

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)

別冊

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

## 目次

<b>第1章</b>	<b>評価手法に関する資料</b> .....	1
1	評価の枠組み詳細版.....	1
2	レーティング基準.....	4
<b>第2章</b>	<b>調査の結果要約</b> .....	5
1	オンラインインタビュー先リスト.....	5
2	プロジェクトサイト視察概要.....	6
<b>第3章</b>	<b>各種データ</b> .....	7
1	調達機材詳細.....	7
2	トレーニング情報.....	8
3	組織図とトリンコマリー港の人員構成.....	8
4	船舶の種類(入港目的).....	9
5	スリランカ的高速道路図.....	10
<b>第4章</b>	<b>主要政策文書</b> .....	11
1	「対スリランカ民主主義共和国 国別開発協力方針」(2012年6月).....	11
2	日本側の主要関連政策概要.....	12
(1)	自由で開かれたインド太平洋戦略.....	12
(2)	インフラシステム輸出戦略(2016年5月改訂版).....	13
(3)	質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ.....	13
(4)	日・スリランカ首脳会談経緯.....	14
3	スリランカ側の主要関連政策概要.....	15
(1)	「力強いスリランカ」.....	15
(2)	港湾マスタープラン.....	15
(3)	トリンコマリー県マスタープラン.....	17
<b>補論</b>	<b>：評価主任所感</b> .....	19
<b>参考文献リスト</b> .....		23

# 第1章 評価手法に関する資料

## 1 評価の枠組み詳細版

評価基準	検証項目	検証内容	情報源・情報収集先
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	<b>【文献】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>国家経済開発計画(「力強いスリランカ (An empowered Sri Lanka)」)</li> <li>Trincomalee District Master Plan</li> </ul> <b>【現地インタビュー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministry of Finance</li> <li>Trincomalee District Secretariat</li> <li>Trincomalee Chamber of Commerce</li> </ul>
		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	<b>【文献】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>開発協力大綱</li> <li>開発協力重点方針</li> <li>「自由で開かれたインド太平洋」</li> <li>インフラシステム輸出戦略</li> <li>質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ</li> </ul> <b>【国内インタビュー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>外務省(南西アジア課)</li> <li>外務省(国別開発協力第二課)</li> </ul> <b>【現地インタビュー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>在スリランカ日本国大使館</li> </ul>
	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	<b>【文献】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>National Port Master Plan – Volume 3</li> <li>Trincomalee Port Development Plan (March 2019)</li> </ul> <b>【現地インタビュー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministry of Ports and Shipping</li> <li>Sri Lanka Ports Authority</li> </ul>
		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	<b>【文献】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>対スリランカ国別開発協力方針</li> </ul> <b>【国内インタビュー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>外務省(国別開発協力第二課)</li> </ul> <b>【現地インタビュー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>在スリランカ日本国大使館</li> <li>JICA スリランカ事務所</li> </ul>
	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	<b>【文献】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>開発協力参考資料集</li> <li>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</li> </ul> <b>【国内インタビュー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>外務省(開発協力総括課)</li> <li>一般財団法人国際協カシステム(JICS)</li> </ul> <b>【現地インタビュー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;日本側&gt;</li> <li>在スリランカ日本国大使館</li> <li>&lt;スリランカ側&gt;(主要な実施機関)</li> <li>Ministry of Finance</li> <li>Ministry of Ports and Shipping</li> <li>Sri Lanka Ports Authority</li> </ul>
		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	<b>【国内インタビュー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般財団法人国際協カシステム(JICS)</li> </ul> <b>【現地インタビュー】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministry of Ports and Shipping</li> <li>Sri Lanka Ports Authority</li> </ul>

	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	<p>【文献】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>開発協力参考資料集</li> <li>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</li> </ul> <p>【国内インタビュー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>外務省(開発協力総括課)</li> <li>一般財団法人国際協カシステム(JICS)</li> </ul> <p>【現地インタビュー】</p> <p>&lt;日本側&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>在スリランカ日本国大使館</li> </ul> <p>&lt;スリランカ側&gt;(主要な実施機関)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministry of Finance</li> <li>Ministry of Ports and Shipping</li> <li>Sri Lanka Ports Authority</li> </ul>
2 結果の有効性	2-1 事業の達成度と効率性	2-1-1 資金供与の達成度(インプット)	<p>【文献】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>外務省提供資料</li> <li>JICS 業務完了報告書</li> </ul>
		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)	<p>【文献】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>外務省提供資料</li> <li>JICS 業務完了報告書</li> </ul> <p>【国内インタビュー】</p> <p>&lt;契約者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般財団法人国際臨海開発研究センター、株式会社日本港湾コンサルタント</li> <li>兼松株式会社</li> <li>三菱商事株式会社</li> <li>株式会社シリウス</li> </ul>
		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)	<p>【文献】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sri Lanka Ports Authority 提供データ</li> </ul> <p>【国内インタビュー】</p> <p>&lt;契約者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般財団法人国際臨海開発研究センター、株式会社日本港湾コンサルタント</li> <li>兼松株式会社</li> <li>三菱商事株式会社</li> <li>株式会社シリウス</li> </ul> <p>【現地インタビュー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sri Lanka Ports Authority(トリンコマリール港)</li> <li>現地企業(港湾利用企業)</li> <li>各設備の現地代理店</li> </ul> <p>【プロジェクトサイト視察】</p> <p>トリンコマリール港のサイト視察・写真撮影</p>
		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)	<p>(港湾運営の改善)</p> <p>【文献】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sri Lanka Ports Authority 提供データ</li> </ul> <p>【国内インタビュー】</p> <p>&lt;契約者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般財団法人国際臨海開発研究センター、株式会社日本港湾コンサルタント</li> <li>兼松株式会社</li> <li>三菱商事株式会社</li> <li>株式会社シリウス</li> </ul> <p>【現地インタビュー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sri Lanka Ports Authority(トリンコマリール港)</li> <li>現地企業(港湾利用企業)</li> <li>各設備の現地代理店</li> </ul> <p>【プロジェクトサイト視察】</p> <p>トリンコマリール港のサイト視察・写真撮影</p>
		<p>アウトカム:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾運営の改善</li> <li>地域の社会経済開発</li> </ul>	

		(地域の社会経済開発) 【文献】 ▪ トリンコマリー県主要経済指標データ 【現地インタビュー】 ▪ Ministry of Finance ▪ Trincomalee District Secretariat ▪ Trincomalee Chamber of Commerce ▪ 在スリランカ日本国大使館 ▪ JICA スリランカ事務所
	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)  アウトカム: - 日本の外交政策(自由で開かれたインド太平洋)の促進	【国内インタビュー】 ▪ 外務省(南西アジア課) ▪ 外務省(国別開発協力第二課) 【現地インタビュー】 ▪ Ministry of Finance ▪ 在スリランカ日本国大使館 ▪ JETRO コロンボ事務所 ▪ JICA スリランカ事務所
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	【文献】 ▪ 開発協力参考資料集 ▪ 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 【国内インタビュー】 ▪ 外務省(開発協力総括課) ▪ 一般財団法人国際協カシステム(JICS) <契約者> ▪ 一般財団法人国際臨海開発研究センター、株式会社日本港湾コンサルタント ▪ 兼松株式会社 ▪ 三菱商事株式会社 ▪ 株式会社シリウス 【現地インタビュー】 <日本側> ▪ 在スリランカ日本国大使館 <スリランカ側>(主要な実施機関) ▪ Ministry of Finance ▪ Ministry of Ports and Shipping ▪ Sri Lanka Ports Authority
	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 (※レーティング対象外)	調査結果を踏まえて分析を行う。

