

国名	開発計画調査型技術協力プロジェクト：国際物流ハブ構築マスタープランプロジェクト
ナミビア共和国	技術協力プロジェクト：国際物流ハブ構築促進プロジェクト

I 案件概要

事業の背景	<p>ナミビアは、アンゴラ、ボツワナ、南アフリカ、及びザンビアと国境を接しており、世界各地域と南部アフリカ開発共同体（SADC）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。</p> <p>2016/2017年度¹までのナミビアのロードマップを示す「第四次国家開発計画」（NDP4）では、ナミビアを南部アフリカ地域と世界を結ぶ物流立国とする構想が国家成長戦略の優先分野の一つとして掲げられ、その実現へのステップとして「国際物流ハブ構築マスタープラン」を策定することが明記された。同プランは、物流立国としてのナミビアの将来構想を示し、ナミビアの既存の物流産業の発展を促すとともに、外部から物流企業を誘致するために必要な政策および活動をまとめることとなった。</p> <p>ナミビア政府は物流立国を目指す新たな開発に着手するため、日本政府に同開発に係る計画を策定するための技術協力、「国際物流ハブ構築マスタープランプロジェクト」および、同マスタープランを実施するための後継案件である「国際物流ハブ構築促進プロジェクト」を要請した。</p>
-------	---

[開発計画調査型技術協力プロジェクト（TCDP）]

事業の目的	<p>本事業は、外国ドナーや投資家に対して「物流立国」を示すための共通の枠組みである、国際物流ハブ構築マスタープランを策定、普及することを図り、もって、ナミビアを「物流立国」として発展させることにより経済成長を加速させ、SADC地域としての国際市場における競争力を高め、物流産業が先導するナミビア経済の他の部門の成長を加速させ、ナミビアの雇用を増加させ、所得平等を改善することに寄与することをめざす。</p> <p>提案計画の達成目標：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 物流立国としての産業開発によりナミビアの経済成長が加速し、結果として国際市場におけるSADC地域の競争力が向上する。 2. 物流産業の成長が牽引役となり、ナミビアにおける他セクターの成長が加速する。 3. ナミビアにおける雇用率が増加し、所得格差が緩和する。 										
実施内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業サイト：ナミビア全土 2. 主な活動：1) 2025年を目標年次としたナミビア物流立国構想実現のための開発戦略と実行計画の策定。2) プロジェクト案のロングリストの作成、その内優先プロジェクト案について概要の提示。3) 資源配置とキャパシティ・ビルディングを含む行動計画の策定。4) 国際物流ハブ構築マスタープランの作成過程に地方のステークホルダーを巻き込み、物流立国構想の実現に係る共通の枠組みの形。5) 外国ドナー及び投資家に、物流立国構想の促進に係る共通の枠組みとしての国際物流ハブ構築マスタープランの提示。 3. 投入実績 <table border="0" style="width:100%"> <tr> <td style="width:50%">日本側</td> <td style="width:50%">相手国側</td> </tr> <tr> <td>(1) 専門家派遣：10人</td> <td>(1) カウンターパート配置：3人</td> </tr> <tr> <td>(2) 研修員受入：150人</td> <td>(2) 土地・施設：執務スペース、本事業に必要な機材</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(3) 現地業務費：一般活動費</td> </tr> </table>			日本側	相手国側	(1) 専門家派遣：10人	(1) カウンターパート配置：3人	(2) 研修員受入：150人	(2) 土地・施設：執務スペース、本事業に必要な機材		(3) 現地業務費：一般活動費
日本側	相手国側										
(1) 専門家派遣：10人	(1) カウンターパート配置：3人										
(2) 研修員受入：150人	(2) 土地・施設：執務スペース、本事業に必要な機材										
	(3) 現地業務費：一般活動費										
事業期間	(事前評価時)2014年2月～2015年3月(14カ月) (実績)2014年2月～2015年3月(14カ月)	事業金額（日本側のみ）	(事前評価時)196百万円 (実績)222百万円								
相手国実施機関	ウォルビス・ベイ回廊グループ（WBCG）										
日本側協力機関	国際開発センター（IDCJ）										

