

【添付資料】

1. 要請書
2. 実施細則 (Scope of Works)
3. 協議議事録 (Minutes of Meeting)
4. 面談記録

添付資料 1 要請書

APPLICATION FORM FOR JAPAN'S TECHNICAL COOPERATION

RECEIVED
Date: 16.7.2009
Reg. No. 12
Received by: [Signature]

- Date of Entry:** Day 15th Month July Year 2009
- Applicant:** The Royal Government of Cambodia
- Project Title:** The Study on Next Development Plan of Sihanoukville Port
- Contact Point (Implementing Agency):** Port Authority of Sihanoukville
 - Address: Terak Vithei Samdech Akka Moha Sena Padei Techo Hun Sen, Sangkat 3, Preah Sihanouk City, Preah Sihanouk Province, Cambodia.
 - Contact Person: H.E Lou Kim CHHUN
 - Tel. N°: 855-12-831784 Fax N° 855-34-933 917/933 693
 - E-Mail: paspmu@camintel.com or pas@camintel.com

5. Background of the Project

(Current conditions of the sector, Government's development policy for the sector, Issues and problems to be solved, Existing development activities in the sector, the Project's priority in the National Development Plan / Public Investment Program, etc.)

Sihanoukville Port is located in Preah Sihanouk City of Preah Sihanouk Province, the south-end of the Growth Corridor, as the only International deep sea port in Cambodia. Growth Corridor is National Road No. 4 connecting Pimom Penh Capital and Preah Sihanouk Province, and defined as a center of industrial development in Cambodia. The coastal area has been progressively developed as industrial zone which has brought positive influence on industrial and economic development to Cambodia.

In March 2005 the Port Authority of Sihanoukville (PAS) completed Urgent Rehabilitation Project (Phase 1), which was the first JBIC Loan to Cambodia, consisting of a construction of 240m container berth, deepening of port its basin and access channel and 6.5 ha reclamation for container yard.

In order to cope with recent robust growth of container cargo at far higher increase rate beyond prospect, the Royal Government of Cambodia decided to implement Urgent Expansion Project (Phase 2) under additional JBIC Loan ahead of development plan. Phase 2 extended the container berth length up to 400 m, expanded the reclamation area (totally 8.5ha) and port basin, installed container handling equipment and built an administration office equipped with a computer-aided terminal operation system. The construction works under Sihanoukville Port Urgent Expansion Project was completed in July 2007. The installation of container handling equipments (2 Units of Quay Gantry Cranes and 5 Units of RTG Cranes with 8 Units of trailers with chassis) and computer-aided terminal operation system were completed in March 2009.

In addition of above plan, the basin and approach channel were deepened until -10.5m under the Project in July 2008.

After installation of the 2 units of Quay gantry cranes, RTG, 10.5m depth basin and one set of Container Terminal Computer System, the new Container Terminal is expected to be handled container cargos up to 420,000 TEUs accordingly.

With the economic growth of Cambodia, the volume of container throughput increased with 258,775TEUs in 2008. According to JICA Study on the Master Plan for Maritime and Port Sectors in the Cambodia, volume of container will reach over 500,000 TEUs in

2015 by middle growth case for Sihanoukville port. Due to world recession originated in USA, It is said that terms of recovery to 2008 economic situation is estimated around 3 years, so 2015 should be replaced by 2018.

Discrepancy between capacity and estimated throughputs will lead to putting the limitation on the development of Cambodia.

On the other hand, Phnom Penh Port, which has huge consumer in its hinterland, they are certainly making a progress along the river side, more over Route No.1 is worthy to connect to ports in Viet Nam. Competition between PAS and other ports is now coming. A next Study on Development Plan of Sihanoukville Port is highly required.

According to the Rectangular Strategy of the Government of Cambodia is a comprehensive development strategy denoting "the government that strives for growth, employment, equity and efficiency". It consists of four broad strategies as each of its main corner, namely enhancement of the agricultural sector, further rehabilitation and reconstruction of the physical infrastructure, capacity building, and human resource development and private sector development and employment generation.

In National Strategic Development Plan II (NSDP-II) the Royal Government of Cambodia states that enhancing trade activity, improving physical distribution, and promoting, and promoting access to various external markets are crucial for economic development, moreover for poverty reduction in Cambodia. Corresponding to such targets, RGC has proclaimed to implement necessary policies aiming to accelerate infrastructure development and improvement which facilitates the development of trade, logistics and industries in Cambodia.

