

令和 3 年度外務省 ODA 評価

平成 29 年度対スリランカ無償資金協力
(経済社会開発計画) の評価

(第三者評価)

報告書

令和 4 年 3 月

評価主任：専修大学経済学部教授 稲田十一

有限責任 あずさ監査法人

はしがき

本報告書は、有限責任あずさ監査法人が、令和3年度に外務省から実施を委託された「平成29年度対スリランカ無償資金協力(経済社会開発計画)の評価」について、その結果を取りまとめたものです。

日本の政府開発援助(ODA)は、1954年の開始以来、途上国の開発及び時代とともに変化する国際社会の課題を解決することに寄与しており、今日、国内的にも国際的にも、より質の高い、効果的かつ効率的な援助の実施が求められています。外務省は、ODAの管理改善と国民への説明責任の確保という二つの目的から、主に政策レベルを中心としたODA評価を毎年実施しており、その透明性と客観性を図るとの観点から、外部に委託した第三者評価を実施しています。

本件評価調査は、「平成29年度対スリランカ無償資金協力(経済社会開発計画)」を対象にプロジェクトレベルの評価を行い、今後の類似案件にも活用できる提言・教訓を導き出し、その内容を報告書にまとめ公表することを目的として実施しました。

本件評価は、評価主任(専修大学経済学部稲田十一教授)、有限責任あずさ監査法人で構成される評価チームが実施しました。評価主任である稲田教授には評価作業全体を総括・指導いただきました。また、国内調査及び現地調査の際には、外務省などの日本側関係機関はもとより、現地政府機関や民間企業など、多くの関係者からもご協力をいただきました。ここに謝意を表します。

最後に、本報告書に記載した見解は、本件評価チームによるものであり、日本国政府の見解や立場を反映したものではないことを付記します。

令和4年3月

有限責任 あずさ監査法人

平成 29 年度対スリランカ無償資金協力「経済社会開発計画」の評価〈概要〉

評価の実施体制

評価者(評価チーム)

- ・評価主任: 稲田 十一 専修大学経済学部教授
- ・コンサルタント: 有限責任 あずさ監査法人

評価実施期間: 2021 年 10 月～2022 年 3 月

現地調査国: スリランカ(オンライン調査実施)



トリンコモリー港に設置された浮標

評価の背景・対象・目的

本評価は、外務省が実施した対スリランカ無償資金協力「経済社会開発計画」(平成 29 年度交換公文(E/N)署名/供与額: 10 億円)を対象として、プロジェクトレベルの評価を行い、評価結果から今後の ODA の立案や実施のための提言・教訓を導き出し、また、国民への説明責任を果たすことを主な目的として実施された。評価対象事業は、日本で製造された係船浮標他、港湾整備関連資機材を供与することによって、港湾機能の強化を図り、もってスリランカの経済社会開発及び日系企業活動の支援に寄与することを目的としたものであった。

評価結果のまとめ

(1) 計画の妥当性

対スリランカ国別開発協力方針、自由で開かれたインド太平洋戦略、質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブなどの日本の主要政策と本プロジェクトとの間には強い関連性が認められた。また、本プロジェクトは、トリンコモリー県マスタープランや国家港湾マスタープランなどのスリランカの主要政策及び開発ニーズに整合していた。本プロジェクトでは、コミッティー(政府間協議会)が適時に開催され、サプライヤーが公正に選定されたことから、実施体制は適切であった。スリランカ港湾局(SLPA)などのスリランカ側関係機関は、本プロジェクトを実施するために必要な能力を有していた。また、本プロジェクトの計画プロセスは適切であり、一般財団法人日本国際協力システム(JICS)などの日本側関係機関の働きを高く評価する声が、スリランカ側関係機関やサプライヤー企業からも聞かれた。(評価結果: 極めて高い)

(2) 結果の有効性

港湾設備は計画どおり適切に供与され、トリンコモリー港の夜間航行の安全性向上や 24 時間運営体制の確立と港湾機能の向上が実現した。港湾設備に対するスリランカ政府の満足度も高い。ただし、供与設備の内、船舶は事故による故障、発電機は SLPA によって実施されるべき工事が新型コロナウイルス感染症による外出制限を受け遅延していて未完了であったことから、2 台のうち 1 台が本評価調査時点で使用されていない状況にあった。地域の社会経済開発や日系企業支援といったアウトカムレベルでの開発効果や外交的な効果は発現までに時間がかかるため、達成状況に関する明確なデータは、短期的には得られていない。各段階のプロセスは適切であり、関係機関は適切に役割を果たした。なお、2020 年以降の新型コロナウイルス

ス感染症の流行が、プロジェクトのモニタリングプロセスに影響を及ぼした。(評価結果:一部課題がある)

*(注)レーティング:極めて高い/高い/一部課題がある/低い

評価結果に基づく提言

(1)プロジェクトへの提言

▶ 大使館員による現地モニタリングの早期実施

現地モニタリングをできるだけ早く実施することを提言する。新型コロナウイルス感染症の状況を十分に考慮し、スリランカ現地の規制にそった感染予防対策を遵守することを要件とする。

▶ トリンコマリー港周辺の開発支援に向けた戦略の検討

地域経済への開発効果を、港湾開発という単体のプロジェクトで発現することは困難であり、物流を活性化し、投資を誘致して地域の経済社会の開発に繋げていくためには、周辺のインフラ開発も組み合わせた総合的な取組が必要である。以上より、本プロジェクトの成果を将来にわたって活かすため、日本国政府としてトリンコマリー港周辺地域の経済開発支援に向けた戦略を検討することを提言する。戦略検討にあたっては、周辺諸国において日本が推進する「日ASEAN 連結性イニシアティブ」などとの連携も考慮されることが望ましい。

(2)外務省が実施する無償資金協力(経済社会開発計画)への提言・教訓

〈提言〉

▶ プロジェクトに関するより積極的な情報発信

ODAの透明性を確保し、国民の理解を促進していくためにも、より積極的にプロジェクトに関する情報を発信していくことを提言する。

▶ プロジェクトの目的や効果発現に向けたロジックの明確化

計画当時の目的や効果発現に向けたロジックが曖昧である場合、事後的に再定義した目的について関係者間で意見の相違が生じ、納得感のある評価結果の導出が困難となる懸念がある。特に、外交的な効果についてはその再定義が困難なケースが多く、さらに評価のタイミングが適切でない(効果発現にはより長期間を要する)といった点も議論となり得る。以上の課題を踏まえ「経済社会開発計画」スキームの計画に際しては、目的や効果発現に向けたロジックを明確化するよう努め、その検討経緯を記録して保存することを提言する。

〈教訓〉

▶ 海外展開支援ツールとしての外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)

外務省が実施する無償資金協力(経済社会開発計画)は、入札図書作成から契約締結までを一貫して調達代理機関による手続だけで進められるという特徴がプロジェクトの迅速化と簡便化に繋がっている。また、パフォーマンス・ボンドが不要であること、対象が日本製品中心であることなどが、日本企業から好意的に受け止められている。以上より、「経済社会開発計画」スキームは、日本企業の海外展開を支援する有用なツールとなり得る。そのためには、プロジェクトを通じてどのように日本企業の海外展開を支援するのか、物品の内容や供与の目的について戦略的に検討することが重要である。

目次

第1章	評価の実施方針	1
1	評価の背景・目的	1
2	評価の対象	1
3	評価の方法	3
	(1)「評価の枠組み」の作成	3
	(2)机上調査	4
	(3)関係者へのインタビュー	4
	(3)プロジェクトサイト視察	4
	(4)評価判断及び提言・教訓の検討	4
4	評価の実施体制	4
第2章	評価対象の概要	5
1	スリランカ	5
2	トリンコマリ港	5
3	外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)	7
第3章	評価結果	8
1	計画の妥当性	8
	(1)目的の関連性	8
	(2)事業内容の整合性	9
	(3)実施体制の適切性	10
	(4)計画プロセスの適切性	11
2	結果の有効性	12
	(1)事業目的の達成度と効率性	12
	(2)実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性	25
第4章	提言・教訓	27
1	プロジェクトへの提言	27
2	外務省が実施する無償資金協力(経済社会開発計画)への提言・教訓	27
	(1)提言	27
	(2)教訓	28

地图



(出所: UN Geospatial)

第1章 評価の実施方針

1 評価の背景・目的

外務省は、ODAの管理改善とともに、行政機関としての国民への説明責任の確保を目的として、ODA評価(第三者評価)を実施している。外務省はODA政策の企画・立案を行う役割を有していることから、外務省のODA評価では、主に国別評価、課題別評価など政策レベルの評価を実施しているが、平成29年度(2017年度)からは、外務省が実施する無償資金協力事業についても、そのPDCAサイクルを一層強化するため、供与限度額10億円以上の完了案件は第三者によるODA評価の対象とすることとなっている。

以上の背景に基づき、外務省が実施した無償資金協力事業に対して、プロジェクトレベルの評価を行い、評価結果から提言・教訓を導き出し、その内容を報告書にまとめて公表することを目的として、本評価調査が実施された。

2 評価の対象

評価対象案件の概要は、下表のとおりである。

表 1-1 評価案件概要表

国・案件名	平成29年度対スリランカ無償資金協力(経済社会開発計画)
分野/Sector	地方開発 (Rural development)
援助類型	経済社会開発計画
要請書受領日	2017年1月25日
交換公文(E/N) 締結日	2017年4月12日
相手国コミッティーメンバー	国家政策経済省 (Ministry of National Policies and Economic Affairs) 港湾海運省 (Ministry of Ports and Shipping) スリランカ港湾局 (Sri Lanka Ports Authority)
調達代理機関 契約	機関名: 一般財団法人日本国際協カシステム (Japan International Cooperation System: JICS) 契約開始日: 2017年4月26日 契約完了日: 2020年10月26日
背景と必要性	(1) スリランカは、アジアと中東を結ぶ海上交通の要衝に位置し、インドなど南アジア諸国への近接性という地理的優位性を利用して南アジア地域の経済、貿易、物流のハブとなることを目指している。同国最大の港であるコロンボ港のコンテナ取扱量は順調な増加を遂げ、2014年には491万TEU(コンテナ取扱量、twenty-foot equivalent unit)、2015年には520万TEUと南アジア地域で最大である。 (2) スリランカの北東に位置する天然の良港であるトリンコマリ港は、周囲が深海で、外海の波が荒い時期であっても湾内は静謐であり、係留地として絶好の条件を有する。また、南アジアの経済成長を牽引するインドに近接することから、同港の開発はベンガル湾を囲む域内の連結性向上に大きく貢献するポテンシャルを有する。 (3) しかし、スリランカでは、2009年5月にタミル・イーラム解放の虎(LTTE)が壊滅するまでの約30年間続いた内戦の影響により、北部や東部を中心に基礎インフラが荒

