

1. 事業の概要と円借款による協力



サイト地図：海南島



サイト写真：第1・2バースに設置された荷役機械

1.1 背景

海口港は海南省の省都である海口市をその後背地としている港であり、海南省の物資の輸出・輸入の玄関口となっている。特に後背地である海口市はアプレイザル時には、年間工業生産高 12.19 億元と海南省の工業生産高の 42.2% を占める都市であった。

海口市は外向型経済を進めるための基盤となる工業開発区の1つであるが、アプレイザル時には、新披、洋湾という2つの大きな工業団地があり、1990年迄にそれぞれ1.43億元、3.7億元が投資されていた。1990年においてこれらの工業団地の生産高は約1億元に達していたが、さらに両工業団地には4.2億元の投資が見込まれていた。

こうした現状の下、海口港の貨物取扱量は1985年から1990年の5年間に68.9%の伸び（年平均成長率11.1%）を示し、さらに取扱量の増加が予想されていた。

海口港にはアプレイザル時には13のバースがあったが、5,000DWT¹以下の船舶に対応するものしかなく、当時の年間取扱能力は170万トンであった。

一方、当時の海口港の貨物取扱量は287.85万トンで、これは取扱能力の169%に上っていた。また、5,000DWT以上の船舶は海口港を利用できず、広州南岸にて大型船舶より小型船舶に貨物を積み替えて海口港に輸送していたが、積み替えのための費用及び停船待ちの損失が年間170万元に上っていた。

海南島の開発に当たっては外資の積極的導入を計画し、そのためには原材料、製品の輸送を大型化、効率化していく必要があることから、海口港に大型バースを建設することは海南島開発を進めるための重要なファクターと位置づけられていた。

上記に述べたとおり海口港は海南省の中心的港湾であり、海南島開発の基盤となるものであったが、アプレイザル時にはバースの取扱能力が制限されていたために需要を満たせない状況にあった。海南省の経済的発展を促進するために本事業の必要性は高いと判断された。

1.2 目的

海南省の港湾輸送の中心である海口港に大型バースを建設し、輸送効率を高めることにより海南省の経済発展の基盤とするものである。

¹ DWT: Dead Weight Ton の略。貨物の積荷可能重量を指す。

1.3 事業範囲

海口港に年間取扱量 80 万トンのバース (10,000DWT×2) を建設する。このうち円借款対象事業は、荷役機器 (多目的クレーン等) 並びに港湾機器 (タグボード、港湾管理システム等) の調達、技術協力 (考察団、研修団の派遣) であり、このうち円借款は外貨分の全額である。

1.4 借入人/実施機関

中華人民共和国対外経済貿易部 / 海南省人民政府

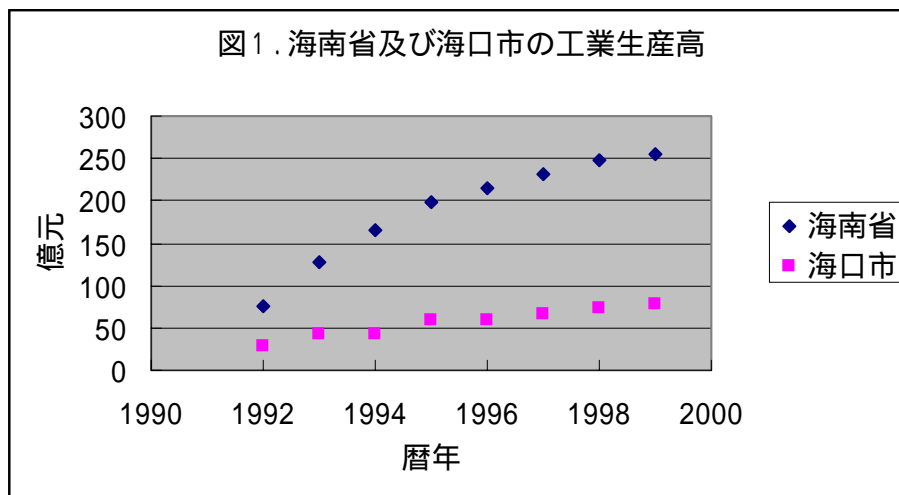
1.5 借款契約概要

円借款承諾額 / 実行額	2,589 百万円 / 2,589 百万円
交換公文締結 / 借款契約調印	1991 年 9 月 / 1991 年 10 月
借款契約条件	金利 2.6%、返済 30 年 (うち据置 10 年) 一般アンタイト
貸付完了	1996 年 11 月

