

事業事前評価表

国際協力機構 民間連携事業部 海外投融資課

1. 基本情報

国名：イラク共和国（イラク）

案件名：ウナム・カスル港ターミナル整備事業

New Container Terminal Development Project at Umm Qasr Port in Iraq

調印日：2021年6月23日

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の現状・課題及び本事業の位置づけ
イラク共和国（以下、「イラク」という。）はイランとクウェートの間に全長約48kmの海岸線を有しており、南部バスラ県にある商業港湾施設は国際物流の拠点として同国の経済発展に欠かせない基幹インフラである。同国港湾のコンテナ貨物取扱量は2006年の13.7万TEU¹から2014年には77.8万TEUまで増加しており、2035年には471.8万TEUとこの先20年で約6倍の需要が見込まれている²。一方で、長年の経済制裁と紛争による港湾施設への新規投資不足から同国港湾の貨物取扱能力は大幅に不足しており、取扱能力を超える貨物については近隣国の港から陸上輸送している状況。2018年時点では国内1位・2位の規模を有するウナム・カスル港及びコールアルズベール港の貨物取扱能力1,820万トン／年・930万トン／年³に対し、同国の輸出入貨物量需要は5,300万トン／年⁴に達するとされている。

イラクの港湾は、国営公社であるGeneral Company for Ports of Iraq（以下、「GCPI」という。）が船舶入出港許可や荷役サービスを含めた全ての港湾サービスの提供を行うが、サービス水準向上による国際競争力の強化のため、民間ターミナルオペレーターに対するコンセッション付与も行っている。イラク政府も「国家開発戦略」（2018-2022年）における港湾セクター計画において、国際物流拠点となる既存港湾設備の改善、新規港湾建設に加え、港湾運営事業における民間セクターの活用促進を重視する方針を示しており、またイラク経済白書（2020年10月）内でも、ウナム・カスル港の開発が国家方針として言及されている。

本事業は、かかる状況下にあって、同国最大の港湾施設ウナム・カスル港において同港の既存ターミナルオペレーターであるAloreen Company for

¹ TEU: Twenty-foot Equivalent Unit、20フィートコンテナ。

² ここまでの出典：JICAイラク国港湾セクター マスタープラン策定プロジェクト（2015年12月）

³ 出典：2018年度 外部事後評価報告書 イラク円借款「港湾セクター復興事業」

⁴ 出典：Aloreen社試算

Investment Ltd (以下、「Aloreen」という。)による同港新規ターミナルの整備を支援するもの。ウナム・カスル港はイラク第2の都市であるバスラ市から南に約50kmの地点に位置し、コンテナ、バルク、車両等幅広い商業貨物を取り扱う国内唯一の深水港であり、イラクで唯一大型船舶⁵が寄港できる港湾。イラクに輸入されるコンテナ貨物の約69%⁶を取り扱っており(2018年)、今後大幅に拡大すると予測されているコンテナ貨物需要に対応するうえで、本事業を通じた同国貨物取扱能力の向上及び港湾機能の効率化は、イラク政府の開発戦略にも合致する重要な取組みとなっている。

(2) 当該国における港湾セクターに対する我が国及びJICAの協力方針等と本事業の位置づけ

我が国の「対イラク共和国国別開発協力方針」(2017年7月)では、重点分野として運輸セクターを含む「経済基礎インフラの強化」が定められ、インフラ整備及び関連する運営能力強化を通じた民間投資促進が掲げられており、本事業は同方針に合致する。これまでにJICAは円借款事業2008年度「港湾セクター復興事業」、2014年度「港湾セクター復興事業(II)」で既にイラクの港湾セクターを支援している。特に、「港湾セクター復興事業」では、同港北港にて浚渫及び航路の沈船除去、荷役機器の調達等を実施。2013年からは技術協力「港湾セクターマスター・プラン策定プロジェクト」を実施し、イラクの港湾セクター開発の全体像策定を支援している。また、2017~2019年度にかけて国別研修「港湾経営能力強化」を実施し、イラク港湾公社職員等に対し、港湾経営計画立案手法やPPP事業の実務的知識等に係る研修を実施した。