	<p>廃し、開発が遅れている地域がある。東部州に位置するトリンコモリー港においても、内戦時に灯台などの航行援助施設が破壊され、そのままの状態で見捨てられていることから、依然として夜間航行ができないといった弊害が続いている。</p> <p>(4) 2016年5月の日・スリランカ首脳会談において、地域における需要の高まりと急速な成長を踏まえ、インド洋の重要なハブとしてスリランカの港湾開発の重要性が認識された。現在、スリランカ政府は長期的な港湾整備マスタープランの策定を進めているが、その一方でトリンコモリー港は、慢性的な予算不足から基本的な港湾施設や荷役機械の補修・修理が行われておらず、その目処も立っていない状況である。</p> <p>(5) 本計画は、SLPAへ港湾設備(係留浮標、航路標識、自動船舶識別装置(AIS)など)を供与することにより、係留地として絶好の条件を有するトリンコモリー港において、係留設備の拡張、夜間航行の安全対策や荷役処理の効率化など、より安全で効率的な港湾管理を可能とするための機能向上を図り、スリランカ国内の物流の改善や国際的な連結性の向上による経済成長の促進に寄与するものである。また、本計画は、東部州に位置するトリンコモリー港への支援であり、紛争影響地域の復興という観点からも実施の意義は大きい。</p>
--	--

目的と事業内容

目的と事業概要:

我が国で製造された係船浮標他、港湾整備関連資機材を供与することによって、港湾機能の強化を図り、もってスリランカの経済社会開発及び日系企業活動の支援に寄与する。

	計画・詳細計画	実績/見込み(時期)
1) 供与金額(インプット)	10億円	10億円(2020年11月)
2) 品目/資機材(インプット/アウトプット)	・ 我が国で製造された係船浮標他、港湾整備関連資機材(係留浮標、航路標識、自動船舶識別装置(AIS)など)	表 3-1 調達機材一覧表 3-1を参照。
3) 使用目的・成果(アウトプット/アウトカム)(定性的/定量的成果)	・ 港湾機能の強化(係留設備の拡張、夜間航行の安全対策や荷役処理の効率化など、より安全で効率的な港湾管理を可能とするための機能向上)	本報告書 第3章評価結果「2. 結果の有効性」を参照。
4) 期待される援助効果としての開発効果と外交上の意義効果(アウトカム/インパクト)(定性的/定量的効果)	・ スリランカの経済社会開発(スリランカ国内の物流の改善や国際的な連結性の向上による経済成長の促進、紛争影響地域の復興) ・ 日系企業活動の支援	本報告書 第3章評価結果「2. 結果の有効性」を参照。

外部条件
又は留意事項

特になし。

(出所:外務省提供資料を基に評価チームが作成。)

3 評価の方法

本評価調査は、令和3年11月から令和4年3月に実施された。調査の内容は、以下のとおりである。

(1)「評価の枠組み」の作成

外務省担当課室からの提供情報やインターネットで得られた公開情報を整理し、評価対象案件の目的、内容、効果などの情報を取りまとめた。これらの情報に基づき、本調査における検証項目や検証内容を含む「評価の枠組み」¹を作成した。評価基準は、ODA 評価ハンドブック（令和3年(2021年)7月）に基づき、「計画の妥当性」と「結果の有効性」の二つとした。

表 1-2 評価の枠組み(要約版)

評価基準	検証項目	検証内容
1 計画の妥当性	1-1 目的の関連性	1-1-1 スリランカの開発ニーズ及び開発政策との関連性
		1-1-2 日本国政府の外交政策及び開発協力政策との関連性
	1-2 計画された事業内容の整合性	1-2-1 スリランカの港湾分野における開発計画や活動との整合性
		1-2-2 スリランカの港湾分野に対する外交や開発協力のための日本国政府の計画や活動との整合性
	1-3 計画された実施体制の適切性	1-3-1 無償資金協力(経済社会開発計画)について日本国政府が想定する標準的実施体制との整合性
		1-3-2 スリランカ政府機関の港湾に関する実施運営体制や能力などに照らした適切性
	1-4 計画プロセスの適切性	1-4-1 無償資金協力(経済社会開発計画)について日本国政府の標準的な業務フローに比した適切性
	2 結果の有効性	2-1 事業の達成度と効率性
2-1-2 港湾関連設備供与の達成度と効率性(インプット/アウトプット)		
2-1-3 港湾関連設備の使用状況(インプット/アウトプット)		
2-1-4 港湾関連設備の供与や使用を通じた開発効果(アウトカム/インパクト)		
2-1-5 港湾関連設備の供与や使用を通じた外交上の効果(アウトカム/インパクト)		
2-2 実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性		2-2-1 無償資金協力(経済社会開発計画)について日本国政府の標準的な業務フローに比した適切性
		2-2-2 効果の発現や事業目的の達成に寄与した点/考慮すべきであった点

(出所: 評価チーム作成)

¹ 詳細版については、本報告書別冊を参照。

(2)机上調査

インターネットによる情報収集や各種の文献レビューを通じて、評価に必要な定性・定量データを収集し、分析を行った。

(3)関係者へのインタビュー

スリランカ政府関係機関、本プロジェクトにおける港湾設備のエンドユーザーであるトリンコマリ港職員、日本の外務本省や大使館員、本プロジェクトを受注した民間企業など、日本国内・スリランカ現地の関係者に対してインタビューを行った²。なお、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、インタビューはオンラインで実施した。

(3)プロジェクトサイト視察

スリランカで雇上したローカルコンサルタントを活用して、港湾設備が供与されたトリンコマリ一港の実踏調査を行い、供与した港湾設備の状態や運営管理状況を確認した。

(4)評価判断及び提言・教訓の検討

評価調査の結果を踏まえ、「計画の妥当性」「結果の有効性」の二つの評価基準について、定性的な評語による4段階のレーティング(極めて高い/高い/一部課題がある/低い)を行った³。また、評価結果からのフィードバックを念頭に、評価対象の関係者に対する「提言」、そして、評価結果に関連するより広範な留意事項などを含めた「教訓」を検討した。

4 評価の実施体制

本評価調査は、以下のメンバーで構成された評価チームが実施した。

- ・評価主任: 稲田 十一 (専修大学 経済学部教授)
- ・コンサルタント: 濱田 正章 (有限責任あずさ監査法人)
吉永 由美佳 (有限責任あずさ監査法人)

² 面談先一覧は本報告書の別冊を参照。

³ レーティング判断基準などの詳細は本報告書の別冊を参照。

第2章 評価対象の概要

1 スリランカ

スリランカは、南アジア地域に分類されるインド洋の島国で、ベンガル湾の南西、アラビア海の南東に位置する。首都は、コロンボの南東約 10km に位置するスリ・ジャヤワルダナプラ・コッテである。民族は、シンハラ人が約 75%、タミル人が約 15%である。公用語は、シンハラ語とタミル語で、連結語として英語も用いられている。宗教は、仏教徒が約 70%を占める。主要産業は繊維業と農業で、紅茶、ゴム、ココナツなどの生産が盛んである。2009 年に内戦が終結して以降、経済発展が着実に進行している一方、さらなる経済成長のために運輸・電力・上下水道などのインフラ整備が必要とされている。

スリランカの主要経済指標は下表のとおりである。近年は、堅調な経済成長を達成しているが、2019 年は同時多発テロ事件の影響により経済が減速し、実質 GDP 成長率はプラス 2.26%となった。2020 年以降、新型コロナウイルス感染症の影響を受けてさらに経済が低迷し、実質 GDP 成長率は-3.57%となった。2021 年以降も、厳しい経済状況が続いている。

表 2-1 スリランカの主要経済指標

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
名目 GDP(10 億米ドル)	87.4	87.9	84.0	80.7
1 人当たり名目 GDP(米ドル)	4,076.8	4,057.3	3,851.7	3,678.7
インフレ率(%)	6.6	4.3	4.3	4.6
失業率(%)	4.2	4.4	4.8	5.8
人口(百万人)	21.4	21.7	21.8	21.9

(出所: IMF)

スリランカは、日本が海上輸送路の確保や南アジア地域との経済関係を発展させる上で、地政学的な重要性を有する。日本は主要なエネルギー資源である石油を中東から輸入しているが、その輸入経路の約 8 割がスリランカの南に位置する海上航路を通過する。日本と中東を結ぶ重要な海上輸送路を持続的に確保するためにはインド洋の安定が重要であり、スリランカの港湾の発展と南アジア地域との連携強化を実現し、インド洋の安定確保に繋げる必要がある。

日本国政府は、2016 年に「自由で開かれたインド太平洋」戦略を掲げ、インド太平洋地域の平和と安定のための取組を進めている。また、日本は開発協力大綱において、アジア域内の連結性強化をはじめとする貿易・投資環境の整備など、成長を通じた経済発展の基盤を構築するための協力を行うとの方針を掲げる。

2 トリンコマリー港

トリンコマリー港はコロンボ港、ゴール港、ハンバントタ港に次ぐスリランカで 4 番目に大きな港である。紛争の影響により近代化が遅れたが、現在、商用港としての開発が進められている。水深が深く、世界でも有数の天然の良港と言われている。トリンコマリー港は、石油、小麦、セメ