2. 評価結果

2.1 計画の妥当性

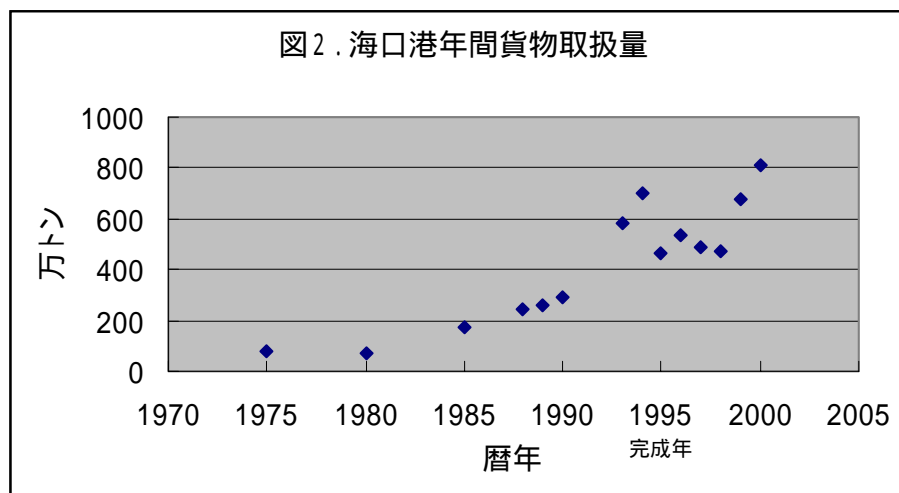
海口港は海南省の省都である海口市をその後背地としている港であり、海南省の物資の輸出・輸入の玄関口である。後背地である海口市は、アプレイザル時には海南省の工業生産高の 42.2% を占める都市であり、海南省開発の先進的役割を担っていた。その後、海南省全体の開発が進む中で相対的地位は低下しているものの、1999 年においてもその工業生産高は海南省全体の 30.7% を占め、依然として海南省開発の牽引役を務めている。本事業により建設が行われた 2 つの新バースが運営を開始した 1993 年からも海口市、海南省の工業生産は一貫して増加を続け、年平均成長率はそれぞれ 11.5% 及び 12.4% を記録している (図 1、表 7 参照)。



出所：実施機関資料

こうした中で、アプレイザル時の海口港は能力をはるかに超える貨物取扱を強いられており、1990 年には年間 287.85 万トン (能力の 169%) に達していた。さらに、貨物輸送量の年平均成長率は 11.1% を示し (1985 年～90 年平均成長率)、混雑に伴う経済的損失はその後ますます増大することが予想された。混雑のための滞船に基づく損失のほか、本事業により 1 万トン級のバースが建設されるまでは、海口港には 5,000DWT 以下の船舶に対応するものしかなく、中国華北・華東地方及び外国と海口港を結ぶ大型船を用いた輸送に際しては、広州南岸の中継港または、海口港での小型船舶への積替えが行われ、そのための経済的損失にも大きなものがあった。本事業完成後、海口港の貨物取扱量の伸びは、急速な外向型経済推進政策の調整、

アジア通貨危機後の投資の冷え込みなどの影響もあり、アプレイザル時の予想をやや下回りつつも、2000年には予想の82%の807万トンまで増加している（図2、表5参照）。



