

事業事前評価表（技術協力プロジェクト）

作成日：平成 22 年 10 月 25 日

担当部・課：経済基盤開発部 都市・地域開発第一課

| |
|---|
| <p>1. 案件名</p> <p>スーダン国 南部スーダン内水輸送運営管理能力強化プロジェクト</p> <p>The Project for Enhancement of Operation and Management of Inland Waterway in Southern Sudan</p> |
| <p>2. 協力概要</p> <p>(1) プロジェクト目標とアウトプットを中心とした概要の記述</p> <p>スーダン国南部スーダンの内陸水運の拠点であるジュバ河川港において、港湾管理組織の地位・組織体制及び予算管理・執行制度の確立、港湾施設の維持管理、安全で効率的な荷役・港湾運営、港湾統計の作成等を通じてジュバ港の港湾管理能力の強化を図るとともに、ジュバ港以外の南部スーダン主要港の職員に対しても研修を行うことで、ジュバ港で蓄積された知識及び経験を南部スーダン各港間で共有することを目指す。</p> <p>(2) 協力期間（予定）：2011 年 3 月～2015 年 2 月（48 ヶ月）</p> <p>(3) 協力総額（日本側）：約 6.5 億円</p> <p>(4) 協力相手先機関：</p> <p>南部スーダン政府 運輸・道路省 内陸水運総局（GOSS MTR）</p> <p>中央エクアトリア州 インフラ省（GES MoPI）</p> <p>ジュバ港管理組合（JRPA）</p> <p>(5) 国内協力機関：国土交通省</p> <p>(6) 裨益対象者及び規模、等：</p> <p>直接裨益対象者</p> <p>JRPA 職員（約 22 名）及び他 6 商業河川港（マンガラ港、ボア港、シャンベ港、アドック港、マラカル港、レンク港）の港湾職員と港湾利用者</p> <p>間接裨益対象者</p> <p>スーダン国民全体</p> |
| <p>3. 協力の必要性・位置付け</p> <p>(1) 現状及び問題点</p> <p><現状></p> <p>50 年にわたる内戦を終結させた 2005 年の和平合意を経て、スーダン南部では南部スーダン政府（Government of Southern Sudan, GOSS）が設立され、戦後復興が進むとともに、2011 年 1 月の住民投票に向けて独立の機運が高まっている。経済の再活性化に伴い、同地域では生活やインフラ開発に必要となる北部スーダンおよび周辺諸外国からの物資輸入に対する需要が急増しており、安定的かつ効率的な物流の確保が経済社会基盤形成の鍵になるとともに、南北間の円滑な物流によって、さらなる和平促進への寄与も期待されている。</p> <p>一方、南北を結ぶ幹線道路は未舗装かつナイル川沿いの大湿地帯を大きく迂回しており、輸送能力・効率が限定的であるため、紅海のポートスーダンから北部スーダン側の拠点港で</p> |

あるコスティ港を經由しジュバを結ぶ内水輸送が、ケニア・ウガンダルートとともに南部スーダンの復興を支える生命線となっている。

かかる状況を受け、我が国はジュバ港が南部スーダンの経済活動を支える物流の拠点としてふさわしい機能を備えるべく、同セクターに協力を行う唯一のドナーとして、和平合意後から施設改修および運営管理能力強化を一貫して支援してきている。

これまでに、緊急開発調査・同フォローアップ協力を通じ、バージ係留棧橋（35m）整備、クレーンの供与等を行い、荷役の機械化を一部導入している。今後 2013 年度に完工予定の「ジュバ河川港拡充計画」（無償資金協力）では、棧橋（約 200m）、大型クレーン調達、倉庫等の整備が計画されており、機械化荷役の本格導入により貨物取扱能力は 4600t/月から、7500t/月に増強される予定である。さらに、前述のフォローアップ協力では同港の適切な運営管理を目的として GOSS 運輸道路省と中央エクアトリア州政府インフラ省 (Central Equatoria State, CES) が合同で立ち上げたジュバ港管理組合 (Juba River Port Administration, JRPA) に対し、港湾管理、港湾行政にかかる現地国内研修および本邦研修を実施し、人材育成に対する支援も実施してきている。

