付属資料 3:質問書、回答書

国際協力銀行への質問書

国際協力銀行あて

国際協力機構　社会開発部

平成 16 年度開発調査実施済案件評価調査（評価分析（港湾））に係る協力依頼

貴行ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

このたび、国際協力機構は、標記調査を実施することになりました。本事後評価調査は、案件終了後の活用状況を中心として開発調査を総合的に評価し、そこから得られる教訓のフィードバックによって今後の開発調査の質的向上を目指すものであります。

今回調査で評価の対象とする開発調査案件は、以下の通りです。

エルサルバドル国「ラ・ウニオン県港湾再活性化計画調査」

つきましては、対象案件に関する国内関連情報の収集・整理のため、貴行へのヒアリング、関連プロジェクトに関する資料の収集等を行ないたく、ご協力をお願い申し上げます。

添付資料：質問票、収集を希望する報告書・資料名

JBIC への質問票

(1) 開発調査実施後の経緯について

開発調査での提案事業は、その後どうなっているか。

・ どの提言が事業化されたか。

・ 事業化されたプロジェクトは、提言の技術的な勧告をどのように取り込んでいるか。

(2) プロジェクトの将来について

事業化済みの事業を、現在および将来、技術的にも、財政的にも維持管理する実施責任部局の組織体制はどのようになっているか。

収集を希望する報告書・資料名

1. 事業化案件の実施計画書（I/P）
2. 事業化案件の事前評価報告書
3. 事業実施に係る先方政府関係機関への質問票および回答書
4. 借入機関との協議議事録
5. 港湾コンセッションに係る管理運営調査報告書（2003 年）」
6. その他関連資料

コンサルタントへの質問票

（財）国際臨海開発研究センター（OCDI）／日本工営（株）あて

国際協力機構　社会開発部

平成 16 年度開発調査実施済案件評価調査（評価分析（港湾））に係る協力依頼

貴社ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

このたび、国際協力機構は、標記調査を実施することになりました。本事後評価調査は、案件終了後の活用状況を中心として開発調査を総合的に評価し、そこから得られる教訓のフィードバックによって今後の開発調査の質的向上を目指すものであります。

今回調査で評価の対象とする開発調査案件は、以下の通りです。

a.　エルサルバドル国「ラ・ウニオン県港湾再活性化計画調査」

b.　ホンジュラス国「港湾改善計画調査」

つきましては、対象案件に関する国内関連情報の収集・整理のため、本格調査実施コンサルタントへのヒアリング、関連プロジェクトに関する資料の収集等を行ないたく、ご協力をお願い申し上げます。

添付資料：質問票（両案件に共通）

収集を希望する資料名：質問票への回答に関連する資料、報告書等

コンサルタントへの質問票

(1) 開発調査の実施過程

1. 技術移転はどのようになされたか
   - 日本チームと協力相手国チームの連携は、どのようになされたか
   - 協力相手国チームは、いかなる知識と技術を身につけたか
2. 調査実施および技術移転のための主な投入は何だったか
   - 協力相手国からの主な投入は何だったか
   - 日本側からの主な投入は何だったか
3. 協力相手国から提供された、調査に必要な主たるデータは何だったか
   - 協力相手国から提供された、調査開始前に必要な基礎データは何だったか
   - 協力相手国から提供された、主な定性的、定量的データは何だったか
4. どのようにコミュニケーションをとったか
   - 日本チームは、協力相手国チームに調査の特徴および進捗をどのように説明したか
   - 日本チームと協力相手国チームのコミュニケーションをどのようにとったか
5. 他の調査やプロジェクトとの調整をどのように図ったか
   - 調査チームは、他のドナーのプロジェクトとの協調性をどのように図ったか
   - 開発調査と他の JICA の技術協力スキーム（専門家派遣、研修受入など）間の調整、および相互連携をどのように図ったか

(2) 最終報告書

1. 提言はどのように策定されたか
   - 提言は技術、経済、社会、環境等のそれぞれの分析をどのように考慮して策定されたか
   - 提言に対して、協力相手国側は、事業規模や条件面から見て、どう受け止めたか
2. 最終報告書の構成や内容はどう理解されたか

(3) 調査後の経緯

1. 提案事業は現在どうなっているか
   - どの提言が事業化され、資金調達先はどこか
   - 事業化されたプロジェクトは、提言の技術的な勧告をどのように取り込んでいるか
2. 提案施策は現在どうなっているか
   - どの提案施策が実行されたか
   - 実行された施策は、提案の基本理念をどのように取り込んでいるか

(4) 開発調査の必要性

1. 調査開発実施段階において、開発ニーズについてどのように考えられていたか
   - 調査開発実施段階において、他のドナーの活動や JICA の活動をどのように考慮したか
   - 調査開発実施段階において、受益者のニーズをどのように考慮していたか
2. 評価調査の実施時点(現在)において、開発調査で提案された枠組みをどう考えるか

(5) プロジェクトの将来

1. 開発調査で提言された事業の自立発展性をどのように考えているか
   - 事業化済みの事業を、現在および将来、技術的にも、財政的にも維持管理する実施責任部局の組織体制はどのようになっているか
   - 事業化されて建設された施設を技術的に持続して管理するにはどうすればいいか

Questionnaire for LA UNION

QUESTIONNAIRE ON THE STUDY FOR PORT REACTIVATION IN LA UNION PROVINCE

A. QUESTIONNAIRE

(1) Development study for reactivation in La Union province (1999)

Was the study conducted as expected?

- Was the study conducted in accordance with S／W?
- Did the study complete the S/W?

How was the technology transfer?

- How was the relationship between the C/P and the study team?
- What technology was transferred?

How was the input for the study?

- What was input from the C/P?
- What was input from the study team?

What were the required data?

- Which basic data were given to the study team prior to the study?
- Which quantitative/qualitative data were collected during the study?

How was communication between the C/P and the team?

- How did the study team explain the contents/progress of the study?
- How was the communication between the C/P and the team maintained?

How was coordination with other study/projects?

- How did the study team coordinate with other projects by other donors?
- How did the study team coordinate between the study and other JICA schemes (dispatch of expert/training)?

(2) Final report of the study

How was the quality of recommendations?

- How were engineering/economic/social./environmental analysis incorporated in the report?
- How did the C/P understand the recommendations from the viewpoint of scale/assumptions?

How was the framework/contents of the final report?

(3) Progress after the development study

How does the project progress, following the recommendations?

- Were the recommendations incorporated in the national development plan?
- Is the priority of the project kept in the plan by CEPA/other authorities?

How is the project implemented?

- Which plan is implemented, by what financial resource?
- How does the project incorporate the technical recommendations?
- What is quantitative/qualitative impact to the beneficiaries/targeted area?
- Does the project follow the study?

How are the recommendations treated?

- Please identify the recommendations implemented.
- How does the project incorporate the basic concept of the recommendations?
- What is quantitative/qualitative impact to the port administration/management?
- How are the recommendations expanded or applied to other ports?

(4) Necessity of the development study

What were the needs for the study at the time of the study conducted?

- How was the relevance to the development plans of CEPA/other authorities?
- How was the relevance to other donor projects or JICA strategy?
- Did the study incorporate the needs of the beneficiaries?

At present, how is the relevance of the framework of the study to the present needs?

- How is relevance of the project purpose to the present national/regional development plan?
- How does the subsequent study incorporate the present national/regional development plan?

- In case the implementation of the project lapsed long time, how were the projects reviewed?
- How was the relevance to the needs of beneficiaries?

(5) Future of the project

How will the project be sustained?

How will the implementing agency execute/manage the project technically and financially in the future?

How will the agency technically manage the facilities constructed by the project?