6. Outline of the Project

(1) Overall Goal

(Long-term objective)

The overall goals of the Study are to formulate a Roadmap of PAS for 2020 which will be a vision for next Container Terminal, Bulk Cargo Handling Facilities, Development of Hinterland and Industrial areas, road and rail connection including making an urgent development plan, conducting feasibility study on next development plan and preferable future development plan of Sihanoukville Port. Moreover, proposals on administrative reforms and improvement of services quality and productivity of port operation and management in order to be able to compete with Phnom Penh Ports and neighboring countries ports as well as technology transfer of experience and survey methods in port sectors, especially the study on development plan of Sihanoukville Port, will be made throughout the course of the Study.

(2) Project Purpose

(Objective expected to be achieved by the end of the project period. Elaborate with quantitative indicators if possible)

Objective expected to be achieved by the end of the project period are as follows;

-The development of economy and industry in Cambodia will be appropriately secured by Cambodian International ports in which PAS is playing a very important role.

-The capacity of Sihanoukville port should meet demand of cargo brought Cambodia by economic and industrial development in Cambodia.

- Acceptable plan to provide competitive service to port users,
- Next (urgent) development plan of Sihanoukville port,
- Analysis on feasibility on next development plan of Sihanoukville port,
- Future development plan of Sihanoukville port,
- Economic and industrial development in Cambodia should be appropriately sustainable by securing import/export activity through Sihanoukville port.

(3) Outputs

(Objectives to be realized by the "Project Activities" in order to achieve the "Project Purpose")

In order to achieve the "Project Purpose" the said Study on Next Development of Sihanoukville Port should be focused on the following main points;

- 1- Survey on natural condition like quality of soil, wave, tide, etc,
- 2-Analysis on present and future situation and problem,
- 3-Forecast on future demand of various kinds of cargo,
- 4-Make a long-term development plan of Sihanoukville Port,
- 5-Make an urgent development plan of Sihanoukville port,
- 6-Make a acceptable plan of provision of competitive service to port users,
- 7-Conduct an environment impact analysis on the urgent development plan,
- 8-Conduct a feasibility study on the urgent development plan,

(4) Area to be covered by the Project

(In case the proposed project assumes a particular area, please enter the name of the target area for the project and attach a rough map to the documents submitted. The attached map should be at a scale that clearly shows the project site.)

- Please refer to Annex 1: Location of the Proposed Project Site.

(5) Project Activities

(Specific actions (including study items if project contains study activities) intended to produce each "Output" of the project by effective use of the "Input".)

A-Investigation and analysis of present condition, draft Development Plan of PAS:

**Preparation of Inception Report and Interim Report*

- Review and analysis of present situation and problem of Sihanoukville Port including social economic frameworks as well as development plan.
- Identification of current issues of port sectors.

B-Finalization of long-term Development Plan (Roadmap for 2020) and Proposal (urgent) Development Plan:

**Research data and information in neighboring countries (Thailand, Vietnam)*

- *Finalization of long-term development plan (Roadmap for 2020) and preparation of the urgent development plan of Sihanoukville port.*

**Preparation of draft Final Report*

**Preparation of Final Report.*

(6) Input from the Recipient Government

(Counterpart personnel (identify the name and position of the Project manager), support staff, office space, running expenses, vehicles, equipment, etc.)

- The qualified counterpart personnel, support staff, office space, running expenses, vehicles, equipments etc. will be informed in details later on.

(7) Input from the Japanese Government

(Number and qualification of Japanese experts/consultants, contents of training (in Japan and in-country) courses, seminars and workshops, equipment, etc.)

- The number and qualification of Japanese expert/consultants, contents of training course, seminars and workshops, equipment etc will be informed in details later on.

7. Implementation Schedule

Month April Year 2010 ~ Month September Year 2011

8. Description of Implementing Agency

(Budget allocated to the Agency, Number of Staff of the Agency, Department/division in charge of the project, etc.)

- Port Authority of Sihanoukville, the Ministry of Public Works and Transport.

PAS is the deep sole sea port of the Kingdom of Cambodia. It connects of Phnom Penh capital by National Road N° 4 with approximately 230km and Railroad with approximately 260km. PAS, at present, consists of 1,100 Employees.

