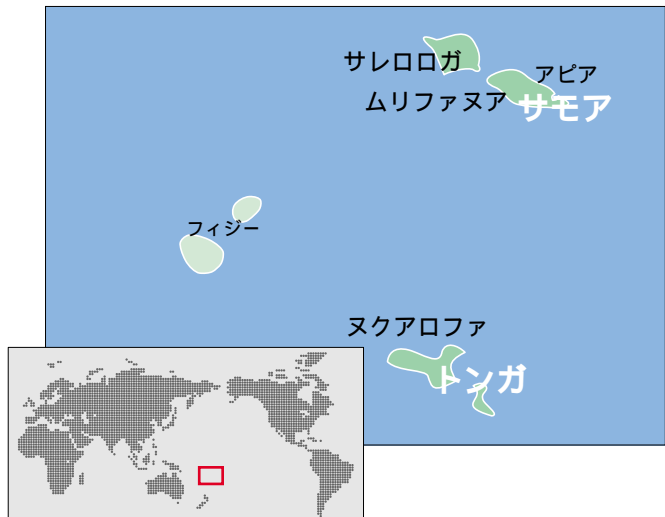


運輸交通分野の協力

実施地域

サレロロガ、ムリファヌア、ヌクアロファ



1. プロジェクト要請の背景

大洋州島嶼国では、拡散性、地理的隔絶性、国土及び国内市場の狭小さを克服するため、効率的な運輸交通網の整備・維持が、経済社会開発を進めていくうえで大きな課題となっている。

このような背景のもと、我が国は、サモア及びトンガにおいて、無償資金協力を通じ、港湾施設の整備に関する協力を累次にわたり実施するとともに、日本での研修及び第三国集団研修への参加機会の提供によって、相手国側の人材育成・体制整備を支援した。

サモアでは、1980年代にムリファヌア港、サレロロガ港及びアピア港の3港湾施設を整備したが、1990、1991年にサモアを襲った大型サイクロンにより大きな被害を受けたため、1990、1992年度にこれら3港の緊急復旧を実施した。トンガでは、同国の輸出入の主要港であるクィーンサロテ港における港湾作業の効率性と安全性を向上するため、多機能のタグボートを整備した。

2. プロジェクトの概要

(1) 協力期間

1985年度～1993年度

(2) 援助形態

無償資金協力、研修員受入

(3) 相手側実施機関

サモア運輸省海運局、公共事業省

トンガ海運・港湾省

(4) 協力の内容

1) 上位目標

海運部門の安全性と効率向上を通じて、サモア及びトンガの社会経済開発が促進される。

2) プロジェクト目標

サモア及びトンガにおいて、海上交通基盤の安全性と効率性が向上する。

3) 成果

サモア

- a) ムリファヌア港、サレロロガ港の施設を改善する。
- b) アピア港の施設を改善する。
- c) 1990年、1991年の大型サイクロンにより被災したアピア港、ムリファヌア港、サレロロガ港の施設を復旧する。

トンガ

- d) クィーンサロテ港における港湾作業を補助する多機能タグボートを整備する。

共通

- e) 港湾施設の運営・維持管理のための人材を育成する。

4) 投入

日本側

E / N 供与限度額 合計 46.82 億円

本邦研修受入 7名

第三国集団研修受入 2名

サモア、トンガ側

運営・維持管理人員

ローカルコスト

3. 調査団構成

JICA オーストラリア事務所

(現地コンサルタント: Willing & Partners Pty Ltd. に委託)

4. 調査団派遣期間(調査実施時期)

1999年2月～1999年3月

5. 評価結果

(1) 効率性

無償資金協力による港湾施設・機材整備は、いずれも適正な規模・内容であり、当初計画どおりサモア側、トンガ側に引き渡された。日本での研修や第三国集団研修を通じ、カウンターパートの人材育成を併せて行ったことが、相手側の実施体制を強化し、効率的な事業の実施につながった。

(2) 目標達成度

サモアでは、ムリファヌア港、サレロロガ港が整備されたことによって、貨物の積み下ろし時間の短縮や船の損傷率の低下等、港湾内での安全性が向上し、大型フェリーの入航が可能になった。現在、同フェリーは、サモアの2つの主要島であるウボル島とサバイ島を1日3往復定期的に運行している。アピア港でも、棧橋やフェリーターミナルなどが整備されたことにより、船舶の安全航行に役立っている。

トンガでは従来、船舶の出入港は天候の影響を大きく受けていたが、整備された多機能タグボートによって船の接岸・離岸支援が行われ、船体損傷等の危険性が低減した。さらに、周辺海域での衝突、座礁、船火事、廃油処理等の災害救助活動が可能となり、安全性が向上した。

このように、サモア、トンガ両国における海上交通の安全性と効率性は向上しており、協力の目標は達成されている。

(3) 効果

現在の各港の輸送実績は、被災前以上に増加している。ムリファヌア港、サレロロガ港では、旅客数は1983年の12万人から1998年には41万4,000人に、輸送車両数も同じく1万4,400台から3万6,000台へと大幅に増加し、国内輸送の活発化に貢献している。同様に、整備の行われたアピア港でも、港湾の安全性向上によって、貨物取扱高が1986年の18万700tから、1997年には25万8,631tへと増加し、また貨物積み下ろし時間の短縮等により、輸送コストも低下した。

トンガでは、クィーンサロテ港に出入りする船舶の損傷の危険性が低減したため、入港船舶数は1993年の122隻から1997年には149隻へと年々増加しており、今後さらに増加していくことが期待される。ま

た、災害救助用機能を持ったタグボートが整備されたため、年間数件から15件程度の捜索・救助実績もあがっている。

(4) 計画の妥当性

サモア、トンガ両国とも、港湾の安全性確保は経済開発上重要な課題となっており、我が国の無償資金協力によって整備された港湾施設・機材は高い妥当性を有している。

(5) 自立発展性

サモアでは、協力実施時のスタッフが残っており、技術的な面では特に問題無く、整備された港湾施設はおおむね適切に保守されている。計画当時の懸案であった港湾管理局の設立が1999年に承認されたところであり、港湾施設の管理及び運営の強化が期待される。一方、財政的には、港湾利用量の増加に伴い収入が増加しているにもかかわらず、支出の60%近くを占める固定資産の償却費のために損失を出している。施設使用料は1987年以来据え置かれたままで、周辺諸国の4分の1程度である。

トンガでは、タグボート整備時に操船、作業訓練を受けた乗組員がほとんど残っており、技術面での問題は無い。財政面でも、過去4年間、事業収入が支出(人件費、ボートの保守費用、ドライドック費用、燃料費等)を上回っており、特に問題はない。なお、タグボートと乗組員は、1999年2月に設立された港湾管理局に移管されており、今後、同局による自立的運営が期待される。

6. 教訓・提言

(1) 教訓

我が国の協力終了後、相手国側によるプロジェクトの持続性を確保するためには、計画策定段階におけるプロジェクトの運営・維持・管理経費や料金設定等、財政面からの分析に基づき、必要な措置を実行していくことが重要である。

(2) 提言

大洋州地域における海上交通の重要性にかんがみ、我が国としても、長期的な視点から、研修員受入れ、専門家派遣や協力隊派遣などの様々な援助形態を利用しつつ継続的に協力していくことが望ましい。