(出所:ODA 評価ハンドブックを参考に評価チームが作成)

## 2 レーティング基準

評価基準	レーティング表
計画の妥当性	<p>●極めて高い(highly satisfactory)            少なくとも一つの評価設問にて、一般的に想定される内容を上回る「良い事例」として将来の案件形成の参考になると判断された根拠があり、その他の評価設問でも十分な妥当性(関連性、整合性、適切性)の根拠が示された。</p> <p>●高い(satisfactory)            全ての評価設問で十分に妥当性を満たす根拠が示された。</p> <p>●一部課題がある(partially unsatisfactory)            一部の評価設問にて、十分な妥当性を示す根拠が確認できず(又は妥当性がない/低いことを示す根拠があり)、「改善すべき課題の例」として将来の案件形成の教訓になると判断された。</p> <p>●低い(unsatisfactory)            評価設問の多くの点に関し、十分な妥当性を示す根拠が確認できなかった(又は妥当性がない/低いことを示す根拠があった)。</p>
結果の有効性	<p>●極めて高い(highly satisfactory)            少なくとも一つの評価設問にて、計画や想定(一般的な期待)を上回る効果を示す「良い事例」として将来の案件形成の参考になると判断された根拠があり、その他の評価設問でも十分な効果(計画が概ね達成された、達成見込みであること)の根拠が示された。</p> <p>●高い(satisfactory)            全ての評価設問で十分な効果を示す根拠が示された。</p> <p>●一部課題がある(partially unsatisfactory)            一部の評価設問にて、十分な効果を示す根拠が確認できず(又は効果が低いことを示す根拠があり)、「改善すべき課題の例」として将来の案件形成の教訓になると判断された。</p> <p>●低い(unsatisfactory)            評価設問の多くの点に関し、十分な効果を示す根拠が確認できなかった(又は効果が低いことを示す根拠があった)、あるいは問題が生じていると判断された。</p>

(出所: ODA 評価ハンドブック)

## 第2章 調査の結果要約

### 1 オンラインインタビュー先リスト

実施日	機関名
2021年11月30日	外務省南部アジア部南西アジア課
2021年12月7日	一般財団法人日本国際協力システム(JICS)
2021年12月9日	在スリランカ日本国大使館
2021年12月10日	外務省国際協力局国別開発協力第二課
2021年12月14日	独立行政法人日本貿易振興機構(JETRO)コロンボ事務所
2021年12月16日	三菱商事株式会社
2021年12月21日	一般財団法人国際臨海開発研究センター、株式会社日本港湾コンサルタント
2021年12月22日	独立行政法人国際協力機構(JICA)スリランカ事務所
2022年1月6日	兼松株式会社
2022年1月7日	エクスポランカホールディングス
2022年1月12日	トリンコモリー商工会
2022年1月13日	トリンコモリー県次官事務所
2022年1月19日	株式会社シリウス
2022年1月26日	スリランカ港湾省
2022年1月26日	スリランカ財務省外部資源部東アジア・南アジア課
2022年1月27日	スリランカ港湾局(SLPA)
2022年2月9日	スリランカ港湾局トリンコモリー港副港長

## 2 プロジェクトサイト視察概要

プロジェクトサイト： トリンコマリー港

日時： 2022年2月6日～10日(移動日を含む)

実施方法： ローカルコンサルタントによる現地訪問(供与設備の状況確認、写真撮影、など)及び オンラインによるインタビュー

実施者： Mr. MOHAMED FAROOK Azad Ibrahim (Kaihatsu Management Consulting Inc.)

インタビュー対象者：

1. Resident Manager
2. Master Mariner / Deputy Harbour Master (DHM) (評価チームもオンラインでインタビューに参加)
3. Mechanical Engineer

### 【視察時の写真】



設置された浮標



VTMS の消耗品



発電機が設置された建物



Ashroff 棧橋の様子

### 第3章 各種データ

#### 1 調達機材詳細

ロット	応札企業	機材/サービス	メーカー	数量	追加調達	契約金額(円)	契約日	輸送日	受領日	調達機材設置完了日	
1-1	兼松株式会社	船舶	ヤンマーホールディングス株式会社	1式	—	84,759,000	2017年10月11日	2019年2月8日	2019年3月1日	-	
1-1		スペアパーツ		1式	—	261,000	2019年2月6日	2019年2月8日	2019年3月1日	-	
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	応札企業と同じ	1式	—	17,531,000	2017年10月16日	-	-	-	
2		追加コンサルタントサービス		1式	追加調達	11,702,476	2018年5月28日	-	-	-	
3-1	三菱商事株式会社	VTMS (Vessel Traffic Management System)-01	古野電機株式会社	1台	—	95,846,920	2018年7月31日	2019年7月15日	2019年8月7日	2020年6月25日	
3-1		VTMS-01用マグネトロン、インクカートリッジ(スペア)		4式	追加調達1	660,220	2018年8月10日	2019年7月15日	2019年8月7日	-	
3-1		シャックル(No. 4)		2式	追加調達2	107,000	2019年4月26日	2019年7月15日	2019年8月7日	-	
3-2		VTMS-02		1台	—	73,539,540	2018年7月31日	2019年7月15日	2019年8月7日	2020年6月25日	
3-2		VTMS-02用マグネトロン、インクカートリッジ(スペア)		4式	追加調達1	651,480	2018年8月10日	2019年7月15日	2019年8月7日	-	
3-2		シャックル(No. 5, 6, 7, 8)		14式	追加調達2	404,600	2019年4月26日	2019年7月15日	2019年8月7日	-	
3-1		VHF再プログラム		株式会社ゼニライトバイ	1式	追加調達4	2,001,694	2020年8月7日	-	-	2020年6月25日
3-2					1式	追加調達4	2,001,694	2020年8月7日	-	-	2020年6月25日
3-3		係船浮標		1式	—	145,995,800	2018年7月31日	2019年7月15日	2019年8月7日	2019年10月19日	
3-3		係船浮標		1式	追加調達1	148,594,800	2018年8月10日	2019年7月15日	2019年8月7日	2019年10月19日	
3-3	LEDランタン(係船浮標用)	1式	追加調達3	800,000	2019年9月24日	2019年11月1日	2019年11月29日	-			
3-4	航海用浮標(No.1, 2)	2式	—	47,648,260	2018年7月31日	2019年7月15日	2019年8月7日	2019年10月19日			
3-5	航海用浮標(No.4, 6, 12, 13, 14)	5式	—	82,596,700	2018年7月31日	2019年7月15日	2019年8月7日	2019年10月19日			
3-6	航海用浮標(No.9, 10)	2式	—	29,357,910	2018年7月31日	2019年7月15日	2019年8月7日	2019年10月19日			
3-7	航海用浮標(No.3, 5, 7W, 7S, 8, 11)	6式	—	98,894,290	2018年7月31日	2019年7月15日	2019年8月7日	2019年10月19日			
3-8	航海用浮標(No.7E)	1式	—	17,406,340	2018年7月31日	2019年7月15日	2019年8月7日	2019年10月19日			
3-9	燈台(LH-01)	1式	—	26,707,120	2018年7月31日	2019年7月15日	2019年8月7日	2019年10月19日			
3-10	燈台(LH-02)	1式	—	26,707,120	2018年7月31日	2019年7月15日	2019年8月7日	2019年10月19日			
4-1	株式会社シリウス	消火ポンプ	トーハツ株式会社	10台	—	21,355,450	2019年4月26日	2019年10月16日	2019年12月3日	-	
4-1		消火ポンプ		4台	追加調達	8,532,180	2019年7月22日	2019年10月16日	2019年12月3日	-	
4-2		発電機	北越工業株式会社	1台	—	14,669,550	2019年4月26日	2019年10月16日	2019年12月3日	2020年1月14日	
4-2		発電機		1台	追加調達	14,569,550	2019年7月22日	2019年10月16日	2019年12月3日	2020年1月14日	