Concerning to the above, The Port Authority of Sihanoukville already established a Project Management Unit (PMU) which is responsible for implementing and following up the Project progress by cooperation with the relevant authorities and stakeholders.

9. Related Information

(1) Prospects of further plans and actions/ Expected funding resources for the Project;

(If implementing agency plans to take some (future) actions in connection with this proposed project, please describe the concrete plans/action and enter the funding sources for the plans and actions.)

- Sihanoukville Port Urgent Development on Oil Supply Base & Multi Purpose Terminal,

- The Project for Establishment of National Ports Policy and Administration System is now under studying by JICA Team,

-Sihanoukville Port SEZ.

(2) Projects by other donor agencies, if any;

(Please pay particular attention to the following items:

-Whether you have requested the same project to other donors or not.

- N/A

-Whether any other donor has already started a similar project in the target area or not.

-N/A

-Presence/absence of cooperation results or plans by third-countries or international agencies for similar projects.

- N/A

-In the case that a project was conducted in the same field in the past, describe the grounds for requesting this project/study, the present status of the previous project, and the situation regarding the technology transfer.

-Yes

(Refer to Appedix-1: Previous JICA/JBIC Studies and Projects related to of Sihanoukville Port)

-Whether there are existing projects/studies regarding this requested project/ study or not. (Enter the time/period, content and concerned agencies of the existing studies.)

-Yes

(Refer to Appedix-1: Previous JICA/JBIC Studies and Projects related to of Sihanoukville Port)

(3) Other relevant Projects (Activities in the sector by the recipient government and NGOs), if any:

- N/A

(4) Other relevant information (Available data, information, documents, maps, etc. related to the Project)

- N/A

10. Global Issues (Gender, Poverty, Climate change, etc.)

(Any relevant information of the project from global issues (gender, poverty, climate change, etc.) perspective.)

- In general, the project is not affect to the role of men and women become involved in the project equally. It means the project will benefit to both women as well as men.

- It is expected that the Study on the next Development Plan for Sihanoukville Port will contribute with the poverty alleviation, increasing revenue, and stable & sustainable economic growth of Cambodia.

11. Environmental and Social Considerations

(Please refer to the attached screening format.)

12 . Beneficiaries

(Population for which positive changes is intended directly and indirectly by implementing the project and gender disaggregated data, if available)


-Directly beneficial to the Sihanoukville Autonomous Port of 1,100 employees and workers as well as to the Sihanoukville population (approximately 160,000 people).

-Indirectly serving the Cambodian economic and to the whole 13.8 Million Cambodian people throughout the country by implementing the said Project.

13. Security Conditions

The RGC and the local authority of Sihanoukville municipality will insure safety for the personnel, especially foreign experts, to be engaged in the proposed project. Also, the proposed site is in the vicinity of the ongoing JICA Loan Project and Japanese Consultants and Contractor have carried out the Project without any security problem.

14. Others:

Signed: 
Title: TRAM-IV TEK

On behalf of the Government of Cambodia

Date: 12-08-09

Question 10

Information disclosure and meetings with stakeholders

10-1 If the environmental and social considerations are required, does the proponent agree on information disclosure and meetings with stakeholders in accordance with JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations?

Yes No

10-2 If no, please describe reasons below.

{ The Next Development Plan of Sihanoukville Port is planning to only conduct on the Feasibility Study on the (next) urgent development plan, future plan for long-term development plan of Sihanoukville Port and analysis on present and future situation on economic and industrial development ...etc. }

Appendix-1: Previous JICA/JBIC Studies and Projects related to Sihanoukville Port

