

2023年6月21日

社会基盤部都市・地域開発第2チーム

事前評価表

1. 案件名（国名）

国名：カンボジア王国（カンボジア）

案件名：物流改善実施能力向上プロジェクト

The Project for Strengthening Facilitation Capacity for Logistics Improvement

2. 事業の背景と必要性

（1）当该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

カンボジアはメコン地域の南部経済回廊上に位置し、近隣国との水平分業や国際貿易の中継基地としてのポテンシャルを有する要衝に位置している。当国では立地特性を生かした産業開発を指向し、産業開発政策（Industrial Development Policy 2015-2025：IDP）では、物流マスタープラン（物流MP）の策定及び実施が優先課題とされ、カンボジア政府はJICAと世界銀行の支援を受け、2018年に物流MP（案）を策定した。具体的な物流政策立案、実施のため、公共事業運輸省の中に、2016年に物流総局を新設するとともに、National Logistics Council（NLC）及びNational Logistics Steering Committee（NLSC）を設置する等、体制整備を進めている。

物流MPは、公共事業運輸省が運輸セクター一部分の記載を充足した上で、2020年にインテリムレポートとして承認され、実施促進されてきた。近年においても、国道5号線の改修や、鉄道北線・南線の改修、カンボジアータイ間の国際鉄道運行にかかる合意、シハヌークビル港やプノンペン港の拡張、タイに接続するストウンボット新国境の暫定開通等、主要インフラの整備やボトルネックの改善が進められてきた。また、「物流システム改善プロジェクト」（技術協力プロジェクト、2018～2023年）では、物流MPに基づき、グリーン物流、コールドチェーン、トラック近代化等に関する政策策定が進み、事業進捗を含むモニタリング・評価が行われ、その成果は物流MPの年次報告書にまとめられている。このように物流MPの策定及び優先事業の実施体制が整いつつある一方で、定量的なデータや定期的なモニタリングに基づく物流改善に資する計画策定や事業の実施促進・調整及び越境交通の改善には依然課題がある。

以上を踏まえ、今後も堅調な経済成長を背景に物流量の増加やサービスの高度化への需要の高まりが見込まれる中、モニタリングの結果や定量的なデータに基づく計画策定能力の強化、インフラ整備やソフト施策の実施能力の強化、越境交通改善のためのファシリテーション能力強化を通じた、物流コスト・時間の縮減と物流サービスの質の向上が、産業開発にむけた最重要課題の一つとなっている。

（2）カンボジア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、課題別事業戦略における本事業の位置づけ

我が国は、「対カンボジア王国国別開発協力方針」（2017年7月）において、「産業振興支援」を重点分野の一つとして掲げており、「地域の連結性強化と産業振興の観点から、ハード及びソフト両面における物流網の強化」に取り組むとしている。また、「対カンボジア王

国 JICA 国別分析ペーパー」(2014 年 3 月)では、「物流システムの改善は優先的な課題」と分析しており、本事業はこれら方針・分析に合致する。また、グローバルアジェンダ「都市・地域開発」のうち「地域開発・回廊開発クラスター」に位置付けられる。

(3) 他の援助機関の対応

世界銀行は、2018 年に JICA と共同でカンボジアの物流 MP の策定支援を行い、近年は物流コストの算出方法等の研修などを実施している。ADB は、プノンペンーシハヌークビル間の鉄道の改修を支援した。タイは、周辺国経済開発協力機構 (NEDA) を通じて、カンボジアとの国境において、橋梁や国境施設 (ストウンポット国境) の建設等、タイとの連結性向上に関わる支援を行っている。中国は、民間ベース (BOT) であるが、プノンペンーシハヌークビル間の高速道路、プノンペンーバベット国境間の高速道路、カンポット港等の大規模な交通インフラ事業に参画している。

3. 事業概要

(1) 事業目的

本事業は、カンボジアにおいて、物流改善のためのモニタリング・評価、計画、実施・促進と越境輸送改善のためのファシリテーション能力向上を行うことにより、物流ネットワークと物流サービスの改善のための実施・促進能力の強化を図り、もって産業開発と貿易促進につながる輸送コストと時間、及び物流サービスの質の改善に寄与するもの。

(2) プロジェクトサイト／対象地域名

カンボジア全土

(3) 本事業の受益者 (ターゲットグループ)

直接受益者：公共事業運輸省 (MPWT)

最終受益者：カンボジアで事業を展開する民間企業及び全国民

(4) 総事業費 (日本側)

2.7 億円

(5) 事業実施期間

2023 年 11 月～2026 年 10 月を予定 (計 36 カ月)

(6) 事業実施体制

実施機関：公共事業運輸省 (Ministry of Public Works and Transport :MPWT)

(7) 投入 (インプット)

1) 日本側

① 専門家派遣 (合計約 112 人月)