出所： 実施機関資料

本事業が行われなかったとすれば、港湾貨物輸送のボトルネックから上記の海口市及び海南島の経済発展に大きなブレーキがかかったものと思われる。

本事業完成後、中国政府の開発政策は、海南島を含む経済特別区を中心とする沿海部開発に重点を置いたものから、格差是正のため、内陸部を重視したものへとシフトしてきているが、海口市・海南省の工業生産指標に見られるように沿海部開発の勢いが止まったわけではない。投資優遇税制の一部撤廃などの調整策が海口市・海南省の成長速度の低下に影響したことは事実であるが、地域経済開発の潜在力は引き続き強く、これを支える海口港の輸送力を増強することは、現時点においても妥当性が高い。また、1万トン級バースの不在によって大きな制約を受けていた海口港において、この建設を本事業のスクープの中心としたことは妥当なものであった。

2.2 実施の効率性

(2.2.1) 事業費

表1に示すように、事業費は外貨、内貨とも計画と実績の乖離はほとんど無かった。

表1：事業計画と実績との比較（事業費）

	アプレイザル時の計画	実績
外貨	2,589百万円	2,589百万円
内貨	2,804百万円	2,808.5百万円
	10,701万元	10,761万元
合計	5,393百万円	5,397.5百万円
うち円借款分	2,589百万円	2,589百万円
換算レート	1元 = 26.2円(1991年)	1元 = 26.2円(1991年)

出所： 実施機関資料

(2.2.2) 工期

内貨で行ったバースの建設事業は、予定通り支障なく行われた。しかし、本借款で調達することになっていた荷役機器の設置は 21 ヶ月遅延した(表 2 参照)。これは、設計院の作成した技術仕様書を実施機関である海口集団公司において詳しく検討し修正する必要があったこと、入札、契約交渉などに時間を要したこと、機材の調達先の一つに財務面での問題があったことなどに起因している。すでに逼迫していた港湾荷役能力の拡張による効果の発現がそれだけ遅れることとはなるが、上記の通りの背景があり、やむを得ないものであったと判断される。

表 2：事業計画と実績との比較(工期)

	アプライザル時の計画	実績
1.バース建設	1989年11月～92年12月	1989年11月～92年12月
2.荷役機械	1991年8月～93年12月	1991年8月～95年 9月
3.技術協力	1991年11月～93年12月	なし

出所：実施機関資料

(2.2.3) 事業範囲

事業実施中から種類別の取扱貨物量が計画通りに推移しなかったため、実施中の 1994 年に種別貨物取扱計画を変更している。特に第 2 バースの取扱貨物の内容変更は大きく、コンテナ 15 万トン已全部雑貨に変更し、また、穀物・鋼材もそれぞれ 3 分の 1 及び 2 倍に変更している。また、コンテナの増大に対しては既設第 9 バースの改造(コンテナ取扱能力 25 万トン)によって対処するものとし、これに伴い本事業で調達した 40 トン多目的クレーンは、このバースに設置するよう変更された(表 3 参照)。これは、当初の計画が長期的にはコンテナ船は大型化するという予測の下に立てられたものであったが、短期的には引き続き 1,000 トン級小型船が主体となるという見通しの下に、過渡的に既存の 3,000 トン級小規模バースで対処することとしたものである。ただし、この計画の変更は、本借款の調達対象とした荷役機械等の内訳の大幅な変更を必要とするような重大なものではなかった。このように、事業開始後わずか 3 年でスコープの変更を要したということで、計画にやや未成熟な面があった事は否めない。しかし、本件に見られるように、政府の産業政策(すなわち、経済特別区優遇措置の廃止)、後背地の産業立地(すなわち、肥料工場・セメント工場の立地)、他の港湾との競争条件などにより、港湾貨物の種別輸送需要は常に変化するものである。したがって、本件においてはむしろ、このような変化に応じて事業実施中から極めて柔軟に計画を変更しているという側面を、事業の効率性を高める上で効果があったものとして評価される。なお、コンテナ輸送の増大およびコンテナ船の大型化に対処するため、2000 年には 40 トンクレーンは当初計画通りの第 2 バースに移設され、本格的運用を開始した。また、第 9 バースで引き続き小型コンテナ船の取扱を行うため別途専用の 40 トンクレーンを購入し第 9 バースに設置している。

