

定することや港湾の開発の促進及び管理・運営の改善を図ることにより、イラクにおける経済成長に対応させるものである。

(2) 相手国政府国家政策上の位置づけ

イラクでは、2010年に国家開発戦略(2010-2014年)(National Development Strategy (Year 2010-2014))を発表した。同戦略では、イラクにおける既存港湾施設及び航路の改修を行うことにより港湾の利便性が強化し、効率性が高まり、その結果、近隣諸国の港湾に対する競争力が高まること等を開発の目標としている。そのような中、イラク政府からの要請により、港湾分野の開発計画の策定が必要とされている。

(3) 他国機関の関連事業との整合性

連合国暫定施政当局(CPA)は、沈船撤去の支援を実施し、国連開発計画(UNDP)は、航路浚渫をはじめとし、ウムカスル港における沈船撤去、航路標識リハビリ、アラブ港～ウムカスル港における航路整備を支援した。また、国際開発省(英国)(DfID)は航路標識の補修、部品調達、浚渫管理技術指導、水路調査を支援し、米軍は空軍によるイラク沿岸警備基地を建設した。これらの支援は、いわゆるハードウェア面における支援であるのに対し、本調査はこれらの成果を反映させた上での将来計画(ソフトウェア面)である。

そのため、他国機関の関連事業と補完効果が見込まれ、整合性はあると言える。

(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

外務省「各国の国別援助方針」では、「国内外からの民間投資の促進と雇用の創出のため、電力、運輸、通信、上下水道といった経済基礎インフラの整備を支援する。」と掲げられている他、JICA援助方針では、「イラクの運輸システムは、道路、国際空港・主要国内空港、貨物港、石油ターミナル、及び鉄道からなる。道路は、イラクの全貨物の大部分を担っている。また、特に主要港湾であるウムカスル港の整備は物流の改善という観点からの喫緊の課題となっている。」と掲げられている。

当案件の内容はこれらの内容と合致する。

4. 協力の枠組み

(1) 調査項目

(a) 現況に関する情報の収集及び分析の実施

- 1) 経済社会状況及び地域状況
- 2) イラクや中近東における既存の開発計画(分野としては地域、産業、農業、運輸交通等)
- 3) 港湾及び航路の開発・管理に係る政策、計画、規制等
- 4) 道路・鉄道・港湾そして航路の状況(管理運営、維持等を含む)
- 5) 港湾や航路の管理及び運営状況(イラク港湾公社(GCPI)及び人材の能力に関する事項も含む)
- 6) 港湾及び航路に係る貨物及び旅客の実態
- 7) 環境・社会面の法制度概要

(b) 港湾セクターの開発及び管理に係る長期戦略の策定(2035年を目標)

- 1) 将来の経済社会状況の枠組みの設定
- 2) イラクと中近東を結ぶ海運ネットワークのシナリオの分析
- 3) イラクにおける港湾貨物の需要予測
- 4) 港湾の開発・管理・運営に係る制度的な問題点の抽出
- 5) 将来のイラクにおける港湾及び航路の機能の定義、及び開発コンセプトの設定
- 6) 港湾開発・管理に係る長期戦略の提案(港湾間の役割分担、必要な設備や投資、資金計画、制度構築、能力開発、民営化、市場開拓等を含む)

(c) 主要港・航路の開発及び管理に係る長期計画の策定(2035年を目標)

- 1) 主要港・航路を内陸部接続する陸上交通の調査
- 2) 主要港・航路における概略レイアウトプランの策定
- 3) 主要港・航路における重要プロジェクトの抽出
- 4) 重要プロジェクトの概略設計、概略積算及び経済評価の実施
- 5) 戦略的環境アセスメントの考え方に基づいた環境社会影響も含めた代替案の比較検討
- 6) 主要港湾の管理・運営の改善方策の策定

(d) ウムカスル港、コール・アルズベール港の中期開発計画の検討(2025年を目標)