ントなどの素材の輸入港として活用されており、これらの素材は同港付近で備蓄・加工され、国内や近隣諸国に販売されている。港には、Ashroff 棧橋、Tokyo Cement 棧橋、Prima Ceylon 棧橋、Oil 棧橋という四基の棧橋がある。Ashroff 棧橋は SLPA が運営管理しており、その他の三基は民間企業が運営管理している。



図 2-1 トリンコマリー港

(出所: National Port Master Plan: The Trincomalee Port Development Plan, Volume 3 (Part 1), March 2019)

スリランカはインド洋を東西に横切る主要な海上交通路に近接し、アジアと中東アフリカ、ヨーロッパ地域をつなぐ場所に位置する。北にはインド、バングラデシュ、パキスタンなどが位置しており、著しい成長が見込まれるマーケットに近接していることから、多くの企業が現地へ進出している。日本企業の郵船ロジスティクスや SG ホールディングス、近鉄エクスプレス、日本通運などが支店の設立や現地大手企業への資本参加などを行っている。

インド洋を渡って貿易を行う諸国にとって、スリランカの貿易港は重要な位置にある。SLPA が港湾を管理しているが、ジェットレポートによると、貨物の取り扱いや作業時間の長さなど、港湾の運営管理が課題となっている。



図 2-2 スリランカ的主要な港(青点)

(出所: National Port Master Plan: Volume 1 (Part 1), p.25.)

3 外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)

外務省が実施する無償資金協力は、機動的な実施を確保する必要があるものなど、外交政策の遂行上の判断と密接に関連して実施される。十分な時間をかけて事前調査を行い、計画上の事業効果を設定する JICA の無償資金協力事業とは性質が異なる。

「経済社会開発計画」は、2015 年 3 月まで「ノンプロジェクト無償」(通称「ノンプロ」)という名称にて、事業(プロジェクト)実施への資金供与ではなく、経済社会開発努力を推進することを目的とした物資輸入のための外貨支援として 1987 年度に開始された。実施にあたっては、被援助国政府の代理人となって、調達代理機関が物資調達を行う。また、日本国政府側と被援助国政府側が緊密に協議する場としてコミッティーが開催され、関係機関の連絡を密にする上で重要な役割を果たしている。コミッティーは、在スリランカ日本大使館、被援助国政府の代表者によって構成され、アドバイザーとして調達代理機関も参加する。

主な分野は、保健医療(機材)、道路(補修機材)、燃料(石油など)である。物品の内容や調達先は、被援助国政府の意向、当該物品の特性などにに基づき個別に判断されるが、経済社会開発計画では、一般的には契約者を原則として日本企業とした上で、物品を日本製品に限定しない契約タイド・調達アンタイド方式が採られる。特に、被援助国が後発開発途上国(Least Developed Country:LDC)である場合は、調達アンタイドとなる。一方、経済社会開発計画で物品を供与することが、途上国とともに「質の高い成長」を目指す日本の経済外交や、日本の地方創生に資すると考えられる場合や、日本経済対策を目的とする補正予算を原資とする場合などは、物品を日本製品に限定する調達タイドとすることもある。2011 年度に東日本大震災の被災地の工業製品を供与する取組が実施されたことなどに伴い、建設機材や次世代自動車など、日本製品を供与対象とする事業の比率が高まっている。

第3章 評価結果

1 計画の妥当性

レーティング： 極めて高い

判断根拠：

- ・ 「目的の関連性」、「計画された事業内容の整合性」、「計画された実施体制の適切性」、「計画プロセスの適切性」の全ての項目について、高く評価した。

(1)目的の関連性

ア スリランカの開発ニーズ及び開発政策との関連性

2017年1月、当時のウィクラマシンハ首相は、「力強いスリランカ(an empowered Sri Lanka)」と題した国家経済開発計画を発表した。本計画では、インド洋の心臓部に位置するスリランカの使命として、地域経済と海運のハブとなるとの方針が示された。さらに、国内の全ての人々に富を配分するための開発努力として、南西部と北東部における経済回廊の形成や新たな産業ゾーンの設立に取り組むとの構想が示されている。

本プロジェクトが実施されたトリンコモリーは、アジア有数の天然の良港であるトリンコモリー港を擁する東海岸最大の都市である。1980年代以降は内戦の被害を受けたが、内戦終結後は観光地として人気が高まっている。2017年に都市開発庁(Urban Development Authority: UDA)が策定したトリンコモリー県マスタープラン(Trincomalee District Master Plan: TDMP)によると、トリンコモリーは「物流と観光のハブとして都市化され、ベンガル湾と周辺国を中心とした海運、物流、産業の拠点となる世界有数の港町に生まれ変わる」と記載されている。スリランカ財務省(Ministry of Finance)へのインタビューにおいても、トリンコモリーは東部州の州都で行政サービスの重要な拠点であることや、地域開発のためにトリンコモリー港の発展が必要不可欠であるとの意見が確認された。

以上の情報を踏まえると、港湾関連設備の供与を通じて、トリンコモリー港の機能強化と周辺地域の社会・経済開発を目的とした本プロジェクトは、スリランカ及びトリンコモリーの開発ニーズ及び開発政策に整合していたと判断できる。

イ 日本国政府の外交政策及び開発協力政策との関連性

平成29年度(2017年)開発協力重点方針においては、開発協力大綱の下、国際社会の平和と安定及び反映の確保に貢献すべく「自由で開かれたインド太平洋」戦略を推進していくこと、「質の高いインフラ」の展開を一層推進して開発途上国と共に質の高い成長を目指していくこと、などが日本の開発協力の基本方針として示されている。

「自由で開かれたインド太平洋」とは、インド洋と太平洋を繋ぎ、アフリカとアジアを繋ぐことで国際社会の安定と繁栄の実現を目指すという考え方である。構想実現の三本柱として、①法の支配、航行の自由、自由貿易などの普及・定着、②経済的繁栄の追求、③平和と安定の確保、が挙げられている。外務省へのインタビューにおいて、「自由で開かれたインド太平洋」の実現

に向けて、スリランカを含むインド洋地域の連結性強化と持続的な成長の支援の観点からトリンコマリー港への機材供与が行われたことを確認した。

また、日本国政府は 2013 年に経協インフラ戦略会議を立ち上げ、「インフラシステム輸出戦略」を作成し、首相や閣僚のレベルで、日本のインフラ技術の海外展開に取り組んでいる。さらに、日本国政府は、途上国の質の高い成長を実現するためには、透明性、開放性、経済性なども考慮することが重要という考え方の下、「質の高いインフラ」の重要性を国際社会に発信してきた。2016 年 5 月に開催された G7 伊勢志摩サミットでは、「質の高いインフラ投資推進のための G7 伊勢志摩原則」が合意された。さらに日本は議長国として、第 24 回経協インフラ戦略会議で立ち上げられた「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」を発表した。

2016 年 5 月、G7 伊勢志摩サミットのアウトリーチ会合参加のために来日したシリセーナ大統領と安倍首相による首脳会談が実施された。本会談では、海上ルート安定に向けた支援に対するニーズの高まりや急速な成長を踏まえたハブとしての港湾開発の重要性について首脳間で認識が確認された。安倍首相からは、「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」の下、スリランカとの協力を強化していくとの方針が述べられた。

外務省へのインタビューによると、本プロジェクトは、上記の首脳会談を契機としてスリランカからの要請に至ったものである。要請に至った経緯、当時の日本国政府の方針、本プロジェクトの内容を踏まえると、本プロジェクトには、日本国政府の「自由で開かれたインド太平洋」戦略や「質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ」などの政策との強い関連性が認められる。

(2) 事業内容の整合性

ア 港湾分野におけるスリランカの計画や活動との整合性

島国であるスリランカは、地域の交通ハブとしての役割を維持するために、港湾機能と競争力を強化し続ける必要がある。スリランカ政府は、アジア開発銀行(Asian Development Bank: ADB)より 150 百万米ドルの技術支援の助成金を受け、国家港湾マスタープラン(National Port Master Plan: NPMP)を策定した。NPMP は 2018 年 11 月に完成した。本マスタープランには、トリンコマリー港のゾーニング計画やトリンコマリー港開発計画も含まれている。

NPMP によると、トリンコマリー港は、世界有数の天然の深海港であるという利点を活かして穀物、セメント、石油などのバルク貨物を取り扱う重要な港であり、停泊する船舶に対して積替えや乗換え、係留などのサービスを提供する拠点としても位置付けられている。

NPMP におけるトリンコマリー港開発計画では、従来、日中しか入港・出港ができなかったトリンコマリー港において、夜間ナビゲーションに必要な設備を導入し、港の接続性を改善するという方針が示されている。さらに、NPMP では船舶航行安全システム(Vessel Traffic Management System: VTMS)をはじめとする港湾機能の IT 化の重要性も示されている。トリンコマリー港の開発に向けた短期・長期的優先実施事項として示された内容は、以下のとおりである。

- ・ 夜間ナビゲーションの導入(短期目標)

- ・ Ashroff 棧橋のアップグレード(短期目標)
- ・ 新たな石油埠頭の開発(短期目標)
- ・ セメント埠頭のアップグレード(短期目標)
- ・ コンテナターミナルの開発(官民連携による長期目標)

本プロジェクトは、トリンコモリー港に対して、VTMS、浮標、灯台などの港湾設備を供与することで、同港の港湾機能を強化し、港の 24 時間運営の実現を目指すものであった。本プロジェクトの内容は、NPMP で策定されたトリンコモリー港の開発方針に正確に合致していたと判断できる。

