

無償資金協力に係る事後評価票

担当公館名：在ニュージーランド日本国大使館	
国名：サモア	案件名：第2次アピア港拡張計画
E/N署名日：2001年5月29日	供与限度額：22.45億円
先方実施機関：運輸省 サモア港湾公社	完工日：2003年10月17日
<p>他の関連協力：開発調査「全国港湾整備総合計画調査」：1987年 無償資金協力「アピア港整備計画」：1988年～89年度 無償資金協力「港湾災害復旧計画」：1990年～91年度 無償資金協力「港湾・護岸災害復旧整備計画」：1992年度～93年度 開発調査「アピア港改修計画調査」：1998年</p>	
1. 案件の目的 (B/D時の目標・想定効果を記載)	<p>(1) 案件の目標 近年激しくなっていた船混みを解消し、既存岸壁の老朽化を考慮してアピア港の港湾施設を整備し、安全で効率的な港湾機能を確保すること。</p> <p>(2) 上位目標 国家経済発展に資する必要不可欠な社会基盤施設として整備される。</p>
2. 案件の内容	<p>1998年の開発調査を踏まえ、サモア政府との協議により、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新岸壁（165m）の建設、 ・ 防波堤（70m）の改良、 ・ コンテナ仮置きヤード（約4,700㎡）の舗装、 ・ フェリー・ドルフィン（1基）の補修 <p>を実施した。</p>
3. 案件の妥当性	<p>全般的評価：A</p> <p>詳細評価：</p> <p>(1) 我が国の対サモア援助方針からみた妥当性</p> <p>我が国は、1987年に開発調査による全国港湾整備マスタープラン（目標年次2005年）を策定し、1988～89年にアピア港コンテナヤード拡張、岸壁防食対策防波堤建設等の無償資金協力を実施した。また、その後の同港のサイクロン被災の災害復旧に際し、2度にわたって無償資金協力を実施した。その後1998年に、開発調査「アピア港改修計画調査」を実施し、2015年を目標とするマスタープランを策定し、緊急に対応が必要な施設を短期整備計画としてまとめ、同計画に基づき本案件及び「アピア港タグボート整備計画」を無償資金協力にて実施した。これら一連の無償資金協力は相互補完をなすもので、妥当性は極めて高い。</p>

	<p>(2) サモア国家開発戦略との関連性</p> <p>1999年に策定された「国家経済開発計画2000/2001」では、先進経済圏から隔絶した島嶼国としての地理的条件から、海上輸送の重要性を重視し、港湾施設整備の必要性が強調されていることから、同国政府の開発戦略に合致しており、妥当であったと考えられる。</p> <p>(3) 現地ニーズ</p> <p>本案件は、次の通り設計当時のニーズに合致することから、妥当であるといえる。</p> <p>①サモアは、南太平洋の中央部に位置し、ウポル及びサバイイの主要2島からなる人口約16万人(当時)の島嶼国であり、その地理的条件から国民生活、経済活動ともに大きく海上輸送に依存していることから、港湾は社会基盤施設の中でも最も重要な施設であった。アピア港は、サモアの外国貿易のほとんどを取り扱っており、1966年に建設された延長185m、水深11mの岸壁が主力であったが、完成後35年を経て老朽化が進行していた。</p> <p>②しかしながら、貨物のコンテナ化もあり、老朽化した既存岸壁には荷重制限が課せられ、また近年利用船舶隻数が増加していたため、船舶の沖待ち等による海上輸送コストの上昇が生じ、生活物資の多くを海外に依存する同国にとって、国民経済的に大きな負担となっていた。</p>
<p>4. 施設／機材の適切性・効率性</p>	<p>全般的評価：A</p> <p>詳細評価：</p> <p>(1) 資機材の調達</p> <p>資機材の調達に際しては、現地で供給可能な資機材について、その品質、供給能力を十分検討し、できるだけ現地調達あるいは第3国調達を優先し、日本からの調達はコスト面から最小限に留めた。</p> <p>(2) 施設／機材の使用状況について</p> <p>今次調査にて、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大型船の荷役が新港で、中・小型船の荷役が旧港で行われており、船舶の規模に応じて港の利用が分けられることにより、荷役作業が効率的に行われるようになった ・ 新岸壁の建設により、貨物量や船舶隻数が増加し、沖合でのバース待ちの解消(0件)になった ・ 防波堤の建設により新岸壁が外海からの波の影響を減少することができた ・ コンテナ仮置きヤードを舗装したことにより、コンテナ船の入出港に併せて、コンテナ仮置きヤードとコンテナヤードを使い分けることにより荷役作業が効率的に行われるようになった <p>等、基本設計調査時の計画どおりの効果を発揮しており、整備した施設は適切かつ効率的な投入であったと評価する。</p>