<問題点>

上述のとおり、ジュバ港は、近代港湾の萌芽時期にあり管理職を含めその職員の殆どが港湾業務経験 2 年程度と、港湾管理運営に関する十分な知見を持ち合わせておらず、河川港運営管理にかかる考え方、政府や管理組合の役割分担、運営管理の具体的手法にかかる知見、経験が国家的に必要とされている。具体的には、港湾マネジメントの不在による非効率な荷役、適切な施設管理の不在による、早い施設の劣化、安全性を軽視した荷役による事故の発生、タリフが適切に設定・徴収されないことによる独自財源の欠如、統計データの不在による計画性の欠如等、技術面、組織運営面双方で多くの問題が生じてきている。政策面での内水輸送促進、経済発展に伴い、今後想定される取扱貨物量の増加に対応するためには、ジュバ港を始めとする南部スーダン各港の港湾管理運営能力向上は不可欠な状況である。

(2) 相手国政府国家政策上の位置付け

CPA によって定められた暫定期間 6 年間（2005 年～2011 年）の南北スーダン開発の枠組み「スーダン合同評価ミッション報告書」では運輸・交通開発、インフラの整備は優先課題として位置付けられている。その中でインフラ分野のサブセクターとして中期的な内水輸送開発の展望として南部スーダン拠点港ジュバ港と北部スーダンのコスティ港間への包括的な投資の必要性が述べられている。また、南部スーダン政府、運輸・道路省が制定した「Transport Sector Policy (運輸交通セクター政策) 2007」では、安全で効率的な運輸交通システムの構築を目指しサブセクター毎の政策および戦略が打ち出されている。河川運輸・交通のサブセクターでは棧橋や埠頭、倉庫などの港湾施設の整備や浚渫作業による安全で効率的な河川航路の拡大、内水輸送を活用した経済開発への貢献などが課題として挙げられている。

(3) 我が国援助政策との関連、JICA 国別事業実施計画上の位置付け（プログラムにおける位置付け）

我が国は 2005 年にオスロで開催された第 3 回スーダン・コンソーシアム会合において、南

北スーダンのバランス、人道支援から復興・開発支援への移行や地域格差の是正を今後の支援方針として掲げ、「スーダンに対する ODA の考え方」として紛争後の平和定着に向けて具体的な重点分野を設定しており、本プロジェクトは基礎生活向上支援分野での開発課題となっているインフラ整備に位置づけられるものである。港湾人材の育成によって河川運輸・交通セクターの改善に寄与する本プロジェクトは、南北を縦断するナイル河の内水輸送を利用した物流網の活性化やインフラ整備によって人々の社会生活向上を目指すものである。

上記 ODA 方針に添って、南部スーダン支援に関しては「開発課題：インフラ整備」「運輸・交通インフラ整備支援プログラム」において、「河川交通セクター改善」が掲げられており、本プロジェクトは右プログラムに位置づけられる。

4. 協力の枠組み

(※指標の基準値および目標値については、プロジェクト開始後のベースラインサーベイによって設定する。)

〔主な項目〕

(1) 協力の目標（アウトカム）

① 協力終了時の達成目標（プロジェクト目標）と指標・目標値

【プロジェクト目標】

- 1) ジュバ港の港湾管理能力の強化が継続される。
- 2) ジュバ港で強化された港湾管理運営能力が南部スーダン各港間で継続して共有される。

【指標】

- 1) JRPA によるジュバ港新設棧橋の運営管理水準（成果 4 において目標とした水準が継続・改善された事実）
- 2) 本プロジェクトで整備された運営管理マニュアルに基づいた JRPA による運営維持管理実施の実績
- 3) 研修・セミナーに参加した港湾職員による各港での情報共有の取り組み

② 協力終了後に達成が期待される目標（上位目標）と指標・目標値

【上位目標】

- 1) 南部スーダンにおいて内水輸送が円滑化され、輸送能力が拡大する。

【指標】

- 1) 南部スーダン内港湾の取扱貨物量及び荷役効率が継続的に維持・改善された事実
- 2) 南部スーダン内港湾のサービス水準(成果 3~6 において目標とした水準)が継続的に維持・改善された事実

(2) 成果（アウトプット）と活動

【成果 1】 JRPA の役割と責務が確立され、適切に機能する。

【活動】

- 1-1. 南部スーダン主要港の現状を把握し、課題を分析する。

- 1-2. GOSS、CES、JRPA、船会社間の責任および役割分担を明確化し、関係者間で認識共有する。
- 1-3. GOSS が南部スーダン各主要港間の機能分担案を起草する。
- 1-4. GOSS が南部スーダンにおける JRPA を含む港湾管理組織に係る法体系案を起草する。
- 1-5. JRPA が各部局の所掌業務を明確化する。
- 1-6. JRPA が各部局の業務マニュアルを作成する。
- 1-7. JRPA が業務マニュアルに基づきジュバ港を運営する。