No.	Study/Project Title	Agency	Year	Overall Objective/Goals
01.	The Study on Master Plan and Feasibility Study of the Sihanoukville Port	JICA/ RGC	1996- 1997	Long-term Development Plan for 2015 & Short-term Development Plan for 2005. Proposal for the development of Container Terminal and General Cargo Berth and Bulk Cargo Terminal.
02.	The Study on Regional Development for the Phnom Penh and Sihanoukville Growth Corridor	JICA/ RGC	2003	Regional Development Plan for 2015 highlighting the southwestern provinces (Kampong Speur, Koh Kong, Kampot, Takeo & Kandal) and two cities (Phnom Penh & Sihanoukville) of Cambodia.
03.	The Study on Master Plan for Maritime and Port Sectors in Cambodia	JICA/ RGC	2007	Master Plan for 2020 for improvement of international competitiveness in maritime and Port sectors. Proposal on the short term action plan.
04.	SAPROF for Sihanoukville Port Urgent Development for Oil Supply Base & Multi Purpose Terminal	JBIC/ RGC	2008	Review on the Feasibility Study for multi-purpose terminal & oil supply base for PAS including demand forecast, port facilities, layout, cost estimate, and financial & economic analysis.
05.	Project for Establishment of National Ports Policy and Administration System	JICA/ RGC	2009	The Study on National Ports Policy, including international seaports and river port, oil ports and local ports...etc. and its own administration system in order to facilitate and cope with the increasing the international traders in the global marine transportation.

****Remark:**

- JICA : Japan International Cooperation Agency
- JBIC : Japan Bank for International Cooperation
- PAS : Port Authority of Sihanoukville
- RGC : The Royal Government of Cambodia
- SAPROF: Special Assistance for Project Formation

添付資料 2 実施細則 (Scope of Works)

SCOPE OF WORK
FOR
THE PROJECT FOR THE STUDY ON STRENGTHENING COMPETITIVENESS
AND DEVELOPMENT OF SIHANOUKVILLE PORT
IN
THE KINGDOM OF CAMBODIA
AGREED UPON BETWEEN
MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND TRANSPORT,
SIHANOUKVILLE AUTONOMOUS PORT
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY



Yoshihiro Koizumi
Leader of Detailed Planning Survey Team
Japan International Cooperation Agency
Japan



Pran Iv Tek
Minister
Ministry of Public Works and Transport
Royal Government of Cambodia

Phnom Penh, February 21, 2011



H.E. Lou Kim Chhun
Delegate of the Royal Government in Charge
as Chairman & CEO
Sihanoukville Autonomous Port
Royal Government of Cambodia

I. INTRODUCTION

In response to the official request of the Royal Government of Cambodia (hereinafter referred to as "RGC"), the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA"), the official agency responsible for the implementation of the technical cooperation programmes of the Government of Japan, in consultation with the Government of Japan, decided to conduct the technical cooperation for development planning on "The Project for the Study on Strengthening Competitiveness and Development of Sihanoukville Port" (hereinafter referred to as "the Project") in accordance with the relevant laws and regulations in force in Japan. Accordingly, JICA will jointly undertake the Project with the authorities concerned of RGC.

On the part of RGC, Ministry of Public Works and Transport (hereinafter referred to as "MPWT") and Sihanoukville Autonomous Port (hereinafter referred to as "PAS") shall act as the counterpart agencies to the Japanese Project team (hereinafter referred to as "the Team") and as the coordinating body in relation to the other concerned organizations for the smooth implementation of the Project.

This document sets forth the Scope of Work of the Project.

II. OBJECTIVES OF THE PROJECT

The objectives of the Project are;

- 1) to strengthen competitiveness of Sihanoukville Port
- 2) to develop the Master Plan of Sihanoukville Port.

III. STUDY AREA

The study area is mainly around Sihanoukville Port shown in APPENDIX 1. In addition, in order to conduct the demand forecast, the study area will entail the whole Cambodia and surrounding countries.

IV. SCOPE OF THE PROJECT

In order to achieve the objectives mentioned above, the Scope of Work for the Project shall cover the following items:

- 1 Analysis of the present status
 - 1.1 Review of the past documents and the relevant studies *yk*