(出所: JICS 業務完了報告書)

## 2 トレーニング情報

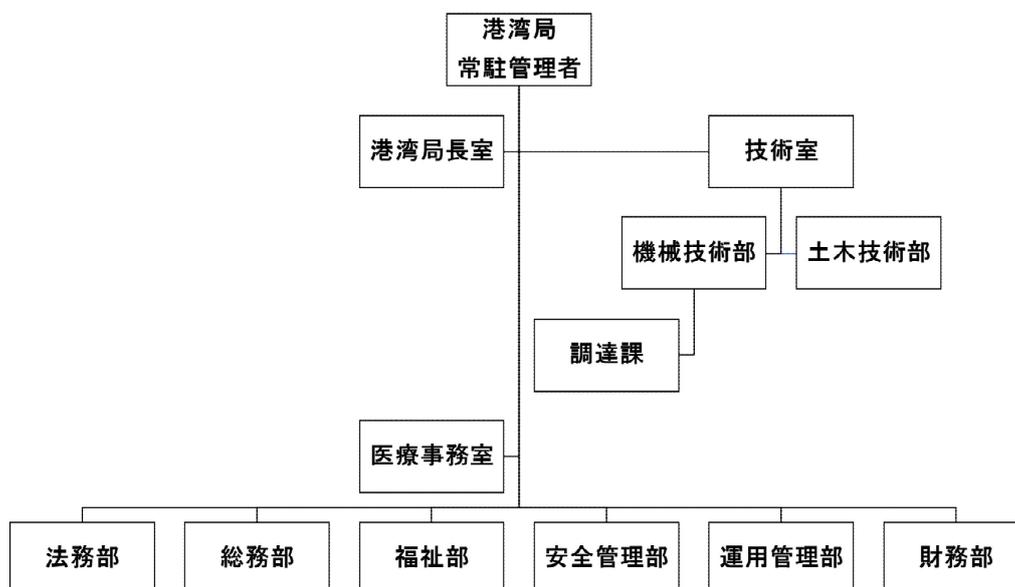
トレーニング内容	実施日	開催地	参加者数
船舶の操縦、メンテナンス方法	2019年4月9日、10日、11日	コロombo港	16名
灯台、浮標の利用、メンテナンス方法	2019年10月11日、12日	コロombo港	17名
消防ポンプの利用、メンテナンス方法	2019年12月12日	トリンコマリー港	28名
発電機(ATS)の操作、メンテナンス方法	2020年1月31日	トリンコマリー港	14名
VHSチャンネルの操作方法	2020年6月25日	トリンコマリー港	6名
AISレーダーについて	2020年6月25日	トリンコマリー港	6名

(出所:現地調査での収集資料を参考に評価チームが作成)

## 3 組織図とトリンコマリー港の人員構成

	港湾局長室	技術室 機械技術部	技術室 土木技術部	技術室 調達課	総務部	安全管理部	運用管理部	財務部	合計
行政官	24	21	5	9	24	75	29	22	187
行政官以外	40	24	24	2	0	0	85	0	175
合計	64	45	29	11	24	75	114	22	362

(出所:現地調査での収集資料を参考に評価チームが作成)



(出所:現地調査での収集資料を参考に評価チームが作成)

#### 4 船舶の種類(入港目的)

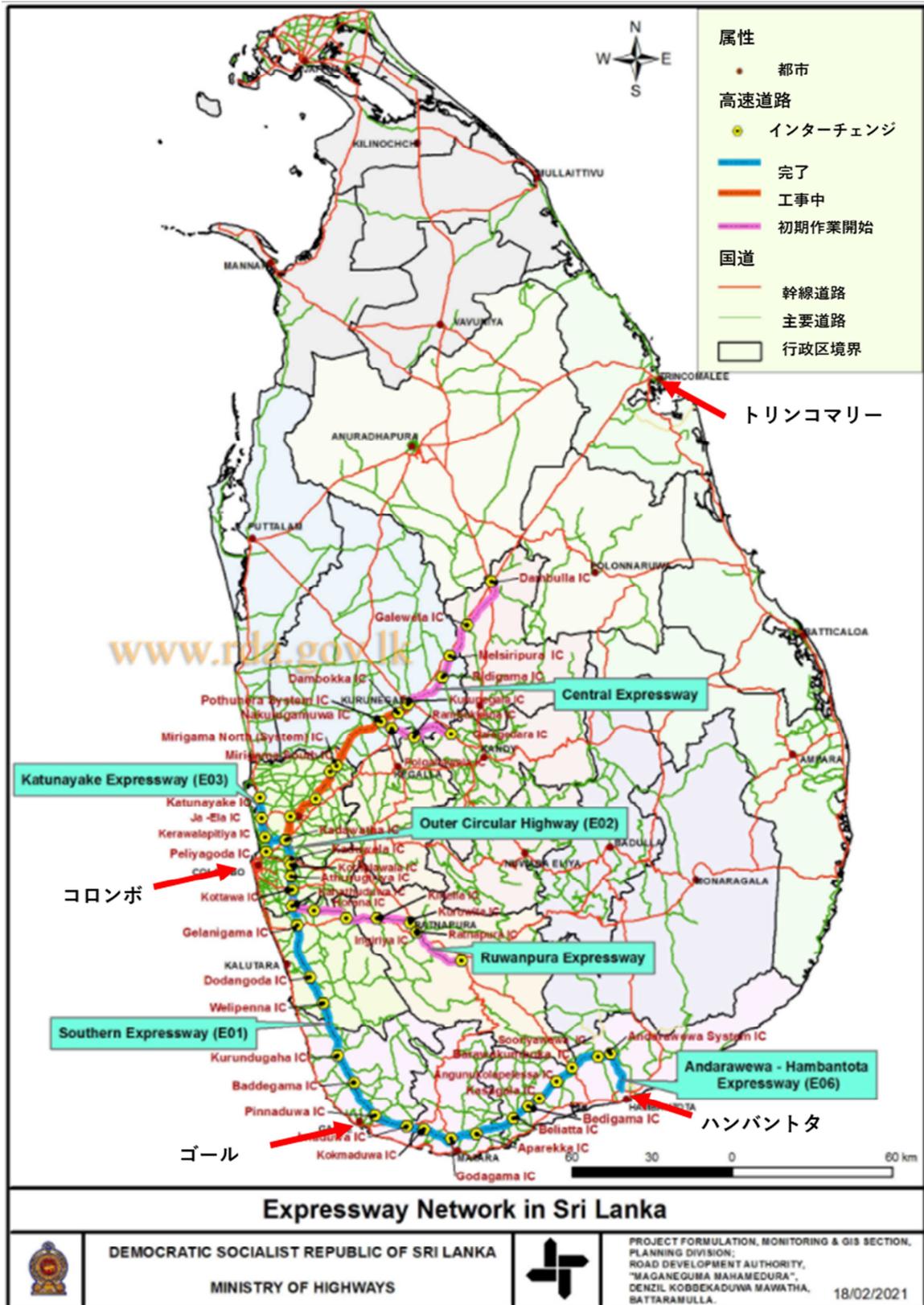
単位(隻)