イ スリランカの港湾分野支援のための日本国政府の計画や活動との整合性

平成 24 年(2012 年)6 月の対スリランカ国別援助方針では、以下の基本方針と重点分野が示されている。

援助の基本方針(大目標)： 後発開発地域に配慮した経済成長の促進
 重点分野(中目標)： ①経済成長の促進、②後発開発地域の開発支援、③脆弱性の軽減

本プロジェクトは、上記の援助方針を念頭において形成されたものである。内戦の被害を受けたスリランカ北東部のトリンコモリー港のインフラ整備を支援することで、地域の社会・経済開発を目指した本プロジェクトは、日本の対スリランカ国別援助方針と整合していた。スリランカにおける港湾物流や港湾開発を対象とした外国投資の多くは、南西部のコロンボ港やハンバントタ港に集中している。こうした中、復興支援も念頭におき、北東部のトリンコモリー港の支援を決定した日本の援助政策は上記の大目標達成のためにも妥当であったと判断できる。さらに、スリランカの港湾開発の方向性を示した NPMP は、ADB が「日本貧困削減基金」を通じて資金提供した技術支援事業で策定されたものである。本プロジェクトと ADB の NPMP 策定事業には関連性が認められ、両プロジェクトによる相乗効果が期待できることも高く評価できる。

(3)実施体制の適切性

ア 無償資金協力(経済社会開発計画)について日本国政府が想定する標準的実施体制との整合性

2017 年 5 月に JICS が本プロジェクトの調達代理機関に選定された。同月、スリランカ側からは国家政策・経済省(Ministry of National Policies and Economic Affairs)⁴、日本側からは在スリランカ日本大使館及び JICS が署名者となり、コミッティー(政府間協議会)が開催された。スリランカ側では、プロジェクトの実施に係る業務は、港湾・海運省(Ministry of Ports and Shipping)の下部組織で、供与される港湾設備のエンドユーザーである SLPA が担った。本プ

⁴ 省庁名は当時。

プロジェクトの受注企業は、外務省のノン・プロジェクト無償資金協力に係る調達手続実施要領の手順に従い、公正な入札プロセスを通じて選定された。以上より、本プロジェクトの実施体制は、想定される標準的実施体制と整合していた。

イ スリランカ側関係機関の実施運営体制や能力などに照らした適切性

JICS へのインタビューによると、スリランカ側の本プロジェクト実施機関であった国家政策・経済省は、日本の無償資金協力事業に関する手続に精通しており、コミッティー議事録への署名や資金移動に係る関係者調整などにもスムーズに対応した。また、港湾設備のエンドユーザーである SLPA は、供与された設備の構成や仕組み、利用方法をよく理解しており、本プロジェクトを受注した日本企業との技術面での調整は円滑に行われた。また、港湾設備調達に関する諸手続についても、SLPA は協力的に対応した。

VTMS 導入に関する事前調査を担当した日本企業のコンサルタントへのインタビューによると、事前調査時に本プロジェクトと同様のシステムが既に運用されているコロンボ港の状況を鑑みて、SLPA の技術レベルが十分であることが確認されている。また、本評価調査では、本プロジェクトの各ロットを受注した日本企業へのインタビュー及び現地代理店への書面調査を行い、SLPA が供与設備を取り扱うに十分な技術と経験を有していることが確認された。さらに、本評価調査において、トリンコマリ港へのサイト視察を実施し、設備の使用状況を確認したところ、現場スタッフは供与された設備の操作方法を十分理解しており、運用上の問題は発生していない様子であった。

以上より、スリランカ側の関係機関は、本プロジェクトを実施し、供与された港湾設備を運用する上で、適切な能力を有していたと判断できる。

(4) 計画プロセスの適切性

ア 無償資金協力(経済社会開発計画)について日本国政府の標準的な業務フローに比した適切性

前述のとおり、本プロジェクトは 2016 年 5 月に実施された日・スリランカ首脳会談を契機に計画されたものである。計画内容には、スリランカ側のニーズや地域特性、日本の対スリランカ国別開発協力方針などの援助政策が考慮されている。

調達代理機関として JICS が選定され、コミッティーが開催された後の詳細計画段階でも、本プロジェクトの計画プロセスは、外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)の標準的なフローに沿って適切に遂行されている。本プロジェクトで遂行された標準的な手続概要は以下のとおりである。

- ① 要請品目について自己資金や他の援助機関からの予算で調達する予定がないことを実施機関との間で確認する。
- ② 機材の使用用途、エンドユーザーの知識レベル、納入先環境などを確認した上で、要請機材の妥当性(グレードなど)を検証する。

- ③ メーカーから収集した下見積りを参考に調達可能数量を提案する。
- ④ 全ての要請機材の合計金額が予算内に収まらない場合は、実施機関(又はエンドユーザー)及び在スリランカ日本大使館との間で調達優先順位について調整した上で調達品目を確定する。なお、入札後に残余金が発生した場合は、この優先順位に沿って追加調達品目を採用する。

なお本評価調査におけるスリランカ側関係機関や日本企業へのインタビューでは、本プロジェクトの遂行に中心的な役割を果たした JICS や在スリランカ日本大使館などの日本側関係機関の働きを高く評価するコメントが多く聞かれた。

2 結果の有効性

レーティング：一部課題がある

判断根拠：

- ・ 「事業の達成度と効率性」について、港湾設備は計画どおり適切に供与された。これにより、トリンコマリー港の夜間航行の安全性向上や 24 時間運営体制確立を実現し、港湾機能の向上が実現した。供与された港湾設備に対するスリランカ政府の満足度も高い。
- ・ ただし、供与設備の内、船舶は事故による故障、発電機については SLPA による必要な工事が新型コロナウイルス感染症による外出制限を受け遅延し未完了であったことから、2台のうち1台が本評価調査時点で使用されていない状況にあった。
- ・ 同じく、「事業の達成度と効率性」について、事業目的である地域の社会経済開発や日系企業支援といったアウトカムレベルでの開発効果や外交的な効果は発現までに時間がかかることから、その達成状況に関する明確なデータは、少なくとも短期的には得られていない。
- ・ 「実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性」について、各段階のプロセスは適切であった。日本側・スリランカ側関係機関は、適切に役割を果たした。
- ・ 2020 年以降の新型コロナウイルス感染症の流行による経済停滞や移動制限などの各種規制がプロジェクトの効果発現とモニタリングプロセスに影響を及ぼした。

(1) 事業目的の達成度と効率性

ア 資金供与の達成度

外務省資料より、2017 年 8 月 2 日に日本国政府からスリランカ政府の口座に援助支援金が振り込まれており、計画どおりに資金が供与されていることを確認した。また、表 3-1 調達機材一覧に示すとおり、資金の支出先である受注企業と調達した機材／サービス及びその調達金額合計が当初計画どおり 10 億円であることを確認した。

イ 港湾設備供与の達成度と効率性

本プロジェクトの供与機材は、2019 年 2 月、7 月、10 月、11 月の四回に分けて輸送された。

第一回目の入札時に価格競争が働いた結果、残預金が発生したことから、エンドユーザーである SLPA の要請を受けて政府間で協議を行い、追加調達する設備・機材の品目が確定した。本プロジェクトで調達された港湾設備は全て日本メーカーの製品であり、受注企業や JICS へのインタビューによると、調達価格は適正であった。供与機材・設備は、調達代理機関との契約条件に基づき、サプライヤーやメーカー側に起因する故障や不具合に対処する 1 年間の保証とメンテナンスや部品調達に対応可能な現地代理店が確保されていた。スペアパーツは無償又は有償で交換できる。

2019 年 3 月、8 月、11 月、12 月に全ロットをエンドユーザーである SLPA が受領した。供与機材を受領後、設置作業とトレーニングが実施された。

表 3-1 調達機材一覧

ロット	受注企業	機材／サービス	数量	追加調達	契約金額(円)
-	日本国際協力システム	調達代理	1 式	-	28,700,000
1-1	兼松株式会社	船舶	1 式	-	84,759,000
1-1		スペアパーツ	1 式	-	261,000
2	国際臨海開発研究センター／日本港湾コンサルタント	コンサルタントサービス	1 式	-	17,531,000
2		追加コンサルタントサービス	1 式	追加調達	11,702,476
3-1	三菱商事株式会社	VTMS (Vessel Traffic Management System)-01	1 台	-	95,846,920
3-1		VTMS-01 用マグネトロン、インカートリッジ(スペア)	4 式	追加調達 1	660,220
3-1		シャックル (No. 4)	2 式	追加調達 2	107,000
3-2		VTMS-02	1 台	-	73,539,540
3-2		VTMS-02 用マグネトロン、インカートリッジ(スペア)	4 式	追加調達 1	651,480
3-2		シャックル (No. 5、6、7、8)	14 式	追加調達 2	404,600
3-1		VHF 再プログラム	1 式	追加調達 4	2,001,694
3-2					
3-3		係船浮標	1 式	-	145,995,800
3-3		係船浮標	1 式	追加調達 1	148,594,800
3-3		LED ランタン(係船浮標用)	1 式	追加調達 3	800,000
3-4		航海用浮標 (No.1、2)	2 式	-	47,648,260
3-5		航海用浮標 (No.4、6、12、13、14)	5 式	-	82,596,700
3-6		航海用浮標 (No.9、10)	2 式	-	29,357,910
3-7		航海用浮標 (No.3、5、7W、7S、8、11)	6 式	-	98,894,290

ロット	受注企業	機材／サービス	数量	追加調達	契約金額(円)
3-8		航海用浮標(No.7E)	1 式	-	17,406,340
3-9		燈台(LH-01)	1 式	-	26,707,120
3-10		燈台(LH-02)	1 式	-	26,707,120
4-1	株式会社 シリウス	消火ポンプ	10 台	-	21,355,450
4-1		消火ポンプ	4 台	追加調達	8,532,180
4-2		発電機	1 台	-	14,669,550
4-2		発電機	1 台	追加調達	14,569,550
合計					1,000,000,000

(出所: JICS)

■ 船舶(ロット 1)