また、実施機関が内貨資金にて中国国内の他港で考察団派遣・トレーニングを実施した結果、本円借款の範疇で海外での考察・トレーニングを実施せずとも、既に同等の効果を得られたものとの判断がなされ、最終的に当初計画されていた視察団派遣などの技術研修は本円借款を利用して実施されなかった。実施機関は第 2 バースの計画変更、既存第 9 バースの改造が必要になったことから、ヤード内外でのコンテナ輸送を行うのに必要な汎用トレーラー 6 台を新たに購入したが、財源としては当初計画していた技術協力費を充てることで対応した。

表3：事業計画と実績との比較（事業内容）

	アプレイザル時の計画	実績（PCR）	計画・実績差異
1. 第1バース（新設）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1万トン級バース (L153mxB20mxD8.8m) ・ バース長 183m ・ 水深 10m ・ 年間取扱量 化学肥料 20万トン セメント 15万トン 雑 貨 5万トン 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1万トン級バース (L153mxB20mxD8.8m) ・ バース長 183m ・ 水深 10m ・ 年間取扱量 化学肥料 15万トン セメント 20万トン 雑 貨 5万トン 	<p>貨物種別取扱能力の変更は、第1、第2両バースを一体運用することにしたこと、及び海南省の建設事業などに対する政府の調整政策・その他の環境の変化による需要の変化から見直しを行ったことによる。</p>
2. 第2バース（新設）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1万トン(コンテナ1.5万トン)級バース (L179m)xB25mxD9.8m) ・ バース長 193m) ・ 水深 10m ・ 年間取扱量 コンテナ 15万トン 穀物 15万トン 鋼材 10万トン 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1万トン(コンテナ 1.5万トン)級バース (L197mxB25mxD9.8m) ・ バース長 209m ・ 水深 10.2m ・ 年間取扱量 雑貨 15万トン 穀物 5万トン 鋼材 20万トン 	<p>コンテナ取扱は2000年から開始</p>
3. 第9バース (既存バースの改造)	<p>計画なし</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 40t多用途クレーン及びコンテナ積降し設備据付 	<p>94年に本プロジェクトの一部として購入した40tコンテナクレーンを本バースに設置した。2000年に新たに40tコンテナクレーンを購入し本バースに設置したことに伴い、プロジェクトの40tクレーンは当初計画通り第2バースに移設された。</p>
4. 技術協力	<p>考察団派遣</p>	<p>考察団派遣なし</p>	<p>汎用トレーラー6台の購入費に充てるため、技術協力費を削除した。尚、当初計画していた技術研修については内貨資金にて中国国内でOJT他を実施することで対応。</p>

出所： 実施機関資料

2.3 効果

(2.3.1) 貨物取扱能力の増強

本事業の実施、及び実施機関の手配もあり、最終的に年間80万トンの取扱能力を有する新たな2バースが建設され、また既設の1バースが25万トンのコンテナ取扱能力を有するバースとして生まれ変わった。これらのバースにおける取扱貨物量の推移は表4に示す通りであり、貨物種別には当初計画通りとはなっていないものの、全体としては運営開始直後から計画値80万トンを上回る取扱を行っている（1999年を除く。コンテナ1TEUは13～15トン）。また、海口港全体の取扱能力も大幅に増加し、2000年には1990年の2.8倍の貨物を取り扱っている（表5参照）。これは年平均輸送増加率にして18%となり、それ以前の増加率11.7%をやや上回るペースであったものの、第9バースの能力アップの寄与もあり、（その他のバースの機能もアプレイザル時より低下していないため）本事業実施の結果、海口港の停船待ち時間は減少している（表6参照）。さらに、1万トン級バースの完成によって、このクラスの船舶から小型船に積替える必要が無くなった。