B. REQUIRED DATA

I			GENERAL INFORMATION
1			National-wide data
	(1)		Statistics of the last 5 years
		a	GNP by sector and by region
		b	Population by region
		c	Agricultural and marine products by main sort and by region (coffee, sugar, cotton, shrimp, etc.)
		d	Industrial products by main sort and by region
		e	Foreign trade (quantity and value) by main sort
		f	Price indices
		g	Exchange rate
	(2)		National development plans
		a	Economic development plans
		b	Transportation development plans
		c	Agricultural and fishing development plans
		d	Industrial development plans
		e	Forecast of socio-economic indicators
	(3)		Annual budget with breakdown of the last 5 years
	(4)		Public investment of the last 5 years
	(5)		Meteorological records of the last 5 years
		a	Hurricane
		b	Earthquake
		c	Tsunami
2			Development plans in the eastern region
		a	Economic development plans
		b	Transportation development plans
		c	Industrial development plans
		d	Forecast of socio-economic indicators
3			Export Processing Zones
	(1)		Historical data
	(2)		Law, regulations
	(3)		Development plan and present situation
	(4)		Industries (number, scale, category, products, etc.)
	(5)		Number of people to be resettled and plan of resettlement
II			TECHNICAL INFORMATION
1			Transportation systems
	(1)		Network maps and capacity of national transport system (ports, roads, railways, commercial flights)
	(2)		Traffic flow data and forecasts of cargo/passengers by each mode
	(3)		Transport cost of each mode
	(4)		Development/improvement policies and plans for each mode, especially port sector
	(5)		Related studies, if any (national transportation studies, etc.)

2			Authorized and government agencies concerned (Administrative organization chart with jurisdictional responsibilities, budget and brief explanation)
	(1)		Organization chart of the government
	(2)		Ministry of public works
	(3)		Other indispensable organizations for the project
3			Comision Ejecutiva Portuaria Autonoma(CEPA)
	(1)		Organization
	(2)		Legal aspect
	(3)		Personal aspect
	(4)		Financial condition
4			Port activities in the nation
	(1)		Geographical distribution of ports
	(2)		Function and capacities of ports under CEPA
	(3)		Further development policies and action plans of ports under CEPA
	(4)		Port related budget
		a	Port construction budget
		b	Port maintenance budget
	(5)		Shipping services in each port for the last 5 years (shipping company and the network)
		a	Container
		b	Ro/Ro
		c	Conventional
	(6)		Port traffic statistics in each port for the last 5 years
		a	Cargo volume by commodity
		b	Vessel calls by type
	(7)		Container cargo transportation for the last 5 years
		a	Container traffic in each port
		b	Transshipment of container cargoes
		c	Container terminal development plans
	(8)		Ro/Ro cargo transportation for the last 5 years
		a	Ro/Ro traffic in each port
		b	Transshipment of Ro/Ro cargoes
		c	Ro/Ro terminal development plans
	(9)		Origin and destination data for port cargoes
	(10)		Related studies, if any
5			Conditions of Cutuco port
	(1)		Construction history
	(2)		Port related budget, financial conditions (annual budget, financial statement, etc.)
	(3)		Shipping company and the network
	(4)		Port statistics for the last 5 years
		a	Cargo handling volume
		b	Vessel calls by type and size
	(5)		Port management and operation
		a	Organization chart (FENADESAL)
		b	Personnel allocation by each department or division
		c	Privatization (concession contract)
	(6)		Development/improvement policies/plans
	(7)		Related studies and plans
		a	Reports of the study carried out by other donors
		b	Others

	(8)		Demand forecast (domestic/from other countries) of La Union's new port facilities
	(9)		Assistance to Cutuco port from other donors
6			Port facilities of Cutuco port
	(1)		Inventory of facilities (location, dimension, completion date, capacity, utilization)
		a	Berths (actual cargo handling volume)
		b	Channel and navigation and mooring facilities
		c	Cargo handling equipment
		d	Port service facilities (tag, pilot boat, etc.)
	(2)		Conditions of maintenance, improvement and repair of facilities
	(3)		Present conditions of superannuating the existing facilities
	(4)		Dredging works
	(5)		Disaster record of facilities
	(6)		Structure type of existing pier and its design load
7			Land and coastal use in/around the port of Cutuco
	(1)		Present conditions
	(2)		Location of warehouses, stockyard and residential area
	(3)		Ownership of land
8			Traffic facilities related to the project (roads, railways)
9			Conditions of Punta Gorda fishing port
	(1)		Construction history
	(2)		Management and organization body
	(3)		Possibility of facilities' transference to CEPA
	(4)		Development/improvement policies/plans
	(5)		Related studies and plans
		a	Reports of the study carried out by other donors

Questionnaire for Honduras

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA
PUERTO CORTES, HONDURAS, C. A.

Apartado Postal No.18
Cable: ENPORTUARIA
Tels.: 665-0714 665-0367
Fax: (504) 665-1246

13 de enero de 2005
SGG-006-05

Licenciado
Takeshi Takano
Representante Residente JICA, Honduras
Tegucigalpa, M.D.C.

Señor Takano:

En respuesta a su oficio JICA Nº 1586, estamos enviando la información solicitada en relación con la post evaluación de **"El Estudio sobre el Mejoramiento de los Puertos en la Republica de Honduras"**, realizado el año 1994. Asimismo, una comisión de la Empresa integrada por las unidades involucradas y presidida por el licenciado Jairo Molina les atenderá en su visita a nuestras instalaciones el próximo 20 de enero.

Sin otro particular, le saludo con muestras de especial consideración.

Fermín Boquín H.
Subgerente General

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA
PUERTO CORTES, HONDURAS, C. A.
Apartado Postal No.18
Cable: ENPORTUARIA
Tels.: 665-0714 665-0367
Fax: (504) 665-1246

ESTUDIO PARA EL MEJORAMIENTO DE LOS PUERTOS EN LA REPUBLICA DE HONDURAS

DESCRIPCION DE APROVECHAMIENTO

1. **Plan de Corto Plazo para el año 2000 y su factibilidad**

El estudio recomendó para Puerto Cortés en el año 2000 un proyecto integrado de cuatro componentes:

a) Nueva terminal de carga unitarizada con dos atracaderos;
b) Terminal de carga seca a granel;
c) Terminal de cabotaje; y
d) Ruta alterna al recinto portuario.

En relación con la nueva terminal de carga unitarizada se concluyó el estudio final de factibilidad y el diseño final del proyecto.

La terminal no se ha construido por el plan de los últimos gobiernos de concesionar la construcción de los nuevos atracaderos. La falta de aprobación de la nueva Ley de Puertos ha detenido todos los procesos proyectados. Asimismo han habido restricciones gubernamentales para la gestión de nuevos financiamientos.

La terminal de carga seca a granel no se ha construido por la indefinición sobre si la debe construir la ENP o el sector privado, al no estar aprobada la nueva ley de Puertos.

La terminal de cabotaje de Puerto Cortés se construyó y está en operaciones desde 1998.

La ruta alterna al recinto portuario fue terminada en 2002, pavimentándose además en 2003 la conexión de esta ruta con el Muelle No.5 (actual Terminal de Contenedores). La ruta alterna no se ha puesto en funciones por problemas vinculados con la falta de un empalme funcional con la carretera que viene de San Pedro Sula.

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA
PUERTO CORTES, HONDURAS, C. A.
Apartado Postal No.18
Cable: ENPORTUARIA
Tels.: 665-0714 665-0367
Fax: (504) 665-1246

-2-

2. **Plan Maestro de Puerto Cortés para el año 2010**
   Contempla básicamente la construcción de:
   a) Un nuevo atracadero, para un total de tres, en la terminal de contenedores. El diseño de la nueva terminal de contenedores contempla ya tres atracaderos, pero este proyecto se hará de acuerdo con lo que se apruebe en la nueva Ley de Puertos.
   b) Un segundo atracadero para la Terminal de Carga seca a granel. No se ha construido.

1. Plan de Mejoras Urgentes en los Puertos
   El plan de mejoras urgentes en los puertos, tanto para el área administrativa como operacional fue atendido; sin embargo:
   a) El uso de computadoras en el área operacional no se ha implementado plenamente;
   b) La congestión del tráfico en la actual terminal de contenedores continúa, porque no se hizo la reubicación recomendada de la calle que la atraviesa hacia la punta norte de la terminal a lo largo de la vía del ferrocarril.