- 1.2 Analysis on the trend of socio-economic situation and trade environment
- 1.3 Survey on the port hinterland
 - 1.3.1 Analysis on the business and trade trend of the principal shippers
 - 1.3.2 Analysis on the status and development plan of SEZ
 - 1.3.3 Analysis on the status and development plan of the road and railway
- 1.4 Survey on the surrounding ports
 - 1.4.1 Analysis on the status and development plan of the private port(s)
 - 1.4.2 Analysis on the status and development plan of Phnom Penh Port
 - 1.4.3 Analysis on the status and development plan of Cai Mep - Thi Vai International Port
- 1.5 Survey on the existing transport industries and service providers including the shipping companies, forwarders and cargo handling companies
- 1.6 Analysis on the maritime trend including surrounding countries (trunk line/feeder line)
- 1.7 Analysis on competitiveness of Sihanoukville Port
 - 1.7.1 Analysis on the cost and time on the trade alternative routes
 - 1.7.2 Analysis on the transportation capacity for road, railway and river related to the trade alternative routes
- 2 Development of strategy to strengthen competitiveness of Sihanoukville Port
 - 2.1 Development of the strategy on port service improvement
 - 2.1.1 Development of the basic principal on cargo inducement
 - 2.1.2 Analysis on the improvement plan of the cargo handling and the gate operation
 - 2.1.3 Analysis on the mitigation plan of the surrounding road congestion
 - 2.1.4 Analysis on the railway utilization plan
 - 2.1.5 Analysis on the linkage and the preferential treatment for SEZ
 - 2.1.6 Development of the improvement plan and the action plan for port procedures
 - 2.1.7 Development of the port sales strategy
 - 2.2 Analysis on the port management and financial strategy
 - 2.2.1 Analysis on the financial condition of PAS
 - 2.2.2 Analysis on the port related cost and the gradual cost revision plan
 - 2.2.3 Analysis on the role sharing of the public and private for port operation
 - 2.2.4 Recommendation on the port management and financial strategy
 - 2.3 Analysis on the organizational strategy
 - 2.3.1 Capacity assessment of PAS (organizational system, staffing and human resource)
 - 2.3.2 Recommendation on the organizational strategy *yk*

Tak PP

- 3 Development of the Master Plan for Sihanoukville Port
 - 3.1 Consideration on the vision of Sihanoukville Port
 - 3.2 Analysis on the socio-economic framework
 - 3.3 Implementation of demand forecast on the cargoes and passengers
 - 3.4 Analysis on the capacity of the present port facilities
 - 3.5 Analysis on the necessity of improvement for the port facilities
 - 3.6 Natural condition survey including topographic survey, geological survey and bathymetry
 - 3.7 Social and environmental survey
 - 3.8 Consideration on the impact for the residential area for fishermen around Sihanoukville Port
 - 3.9 Study on the necessary port facilities
 - 3.10 Implementation of Strategic Environmental Assessment (SEA)
 - 3.11 Development of the Master Plan for Sihanoukville Port
 - 3.12 Planning of the access road and railway
 - 3.13 Analysis on port security
 - 3.14 Planning of port environment improvement
 - 3.15 Preliminary design and cost estimation
 - 3.16 Economic and financial analysis
 - 3.17 Analysis on the port operation scheme
 - 3.18 Planning of the maintenance program on the port facilities and equipment
- 4 Conclusion and recommendations

V. SCHEDULE OF THE PROJECT

The Project is estimated for twelve (12) months in accordance with the tentative schedule as described below. The schedule is tentative and subject to be modified when both parties agree upon any necessity of the modification that will arise in the course of the Project.

TENTATIVE SCHEDULE

Month	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Work in Cambodia												
Work in Japan												
Reports	△ IC/R			△ PR/R				△ IT/R			△ DF/R	△ F/R

IC/R: Inception Report

PR/R: Progress Report

yk

Ted

IT/R: Interim Report
DF/R: Draft Final Report
F/R: Final Report

VI. PROJECT IMPLEMENTATION MECHANISM

1. Steering Committee
MPWT will establish the Steering Committee to provide overall policy.
2. Collaboration between JICA Project Team and Counterpart Team of PAS
PAS will assign the counterpart personnel to work together with the Project Team.
3. Technical Committee
Technical Committee which consists of both PAS and the Team is to review the findings by the Project and provide comments for improvement of the Project from time to time. The comments and recommendations suggested by the Technical Committee shall be integrated into the Project.

VII. REPORTS

JICA shall prepare and submit the following reports in English to Cambodia.