船舶の入港目的	2017	2018	2019	2020	2021	合計
他港からトリンコマリー港に輸送(小麦)	12	14	13	11	16	66
他港からトリンコマリー港に輸送(プロジェクトカーゴ)	0	1	10	6	0	17
他港からトリンコマリー港に輸送(石灰石)	0	0	0	3	5	8
他港からトリンコマリー港に輸送(石こう)	7	3	1	2	3	16
他港からトリンコマリー港に輸送(燃料)	30	25	20	24	22	121
他港からトリンコマリー港に輸送(石炭)	4	4	4	3	3	18
他港からトリンコマリー港に輸送(クリンカー)	78	67	54	44	44	287
他港からトリンコマリー港に輸送(その他:石油リグ、ポゾラン、液化石油ガス、家畜など)	9	5	1	6	1	22
バンカー供給・積替・積荷受取	8	14	11	13	7	53
トリンコマリー港から他港へ輸送(小麦ブラン)	13	15	18	13	15	74
トリンコマリー港から他港へ輸送(クリンカー)	69	46	0	0	0	115
トリンコマリー港から他港へ輸送(セメント)	0	0	6	5	0	11
トリンコマリー港から他港へ輸送(その他:液化石油ガス、石油リグ用船舶、ブラックカーボンフィードストックなど)	5	2	0	3	1	11
補助船(安全補助、清掃など)	11	7	2	1	0	21
修理・メンテナンス	1	1	2	1	4	9
牽引船	4	6	4	5	1	20
真水受取	2	4	2	9	1	18
停泊、人員交代	8	5	3	6	2	24
調査	1	0	1	4	0	6
親善訪問	4	11	9	10	9	43
客船	5	4	7	1	0	17
その他	0	2	6	9	4	21
合計	271	236	174	179	138	

(出所:現地調査での収集資料を参考に評価チームが作成)

※ プロジェクトカードとは、コンテナに収まらない頂戴貨物や重量のある特殊貨物全般。(例:発電設備、鉄道車両など)(出所:商船三井)

## 5 スリランカの高速度路図



(出所: Sri Lanka Road Development Authority)

## 第4章 主要政策文書

### 1 「対スリランカ民主主義共和国 国別開発協力方針」(2012年6月)

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)は、2012年6月に策定されたスリランカ民主主義共和国への国別開発協力方針を基に案件形成された。援助の意義を以下に抜粋する。また、国別開発協力方針の大目標と中目標は下表に示す。

- ・ スリランカが日本の海上輸送路の確保や南アジア、中東・アフリカ諸国との経済関係を発展させる上で地理学的に重要である。
- ・ 運輸・電力などの経済基盤の未整備や、地方部の社会サービスの質、自然災害の発生などにおいて課題を抱える。さらに、国内紛争の影響で北部や東部を中心に基礎インフラが荒廃するなど、開発が遅れている地域がある。
- ・ 日本の支援でスリランカの更なる経済成長を促すことができるうえ、現地に進出する日本企業の活動環境改善にも貢献できる。また、紛争後の同国内の国民和解に向けた取組と経済・社会発展を促し、南アジア全体の安定に寄与するとともに、海上輸送路の安定にも貢献する。

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	スリランカの開発基本方針を踏まえ、着実に経済成長しているスリランカの一層の成長と安定化を促すため、経済成長のための基盤整備を中核とした支援を行う。また、同国の紛争の歴史や開発の現状を踏まえ、後発開発地域にも留意した公平かつ公正な支援を行うと共に、災害などへの同国の脆弱性に配慮する。
重点分野(中目標)	
①経済成長の促進	スリランカの一層の経済成長には、首都圏を中心とする国内の物流の改善や国際的な連結性の向上のための運輸インフラの整備、安価な電力の安定供給などを図ることが必要である。このため、スリランカの経済発展を促進しつつ、我が国進出企業の活動環境の整備・改善にも寄与する運輸・電力基盤などのインフラ整備を、我が国技術の活用も視野に入れつつ積極的に支援する。また、科学技術協力を含め、成長を支える産業の振興にも留意する。
②後発開発地域の開発支援	スリランカでは経済成長に伴い、地域間格差や所得格差が拡大しつつある。また、過去の紛争の影響により開発が著しく遅れている地域もある。このため、開発が遅れている地域の産業発展を通じた生計向上に向け、農業分野を中心とした産業育成、農業関連インフラ整備を支援する。また、沿岸部などの漁業を中心とした地域についても配慮し、北部を中心に地雷除去を支援する。
③脆弱性の軽減	経済発展の一方で、社会サービス基盤の体制整備の遅れや、季節風の影響を強く受ける島国であるとの特質から豪雨などの災害が頻発するなど、同国の抱える脆弱性への対応が求められる。特に保健・医療などの分野を中心に、関連施設の整備や能力強化などの社会サービス基盤の改善支援を行うと共に、防災能力強化に向けた政府の体制整備を支援する。

(出所:外務省提供)



## (2) インフラシステム輸出戦略(2016年5月改訂版)

新興国を中心に世界で急速な都市化が進み、経済成長に伴うインフラ需要が拡大していることから、日本の強みのある技術・ノウハウを輸出し、日本の経済成長を実現することを目指して2013年に第4回経協インフラ戦略会議で本戦略が策定された。本戦略は毎年改定されている。

本戦略では、日本製機器のみならず、インフラの設計、建設、運営、管理を含む一貫した「システム」としての受注、現地での事業投資拡大などを目指す。海外における日本企業のノウハウ不足と人材不足、膨大な初期投資と長期を要する投資回収などの事業リスク、現地政府の影響力などが原因で海外案件受注を躊躇する日本企業が多かったため、ODA や公的金融機関による支援を最大限活用し、日本国政府と民間企業が連携して官民一体となってインフラの海外展開を推進することとなった。スリランカを含む南アジア地域は地理的・文化的要因で貿易投資やインフラ海外展開での日系企業の進出が遅れていたが、本戦略では同地域が大きな経済的ポテンシャルを持ち、今後大きなインフラ需要が期待される地域とされている。本戦略(2016年5月改訂版)に記載されている五本柱と具体的施策を下表に示す<sup>4</sup>。

項目	具体的施策
1. 企業のグローバル競争力の強化に向けた官民連携の推進	(1) 多彩で強力なトップセールス及び戦略的対外広報の推進 (2) 経済協力の戦略的展開(政策支援ツールの有効活用) (3) 官民連携体制の強化 (4) インフラ案件の面的・広域的な取組への支援 (5) インフラ案件の川上から川下までの一貫した取組への支援 (6) インフラ海外展開のための法制度などビジネス環境整備
2. インフラ海外展開の担い手となる企業・地方自治体や人材の発掘・育成支援	(1) 中小・中堅企業及び地方自治体のインフラ海外展開の促進 (2) グローバル人材の育成及び人的ネットワーク構築 (3) 本邦企業のインフラシステム輸出に係る競争力の強化
3. 先進的な技術・知見などを活かした国際標準の獲得	(1) 国際標準の獲得と認証基盤の強化など (2) 先進的な低炭素技術の海外展開支援 (3) 防災先進国としての経験・技術を活用した防災主流化の主導
4. 新たなフロンティアとなるインフラ分野への進出支援	(1) 新たなインフラ分野への展開 (2) ICT活用によるインフラの競争力強化
5. エネルギー・鉱物資源の海外からの安定的かつ安価な供給確保の推進	(1)天然ガス、(2)石油 (3)鉱物資源、(4)石炭

(出所: 首相官邸)