/Frida

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA

QUESTIONNAIRE
FOR
THE STUDY ON THE IMPROVEMENT
OF
THE PORTS IN THE REPUBLIC OF HONDURAS

A QUESTIONAIRE

1. Development study for the improvement of the ports (1994)

Was the study conducted as expected?

- **Was the study conducted in accordance with S/W?**
  R= Sí.
- **Did the study complete the S/W?**
  R= Sí. El alcance del trabajo comprendía:
  - ***Una estrategia para el mejoramiento y administración de los puertos hondureños;***
  - ***Un plan maestro para Puerto Cortés hasta el año 2010;***
  - ***Un estudio de factibilidad sobre el plan de desarrollo a corto plazo para Puerto Cortés por el período hasta el año 2000 dentro del marco del plan maestro; y***
  - ***Medidas urgentes de mejora para los puertos principales.***

How was the technology transfer?

- **How was the relationship between the C/P and the study team?**
  R= Fue muy buena
- **What technology was transferred?**
  R= Ninguna.

How was the input for the study?

- **What was input from the C/P?**
  R= Toda la información proporcionada.
- **What was input from the study team?**
  R= Las observaciones realizadas en los puertos.

What were the required data?

- **Which basic data were given to the study team prior to the study?**
  R= Una parte de la misma información que ahora se está solicitando.

1

- **Which quantitative/qualitative data were collected during the study?**
  R= Información más específica sobre el país y los puertos.

How was communication between the C/P and the team?

- **How did the study team explain the contents/progress of the study?**
  R= Mediante informes de avance.
- **How was the communication between the C/P and the team maintained?**
  R= Fue constante y muy buena

How was coordination with other study/projects?

- **How did the study team coordinate with other projects by other donors?**
  R= No aplicable porque no habían otros proyectos en ejecución por donantes.
- **How did the study team coordinate between the study and other JICA schemes (dispatch of expert/training)?**
  R= Un miembro de la contraparte recibió entrenamiento en Japón en asuntos relacionados con planificación portuaria

2. Final report of the study

How was the quality of recommendations?

- **How were engineering/economic/social/environmental analysis incorporated in the report?**
  R= Muy bien.
- **How did the C/P understand the recommendations from the viewpoint of scale/assumptions?**
  R= Muy bien
- **How was the framework/contents of the final reporte?**
  R= De acuerdo con los objetivos del estudio.

3. Progress after the development study

How does the project progress, following the recommendations?

- **Were the recommendations incorporated in the national development plan?**
  R= Sí
- **Is the priority of the project kept in the plan by ENP/other authorities?**
  R= Sí

How is the project implemented?

- **Which plan is implemented, by what financial resource?**
  R= La construcción de la terminal de cabotaje y la ruta alterna al recinto de Puerto Cortés se financiaron con recursos propios de la ENP.
- **How does the project incorporate the technical recommendations?**
  R= Los proyectos fueron ejecutados con mínimas variaciones con respecto a las recomendaciones del estudio.

2

- **What is quantitative/qualitative impact to the beneficiaries/targeted area?**
  R= Mejoramiento y agilización de los servicios al cabotaje.
- **Does the project follow the study?**
  R= Sí.

How are the recommendations treated?

- **Please identify the recommendations implemented.**
  R= Especialmente el plan de mejoras urgentes en Puerto Cortés.
- **How does the project incorporate the basic concept of the recommendations?**
  R= La mayor parte de las recomendaciones fueron ejecutadas de acuerdo con el plan propuesto.
- **What is quantitative/qualitative impact to the administration/management?**
  R= Mayor eficiencia en la prestación de los servicios portuarios
- **How are the recommendations expanded or applied to other ports?**
  R= Se terminó y amplió el muelle de Roatán. Asimismo se amplió en 75M lineales el muelle de Puerto Castilla.

4. Necessity of the development study.

What were the needs for the study at the time of the study conducted?

- **How was the relevance to the development plans of ENP/other authorities?**
  R= La necesidad de contar con una estrategia para el mejoramiento de los puertos de Honduras.
- **How was the relevante to other donor projects or JICA strategy?**
  R= No aplicable
- **Did the study incorporate the needs of the beneficiaries?**
  R= Sí.

At present, how is the relevance of the framework of the study to the present needs?

- **How is relevance of the project purpose to the present national/regional development plan?**
  R= Las dos nuevas terminales recomendadas para Puerto Cortés (de contenedores y granel sólido). se requieren para mejorar su eficiencia y competitividad.
- **How does the subsequent study incorporate the present nacional/regional development plan?**
- **In case the implementation of the project lapsed long time, how were the projects reviewed?**
  R= Los proyectos recomendados son la base del plan de desarrollo de Puerto Cortés. No se han ejecutado por la indefinición sobre si los debe construir la ENP o el sector privado.
- **How was the relevance to the needs of beneficiaries?**
  R= Los usuarios del Puerto esperan la reducción de los costos portuarios, por tanto, de los fletes marítimos.

3

- **How will the project be sustained?**
  R= No está definido.
- **How will the implementing agency execute/manage the project technically and financially in the future?**
  R= Un nuevo marco jurídico para el sector portuario se ha presentado al Congreso Nacional. En el mismo se considera mayor oportunidad de participación privada en el desarrollo y gestión portuaria.
- **How will the agency technically manage the facilities constructed by the project?**
  R= No está definido.

4

QUESTIONNAIRE FOR THE STUDY ON THE IMPROVEMENT OF THE PORTS IN THE REPUBLIC OF HONDURAS

A. QUESTIONAIRE

(1) Development study for the improvement of the ports (1994)

Was the study conducted as expected?

- Was the study conducted in accordance with S／W?
- Did the study complete the S/W?

How was the technology transfer?

- How was the relationship between the C/P and the study team?
- What technology was transferred?

How was the input for the study?

- What was input from the C/P?
- What was input from the study team?

What were the required data?

- Which basic data were given to the study team prior to the study?
- Which quantitative/qualitative data were collected during the study?

How was communication between the C/P and the team?

- How did the study team explain the contents/progress of the study?
- How was the communication between the C/P and the team maintained?

How was coordination with other study/projects?

- How did the study team coordinate with other projects by other donors?
- How did the study team coordinate between the study and other JICA schemes (dispatch of expert/training)?

(2) Final report of the study

How was the quality of recommendations?

- How were engineering/economic/social./environmental analysis incorporated in the report?
- How did the C/P understand the recommendations from the viewpoint of scale/assumptions?

How was the framework/contents of the final report?

(3) Progress after the development study

How does the project progress, following the recommendations?

- Were the recommendations incorporated in the national development plan?
- Is the priority of the project kept in the plan by ENP/other authorities?

How is the project implemented?

- Which plan is implemented, by what financial resource?
- How does the project incorporate the technical recommendations?
- What is quantitative/qualitative impact to the beneficiaries/targeted area?
- Does the project follow the study?

How are the recommendations treated?

- Please identify the recommendations implemented.
- How does the project incorporate the basic concept of the recommendations?
- What is quantitative/qualitative impact to the port administration/management?
- How are the recommendations expanded or applied to other ports?

(4) Necessity of the development study

What were the needs for the study at the time of the study conducted?

- How was the relevance to the development plans of ENP/other authorities?
- How was the relevance to other donor projects or JICA strategy?
- Did the study incorporate the needs of the beneficiaries?

At present, how is the relevance of the framework of the study to the present needs?

- How is relevance of the project purpose to the present national/regional development plan?

- How does the subsequent study incorporate the present national/regional development plan?
- In case the implementation of the project lapsed long time, how were the projects reviewed?
- How was the relevance to the needs of beneficiaries?

(5) Future of the project

How will the project be sustained?

- How will the implementing agency execute/manage the project technically and financially in the future?
- How will the agency technically manage the facilities constructed by the project?