このように、本事業は海口港の新たな輸送需要を賄い、かつ既存貨物の積替え費用・停船待ち費用の減少に大きく寄与しており、その効果を十分に発現しているものと見られる。

(2.3.2) 財務的内部収益率 (FIRR)

アプレイザル時に想定された本事業の財務的内部収益率 (FIRR) は 4.5% であったが、再計算の結果は 4.0% となり、アプレイザル時の計画値より低くなっている。この結果は維持管理費用が当初の予想を超えた為である。なお、便益は貨物取扱収入、分析期間末の残存価値および回収資金、費用は建設費、管理運営費および諸税からなる。

本 FIRR の計算では 2.4 で述べる 90ha の埋立造成地の売却・リースからの収入は考慮していないため、控えめな見積りと見ることができる。

(2.3.3) 経済的内部収益率 (EIRR)

計算に必要な貨物価格などの詳細データが入手できなかったため、経済的内部収益率の計算は不能である。

表 4：第 1 バース、第 2 バース及び第 9 バースにおける年間貨物取扱量

バース	貨物 種別	当初 計画	実 積							
			1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
第1バース	化学肥料 (万トン)	20	7.5	9.8	7.7	7.9	1.7	0.8	1.5	4.0
	セメント (万トン)	15	44.86	58.5	23	5.0	3.0	2.0	0.2	0
	雑貨 (万トン)	5	23.7	30.9	0.5					
第2バース	コンテナ (万トン) (万TEU)	15	0	0	0	0	0	0	0	1.5
	穀物 (万トン)	15	0.9	1.2	25	19	25	38	37	32
第2バース	鋼材 (万トン)	10	23.34	30.4	50	104	84	44	25	20
	合計 (万トン) (万TEU)	80	100.3	130.8	106.2	135.9	113.7	84.8	65.7	63 1.5
第9バース	コンテナ (万TEU)	なし	2.8	1.9	2.1	1.7	2.6	3.0	3.8	3.4

出所：実施機関資料

表5：海口港全体の年間貨物取扱量 (単位:万トン)

年	合計	内貿			外貿			輸移 出入別	
		小計	移入	移出	小計	輸入	輸出	輸移入	輸移出
1975	76.2	67.2	51.9	15.3	9.0	8.6	0.4	60.5	15.7
1980	71.9	62.6	47.4	15.2	9.3	8.3	1.0	55.7	16.2
1985	170.5	123.1	78.9	44.2	47.4	45.1	2.3	124.0	46.5
1988	241.5	177.7	110.5	67.2	63.8	55.2	8.6	165.7	75.8
1989	256.0	176.4	112.1	64.3	79.6	70.4	9.2	182.5	73.5
1990	287.9	212.6	129.3	83.3	75.3	48.9	26.4	178.2	109.7
1993	580	414.2	320.5	93.7	165.8	136.6	29.2	457.1	122.9
1994	699.2	481.1	364.7	116.4	218.1	193.1	25	557.8	141.4
1995	464.2	292.7	179.4	113.3	171.5	132.6	38.9	312	152.2
1996	533.9	310.5	164.0	146.5	223.4	194.4	29	358.4	175.5
1997	485.9	337.8	118.9	155.9	148.1	113	35.1	294.9	191
1998	470.3	364.5	183.8	180.7	105.8	80.3	25.5	264.1	206.2
1999	674.2	631.6	329.6	320.0	42.6	25.3	17.3	354.9	319.3
2000	807.6	764.1	400.1	364.0	43.5	23.5	20	423.6	384

出所： 実施機関資料

表6：海口港船舶平均停泊日数（作業日数及び待機日数合計）

暦年	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
平均停泊日数	3.9	4.0	4.3	9.0	6.9	3.8	3.4	2.9	2.3	1.8	2.2