【指標】 ・ 作成したマニュアルに基づくジュバ港の管理運営実績

【成果 2】 JRPA の予算・決算制度が確立される。

【活動】

- 2-1. ジュバ港の現状の運営状況を把握し、改善策を提案する。
- 2-2. JRPA の収支状況を把握・分析し、改善策を提案する。
- 2-3. ジュバ港の施設及び機材の利用状況を把握し、改善策を提案する。
- 2-4. JRPA が港湾会計システムの基礎を習得する。
- 2-5. JRPA が提案された改善案を踏まえ、ジュバ港の港湾タリフ及び施設貸付規則を含む予算・決算制度案、会計システム案を起草する。
- 2-6. JRPA が予算（収支）計画を作成、執行、管理し、会計システムを運用する。

【指標】 ・ 作成された港湾タリフ案及び施設貸付規則案に基づいた料金の徴収実績

【成果 3】 ジュバ港の施設が適切に維持管理される。

【活動】

- 3-1. ジュバ港の施設・資機材の維持管理状況を把握し、課題を分析する。
- 3-2. ジュバ港の施設台帳を整備、更新する。
- 3-3. 港湾施設・資機材の点検マニュアルを作成する。
- 3-4. JRPA がジュバ港において点検マニュアル及び施設台帳を用いて、施設の点検・維持管理を実施する。
- 3-5. JRPA がジュバ港において、点検マニュアルに基づきバースの水深を測定・記録する。

【指標】 ・ 作成されたマニュアルに基づいた施設の点検・補修実績
・ 施設台帳の整備・管理更新の実績
・ ジュバ港のバースの水深の測定・記録実績

【成果 4】 ジュバ港において安全で効率的な荷役が行われる。

【活動】

- 4-1. ジュバ港における荷役作業の実態を把握し、課題を分析する。
- 4-2. ジュバ港を対象とした荷役作業マニュアルを作成する。

- 4-3. ジュバ港において荷役関係者に対して荷役技術指導を行う。
- 4-4. JRPA がジュバ港の新設棧橋において作業マニュアルに基づいた荷役を行う。
- 4-5. JRPA がジュバ港においてバース割り当てシステムを導入する。
- 4-6. JRPA がジュバ港における荷役業者等に関する規則案を起草し、運用する。

- 【指標】
- ・ 時間当たりの取扱貨物量
 - ・ 船舶の荷役完了までの所要時間
 - ・ 着岸する船舶の待ち時間
 - ・ 荷役における事故発生数、負傷者数、貨物損傷の発生数

【成果 5】 ジュバ港の安全及び環境管理が適切に実施される。

【活動】

- 5-1. ジュバ港における港湾関連業務の現状を把握する。
- 5-2. ジュバ港における港湾保安計画を作成し、訓練を実施する。
- 5-3. ジュバ港における消火・消防計画を作成し、訓練を実施する。
- 5-4. JRPA がジュバ港における港湾関連サービス供給者に対する規則案を起草し、運用する。
- 5-5. ジュバ港における危機管理計画を作成し、油流出災害等を想定した訓練を行う。

- 【指標】
- ・ 港湾内の保安計画案による研修及び訓練の実績
 - ・ 消火・消防計画書による訓練の実績
 - ・ 油流出災害等を想定した訓練の実績

【成果 6】 ジュバ港の港湾統計データが収集され、更新及び港湾管理に活用される。

【活動】

- 6-1. ジュバ港における統計データの収集状況を把握する。
- 6-2. ジュバ港における統計データの収集様式及び調査手法を検討する。
- 6-3. ジュバ港を対象に港湾統計データベースシステムを構築し、統計マニュアルを整備する。
- 6-4. JRPA がジュバ港において港湾統計データの収集および分析を行い、港湾管理に活用する。

- 【指標】
- ・ 統計データベースの定期的な更新実績
 - ・ 統計データベースを活用した計画・立案の実績
 - ・ 簡単な港湾統計書が作成された事実

【成果 7】 ジュバ港で蓄積された知識及び経験が南部スーダン主要港職員間で共有される。

【活動】

- 7-1. ジュバ港以外の南部スーダン主要港における港湾管理運営の現状を把握し、課題を分析する。
- 7-2. ジュバ港以外の南部スーダン主要港の職員に対しても研修及びセミナー