チーフアドバイザー、越境輸送円滑化／業務調整、物流計画・分析、陸運／道路、鉄道、モニタリング評価／コーポレートサーベイ・対話促進

② 研修員受け入れ：物流分野等

③ 機材供与：調査・技術移転等に必要な機材

2) カンボジア国側

① カウンターパートの配置

② 案件実施のためのサービスや施設、現地経費の提供

(8) 他事業、他開発協力機関等との連携・役割分担

1) 我が国の援助活動

技術協力プロジェクト「物流システム改善プロジェクト」(2018年～2023年)、有償資金協力専門家「運輸政策アドバイザー」(2022年～2024年)、「国道5号線改修事業」(円借款)、開発計画調査型技術協力「港湾行政能力強化プロジェクト」(2022年～2024年)、シハヌークビル港の港湾施設整備(円借款)、有償勘定技プロ「シハヌークビル港コンテナターミナル経営・技術向上プロジェクトフェーズ3」(2022年～2026年)、有償資金協力専門家「港湾運営アドバイザー」(2022年～2024年)等を通じて、物流・運輸のインフラ整備や政策策定・能力強化を支援してきており、これら事業と情報共有を行いながら、連携して実施する。

2) 他の開発協力機関等の援助活動

世界銀行は、2018年にJICAと共同でカンボジアの物流MPの策定支援を行い、近年は物流コストの算出方法等の研修などを実施している。ADBは、プノンペン～シハヌークビル間の鉄道の改修を支援した。タイは、周辺国経済開発協力機構(NEDA)を通じて、カンボジアとの国境において、橋梁や国境施設(ストウンボット国境)の建設等、タイとの連結性向上に関わる支援を行っている。中国は、民間ベース(BOT)であるが、プノンペン～シハヌークビル間の高速道路、プノンペン～バベット国境間の高速道路、カンボット港等の大規模な交通インフラ事業に参画している。これらの事業と必要な範囲で連携を検討する。

(9) 環境社会配慮・横断的事項・ジェンダー分類

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類：C

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」(2022年1月公布)上、環境への望ましくない影響は最小限であると判断されるため。

2) 横断的事項 特になし

3) ジェンダー分類：「(GI) ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件」

<活動内容/分類理由> 詳細計画策定調査にてジェンダー主流化ニーズが調査されたものの、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について指標等を設定するに至らなかったため。

(10) その他特記事項：特になし

4. 事業の枠組み

(1) 上位目標：産業開発と貿易促進に貢献する輸送コストと時間の縮減、及び物流サービスの質が改善される。

指標及び目標値：主要品目の物流ルートにおける輸送コストと時間、世界銀行の物流パフォーマンス指標(LPI)が改善される

(2) プロジェクト目標：物流ネットワークと物流サービスの改善のための実施・促進能力が強化される。

指標及び目標値：モニタリング・評価プロセスによって実施促進の進捗(事業進捗)やイ

ンパクト（輸送コスト・時間、サービスの質の向上）が継続的に把握される。

(3) 成果

成果1：物流改善のためのモニタリング・評価と計画に係る能力が強化される。

成果2：物流改善のための実施・促進の能力が強化される。

成果3：越境輸送の改善のためのファシリテーション能力が強化される。

(4) 主な活動

1.1 物流改善のためのエビデンスに基づく分析と計画

1.2 物流年次報告書の改善

2.1 道路貨物輸送の改善活動

2.2 鉄道輸送の改善活動

3.1 陸上越境交通の状況の定期的なモニタリング・評価

3.2 タイとカンボジア間の国際鉄道運行開始のためのファシリテーション改善

3.3 ベトナムとカンボジア間の越境河川交通のファシリテーション改善

5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件 公共事業運輸省(MPWT)の責務・分掌が大幅に変更されない

(2) 外部条件 物流政策の方針が大幅に変更されない、物流に関連する近隣国や民間企業といった関係者の協力が得られる、公共事業運輸省(MPWT)の責務・分掌、及び人員の配置が維持される。

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

過去のカンボジア国におけるの類似分野の協力から案件の教訓では、物流総局が創設されて間もない組織であり、他省庁や省内の他部局との連携・調整能力が十分でないこととされ、以降の協力からは、他部局を実施機関として巻き込む実施体制としている。

本事業においても、物流総局を中心的な実施機関としつつ、各活動に関連の強い部局なども実施機関に含めて、実施促進・調整能力を高めていく実施体制としている。

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、物流ネットワークと物流サービスの改善のための実施・促進能力の強化を図り、もって産業開発と貿易促進につながる輸送コストと時間の縮減、及び物流サービスの質の改善に資するものであり、SDGs ゴール9「強靱なインフラの構築、包摂的で持続可能な工業化の促進とイノベーションの育成」に貢献すると考えられることから、事業の実施を支援する必要性は高い。

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) 今後の評価スケジュール

事業終了3年後

事後評価

以上