

客観性を確保するために、すべての個別評価に第三者意見を付しています。

～開発途上国の視点からも検証～

当行は、評価の客観性を確保するために、すべての個別評価について、開発途上国の有識者に評価結果の検証を依頼し、検証結果を第三者意見として公表しています。第三者意見は、事業ごとにその要旨を第三者の経歴と

もに紹介していますが、下記に例として「メラク・バカウニ・フェリーターミナル拡張事業(2)」(P.34参照)に対する第三者意見を全文掲載しています(他の事業についての第三者意見全文版は、当行ホームページをご覧ください)。

第三者意見全文版 6 インドネシア「メラク・バカウニ・フェリーターミナル拡張事業(2)」

妥当性

スマトラ島とジャワ島を結ぶメラク・バカウニ・フェリー線は、インドネシアにおいてきわめて重要な物流・旅客輸送航路である。東南アジアで最も活況を呈し、また交通量の多いフェリー航路として認知度は高い。メラク・バカウニ両港間の一日あたり輸送量は、車両が約3,500台、旅客数は1万3,000から1万5,000人に達する。一日あたり平均旅客数は、1980年から90年代の9,000から1万人と比較して1.5倍程度となっている。また、観光シーズン中は、旅客数が一日あたり8万人に達することもある。この数も80-90年代の4万～4万2,000人と比較して約2倍となっている。現在、大型フェリーは約18分間隔、小型フェリーは約30分間隔で航行している。一方、政策の整合性の観点からは、このメラク・バカウニ・フェリーターミナル拡張事業は、インフラ整備を通じた経済成長を図りたいインドネシア政府の政策を支援するODA政策に合致している。また、インフラ整備を通じた多くの民間投資を誘発している。つまり本プロジェクトは、地域経済における円滑な運輸拡大・開発に貢献している。

メラクとバカウニのフェリー港は、81年に開港し、ジャワ、スマトラ両島の円滑な輸送を実現した。財・サービスの物流促進に加えて、両島間の距離を大幅に縮める役割を果たし、人々の交通アクセスが改善した。その結果、両島在住の人々の往来、特に中低所得層の移動が大幅に活発化した。また、政府による移民政策の結果、スマトラ島のほとんどすべての県でジャワ島出身者が過半数を占めるに至っており、現時点で移住民の所得が低いことを考えると、安価な移動手段を提供するフェリー港の存在は彼らにとってとても重要である。また、現行の国家計画では、インドネシアの一体性を構築・維持する国家輸送システムにおけるメラク・バカウニ・フェリー航路の位置付けは重要なものとなっている。

インパクト

海上輸送の円滑化、利便性向上に加えて、メラク・バカウニ港の存在自体が地域社会にとってもきわめて重要である。特に、移民政策により継続的にジャワ島から移住してくる人々を考慮すると、スマトラ島に居住する住民全体に大きく貢献している。同様に、スマトラ島住民は産業の中心であるジャワ島のタンゲラン市でも数多く働いているので両島の関係はさらに緊密である。加えて、両港において商業従事者数が増加することで、両島間の交易と経済開発が促進されている。リゾート、観光、ホテル、レストラン等の観光開発によっても、地域経済が活性化される。

持続性

メラク・バカウニ港の運営・管理は、運輸省の監督の下、PT. ASDP(国営フェリー運行会社)が一括して行っている。現地住民のニーズに配慮して、よりの確な運営・管理を行っていく必要がある。同港から恩恵を受けているバンテン州とランブン州が維持管理に参画することも考えられよう。

Mr. Surjadi Soedirdja



インドネシア 内務大臣、政治・治安担当調整大臣、ジャカルタ特別州知事を歴任。内務大臣時代には、地方分権化を推進した。