[技術協力プロジェクト（TC）]

事業の目的	<p>本事業は、実施機関及びターゲット・ワーキング・グループ（WG）が事業遂行機関として完全に機能し、物流マーケティングを促進するための活動のガイドラインやノウハウに関する情報が関連省庁・企業間で共有され、物流ハブ・センター（LHC）の設置に係る目的、スケジュール、目標等が関連省庁・企業間で共有され、道路・鉄道インフラ分野の優先プロジェクトが明確化され、優先国境地域における総合国境インフラ管理計画が明確化され、関連省庁・企業間で共有されることにより、実施機関及びWGの政策決定や活動によって、「国際物流ハブ構築マスタープラン」が実施されることを図り、もって2025年までにナミビアを国全体として、SADC地域における国際物流ハブ化に寄与することをめざす。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 上位目標：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）地域における国際物流ハブにする。 2. プロジェクト目標：実施機関及びワーキング・グループの政策決定や活動によって、「国際物流ハブ構築マスタープラン」が実施される。
-------	--

¹ ナミビアの会計年度は、4月1日から翌年3月31日までである。

実施内容	1. 事業サイト：ナミビア全土 2. 主な活動：1) 実施機関及びターゲット・WG が事業遂行機関として完全に機能する、2) 物流マーケティングを促進するための活動のガイドラインやノウハウに関する情報が関連省庁・企業間で共有される、3) LHC の設置に係る目的、スケジュール、目標等が関連省庁・企業間で共有される、4) 道路・鉄道インフラ分野の優先プロジェクトが明確化される、5) 優先国境地域における総合国境インフラ管理計画が明確化され、関連省庁・企業間で共有される。 3. 投入実績 日本側 (1) 専門家派遣：6人 (2) 研修員受入：0人 (3) 機材供与：自動車、オフィス機器 (4) 現地活動費：運転手および秘書の給与 相手国側 (1) カウンターパート配置：3人 (2) 施設：執務スペース、事業活動用機器、光熱費		
事業期間	(事前評価時)2016年3月～2019年2月(36カ月) (実績)2016年3月～2019年2月(36カ月)	事業金額(日本側のみ)	(事前評価時)198百万円 (実績)215百万円
相手国実施機関	ウォルビス・ベイ回廊グループ (WBCG)		
日本側協力機関	国際開発センター (IDCJ)		

II 評価結果

【留意点】

<二つの事業の一体的評価>

・本評価では、TCDP と TC を次の方法で合わせて評価した。「妥当性・整合性」は、各事業につき根拠情報を確認し、それに基づき、二つの事業を一体として評価した。有効性・インパクトは、事業デザインで設定された指標をそれぞれ用いて、各事業の目的の達成状況を判断した。その結果に基づき、二つの事業を一体として評価した。効率性は、各事業について評価し、その結果に基づき二つの事業の効率性を一体的に評価した。持続性は、二つの事業を一体的に評価した。

<TCDP の指標>

・計画時の事業費が2億円以下の事業については事前評価表が作成されないため、事後評価時に確認する、「提案計画活用状況」および「提案計画活用による達成目標」の指標は設定されていなかった。しかしながら、TC のプロジェクト目標は、マスタープランの活用と関連していることから、「提案計画活用状況」はTC のプロジェクト目標の指標を用いることで検証可能と仮定した。

・「提案計画活用による達成目標」は、TC の上位目標の達成を通じて達成されるものと仮定し、TC の上位目標の指標を用いて検証した。

<TC の指標>

・上位目標の達成目標年は2025年であることから、上位目標の達成状況は2020年から2023年のデータを用いて検証した。

1 妥当性/整合性

<妥当性>

【事前評価時のナミビア政府の開発政策との整合性】

TCDP および TC は、事前評価時点におけるナミビアの開発政策と、整合性が高い。

国際物流ハブ構築マスタープラン(2015年)は、NDP4 の優先活動の一つとして策定され、ナミビアの国家目標の一つである「物流・流通の地域リーダーとなる」ことが明確に規定された。このマスタープランは直ちに国家計画委員会(NPC)に受け入れられ、正式な国家計画文書として参照された。

