事業事前評価表

国際協力機構経済基盤開発部
運輸交通・情報通信第一課

１．案件名

国　名：　ケニア国
案件名：　和名　モンバサ･ドンゴクンドゥ港開発計画策定支援プロジェクト
　　英名　The Project for Technical Assistance to Kenya Ports Authority on Dongo Kundu Port, Mombasa Master Plan

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開発実績（現状）と課題

モンバサ港は、ケニア唯一の国際貿易港湾であり、東アフリカの中で最も規模が大きく、同国における輸出入の拠点としてだけでなく、ウガンダ、ルワンダなど内陸国のゲートウェイとしての機能も担っており、東アフリカ地域全体の経済発展を支えている。同港で取り扱うコンテナ貨物量は、過去10年で約3倍に増え、2013年には約100万TEU[1]に到達した。今後も需要は伸び続け、2020年には180万TEU[2]を超える需要が見込まれている。かかるコンテナ貨物の急増に対応するため、JICA は「モンバサ港開発事業（フェーズ 1）」に対する円借款を供与し、2016 年の供用開始が見込まれている。現在、さらなるコンテナターミナル拡張のための支援「モンバサ港開発事業（フェーズ 2）」の実施に向けて準備中である。

また、ケニア政府は、モンバサ港南岸のドンゴクンドゥ地区において経済特区（SEZ）を開発することとし、モンバサ港入り江の南岸1,215ヘクタールの土地がケニア港湾公社（KPA）によって確保されている。現在、我が国協力により、2014年1月から15ヵ月をかけて「モンバサ経済特区開発マスタープラン（開発計画調査型技術協力）」（以下、「SEZ M/P」）を実施中である。

現在のモンバサ港においては、①円借款フェーズ1及び2によるコンテナターミナルが完成してもなお容量不足が想定されること、②ドンゴクンドゥ地区の港湾開発計画の必要があること、③港内において荷役作業用の鉄道整備の計画が持ち上がっていることなどの課題を抱えており、コンテナ貨物等の将来需要予測に対応したモンバサ港全体の的確な港湾施設整備計画の必要性が高まっている。また、こうした施設計画の策定を通じ、KPA の港湾開発計画策定に携わる職員の、関連情報の収集と現状分析、将来需要予測検討、開発計画の策定などに係る能力を向上させる必要性も認められている。

（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

ケニア政府は、国家開発戦略「Vision2030（2008～2030）」において、インフラ開発の重要性を強調しており、モンバサ港の開発は国家最優先事業の一つとされている。本プロジェクトにおいては、これらケニア国の開発政策に合致したモンバサ港開発計画を策定すると共に、その策定能力向上に係る技術支援を行うものである。運輸セクターにおいては、2050年を目標年次とするNational Transport Master Planを実施中であり、その中でもモンバサ港の重要性が謳われる見込みである。

（3）港湾セクター／対象地域に対する我が国及びJICAの援助方針と実績

対ケニア国別援助方針では、「経済インフラ整備」を重点分野としており、本事業は同分野における「広域輸送インフラ改善プログラム」に位置づけられる。また、我が国は TICAD V の横浜行動計画において「インフラ整備・能力強化の促進」を支援分野の一つとして打ち出し、経済発展・産業開発に資する五大回廊支援を重点としており、そのうちの一つにモンバサ港及びモンバサ港をゲートシティとする北部回廊が含まれている。北部回廊に係る「都市計画／交通網／インフラ整備のための戦略的マスタープラン」として、北部回廊の物流網整備のためのマスタープラン、モンバサ都市開発のマスタープランが計画されており、また、上述のSEZ M/Pを実施中である。

（4）他の援助機関の対応

運輸分野では、これまで世界銀行、アフリカ開発銀行、EU 等のマルチドナーや、仏・独・中国等が北部回廊などに対して積極的に支援している。今後は中国による鉄道整備も計画されており、実現した暁には

[1] 出展：SAPROF Review Report (Draft) October, 2013
[2] 出展：SAPROF Review Report (Draft) October, 2013

モンバサ港を通じた物流がさらに増加することが想定される。モンバサ港については、世界銀行が、港湾施設の国際保安コード遵守の促進、オペレーション・通関等の各種システムの一元化、貨物追跡システムの導入等に係る支援を行っている。また、英国(Trade Mark East Africa:TMEA)が、既存バースの改修に係るエンジニアリングサービス、労働組合対策などを含めたケニア港湾公社(Kenya Ports Authority:KPA)の組織強化や荷役業務効率化等に対する支援を実施中である。

３．事業概要

(1) 事業目的（協力プログラムにおける位置づけを含む）

本事業は、ケニア国モンバサ港において、KPA の港湾開発計画策定に係る能力向上を図り、もって策定されたモンバサ港開発計画に基づいて的確な事業の実施に寄与するものである。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名　　モンバサ郡モンバサ港

(3) 本事業の受益者（ターゲットグループ）

直接受益者:モンバサ港開発計画策定に関わる KPA 職員(約 7,000 人)