1. Inception Report:
Thirty (30) copies, at the time of one month after commencement of the Project
2. Progress Report
Thirty (30) copies, at the time of about four (4) months after the commencement of the Project.
3. Interim Report:
Thirty (30) copies, at the time of about eight (8) months after the commencement of the Project.
4. Draft Final Report:
Forty (40) copies, at the time of about eleven (11) months after the commencement of the Project.
The RGC shall provide JICA with its written comments within one (1) month after the receipt of the Draft Final Report.
5. Final Report:
Fifty (50) copies, within one (1) month after the receipt of the written comments on the Draft Final Report. In addition, the final report will be translated into Khmer language for ten (10) copies for a reference.

yk

Tok Rf

VIII. UNDERTAKINGS OF JICA

For the implementation of the Project, JICA shall take the following measures;

1. to dispatch, at its own expense, the Team to Cambodia and
2. to pursue technology transfer to the counterpart personnel in the course of the Project

IX. UNDERTAKINGS OF THE RGC

1. To facilitate the smooth conduct of the Project; the RGC shall take necessary measures:

- (1) To permit the members of the Team to enter, leave and sojourn in Cambodia for the duration of their assignments therein and exempt them from foreign registration requirements and consular fees;
- (2) To exempt the members of the Team from taxes, duties and any other charges on equipment, machinery and other material brought into Cambodia for the implementation of the Project;
- (3) To exempt the members of the Team from income tax and charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowances paid to the members of the Team for their services in connection with the implementation of the Project;
- (4) To provide necessary facilities to the Team for the remittance as well as utilization of the funds introduced into Cambodia from Japan in connection with the implementation of the Project;
- (5) To provide necessary arrangement to conduct the field survey to the surrounding countries such as Vietnam, if necessary.

2. RGC shall bear claims, if any arises, against the members of the Team resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with, the discharge of their duties in the implementation of the Project, except when such claims arise from gross negligence or willful misconduct on the part of the Team.

3. MPWT and PAS shall act as counterpart agencies to the Team and also as a coordinating body with other relevant organizations for the smooth implementation of the Project, on behalf of the Cambodian side.

4. MPWT and PAS shall, at its own expense, provide the Team with the following, in cooperation with other organizations concerned:

gk

TG

- (1) Security-related information on as well as measures to ensure the safety of the Team;
- (2) Information on as well as support in obtaining medical service;
- (3) Available data (including maps and photographs) and information related to the Project;
- (4) Counterpart personnel;
- (5) Suitable office space with necessary equipment and facilities such as telephone line, internet, desks, etc. in PAS; and
- (6) Credentials or identification cards.

5. MPWT and PAS would be required to comply with the JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations (hereinafter referred to as "the JICA Guidelines"), and to take the JICA Guidelines fully into consideration

X. CONSULTATION

1. MPWT, PAS and JICA shall consult with each other in respect of any matter that may arise from or in connection with the Project.

2. The present document will become valid after authorization by JICA Headquarters and the RGC.

g.k

Taka R/b

Project area



Sihanoukville Port

g/k

T.A.

添付資料 3 協議議事録 (Minutes of Meeting)

MINUTES OF MEETING
ON
SCOPE OF WORK
FOR
THE PROJECT FOR THE STUDY ON STRENGTHENING COMPETITIVENESS
AND DEVELOPMENT OF SIHANOUKVILLE PORT
IN
THE KINGDOM OF CAMBODIA
AGREED UPON BETWEEN
MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND TRANSPORT,
SIHANOUKVILLE AUTONOMOUS PORT
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

Phnom Penh, February 21, 2011



Yakihira
Masahiro Koizumi
Leader of Detailed Planning Survey Team
Japan International Cooperation Agency
Japan



Tram Iv Tek
H.E. Tram Iv Tek
Minister
Ministry of Public Works and Transport
Royal Government of Cambodia



Chhun
H.E. Lou Kim Chhun
Delegate of the Royal Government in Charge
as Chairman & CEO
Sihanoukville Autonomous Port
Royal Government of Cambodia

In Response to the official request of the Royal Government of Cambodia (hereinafter referred to as "RGC"), Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") , in consultation with the Government of Japan, dispatched the detailed planning survey team headed by Mr. Yukihiro Koizumi (hereinafter referred to as "the Team") from February 14 to March 12, 2011 to discuss the scope of work for "The Project for the Study on Strengthening Competitiveness and Development of Sihanoukville Port" (hereinafter referred to as "the Project").

During the stay in Cambodia, a series of discussions were held with Ministry of Public Works and Transport (hereinafter referred to as "MPWT"), Sihanoukville Autonomous Port (hereinafter referred to as "PAS") and other organizations related to the Project. The list of participants of the meetings is shown in Annex 1.