【事前評価時のナミビアにおける開発ニーズとの整合性】

TCDP および TC は、事前評価時点におけるナミビアの開発ニーズと、整合性が高い。

ナミビアは、SADC 諸国の国際物流ハブとなる大きな可能性を秘めている。NDP4 で規定された望ましい成果のひとつは、ナミビアを物流・流通における地域リーダーに導くことであった。これを実現するために、NDP4 では国際物流ハブ構築マスタープランの作成が盛り込まれ、国際物流・流通センターとしてのナミビアの詳細な将来像を示し、ナミビアの物流産業を促進・誘致するために取るべき主要な政策措置と行動を特定している。

【事業計画/アプローチの適切性】

TCDP および TC の計画/アプローチは、適切である。

事業計画/アプローチに起因する課題は確認されなかった。

【評価判断】

以上より、本事業の妥当性は③²と判断される。

<整合性>

【事前評価時における日本の援助方針との整合性】

TCDP は、事前評価時の日本の対ナミビア援助方針と整合している。本事業は、ナミビアの優先分野のひとつである経済・産業インフラ開発に貢献する協力と位置づけられていた。

TC は、事前評価時の日本の対ナミビア援助方針と整合している。本事業は、ナミビアの優先分野のひとつである経済・産業インフラ開発における地域インフラ開発プログラムとして位置づけられていた。

【JICA他事業・支援との連携/調整】

事前評価時において、本事業とJICAの他の事業との連携/調整は、明確に計画されていなかった。

【他機関との連携/国際的枠組みとの協調】

事前評価時または事業実施中において、他機関との連携/協調は、明確に計画されていなかった。

² ④：「非常に高い」、③：「高い」、②：「やや低い」、①：「低い」

【評価判断】

以上より、本事業の整合性は②と判断される。

【妥当性・整合性の評価判断】

以上、本事業の妥当性及び整合性は③と判断される。

2 有効性・インパクト

[TCDP]

【事業完了時における目標の達成状況】

2025年を目標年次としたナミビア物流立国構想実現のための開発戦略と実行計画がマスタープランに盛り込まれた。(成果1) 戦略的プロジェクトのロングリスト、その内の優先プロジェクトについての概要がマスタープランに盛り込まれた。

(成果2) 資源配置とキャパシティ・ビルディングを含む行動計画がマスタープランに盛り込まれた。(成果3) すべての輸送手段(道路、鉄道、航空、海運)および国境管理の関係者が、官民双方から、様々なWGに参加した。(成果4) BWCGは、開発パートナーからの支援を受けて、ナミビア物流報告書を作成・発行した。この報告書は隔年で発行され、国際的なドナーも含め、国内レベル、地域レベル、国際レベルのすべての関係者に周知された。(成果5)

【事後評価時における提案計画活用状況】

事後評価時点において、提案計画は、おおむね計画どおり活用されている。なお、TCのプロジェクト目標は、マスタープランの活用と関連していることから、提案計画活用状況はTCのプロジェクト目標の指標を用いて評価した。

【事後評価時における提案計画活用による目標達成状況】

事後評価時点において、提案計画活用による目標は、計画どおりに達成された。なお、提案計画活用による目標は、マスタープランは事後評価時点において実施中であったため、TCの上位目標の指標を用いて検証した。