## (3) 質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ

2017年に第24回経協インフラ戦略会議において安倍総理大臣(当時)が「質の高い<sup>5</sup>インフ

<sup>4</sup> 首相官邸(2016)「インフラシステム輸出戦略(平成28年度改訂版)」

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyoku/dai24/kettei.pdf>

<sup>5</sup> 「質の高いインフラ」とは、「一見、値段が高く見えるものの、使いやすく、長持ちし、そして環境に優しく災害の備え

ラ輸出拡大イニシアティブ」を公表した。本イニシアティブは、日本企業の受注と参入を通じた日本の経済成長と相手国の経済発展に貢献し、WIN-WIN の関係を構築するために、5 年間で世界のインフラ案件向けに約 2,000 億ドルの資金などを供給するものである。本イニシアティブでは、無償資金協力を通じて日本のインフラの海外展開を促進させるために、従来どおりインフラの事業運営権獲得を目的とした案件形成を行うことに加えて無償資金協力の制度・運用の改善することも示されている<sup>6</sup>。また、2019 年に開催された G20 大阪サミットにおいて、「質の高いインフラ投資に関する G20 原則」が首脳間で承認された。本原則は、①持続可能な成長と開発へのインパクトの最大化、②ライフサイクルコストから見た経済性、③環境への配慮、④自然災害などのリスクに対する強じん性、⑤社会への配慮(利用の開放性を含む)、⑥インフラ・ガバナンスの強化(調達)の開放性・透明性、債務持続可能性など)の 5 原則で構成されている。

#### (4) 日・スリランカ首脳会談経緯

日・スリランカ首脳会談経緯を以下に示す。

開催年月	首脳会談経緯
2015 年 10 月	<p>ウイクラマシンハ首相(当時)と安倍総理大臣(当時)による首脳会談<sup>7</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済関係強化と二国間関係強化のための「日・スリランカ包括的パートナーシップに関する共同宣言」を公表</li> <li>・ スリランカ側が北東部の紛争影響地域の復興・開発のために日本からの支援・協力を要請し、日本国政府は「質の高いインフラパートナーシップ」の下、スリランカのインフラ整備に協力することになった</li> </ul>
2016 年 5 月	<p>シリセーナ大統領(当時)と安倍総理大臣(当時)による首脳会談<sup>8</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ スリランカの地政学的な重要性を認識し、両国間の海洋協力推進、日・スリランカ包括的パートナーシップ及び質の高いインフラパートナーシップのための協力を強化する</li> <li>・ 「日・スリランカ包括的パートナーシップに関する共同宣言」の下、経済発展、海洋安全保障、国民和解・平和構築などの各分野で具体的な協力を進展させることを決定</li> </ul>
2017 年 4 月	<p>ウイクラマシンハ首相(当時)と安倍総理大臣(当時)による首脳会談<sup>9</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ スリランカがハブとして発展するためには海洋安全能力向上が必須であることから、スリランカ側が「自由で開かれたインド太平洋戦略」の支持を表明</li> <li>・ 両首脳がスリランカの安定した発展を目的とした港湾開発を行うことに同意</li> <li>・ 日本国政府は港湾、空港など交通インフラ、火力発電などの分野で日本の技術を</li> </ul>

にもなるため、長期的に見れば安上がりなインフラ」と定義されている(国土交通省(2017)「報道資料『質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ』を公表しました」[https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo05\\_hh\\_000146.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo05_hh_000146.html))

<sup>6</sup> 国土交通省(2017)「G7伊勢志摩サミット『質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ』」

<https://www.mlit.go.jp/common/001132453.pdf>

<sup>7</sup> 外務省(2016)「日・スリランカ包括的パートナーシップに関する共同宣言」

(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000103258.pdf>)

<sup>8</sup> 外務省(2016)「日スリランカ首脳会談 ーメディア・ステートメントー」

(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000160709.pdf>)

<sup>9</sup> 外務省(2017)「日・スリランカ首脳会談」([https://www.mofa.go.jp/mofaj/s\\_sa/sw/lk/page4\\_002925.html](https://www.mofa.go.jp/mofaj/s_sa/sw/lk/page4_002925.html))

	<p>活用できるインフラ案件の創出及び日本企業の受注を目指すことになった</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本側がトリンコモリー港整備のための無償資金協力が決定したことを報告</li> <li>・ スリランカ側は「質の高いインフラ」により持続的な開発を促進させ、特にトリンコモリー港やコロombo港における日本のインフラ開発を望むとともに、スリランカの経済発展のための民間投資に高い期待を示した</li> </ul>
--	---

(出所:外務省)

### 3 スリランカ側の主要関連政策概要

#### (1)「力強いスリランカ」

2017年1月、当時のラニル・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。目玉として国内の広範な地域をつなぐ大規模な経済回廊を2つ想像する構想が示され、10年間の開発計画として位置付けられていた。数値目標や達成期限等の記載は少なく、ロードマップというよりも、国家開発のビジョンを示した青写真と言えるものであった<sup>10</sup>。

「力強いスリランカ」のポイントは下記のとおりである。

- ・ スリランカを地域の経済ハブとして、高度に発達した港や空港のネットワークを介して地域や世界との接続を可能にする。ビジネスの障害を取り除き、ビジネスをしやすい環境を整えて、スリランカへの投資を促進する。また、他国との自由貿易協定を通じてスリランカの製品・サービスで市場シェアを獲得する。
- ・ 2つの経済回廊を開発することで、全ての人口の繁栄し、経済開発への道を開く。

#### 南西経済回廊:

コロomboがある西部州、北西部州、中部州、サバラガムワ州、南部州を結ぶ。大規模な港湾施設や国際空港を有する西部州と、仏教の聖地キャンディがある中部州とを高速道路でつなぎ、発展を続ける西部州の恩恵を内陸部にも波及させる。ココナッツ栽培ゴム栽培などの一次産業については、海外市場へのアクセスを容易にし、輸出競争力を向上させる。

#### 北東経済回廊:

北部州、北中部州、北東部州をつなぎ、小規模農業への最新技術の導入や遺跡の多い古都の近代化などに取り組む。北東部州の州都トリンコモリーで港湾開発を行い、国際水準の港湾都市を誕生させ、ベンガル湾とその周辺国をつなぐ航行、物流、製造拠点を築く。

#### (2) 港湾マスタープラン

##### ア 国家港湾マスタープラン(National Port Master Plan: NPMP)

2016年、アジア開発銀行(ADB)の困削減日本基金(Japan Fund for Poverty Reduction: JFPR)は、SLPAにおけるNPMP策定に向けた技術支援のための助成金1.5百万米ドルを承

<sup>10</sup> ジェトロ “現政権下で初の国家経済開発計画を発表－国内に2つの経済回廊の構想－” (2017年2月28日)

認した。NPMP は、2018 年 11 月に完成した。ADB の技術支援による報告書は全 12 件で構成されており、その中には、コロンボ港開発計画(Colombo Port Development Plan)、トリンコマリー港ゾーニング報告書(Trincomalee Port Zoning Report)、トリンコマリー港開発計画(Trincomalee Port Development Plan)などが含まれている。

## イ トリンコマリー港開発計画(Trincomalee Port Development Plan)

### (ア) 計画の概要

トリンコマリー港湾開発計画は、30 年(2020 年～2050 年間)の計画期間をカバーし、今後 10 年間に実施する優先プロジェクトの投資計画を含んでいる。

### (イ) 優先的な投資計画

- ・ 夜間ナビゲーションの導入(短期計画)
- ・ Ashroff 棧橋のアップグレード(短期計画)
- ・ 新たな石油埠頭の開発(短期計画)
- ・ セメント埠頭のアップグレード(短期計画)
- ・ コンテナターミナルの開発(官民連携による長期計画)