This document summarizes major items discussed between both sides and is intended to supplement the Scope of Work for smooth implementation of the Project.

1. Project Title

The original requested Project title was "The Study on Next Development of Sihanoukville Port". However, since the scope of work shall cover not only development but also strengthening of competitiveness of Sihanoukville Port, both sides agreed that the Project title is changed to "The Project for the Study on Strengthening Competitiveness and Development of Sihanoukville Port".

2. Target Year

The target year of the master plan will be the year of 2030, corresponding to the world maritime market and the development plan of the domestic port sector. In addition to the target year of 2030 as a long term development plan, the middle term target year is set as the year of 2020 for emergent and/or prioritized measures for port development.

3. Steering Committee and Technical Committee

3-1 MPWT will establish the Steering Committee to provide overall policy. The Steering Committee will be set up for effective and efficient implementation of the Project under the chair of MPWT. The Committee will decide on important matters to promote the output of the Project. The Committee will comprise representatives from the following related organizations.

- (1) Ministry of Public Works and Transport
- (2) Sihanoukville Autonomous Port
- (3) Phnom Penh Autonomous Port
- (4) Ministry of Economy and Finance
- (5) Ministry of Commerce
- (6) Council for the Development of Cambodia

- (7) Preah Sihanouk Province
- (8) JICA Project Team
- (9) JICA Cambodia Office

MPWT shall inform JICA Cambodia Office of the members of the Committee before the commencement of the Project.

3-2 PAS will appoint the Technical Committee members and the focal person with the Team before the commencement of the Project.

4. Transfer of Technology

4-1 The Project team will make an effort to transfer skills and technology through On-the-Job Training to the staffs of PAS.

4-2 With regard to the counterpart training in Japan for technology transfer, the Team will convey its necessity to JICA headquarters. After approval of the request, the number of accepted personnel, field and duration of the training shall be discussed after the commencement of the Project. It was agreed tentatively that the number of the personnel shall be three (3) and duration shall be around two (2) weeks.

5. Counterpart

Both sides agreed that the Project should be conducted in close collaboration between the Cambodian side and the Japanese side. In this context, MPWT and PAS agreed to assign an appropriate number of counterpart personnel.

6. Information sharing among the related organizations and companies

Both sides confirmed that it was essential to consider the vision of Sihanoukville port through the information sharing with the major port users such as garment industries, rice industries and shipping companies.

7. Utilization of the Result of the Project

Both sides confirmed that the study result should be reflected on its port sector policy including the functional differentiation of Sihanoukville port and Phnom Penh Port.

8. JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations

The Team explained the outline of the JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations (hereinafter referred to as "the JICA Guidelines") and notified that the Project might be dealt with Category "A" in accordance with the JICA Guidelines. The Cambodian side agreed to take the JICA Guidelines fully into consideration to implement the Project.

9. Others

9-1 The Cambodian side requested the Team to prepare each report by Khmer to

promote understanding for the Cambodian side. The Team confirmed the necessity and will convey it to JICA headquarters.

9-2 Both sides confirmed that it was significant to coordinate with “The Project for Establishment of National Port Policy and Administration System”, which would draft overall National Port Policy, in order to provide the distinctive role to Sihanoukville Port and Phnom Penh Port.

9-3 Both sides confirmed that it was necessary to review “The study on regional development of the Phnom Penh - Sihanoukville Growth Corridor”, which was conducted in 2003, in order to investigate the achievement and issues, and to incorporate to the Project.

9-4 PAS pointed out the difficulties to utilize or modify the system of Container Terminal Management System (CTMS). The Team recognized them and will convey the necessity of technical assistance to JICA headquarters.

9-5 The Team notified RGC that they estimated to start discussions of the Inception Report in June, 2011, subject to JICA’s internal procedures.