<ul style="list-style-type: none"> 1) ウムカッスル港、コール・アルズベール港における詳細な需要予測の実施 2) ウムカッスル港、コール・アルズベール港に関連した施設のレイアウトプランの策定 3) 重要プロジェクトの抽出 4) 重要プロジェクトの概略設計、概略積算及び経済評価の実施 5) 適切な組織、制度的枠組みを含めた実行計画の策定 (e) プロジェクトの優先順位付けのための実現可能性検討(2025年を目標)(プレフィージビリティ調査) <ul style="list-style-type: none"> 1) プレフィージビリティ調査を行う対象とする優先的なプロジェクトの抽出 2) 自然環境調査の追加調査の実施 3) 港湾設備及び関連施設のレイアウトプランの設計 4) 工事実施時に必要となる安全対策の検討 5) 官セクター・民セクターにおける投資・管理・運営上の役割の検討 6) 概略設計、積算および経済評価の実施 7) 適切な組織、制度的枠組みを含めた実行計画の策定 (f) 港湾の管理及び運営の改善のための中期行動計画の策定(2025年を目標) <ul style="list-style-type: none"> 1) 港湾管理体制の改善のための行動計画策定 2) 港湾開発体制の改善のための行動計画策定 3) 港湾運営体制の改善のための行動計画策定 4) GCPIの能力開発計画策定(GCPI訓練所の管理・運営体制のレビューを含む) (g) 本プロジェクトに関連した技術協力 <p>(2) アウトプット(成果)</p> <p>イラクにおける経済成長に対応した港湾分野におけるマスタープランを策定する。具体的な内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 2035年をターゲットとした港湾セクターの開発及び管理にかかる長期戦略を策定する。 (b) 2025年をターゲットとした主要港の中期開発計画・港湾の管理・運営改善のための中期行動計画を策定する。 <p>(3) インプット(投入): 以下の投入による調査の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) コンサルタント(分野/人数) <ul style="list-style-type: none"> 総括/港湾計画 / 1名 経済分析 / 1名 交通計画 / 1名 海運及び航行安全 / 1名 港湾政策・財政・管理 / 1名 ターミナル運営 / 1名 地域計画・産業計画 / 1名 施設計画・設計・積算 / 1名 自然条件/環境・社会配慮 / 1名 (b) その他 なし
<p>5. 協力終了後に達成が期待される目標</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 提案計画の活用目標 イラク政府は策定されたマスタープランに基づいて、イラク港湾の開発促進及び管理運営を行い、それぞれの改善がなされる。 (2) 活用による達成目標 (1)の結果として、イラクにおける「港湾の取扱貨物量が増加」及び「港湾の荷役効率の向上」が達成されることを目標とする。
<p>6. 外部要因</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 協力相手国内の事情

(a)石油の生産、輸出施設整備の遅れ：イラクは政府歳入の約 9 割を石油セクターが担っていることから、石油の生産、輸出の増加に向けた関連施設の整備が経済発展には不可欠である。これらの施設整備の遅延は、イラクの経済活動の活発化を阻害することとなり、マスタープランにも影響を与えることとなる。

(b)政策的要因：政権交代など政府内部事情によってマスタープランが形骸化しない。開発政策の変更により港毎の港湾開発の優先度が低下しない。

(c)行政的要因：行政機関間の調整の不備が起こらない。

(d)経済的要因：資金不足による整備不良港湾の増加、経済成長の停滞による将来需要予測と実績値との乖離がない。

(e)社会的要因：各流域人口の極端な増減・移動が発生しない。治安の悪化が起こらない。

(2) 関連プロジェクトの遅れ

(a) 運輸セクターの社会基盤整備の遅れ

一般に港湾以外の運輸セクターの整備が遅れると、経済成長が阻害され、それに伴い交通量、貨物量の減少も起こりうると言われる。そのため、イラク発展に伴う運輸セクターの社会基盤整備が遅れることはマスタープランへも影響を与えることとなり留意が必要である。

7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮（注）

(1) 環境社会配慮・貧困削除・社会開発

(a) 環境社会配慮

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）上、セクター特性及び事業特性に鑑みて、環境への望ましくない影響が重大でないと判断されるため、カテゴリBに該当する。

③環境許認可：本調査で確認

④汚染対策：本調査で確認

⑤自然環境面：本調査で確認

⑥社会環境面：本調査で確認

⑦マスタープラン策定前・策定中の配慮

本マスタープランは、中期的な大規模な工事に直結する可能性があることから、「マスタープラン策定にあたり、環境への影響について国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」に従った検討が必要である。

(b) ジェンダー・平等推進／平和構築・貧困削減

特になし

(c) その他

特になし

8. 過去の類似案件からの教訓の活用（注）

運用開始後の円滑な運営・維持管理に関し、イラクの案件に関しては適正な運営・維持管理体制の確立が重要であるとされているため、この点についてもマスタープラン策定の運用に沿った形での港湾の開発の促進及び管理運営が適切になされていることに留意をする必要がある。

9. 今後の評価計画

(1) 事後評価に用いる指標

(a) 活用の進捗度

マスタープラン承認に向けたイラク国内での検討状況、アクションプラン実施に向けた予算編成状況

(b) 活用による達成目標の指標

アクションプランに記載される事業の進捗率

(2) 上記 (a) および (b) を評価する方法および時期

・調査終了3年後 事後評価

・必要に応じてフォローアップを行う。