### (ウ) 課題と推奨事項

- ・ トリンコマリー港では、①船舶交通管理システム(VTMS)、②オンライン貨物決済システム、③港湾業務管理システム(スケジューリング、埠頭・倉庫・タグの空き状況を追跡・管理)などのITシステムを導入することが推奨される。
- ・ トリンコマリー港では、必要な照明、浮標、灯台がないため、船舶は日中しか港に出入りできない。夜間航行が可能となるよう、安全確保に必要な設備を導入することが推奨される。
- ・ 港湾アクセス専用道路がないため、市の敷地内を通過し、市周辺での混雑を招いている。
- ・ 港湾の運営管理の民間委託を検討すべきである。SLPA は、港湾利用の活性化により、当該費用をカバーすることができる。

### (エ) 港湾関連産業の可能性

- ・ 液体バルク:例えば、(混合)バイオ燃料、食用油、パーム油、特殊化学品の供給等。特に、エタノールはバイオ燃料に混合されることが多く、機会が大きい。トリンコマリーは、これらの商品の保管、ブレンド、取引のハブとして機能できる。
- ・ ドライバルク:例えば、肥料など。東インドのほぼ全ての国で肥料の需要があるため、トリンコマリー港周辺に肥料工場が建設されれば、肥料を供給する港となれる可能性がある。
- ・ 付加価値のある加工産業:例えば、魚介類の加工と再輸出。冷蔵倉庫を活用し、地元の水産加工業と連携することで、トリンコマリー港はコールドチェーンの一端を担うことができる。

- ・ インドの製油所から送られてくる石油などを利用して、化学産業などの新たな産業を興す。このためには、集中的な資本投資が必要となる。
- ・ 鉄鋼業：スリランカは、鉄鋼製品を輸入に依存している。近隣諸国に主要資源（鉄鉱石、石炭）があり、海に近いことから、トリンコモリーには、ハイテク鉄鋼産業の機会がある。
- ・ 自動車・車両（バッテリー）製造：スリランカは、自動車製造業を立ち上げようとしている。世界的に、電気自動車への移行が進んでいるため、今後、これらの装置の世界的な需要は膨大になる。

### (3)トリンコモリー県マスタープラン

#### ア 開発計画の概要

トリンコモリーは、National Physical Plan 2050 で提案された東西回廊の国家成長センターの一つに指定されている。スリランカ政府は、同地区の環境と社会文化遺産を維持しながら、経済開発を通じて平和・調和・統合を実現することを目指している。

2016年11月、スリランカ政府は、トリンコモリー県マスタープラン（Trincomalee District Master Plan）をシンガポールの Surbana Jurong (SJ) 社に発注した。同計画は、2018年3月に完成した。

計画のビジョンは以下のとおりである。

- ・ 優れた天然の港を活用し、付加価値の高い産業エコシステムを備えた物流ハブを作る。また、トリンコモリーを「スリランカの東の玄関口」と位置づけ、自然のままのエコツーリズムの目的地として観光開発を進める。これにより、経済転換を推し進める。
- ・ 2050年までに、トリンコモリーはスリランカ東海岸最大の都市となり、雇用・教育・医療・観光・エネルギーのハブとして、北部・東部・中部各州に人々を惹きつける拠点の役割を果たすと構想されている。300平方キロメートルの土地に対して、人口124万人、雇用数は100万人に達すると見込まれる。
- ・ トリンコモリーは、ベンガル湾で拡大する海上貿易のシェアを獲得し、スリランカと南アジア・東南アジア諸国との自由貿易協定による経済機会を得ることで、「東部物流のハブ」となる。

#### イ 開発計画の内容

トリンコモリー県マスタープランでは、港湾内部の道路拡幅（埋め立て、電線、街路設備、樹木などを含む）、プロムナード・高級ホテル・飲食店などを備えた港湾内部道路沿いのマリーナ開発などが、中期的な優先課題として挙げられている。

また、トリンコモリー港の再開発としては、Ashroff 棧橋の拡張と道路・鉄道との接続、マッドコーブ（Mud Cove）のサービス棧橋とドック開発、港湾内部の LNG ハブターミナル開発などが挙げられている。

その他、トリンコモリー開発の機会として、以下が例示されている。

- ・ コロンボ高速道路の混雑を緩和するための、貨物輸送のための道路建設
- ・ クラッペンブルグ (Clappenburg) におけるレジャー観光、フォート・フレドリック (Fort Fredrick) における文化的都市観光などの観光開発
- ・ 輸出加工区と港湾地域付近の雇用創出地に住宅を提供

一方、開発計画の制約としては以下が挙げられている。

- ・ 防衛用途の土地が計画区域の大部分を占めており、居住地が密集しているため、新規開発に利用できる空き地が不十分であること。
- ・ A6(トリンコマリー～コロンボを結ぶ道路)と A12(トリンコマリー～バティカロアを結ぶ道路)の輸送能力が、将来の地域・都市レベルの交通に対応するには不十分であること。

## 補論: 評価主任所感

### 本件評価における「外交の視点からの評価」について

評価主任(稲田十一、専修大学経済学部・教授)

#### 1. プロジェクトレベル(事業レベル)評価における「外交の視点」の評価

今年度より、「プロジェクトレベル」の評価の枠組みが再整理された<sup>11</sup>。「外交の視点」については、昨年度までは「開発の視点」と「外交の視点」とが別のカテゴリーとされていたが、今年度より、「計画の妥当性」「結果の有効性」のいずれの項目でも、「開発の視点」と「外交の視点」の両面が、以下のように同じカテゴリーの中の検討項目となった<sup>12</sup>。再整理された枠組みでは、「計画の妥当性」については「外交的な重要性」を、「結果の有効性」については「外交的な波及効果」を確認する。また、「開発の視点」と「外交の視点」の両面をあわせて取り込んだことで、そもそも案件の目的が何なのかをよりはっきりと把握することが必要となっている。

「計画の妥当性」 評価設問 1-1 目的の関連性

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

「結果の有効性」 評価設問 2-1 事業の達成度と効率性

2-1-5: 資機材の供与や使用を通じた外交上の効果(アウトカム)

本案件の場合、案件形成時(2016-2017年1月)からすでに5年以上が経っており、案件形成時の大使館及び外務省担当者への直接的なヒアリングは困難であり、当時、どのような「外交的な考慮」に基づき案件形成がなされたのかは必ずしも明確ではない。本案件では「財務実行協議資料」に記載されている「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。」を本案件の目標と捉えることにしたが、そこには「開発の視点」は記載されているが、外交的な重要性や波及効果についての記載はない。

2012年6月に策定された「対スリランカ国別援助方針」においては、「我が国にとって海上輸送路の確保や、南アジアのみならず中東・アフリカ諸国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」、「紛争後の同国の国民和解に向けた取組と経済・社会発展を促し、南アジア地域全体の民主主義の定着と安定に大きく寄与すると共に、海上輸送路の安定にも貢献するという観点からも意義がある」として、「地政学的な重要性」や「海上輸送路の確保及び安定の重要性」が強調されている。

また、2018年1月に策定された新たな「対スリランカ国別開発協力方針」では、「開発協力のねらい」として、「スリランカへの支援を通じて、同国が抱える課題の解決と更なる経済成長を促すと共に、本邦企業の活動環境の向上にも資する支援を行うことで、両国間経済関係の一層の発展を促し、友

<sup>11</sup> 外務省 ODA 評価室「ODA 評価ハンドブック(2021年7月版)」25-38頁。

<sup>12</sup> 同上、28-29頁及び37頁。

好関係の更なる発展を目指す。また、紛争後の同国の国民和解に向けた取組と経済・社会発展を促し、南アジア地域全体の民主主義の定着と安定に大きく寄与すると共に、海上輸送路の安定に貢献する。」と記載されている。「両国間経済関係の一層の発展、友好関係の更なる発展」、「海上輸送路の安定」が記載され、これらが外交的な意義付けであると考えられる。