を行う。

- 【指標】
- ・ ジュバ港以外の港湾の管理組織に対する研修・セミナーの実施回数
 - ・ ジュバ港以外の港湾管理組織からの研修・セミナーの参加者数

(3) 投入（インプット）

① 日本側（総額 6.5 億円）

- ・ 専門家派遣
 - （官）港湾法制度整備
 - （民）総括/港湾政策、港湾行政、会計システム、港湾管理、港湾統計、港湾荷役、安全管理/保安、施設維持管理（土木）、施設維持管理（機材）、業務調整/港湾管理補助
- ・ 供与機材
 - 車両、事務機器、研修用機材・材料
- ・ 研修
 - 現地国内研修、第三国研修、本邦研修
- ・ その他必要性に応じて協議

② 南部スーダン側

- ・ 人員の配置
 - 責任者、管理者、カウンターパート
- ・ 施設
 - 執務スペース、研修スペース
- ・ ローカルコスト
 - カウンターパートに係る人件費、供与機材の維持管理費（光熱水道費等）
- ・ その他
 - プロジェクトに必要な情報収集、情報開示への協力および施設の立入許可、港湾内調査時における警護等必要な便宜供与

(4) 外部要因（満たされるべき外部条件）

① 前提条件

- ・ 南部スーダンの治安及び経済情勢が急激に悪化しない。

② 成果（アウトプット）達成のための外部条件

- ・ 南部スーダン主要港の港湾組織にプロジェクトのカウンターパートが配置される。

③ プロジェクト目標達成のための外部条件

- ・ 一定の能力を持ったカウンターパートが必要数配置され、頻繁に異動、離職しない。
- ・ ジュバ河川港拡充計画（無償資金協力）が予定から大幅に遅延することなく実施される。

④ 上位目標達成のための外部条件

- ・ 港湾管理に係る財源が確保される。
- ・ 港湾管理に係る政策が大幅に変更されない。

5. 評価 5 項目による評価結果

以下の視点から評価した結果、協力の実施は適切と総合的に判断できる。

(1) 妥当性

<開発ニーズ及び政策との整合性>

・ 3. に記載の通り、取扱貨物量の増加が見込まれるジュバ港を始めとする南部スーダン各港の港湾管理運営能力向上は不可欠で必要性・緊急性が高く、南部スーダン政府及び我が国の開発政策と整合していることから本プロジェクト実施の妥当性は高い。

<本邦技術の優位性>

・ 我が国は複雑な地形、厳しい自然条件を克服し、港湾を建設、運営管理してきており、現在世界における港湾取扱貨物量上位 20 港に 6 港が入るほど高い能力、知見を有している。また他国に多くの港湾管理分野に関する技術協力の実績を有し、南部スーダン内河川港の現状に即した適正な技術移転が可能である。よって技術的な視点からも本プロジェクトの優位性は高い。

(2) 有効性

<プロジェクト目標の達成と成果の関係>

・ 本プロジェクトでは南部スーダン全体の港湾管理体制を考慮しながら JRPA の役割と責務、組織体制を確立（成果 1）、JRPA の予算・決算制度を確立するとともに（成果 2）港湾施設の運営、維持管理能力向上（成果 3、成果 4、成果 5）および港湾統計データの収集と蓄積システムの構築（成果 6）によって、総合的・包括的にジュバ港の港湾管理運営能力の強化を達成するものである。また、ジュバ港で行う予定の研修には、南部スーダン内の他の主要商業港 6 港の職員も可能な限り対象とすることで（成果 7）、港湾運営管理能力をジュバ港以外の 6 港においても共有することが見込まれる。

<プロジェクト目標達成までの外部条件の影響>

・ 本プロジェクトの目標達成までの外部条件としてジュバ港で同時期に実施予定の無償資金協力事業「ジュバ河川港拡充計画」が予定から大幅に遅延しないこと、プロジェクトのカウンターパートが離職や異動をしないことがあげられる。ジュバ河川港拡充計画は既に協力準備調査が開始されており、現時点で大幅な遅延の可能性は低い。また南部スーダン政府およびジュバ港が所在する中央エクアトリア州政府ともに、港湾開発へのコミットメントは高く、現職の JRPA 幹部や職員の継続的な配置が見込まれる。一方、ジュバ港以外の主要 6 港については、2010 年 10 月時点で配置が確認されているのはマラカル港のみであり、カウンターパートの配置を条件に他港に対する協力を開始することになる。