提案計画活用状況、提案計画活用による目標達成状況

目標	指標	実績	出所
提案計画活用状況： 調査によって策定される国際物流ハブ構築マスタープランがナミビアの物流立国構想の実行計画として活用される。	(指標1) WG会合が年間3回定期的 に開催される。	達成状況：一部活用 (事後評価時) TCのプロジェクト目標の指標1を参照。	事業完了報告書 WBCG
	(指標2) 2018年までに3回の国内 レベル、地域レベル、国 際レベルの物流ハブ関連 の会議の開催が支援され る。	達成状況：計画どおり活用 (事後評価時) TCのプロジェクト目標の指標2を参照。	事業完了報告書 WBCG
	(指標3) LHCのフィージビリティ 調査(F/S)が2018年ま でに開始される。	達成状況：活用されていない (事後評価時) TCのプロジェクト目標の指標3を参照。	事業完了報告書 WBCG
	(指標4) 2017年までに少なくとも 一つの道路または鉄道プ ロジェクトが開始され る。	達成状況：計画を超えて活用 (事後評価時) TCのプロジェクト目標の指標4を参照。	事業完了報告書 WBCG
	(指標5) 総合国境管理に関する F/Sが2018年までに少な くとも1件開始される。	達成状況：計画を超えて活用 (事後評価時) TCのプロジェクト目標の指標5を参照。	事業完了報告書 WBCG
提案計画活用による達成目標： 1. 物流立国とし ての産業開発 によりナミビ アの経済成長 が加速し、結果 として国際市 場における SADC地域の競 争力が向上す る。	(指標1) ナミビアを通過するSADC 内陸地域へのトランジッ ト貨物量が2013年の年間 80万トンから2025年の 年間360万トンに増加す る。	達成状況：おおむね計画どおり達成 (事後評価時) TCの上位目標の指標1を参照。	WBCG
2. 物流産業の成 長が牽引役と なり、ナミビア における他セ クターの成長 が加速する。 3. ナミビアにお ける雇率が	(指標2) ナミビアを通過するSADC 内陸地域へのトランジッ ト貨物のシェアが2013年 の12%から2025年の 20%に増加する。	達成状況：計画を超えて達成 (事後評価時) TCの上位目標の指標2を参照。	WBCG

増加し、所得格差が緩和する。			
----------------	--	--	--

[TC]

【プロジェクト目標の事業完了時における達成状況】

事業完了時まで、プロジェクト目標は、計画どおりに達成された。

すべてのWG会合は、年3回定期的に開催された（指標1）。国内レベルの会議が3回、地域レベルの会議が2回、国際レベルの会議が1回開催された（指標2）。LHCのF/Sは2018年に開始された。LHCの概念計画およびトランスナミブ操車場改造の詳細設計TORが作成された（指標3）。道路公社は2016年6月にスワコプムントーウォルビス・ベイ間の道路改修プロジェクトを開始し、2017年11月に2つの別プロジェクトの詳細設計を完了した。公共事業交通省（MWT）は2018年7月、スワコプムントークランツベルグ間の鉄道の改修・改良のための調達を開始した（指標4）。統合国境管理のプロジェクト・コンポーネントに関するF/Sが2018年3月に開始された（指標5）。

【事業効果の事後評価時における継続状況】

事後評価時点で、本事業の効果は、継続している。

WG会合は、定期的実施されている（指標1）。国内レベル、地域レベル、国際レベルの物流ハブ関連の会議が開催されている（指標2）。ウォルビス・ベイ港の新コンテナ・ターミナルの優先運営事業者として、ターミナル・インベストメント社（TIL）が指名されたことで、LHCの当初の想定はほぼ満たされたため、LHC WGを陸側接続に関するWGに方向転換する必要があった（指標3）。3件の道路または鉄道プロジェクトが完工した（指標4）。統合国境管理のプロジェクト・コンポーネントに関する3件のF/Sが完了した（指標5）。

【上位目標の事後評価時における達成状況】

事後評価時点までに、上位目標は、計画どおりに達成される見込みである。上位目標が達成される見込みを示す具体的な兆候と初期の指標がある。SADCの内陸地域へのナミビア経由のトランジット貨物量は、2013年の0.8百万トンから2023年には2.4百万トンに増加している。2023年の数値が2025年の目標数値の67%を達成していることを鑑みると、2025年には達成できる可能性がある（指標1）。ナミビア経由のSADC内陸部へのトランジット貨物および再輸出貨物のシェアは、2013年の12%から2023年には36.4%に増加している。2023年の実績値はすでに2025年の目標値を達成している（指標2）。

