

評価の客観性を確保するために、すべての個別事後評価に 開発途上国専門家の意見を付しています。

評価の客観性を確保するために、すべての個別事後評価について、開発途上国の有識者に評価結果の検証を依頼し、検証結果を途上国専門家の意見として公表しています。途上国専門家の意見は、事業ごとにその要旨を第三者の経歴とともに紹介していますが、下記に例として「コンスタンツァ南港整備事業」(P.101 参照)に対する途上国専門家の意見を全文掲載しています(ほかの事業についての途上国専門家の意見(全文)は、当行ホームページをご覧ください)。

開発途上国専門家の意見(全文) **37** ルーマニア「コンスタンツァ南港整備事業」



アウレリアン・ドキア博士

代表取締役
CONCEPT エコノミック・アンド・ビジネス・
コンサルティング
元ルーマニア国家民営化庁長官

妥当性

円借款により、コンスタンツァ南港におけるコンテナターミナルを整備した本事業は、ルーマニアおよび中欧・東欧地域にとって、時宜にかなった妥当性の高い事業である。ルーマニアが2007年1月に欧州連合(EU)に加盟したことを受け、貿易高が急増し輸送業務が急成長するなか、コンスタンツァ南港のコンテナターミナルに整備された施設の重要性は高まってきている。

コンスタンツァ港は黒海に面する最大の港で、欧州の10大港の一つである。コンスタンツァ港の南部分は、欧州で最も重要な水路であるライン・メイン・ドナウ運河の一部を成す黒海・ドナウ運河の起点に位置している。この特殊な位置関係のため、コンスタンツァ港の整備はルーマニア政府が高い優先度を置いているのみならず、運輸インフラ整備をめざす欧州全体の取組みの一部となっている。実際に、コンスタンツァ港は10の汎欧州回廊のうち、4号線(道路・鉄道)、9号線(道路・鉄道)、7号線(黒海を北海とつなぐ、ドナウ川に沿った水路)の3つの回廊と関わりがある。コンスタンツァをアントワープやロッテルダムなどの商業中心地と結ぶ汎欧州運輸回廊7号線は、より短く環境にやさしい貿易路で、海へのアクセスを持たない諸国にとっての重要なルートとなっている。黒海・ドナウ運河を経由してコンスタンツァと回廊7号線を結ぶルートは、極東から中欧までの貨物輸送にとって、4,000キロも短い輸送の選択肢を提供している。

しかし、ルーマニアの不十分なインフラ(道路、鉄道、コン

テナターミナル等)は、コンテナ輸送の障害となっており、ルーマニア政府がさらなる投資をもって対処すべき課題である。

有効性

本事業のあらゆるパフォーマンス目標は、当初の計画通り、または計画を上回って達成されている。第1に、コンスタンツァ港におけるコンテナ貨物の総取扱量は1996年の約8万6,000TEU*から2006年には約103万7,000TEUを超えるまでに急増した。うち、2004年4月に操業を開始したコンスタンツァ南港の新コンテナターミナルにおける2006年の取扱量は約87万TEUだった——当初の計画における2008年予測値を大幅に上回る取扱量である。これは、ターミナルの運営・維持管理を行っているConstantza South Container Terminal社(CSCT)による効率的な施設の運営により可能となったものである。CSCTは、ターミナルの取扱能力をさらに高めるために自己資金で投資を行い、この結果、質の高いサービスを維持しつつ、荷役効率は1時間あたり20~25コンテナに向上した。本事業の成功に貢献したもう一つの要因は、新ターミナルに整備された施設により、従来は不可能だった大型船舶がコンスタンツァ港に入港できるようになったことである。コンスタンツァ南港の新コンテナターミナルは、黒海で唯一、パナマックス級およびポストパナマックス級の大型船舶への対応が可能な港である。コンテナはここで、ウクライナ、トルコ、ブルガリア、セルビア、ハンガリーなどに向けたフィーダー船、荷船、貨車またはトラックに積み替えられる。現在、コンスタンツァ南港コンテナターミナルで取り扱われているコンテナ貨物の約75%はトランシップ用であり、コンスタンツァ港は事実上、地域における物流拠点となりつつある。整備事業の完了は18カ月遅延したが、当初計画額内の事業費にて実施された。

* TEU: Twenty-foot Equivalent Unit。サイズの異なるコンテナの量を、長さ20フィートコンテナに換算した時のコンテナ個数で表す単位。