2019年3月1日にロット1の船舶とスペアパーツ(エンジン用)をSLPAが受領した。2019年4月9日から4月11日までメーカーと入札業者が操船、離岸・接岸の方法などに関する操作・メンテナンスについてのトレーニングをSLPA職員に実施した。ロット1はコロンボ港経由でトリンコマリ港に輸送されることになっていたため、トリンコマリ港に勤務するSLPA職員16名がコロンボでトレーニングを受けた。

■ コンサルティングサービス(ロット 2)

ロット2のコンサルティングサービスの主な内容は、ロット3で調達するVTMSに関する調査と入札準備・評価であった。港の24時間運営を実現させてさらに多くの船を係留できるようにしたいというSLPAの意向を踏まえた現地調査と、自然環境の確認調査が行われた。当初は、調査と設計、概算工費の積算、入札図書の作成に関する一連の入札準備が業務範囲であったが、入札書類の評価が追加された。よって、ロット2は2018年7月31日に完了した。

ロット3において供与予定であった大型係船浮標の施工は、SLPAにとって初めて実施する業務であった。ロット2の入札業者がSLPAの要望に応じて、設計・施工に関する必要最小限の考え方やノウハウを記載した技術ノートをサービスで作成してSLPA職員に提供し、トリンコマリとコロンボで1日ずつトレーニングを行った。

■ VTMS・浮標・灯台(ロット 3)

ロット3のVTMSは、周波数の変更が必要になったため、それに対処するための再プログラミングを経て、2020年6月25日に設置が完了した。受注企業のVTMS担当者は、トリンコマリに約一か月半程度滞在して対応した。SLPAは、VTMSの付属品、係船浮標、航海用浮標、灯台を2019年8月7日に受領した。通常、浮標などの設備の施工は業者が行うことが多いが、本プロジェクトでは、受注企業の監督・指導の下、SLPAが施工した。船浮標、航海用浮標、灯台は、2019年10月19日に設置が完了した。さらにSLPAは、追加機材の係船浮標用LEDランタンを2019年11月29日に受領した。

灯台、浮標の設置に先立ち、2019年10月11日と10月12日にコロンボで灯台、浮標の使用法、メンテナンスについてのトレーニングが行われ、SLPAから17名が参加した。VTMSの操作法、メンテナンス方法、AISレーダーについてのトレーニングはトリンコマリで行わ

れ、SLPA 職員 6 名が出席した。SLPA へのインタビューで、コロンボ港での勤務が経験のある SLPA 職員は本プロジェクト前に VTMS の使用経験があり、操作などに課題を抱えていたが、本トレーニングで解決することができたとの意見が得られた。ロット 3 の供与設備に不調が生じた場合、SLPA はメーカー現地代理店に連絡することになっている。機材の不調が生じた場合には、現地代理店から部品などを入手できる。

■ 消防ポンプ・発電機(ロット 4)

2019 年 12 月 3 日にロット 4 の消防ポンプと発電機の追加機材を含む全台数を SLPA が受領した。消防ポンプは部品の購入窓口となる現地代理店はあるものの、現地メーカー代理店はない。よって、受注企業が第三国エンジニアを派遣し、2019 年 12 月 12 日にトリンコモリーで消防ポンプの試運転を含むトレーニングを実施した。スリランカには供与した消防ポンプと同様の製品がないため、故障などで部品交換が必要になった場合には、現地代理店を通して輸入する必要がある。その他、技術的な問題が生じた場合には現地代理店が対応する。

発電機の搬入・設置とトレーニングは現地メーカー代理店が対応した。2020 年 1 月 14 日に発電機の設置が完了し、2020 年 1 月 31 日にトレーニングが完了した。また、現地代理店はメンテナンスに関するマニュアルを提供している。発電機のスペアパーツなども供与されているが、故障などで部品交換が必要になった際には、現地メーカー代理店を通して部品を入手できる。

ウ 設備の使用状況

本評価調査では、2022 年 2 月 7 日から 2 月 9 日にトリンコモリー港の視察を行い、本プロジェクトで供与された港湾設備の使用状況を確認した。視察の結果、船舶が事故によりプロペラを損傷し、2022 年 3 月に予定される修理までは航行ができない状況となっていることと、ケーブル工事が完了していないため、発電機のうち 2 台のうち 1 台が、現在まで未使用であることを確認した⁵。その他の設備については、総じて適切に使用され、必要なメンテナンスが実施されていることを確認した。

■ 船舶

供与された船舶(名称: Trinco 1)は、2019 年 4 月に実施された運航・保守に関するトレーニングの後、2019 年 10 月 16 日にトリンコモリー港に搬入された。Trinco 1 は、トリンコモリー港でパイロットポートとして使用された。具体的には、入港する船舶に副港長(Deputy Harbor Master)を案内するために使用される。船上では、副港長と船長、乗組員が、船舶の到着計画や停泊場所などの情報を把握し、船を安全に入港させるための作業を行う。

Trinco 1 のオイル交換などの基本的なメンテナンスはトリンコモリー港の職員 3 名が担当し、その他のメンテナンスは、トリンコモリー港の機械技師が担当している。定期メンテナンスに際しては、コロンボ港のメンテナンスチームがトリンコモリー港を訪れ、作業を行う。Trinco 1 の供

⁵ プロペラ修理及びケーブル工事に関する最新の状況と今後の予定については、2022 年 3 月 15 日にメールにてトリンコモリー港に確認した。

与から現在までの使用時間が短いため、メンテナンス費用は発生していない。スペアパーツは、トリンコマリー港の倉庫に安全に保管されている。

Trinco 1 は、2020 年 1 月 29 日に発生した事故でプロペラを損傷しており、現在は使用されていない。航行ルート上に岩の危険を知らせる航行浮標が設置されているが、コックス(舵取り)が岩を浮標と見誤り、プロペラを岩に衝突させたことが要因で事故が生じた。設備の維持管理はスリランカ側の責任の下で行われるものであり、プロペラは、2021 年 6 月にコロンボドックヤードにて一旦修理されたものの、不具合(高速時の振動)が改善されなかったことから、メーカーの純正品に交換することとなった。プロペラ交換は、新型コロナウイルス対策に伴う移動制限や SLPA の調達プロセスに期間を要し、2022 年 3 月を予定している。それまでの期間は、旧船が利用されている。



図 4-1 供与した船舶(Trinco 1)

■ VTMS

VTMS は、①船舶自動識別装置(Automatic Identification System: AIS)、②レーダー、③VTMS というソフトウェアの 3 つのパーツから構成される。物体に設置された AIS アンテナがレーダー塔に設置された受信ユニットに VHF 信号を送り、受信ユニットが VHF 信号をデコードし、モニターに表示するという仕組みになっている。VTMS は、浮標、船舶、灯台、その他あらゆる物体の位置と動きを追跡するが、前提条件として、追跡対象の物体に AIS アンテナが設置され、そのスイッチが入っている必要がある。船舶がトリンコマリー港の水域に入った際に AIS アンテナがオフになっていた場合、「海上人命安全条約(SOLAS)」に従って、その船舶に対して法的措置を取ることができる。悪天候時など VHF 信号の強度が低下した場合や、AIS アンテナを設置していない小型漁船が入港した場合、船舶が技術的問題から AIS アンテナをオフにした場合などには、レーダーで船舶の動きを捕捉し、追跡する。

副港長によると、VTMS は非常に使いやすいソフトウェアであり、SLPA はこのシステムに完全に精通している。納入時から現在まで、システムのバグなどの技術的な問題は生じていないが、仮に問題が発生した場合は現地代理店に連絡して適切に対処することになっている。システムのアップデートが必要な場合には現地代理店から SLPA に通知され、SLPA が VTMS のバージョンを常に最新の状態に保つようしている。マグネトロン(VHF 信号を画像に変換する装置)、インクカートリッジ、モニターなどのスペアパーツがモニタリングルームの隣にある記録室

に保管されている。

VTMS を用いて 24 時間体制で港を監視するために、VTMS チームには 3 名の海上交通管制官と 4 名のメッセンジャーの計 7 名のスタッフが配置されている。VTMS チームは、12 時間の交代制で 24 時間勤務を維持している。

■ 航海用浮標／係船浮標

本プロジェクトにより、トリンコモリー港には、16 基の航海用浮標と、2 基の係船浮標が設置された。航海用浮標は、航行可能な水域を示す水路の形成に使用される。係船浮標は、船舶の係留のために使用される。航海用浮標には、右舷浮標(赤)、左舷浮標(緑)、特殊浮標(黄)、方位浮標(黄・黒)など様々なタイプがあり、例えば、危険地帯は、黄と黒の方位浮標で識別される。本プロジェクト以前は、トリンコモリー港には地元で作られた航海用浮標が設置されていたが、これらには LED ライトや AIS アンテナ、AIS アンテナ用の太陽電池パネルが設置されていなかったため、古い浮標は全て新たな航海用浮標に置き換えられた。また、本プロジェクト以前は、トリンコモリー港に係船浮標はなかったが、現在トリンコモリー港は係船浮標を 2 基有するスリランカ唯一の港となっている。

これらの浮標は、24 名のクルーにより、洗浄、清掃、再塗装などのメンテナンスが行われている。なお、係船浮標一台に設置された LED ライトがボートとの事故で破損してしまったため、近日中に交換品が設置される予定とのことである。



図 4-2 係船浮標・航海用浮標

■ 灯台

本プロジェクト以前、トリンコモリー港では、灯台の構造体のみが無灯火で利用可能であったが、本プロジェクトにより、二基の灯台に照明が設置されることになった。照明は光電池センサーで制御されている。各灯台では、6 月と 12 月の年 2 回、定期保守点検が実施されている。日々のメンテナンスでは、太陽電池パネルを真水で洗浄・清掃している。浮標のメンテナンスを担当するクルーが灯台のメンテナンスも担当している。

■ 消防ポンプ

本プロジェクトにより、トリンコマリー港には 14 台の消防ポンプが設置された。消防ポンプは全て可搬式で、バッテリーで作動する。バッテリーは、本プロジェクトにより別途供与され、スケジュールに沿って充電されている。本プロジェクトから現在まで、トリンコマリー港では火災や事故は一度も起きていない。従って、本プロジェクトで供与された消防ポンプはまだ使用されていないが、火災事故の際はこれらの機材により即座に対応できる体制は完備されている。



