事業事前評価表

国際協力機構東南アジア第一・大洋州部東南アジア第二課

１．案件名（国名）

国名：東ティモール民主共和国
案件名：オエクシ港緊急改修計画
Oecusse Port Urgent Rehabilitation Project

２．事業の背景と必要性

(1) 当該国における港湾セクターの現状と課題

東ティモール民主共和国（以下、「東ティモール」）では、1999 年の「東ティモール紛争」により各種の社会基盤が大きな損失を被り、同国の経済活動促進に向けて迅速な復旧整備が必要とされている。人口の 8 割近くが地方部に居住しているにも関わらず交通のネットワークは脆弱な状況にある。

本計画の事業サイトであるオエクシ県は、ティモール島の西半分を占めるインドネシア領西ティモールに囲まれた飛び地であり、1992 年にインドネシア政府により建設されマハタ地区の貨物船用桟橋と、2006 年に GTZ の支援により建設されたオエバウ地区のフェリー用斜路の 2 つの港湾を有している。しかし、マハタ地区の貨物船専用港は、1999 年の「東ティモール紛争」時に破壊され、以降は運営が停止した状態が続いており、海上輸送としては、フェリー港を用いた週 2 便のフェリーを利用するのみとなっている。他方、陸上交通はインドネシア領の西ティモール経由となるが、通行に必要なインドネシア査証が 40US ドルと高価であり、陸路による物流も活発に行われていない状況である。かかる背景により、オエクシ県の物価は本土と比較して高い水準にあり、同国内の地域間格差を引き起こす要因となっている。また、飛び地であるオエクシにとって海上輸送の確保は本土と繋がる唯一の輸送手段であり、同県の国家安全保障的な観点からも海上輸送網整備は喫緊の課題と言える。

(2) 当該国における港湾セクターの開発政策と本事業の位置づけ

東ティモール政府は、「貧困削減」「永続的な経済の発展」を目標に掲げ、5 ヵ年の国家開発計画（2002～2007）に基づいた各種改革を進めてきた。運輸セクターでは、道路、橋梁、港湾、空港、通信システム等の運輸・情報通信インフラの整備を進めるとともに、運輸関連の民間セクターへの助成等も実施してきた。現在、新政権における開発計画の策定作業が行われているが[1]、完成までの暫定措置として、1 年ごとの開発優先課題を設定している。2009 年度の計画では、インフラ整備が重点分野の一つとなっており、飛び地であるオエクシ港の改修は、貨客輸送の安全性と効率化により、オエクシ県の地域住民の社会サービスの向上、経済の活性化に寄与するものとして、重要な事業として位置づけられている。なお、東ティモール政府は、オエクシ県に国務長官を配置し、同県の開発を推進している。

(3) 港湾セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

我が国は、東ティモール援助重点分野の一つとして、紛争で破壊されたインフラの復旧・整備を掲げ、アジア開発銀行や国連機関と協調し、運輸交通、電力、上水道、農業等の各分野にわたるインフラ整備支援を実施してきた。港湾分野に対する協力は、対東ティモール国別事業展開計画の「インフラ整備・維持管理促進プログラム」に位置づけられ、無償

[1] 尚、2030 年を見据えた中期国家開発計画(Strategic Development Plan)は 2010 年内に発行される見込み（Executive Summary は 2010 年 4 月に首相より発表されている）。

資金協力「ディリ港改修計画」、個別専門家「港湾管理アドバイザー」の派遣実績がある。

(4) 他の援助機関の対応

ドイツ技術協力公社（GTZ）は、2003 年以降、フェリー輸送に関するハード、ソフト両面の支援を行っており、オエバウ港のフェリー用斜路整備の他、フェリーの供与、フェリー乗組員・運営要員の養成等を実施している。

３．事業概要

(1) 事業の目的（協力プログラムにおける位置づけを含む）

東ティモールのオエクシ県において、マハタ地区の既存桟橋の改修を行うことにより、安全かつ効率的な旅客の乗降、貨物の荷役を図り、もって首都ディリとの海上輸送拡大を通じたオエクシ県の経済活発化、東ティモール国内の地域間格差是正に寄与する。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名：オエクシ県マハタ地区

