

案件概要書

平成 24 年 3 月 28 日

国際協力機構アフリカ部アフリカ第三課

1. 案件名（国名）

国名：モザンビーク共和国

案件名：ナカラ港緊急改修計画準備調査

(Preparatory Survey on the Project of Urgent Rehabilitation of Nacala Port Development)

想定されるサブスキーム：一般プロジェクト無償

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における港湾セクター/北部地域の開発実績（現状）と課題

モザンビーク国（以下「モ」国）における主要な商業港としては、マプト、ベイラ、ナカラの三港があげられる。2009 年の実績では各港における年間取扱量/コンテナ取扱量(TEU)は、マプト港:約 8.2 百万トン/85,851TEU、ベイラ港:約 3.2 百万トン/91,029TEU、ナカラ港:1.3 百万トン/52,088TEU となっている。その背後圏としてはマプト港:マプト都市圏・南アフリカ共和国、ベイラ港:モザンビーク中部(マプト都市圏より北-ナカラ回廊より南)・ジンバブエ、ナカラ港:ナカラ回廊周辺地域・マラウイ・ザンビアと大きく分類され、主な取扱い貨物としてはマプト港:都市貨物・アルミ製品、ベイラ港:鉱物資源・ジンバブエへの資源、ナカラ港:農産品となっている。この中で、コンテナ取扱量が最も多いベイラ港は、航路の維持浚渫を行わなければならない、大型船舶の入港は限定的なものとなっている一方、ナカラ港は、現水深が深く、浚渫や防波堤建設などの設備投資をほとんど必要としないアフリカ南東部随一の天然の良港であり、ナカラ港をとりまく背後圏(ナカラ回廊)はモザンビーク政府により重点的な農工業振興が進められているだけでなく、開発が進む天然資源やマラウイ・ザンビアなどからの貨物等、貨物量は大幅に増加すると予測されている。また背後圏の経済発展による輸入規模の拡大、ダーバン港のキャパシティ超過に伴うトランジット貨物の取扱い規模の拡大なども見込まれる。そのため、ナカラ港はアフリカ南東部の拠点港となることが期待されており、輸送船舶の大型化に対応する必要がある。しかしながら、ナカラ港は施設によっては老朽化・損傷により倒壊の可能性があるだけでなく港湾自体の規模が小さいことから、今後予想される成長に対応できるようなキャパシティがないという課題があげられる。係る状況で同港を地域の貿易港の拠点として機能させるためには緊急改修と拡張のための工事が不可欠である。また、同港は運輸通信省港湾局及びモザンビーク港湾鉄道公社(CFM)と北部開発公団(CDN)の間で運営・維持管理に関するコンセッション契約を締結し運営されているが、実施能力は必ずしも十分とは言えず、課題の一つとなっている。

(2) 当該国における港湾セクター/北部地域の開発政策と本事業の位置づけ

港湾セクターに特化した国家計画は現時点では策定されておらず明文化されたものはないが、運輸通信省によれば、マプト、ベイラ、ナカラの三港は背後に繋がる国際回廊の拠点として今後の経済発展のために重要な位置づけを持っており、特にキャパシティに比して取扱量が限られているナカラ港については特に発展させていくべき港湾と位置付けられている。

(3) 港湾セクター/北部地域に対する我が国及び JICA の援助方針と実績

TICADIV 横浜行動計画において、「広域運輸インフラ」が重要な措置として挙げられ、「国内及び広域経済回廊の整備・拡充」を支援する旨が明記されている。また、我が国は、モ国の「幅広い経済成長を通じた貧困削減」を目指す国家開発戦略 PARPA II (2005-2009) の開発課題の 3 本柱の中で「経済発展」に重点を置き、その中でも「地方開発・経済振興」を援助重点分野と位置づけ、「産業の活性化」のための「経済インフラ整備」を積極的に支援していく方針で事業を進めており、「経済インフラ整備」プログラムの中でも、特にモ国の農産品の流通・人の移動の促進等、国内の経済開発の鍵を握る主要道路・橋梁、港湾の整備に加え、国内のみならず南部アフリカ域内の経済開発・産業振興に資する経済回廊の整備を実施していく方針である。本件の対象港湾であるナカラ港は、我が国が重点的に進めるナカラ回廊開発プログラムの中で極めて重要な事業であり、実施の意義は高い。なお、2011 年 5 月に承認された新国家開発戦略 PARP でも引き続き「幅広い経済成長を通じた貧困削減」のための行動計画・目標が設定されている。

(4) 他の援助機関の対応

本件の対象区間の港湾整備については他ドナーの協力は計画・実施されていない。

3. 事業概要

(1) 事業の目的（協力プログラムにおける位置づけを含む）

本事業は、ナカラ港の緊急改修を実施することにより、モザンビークにとって重要な北部の輸出入拠点であるナカラ港の機能低下リスクを回避することで正常な貿易活動が維持されること、同時に港湾荷役の効率性や船舶寄港時の安全性が向上することを目的とする。また、この港湾整備と他事業との連携により地域全体の経済成長・貧困削減を目指す。なお同案件の実施により、国内でも開発の遅れた北部地域のみならず、内陸国であるマラウイ、ザンビアの開発にも裨益することが期待される。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

ナカラ港。別添地図参照。

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容：

ナカラ港の緊急改修（施設：防舷材の設置、エプロン舗装等/機材：リーチスタッカー、ヤードシャーシ等）

2) コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネントの内容：調査で確認

(4) 事業実施体制（実施機関/カウンターパート）及び実施能力・維持管理能力

運輸通信省は国が管轄している港湾、鉄道、空港、運輸交通、気候観測インフラなどを統括しており、173 人の職員を抱え、港湾・鉄道に関しては技術面を担当する鉄道港湾公社（CFM）を傘下に置いている。空港建設、港湾整備等大型インフラ事業の実施経験があり、本件実施にも特段問題がないものと想定される。

(5) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類：B

② カテゴリ分類の根拠 本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010 年 4 月公布）に掲げる港湾セクターのうち大規模なものに該当せず、環境への望ましくない影響は重大でないと判断され、かつ、同ガイドラインに掲げる影響を及ぼしやすい特性及び影響を受けやすい地域に該当しないため。

③ 環境許認可 協力準備調査で確認

④ 汚染対策 協力準備調査で確認

⑤ 自然環境面 協力準備調査で確認

⑥ 社会環境面 協力準備調査で確認

⑦ その他・モニタリング 協力準備調査で確認

2) 貧困削減促進 協力準備調査で確認

3) ジェンダー 協力準備調査で確認

4) 気候変動との関連 協力準備調査で確認

(6) その他特記事項：「ナカラ港運営改善プロジェクト（2012. 4-2015. 3）」による技術支援あり。

4. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

(1) 類似案件の評価結果

案件名：アンゴラナミベ港改修計画 評価結果：現在実施中であり評価は実施されていない

(2) 本事業への教訓

・港の通常オペレーションと並行して本件工事を実施することになるため、施工の際の安全対策等について十分配慮する必要がある。

・インフレ率の高い国に対しては物価上昇への対応について留意しながら積算を行う必要がある。

以 上

モザンビーク ナカラ港位置図