5. 効果の発現状況（有効性）

全般的評価：A

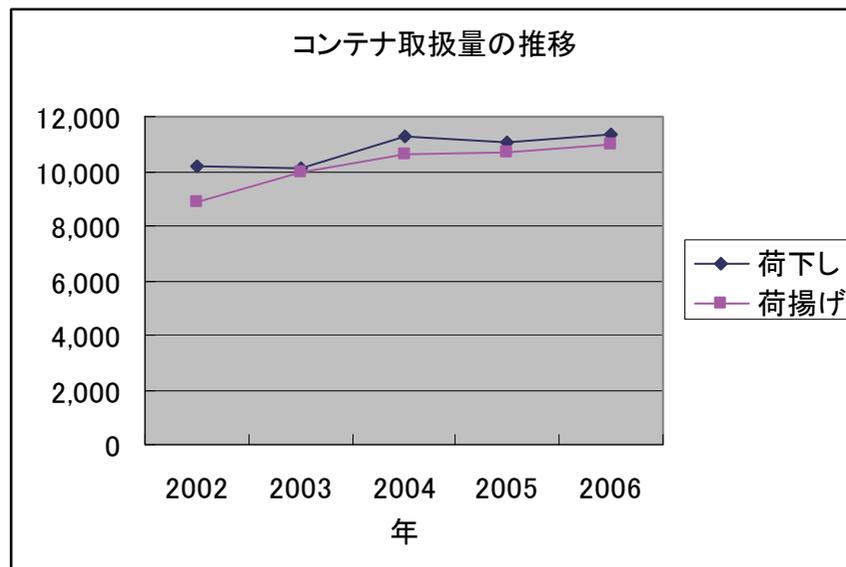
詳細評価：

（1）基本設計調査におけるプロジェクト目標への達成度を測る主な指標は、次の通り。

- ①新岸壁の建設による滞船の大幅解消
- ②コンテナ荷役作業の効率／安全性の効率の改善
- ③既存岸壁の安全性向上
- ④防波堤の改良による岸壁の年間稼働率95%の確保
- ⑤コンテナ仮置きヤードの舗装による荷役作業の効率及びコンテナ船の待ち時間・在港時間の短縮

（2）今次調査（船舶会社のヒアリング）において確認できた評価内容は次の通りである。

- ①新岸壁の建設により、99年には39回発生していた沖合でのバース待ちがなくなり、滞船が発生したケースは0件である。
- ②コンテナ荷役作業の効率性が高まり、毎年取扱荷役量が大幅に伸びた。また、安全性が高まった結果、事故発生件数は0件である。



