

事業事前評価表

国際協力機構東南アジア・大洋州部東南アジア第六・大洋州課

1. 基本情報

- (1) 国名：ミクロネシア連邦
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：ポンペイ州（約 3.7 万人）
- (3) 案件名：ポンペイ港拡張計画（The Project for Expansion of Pohnpei Port）
G/A 締結日：2024 年 9 月 3 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付け
ミクロネシア連邦（人口約 10.5 万人、面積約 702 km²。以下「当国」という。）は、607 の島々、4 つの州から構成される島嶼国である。その地理的特性から、海上物流は国民生活の維持に欠かせないものとなっている。また、当国は大洋州地域で最大級の排他的経済水域（EEZ）（約 298 万 km²）を有し、カツオ・マグロ漁が盛んに行われている。EEZ 内での外国船操業にかかる入漁料収入は、米国からの財政援助に次ぐ 2 番目の外貨収入源となっている。

ポンペイ港は、当国において漁港と商業港の機能を併せ持つ、当国で最大の港湾である。特に漁船（まき網漁船、はえ縄漁船、漁獲物運搬船等）の年間寄港数は、2016 年には 417 隻だったが、2018 年は 692 隻と 2 年間で 1.5 倍以上に増加している。その後新型コロナウイルス感染症拡大に伴う国境閉鎖の影響等により大きく減少したものの、2022 年後半からは回復基調にある。ポンペイ港では岸壁の中央部を貨物船及び漁獲物運搬船専用とし、その両端部を漁船用として運用しているが、これら急増する漁船の受け入れに対応するため、貨物船及び漁獲物運搬船等の寄港がない時は岸壁の全面で漁船を係留している状況となっている。貨物船及び漁獲物運搬船等の寄港時には、係留している漁船を本港より西へ 2.5km 離れた投錨地に退避させる必要があり、その際サンゴ礁により航路が狭隘な箇所が多いため、漁船同士の接触事故が発生しており、港内の安全性の確保が課題となっている。また、漁獲物運搬船については、着岸できず投錨地で CIQ（税関・入出国管理・検疫）を実施する等、非効率な運用となっている。さらには、既存岸壁は建設から約 50 年が経過し老朽化が進んでおり、現在就航している貨物船の安全な着岸に支障が生じる可能性も想定される。

こうした状況を踏まえ、当国運輸通信インフラ省は「インフラ開発計画 2016 - 2025（Infrastructure Development Plan）」において、漁船及び商業船のニーズを満たす埠頭の整備を重点課題として掲げている。

(2) 港湾セクターに対する我が国及び JICA の協力量針等と本事業の位置付け

日本政府は、2021 年 7 月に開催された第 9 回太平洋・島サミット（PALM9）で採択された首脳宣言で、「持続可能で強靱な経済発展の基盤強化」を重点協力分野の一つに位置づけ、太平洋地域の連結性を強化するため、質の高いインフラ開発に協力するとしている。また、本事業は海上輸送網の整備による連結性の強化の観点から、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」のための新たなプラン」における第三の柱「多層的な連結性」に位置付けられる

ものである。

対ミクロネシア連邦国別開発援助方針（2019年4月）における重点分野として「脆弱性の克服」が挙げられ、経済成長基盤を強化するため、同国で最も重要なインフラである港湾及び海運への支援を中心としたインフラへの支援及び連結性の強化に重点を置くとされている。また、JICA グローバル・アジェンダ「運輸交通」では、連結性向上に向けた港湾施設の整備を重点的な事業（支援）内容の一つに掲げており、本事業はこれら方針に合致する。

（3）他の援助機関の対応

世界銀行（WB）では、2022年から2024年まで、ポンペイ港における長期整備計画や5か年の実施計画の策定にかかる支援を行った。

3. 事業概要

（1）事業概要

- ① 事業の目的：本事業は、ミクロネシア最大の港であるポンペイ港において漁船及び貨物船が係留できる岸壁等を新たに整備することにより、同港湾における混雑緩和及び安全性の向上を図り、もって同国における海上交通・物流の改善に寄与するもの。
- ② 事業内容：
 - （ア）施設、機材等の内容：