間接受益者:船会社、輸出入業者などのモンバサ港利用者

(4) 事業スケジュール（協力期間）　　2014 年 7 月～2015 年 9 月(計 15 ヵ月)

(5) 総事業費（日本側）　　約 2.5 億円

(6) 相手国側実施機関　　ケニア港湾公社(KPA)

(7) 投入（インプット）

1) 日本側

【専門家】総括/港湾開発計画、需要予測/経済分析、物流計画、海運調査、港湾施設計画、港湾運営、自然条件調査、環境社会配慮

【研修員受入】港湾開発計画、港湾戦略運営、港湾開発実施/投資など

2) ケニア国側

【カウンターパート配置】Joint Coordinating Committee(運輸インフラ省次官、KPA 総裁など)、Technical Working Group(KPA 総裁、KPA 各部の部長など)

【執務環境】プロジェクト専門家及びスタッフに必要な執務スペース、機器

【プロジェクト活動経費】カウンターパートの給与・手当等

(8) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境に対する影響/用地取得・住民移転

① カテゴリ分類　　B

② カテゴリ分類の根拠　本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」(2010 年 4 月公布)に掲げる港湾セクターのうち大規模なものに該当せず、環境への望ましくない影響は重大でないと判断され、かつ、ガイドラインに掲げる影響を及ぼしやすい特性及び影響を受けやすい地域に該当しないため。

③ 環境許認可　　本プロジェクトにて確認

④ 汚染対策　　本プロジェクトにて確認

⑤ 自然環境面　　本プロジェクトにて確認

⑥ 社会環境面　　本プロジェクトにて確認

⑦ その他・モニタリング　　本プロジェクトで確認

2) ジェンダー平等推進・平和構築・貧困削減　　特になし

3) その他　　特になし

(9) 関連する援助活動

1) 我が国の援助活動

コンテナターミナル拡張に係る円借款フェーズ 1 を実施中であり、現在、円借款フェーズ 2 を計画中である。また、SEZ M/P が 2014 年 1 月から開始されている。本プロジェクトの成果の、ドンゴクンドゥの港湾施設計画とモンバサ港の港湾計画は、円借款フェーズ 2 以降のコンテナターミナル拡張計画、及び SEZ M/P とも密接に関係している。また、TICAD V の支援策として検討中のモンバサ都市開発計画及び北部回廊の物流網整備に係る支援等とも関係している。

2) 他ドナー等の援助活動

2.(4)に記載に記載の TMEA、世界銀行などの他ドナーとは、支援の重複回避、シナジー追求及び

事業実施に係る教訓の共有等、密接に意見・情報交換を進める。

４．協力の枠組み

（1）協力概要

1）上位目標：策定したモンバサ港全体の開発計画に基づいて事業が実施される。
指標:策定したモンバサ港全体の開発計画を構成する複数コンポーネントのうち、少なくとも 1 件以上が実施される。

2）プロジェクト目標：KPA の港湾開発計画策定に係る能力が向上する。
指標1:モンバサ港全体の開発計画が作成され、KPA と運輸インフラ省により共有される。
指標2:港湾整備指針を含んだ全ての必要書類が準備される。

3）成果
成果１：KPA が 2009 年に作成したモンバサ港開発計画がレビューされる。
成果２：KPA の戦略的計画策定及び運営体制が整備される。
成果３：KPA における将来需要及び取扱能力予測に係る手法が確立される。
成果４：モンバサ港の開発に係る整備計画及び投資計画が立案される。

５．前提条件・外部条件

(1)前提条件
①港湾開発計画策定に必要な予算及び人材が KPA によりプロジェクト開始前までに確保される。

(2)外部条件
①モンバサ港周辺海域の治安状況が大幅に悪化しない。
②円借款フェーズ 1 及び SEZ M/P が計画通りに進捗する。
③港湾開発計画策定に係る KPA の人材が流出しない。

６．評価結果

本事業は、ケニア国の開発政策、開発ニーズ、日本の援助方針に十分に合致しており、また計画の適切性が認められることから、実施の意義は高い。

７．過去の類似案件の教訓と本事業への活用

(1)類似案件の評価結果

ベトナム国「港湾管理制度改革プロジェクト」においては、ワークショップ（研修）を受けたタスクフォースチームが中心となって港湾管理体制の改善に対する法令（案を含む）が作成され、同時に実施機関のベトナム運輸省海運総局の行政能力が向上した。また、組織横断的にタスクフォースが結成されたことにより、組織内の意見交換が活発に実施されるようになり、共同作業による問題解決などに取り組み、とりわけ多くの組織に関係する事項について十分に機能を発揮することができた。

(2)本事業への教訓

本事業においては、KPA の港湾開発計画策定能力の向上をプロジェクト目標としているが、それは上記のベトナム国のプロジェクトと共通するところがあることから、Technical Working Group の場を活用し、組織横断的な活発な意見交換を行い、組織全体の能力向上を図ることができるようにプロジェクト計画に反映させる。

８．今後の評価計画

（1）今後の評価に用いる主な指標　　４．（１）のとおり。

（2）今後の評価計画
事業開始３か月　　ベースライン調査
事業終了３年度　　事後評価