出所： 実施機関資料

2.4 インパクト

本プロジェクトの完成後、海口市における海外直接投資はアプレイザル時の想定(1990年において4.2億元)を上回り、その後も規模を縮小しながらも継続している(表7参照)。また、中央政府の経済特別区優遇政策の見直し、アジア通貨危機等の影響にもかかわらず、海南省及び海口市の工業生産高は一貫して成長を続けている(同上)。これらの背景には、本事業の実施によって海口港の輸送効率が高められたことがあるものと考えられ、本事業のインパクトがあったものと見られる。なお、海口市において1995年以降就業人口が漸減しているのは、1993-4年の不動産バブルの崩壊や中央政府の政策調整(資金の供給停止、輸入関税軽減策の撤廃など)の影響によるものといわれている。

表 7 : 海南島経済状況

区 分		1992	1993	1994	1995 (完成年)	1996 (2年目)	1997 (3年目)	1998 (4年目)	1999 (5年目)
人口 (千人)	海南省	6713	6818	6914	7024	7141	7245	7333	7432
	海口市	498	548	580	587	604	617	632	543
就業人口 (千人)	海南省		3333	3556	3345	3333	3417	3267	3277
	海口市				418	399	394	376	364
省民(市民) 総生産(億元)	海南省	181.7	258.1	331	364.2	389.5	409.9	438.9	471.2
	海口市	79.4	83.4	88.3	93.8	98.9	104.6	110.3	118.5
工業生産高 (億元)	海南省	76.3	128.3	164.7	197.9	216.0	231.0	248.6	254.7
	海口市	28.4	42.02	43.34	59.43	59.89	65.81	72.31	78.29
海外からの 直接投資(億ドル)	海南省		10.48	8.74	10.55	7.90	7.11	7.17	4.84
	海口市		7.33	4.87	4.33	2.73	2.96	3.14	1.42

出所： 実施機関資料

本事業に付随して造成された 90ha の臨海埋立地(1995 年完成)は、臨港地区に新たな都市開発用地を提供しており、商業活動の活発化等、地元経済開発の促進・都市環境の改善にインパクトがあった。さらに、造成地の売却・リースを通じて実施機関の海口港集団会社の財務向上に寄与している。

アプレイザル時には港湾活動の結果排出される排水による港湾水域の水質汚染が懸念されたが、2000 年によく海口市の污水处理場(日処理量 30 万トン)が運転を開始し、その懸念が抜本的に取り払われた。污水处理場完成以前には排水は直接港湾内に排出されていたが、本プロジェクトの実施により増加した污水排水は僅かであり、このことによる水質悪化は報告されていない。また、港湾活動に起因するその他の環境悪化も報告されていない(国の環境基準を満たしている)。

