

事業事前評価表

1. 案件名

国名： ナミビア共和国

案件名： 和名 国際物流ハブ構築促進プロジェクトフェーズ2

英名 Project for Implementation of International Logistics Hub Master Plan (Phase 2)

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における物流セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け

ナミビア共和国は、アンゴラ共和国、ボツワナ共和国、南アフリカ共和国、及びザンビア共和国と国境を接している。南部アフリカ地域の玄関口としてのウォルビスベイ港および周辺諸国へと通じる国際回廊を有しており、世界各地域と南部アフリカを結ぶ物流ルートとして高いポテンシャルを持っている。

2011年にJICAが実施した調査（経済開発支援調査に係る基礎情報収集・確認調査）による物流立国構想に係る提案が、ナミビア政府に第4次国家開発計画（2012/2013年度～2016/2017年度）に優先開発分野として取り入れられ本格化した。

JICAは2013年2月～2014年3月に開発調査型技術協力「国際物流ハブ構築マスタープラン・プロジェクト」を実施し、「2025年までにナミビアを国全体として南部アフリカ開発共同体(SADC)における国際物流ハブにする」とのビジョンが打ち立てられた。また同マスタープランで優先インフラ案件を提示するとともに、開発シナリオや実現のための7つの戦略が打ち立てられた。また、本マスタープラン実施にあたって、調整機関としてWBCG（Walvis Bay Corridor Group）が設立され、その下に4つのWG（①戦略マーケティング、②能力強化、③国境管理、④ハブセンター整備）が設置された。

マスタープランの実施促進を図るため、WBCGの総合的な実施運営監理に係る技術協力「国際物流ハブ構築促進プロジェクト」（2016年3月～2019年2月）が実施された。そして、同プロジェクトでは成果指標はほぼ達成しており、プロジェクト目標である「実施機関及びワーキンググループの政策決定や活動計画によって国際物流マスタープランが実施される」は達成された。しかしながら、上位目標である「2025年までにナミビアを国全体として南部アフリカ地域における国際物流ハブにする」の実現については、現時点では未だ達成できていない状況である。

したがって、「国際物流ハブ構築」実現については未だ道半ばであり、第二フェーズでは、これまでのWBCGの取り組みへの支援を継続しつつ、国際物流ハブ構想実現の要となる重要分野、港湾整備を支援対象とする。特に、南部アフリカ地域の貿易の玄関口であるウォルビスベイ港では、2019年8月から新コンテナターミナルの運営が開始されており、これまでコンテナを取り扱ってきた既存多目的ターミナルの円滑な機能転換を含めて、港湾の運営効率化に対する支援のニ

ーズは高く、この分野に本プロジェクトのリソース投入を集中させるものである。

なお、上記の技術協力プロジェクト（第1フェーズ）を通じて、WBCGの総合的な実施運営監理に係る技術移転は一定程度達成されたことを踏まえ、今般の第2フェーズにおいてはWBCGのオーナーシップをより一層引き出すことによって技術移転を加速するものとする。

本プロジェクトはSDGsとの関連では、「ゴール9：産業と技術革新の基盤をつくろう」における「ターゲット9.1：すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する」に該当するものである。

（2）当該国における物流セクターの開発政策と本事業の位置づけ

上述の通り、国際物流ハブ構想は第4次国家開発計画（2012/13年度～2016/17年度）に優先開発分野として取り入れられており、第5次国家開発計画（2017/18年度～2021/22年度）においても引き継がれている。

（3）物流セクターに対する我が国及びJICAの援助方針と実績

2017年度に改定された国別開発協力指針の重点分野において、「物流拠点としての強化に向けた効果的な取り組みを支援する」と明記されている。

これまでのJICAの協力実績は以下の通りである。

- ① 経済開発支援調査に係る基礎情報収集・確認調査（2011年）
- ② 開発調査型技術協力「国際物流ハブ構築マスタープラン・プロジェクト」（2013/2～2014/3）
- ③ 技術協力「国際物流ハブ構築促進プロジェクト」（2016/3～2019/2）

（4）他の援助機関の対応

- ① ウォルビスベイ港新コンテナターミナル建設（2013-2019年）（アフリカ開発銀行）
- ② ナミビア物流ハブ構想に係るマーケティング調査（2018年）（ドイツ GIZ）

※同調査結果を国際物流ハブセンター構想や戦略的マーケティング検討の参考とする。

3. 事業概要

（1）事業目的

本事業はウォルビスベイ港における安全な出入港、円滑な荷役、トレーラーの円滑な交通、国際物流ハブセンターの機能・要件の明確化、及びWBCGの活動を支援することにより、国際物流ハブマスタープランに沿った、ウォルビスベイ港における効率的な運営を図り、もってウォルビスベイ港全体の貨物取扱量の増加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

- ① ウォルビスベイ (Namport の所在地)
- ② ウィントフック (WBCG 本部の所在地である首都)

(3) 本事業の受益者 (ターゲットグループ)

(直接受益者)

- ① Namport
- ② ウォルビスベイ港を利用する船社、フォワーダー、荷主
- ③ WBCG 他のマスタープラン推進関係者

(最終受益者)

- ① ナミビア国民
- ② 南部アフリカ開発共同体 (SADC) 地域諸国の国民

(4) 総事業費 (日本側)