プロジェクト目標及び上位目標の達成度

目標	指標	実績	情報源																		
プロジェクト目標： 実施機関及びWGの政策決定や活動によって、「国際物流ハブ構築マスタープラン」が実施される。	(指標1) WG会合が年間3回定期的に開催される。	達成状況（継続状況）：おおむね計画どおり達成（一部継続） （事業完了時） 全てのWG会合は年間3回定期的に開催された。 （事後評価時） WG会合は、定期的実施されている。 ワーキング・グループ会合概要	事業完了報告書 WBCG																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>議題</th> <th>参加機関</th> <th>参加人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2020</td> <td>WGのToRおよび現況の問題</td> <td>WGメンバー、JICA、GIZ</td> <td>20人 / WG（オンライン開催）</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>WGのToRおよび現況の問題</td> <td>WGメンバー、JICA</td> <td>20人 / WG（オンライン開催）</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>現況の問題</td> <td>WBCGメンバー、JICA</td> <td>25人 / WG およびオンライン参加者</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>現況の問題</td> <td>WGメンバー、JICA</td> <td>25人 / WG およびオンライン参加者</td> </tr> </tbody> </table>		年	議題	参加機関	参加人数	2020	WGのToRおよび現況の問題	WGメンバー、JICA、GIZ	20人 / WG（オンライン開催）	2021	WGのToRおよび現況の問題	WGメンバー、JICA	20人 / WG（オンライン開催）	2022	現況の問題	WBCGメンバー、JICA	25人 / WG およびオンライン参加者	2023	現況の問題
年	議題	参加機関	参加人数																		
2020	WGのToRおよび現況の問題	WGメンバー、JICA、GIZ	20人 / WG（オンライン開催）																		
2021	WGのToRおよび現況の問題	WGメンバー、JICA	20人 / WG（オンライン開催）																		
2022	現況の問題	WBCGメンバー、JICA	25人 / WG およびオンライン参加者																		
2023	現況の問題	WGメンバー、JICA	25人 / WG およびオンライン参加者																		
	(指標2) 2018年までに3回の国内レベル、地域レベル、国際レベルの物流ハブ関連の会議の開催が支援される。	達成状況（継続状況）：計画どおり達成（継続） （事業完了時） 国内レベルの会議が3回、地域レベルの会議が2回、国際レベルの会議が1回開催された。 （事後評価時） 国内レベル、地域レベル、国際レベルの物流ハブ関連の会議が開催されている。 物流ハブ関連の会議支援組織	事業完了報告書 WBCG																		