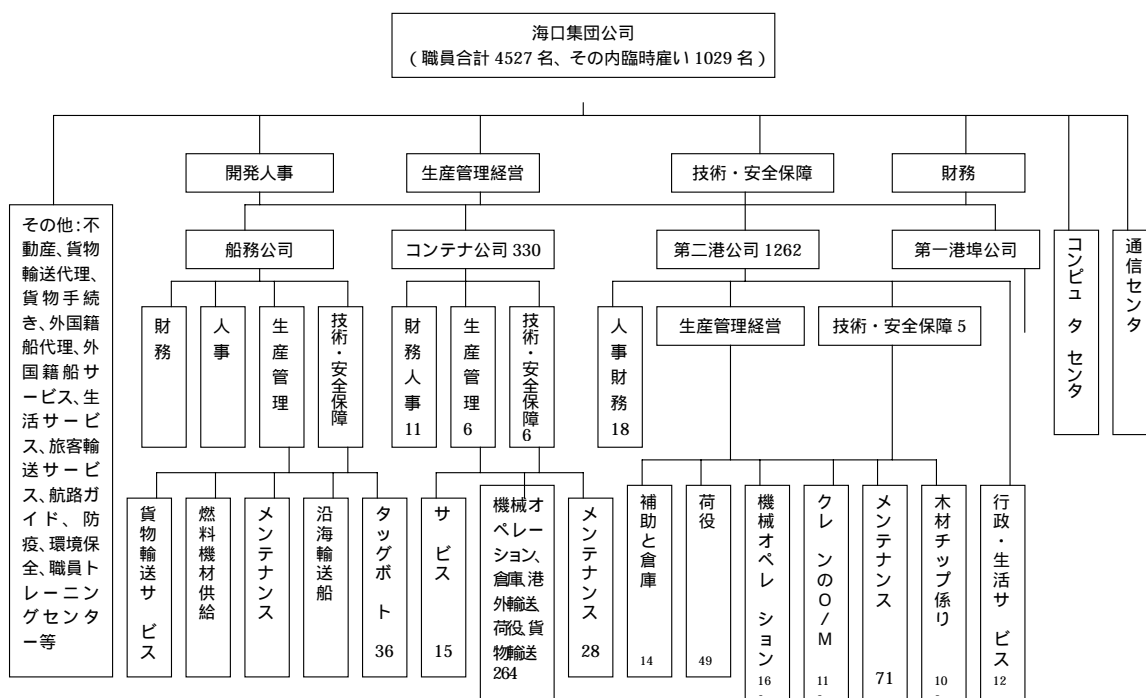
2.5 持続性・自立発展性

本プロジェクトの維持管理は海南省交通運輸庁港務局配下の実施部局である海口港港務会社が担当することになっていた。同会社は 1994 年の政府機構改革で廃止され、その行政的機能は海南省交通運輸庁の港口処に移管され、港湾の運営はこれを引き継いだ海口集団会社に受け継がれた。これに伴い、本プロジェクトの維持管理も同集団会社に引き継がれた。(運営維持管理機構の最新の組織図は図 3 参照)

この組織図には、本事業の運営維持管理機構と既存施設の運営維持管理機構の両者が示されている。このうち、第一港埠公司与船務公司是既存施設(バースと輸送船舶)の営業を担当している。また、作業の効率化を図るため本事業で調達した 2 隻の 2,600hp のタグボートは船務公司によって運営されているが、収入と支出は別途計算されている。コンテナ公司の運営は全て本事業の運営の一部である。第二港埠公司が本事業の 1 万トンクラス 2 バースと既存の 3000 トンバース及び 3 つの 5000 トンバース(第 10, 11, 13 バース)を運営する。本事業の運営維持管理に関連する職員は合計 879 人で、これは計画 747 人を 132 人上回る。当面の運営維持管理体制及び職員の数は合理的である。

図3 運営維持管理機構

別添 II



計画の1.5倍の取扱量(8年間平均)に対処するため、計画より17%多い維持管理要員を配しているが、運営主体の海口港集団会社の財務状況はこれを賄うための十分な健全性を備えている。表8に1993年～2000年の本事業の営業収入と運営維持管理費用の実績を、表9に2001年～2009年のその予測を示す。また、実施機関のオーナーシップにも問題なく、維持管理要員の技術力の維持・向上のために様々な試験・訓練を施しており、本プロジェクトの持続性に全く懸念はない。今後も海南省・海口市の経済発展と軌を一にして海口港の取扱貨物量が増大することが予想され、これに対処するため、海口港集団会社では第2期港湾拡張計画を策定中である。

表8：営業収入および運営維持管理費用（実績）

（単位：万元）

	1993	1994	1995 (完成年)	1996 (2年目)	1997 (3年目)	1998 (4年目)	1999 (5年目)	2000 (6年目)
営業収入	3,180	5,334	5,682	7,330	6,856	5,288	4,753	5,312
運営維持管理費用	1,287	2,532	3,315	4,321	4,085	3,026	2,843	3,911

注：運営維持管理費用には補助金、税金、減価償却費、支払利息等を含まない。

出所：実施機関資料

表9：営業収入および運営維持管理費用（予測）

（単位：万元）

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
営業収入	6,750	7,313	7,875	8,437	8,437	8,437	8,437	8,437	8,437
運営維持管理費用	3,996	4,268	4,540	4,812	4,812	4,812	4,812	4,812	4,812