図 4-3 消防ポンプ

■ 発電機

本プロジェクトでは、それぞれ 650kVA の容量のディーゼル発電機を 2 台設置した。各発電機は発電機室に保管され、各室には発電機、自動転送スイッチ (Auto Transfer Switch: ATS) 盤、降圧変圧器の 3 つの装置が設置されている。設置部屋、変電所、ケーブル、変圧器などの工事は SLPA の予算で手配された。発電機のメンテナンス・運用責任者は、トリンコマリー港の機械技師である。保守管理の一環として、毎日、機械技師が両発電機のパラメータを確認している。また、日常点検とは別に、メーカーによるチェックリストに従って、定期点検が行われている。

発電機のうち 1 台は港の Ashroff 棧橋の運用に充てられ、もう 1 台は事務所を含む港の残りの部分に使用される計画であった。機械技師に確認したところ、本評価調査時点では、スリランカ (SLPA) 側の責任で実施することになっていた発電機を接続するケーブルの工事や自動転送の設定が、新型コロナウイルス感染症による外出制限を受け設置場所付近での関連工事が遅延し、2 台共に完了していない。そのため、Ashroff 棧橋用の発電機のみ、港の停電時にこれまで手動で 140 時間使用されているが、もう 1 台はまだ使用されていない状況である。ケーブルの工事は関連工事の終了後、2022 年半ばに実施予定で、同年後半に完了の見通しとなっている。



図 4-4 発電機

エ 設備供与や設備使用を通じた開発効果

(ア) 港湾運営の改善

従来、トリンコマリー港は 6 時から 18 時までの 12 時間運営であったが、本プロジェクトにより、2019 年 11 月以降、24 時間運営を実現した。これは、本プロジェクトの直接的かつ最大の効果であった。また、SLPA へのインタビューでは、港湾設備の改善により、港湾スタッフのモチベーションが向上したとの意見も聞かれた。本プロジェクトで供与したそれぞれの港湾設備について、どのような具体的改善があったのか、以下に記載する。

■ 船舶

新たに供与された Trinco 1 は、旧船と比較して遥かに使いやすいと言われている。Trinco 1 は、旧船と違い、船首にも推力を有しており、簡単に船を横に動かすことができるようになった。また、Trinco 1 は、旧船よりも速く(旧船:6 ノット、新船:平均 20 ノット、最高速度 30 ノット)で操縦できるようになった。旧船は 6 人しか乗れなかったが、新船は 18 人乗れるようになったため、大人数で海上のメンテナンス作業が必要になった際に非常に有用とのことである。

■ VTMS

VTMS は、リアルタイムのデータを表示することができる。VTMS 導入以前は、紙ベースのシステムが使用されており、スタッフが紙の海図に船舶の位置の印をつけていた。スタッフは、無線装置を用いて船舶と通信して停泊位置を確認していたが、これは効率的で正確な方法とは言い難く、スタッフと連絡を取らずに隠れて入港する船舶もあったと考えられる。現在は、トリンコマリー港の海域に侵入した船舶は、必ず VTMS に探知されるため、このような忍び込みは不可能である。

■ 航海用浮標

航海用浮標には AIS アンテナが固定されており、船舶は VHF 信号で浮標と通信し、リアルタ

イムで浮標の正確な位置を特定することができる。特に、夜間に港に到着する船舶にとって、浮標の位置を正確に把握することは重要である。航海用浮標の点滅光と点滅周波数により、船舶は浮標の種類を識別し、安全な航路を決定することができる。

■ 係船浮標

係船浮標は、港にとっては収入を得るための費用対効果の高い方法である。トリンコマリー港は、本プロジェクトにより、スリランカで2基の係船浮標を有する唯一の港となり、長期的で安定的な収入源を得ることができた。サイト視察で確認した情報によると、視察時に係船浮標のうち1基に9万トンの船舶が係留されていた。この船が係留中にSLPAへ支払う日額係船手数料は、約40%の割引を適用して、約1,100ドルとのことである。

■ 消防ポンプ

本プロジェクト以降、火災や事故はまだ発生していないため、供与された消防ポンプの使用実績はまだない。

新たな消防ポンプは可搬式であるため、港のどの場所にも迅速かつ容易に持ち運ぶことができるようになった。また、ポンプは一人で操作できるため、消防ポンプを管理するための大規模なチームを構成する必要がなくなった。

■ 発電機

SLPAの管理下にあるAshroff 棧橋には、積み荷を扱う機材や照明設備などがあるが、電力使用量が多いため、停電の発生が課題になっていた。発電機を設置したことで停電時にも問題なく運営ができるようになった。

本プロジェクトで供与された2台の発電機の合計電力は1,300kVAであり、トリンコマリー港で電力を使用するだけでなく、将来的には港に投資する投資家や後背地の産業の電力需要に応えることも期待されている。

(イ)トリンコマリー港の運営状況

港湾・海運省より入手したトリンコマリー港における船舶交通量データを確認し、下表に整理した。本プロジェクトにより24時間運営が実現したにも関わらず、2017年以降、船舶の交通量は減少傾向にあることが分かった。

表 4-2 トリンコマリー港における船舶交通量

単位(隻)

年 月	2017	2018	2019	2020	2021
1月	20	22	17	13	12
2月	20	25	12	18	10
3月	25	20	18	19	12
4月	19	13	12	9	11
5月	25	18	22	8	9
6月	20	24	14	12	13
7月	24	17	12	18	11
8月	23	19	15	17	9
9月	24	30	12	25	11
10月	21	19	13	15	16
11月	33	11	11	16	11
12月	17	18	16	9	-
合計	271	236	174	179	125

(出所: 港湾・海運省提供資料)

また、港湾・海運省より入手したトリンコマリー港における各棧橋の貨物量データを確認し、下表に整理した。Tokyo Cement 社、Prima Ceylon 社の棧橋における貨物取扱量は、概ね横這いであるものの、Ashroff 棧橋、Oil 棧橋における貨物取扱量は、減少傾向を示しており、特に SLPA が管理する Ashroff 棧橋の貨物取扱量の減少が顕著である。

表 4-3 トリンコマリー港における各棧橋の貨物量推移

単位(トン)

年 貨物内容	2017	2018	2019	2020	2021
Ashroff 棧橋 (SLPA保有)					
クリンカー	850,775	634,987	115,156	27,500	0
石こう	64,570	12,804	-	-	-
石炭	82,186	107,502	101,000	100,200	108,900
スラッグ	10,200	-	-	-	-
合計	1,007,731	755,293	216,156	127,700	108,900
Tokyo Cement Company (Lanka) PLC. 保有棧橋					
クリンカー	1,432,996	1,438,216	1,438,708	1,498,358	1,471,382
石こう	72,315	60,500	32,690	65,880	21,000
石灰石	-	-	-	110,771	99,356
ポゾラン	-	-	-	43,650	128,502
セメント	-	-	105,200	98,275	0
合計	1,505,311	1,498,716	1,576,598	1,816,934	1,720,240
Prima Ceylon (Private) LTD 保有棧橋					
小麦	758,092	807,851	774,776	768,213	895,528
小麦ブランペレット	121,650	140,650	163,730	116,000	66,450
合計	879,742	948,501	938,506	884,213	961,978
Oil 棧橋 (Lanka IOC (Indian Oil社の子会社) 保有)					
石油製品	416,375	342,981	336,937	275,425	305,889
合計	416,375	342,981	336,937	275,425	305,889

(出所: 港湾・海運省提供資料)

トリンコマリー港副港長の説明によると、船舶交通量及び貨物量の減少の要因は次のとおりである。トリンコマリー港ではバルク貨物が取り扱われているが、従来、Ashroff 棧橋にバルク船で運び込まれたクリンカーは、小型船に積み替えられてゴール港などの国内の他の港に運ばれていた。しかし、近年は、クリンカーを運ぶバルク船が、南部のハンバントタ港に入港するようになっている。これは、ハンバントタ港の手数料が、トリンコマリー港より安いからである。副港長によると、PPP 方式で中国企業に運営を委託しているハンバントタ港は手数料の引下げが可能であったが、スリランカ政府が運営するトリンコマリー港はこれが困難とのことであった。

スリランカでは新型コロナウイルス感染症による経済停滞を受け、2020 年 3 月に外貨流出防止を目的に自動車や非必需品輸入のための L/C 発行を制限するという輸入規制が導入された。結果、スリランカ全体の輸入額は 2019 年には約 190 億米ドルであったのが、2020 年には約 160 億米ドルと、大きく減少した⁶。一方、トリンコマリー港における 2019 年から 2020 年にかけての貨物量の変化を確認すると、上記の Ashroff 棧橋における貨物量減少は顕著であるが、その他の民間企業の運営する棧橋における貨物取扱量は、比較的堅調に推移している。本件プロジェクトが供与した港湾設備による効果も含め、各棧橋における貨物量の推移と背景については、民間企業各社における需要変動や個別事情を確認する必要があるが、今回の評価調査においては、それらの情報にアクセスできず、十分な評価は行えなかった。

2017 年以降のトリンコマリー港の収入・支出・税引き前利益の推移は下図のとおりである。業績は、年度毎に増減しており、2020 年は前年対比で収入・利益が減少している。2021 年のデータは未確認であるが、過去 2 年間は新型コロナウイルス感染症の影響を受けたこともあり、港湾機能の向上をトリンコマリー港の収入基盤強化に繋げていくには、期間を要すると思われる。