【施設】岸壁（延長160m、水深-10m）、エプロン舗装、アクセス道路（コンクリート舗装）、コンテナヤード（砕石敷き）
 - （イ）コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネントの内容：

詳細設計、入札補助、施工監理
 - （ウ）調達・施工方法：

建設資材について、一般的な資材は現地調達とし、現地調達が困難な資材は日本調達とする。施工にあたり現地で手配が困難な建設機械は日本から輸送することとする。なお、当国までの輸送費は日本側で負担する。
- ③ 本事業の受益者（ターゲットグループ）：直接受益者：ポンペイ港利用者、最終受益者：ポンペイ州住民（約3.7万人）

（2）総事業費

総事業費 4,652 百万円（概算協力額（日本側）：4,597 百万円、（ミクロネシア連邦側）：55 百万円）B 国債（5 年）

（3）事業実施スケジュール（協力期間）：2024 年 8 月～2029 年 4 月を予定（計 57 か月）。施設供用開始時（2028 年 4 月を予定。）をもって事業完成とする。

（4）事業実施体制

- 1）事業実施機関：ポンペイ州ポンペイ港湾公社（Pohnpei Port Authority：PPA）
所管省庁：連邦政府運輸通信インフラ省（Department of Transport, Communication and Infrastructure：DOTCI）
- 2）運営・維持管理機関：ポンペイ州ポンペイ港湾公社（Pohnpei Port Authority：PPA）

(5) 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：特になし。
- 2) 他援助機関等の援助活動：特になし。

(6) 環境社会配慮

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」（2022年1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）手続きは、当国国内法上義務付けられていない。ポンペイ州環境保護庁（Environmental Protection Agency）に対し初期評価（Initial Assessment）報告書を提出し、2024年7月1日に承認済み。

④ 汚染対策：工事中は、大気質、水質、土壌汚染、騒音・振動等について、建設機械・車両及び運搬車両からの排気ガス及び粉じんの発生、浚渫等による海水中の濁りの発生、埋立土の流出、重機による騒音の発生等の影響が予想されるが、施工現場における散水、汚濁防止膜の設置、割石による土留め護岸の設置、鋼管打設時のバイブロハンマーの使用等の対策を講じることにより、同国国内の環境基準を満たす見込みである。

⑤ 自然環境面：事業対象地域は国立公園等の影響を受けやすい地域またはその周辺に該当しない。一方で、事業サイトでは、国際自然保護連合（International Union for Conservation of Nature）のレッドリストにおいて「絶滅危惧Ⅱ類（VU）」に位置付けられているアオサンゴ及び「絶滅危惧種（EN）」に位置付けられるメガネモチノウオ等が確認されたが、いずれも重要な生息地に該当しない。アオサンゴの一部移植及び人工漁礁の設置等の環境影響緩和策を講じる予定。

⑥ 社会環境面：本事業はPPA公有地での建設であり、用地取得および住民移転を伴わない。

⑦ その他・モニタリング：工事中はPPAの監督の下、コントラクターが、大気質、水質、土壌汚染、騒音・振動、生態系等についてモニタリングを行い、供用時はPPAが直接モニタリングを行う予定。

(7) 横断的事項：特になし

(8) ジェンダー分類：【対象外】 ■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> 協力準備調査にて社会・ジェンダー分析を行ったものの、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みと指標の設定に至らなかったため。

(9) その他特記事項：特になし。

4. 事業効果

(1) 定量的効果

指標名	基準値 (2018年実績値)	目標値(2031年) 【事業完成3年後】
退避したまき網漁船の延べ隻数 (隻/年)	351	136
1隻以上のまき網漁船の退避が発生する日数の割合(※1)(%)	16	8
寄港した運搬船のうち、混雑のため海上にてCIQ(※2)を実施した隻数の割合(%)	13	5

※1 まき網漁船の年間寄港日数を分母とする。

※2 CIQ : C (税関: Customs)、I (出入国管理事務所: Immigration Office)、Q (検疫所: Quarantine)

