

# 小規模港湾整備事業

評価報告：2000年3月  
現地調査：1998年8月

## 1 事業の概要と国際協力銀行の協力

本事業は、フィリピン共和国のRegion 、、（ボホール島のみ）を対象に、既存の小規模港湾を体系的に整備することにより、日常交通を水運に大きく依存している遠隔地域から地方中心都市へのアクセスを改善し、当該地域の生活・産業基盤の向上を図るものである。事業計画内容は、25港の建設、施工機械、調査観測機器等の調達およびコンサルティングサービス（の25港の施工監理、を含む50港の詳細設計、に係る機器調達）であり、円借款対象は、事業費の外貨分全額と内貨分の一部である。

## 2 評価結果

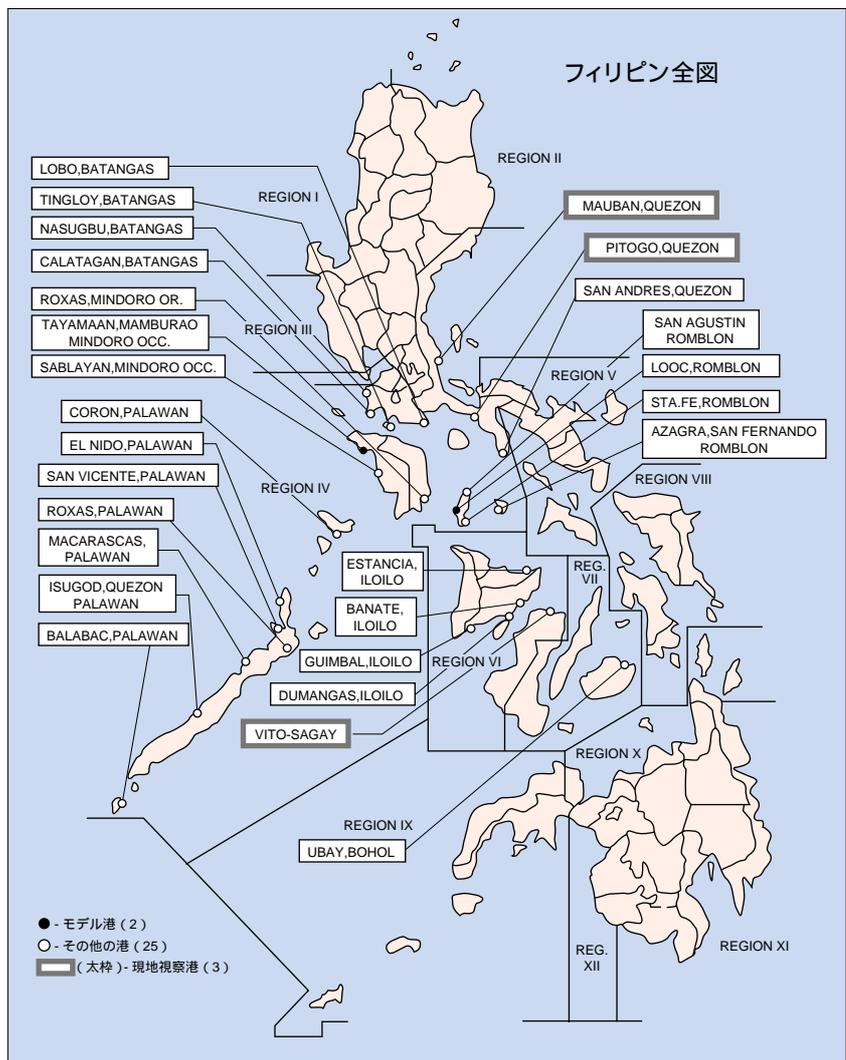
### (1) 事業実施

#### 事業範囲

本事業では、アプレイザル時に25港の建設対象港が選定されていたが、コンサルタントによる調査あるいは地方政府との調整、更には資金枠の余裕度等に応じ、実際の建設港や港数は変更し得るとされていた。実績では、建設対象港の選定方法を見直し、建設港が変更され、港数が25港から27港に増加した（うち11港が計画時の対象港）。

#### 工期

事業完工には5年2ヶ月の遅延を生じており、2年6ヶ月の貸付実行期限延長を一度行っている。工期延長の理由としては、コンサルタント選定における書類の再提出、モデル港での2度の



借入人	フィリピン共和国政府
事業実施機関	運輸通信省(DOTC) [公共事業道路省(DPWH)から管轄省が変更]
貸付承諾額 / 実行額	2,090百万円 / 2,046百万円
交換公文締結 / 借款契約調印	1987年12月 / 1988年1月
借款契約条件	金利3.0%、償還30年（うち据置10年） 一般アンタイト
貸付完了	1997年10月