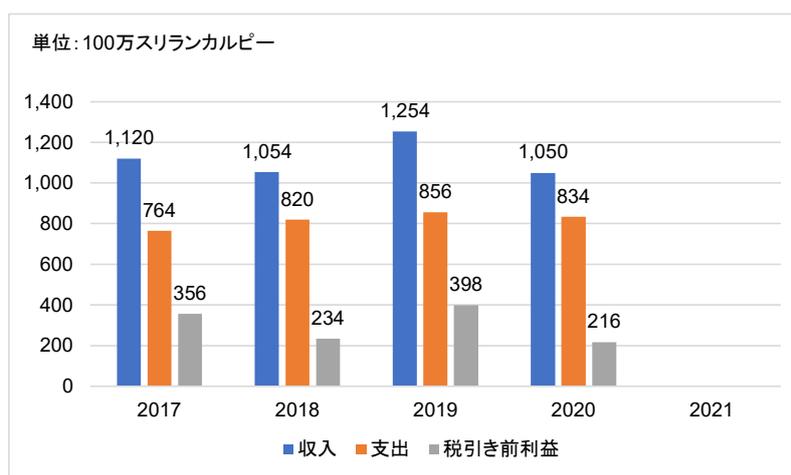


図 4-5 トリンコマリー港の業績推移

(出所: SLPA Annual Report 及び SLPA 提供データ)

⁶ <https://www.trademap.org/>

(ウ)地域の社会経済開発

トリンコモラー県の平均世帯月収の推移を確認したところ、2009/10年頃から増加傾向にあるものの、2016年から2019年にかけては、ほぼ横ばいである。2009/10年頃から急速に収入が増加しているのは、内戦の終結の影響によるものと推察される。

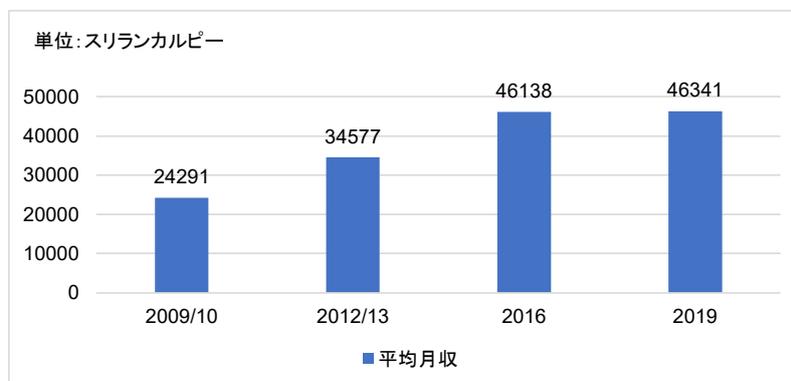


図 4-6 トリンコモラーの平均世帯月収

(出所:トリンコモラー県事務局)

トリンコモラー県事務局(Trincomalee District Secretariat)へのインタビューによると、近年、観光業などを中心に地域の経済活動は活発化している。県事務局からは、トリンコモラー港が24時間運営になったことから、港における雇用も促進され、地域住民の所得増加に繋がった側面もあるのではないかとコメントもあった。なお、トリンコモラー港が24時間運営を実現したのは2019年11月からであり、2020年以降のデータは確認できていないため、現時点での評価は困難である。2020年以降は新型コロナウイルス感染症の拡大による経済停滞がトリンコモラー県にも影響を及ぼしていると推測される。

ジェットロや現地日系企業へのインタビューによると、現在トリンコモラー港を積極的に活用している日系企業は少ない。スリランカでは、西側に主要な都市が偏っていて東側は過疎地域であり、トリンコモラーは東部に孤立して存在する港である。港のみを発展させるだけでは企業の誘致が難しく、周辺の国・地域を巻き込みつつ、その周辺のインフラ整備が必要とされている。例えば、陸路でのコロomboからトリンコモラーへのアクセスには長時間を要する。これを改善すべく、現在、工区1:コロombo～ミリガマ、工区2:ミリガマ～クルネーガラ、工区3:キャンディ～クルネーガラ、工区4:クルネーガラ～ダンプッラの4工区から成る中央高速道路の開発が進められている。2021年末頃に工区2が完成したところで、全工区の完成には時間を要する。

トリンコモラー港は、スリランカの東に位置しており、地理的な優位性がある。インドのコルカタ、バングラデシュのダッカやチッタゴン、ミャンマーのヤンゴンなどの東側の主要都市から貨物をトリンコモラーに収集し、中東やヨーロッパなどに出荷する、もしくはその逆ができれば、トリンコモラー港がドバイやシンガポールのような貿易港となりうる。しかし、トリンコモラー港はコンテナターミナルが整備されていない。本評価調査では、過去にトリンコモラー港に日本の援助によりコンテナターミナルを開発する計画があったとの未確認情報も複数の関係者から寄せられたが、その経緯と真偽は定かでない。スリランカ政府は、NPMPにおいてコンテナ貨物をコロ

ンボ港に集中させ、トリンコマリー港はバルク貨物を取り扱う産業港として開発する方針を示している。

トリンコマリー港の開発には、周辺国との関係性も考慮しつつ、高速道路やコンテナターミナルなどの周辺インフラ開発も含めた総合的な戦略が必要と考えられる。しかし、現在、スリランカの港湾開発は、コロンボ港やハンバントタ港に集中しており、トリンコマリー港の開発はこれらの港と比べて劣後しているように見受けられる。こうした状況を踏まえると、トリンコマリー港の発展には、まだ長期間を要すると考えられる。

オ 設備供与や設備使用を通じた外交上の効果

(ア) 日本の外交政策における事業の位置付け

スリランカ政府関係機関へのインタビューによると、本プロジェクトで供与された港湾設備とそれによりもたらされたトリンコマリー港の港湾機能の強化、そして、本プロジェクト実施に向けた在スリランカ日本大使館や JICS の努力について、謝意が述べられている。2016年5月、当時のシリセーナ大統領と安倍首相との間の首脳会談を契機として形成された本プロジェクトにより、日本はスリランカに対して、「自由で開かれたインド太平洋」戦略や、「質の高いインフラ」の展開を推進する政府の方針を明確に示すことができた。例えば、トリンコマリー港への日本の自衛艦の寄港を見てみると、2013年に初寄港があつて以降長らく寄港は行われなかったが、本件無償事業の E/N 署名が行われた2017年以降、本年に至るまで毎年の寄港が実現している。以上より、本プロジェクトは、スリランカ・日本の二国間関係の強化や、日本の外交政策の推進に一定の効果を発現したのではないかと推察することができる。

もっとも、こうした外交的効果については、根拠をもって、定量的又は定性的に測定することは困難な場合も多い。プロジェクト計画当時の日本の外交政策と本プロジェクトの内容には強い関連性が認められる。しかし、これらの外交政策の中で、本プロジェクトを実施することにより具体的にどの様な効果が期待されたのか、また、その目的の達成度について、当時の資料や本評価調査におけるインタビュー調査から確認し、分析することは困難であった。

(イ) 日本企業支援

本プロジェクトを受注した日本企業各社に対して、本プロジェクトが日本企業支援に与えた効果について意見を聴取した。日本企業各社からは、スリランカにおける販売増や本プロジェクトと関連した新たな商機の獲得など、目に見える直接的効果があつたとの情報は得られなかった。プロジェクトサイトの視察や、SLPA などのスリランカ側関係機関へのインタビューにおいて、日本製品の品質や耐久性を強く信頼していることを確認したが、スリランカにおいては、従来から日本企業や日本製品の評判が非常に高いため、本プロジェクトが日本企業や日本製品やプレゼンス向上に貢献したかどうか明確ではない。

一方、日本企業からは、本プロジェクトを通じた現地政府や現地代理店とのネットワークの強化や、港湾設備をスリランカ現地に導入した経験などが、今後、スリランカやその他海外に展開していく上で、有意義であつたとの声もあつた。今後、日本企業の海外展開に対する本プロジェ

クトの中長期的な効果が期待される。

なお、日本企業からは、外務省が実施する無償資金協力(経済社会開発計画)は、プロセスが簡便で早く進むため、その点が企業としては活用しやすいとのコメントがあった。また、経済社会開発計画には、日本製品を供与するプロジェクトが多いことについても、製品の調達やメーカーとの交渉の側面から、日本企業として参画しやすいとのことであった。ある日本企業からは、高機能で高付加価値であることが日本製品の強みであるため、そうした高機能・高付加価値製品を供与するプロジェクトが増えれば、日本企業の参画機会もさらに増えていくのではないかと、との意見が得られた。

(2)実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性

ア 無償資金協力(経済社会開発計画)について日本国政府の標準的な業務フローに比した適切性

(ア)実施プロセスの適切性

本プロジェクトは適切に実施されており、実施プロセスに関する大きな課題は確認されなかった。JICSによると、実施機関であるスリランカ財務省や、エンドユーザーであるSLPAは、本プロジェクトの調整諸手続に迅速かつ協力的に対応した。スリランカ・日本の関係各社が、当事者意識を持ち、自らの役割を果たしたことで、プロセスが円滑に進んだものと評価できる。

本プロジェクトにおいて、全ての物品の調達は、外務省の「ノン・プロジェクト無償資金協力に係る調達手続要領」に沿って実施された。基本的には、一般競争入札により受注企業が公平に選定された。原契約に追加品目を加える形での追加調達など、合理的な理由がある物品のみ、随意契約で発注先が選定された。

各港湾設備の設置は、概ね計画どおりに進んだ。ただし、VTMSについては、スリランカ政府側の負担事項であるレーダー塔建設が遅延し、予定よりも約10か月遅延して完工した。SLPAによると、入札手続に時間を要したこと、発注先による鉄鋼などの建設資材の輸入に遅延が生じたこと、2基の灯台のうち1基はスリランカ海軍基地内に設置することとなったが軍関係者と協議して設置許可を得ることに時間を要したことが遅延の要因であった。

スリランカでは、2019年4月に首都コロンボで大規模な連続爆破テロ事件が発生した。本事件の影響を確認したところ、主要な影響はコロンボ周辺に限定され、本プロジェクトへの影響は少なかったとのことであった。また、2020年以降は、新型コロナウイルス感染症の流行により、国内移動や対面での会議に制約が生じ、プロジェクトの調整作業に影響を受けたが、2020年11月に本プロジェクトは無事に完了した。