年	2022	2023	2024																																								
国内	ナミビア-ドイツ物流センター (NGCL) 年次運輸・物流ワークショップ	NGCL 年次運輸・物流ワークショップ、ナミビア・グリーン水素	NGCL 年次運輸・物流ワークショップ、アフリカ複合一貫輸送																																								
地域	アフリカ鉄道、アフリカ港湾進化、マイニング・インダバ	アフリカ鉄道、アフリカ港湾進化、マイニング・インダバ	アフリカ鉄道、アフリカ港湾進化、マイニング・インダバ																																								
国際	ドバイ万博	ジャパン・ビジット	N/A																																								
(指標 3) LHC の F/S が 2018 年までに開始される。	<p>達成状況 (継続状況) : 計画どおり達成 (継続していない) (事業完了時) LHC の F/S は 2018 年に開始された。LHC の概念計画およびトランスナミブ操車場改造の詳細設計 TOR が作成された。 (事後評価時) ウォルビス・ベイ港の新コンテナ・ターミナルの優先運営事業者として、TIL が指名されたことで、LHC の当初の想定はほぼ満たされたため、LHC WG を陸側接続に関する WG に方向転換する必要があった。</p>			事業完了報告書 WBCG																																							
(指標 4) 2017 年までに少なくとも一つの道路または鉄道プロジェクトが開始される。	<p>達成状況 (継続状況) : 計画どおり達成 (継続し、発展) (事業完了時) 道路公社は 2016 年 6 月にスワコプムントーウォルビス・ベイ間の道路改修プロジェクトを開始し、2017 年 11 月に 2 つの別プロジェクトの詳細設計を完了した。MWT は 2018 年 7 月、スワコプムントークランツベルグ間の鉄道の改修・改良のための調達を開始した。 (事後評価時) 3 件の道路または鉄道プロジェクトが完工した。</p> <p style="text-align: center;">道路・鉄道プロジェクト・リスト</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">No.</th> <th style="width: 70%;">プロジェクト名</th> <th style="width: 25%;">進捗状況 (計画中、実施中、完工)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>カリブーウサコス道路</td><td>建設中</td></tr> <tr><td>2</td><td>ウサコススワコプムント道路</td><td>計画中</td></tr> <tr><td>3</td><td>ウォルビス・ベイスワコプムント道路</td><td>建設中</td></tr> <tr><td>4</td><td>ウイントフッカーオカハンジャ道路</td><td>建設中</td></tr> <tr><td>5</td><td>ウイントフッカーHKIA 空港道路</td><td>建設中</td></tr> <tr><td>6</td><td>カリブーオマルル道路</td><td>完工</td></tr> <tr><td>7</td><td>ゴバビスーオチネネーグルートフォンテン道路</td><td>完工</td></tr> <tr><td>8</td><td>キートマンショップーツェスマリエントル道路</td><td>建設中</td></tr> <tr><td>9</td><td>カラハリ横断鉄道</td><td>計画中</td></tr> <tr><td>10</td><td>ザンベジ鉄道</td><td>計画中</td></tr> <tr><td>11</td><td>ウォルビス・ベイクランツベルグ鉄道</td><td>完工</td></tr> <tr><td>12</td><td>クランツベルグーツメブ鉄道</td><td>計画中</td></tr> </tbody> </table>			No.	プロジェクト名	進捗状況 (計画中、実施中、完工)	1	カリブーウサコス道路	建設中	2	ウサコススワコプムント道路	計画中	3	ウォルビス・ベイスワコプムント道路	建設中	4	ウイントフッカーオカハンジャ道路	建設中	5	ウイントフッカーHKIA 空港道路	建設中	6	カリブーオマルル道路	完工	7	ゴバビスーオチネネーグルートフォンテン道路	完工	8	キートマンショップーツェスマリエントル道路	建設中	9	カラハリ横断鉄道	計画中	10	ザンベジ鉄道	計画中	11	ウォルビス・ベイクランツベルグ鉄道	完工	12	クランツベルグーツメブ鉄道	計画中	事業完了報告書 WBCG
No.	プロジェクト名	進捗状況 (計画中、実施中、完工)																																									
1	カリブーウサコス道路	建設中																																									
2	ウサコススワコプムント道路	計画中																																									
3	ウォルビス・ベイスワコプムント道路	建設中																																									
4	ウイントフッカーオカハンジャ道路	建設中																																									
5	ウイントフッカーHKIA 空港道路	建設中																																									
6	カリブーオマルル道路	完工																																									
7	ゴバビスーオチネネーグルートフォンテン道路	完工																																									
8	キートマンショップーツェスマリエントル道路	建設中																																									
9	カラハリ横断鉄道	計画中																																									
10	ザンベジ鉄道	計画中																																									
11	ウォルビス・ベイクランツベルグ鉄道	完工																																									
12	クランツベルグーツメブ鉄道	計画中																																									
(指標 5) 総合国境管理に関する少 F/S が 2018 年までに少なくとも 1 件開始される。	<p>達成状況 (継続状況) : 計画どおり達成 (継続し、発展) (事業完了時) 統合国境管理のプロジェクト・コンポーネントに関する F/S が 2018 年 3 月に開始された。 (事後評価時) 統合国境管理のプロジェクト・コンポーネントに関する 3 件の F/S が完了した。</p> <p style="text-align: center;">統合国境管理 F/S 一覧</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">No.</th> <th style="width: 65%;">調査名</th> <th style="width: 30%;">進捗状況 (計画中、実施中、完了)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>カティマ・ムリロ国境におけるワンストップ・ボーダー・ポスト (OSBP) 調査</td><td>完了</td></tr> <tr><td>2</td><td>オシカンゴ国境における OSBP 調査</td><td>完了</td></tr> <tr><td>3</td><td>トランス・カラハリ国境における OSBP 調査</td><td>完了</td></tr> </tbody> </table>			No.	調査名	進捗状況 (計画中、実施中、完了)	1	カティマ・ムリロ国境におけるワンストップ・ボーダー・ポスト (OSBP) 調査	完了	2	オシカンゴ国境における OSBP 調査	完了	3	トランス・カラハリ国境における OSBP 調査	完了	事業完了報告書 WBCG																											
No.	調査名	進捗状況 (計画中、実施中、完了)																																									
1	カティマ・ムリロ国境におけるワンストップ・ボーダー・ポスト (OSBP) 調査	完了																																									
2	オシカンゴ国境における OSBP 調査	完了																																									
3	トランス・カラハリ国境における OSBP 調査	完了																																									
上位目標 :	(指標 1)	達成状況 : おおむね計画どおり達成		WBCG																																							

