクターの現状評価

① 社会経済フレームワークの分析・整理

② 輸送セクターの現状分析

地域の貨物流動分析含む

③ 港湾セクターの現状分析

湖上輸送関連の動向、港湾産業の現況等

④ 港湾セクターの既存関連法制度、基準の分析・整理

⑤ 上位計画、関連開発計画の分析・整理

⑥ 港湾関連現況分析・整理

既存港湾施設、港湾管理運営、港湾関係統計、船員訓練等

⑦ 他ドナー及び他国の関連プロジェクト調査

⑧ 隣国の港湾の状況との比較

2) 2020年における港湾セクター開発戦略の策定

① 社会経済フレームの設定

② ブルンジ国の湖上輸送に係る基本方針の策定

③ ブジュンブラ港・ルモンゲ港と隣国の港湾とのネットワークの検討

④ ブジュンブラ港・ルモンゲ港の担うべき機能・役割の設定

⑤ ブジュンブラ港・ルモンゲ港における改善点の抽出

3) ブジュンブラ港・ルモンゲ港施設改善計画の策定

① 施設計画の概略設計

② 施工計画の策定

③ 緊急改善プロジェクトの選定

(2) アウトプット (成果)

● 港湾マスタープラン (計画年次 2020年) が作成される

● 港湾マスタープランの実現に必要な法制度 (案)、港湾運営体制強化策、港湾荷役改善策が作成される。

(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 (以下の分野において、各1名ずつを予定。)

総括・港湾関係法制度、港湾計画、広域交通計画、需要予測・経済分析、

<p>管理運営・財務分析、港湾荷役、湖上交通安全、施設設計、施工・積算、自然条件・環境社会配慮、業務調整</p> <p>(b) その他 調査に必要な機材の購入</p>
<p>5. 協力終了後に達成が期待される目標（上位目標）</p> <p>(1) 提案計画の活用目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 本港湾マスタープランに基づき、運輸・郵便・通信省により港湾マスタープランが作成されブルンジ政府により承認される。 ● 港湾セクター開発基本構想に基づき、港湾サービスのコスト削減、サービス水準向上のための計画が作成される。 <p>(2) 活用による達成目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 港湾開発プロジェクトが適切に管理・誘導され、安定的な湖上輸送が実現される。
<p>6. 外部要因</p> <p>(1) 協力相手国内の事情</p> <p>政策的要因：本協力に基づき港湾マスタープランがブルンジ政府によって作成・承認される。 本協力に基づく法制度の具体化が迅速に行われる。 経済環境や財政事情の悪化により、港湾開発に係る基本的な考え方が変更されない。</p> <p>行政的要因：運輸・郵便・通信省国際運輸局の機能が変化しない。 経済的要因：民間事業者による開発プロジェクトが急激に進捗しない。 社会的要因：湖上交通の活用度が急激に変化しない。</p> <p>(2) 関連プロジェクトの遅れ：特になし。</p>
<p>7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮（注）</p> <p>■環境等への配慮</p> <p>本協力では、社会経済開発と良好な港湾環境の保全の両立を基本的なコンセプトとし土地利用計画等を策定する計画である。</p>
<p>8. 過去の類似案件からの教訓の活用（注）</p> <p>協力実施後の港湾運営管理の実施体制やマスタープランの運用体制を十分に検討することが必要である。マスタープラン策定時の関係機関の関与が不十分なため、各セクターの開発プロジェクトが計画通りに実施されないケースもある。このため、本協力では計画実施主体である運輸・郵便・通信省国際運輸局を十分に巻き込む等、計画策定後の実施体制を視野に入れ協力を行う。</p>
<p>9. 今後の評価計画</p> <p>(1) 事後評価に用いる指標</p> <p>(a) 調査結果の承認状況</p> <p>港湾マスタープランに基づく港湾マスタープランのブルンジ政府による承認状況、港湾関連法制度・手続きの改善状況</p> <p>(b) 活用による達成目標の指標</p> <p>取扱貨物量（トン）などの湖上交通利用状況、港湾施設・荷役機材の整備状況</p> <p>(2) 上記（a）および（b）を評価する方法および時期</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フォローアップ調査によるモニタリング ・事後評価：調査終了後5年目以降、必要に応じ実施 <p>(注) 調査にあたっての配慮事項</p>