(3) 効率性

<投入の適切性>

・ 本プロジェクトの対象地域となるジュバ港では 2012 年 4 月から無償資金協力事業ジュバ河川港拡充計画の開始が予定されている。本プロジェクトでの港湾人材育成（ソフト面）と無償資金協力事業による港湾施設整備（ハード面）が併行して行われることにより、整備された港湾施設や機材を利用しての技術実習、本プロジェクトで育成された人材による港湾施設の維持管理など、効率的な実施が期待できる。他主要港職員に対する研修を実施しつつも、無償資金協

力により施設整備がなされるジュバ港職員を重点的なターゲットグループとして設定しており、適切な協力規模となっている。

・ジュバ港で構築された港湾管理運営体制や荷役作業、施設・資機材の点検業務に係るマニュアルは、研修を通じてジュバ港以外の6港の港湾職員とも共有される。従って港湾管理運営に係るノウハウが広く南部スーダンの港湾関係者へ波及すると考えられ、効率的である。

・中心人材の育成を目的とした本邦研修に加えて、より多くの職員育成のために第3国研修を隣国のケニア・モンバサ港で計画している。モンバサ港は本邦と比して安価なコストで、文化的、制度的、港湾レベルが類似した環境を有していることから、レベルに応じた効率的な人材育成が可能である。

<投入のタイミング>

・2005年のCPA締結以降に自治権を獲得した南部スーダン政府では、殆どの法制度が未整備であり、港湾行政もその一つとなっている。内水輸送の需要が高まる中、円滑な内水輸送による物流網の確立に向け、港湾関連実務能力の向上だけでなく南部スーダン全域で認知される法律に裏付けされた港湾管理組織の立上げや港湾関連法制度の整備が急務となっている。本プロジェクトで起草される港湾管理組織に係る法体系案は、内水輸送の需要が高まる中で、南部スーダン政府の今後の内水輸送及び港湾の発展に寄与することが予想され、本プロジェクト実施のタイミングは適切であるといえる。

<コスト>

・本プロジェクトでは過去にジュバ河川港で実施された緊急開発調査による緊急整備事業(2006年)および同フォローアップ協力(2007年)において供与された施設、機材(棧橋等)を活用し、かつ研修を受講したジュバ港の港湾職員が主体的な役割を担うため、コスト・時間の節約が可能である。また、日本側による協力に対する信頼関係、プロジェクトに対する理解醸成もスムーズであるため効率性が高いと言える。

(4) インパクト

<上位目標達成の見込み>

・戦後復興の進展を受け、南部スーダンでの内水輸送の取扱貨物が増加する一方、脆弱で非効率な港湾運営管理体制、港湾運営管理に携わる職員の専門性の低さや経験不足によって港湾運営が十分に機能していない。その一方で南部スーダン政府が期待する運輸・交通セクター開発における内水輸送の潜在性は高く、上位目標達成のための外部条件である港湾開発に係る財源の確保および港湾開発に係る政策の継続が満たされる可能性は高いと推測できる。それによって、港湾人材の育成や港湾施設整備など南部スーダンにおける継続的な港湾開発が見込まれ、上位目標である「南部スーダンでの円滑な港湾物流の促進」が達成される可能性は高いと言える。

<上位目標達成の阻害要因>

・2011年1月に南部スーダンで予定されている南部スーダン独立の是非を問う住民投票の結果如何によって南北スーダンの政情が再び不安定になる可能性が考えられる。政治的な理由によって南北スーダン間の物流や人の往来が滞る事態が発生すれば内水輸送の利用に対する影響も

想定される。本プロジェクトの実施においては、情勢を注視しながら進める予定である。

<波及効果>

・南部スーダンでは内戦中のインフラ破壊や道路開発の遅れにより、限られた輸送手段で輸送が行われている。そのため高額な輸送コストが商品の市場価格を上昇させるとともに、市場に流通する物資の数や種類も限られているのが実情である。本プロジェクトの実施によりジュバ港および他商業港 6 港の港湾管理能力が向上し効率的な港湾管理体制が構築されれば、低廉な運賃で大量に物資を広域に運搬することが可能となり、南部スーダン内に流通する商品価格の低下や多様な商品の大量流通などの経済効果が見込まれる。また、ジュバ港以外の主要商業港での貨物取扱量が増加すれば、ジュバ以外の地域の経済効果が期待され南部スーダン内の地域格差是正にも貢献できる。