B. REQUIRED DATA

I.			GENERAL INFORMATION
1			National-wide data
	(1)		Statistics of the last 10 years
		a	GNP by sector and by region
		b	Population by region
		c	Agricultural and marine products by main sort and by region (banana, coffee, sugar, timber, etc.)
		d	Industrial products by main sort and by region
		e	Mining products by main sort and by region
		f	Foreign trade (quantity and value) by main sort
		g	Price indices
		h	Exchange rate
	(2)		National development plan
		a	Economic development plans
		b	Transportation development plans
		c	Agricultural and fishing development plans
		d	Industrial development plans
		e	Mining development plans
		f	Forecast of socio-economic indicators
	(3)		Annual budget with breakdown of the last 10 years
	(4)		Public investment of the last 10 years
	(5)		Meteorological records of the last 10 years
		a	Hurricane
		b	Earthquake
		c	Tsunami
2			Export Processing Zones
	(1)		Historical data
	(2)		Law, regulations
	(3)		Development plan and present situation
	(4)		Industries (number, scale, category, products, etc.)
II			TECHNICAL INFORMATION
1			Transportation systems
	(1)		Network maps and capacity of national transport system (ports, roads, railways, commercial flights)
	(2)		Traffic flow data and forecasts of cargo/passengers by each mode
	(3)		Transport cost of each mode
	(4)		Development/improvement policies and plans for each mode
	(5)		Related studies, if any (national transportation studies, ets.)
2			Authorized and government agencies concerned (Administrative organization chart with jurisdictional responsibilities and brief explanation)
	(1)		Organization chart of the government
	(2)		Ministry of communication, public works and transport

	(3)		Ministry of planning
	(4)		Ministry of economy and commerce
3			Empresa Nacional Portuaria (ENP)
	(1)		Organization
	(2)		Legal aspect
	(3)		Personal aspect
	(4)		Financial condition
4			Port activities in the nation
	(1)		Geographical distribution of ports
	(2)		Function and capacities of ports under ENP
	(3)		Further development policies and action plans of ports under ENP
	(4)		Port related budget
		a	Port construction budget
		b	Port maintenance budget
	(5)		Shipping services in each port for the last 10 years (shipping company and the network)
		a	Container
		b	Ro/Ro
		c	conventional
	(6)		Port traffic statistics in each port for the last 10 years
		a	Cargo volume by commodity
		b	Vessel calls by type
	(7)		Container cargo transportation for the last 10 years
		a	Container traffic in each port
		b	Transshipment of container cargoes
		c	Container terminal development plans
	(8)		Ro/Ro cargo transportation for the last 10 years
		a	Ro/Ro traffic in each port
		b	Transshipment of Ro/Ro cargoes
		c	Ro/Ro terminal development plans
	(9)		Origin and destination data for port cargoes
	(10)		Port administration and management system
		a	Organization
		b	Legal aspect
		c	Personnel aspect
	(11)		Related studies, if any
5			Port facilities in each port
	(1)		Layout of facilities (on scale of 1/1,000)
	(2)		Inventory of facilities (type, dimension, completion date): channel and navigation aids, mooring facilities, storage facilities, cargo handling equipment, access roads and railways
	(3)		Construction history
6			Land and coastal use in and around each port
	(1)		Land use at present and future development plan
	(2)		Main industrial facilities
	(3)		Transportation facilities and their development plan
7			Cargo handling system in each port
	(1)		Organizations
	(2)		Equipments
	(3)		Labor
	(4)		Handling charge

8			Cargo transportation systems between each port and its hinterland
9			Port services in each port
	(1)		Facilities and equipment (tag, pilot, boat, ets.)
	(2)		Tariff
10			Development, improvement and maintenance plan in each port
	(1)		Implementation schedule
	(2)		Basic policy and traffic forecast
	(3)		Major components of the plan and investment requirements
11			Related studies and plans

付属資料 4：協議議事録

日時:	2004 年 111月 8 日		
場所:	JBIC 会議室		
出席者:	JBIC 開発第 4 部第 1 班（中南米・カリブ）	調査役	石丸卓
		副調査役	田丸伸介
	JICA		内山貴之
			石井公一

(1) 開発調査実施後の経緯について

開発調査での提案事業は、JICA による D/D が実施され、円借款の供与（E/N 調印は 2001 年 5 月 18 日）が決定された。その後、工事業者選定のための P/Q に引き続き本入札が実施され、現在、最低入札者と CEPA がネゴ中であり、工事契約が締結されると来年はじめの着工が予定される。

- 連携 D/D スキームのパイロット的事業として注目された。
- SEPA 側の建設工事追加 COMPONENT として、客船用桟橋のケーソン化（ニーズの変化と解釈される）、コンテナヤードの簡易舗装をコンクリートとする要請があった。また、市内までのバイパス道路はエ側が建設中である。
- 追加工事、原油価格や鋼材価格の上昇でコンサルが算定した工事金額の見積価格が$129 百万ドルと上昇した。これに対し、CEPA は BCIE(JBIC との協調融資ではない)と検討中。
- ヤード内にあるスペインの缶詰工場は既に稼動している。
- 6 月 1 日に大統領が替わったが、EPZ などの既存の計画は続行されることになった。また、周辺地域にホテルの建設等も計画されている。
- PPP 構想に沿って、ホンジュラス～エルサル国境を跨ぐ ANATILLO 橋は日本の広域無償で建設されることになっている。橋からのエルサル側道路は BCIE,世銀、IDB の資金で建設する。本格的な PPP 構想は E/N 調印後進んでいると解釈できる。
- 事業化されたプロジェクトは、提言の技術的な勧告を十分に取り込んでいる。

(2) プロジェクトの将来について

事業化済みの事業を、現在および将来、技術的にも、財政的にも維持管理する実施責任部局の組織体制がとられている。

(3) その他

開発調査では、事業の財務分析だけでなく、想定されるコンセッション事業の財務分析も必要であると思われる（内山氏）。

- アカフトラのコンセッション入札が不調に終わった（1社のみ応札）、その原因をCEPAが分析中だが、人材と能力が不足していて、これに対応する技術援助が望まれる。
- コンセッション対象はガントリークレーン・タグボートの賃貸、ただし稼動クレーンは民間側で調達する。
- 民営化の推進は政府命令によるもので、電力分野は既に CEL が配電網の一部を実施している。

収集報告書・資料名

1. 「港湾コンセッションに係る管理運営調査報告書（2003 年）」
2. その他関連資料

日時:	2004 年 11 月 16 日		
場所:	JICA 事務所 8B 会議室		
参加者:	OCDI	第 1 調査部主任研究員	山口和之
		第 2 調査部主任研究員	長野弘道
	(株)国際開発システム顧問		末次輝雄

ホンデュラス

(1) 開発調査の実施過程

1. 技術移転は、日本チームと協力相手国チームの連携のもと、なされた。ENPは、次のような知識と技術を身につけた:OJT や成果品を通してのソフト部門(全国港湾戦略、コンテナ化将来予測、港湾運営の民営化戦略)、ハード部門(港湾設計、調査)
2. 調査実施および技術移転のための主な投入
   - 協力相手国からの主な投入:ボードミーティングの設立(ENP メンバーのみ)
   - 日本側からの主な投入:
3. 協力相手国から提供された、調査に必要な主たるデータ
   - 協力相手国から提供された、調査開始前に必要な基礎データ、主な定性的、定量的データのうち、社会経済資料(統計局)は不十分、中央銀行からの資料だけが頼りであり、港湾統計はコルテス港だけが用意された。
4. ミュニケーションについて
   - 日本チームは、協力相手国チームに調査の特徴および進捗を十分に説明した。
   - 日本チームと協力相手国チームのコミュニケーションのため、西―日通訳 2 名をコンサルが雇用した。また、西語報告書をチームが自弁で作成した(調査における予算化が必要と思われる)。
5. 他の調査やプロジェクトとの調整
   - 調査チームは、他のドナーのプロジェクトとの協調性を、港湾利用者であるスタンダードフルーツ社(米国)ほかと協議した。
   - 開発調査と他の JICA の技術協力スキーム(専門家派遣、研修受入の実績あり)間の調整、および相互連携を図った。

(2) 最終報告書

1. 提言の策定過程
   - 提言は技術、経済、社会、環境等のそれぞれの分析を十分に考慮して策定された。
   - 提言に対して、協力相手国側は、知識レベルは十分で事業規模や条件面から見て、十分理解した。
2. 最終報告書の構成や内容についても十分に理解された。