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) 地 域における国際 物流ハブにす る。	ナミビアを通過する SADC 内陸地域へのトランジッ ト貨物量が 2013 年の年間 80 万トンから 2025 年の年 間 360 万トンに増加す る。	(事後評価時) SADC の内陸地域へのナミビア経由のトランジット貨物量は、2013 年の 0.8 百万トンから 2023 年には 2.4 百万トンに増加している。2016 年ま では減少傾向にあったが、2016 年以降は増加傾向にある。2023 年の数 値が 2025 年の目標数値の 67%を達成していることを鑑みると、2025 年 には達成できる可能性がある。 トランジット貨物量 (単位：百万トン)	WBCG																
	(指標 2) ナミビアを通過する SADC 内陸地域へのトランジッ トおよび再輸出貨物のシ ェアが 2013 年の 12%から 2025 年の 20%に増加す る。	達成状況：計画を超えて達成 (事後評価時) ナミビア経由の SADC 内陸部へのトランジット貨物および再輸出貨物の シェアは、2013 年の 12%から 2023 年には 36.4%に増加している。2023 年の実績値はすでに 2025 年の目標値を達成している。 トランジットおよび再輸出貨物量シェア (単位：%)																	
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>貨物量</td> <td>0.8</td> <td>0.7</td> <td>0.6</td> <td>0.3</td> <td>0.4</td> <td>0.5</td> <td>0.8</td> </tr> </tbody> </table>	年	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	貨物量	0.8	0.7	0.6	0.3	0.4	0.5	0.8	
年	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019												
貨物量	0.8	0.7	0.6	0.3	0.4	0.5	0.8												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>貨物量</td> <td>1.0</td> <td>1.4</td> <td>1.6</td> <td>2.4</td> </tr> </tbody> </table>	Year	2020	2021	2022	2023	貨物量	1.0	1.4	1.6	2.4							
Year	2020	2021	2022	2023															
貨物量	1.0	1.4	1.6	2.4															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>貨物シ ェア</td> <td>12.0</td> <td>11.7</td> <td>9.7</td> <td>9.4</td> <td>7.1</td> <td>9.4</td> <td>13.8</td> </tr> </tbody> </table>	年	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	貨物シ ェア	12.0	11.7	9.7	9.4	7.1	9.4	13.8	
年	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019												
貨物シ ェア	12.0	11.7	9.7	9.4	7.1	9.4	13.8												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>貨物シ ェア</td> <td>17.9</td> <td>22.6</td> <td>25.8</td> <td>36.4</td> </tr> </tbody> </table>	年	2020	2021	2022	2023	貨物シ ェア	17.9	22.6	25.8	36.4							
年	2020	2021	2022	2023															
貨物シ ェア	17.9	22.6	25.8	36.4															