以下では、こうした「援助方針」のもと形成された本案件の外交的な意義について、評価者としての分析をまとめておくことにしたい。

## 2. 北東部開発での日本の役割への期待—案件形成時のスリランカ国内政治状況

本案件は2017年1月にスリランカ政府から要請書が提出され、4月に無償資金協力のE/N(交換公文)が結ばれており、案件形成はその前年の2016年に実施されたものと考えられる。

当時のスリランカの政治状況をみると、2015年8月に総選挙があり、ラジャパクセ政権に代わりシリセーナ政権が登場した。また、当時、ラジャパクセ政権下で中国の融資で建設したハンバントタ港の資金返済の目途が立たなくなる中で、2015年に交代したシリセーナ新政権は同プロジェクトを見直し、中国側と交渉を行い、港湾運営会社の株式の80%を11億ドルで中国側に譲渡するとともに、それを対中債務返済に充当し債務を削減するかわりに、中国国営企業に港の管理運営権を99年間渡すこととなり、国際社会ではこれを「債務の罠」として批判する議論が広まった<sup>13</sup>。

日本がトリンコモリー港の能力拡大(24時間運営可能にする機材・設備の供与)を実施することになった背景として、対中政策を見直す姿勢をうち出したシリセーナ政権のもとで、中国の支援が手薄なスリランカ北東部のトリンコモリー港及びその周辺の開発に日本の支援を呼び込むことへの期待がスリランカ側にあり、日本側もこうした期待に応えたと推測することは可能であろう。

また、2017年には、日本国政府(財務省)のADBに対する支援枠組みである「貧困削減日本基金(Japan Fund for Poverty Reduction)」を資金源として、SLPA(スリランカ港湾局)が詳細なNPMP(National Port Master Plan:国家港湾マスタープラン)を作成した。このNPMPと本無償案件とは直接の関係はないものの、この計画には、トリンコモリー港及び周辺を工業基地として開発する計画が記載されており、ハンバントタ港及びその周辺の開発を中国の支援を受けて整備する一方で、トリンコモリー港及びその周辺の開発を日本の支援を受けて開発するという、スリランカ政府の政策的な方向性を伺い知ることができる。もっともその後、2018年10月末の政変でのラジャパクセの首相への一時的な返り咲き、更に2020年8月の選挙では、ラジャパクセ・ファミリーが完全に実権を握ることになり、スリランカの政府の親中姿勢は再び顕著なものになっていく。

中国はもともと北部のタミル人地域への支援は少なく、北部及び北東部のタミル人が多く居住する地域の復興開発支援は日本が重点を置いており、またインドの支援も少なくなかった。内戦下では、トリンコモリー港はスリランカ海軍の拠点基地でもあったが、2009年の内戦終了後は、この地域の復興開発の観点からも、トリンコモリー港の商業・工業目的の能力拡張と、その周辺の工業化は、スリランカ政府の開発政策において重点分野の一つであった。また、こうした北東部の復興開発は、日本の対スリランカ支援の重点分野にも合致していたと言えよう。

<sup>13</sup> 例えば以下の文献。Hurley, John, Scott Morris, Gailyn Portelance (2018), *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*, CGD Policy paper 121.

### 3. 日本の経済外交—インド洋東部の物流拠点としてのトリンコマリ—港開発の意義

当時の日本国政府は「FOIP(自由で開かれたインド太平洋)」構想を打ち出していたが、その中身には、安全保障上の考慮と経済的な考慮の両面があったと解釈できる。特に、本件に関連すると推測されるのは経済的側面である。

当時の物流に関するインド洋東部(ベンガル湾周辺)の開発事業をみると、2014年頃からミャンマー・ヤンゴン南方のティラワ経済特区での工業団地建設(ティラワ地区インフラ開発事業[フェーズ1・2])に円借款を2014年9月より供与、Myanmar Japan Thilawa Development社に出資し2015年9月運営開始)、及び2018年頃からそこに隣接するティラワ地区港の整備支援が始まっており(港湾拡張のための円借款供与、及び2018年8月日本企業を中心とするThilawa Multipurpose International Terminal設立)、これらは日本国政府が全面的に支援してきた事業である。また、日本国政府が支援を決めたわけではないが、タイ国境近くのダウエー工業団地の開発計画も存在した。

スリランカ北東部のトリンコマリ—港は、これらミャンマーやバングラデシュのチッタゴン港などをつなぐ海洋物流の拠点の一つとなりうる可能性も考えられた。ただし、残念ながら、2020年からコロナ禍が続く一方、2021年2月にはミャンマーでの政変(軍部による政権奪取)が生じて、ミャンマーを中心とする海運量は減少し、トリンコマリ—港を使った貿易取引量も減少してしまっているのが現状である。

本案件の形成・実施と並行して、2016年前後に、スリランカに対して広域的な海運物流網の支援を検討した形跡もある。日本国政府(財務省)のADBを通じたNPMP作成支援もその一環と見ることも可能であるし、日本国政府は、トリンコマリ—港の開発のために、コンテナターミナル拡張のための円借款供与の可能性を検討したという民間企業からの未確認情報もある。ただし、その後、ハンバントタ港の能力拡充に伴い、もはやトリンコマリ—港でのコンテナターミナル建設は期待されていない。また、日本企業のなかには、かつてはトリンコマリ—周辺での石炭火力発電所の建設計画も考えられたが、脱炭素化の国際潮流の中でこの計画もなくなった。

他方、スリランカ政府は北東部の開発の観点から、引き続き、トリンコマリ—港周辺の工業化を推進する開発計画を有しており、民間企業を含めた海外からの融資や投資を期待している。残念ながら、コロナ禍が継続している現状では、こうした期待は思いどおりには実現していない。また、コロンボとトリンコマリ—を結ぶ陸上交通の便も、まだ十分に整備が進んでいるとは言えず(上述の「スリランカの高速度道路図参照)、トリンコマリ—周辺の開発の推進のためには、こうした関連インフラの整備も必要になってくるであろう。

しかし、トリンコマリ—港は、インド洋を中心とする、とりわけ東南アジアと南アジアを結ぶ海洋物流の結節的に位置する。ポスト・コロナの将来における潜在的な可能性は少なくないと考えられ、中長期的な視点から、トリンコマリ—港周辺の開発事業の可能性も含めて、日本による支援の可能性を検討しておくことは引き続き必要であろう。

### 4. 安全保障面での考慮—「海上輸送路の確保及び安定」

当時の日本国政府の「FOIP(自由で開かれたインド太平洋)」構想には、上記の経済的側面の一方

で、安全保障面での考慮もあったと推測される。

「海上輸送路の確保及び安定」を目的とした ODA 案件としては、2016 年 6 月に G/A が結ばれた無償資金協力「海上安全能力向上計画」(概算協力額 18.30 億円、協力期間 2016 年 6 月～2018 年 7 月、実施機関／カウンターパートはスリランカ沿岸警備庁[Sri Lanka Coast Guard: SLCG])があり、「SLCG に対し巡視艇を整備することにより、当国沿岸部における海難援助、海上犯罪の予防・鎮圧に向けた法執行能力の向上、船舶からの油等の流出事故対応等の海上安全能力の強化を図り、もって当国沿岸域の海上安全の向上に寄与する。」ことを事業目標としていた<sup>14</sup>。2018 年 8 月下旬には中根外務副大臣が訪問し、スリランカ沿岸警備隊に供与する巡視艇の引き渡し式に出席した。