(3) 海外投融資による支援の必要性

本事業は、新規コンテナターミナルの整備により取扱貨物量の拡大及び港湾処理能力の向上を図るとともに、民間事業者のノウハウを活用した効率的な港湾管理・運営を実施することで、イラクの経済成長のボトルネックである港湾施設整備の遅れの解消に資する開発効果の高い事業である。一方で、イラクの治安情勢を含めたカントリーリスクは依然として高く、民間金融機関から当該国で実施される事業に対する長期融資を調達することは困難であることから、海外投融資による支援の意義は高い。

3. 事業概要

(1) 事業目的

本事業は、バスラ県ウナム・カスル港において、港湾ターミナルを整備する

⁵ 載貨重量50,000MT以上。

⁶ スポンサー提供資料による。

ことにより、港湾の取扱能力の向上及び港湾機能の効率化を図り、もってイラク共和国（以下、「イラク」という。）の貿易拡大・経済開発に寄与するもの。

（２）対象地域

バスラ県ウナム・カスル港

（３）事業内容

Aloreen はウナム・カスル港のヤード No.5 にて、新たなターミナル（以下、「新設ターミナル」という。）の整備を行う。また、ヤード No.3 で既に稼働している既存のターミナル（以下、「既存ターミナル」という。）は、現在は、コンテナ貨物及び一般貨物の両方を取り扱っているが、新設ターミナルの運営開始後は荷役機材の付替えを行い、新設ターミナルをコンテナ専用として、既存ターミナルは引き続きバルク貨物を含む一般貨物とともに、新たに一部区画に RoRo 船⁷も対応可能とする計画であり、それに必要な整備も行う。

（４）総事業費

198.9 百万米ドル

（５）事業実施期間

2022 年 8 月：新設ターミナル一部稼働開始（予定）

2023 年 2 月：新設ターミナル全稼働（予定）

（６）事業実施体制

１）融資先 Aloreen Company for Investment Ltd.

２）事業実施機関：同上。

３）運営維持管理機関：同上

（７）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

円借款事業 2008 年度「港湾セクター復興事業」、2014 年度「港湾セクター復興事業（II）」において、ウナム・カスル北港にて浚渫及び航路の沈船除去、荷役機器の調達等を実施。2013 年からは技術協力「港湾セクターマスター・プラン策定プロジェクト」を実施し、イラクの港湾セクター開発の全体像策定を支援している。また、2017～2019 年度にかけて国別研修「港湾経営能力強化」を実施し、イラク港湾公社職員等に対し、港湾経営計画立案手法や PPP 事業の実務的知識等に係る研修を実施している。

２）他援助機関等の援助活動

TILH 社がスポンサー参加している港湾ターミナル事業で過去 7 件の融資経験を有する IFC との協調融資により、本事業の実施において適切にリスクコントロールを図る。

（８）環境社会配慮・横断的事項・ジェンダー分類

⁷ RoRo 船はトラックやトレーラーごと乗り降りできる自動車輸送船舶。

1) 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）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、かつ同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：本事業に係る環境影響評価（EIA）報告書の作成は同国国内法上作成が義務付けられていないが、2018年にESIA作成済み。本事業は、GCPIとのコンセッション契約に基づき事業者がGCPI所有の土地で事業を行うものであり、環境許認可取得は必要に応じてGCPIが行う。なお、本事業の新規ターミナル整備にあたっては、許認可の取得は不要である旨GCPIにより確認された。

④汚染対策：借入人はEnvironmental and Social Management Plan（ESMP）を策定しており、本事業が大気や土壌、水質等環境に与えるリスクや影響を管理・モニタリングしている。水質については、生態系への影響も考慮し、気泡カーテンやシルトスクリーン等汚染緩和策により水質汚濁を最小限にとどめる予定。

⑤自然環境面：本事業の対象地は影響を受けやすい地域又はその周辺に該当せず、自然環境への望ましくない影響は最小限である。

⑥社会環境面：既存港湾のターミナル整備事業であり、港湾当局であるイラク港湾公社（GCPI）の管轄区域であるため、用地取得や住民移転を伴わない。

⑦その他：・モニタリング等：工事中の大気質、騒音・振動、土壌質、廃棄物、交通量、水質のモニタリングはコントラクターとサブコントラクターが、供用時の大気質、騒音・振動、廃棄物、交通量のモニタリングは借入人が行う。