(3) 調査後の経緯

1. 提案事業は部分的に実施されている。
   - 事業化された提言、資金調達先は別表のとおり。円借はテグシガルパ空港が優先(岩本大使談)されたため、要請はされなかった。
   - 事業化されたプロジェクトは、提言の技術的な勧告を十分に取り込んでいる。

2. 提案施策の実施状況
   - 実行された提案施策は別表のとおり。
   - 実行された施策は、提案の基本理念を十分に取り込んでいる。

(4) 開発調査の必要性

1. 調査開発実施段階において、開発ニーズについては、報告書記載の通りに考えられていた。コルテス港は開発ポテンシャルが高かったのに対し、カスティージャ港は後背地地域開発面で地元の強い希望があった。
   - 調査開発実施段階において、他のドナーの活動や JICA の活動を考慮した。
   - 調査開発実施段階において、受益者のニーズを報告書記載の通りに考慮していた。
2. 評価調査の実施時点（現在）において、開発調査で提案された枠組みを妥当なものと考える。需要予測よりもコルテス港の輸入貨物が超過している理由として、精油輸入量の増加が考えられる。

(5) プロジェクトの将来

1. 開発調査で提言された事業の自立発展性について
   - 事業化済みの事業を、現在および将来、技術的にも、財政的にも維持管理する実施責任部局の組織体制は十分とはいえないが改善されている。
   - 事業化されて建設された施設を技術的に持続して管理する選択肢として、民営化を検討すべきである。

<u>エルサルヴァドル</u>

(1) 開発調査の実施過程

1. 技術移転は、日本チームと協力相手国チームの連携のもと、なされた。CEPA は、次のような知識と技術を身につけた：OJT や成果品を通してのソフト部門（全国港湾戦略、コンテナ化将来予測、港湾運営の民営化戦略）、ハード部門（港湾設計、調査）
2. 調査実施および技術移転のための主な投入
   - 協力相手国からの主な投入：調査団の倍の人数の C/P が付いた。ステアリングコミッティ（大統領府も含む）の立ち上げもあった。
   - 日本側からの主な投入：調査団の派遣
3. 協力相手国から提供された調査に必要な主たるデータ
   - 協力相手国から提供された、調査開始前に必要な基礎データ、主な定性的、定量的データのうち、社会経済資料（統計局）は不十分で、中央銀行からの資料だけが頼りであった。内戦の影響でラ・ウニオン地方のデータが不足した。
4. ミュニケーションについて
   - 日本チームは、協力相手国チームに調査の特徴および進捗を十分に説明した。
   - 日本チームと協力相手国チームのコミュニケーションのため、通訳をコンサルが雇用した。
5. 他の調査やプロジェクトとの調整
   - 調査チームは、他のドナーのプロジェクトとの協調について、IDB（ワシントン本部）ほかと協議した。
   - 開発調査と他の JICA の技術協力スキーム（研修受入の実績あり）間の調整、および相互連携を図った。当時は JICA 事務所がなく、JOCV 調整員だけが駐在していた。また、エ国外務省へ配属された上原専門家、岩本大使の協力があった。

(6) 最終報告書

1. 提言の策定過程
   - 提言は技術、経済、社会、環境等のそれぞれの分析を十分に考慮して策定された。
   - 提言に対して、協力相手国側は、知識レベルは十分で事業規模や条件面から見て、十分理解した。
2. 最終報告書の構成や内容についても十分に理解された。

(7) 調査後の経緯

1. 提案事業は部分的に実施されている。
   - 事業化された提言、資金調達先は別表のとおり。
   - 事業化されたプロジェクトは、提言の技術的な勧告を十分に取り込んでいる。
2. 提案施策の実施状況
   - 実行された提案施策は別表のとおり。
   - 実行された施策は、提案の基本理念を十分に取り込んでいる。

(8) 開発調査の必要性

1. 調査開発実施段階において、開発ニーズについては、アカフトラ港1港だけではセーフティネットに欠けるとの判断から、報告書記載の通りに考えられていた。
   - 調査開発実施段階において、他のドナーの活動や JICA の活動を考慮した。
   - 調査開発実施段階において、受益者のニーズを報告書記載の通りに考慮していた。
2. 評価調査の実施時点（現在）において、開発調査で提案された枠組みを妥当なものと考える。ただし、コンテナ取扱需要量が増加しているため2008年完工では遅い。また、ドライキャナル構想は、パナマ運河のセーフティネットとして重要であると思われる。開発調査における民営化戦略策定の必要性については、コンテナトランジットに特化すれば対象港湾の民営化は必須だが、公共性の高い港湾においては背後圏地域経済との関連を事前調査で見極める必要がある。

(9) プロジェクトの将来

1. 開発調査で提言された事業の自立発展性について
   - 事業化済みの事業を、現在および将来、技術的にも、財政的にも維持管理する実施責任部局の組織体制は十分とはいえないが改善されている。
   - 事業化されて建設された施設を技術的に持続して管理する選択肢として、民営化を推進すべきである。

現地での議事録

1 月 17 日（月）15 時、JICA 事務所

- 調査団から調査の背景、目的、経緯を説明した。
- 昨年末、副大統領（PPP 推進役）から JICA 所長へコルテス港整備 F/S 再調査の依頼があった。理由は 1994 年の調査と物流の状況が変わりつつある（PPP 計画を含め）ため。また、開発調査で提言された項目の 8 割は実施されていると同氏は語っている。

16 時、大使館

- 調査団から対象調査の概要、今回調査の背景、目的、経緯を説明した。
- 大使から PPP が強力に推進されているので、その詳細を分析し、関連するコルテス港の重要性を検討して欲しいとの依頼があった。PPP 支援を行っているのは MILENIUM CHALLENGE ACCOUNT（米国による無償援助）、BCIE（メキシコが中心）ほか。

1 月 18 日（火）9 時半、SETCO

- 調査団から対象調査の概要、今回調査の背景、目的、経緯を説明した。SETCO による実施機関との調整、関連機関からの資料提供に謝意を表した。
- SETCO は評価対象調査記録を探したが、あまりファイルは残っていなかった。
- コルテス港整備再 F/S 調査の要請があるのか質問したが、そのような書類はないとのこと。PPP に関連して AMATILLO 橋架け替え事業の無償協力の要請を 2004 年に行った。
- 重債務貧困国（HDPCs）となっていることへの対応を質問したところ、国際社会の取り組みに期待している、なかでもインフラ整備は重要であり、1998 年にタリケーンミッチで 7 橋が損壊したが、日本を含めての支援に感謝しているとの回答があった。

10 時半、JICA 野沢企画調整員（援助協調）

- 重債務貧困国（HDPCs）ではあるが、国家財政が改善されているので、BID,BCIE,世銀は PPP 道路整備への融資に積極的で、今後は商業金利での貸付も検討している。その他、イタリア、ドイツ、フランス、スペインも貸付を実行している。JBIC は債務返済が過去に滞っていたこともありその可能性はない。
- CAFTA 自由貿易協定は米国を睨みながら進められるだろう。

1 月 19 日（水）8 時半、SOPTRAVI

- 調査団から対象調査の概要、今回調査の背景、目的、経緯を説明した。SOPTRAVI による実施機関との調整、関連機関からの資料提供に謝意を表した。
- 昨年末、副大統領（PPP 推進役）から JICA 所長へコルテス港整備再 F/S 調査の依頼があった。理由は 1994 年の調査と物流の状況が変わりつつある（PPP 計画を含め）ため。このことに関し問い合わせたところ、副大臣は、PPP 計画に基づいたコルテス港の拡張計画はすでにスペイン、チリ、ペルーのコンサルが実施しているので更には必要ない。ラスオルミガス・アグアカリエンテ 2橋については日本の無償援助の要請を行っている。道路整備計画だけで 350 百万ドルを要するので港湾整備はその後に考えている。ホンデュラス回廊計画には、すでに世銀、BID ほかの支援を決定してもらっている。
- 港湾の民営化については法案を国会に提出しており審議中である。コルテス港についてはコンセッション契約で整備したい意向である。エルサルバドル国 CEPA とも協議してコンセッションを検討している。米国、CAFTA の動きも注視している。
- 物流回廊とパナマ運河との競合は考えていない。農業を中心とした南部地域開発 COMAYAGUA における国内農産品の増加を目指している(事業資金 20 百万ドル)、空港（現在は米軍の空港）からの生鮮野菜の空輸も検討している。また、かんがい計画も含まれている。
- 道路回廊は原則 4 車線、山岳部は登板車線の拡張、40‘コンテナトラック輸送を前提に計画している。