約 3.5 億円

(5) 事業実施期間

2020 年 4 月～2023 年 3 月を予定 (計 36 ヶ月間)

(6) 事業実施体制

① Namport (Namibian Port Authority)

- ・ PIU-A 進入航路 (Approach Channel)
- ・ PIU-B 多目的ターミナル荷役業務
(Multi-Purpose Terminal Cargo Handling Operation)
- ・ PIU-C 多目的ターミナル荷役機材維持管理
(Multi-Purpose Terminal Cargo Handling Equipment Maintenance)
- ・ PIU-D 陸上交通 (Land-Side Traffic)

※PIU : Project Implementation Unit

② WBCG (Walvis Bay Corridor Group)

- ・ ロジスティックハブセンター・ワーキンググループ (Logistics Hub Center WG)
- ・ 戦略的マーケティング・ワーキンググループ (Strategic Marketing WG)
- ・ 国境管理・ワーキンググループ (Integrated Border Management WG)

(7) 投入 (インプット)

1) 日本側

- ① 専門家派遣 (合計約 57M/M) :

チーフ・アドバイザー/ワーキンググループ、進入航路、荷役業務/荷役機材維持管理、
港湾構内交通、国際物流ハブセンター、国境管理/業務調整

②研修員受入れ（日本/第三国）：

- ・ 荷役業務/荷役機材維持管理
- ・ 陸上交通円滑化
- ・ 国際物流ハブセンター計画
- ・ 物流産業誘致活動

③機材供与：なし

2) ナミビア国側

① カウンターパートの配置：(6)に記載のプロジェクト担当者を配置

② 案件実施のためのサービスや施設、現地経費の提供：

- ・ プロジェクト実施に必要な執務室および施設設備の提供
- ・ カウンターパートに対する国内旅費および日当

(8) 他事業、他援助機関等との連携・役割分担

1) 我が国の援助活動

- ① 経済開発支援調査に係る基礎情報収集・確認調査（2011年）
- ② 国際物流ハブ構築マスタープラン・プロジェクト（2013/2～2014/3）
- ③ 国際物流ハブ構築促進技術協カプロジェクト（2016/3～2019/2）

2) 他援助機関の援助活動

- ① アフリカ開発銀行：ウォルビスベイ港新コンテナターミナル建設（2013-2019年）
- ② GIZ：ナミビア物流ハブ構想に係るマーケティング調査（2018年）

(9) 環境社会配慮・横断的事項・ジェンダー分類

1) 環境に対する影響/用地取得・住民移転

- ① カテゴリ分類（A,B,Cを記載）：C
- ② カテゴリ分類の根拠

進入航路整備、国際物流ハブセンター、トレーラー交通円滑化のための待機所は、
既存のウォルビスベイ港及びその敷地内に限定されることから、特段の問題は想定さ
れていない。

2) 横断的事項：特になし

3) ジェンダー分類：対象外

(10) その他特記事項：特になし

4. 事業の枠組み

(1) 上位目標

ウォルビスベイ港全体の貨物取扱量（コンテナ、一般貨物等）が増加する。

指標：ウォルビスベイ港の年間取扱貨物量が XX から YY に増加する。

目標値：ベースライン調査にて数値を確認する

(2) プロジェクト目標

国際物流ハブ構築マスタープランに沿ったウォルビスベイ港の効率的な運営が実施される。

指標 1：重点対象貨種を輸送する貨物船の入港から出港までの在港時間が XX から YY に短縮する。

指標 2：トレーラーの入構から出構までの在構時間が XX から YY に短縮する。

目標値：ベースライン調査にて数値を確認する

(3) 成果

成果 1：ウォルビスベイ港の岸壁水深に対応した船舶が、進入航路の最小限の制約下で安全に出入港できる方策が整理される。

成果 2：ウォルビスベイ港において、円滑な荷役が実施される。

成果 3：ウォルビスベイ港において、トレーラーの円滑な交通が実現する。

成果 4：ウォルビスベイ港に相応しい国際物流ハブセンターの機能、要件が明確になり、その整備計画が策定される。

成果 5：WBCG の活動が継続される。

5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件：

① ナミビア政府の協力体制が維持される。

(2) 外部条件：

① 世界経済及び地域経済の大きな変動がない。

② 治安に大きな変動がない。

6. 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

本件のフェーズ 1 実施により導き出された主要な教訓は、(i) 関係組織間の協議を進めるための「調整機関」としての WBCG の活用、(ii) ワーキンググループでの議論の内容の絞り込

み、(iii) カウンターパート主体で、日本側専門家はサポートする立場で活動を進めるプロジェクト実施体制、(iv) 関係者間の効率的な情報共有方法の確保などが挙げられる。

(2) 本事業への教訓

フェーズ1においては、各事業の実施推進を担う機関が多岐に渡ることから、コミュニケーションを密に案件を実施することが求められていた。同様に、本事業における多くの活動は、関係者間の幅広い協力関係が必要であることから、関係者間の役割分担を明確にする必要がある。この点につき、合同調整委員会（JCC）及び継続的な活動のために設置されるワーキンググループを通じた関係者との協議を行うことが引き続き重要となる。

7. 評価結果

本事業は、ナミビア国の開発政策、開発ニーズ、日本の援助政策と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。

8. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる主な指標

4. のとおり。

(2) 今後の評価計画

事業開始6か月	ベースライン調査
事業終了3年後	事後評価