評価対象の本案件は「海上輸送路の確保及び安定」を目標とする案件ではなく、あくまでも「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」ことを目標とする開発案件であるが、当時、FOIP に関連して「地政学的な重要性」が考慮され、日本の対スリランカ外交強化の一環として位置づけられる関連案件と見ることもできる。

実際、河野外務大臣が 2018 年 1 月にスリランカを訪問し、コロンボ港を視察した。日本の外務大臣の訪問は 15 年ぶりであった<sup>15</sup>。同年 3 月にはシリセーナ大統領が訪日している。さらに同年 8 月には小野寺防衛大臣が日本の防衛大臣としてはスリランカを初訪問し、コロンボ港、南のハンバントタ港、東のトリンコモリー港を視察した<sup>16</sup>。港の訪問・視察に当たり、上記の日本要人達が強調したのは、「自由で開かれたインド太平洋」の実現のための協力であった。また、同時期に海上自衛隊の護衛艦「いかづち」がトリンコモリー港に寄港している。

トリンコモリー港への自衛隊艦船の寄港についていえば、2013 年に初寄港し、以降の実績は以下のとおりである。2014 年～2016 年には実績はなく、2017 年に 1 回、2018 年に 1 回、2019 年に 1 回、2020 年に 1 回、そして 2021 年には 3 回と増え、2022 年にはいって 1 回(2 月末時点)である<sup>17</sup>。本件無償が始まった 2017 年以降、自衛隊護衛艦のトリンコモリー港への寄港が毎年なされ、日本との関係が強化されているように見える。ただし、この事実と本件のトリンコモリー港の能力強化支援との間に何らかの因果関係を見いだすことは困難である。トリンコモリー港にはもともとスリランカ海軍の基地があり、それは本件の港の能力強化の対象外である。おそらく、当時の日本外交において、インド洋の海上安全の観点からスリランカとの連携の強化の努力がなされたということであり、本案件もそのような外交的環境の中で形成されたと位置づけることができよう。

<sup>14</sup> 「海上保安能力向上計画」案件概要書、2 頁。

<sup>15</sup> スリランカ港湾局の HP に写真が記載されている。

<sup>16</sup> 同上。

<sup>17</sup> 外務省南部アジア部南西アジア課提供資料。

## 参考文献リスト

### 【本文・別冊】

1. 外務省(2012)「対スリランカ民主主義共和国 国別開発協力方針」(外務省提供)
2. 外務省(2016)「日・スリランカ包括的パートナーシップに関する共同宣言」  
(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000103258.pdf>)
3. 外務省(2016)「日スリランカ首脳会談 –メディア・ステートメント–」  
(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000160709.pdf>)
4. 外務省(2017)「特集: 自由で開かれたインド太平洋戦略」  
([https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/bluebook/2017/html/chapter1\\_02.html#T003](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/bluebook/2017/html/chapter1_02.html#T003))
5. 外務省(2017)「日・スリランカ首脳会談」  
([https://www.mofa.go.jp/mofaj/s\\_sa/sw/lk/page4\\_002925.html](https://www.mofa.go.jp/mofaj/s_sa/sw/lk/page4_002925.html))
6. 外務省(2021)「ODA 評価ハンドブック」  
(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/100205690.pdf>)
7. 外務省(2022)「掃海母艦『うらが』がスリランカ海軍と親善訓練」(外務省提供)
8. 外務省(2022)「自由で開かれたインド太平洋」  
(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000430631.pdf>)
9. 外務省(2022)「自由で開かれたインド太平洋に向けた日本の取組」  
(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100056238.pdf>)
10. 株式会社商船三井(n.d.)「用語集『プロジェクトカーゴ』」(<https://www.mol-service.com/ja/glossary/project-cargo>)
11. 国土交通省(2017)「G7伊勢志摩サミット『質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ』」  
(<https://www.mlit.go.jp/common/001132453.pdf>)
1. 国土交通省(2017)「報道資料 『質の高いインフラ輸出拡大イニシアティブ』を公表しました」  
([https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo05\\_hh\\_000146.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo05_hh_000146.html)) 首相官邸(2016)「インフラシステム輸出戦略(平成28年度改訂版)」(<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyou/dai24/kettei.pdf>)
2. 独立行政法人国際協力機構 (n.d.)「海上安全能力向上計画案件概要書」
3. 独立行政法人国際協力機構 (2017)「スリランカ国物流セクターに係る情報収集・確認調査ファイナルレポート」
4. 日本貿易振興機構(ジェトロ)(2017年2月28日)「現政権下で初の国家経済開発計画を発表——国内に2つの経済回廊の構想——」
5. 日本貿易振興機構(ジェトロ)(2018年6月7日)「国際物流拠点としての高い潜在性と残る課題 スリランカは地域のハブになれるか」
12. ADB(2019) “National Port Master Plan: The Trincomalee Port Development Plan, Volume 3 (Part 1)”  
([https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/50184/50184-001-tacr-en\\_13.pdf](https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/50184/50184-001-tacr-en_13.pdf))
13. Department of Census and Statistics, Ministry of Economic Policies and Plan Implementation, Sri Lanka(2019) “Household Income and Expenditure Survey – 2019, Final Result”

<http://www.statistics.gov.lk/IncomeAndExpenditure/StaticInformation/HouseholdIncomeandExpenditureSurvey2019FinalResults>) (p.3)

14. Department of National Planning Sri Lanka (January 2017) “An Empowered Sri Lanka”
15. Hurley, John, Scott Morris, Gailyn Portelance (2018), “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective”, CGD Policy paper, p.121
16. IMF (n.d.) “World Economic Outlook Database, April 2021”  
(<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/April>)
17. Ministry of Megapolis and Western Development Sri Lanka, Subana Jurong Consultants PTE LTD Singapore (July 2018) “Executive Summary Report Trincomalee District Master Plan 2018-2050”
18. Road Development Authority (2021) “Expressway Network”  
([http://www.rda.gov.lk/source/other\\_maps.htm](http://www.rda.gov.lk/source/other_maps.htm))
19. Sri Lanka Port Authority (n.d.) (<https://www.slpa.lk/index.php>)
20. Trincomalee District (2018) “Statistics Hand Book -2018, Trincomalee District”  
([http://www.trincomalee.dist.gov.lk/images/pdfs/hand\\_book/hand-book-format-2018-mainNew-1.pdf](http://www.trincomalee.dist.gov.lk/images/pdfs/hand_book/hand-book-format-2018-mainNew-1.pdf)) (p.148)
21. Trincomalee District (2019) “Statistical Hand Book - 2019, Trincomalee District”  
([http://www.trincomalee.dist.gov.lk/images/pdfs/hand\\_book/Hand-Book-2019-Word.pdf](http://www.trincomalee.dist.gov.lk/images/pdfs/hand_book/Hand-Book-2019-Word.pdf))  
(p.179)
22. UN Geospatial (n.d.) “Sri Lanka” (<https://www.un.org/geospatial/content/sri-lanka-0>)

#### 【外務省提供】

1. 一般社団法人日本国際協力システム(2020) “Final Report for Japan's Grant Aid for the Economic and Social Development Programme for the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka (FY2016)” (外務省提供)
2. 外務省(2017)「『平成28年度(2016年度)無償資金協力(経済社会開発計画)』大使館コメント票」
3. 外務省(2017)「プロジェクト要請書」
4. 外務省(2017)「我が方E/N(経済社会開発計画)」
5. 外務省(2017)“Agreed Minutes of Procedural Details” (我が方A/M(経済社会開発計画))
6. 外務省(2017)“Minutes of Discussions on the Consultive Committee of Japan's Grant Aid for the Economic and Social Development Programme for the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka (FY2016)” (コミッティ政府間協議会議事録(初期の調達品目決定時の議事録))

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。