10 時、BID

- 調査団から対象調査の概要、今回調査の背景、目的、経緯を説明した。
- BID が支援しているセクターは道路、空港であって港湾セクターは世銀が支援しているので除いている。現在5ヵ年戦略を立案しているのでそれには港湾セクターも含めるよう検討している。
- 道路計画を8区間に分け、資金調達はOPEC基金も利用している（総事業費50．63百万ドル、OPEC:7,ローカル 6.70 百万ドル）。世銀は 160 百万ドルを供与するが、農業地域を抜ける道路における環境影響評価で問題があった。02 年 9 月に調査報告書が出されたが、PPP 計画を前提にはしていなく、2022 年をターゲット年としている。世銀は道路運営維持管理をコンセッションで考えている。
- 貸付条件は 10 年据え置き、40 年返済、当初金利 10 年間 1%、その後2%。
- 私見だが道路の実施設計は路線、費用とも問題を抱えている、精度に疑問を感じている、とのこと。
- PPP については今年沖縄でサミットを開催する予定。

14 時半、BCIE

- 調査団から対象調査の概要、今回調査の背景、目的、経緯を説明した。
- BCIE の設立背景、経緯、実績、ホンデュラス支援戦略について質問した。対象地域はコスタリカ、ホンデュラス、エルサルバドル、ニカラグアで貸付額は 10 億ドル、その内、政府へ 7 割、民間への融資が 3 割。出資国は台湾、アルゼンチン、コロンビア、メキシコ、スペイン、加えて 2005 年 2 月に被支援国としてベリーズ、ペルー、ドミニカ共和国が加わる。設立目的は地域の統合、グローバル化、貧困削減の3つ。
- JBIC は原則としてホンデュラスへの借款はないが、BCIE への2STEP LOAN を協議している。
- PPP 道路計画では昨年 40 万ドルをかけてエンジニアリングデザインを委託した。山岳道路拡張の難しさを協調したが、最近の入札では見積もり以下の金額でイタリアの業者が工事を行うことになったので、心配はしていない。ラ・ウニオン～コルテス間道路計画 F/S は SOPTRVI が行ったと聞いている。そもそも PPP はホンデュラス、ニカラグア、グアテマラ3国の道路網統合を目的としたもので、ラ・ウニオン港が完成すれば後背地の工業団地における中国・日本・スペインの産品が回廊を通して米国南部へ運ぶことができるようになる。
- BID,WB 他ドナーとの協調をG17を通して行っている。
- コンセッション融資とはグラントエレメント 38%以下の条件を言う。一般貸付条件は返済期間 25 年、据え置き 5 年、金利 2.5%。

1 月 20 日（木）14:00

ENP

- 調査団から、今回調査の背景、目的、経緯を説明した。質問事項への回答と資料提供に謝意を表した。回答書の確認及び補足質疑を項目ごとに行った。
- 技術移転については成果品を C/P との共同作業で行ったので、充分に行われた。特に港湾計画については同国になかった分野である。
- 調査団と C/P とのコミュニケーションは調査団が雇った二人の通訳に頼ったが、支障はなかった。報告書のスペイン語版は S/W に基づいて作成された。
- 前政権では調査の提言を実施していたが、1998 年に HIPCs となってからは状況が変わった。コルテス港の石油基地は建設したが、雑貨ターミナルはまだである。
- コンセッションに関しては、世銀の支援を受けて 10 社のコンサルタント会社による競争入札の結果チリのコンサルタント会社が検討を行った。2004 年 8 月の国会審議を通過して 2005 年 3 月には法案が成立する見込み。PRICEWATER COUPER、スペインのコンサルタント会社も加わっている。環境影響調査も実施している。コンセッションで民間事業者に港湾施設も建設させることを計画している。

- 開発調査で提言された、新規ターミナルの用地買収はそのとおり行われた。国内貿易ターミナルの建設、新規アクセス道路、緊急整備事業（舗装）、第 5 埠頭道路、フェンダー取替え、カスティージャ港の桟橋建設（提言にはなかった）を実施、クレーンの導入（提言とはシステムが違う）、港湾荷役の 2 シフト制を 1989 年に実施、第 3 埠頭舗装は一部私有地であるため整備の実施ができなかった。
- 近年ロアタン島の観光客が増え（年間 266,000 人）観光省と調整して客船専用の桟橋を民活で行うことになった（委譲期間は 30 年）。
- 報告書の需要見通しは、輸出量はほぼ同額であったが、輸入量は主に石油、コンテナ船（168 千 TEU）が増えたことで見通しを若干上回った。
- 短期計画は策定している。タリフは 1989 年に提言どおり改定された。但し、バナナについては特別に企業協定タリフを採用している。タリフの決定は COMICION NACIONAL DE SERVICIO（港湾タリフのほかに郵便料金、水道料金を管轄）が行っている。
- ENP の活動を制約するのは 1. 限定された権限、2. 財務省による予算承認、3. 労働協約
- コルテス港は米国東海岸ルートの拠点として重要さは変わらない。ドライキャナルを背景とした物流の変化がそれほどコルテス港に起こるとは考えていない。
- サンロレンソ港は木材、雑貨、バナナ、自動車に特化しているのでラ・ウニオン港との競合はない。

1 月 21 日（金）、海運業組合

- 調査団から対象調査の概要、今回調査の背景、目的、経緯を説明した。
- 組合の構成は、バナナ３大会社(DOLE:STANDARD FRUITS,CHIQUITA:米国,MONTE)、コンテナ会社等で構成されている。
- ENP の理事会は SOPTRAVI,FINANCE,NATURAL RESOURCES,ECONOMIA 省で構成されており政治色が強い、また、海運業者、シンジケート、商工会議所も参画している。
- コルテス港貨物取扱量の全国港湾に占める割合は 80％、第 6 埠頭の新規コンテナターミナルと雑貨ターミナルは未着手、民営化については３～4 年前に提言されている。
- 取扱貨物の 80％は米国向け、ほかに欧州、アジア、輸入は工業材料、消耗品、石油で輸出は MAQUIRA からの工業製品（40％）、農産物、コンテナが 70～80％を占める（500 千 TEU）。
- カスティージャ港は水深があって開発ポテンシャルが高い。サンロセンソ港の対岸にあるアマパラ港も開発の余地がある。
- 民営化には民衆の抵抗が強い、空港、水道（料金徴収のみ）等結果的に料金が高騰している。
- コルテス港の課題は、タリフが高い、什器機械不足、コンピュータ化未着手、通信（船舶と港湾側）機器が不十分、航路管理（ブイ）が不十分、石油ターミナル周辺の浚渫不足、安全管理（救命器具、盗難）、税関は敷地を別にしたほうが良い。
- ラ・セイバ港～コマナグア鉄道路線を中国が提案している。コマナグアから空路で米国のレストランへ新線野菜を 24 時間以内で運んでいる。
- パナマ運河を利用すると 1 日がかりで、1500 ドル/個、1000TEU 以上の貨物船の条件、2004 年 12 月に料金改定等問題があるので、ドライキャナルを鉄道輸送すれば競争できる。
- ENP は政府、市への上納金を止めて設備投資へ回すべきだ。

13 時半、コルテス港現地視察

- 第 5 埠頭（現在は第 6 埠頭に変更）は舗装を更新、内貿ターミナルとアクセス道路の一部（2005 年 2 月に完成）、道路橋、は建設済み、この後サンペドロへの一般道路と一方通行で連結する計画。
- コンテナターミナル用地は確保済み、長期計画用のターミナルは浚渫土で埋め立てる。