(イ)モニタリング・フォローアッププロセスの適切性

在スリランカ日本大使館へのインタビューによると、プロジェクト終盤の新型コロナウイルス感染症の流行により、スリランカ国内では長距離出張に制限がかかった。そのため、大使館員はトリンコマリー港現地を未だ訪問できていない。在スリランカ日本大使館は、JICSやSLPA

に状況を確認しながら、プロジェクトの進捗やプロジェクト完了後の状況をモニタリングしている。

イ 効果発現や事業目的の達成に寄与した点／考慮すべきであった点

本プロジェクトに対しては、2020年以降の新型コロナウイルス感染症の流行が、外部要因として大きな影響を与えた。

「事業目的の達成度と効率性」の評価においては、本プロジェクト以降も、トリンコマリー港における船舶交通量や貨物取扱量は増加していないことを確認したが、この結果には、新型コロナウイルス感染症の流行に伴うスリランカ国内のロックダウンなどの規制と、それによる経済活動の停滞も影響を与えている。

特に、2020年以降は、新型コロナウイルス感染症の流行により、関係者がプロジェクトを遂行する上で様々な障害が発生したと考えられる。スリランカ国内の規制を遵守し、感染拡大予防に取り組みながら、必要なプロセスを遂行し、無事にプロジェクトを完了させたことは、「実施・モニタリング・フォローアップのプロセスの適切性」の項目で、高く評価できる。

オミクロン株の流行など、現在も新型コロナウイルス感染症の影響が世界的に継続していることから、本プロジェクトでは、大使館員による現地モニタリングや完工式などのイベント開催ができていない。これは、コントロール不能な外部要因による影響を受けた結果として、現時点ではやむを得ないものと判断できる。

第4章 提言・教訓

1 プロジェクトへの提言

■ 大使館員による現地モニタリングの早期実施（短期）

新型コロナウイルス感染症の流行を受けて、大使館員による現地モニタリングが実施未済という状況にある。新型コロナウイルス感染症の影響が収束し次第、現地モニタリングをできるだけ早く実施することを提言する。ただし、新型コロナウイルス感染症の状況を十分に考慮し、スリランカ現地の規制にそった感染予防対策を遵守することを要件とする。

■ トリンコマリ港周辺の開発支援に向けた戦略の検討（中期・長期）

ジェットロや現地民間企業へのインタビューによると、本プロジェクトによりトリンコマリ港の港湾機能が強化されたにも関わらず、トリンコマリ港における企業活動や投資は活性化していない。プロジェクト後のトリンコマリ港の船舶交通量や貨物取扱量のデータからも、今のところ増加傾向は認められない。

本プロジェクトの場合は、新型コロナウイルス感染症の流行という外部要因もあったため、上記の結果だけをもってプロジェクトの開発効果を評価することは時期尚早と思われるが、この結果は、地域経済への開発効果を港湾開発という単体のプロジェクトで発現することは困難であるということも示している。港湾における物流を活性化し、周辺地域に投資を誘致し、地域の経済社会開発に繋げていくためには、道路整備などによる主要都市へのアクセス改善や既存ターミナルの拡張などの周辺インフラ開発も組み合わせた総合的な取り組みが必要と考えられる。

上記の課題を踏まえ、本プロジェクトの成果を将来にわたって活かすためにも、日本国政府としてトリンコマリ港周辺地域の経済開発支援に向けた戦略を検討することを提言する。スリランカ政府は、港湾セクター開発及びトリンコマリ港の地域開発については、既に NPMP や TDMP などのマスタープランを策定していることから、これらの計画を確認し、スリランカ政府の政策方針を踏まえる必要がある。

港湾開発を通じて、地域の社会経済開発を目指す場合には、スリランカの地政学的優位性を理解し、周辺国との貿易取引をどの様に促進し、スリランカがどの様に地域のハブとして機能するかを検討する必要がある。従って、本提言を実施するにあたっては、ミャンマー、タイなどの周辺諸国において日本が推進する「日 ASEAN 連結性イニシアティブ」などとの連携なども考慮されることが望ましい。なお、本提言は、「支援を実施すること」を直接的に提言するものではなく、あくまで「支援戦略を検討すること」を提言するものである。

2 外務省が実施する無償資金協力(経済社会開発計画)への提言・教訓

(1) 提言

■ プロジェクトに関するより積極的な情報発信（短期・中期）

本評価調査を実施するにあたって、インターネットで情報を検索したところ、外務省が公開情報として発信している情報は、E/N 署名式の様子やプロジェクトの簡単な概要程度であり、これ

らの情報からプロジェクトの背景や目的を把握することは困難であった。個別のプロジェクトによって、情報量の差はあると思われるものの、外務省が実施する無償資金協力(経済社会開発計画)全般は共通して公開情報が少ないと思われる。ODAの透明性を確保し、国民の理解を促進していくためにも、より積極的にプロジェクトに関する情報を発信していくことを提言する。

■ プロジェクトの目的や効果発現に向けたロジックの明確化(短期・中期)

外務省からの提供資料によると、本プロジェクトは、「スリランカの経済社会開発」及び「日系企業活動の支援」を目的としたものであったが、これらの目的は具体的に何を意味するのか、どのような状態になっていけば目的が達成されたと言えるのかなどについては計画当時の資料がなく、評価チームがこれらの目的を解釈し、調査項目を設定する必要があった。

事前調査に十分な時間をかけることができない外務省が実施する無償資金協力では、事後的にプロジェクトの評価をするにあたって、本件のように目的の再定義が必要となる場合がある。ただし、計画当時の目的や効果発現に向けたロジックが曖昧である場合、事後的に再定義した目的について関係者間で意見の相違が生じ、納得感のある評価結果の導出が困難となる懸念がある。特に、外交的な効果についてはその再定義が困難なケースが多い。また、長期的な効果を測定する上では、評価のタイミングが適切でない(効果発現にはより長期間を要する)といった点も議論となり得る。

以上の課題を踏まえ、外務省が無償資金協力(経済社会開発計画)事業を計画する際には、その目的や効果発現に向けたロジックをできる限り明確化するよう努め、その検討の経緯を記録して保存することを提言する。

なお、経済社会開発計画を実施する場合は、その特性上、時間をかけた協力準備調査を行わず、機動的に実施することが重要となる。したがって、本提言は経済社会開発計画に対して、詳細な事前検討や成果指標設定を求めるものではなく、あくまでプロジェクトの目的や効果発現のロジックについて、事後的にも共通の理解を得られる程度の説明を期待するものである。

(2) 教訓

■ 海外展開支援ツールとしての外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)

対象国に対して優れた日本製品を供与し、日本企業の海外展開を促進することで、日本と対象国との経済関係を強化するということは、外務省が実施する無償資金協力(経済社会開発計画)の目的の一つと考えられる。

外務省の無償資金協力(経済社会開発計画)は、迅速で簡便な実施が可能という特性がある。経済社会開発計画の場合、入札図書作成から受注者との契約締結までを、一貫して調達代理機関による手続だけで進められること、品目変更や設計変更などが発生した場合も調達代理機関が検証・承認を行えること、調達代理機関が調達口座で資金管理していること、一部の大規模・複雑な事業を除き、コンサルタントによる調査が不要であること⁷、などの特徴がプロジェクトの迅速化と簡便化に繋がっている。本評価調査では、プロジェクトが供与した港湾設備を受

⁷ 本プロジェクトの場合、VTMSの調達については、大規模・複雑な事業に該当したことからコンサルタントが雇われた。

注した日本企業から、こうした経済社会開発計画の特性を高く評価する声が聞かれた。また、パフォーマンス・ボンド(契約履行保証)の民間企業側での発行が不要である点も企業にとってメリットとなるとの意見もあった。

供与する物品については、被援助国との協議によって決定されるが、非 LDC の場合、物品が日本製品(原産国タイド)となることが多い。日本企業によると、物品は日本製品であった方が、メーカーとのコミュニケーションが容易であり、相互に信頼関係も確立されていることから、取引がやりやすいとのことであった。さらに、日本製品は高付加価値・高機能な製品に強みを有することから、こうした製品を供与するプロジェクトが増えれば、プロジェクトに参画したいという日本企業も増えるのではないかとの意見があった。また、近年は気候変動対策の必要性が高まっていることから、洪水対策の水位計や雨量計などの防災に関する機材供与も有効であるとの意見が得られた。

外務省が実施する無償資金協力(経済社会開発計画)は、日本企業から好意的に受け止められており、戦略的に活用すれば、日本企業の海外展開を支援する有用なツールとなり得る。そのためには、プロジェクトを通じてどのように日本企業の海外展開を支援するのか、物品の内容や供与の目的について、戦略的に検討することが重要であると考えられる。

勿論、供与される物品の内容は、被援助国のニーズを踏まえ、被援助国との協議に基づき決定されるものであり、本教訓は、「原産国タイド」を推進すべきという趣旨ではなく、あくまで、日本企業の海外展開支援ツールとしての無償資金協力(経済社会開発計画)の活用可能性を示したものである。

本報告書は、外務省の委託により有限責任あずさ監査法人が実施した調査結果を取りまとめたものです。私たちは、調査時点で入手した情報に基づき本報告書を適時に取りまとめるよう努めておりますが、本調査報告書の内容は、本調査の対象に含まれない特定の個人や組織が置かれている状況に対応するものとは限らず、また、情報を受け取った時点及びそれ以降において、その情報の正確性や完全性を保証するものではありません。本調査業務において、業務実施者の報告は、調査結果を事実即して報告するのみにとどまり、何らの保証を提供するものではありません。また、本報告書は委託者である外務省に対してのみ提出したものであり、本報告書を閲覧あるいは本報告書のコピーを入手閲覧した第三者の本報告書の利用に対して、有限責任あずさ監査法人は直接ないしは間接の責任を負うものではありません。