2) 貧困削減促進：特になし

3) 社会開発促進：特になし

4) ジェンダー分類：【対象外】

案件の性質上、ジェンダーの視点に立った取組を含めることが難しく、ジェンダー平等や女性のエンパワメントに資する具体的な取組を実施するに至らなかったため。

5) その他特記事項：特になし

4. 事業効果

(1) 定量的効果

本事業（ヤード No.5 及び No.3）に係る運用・効果指標：

指標名	基準値	目標値
-----	-----	-----

	(2019年)	(2025年) 【供用開始 3年後】
年間コンテナターミナル作業数 (move ⁸)	135,369	185,113
年間取扱一般貨物量 (バルク含む) (トン)	775,460	944,000
船舶の平均寄港時間 (日) ⁹	5~6	2~3

(2) 定性的効果

貿易拡大、経済発展、物流の効率化、民間投資促進、雇用創出。

5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件：特に無し

(2) 外部条件：特に無し

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

(1) 類似案件の評価結果：

・フィリピン向け円借款事業「スービック港開発事業」にて、混雑の激しいマニラ港を代替・補完する新規港を建設したが、後日マニラ港にてバースが増設された結果、新設のスービック港に寄港するコンテナ船の数が予測に比して低水準に留まった。これを受けて、審査段階で融資対象事業に関連する諸事業（周辺の幹線道路整備計画や港湾整備計画等）を対象とした政策・計画の分析・検証を十分に行うことが教訓として挙げられている。

・イラク向け円借款事業「港湾セクター復興事業」では、邦人の事業従事条件に治安上の制約がある場合は、事業形成時から関係機関との協調体制の構築を図り、必要に応じて他の援助機関との役割分担を検討した上で事業運営・監理体制を確立することが有効であるとの教訓を得た。

(2) 本事業への教訓：

イラクでは、ウナム・カスル港以外の深水港として新ファオ港の整備構想が10年以上に亘り存在している。同港は2010年頃に着工しているが、事業資金不足を受けて度々工事が中断しており、工事開始から10年が経過してようやく岸壁工事の発注に向けて準備が進んでいるとの報道もあり¹⁰、短中期的にウナム・カスル港と競合する可能性は極めて低いと考えられる。加えて、新ファオ港の位置づけを GCPI に直接確認したところ、イラクのゲートウェイ的役割を

⁸ move はコンテナ荷役におけるコンテナ1本当たりの役務提供単位。一般的に、船舶⇄ヤードで1move、ヤード⇄外来シャーンで1moveでカウントする。

⁹ 寄港や着岸をしてから、貨物の積み降ろしや燃料補給などを行って、再び出発するまでの時間のこと。

¹⁰ <https://www.hellenicshippingnews.com/iraq-seeks-funds-for-al-faw-grand-port-project/>
<https://www.al-monitor.com/pulse/originals/2020/08/iraq-basra-fao-port-persian-gulf.html>

果たし国内需要に全面的に対応しているウナム・カスル港とは異なり、地中海からアジアまでの東西ルートのハブ的役割を目指していること、また今後、輸入貨物需要が益々拡大しウナム・カスル港の貨物処理能力がオーバーする場合には補完的役割を担うことも想定しているとのコメントが為され、開発戦略上で区別されていることを確認した。

また本事業では、上述のイラク向け円借款事業「港湾セクター復興事業」の教訓をもとに、借入人や協調融資行であるIFCと事業のモニタリング体制を構築する。

7. 評価結果

本事業は、当国の開発課題、開発政策、並びに、我が国及び JICA の協力量針・分析に合致し、イラクにおける国際物流の要である港湾ターミナルの整備を通じて同国の経済発展に資するものであり、SDGs ゴール 9（インフラ整備）及び 17（パートナーシップ）に貢献すると考えられることから、海外投融資を通じた支援の意義は高い。

8. 今後の評価計画

（1）今後の評価に用いる指標

4. 事業評価に記載のとおり。

（2）今後の評価スケジュール

2025 年 12 月（供用開始 3 年後を目途）に事後評価を実施。

以 上