1 月 22 日（土）、午後 2 時、CEPA ラ・ウニオン港

- 91 年まで運営していたが内戦で閉鎖された。

- ラ･ウニオン港の環境影響は問題ない。
- 草の根無償で島嶼間を結ぶ船舶用の桟橋が建設される。

CORSAIN(CORPERACION ELSALVADOR DE INVERSION)

- INSINKA(繊維会社)を三井、三菱と共同出資、台湾船舶が鮫、マグロを捕ってきている冷凍施設を保有。
- 下水処理施設を建設したが今は使われていない。

1 月 24 日（月）、サンロセンソ港

- 調査団から現場視察、資料提供の便宜供与に対して謝意を表明した。
- サンロセンソ港の全国港湾に対する位置づけ、役割、現況施設の概況、貨物取扱実績、運営状況の説明を受けた。140mx2 隻用の 300m 岸壁、ドルフィン、石油タンク2基、外海 60km からパイロット船で入港する。深さは 10m、定期浚渫量 2,500,000 ㎥、23 年間浚渫されていなかった。ほかに灯台、ブイ、コンテナリフト2基、砂糖用と一般貨物貯蔵倉庫を完備。2003 年に 280m 岸壁へ拡張した（ENP 自己資金）現在、石油用ドルフィンを建設中。輸出は砂糖、木材、果物、輸入は石油、自動車（アルゼンチンで組み立てられた日本製）、雑貨類、コンテナは 20%(K-LLINE と 100 コンテナ/月を計画、ほかに MAQUIRA に台湾企業が進出すれば増加する)、港湾職員は 65 名。
- ラ･ウニオン港完成後の影響を質問したが、一般貨物、石油ほかに特化しているので競合は考えられない。
- 全国港湾の役割分担は政権が変わると必ずしも維持されない、タリフについても同様、統合された法的整備が望まれる。

1 月 25 日（火）14 時、大統領府

- 調査団から対象調査の概要、今回調査の背景、目的、経緯を説明した。
- 港湾分野の中長期計画は、法律により SOPTRAVI が担当している。ただ、政権が変わると戦略も変わることはありえる。開発調査に従い計画を実施しようとしたが IMF 融資を受けるにあたって優先度は道路分野に回され、港湾分野、空港分野は民営化で行うことになった。各港の役割分担としてコルテス港を中心として、ロアタン港は観光開発、カスティージャ港の開発ポテンシャルはあるが調査
- 検討中、サンロセンソ港は木材、砂糖、石油等の輸出に特化している。
- 民営化は昨年 8 月の国会に法案が提出され 2005 年 2 月 20 日の議員選挙後の 3 月に承認される見通しである。
- ラ･ウニオン港が完成すると地域物流が変化することは理解しているので開発調査を考えている。担当は商工大臣になる。JICA への申請状況を確認した。

18 時、MCA

- 調査団から対象調査の概要、今回調査の背景、目的、経緯を説明した。
- MCA の活動状況、財政支援状況の説明を受けた。ホンデュラス回廊は国内農産業を推進する結果となる。平坦地は 4 車線、山岳道路は登りを2車線とする、トラック用荷重計の調達も含めている。BCIE が融資する AMATILLO までの道路区間の事業費用を正確に算出するのは難しい。地域の物流がラ･ウニオン港により変わるだろうが、量的推測をすることは難しい。

1 月 26 日（水）、ENP

- WRAP UP MEETING として調査団から現地調査評価報告書を提出した。
- 前回依頼した提言事項と実施状況との比較表の提出を受けた。
- 海運業組合から調査団を通じて ENP に要望があった事項を説明し、対応策を検討してもらった。一応、両者の協議は定期的に開催されている。ほとんどの項目は民営化法案が国会を通過すれば実現が可能である、と主張。

要望事項	対応策
荷扱い機器が不足している	明日の幹部会で検討する
職員への教育	労働組合と協議する
航路管理	OMI（国際基準）に沿って整備する
石油ターミナル付近の浚渫不足	シルテーション状況調査後対応する
盗難、警備	パトロール船を配置する
ブイ、灯台、無線ラジオの不足	早急に整備する
港湾管理の IT 化	計画中
税関の分離	保税倉庫があるため法律上不可能
船舶～陸上との連絡	無線ラジオを設置する

- ENP は現在 SOPTRAVI の管理下にあるが、以前は経済省、SECOPT の管理下にあり、立場に変化があった。
- 民営化に対する労働組合との協議は IMF の指導の下に行われており、必要となる労務費の 71%、3 百万ドルを世銀が負担している。2003 年の調査では職員数 840 人のうち 282 人が同一家族 120 世帯であった。また、ほかの自治体に比べ給与水準は高い。

1 月 27 日（木）13 時、SETCO

- WRAP UP MEETING として調査団から現地調査評価報告書を提出した。SETCO によつ便宜供与に対して謝意を表明した。
- 地域開発、税関の改善、社会開発、太平洋と大西洋との連携を進めたい、との意向あり。

15 時、SOPTRAVI

- WRAP UP MEETING として調査団から現地調査評価報告書を提出した。大統領府との面談等への便宜供与に対して謝意を表明した。
- BCIE が資金援助するアマティージョ橋へのショートカット路線道路整備の F/S（環境評価を含む）を JICA 事務所へ提供するよう要請した。

18 時、JICA

- 評価報告書要約（英文）を提出し、現地調査報告を行った。

1 月 28 日（金）9 時 30 分、大使館

- 評価報告書要約（英文）を提出し、現地調査報告を行った。港湾と関連して、ホンデュラス回廊の中でもアマティージョ橋の架け替えは重要なプロジェクトに位置付けられることを説明した。
- IMF のコンディショナリティとして政権交代が政策の持続性を損なわないことになっている、との大使説明。
- コルテス港の整備を無償資金で行えないか討議を行った。また、広域物流調査の可能性を討議した。

以上

付属資料 5:主要港湾現況図

付属資料 6:現地評価報告書要約(英文・西文)

英文

January 26, 2005

REPORT BY THE POST EVALUATION MISSION FOR THE DEVELOPMENT STUDY ON THE IMPROVEMENT OF THE PORTS IN HONDURAS

1.EFFECTIVENESS

Development study for the improvement of the ports (1994) was conducted in accordance with the Scope of Works agreed by both the countries. The relationship between the Counter Parts and the study team was well coordinated and technology was transferred in success particularly on the port planning. The input to the study from the C/P and the study team was sufficient, and the required basic data were given to the study team prior to the study and quantitative/qualitative data were collected during the study except for some socio economic data that were collected from the Central Bank.

The communication between the C/P and the team was maintained smoothly through two interpreters employed by the team, and the study team explained the contents/progress of the study in due course. The coordination with other study/projects was done by frequent discussions with other donors including BID, and also the study team coordinated with other JICA schemes of the training carried out of C-P in Japan for 3 weeks.

2.EFFICIENCY

Regarding the Final report of the study, the quality of recommendations was acceptable by ENP because the engineering/economic/social/environmental analysis is incorporated in the report, and the C/P understood the recommendations from the viewpoint of scale/assumptions as well as the framework/contents of the final report.

3.IMPACT

Regarding the progress after the development study, the recommendations in the report were incorporated in the national development plan, and the priority of the project has been kept in the plan by ENP/other authorities, but the situation is changed since the president was replaced regularly in Honduras. Nearly 80% of the recommendations were implemented according to the present vice president by their own financial resource-BCIE, incorporating the technical recommendations.

The quantitative/qualitative impact to the beneficiaries/targeted area seems to appear in the improvement of efficiency for the cargo handling and the relevant cost reduced in the limited extent. The project duly followed the study, and the recommendations have been treated as identified separately by ENP such the recommendations have been implemented/planned to date, which shows that the project incorporated the basic concept of the recommendations, and the quantitative/qualitative impact to the port administration/management has appeared partly, and the recommendations are expanded or applied to other ports besides the Cortes port.

4.RELEVANCE

Regarding the necessity of the development study, the needs for the study at the time of the study conducted, the relevance to the development plans of ENP/other authorities, the relevance to other

donor projects or JICA strategy, and the needs of the beneficiaries were justified.

