

案件概要書

2024 年 4 月 23 日

1. 基本情報

- (1) 国名：東ティモール民主共和国（以下、「東ティモール」という。）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：バウカウ県（人口約 13 万人）
- (3) 案件名：カラベラ港整備計画
(The Project for the Development of Carabela Port)
- (4) 計画の要約：
本計画は、東ティモール第二の都市バウカウに位置するカラベラ港において、棧橋及び貨客ターミナル施設の建て替えを行うことにより、安全かつ効率的な旅客の乗降及び貨物の荷役を図り、同国内の海上輸送ネットワークの構築及び連結性向上を通じた経済社会基盤（インフラ）の整備・改善に寄与することを目的とする。

2. 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

東ティモールは、2022 年 11 月の ASEAN 首脳会議において、ASEAN 加盟を原則承認され、同国にとって独立回復以来の悲願である早期の ASEAN 正式加盟に向けて取組を進めている。12 月の日 ASEAN 特別首脳会議の機会には、グスマン首相が、東ティモールの首相としては 7 年ぶりとなる訪日を果たすなど、ASEAN 正式加盟に向けて、東ティモールとの関係強化は重要度を増している。

また、2023 年 7 月に発足した第 9 次立憲政府の 5 か年プログラムでは、地方開発と地方分権化を経済・社会基盤強化のための重要な政策と位置づけており、運輸交通（海路）においては、同国第二の都市であるバウカウにおけるカラベラ港の整備に言及し、同港を開発優先度の高い港としている。政権が重視する分野への支援を実施することは、同政権との関係を強化し、同国における我が国のプレゼンスを高めることにつながるため、外交的意義は大きい。

- (2) 当該国における港湾セクターの開発の現状・課題及び本計画の位置付け

東ティモール政府は、「戦略的国家開発計画（2011-2030）」（SDP）において、2030 年までに高中所得国になることを目標として掲げており、港湾分野におけるインフラ開発は、その目標達成のための重点課題の一つとして位置づけられている。また、上記の 5 か年プログラムの運輸交通（海路）において、首都ディリと東部・南部を繋ぐ交通の中継地点となるバウカウ県の最寄港であるカラベラ港の開発について「海上交通へのアクセスを容易にし、観光産業をサポートする目的でバウカウ県ベマセ地区カラベラの港湾施設を整備する」と記載されるなど、海上アクセス向上や産業活性化を通じた地方開発の文脈でカラベラ港の開発ニーズを高く位置づけてい

る。これに基づき、運輸通信省は具体的な国内の海上輸送ネットワーク強化の検討を進めており、JICA による開発計画調査型技術協力「東ティモール国戦略的全国港湾開発マスタープランプロジェクト」においても、カラベラ港を最優先開発港湾として選定している。また、同国運輸通信省の事業計画では、カラベラ港を物資供給拠点として整備し、近隣のバウカウ県、マナトゥト県、ラウテム県に物資を陸送するハブ港化の計画を掲げている。この計画が実行されることにより、建設資材を始めとした地方開発に資する物資や生活物資の円滑且つ安価な輸送の実現が期待される。バウカウや南部のビケケはココナツ、ビートルナツツ、ジャックフルーツなどの産地で、家畜と共に農産物をカラベラ港から首都ディリや飛び地オエクシへ運搬するニーズも高い。特にオエクシへの国内輸送は、現状陸路でカラベラからディリ港まで運び、貨客船に積み替えオエクシまで輸送しており、カラベラからオエクシへの海上輸送が可能となれば、物流の効率化に貢献することが期待されている。これに加え、運輸通信省はカラベラ～ディリ～オエクシ～インドネシア（独立紛争時に戦禍を逃れた人々が多く住むクパン）のフェリー航路を整備すべく、インドネシア政府と交渉中であり、インドネシアに家族が暮らす国民の交通アクセス改善（現状では陸路で 1～2 日要する）も目指している。現在のカラベラ港には、2002 年の独立回復前に使用されていた港湾施設が残っている。しかし、棧橋や貨客ターミナル施設の老朽化が著しく現在は使用されておらず、再利用も困難な状態である。更に、雨季に起こりやすい豪雨災害（土砂崩れや洪水等）による道路崩壊への対応（代替ルート確保）の観点からも海上輸送ネットワークの整備は急務となっている。

「カラベラ港整備計画」（以下、「本計画」という。）は、同国第二の都市バウカウにおいて、カラベラ港の施設整備を行うことにより、国内の海上輸送ネットワークの構築及び連結性向上の改善を図るものであり、SDP の実現に向けた優先度の高い事業に位置付けられる。

3. 計画概要

* 協力準備調査の結果変更されることがあります。

(1) 計画概要

① 計画内容

ア) 施設、機材等の内容

【施設】 棧橋及び貨客ターミナル施設の建て替え

イ) 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

詳細設計、施工監理、港湾運営及び維持管理に係る研修等

② 期待される開発効果

カラベラ港を利用する旅客数（人／年）：0 人（2023 年実績値）→約 79,000 人（事業完成 3 年後の目標値）等 2023 年現在、同港の施設は老朽化が著しく使用不能な状態であり、本案件の実施により海上輸送ネットワーク強化への貢献が期待される。

③ 計画実施機関／実施体制：運輸通信省（MTC：Ministry of Transport and Communications）

事業実施中は同省の指示に基づき、技術的観点から東ティモール港湾公社（APORTIL）も関与する。

- ④ 他機関との連携・役割分担：韓国海洋漁業省が漁港開発 FS を実施し、マウボケとコムで零細漁港と商業漁港の開発を検討中。サイトが別であるため重複はない。
- ⑤ 運営／維持管理体制：工事完了後のカラベラ港の運営は、APORTIL が担う。APORTIL に対しては、JICA 専門家（「港湾施設・安全アドバイザー（2012 年～2015 年）」、「港湾施設維持管理（2015 年）」、「港湾計画・施設維持管理アドバイザー（2017 年～2020 年）」）による技術指導を実施し、また JICA の開発計画調査型技術協力「東ティモール国戦略的全国港湾開発マスタープランプロジェクト」も活動の一環として、APORTIL のアクションプラン実行及び財政面強化（港湾使用料徴収）を支援している。これまでの技術協力の結果、施設維持管理の技術面は問題ない。他方で財務面、特に港湾使用料徴収において、ディリ港で行ったような施設整備に要したコストからの料金算出ではなく、長期的に陸上輸送との競争力を確保する観点から設定する必要がある、そのための体制面、財政面からの立ち上げ支援をソフトコンポーネントで実施する。

（２） その他特記事項

- 環境社会配慮カテゴリ分類：B
- ジェンダー分類：GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）

4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

過去の同国向け無償資金協力「オエクシ港緊急改修計画」（評価年度 2017 年）の事後評価等では、調達資機材の到着遅延、コントラクターが申告した積載量と実際の積載量が異なったことによる運搬船の再手配、予定外の運搬ルートの使用による工事の遅延が指摘された。資機材を海外から調達する場合、コンサルタントは調達に係る各段階の計画を十分に把握し、案件の進捗管理、業者の監督を徹底することで、遅延防止に努める必要があるとの教訓を得ている。本事業では上記の教訓を活かし、資機材調達にかかる運搬ルートを入念に確認し、変更等による遅延がないよう留意し、緊密なモニタリングを通じ、事業遅延が発生するリスクを軽減する。

以 上

〔別添資料〕 カラベラ港整備計画 地図

〔別添資料〕 カラベラ港整備計画 写真



出典：Google maps（地図データ©2023 Google）よりJICA作成

- ・現在のカラベラ港（上から栈橋、先端部分、船着き場）