③既存岸壁は、引き続き荷重制限を課した上で、中・小型船の係留に供している。事故発生件数は0件である。

④現地聞き取りの結果、防波堤の改良により、外海からの波の影響を減少して岸壁の稼働率は95%以上を確保できている。

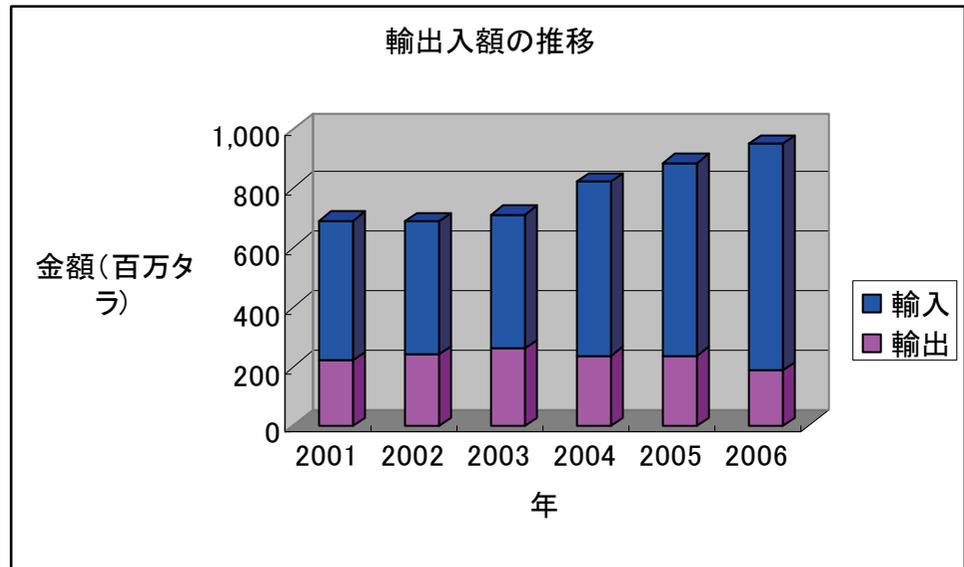
⑤現地聞き取りの結果、コンテナ仮置きヤードの舗装により、カーゴの移動に係る時間が短縮され、既存コンテナヤードの混雑の解消及び荷役作業の効率性が高まった。

6. インパクト（上位目標への影響等）

全般的評価：A

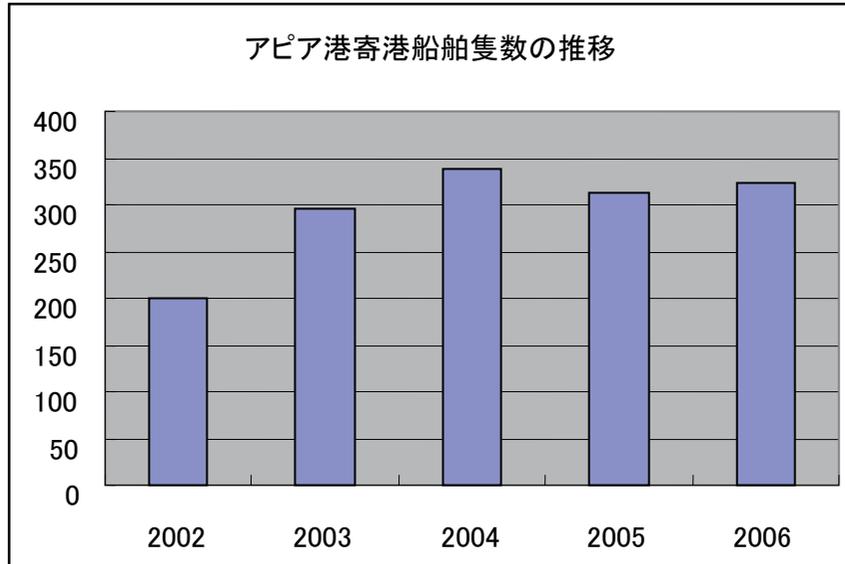
詳細評価：下記の通り、アピア港は、本案件の結果上位目標に設定された「国家経済発展に資する必要不可欠な社会基盤施設」として整備されたことは明らかである。

（1）本案件終了後、サモア政府は、「国家開発戦略2005－2007」において、民間部門の強化を掲げ、その中で効率的かつ効果的の公共サービス及び航空・海上輸送等のインフラ整備の重要性を強調しており、本プロジェクトの成功により港湾の経済発展への影響がサモア政府に再認識されたものである。本プロジェクト終了後、取扱コンテナ数（2002年：19,060件→2006年：22,321件（17%増））とともに例年輸出入高（2001年：691百万タラ→2006年：949百万タラ（37%増））が増大しており、これらのほぼ唯一の玄関口となるアピア港整備の影響は極めて大きいと言える。



また、本案件が、サモア政府及び港湾公社の独自の努力を誘発し、サバイイ島サレロロガ港の拡張、アピア港マリーナの建設等を独自に行うなど、大きな波及効果が見られる。

（2）本案件により、上述のとおり船混みが解消され、寄港船舶隻数（2002年：290隻→2006年：323隻（11%増））、コンテナ取扱量が増加したことに伴い、船舶会社数が1社から6社に増えた。その結果、競争の激化が海上輸送コストの低減及び物資流通事情の好転をもたらし、この影響が全国民に裨益した。