At present, the relevance of the framework of the study to the present needs and the relevance of the purposed projects to the present national/regional development plan are drastically changed during these years since the PPP announced.

It is informed that some subsequent studies by the BCIE and others incorporate the present national/regional development plan. In case the implementation of the project lapsed long time after the study, the proposed projects have to be reviewed to meet the present needs encountered.

5.SUSTAINABILITY

The implementing agency should execute/manage the project technically and financially in the future on the basis of privatization of the port facilities and operation, waiting for the final decision for the relevant law to be made by the congress hopefully in March 05.

Concession policy should be reviewed carefully in view of the attractiveness of the existing assess owned by ENP for the private investment in its financial feasibility incorporating the increasing demand of the port of Cortes and the competence with other regional ports existing and planned, affected by the PPP road network and dry canal which will be available for use shortly after the La Union port in El Salvador constructed in 2009.

6.LESSONS LERNT

Privatization for the port operation has become very popular in the major commercial ports in the world, hence, in case the port is still managed by the public entity, the development study would expand its scope of works referring to the concession initiative for the port operation including the desirable law and regulation arrangement to be proposed in the study for ensuring the sustainable port development.

One of the significant suggestions given in the study was to set up the medium/long term development plan in the port sector. Since the role of such policy making belongs to SOPTRVI (former SECTRAN), the corresponding agency in addition to ENP should have been involved as C/P for the effective following of the recommendations.

7.RECOMMENDATIONS

Economic study on the international and regional logistics in the Central America would be required to identify the future cargo demand volume including transit to be handled at the targeted port. It is envisaged that the La Union port will play an important role in the container transport network in the Pacific Ocean which might function as Hub port not only to link with Asian and Eurasian continents but also with the eastern America through the Cortes port at the opposite terminal of the dry canal in the Atlantic Ocean.

The financial resource currently transferred to the central government and the municipality as stated in the financial report of ENP should be converted to their own investment resource for the port facility development provided that the privatization policy has been detained for several years and the external finance is strictly limited due to the HIPC.

In the post evaluation study conducted by JICA in 2002 for the overall assistance to Honduras, it was recommended that the medium/long term plan should be established considering the periodic terms of the existing governmental administration, given the change of the administration might suffer the implementation of on-going program/project.

西文

Enero 26, 2005

INFORME DE LA MISIÓN DE POST EVALUACIÓN DEL ESTUDIO DE DESARROLLO PARA MEJORAR LOS PUERTOS EN HONDURAS

1. EFICACIA

El Estudio de Desarrollo para las Mejoras de los Puertos (1994) fue realizado de acuerdo con el Alcance del Trabajo acordado por ambos paises. La relación entre las contrapartes y el equipo de estudio fue coordinada bien y la transferencia de tecnología (conocimientos) se realizó exitosamente, en particular con respecto a la planificación de los puertos.

Los insumos para el estudio de la contraparte y del equipo de estudio fueron suficientes. Los datos básicos requeridos se le dieron al equipo de estudio con anticipación. Los datos cualitativos/ cuantitativos fueron recogidos durante el estudio excepto en el caso de algunos datos socio económicos que fueron obtenidos del Banco Central de Honduras.

La comunicación entre la contraparte y el equipo se mantuvo bien por medio de dos interpretes empleados por el equipo. El equipo de estudio explicó el contenido y avances del estudio a lo largo del proceso. La coordinación con otros proyectos se hizo por medio de discusiones frecuentes con otros donantes incluyendo el BID. El equipo también coordinó con otros programas de JICA para capacitar al contraparte en Japón por tres semanas.

2. EFICIENCIA

Con respecto al informe final del Estudio, la calidad de las recomendaciones fue aceptable para la ENP porque el análisis de ingenieria/ económico/ medio ambiente fue incorporado en el estudio, y la contraparte entendió las recomendaciones desde el punto de vista de su escala y de las suposiciones así como del marco y contenido del informe final.

3. IMPACTO

Con respecto a los avances después del Estudio, las recomendaciones del informe fueron incorporadas al plan nacional de desarrollo, y la prioridad del proyecto fue mantenida en el plan por las autoridades de la ENP/ otras. Sin embargo la situación ha cambiado por el cambio de presidentes que ocurre con regularidad. De acuerdo al actual vice presidente, casi el 80% de las recomendaciones han sido implementadas usando recursos propios y del BCIE, y se han incorporado las recomendaciones técnicas del Estudio.

Los impactos cuantitativos/ cualitativos a los beneficiarios / áreas meta parecen concretarse en mejoras en la eficiencia del manejo de la carga y en reducciones de los costos pertinentes, aunque en un grado limitado. El proyecto ha seguido fielmente las recomendaciones del estudio. Las recomendaciones fueron tratadas en la manera que fueron identificadas separadamente por la ENP. Esas recomendaciones han sido implementadas/ planificadas hasta la fecha. Esto demuestra que el proyecto incorporó el concepto básico de las recomendaciones, y que el impacto cuantitativo/ cualitativo en la administración/gerencia del puerto ha aparecido parcialmente, y que las recomendaciones fueron extendidas o aplicadas a otros puertos aparte de Puerto Cortes.

4. RELEVANCIA

Con repecto a la justificación del Estudio de desarrollo, la necesidad de hacerlo cuando fue hecho, la relevancia con los planes de desarrollo de las autoridades de la ENP/Otras, la pertinencia con los proyectos de otros donantes o con la estrategia de JICA, y con las necesidades de los beneficiarios, fueron justificadas todas. Actualmente, la relevancia del marco del estudio a las necesidades actuales y la relevancia de los proyectos propuestos al plan de desarrollo nacional/ regional actual han cambiado drasticamente durante estos años, desde que fue anunciado el PPP. Se nos ha informado que el Banco Mundial apoyó estudios para la privatizacion. En caso de que el proyecto de privatizacion sea implementado mucho tiempo después de esos estudios, los proyectos propuestos deberían ser revisados para incorporar las necesidades que se encuentren en ese momento.

5. SOSTENIBILIDAD

La agencia ejecutora deberá ejecutar/ manejar técnica y financieramente el proyecto del Puerto en el futuro, en base a la privatización de las facilidades y operaciones del Puerto, la cual está en espera de la decisión final de la aprobación de la Ley de los Puertos por el Congreso Nacional talvez en Marzo 05.

La política de concesión debería ser evaluada cuidadosamente en vista de: I) lo atractivo que sean los bienes de la ENP para la inversión privada, ii) de incorporar la factibilidad financiera del aumento de la demanda de Puerto Cortes, iii) de la competencia que este puerto tenga con otros puertos regionales existentes o en planificación, y iv) de como esta demanda es afectada por mejoras en la red vial bajo el PPP y la disponibilidad del canal seco poco después de la construcción del puerto en La Union en El Salvador para el 2009.

6. LECCIONES APRENDIDAS

La privatizacion de la operación de los puertos se ha vuelto muy popular en los principales puertos comerciales del mundo. Por lo tanto, en casos en que un puerto sea manejado por una entidad pública, sus Estudios de Desarrollo deberían ampliar su Alcance de Trabajo para incluir una exploración de la privatización de la operación del puerto, e incluir el marco de ley y la reglamentación que es deseable proponer para asegurar que tal puerto tenga un desarrollo sostenible.

7. RECOMENDACIONES

Un estudio económico sobre la logística internacional y regional en Centro América se requiere para identificar el futuro volumen de la demanda de carga, incluyendo la que está en tránsito, que debe ser manejado por el puerto respectivo.

Se visualiza que el Puerto de La Unión jugará un papel importante en la red de transporte de contenedores en el Oceano Pacífico. Podría funcionar como puerto nódulo que entrelaza no sólo con los continentes de Asia y Eurasia sino tambien con la costa Este de América por medio de Puerto Cortés al otro lado del canal seco en el Oceano Atlántico.

Los fondos que actualmente se transfieren al gobierno central y a la municipalidad, de acuerdo al informe financiero de la ENP, deberían ser convertidos en recursos de inversión propios para desarrollar las instalaciones del Puerto ya que la política de privatización fue retrasada por varios años y el financiamiento externo es muy limitado dada la categoria HPIC del país.