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

① 桟橋の整備

- 既存桟橋及びトレッセルの改修（630 ㎡）及び新設（1890 ㎡）
- 桟橋取り付け護岸改修（140 ㎡）及び新設（140 ㎡）
- 防舷材（低反力型 800H）8 基の設置
- 曲柱（250kＮ型）9 基の設置
- 航行援助施設 3 基の整備

② 陸上ターミナルの整備

- 港湾関連建屋（港湾事務所 150 ㎡、旅客ターミナル 300 ㎡、倉庫及び発電機室 450 ㎡）の建設
- スタッキングヤード及び道路等の整備（10,200 ㎡）
- 防波護岸 130m の改修
- 照明設備 15 基の設置
- 発電機（75kVA）1 基の供与

2) コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネントの内容

詳細設計及び施工監理/港湾運営にかかるマニュアル作成及び指導等

(4) 総事業費/概算協力額

総事業費 11.97 億円（概算協力額（日本側）：11.76 億円、「東ティ」国側：0.21 億円）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2010 年 12 月～2012 年 11 月を予定（計 24 ヶ月。詳細設計、入札期間を含む）

(6) 事業実施体制（実施機関/カウンターパート）：

インフラ省運輸局／東ティモール港湾公社（APORTIL）

(7) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類　B

既存港湾の改修を行う案件であり、重大ではないが水質汚濁、生態系等の環境・社会への望ましくない影響が考えられる。

② 影響と緩和・軽減策

既存施設撤去に伴う廃材の適切な処理等に係る環境管理計画を策定済みであり、これに基づき事業を実施することで負の影響の回避・軽減が図られる。

2) 貧困削減促進

物流活性化による後背地の地域社会経済の開発に伴い、オエクシ県住民の生計向上に資することが期待される。

3) ジェンダー　特に無し

(8) 他援助機関等との連携・役割分担：

ドイツ技術協力公社（GTZ）は、2003 年以降、フェリー輸送に関するハード、ソフト両面の支援を行っており、オエバウ港のフェリー用斜路整備の他、フェリーの供与、フェリー乗組員・運営要員の養成等を実施している。

(9) その他特記事項　特に無し

４．外部条件・リスクコントロール

(1)事業実施のための前提条件

・PKO がスタッキングヤード内で使用していた施設、旧港湾事務所の移設等、計画実施に必要なサイトクリアランスを実施すること。

・ラダーの移設等により、現在運航中のフェリーの左舷乗降を可能とすること。

(2)プロジェクト全体計画達成のための外部条件

・飛び地であるため、建設資材等の調達が計画通りに進捗するように留意が必要。

・ 2012 年に大統領選挙が予定されており、治安情勢に留意が必要。

５．過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

無償資金協力「ディリ港改修計画」からの教訓により、堆砂の影響が懸念されたため、岸壁前・航路の深浅測量を実施した。

６．評価結果

以下の内容により本案件の妥当性は高く、また有効性が見込まれると判断される。

(1) 妥当性

インフラ整備は東ティモール政府が推進する開発政策における重点課題であるとともに、我が国の対東ティモール援助の重点分野の一つに位置づけられている。オエクシ県は、東ティモール本土と離れた飛び地であるため、旅客・貨物ともに船舶輸送が主流となっており、港湾の改修は、首都のディリとのアクセス強化を促進し、同地の安全面・経済面での貢献が見込まれる。

(2) 有効性

1) 定量的効果

指標名	基準値（2008 年）	目標値（2015 年）【事業完成 3 年後】
旅客数（ディリ→オエクシ：年間人数 万人）	2.0	3.6
貨物量（年間トン）	2,330	16,000

2) 定性的効果

・ オエクシ県への物資の安定供給及び物価の安定化を通じた国内格差是正

・ 本土との海上輸送網確保によるオエクシ県民の安全保障の向上

７．今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる主な指標

6.(2) 1)のとおり。

(2) 今後の評価のタイミング

・事後評価　　事業完成３年後

以　上