【事後評価時に確認されたその他のインパクト】
事後評価時において、その他のインパクトは確認されなかった。

【評価判断】
以上より、本事業の有効性・インパクトは③と判断される。

3 効率性

[TCDP]
事業費は複合的な要因により、やや計画を上回ったが (計画比：113%)、事業期間は計画どおりであった (計画比：100%)
[TC]
事業費は複合的な要因により、やや計画を上回ったが (計画比：109%)、事業期間は計画どおりであった (計画比：100%)

		事業金額 (日本側の支出のみ、円)	事業期間 (月)
TCDP	計画 (事前評価時)	196	14
	実績	222	14
	割合 (%)	113%	100%
TC	計画 (事前評価時)	198	36
	実績	215	36
	割合 (%)	109%	100%

アウトプットは計画どおり産出された。
以上より、効率性は③と判断される。

4 持続性

【政策面】
「ナミビア運輸ポリシー」(2018-2035) と「ナミビア・ビジョン2030」(2004-2030) は、ナミビアを物流主導の国にすることを支援している。

【制度・体制面】
WBCGに制度的な変更はない。WBCGではより多くの人員が必要とされているが、プログラムやプロジェクトを調整し実施するプロジェクト・マネージャーをサポートするため、組織に2名の人員が追加された。

【技術面】
WBCGの職員は、TCDPが提案した計画やTCが導入した活動を推進するために必要なスキルや知識を持続的に有している。WBCGの職員だけでなく、官民双方の関連業界関係者は、現任研修を通じて本事業から多大なものを得た。事後評価時点で、WG設立のためのポジションペーパーと業務指示書 (TOR)、プロジェクトの実施体制と運営委員会のTORが活用されている。

【財務面】
TCDPで提案された計画やTCで導入された活動を推進するための予算は、主に同国のその他多くの義務や限られた政府資金により、部分的にしか確保されていない。しかし、TCフェーズ2の期間中に資金は大幅に改善され、事業の推進と実施を調整するWBCGに対して、より持続可能な資金が提供されるようになった。

【環境・社会面】
環境・社会面の問題は確認されず、対応策を講じる必要はなかった。

【評価判断】

以上より、財務面に軽微な問題があるが、両事業によって発現した効果の持続性は②と判断される。

5 総合評価

TCDP は、国際物流ハブ構築マスタープランを策定し、TCDP 終了後、提案された計画はおおむね期待通りに活用されている。また、TC は、国際物流ハブ構築マスタープランをおおむね計画通りに実施し、ナミビアを国全体として、SADC 地域における国際物流ハブにすることを、計画通りに達成する見込みである。TCDP よって提案された計画と TC によって導入された活動を推進するための予算は、主に同国のその他多くの義務や限られた政府資金により、部分的にしか確保されていない。以上より、総合的に判断すると、両事業の評価は高いといえる。

III 提言・教訓

実施機関への提言：

(1) 予算の確保

プロジェクトの目標はおおむね達成されたが、TCDPが作成したマスタープランの本格的な実施は今後の課題である。TCDPが作成したマスタープランを最大限に活用するためには、十分な予算の獲得と人材の確保が不可欠である。現在も関係省庁の局長クラスがその実現に取り組んでいるが、今後も予算の獲得と人材の確保に努めるべきである。

JICA への教訓：

(1) 交流促進

マスタープランの実施には多様な組織が関与しており、国レベルの調整機能が不可欠であったが、組織間の交流が不足していたことが問題であった。関係機関間の縦割り体制は、知識やノウハウの共有に多くの問題を生じさせ、円滑な事業実施の障害となっていた。しかし、WG活動を通じて参加者間の交流が進んだことで、縦割り体制の弊害を克服することができた。また、第三国研修がプロジェクトの初期段階で実施されたため、関係組織からの参加者がコミュニケーションをとる良い機会となり、組織間のより良い関係を築くことができた。この機会は、縦割りシステムの問題を克服する上でも有益であった。従って、専門家チームは、プロジェクトの初期段階から関係機関の交流を促進し、ネットワークの拡大を促進すべきである。



ウォルビス・ベイ港新コンテナ・ターミナル工事現場



ウォルビス・ベイ港新コンテナ・ターミナル