再入札、環境天然資源省からの施工許可取得に時間を要したこと、台風による修復工事、一つの契約で遠隔地に散在する多数の港を建設するためスムーズな着工準備が困難、等が挙げられる。

#### 事業費

事業費の実績は、総事業費で6,900万円の超過、うち、円借款額では4,400万円の減少、フィリピン政府負担分では1億1,300万円の増加となった。事業費増加の主な理由は、土木工事費用の増加（約27%）であり、これは工期延長によるブライエスエスカレーション、台風等自然災害による影響で完工後港湾の修復等が挙げられる。

### 主要計画 / 実績比較

事業範囲	計 画	実 績
1. 小規模港湾建設	計25港 モデル港 2港 その他の港 23港	計27港 モデル港 2港 その他の港 25港
2. 施工調査・建設用機材調達	施工バージセット 3式 タグボート 1隻 測量機器 13式 音響測深機 4台 ゴム防舷材 204個 水中カメラ 2台	同左 同左 同左 同左 同左 同左
3. コンサルティング・サービス	詳細設計作成 50港 調達・施工管理補助 25港	61港 27港
工期		
借款契約締結 / 事業完工	1988年1月 / 1992年12月	1988年1月 / 1998年2月 (5年2ヶ月の遅延)
事業費		
総事業費	2,338百万円	2,407百万円
うち国際協力銀行分	(2,090百万円)	(2,046百万円)
換算レート	1ペソ = 7円	1ペソ = 4円 (貸付実行時平均レート)

## (2) 実施機関の体制（実施および完成後の運営・維持管理）

### 実施体制

本事業のために設置された事業本部が、請負方式で港湾建設を実施した。事業実施中に同事業本部の管轄が公共事業道路省（DPWH）から運輸通信省（DOTC）に変更されたが、速やかに借款契約変更等の手続きが行われ、実施面においても特段の問題は生じなかった。

### 運営・維持管理

本事業対象27港は全体的に非常に良く利用されている。27港の貨物取扱量と旅客数について、コンサルタントが詳細設計時（1990年）と完工時（1997年）に取ったデータを比較すると、27港の平均値で、貨物取扱量が47%、旅客数が324%増加している。

運営維持管理体制については、未だ十分には確立されていない。27港は建設後、その所有権がPPAに移管され、PPAが運営維持管理を行うことになっており、更に地方政府の申し入れがあれば運営維持管理任務が地方政府に移管されることとなっている。しかし、地方政府に港湾の大規模補修予算がない等の理由から、現時点では、どの対象港についても地方政府への任務移管がなされていない（ただし内3港は移管手続き中）。その上、5港を除き、PPAによる実質的な管理も及んでおらず、これは、小規模港は遠隔地にあり、PPAの運営上、人員・予算を十分に割くゆとりがないためである。ただし、正式な維持管理責務がないものの、地方政府が積極的に小規模な補修・改善を行っている場合もあり、これは、可能な範囲で港を運営維持管理しようとする地方政府のオーナーシップの表れである。

現時点では、どの港についても施設が新しく補修工事等の必要性はないが、今後の長期的な維持管理を考えると、実質的な運営維持管理主体を明確にする必要があるため、DOTCとPPAの間で早急に制度の見直しを含めた対処が望まれ

る。具体的な提案としては、被災時の復旧、施設拡張等の大規模な工事については、施設を所有するPPAが実施し、小規模な維持修理については、地方政府が実施することとする等、施設所有主体と運営維持主体との役割分担を、それぞれの財政事情を勘案しつつ明確化することが望まれる。

### 3 事業効果

#### (1) 直接的効果

港湾利用の改善効果として、港湾の荷役・旅客輸送における効率化が挙げられる。効率化として顕著なものは、本事業以前は、港湾設備が十分でなかったため、バンカ船（小型船）しか接岸することができず、沖合に船を停泊させて貨物をバンカ船に移し変えたり（沖荷役）旅客を小型船に移動させたりしていた作業が、本事業によって不要となったことである。なお、遠隔地域から地方中心都市へのアクセスについても、本事業によって大きく改善している。なお、コンサルタントによって算出された27港の経済内部収益率（EIRR）の平均は、完工時で22.4%となっており、詳細設計時の平均値21.7%を上回っている。

#### (2) 間接的効果

本事業は小規模経営の漁師、農家、商人等により良い交通・輸送手段を供与することにより、彼らの経済活動範囲を広げている。また、それは地元の産業を盛んにし、地域住民の雇用機会、所得の増加につながっている。



Pitogo港  
商業漁船が利用する小型突堤



Mauban港  
突堤のペンキ塗装や  
電灯設置は市によるもの



Vito Sagay港  
本事業により小型フェリーが就航