注：運営維持管理費用には補助金、税金、減価償却費、支払利息等を含まない。

出所：実施機関資料

主要計画 / 実績比較

項目	計画	実績
事業範囲		
1. 第1バース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1万トン級バース (L153mxB20mxD8.8m) ・ バース長 183m ・ 水深 10m ・ 年間取扱量 化学肥料 20万トン セメント 15万トン 雑貨 5万トン 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1万トン級バース (L153mxB20mxD8.8m) ・ バース長 183m ・ 水深 10m ・ 年間取扱量 化学肥料 15万トン セメント 20万トン 雑貨 5万トン
2. 第2バース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1万トン(コテナ1.5万トン)級バース (L179mxB25mxD9.8m) ・ バース長 193m ・ 水深 10m ・ 年間取扱量 コンテナ 15万トン 穀物 15万トン 鋼材 10万トン 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1万トン(コテナ1.5万トン)級バース (L197mxB25mxD9.8m) ・ バース長 193m ・ 水深 10.2m ・ 年間取扱量 雑貨 15万トン 穀物 5万トン 鋼材 20万トン
3. 第9バース	計画なし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 40t多用途クレーン、コンテナ積降し設備据付
4. 技術協力	考察団派遣	考察団派遣なし
工期		
1. バース建設	1989年11月～92年12月	1989年11月～92年12月
2. 荷役機械	1991年8月～93年12月	1991年8月～95年9月
3. 技術協力	1991年11月～93年12月	なし
事業費		
外貨	2,589百万円	2,589百万円
内貨	2,804百万円	2,808.5百万円
	10,701万元	10,761万元
合計	5,393百万円	5,397.5百万円
うち円借款分	2,589百万円	2,589百万円
換算レート	1元 = 26.2円(1991年)	1元 = 26.2円(1991年)

出所： 実施機関資料他

海南島開発計画（海口港）に関する第三者評価者意見

中国交通運輸協会理事 孫琦珍

1. 計画の妥当性

アプレイザル当時、貨物取扱量の急激な増加および大型船舶対応能力の不足を解決し、海南省の経済的發展を促進するために、年間取扱量 80 万トンのバース（10,000DWT×2）の建設に必要な外貨全額が円借款で供給される本事業の必要性は高かった。当面中国政府の政策としては引き続きインフラ整備を重視しており、同地域経済開発に対する意欲も引き続き強く、これを支える海口港の輸送力を増強することは、現時点においても妥当性が高い。

2. 実施の効率性

本借款で調達することになっていた荷役機器の設置が 21 ヶ月遅延したため、本事業の効果の発現がそれだけ遅れた。また、実施中に、経済特別区優遇措置の廃止、後背地の産業立地、他の港湾との競争条件など外部条件の変化により、種別貨物取扱計画の変更があった。事業費については、外貨、内貨とも計画と実績の乖離はほとんど無かった。

3. インパクト

本事業は貨物種別には当初計画通りとはなっていないものの、全体としては運営開始直後から計画値 80 万トンを上回る取扱いを行っており、海口港全体の取扱量も 2000 年には 1990 年の 2.8 倍になった。なお 1 万トン級バースの完成によって、このクラスの船舶から小型船に積み替える必要がなくなった。このように本事業は海口港の新たな輸送需要を賄い、また貨物の積み替え費用、停船待ち費用の減少に大きく寄与していることで、十分な効果発現が見られている。

中央政府の特別区政策の変更、アジア通貨危機の影響にもかかわらず、背後地の海南省及び海口市の総生産高は一貫して成長を続けている。これには本事業実施によって海口港の輸送効率が向上されたことによる貢献があったと思われる。

本事業に起因する環境悪化は見られていない。

4. 事業の持続性

本プロジェクトの実施機関は海南省港務局であったが、1994 年の政府機構改革で港湾の運営は海口集团公司に受け継がれた。運営管理体制の健全性は妥当なものであり、財務上、技術上、特段の問題はない。