7. 自立発展性・さらなる改善の余地
(改善の余地がある点については以下に記入)

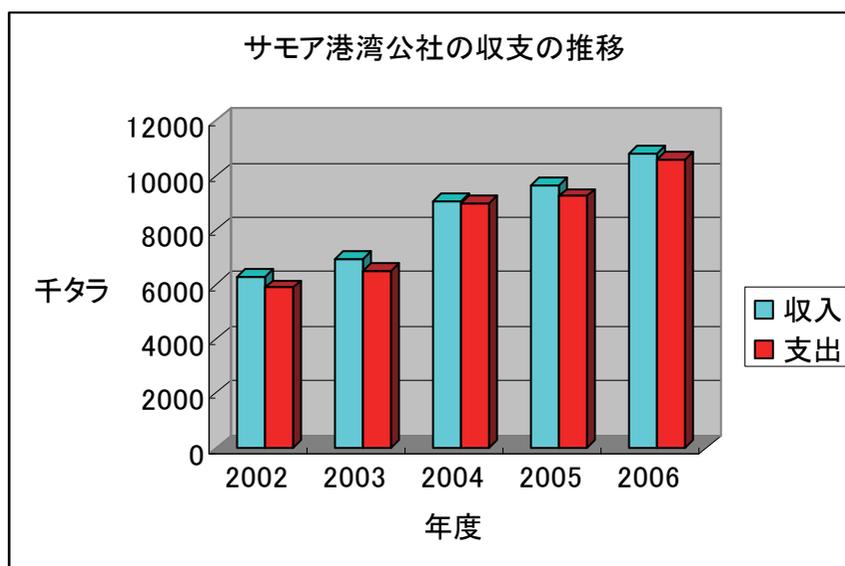
全般的評価：A

詳細評価：

(1) 本案件終了後、サモア港湾公社の収支は大幅な伸びを見せ、また財務の健全性が確保されていることを確認した。

(2) 同公社は、本施設の維持管理に万全を期するため、新たな専属人員を配備した。施設の点検は定期的（概ね2ヶ月毎）に行っており、現場視察から維持管理・点検状況は良好と判断された。

(3) 同公社は、全ての船舶が寄港する度毎に海水汚染度のサンプルテストを行っており、環境対策についても適切な措置が講じられていることを確認できた。



(1)対応方針	
(2)対応方針理由	
<p>8. 広報効果（ビ ジビリティ ー）</p>	<p>全般的評価：A 詳細評価： 工事期間中には、港入り口に本プロジェクトが日本政府の援助であることを示す大型案内板を掲げ、また竣工時には同様の記述をしたプロジェクト銘板を設置した。</p> <p>また、本案件の起工式及び引渡式には、サモア首相以下政府要人及び日本国大使が出席し、またプレスリリースを通じた広報活動により、現地TV及び新聞等に大々的に報道されており、政府関係者、一般市民、マスコミ等に広く認識されている。</p>  <p>【プロジェクト銘板】</p>
<p>9. 被援助国による評価 (外交的効果についても、本欄に記述する)</p>	<p>(1) サモア政府が2005年に発表した「国家開発戦略2005-2007」では、2002-2004年戦略のレビューにおいて、本プロジェクトが国際船舶サービスの改善に多大な役割を果たしたと評価している</p> <p>(2) 我が国は、本プロジェクトの他、これまでODAを通じサモアの経済発展に貢献をしてきていることをサモア政府は大きく評価しており、外交的には国際場裡において我が国の立場を支持してきている。</p>

<p>10. 提言・教訓</p>	<p>(1) 港湾公社よりのヒアリングによれば、本工事完了後、施工業者が使用した重機材を本邦等に輸送したものの、これら機材が公社側に売却されていれば、本施設の維持管理等において有益であった旨意見が表明されたところ、将来の類似案件への検討課題としたい。</p> <p>(2) また、同公社より、船舶業界の技術の進歩に対応するため、シニア海外ボランティア（船舶取扱・船舶技師）の派遣につき希望が表明されたところ、今後ニーズを調査の上対応を検討することとしたい。</p>
<p>11. その他</p>	