・本プロジェクトでは内水輸送による物流促進のため、港湾管理組織の役割や責任を明確にし、港湾業務に関する基本的なルールを定めた法令案を起草する。南部スーダン政府では港湾行政に関する法律が未整備であるため、本プロジェクトで作成された港湾関連法案は今後の南部スーダン政府の運輸交通政策策定や港湾整備運営の基盤となることが予想される。

<負のインパクト>

・今後、ジュバ港の港湾管理能力が向上し、新設棧橋においてクレーンを利用した荷役作業の機械化が本格化した場合、既存の人力荷役を行っている作業員（ポーター）の雇用機会が減少することが懸念される。ジュバ港内に無償資金協力事業により新設予定の倉庫内での貨物管理や小口貨物のコンテナへの詰め込み・詰めおろし作業等の業務割り当てなど、荷役作業員の職域確保を図ることで、雇用機会の大幅な喪失につながらないように配慮する必要がある。

・内水輸送の需要が増加し、白ナイル川を往来する船舶数が増加すると船舶の衝突や座礁事故の発生率が高くなる可能性がある。状況に応じて船舶が河川上を安全に航行出来るよう、航路の水深確認やブイの設置等を検討する必要がある。

(5) 自立発展性

<政策・制度面>

・現在南部スーダン政府が管轄している南部スーダン内の各河川港は最終的には港が所在する各州政府へ移管される計画となっている。そのため南部スーダン政府、各州政府が共同で港湾開発に取り組んでおり、JRPA でも南部スーダン政府から派遣された職員と州政府から派遣の職員によって運営されている。そのため南部スーダン政府、州政府共に長期的な港湾開発の方針を共有しており南部スーダン政府が州政府に港湾管理運営の管轄を移管後も港湾開発に係る政策・財政支援は継続すると予想される。

<組織・財政面>

・港湾管理運営体制が構築されることにより、港を利用する民間船会社や荷主から適正な港湾利用料金の徴収が見込まれる。各港湾管理組織によって港湾利用者からの港湾料金徴収が適切に行われ収入が安定すれば、持続的な港湾施設の運営維持管理が期待できる。

・本プロジェクトによって起草される港湾管理組織に係る法体系が南部スーダンにおける今後の港湾管理組織設立のモデルとなり、本プロジェクト終了後も港湾管理組織立ち上げのサン

プルとして、ジュバ港以外の南部スーダン各港でその手順が適用される可能性が高い。

<技術面>

- ・本プロジェクトで移転される港湾管理運営に係る技術、知見はジュバ港だけでなく主要商業港 6 港の港湾人材にも研修を通じて共有される。これら研修を受けたジュバ港および各港の港湾人材が今後の南部スーダンでの港湾人材育成に貢献する可能性は高い。

6. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮

- ・ジュバ港港内には故郷へ帰還するため、乗船可能な船を待つ多数の避難民が一時的に居留している。こうした避難民の多くは内戦によって家や家族を失った貧困層である。本プロジェクトによって港湾運営管理体制が確立され、港湾の出入管理強化や整備が進むことにより、港内の避難民が十分な事前協議や必要な補償なしに港湾内から排除されることがないように、十分な配慮が必要である。
- ・ジュバ港港内では避難民や周辺住民等よる河川へのゴミ投棄、排泄行為などが確認されている。港湾管理運営体制の一環として、港湾職員だけでなく港湾地域の周辺住民や避難民にも港湾地域内の環境保全について啓発・意識改善を促し環境への負荷軽減を行う。

7. 過去の類似案件からの教訓の活用

- ・2007 年から実施された「ジュバ市内・近郊地域緊急生活基盤整備計画調査」（緊急開発調査）フォローアップ協力では、ジュバ港の管理体制をめぐり南部スーダン政府と州政府の役割分担に関する対立が JRPA 運営の妨げとなっている旨、指摘されている。本プロジェクトでは南部スーダン政府および州政府の責任者や現場での実務担当者が研修や専門家からの技術移転作業を通じてそれぞれの役割分担や職務を補完することによって管理体制を構築し、相互理解を深めるとともに港湾管理運営能力の強化という同じ目的を共有する予定である。

8. 今後の評価計画

- (1) ベースラインサーベイ 2011 年 3 月頃（プロジェクト開始時期）
(※指標にかかる基準値を調査のうえ、目標値を設定する)
- (2) 中間評価 2013 年 2 月頃（プロジェクトの中間時期）
- (3) 終了時評価 2014 年 9 月頃（プロジェクト終了の 6 ヶ月前）
- (4) 事後評価 プロジェクト終了から 3~5 年後を目途に実施予定。