(2) 定性的効果

- ・ 入出港時及び退避時の安全性の向上
- ・ 貨物船及び漁船の円滑な航行による海上物流の改善

5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件：特になし。

(2) 外部条件：特になし。

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

東ティモール向け無償資金協力「ディリ港フェリーターミナル緊急移設計画」(評価年度：2022年)の事後評価等では、実施機関において維持管理体制及び予算が十分でないため、定期的なメンテナンスや修復が行われていないことが指摘された。特に東ティモールのような小国では十分な維持管理予算を確保することが難しい場合が多く、限られた予算内で維持管理を行なうためにできるだけ修復費用が発生しないような対応が重要との教訓が得られている。本事業では、PPAにおいて運営・維持管理体制及び能力に問題が無いことを確認しているものの、この教訓を生かし、岸壁に防食工を施すことにより維持管理を容易にする設計とする。

7. 評価結果

本事業は当国の開発課題・政策並びに我が国およびJICAの協力量針に合致し、ポンペイ港の岸壁整備による同港湾における混雑緩和及び安全性の向上による海上交通・物流の改善を通じて、当国の産業基盤強化及び連結性強化に資するものであり、SDGsゴール8(包摂的で持続可能な経済成長)及び9(強靱なインフラ構築)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指標
「4. 事業効果」のとおり。
- (2) 今後の評価スケジュール
事業完成3年後 事後評価

以上

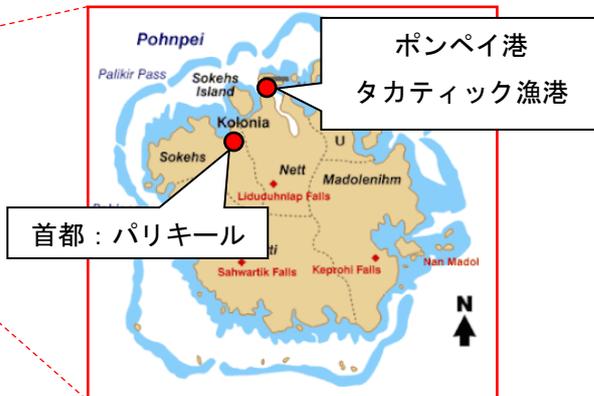
別添資料 「ポンペイ港拡張計画」地図

ポンペイ港拡張計画 地図

<ミクロネシア連邦全体地図>



<ポンペイ島地図> ※左図の拡大

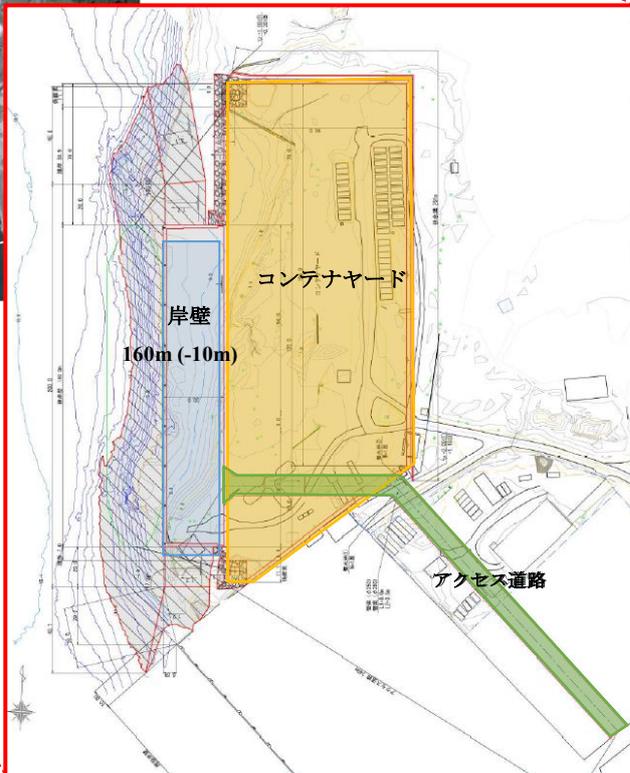


ポンペイ港事業予定地図

<現状>



<事業計画図> ※左図の拡大



(出典: 「ミクロネシア地域港湾整備基礎情報収集・確認調査最終報告書」より作成)