The List of Participants in the Meeting

CAMBODIAN SIDE

Ministry of Public Works and Transport

H.E. Tram Iv Tek
H.E. Leng Thun Yethea
Mr. Chan Dara
Mr. Soeung Sokong
Mr. Chhim Phalla

Sihanoukville Autonomous Port

H.E. Lou Kim Chhun
H.E. Ma Sunhout
Mr. Sem Kythay
Mr. Chea Yuthdika
Mr. Men Chann
Mr. Ty Sakun
Mr. Ouk Somethy
Mr. Souk Kolchenda
Mr. Srey Narin
Mr. Thay Mengly
Mr. May Marith

JAPANESE SIDE

The Detailed Planning Survey team, JICA

Mr. Yukihiro Koizumi, Leader
Mr. Tomohiro Kobayashi, Port Planning
Mr. Shinya Kawada, Environmental and Social Considerations
Mr. Hiroyuki Yokoi, Project Coordinator

JICA Cambodia Office

Mr. Yasujiro Suzuki, Chief Representative
Mr. Takanobu Shinodda, Representative

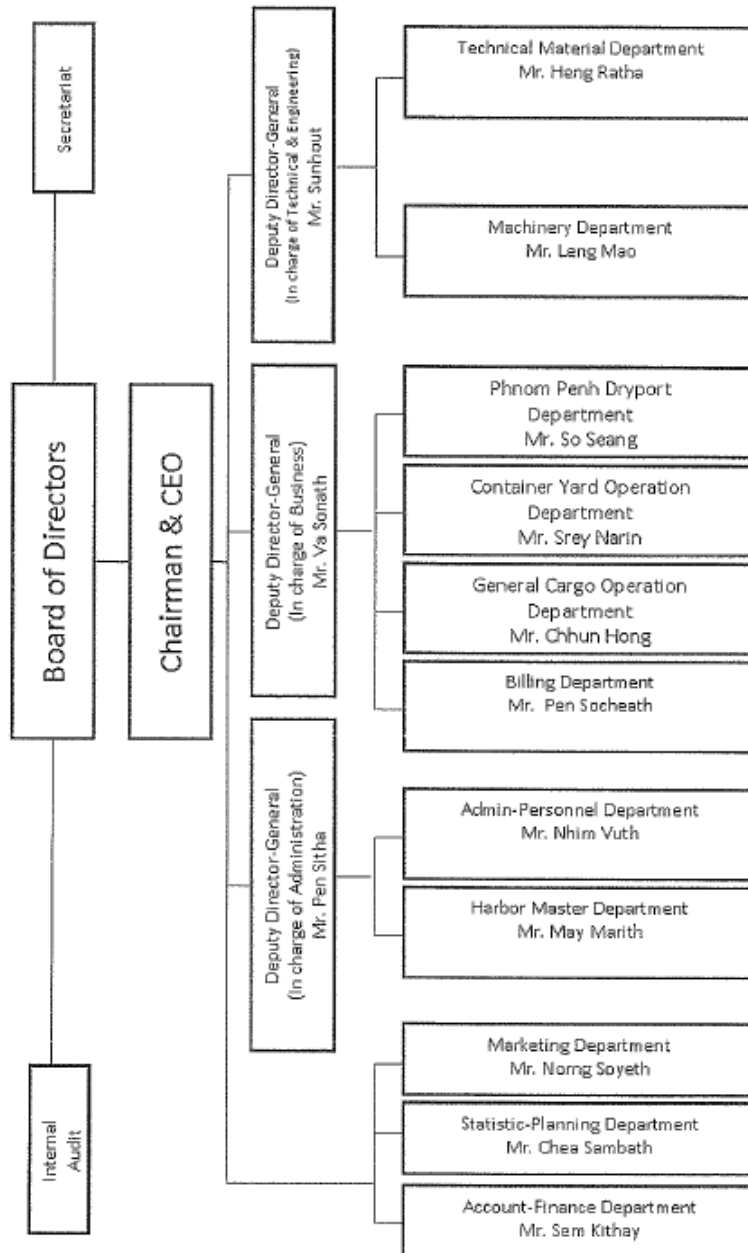
Japanese Expert

Mr. Atsushi Fujii, JICA Expert to MPWT
Mr. Kenji Sasa, JICA Expert to PAS
Mr. Hiroshi Hattori, JODC Expert to Port SEZ

yk

Tok ff

PAS'S Organization Chart



gsk
Teddy AF

添付資料 4 面談記録

日時	2011年2月15日(火) 10:00-11:00
場所	MPWT
面談相手	ユティヤ次官補、チャンダラ次長 (General Dept. of Transport)
面談者	横井団員、篠田所員、藤井専門家

概要

- ・ 冒頭横井団員より、本プロジェクトの基本認識、調査スコープ・地域、調査期間、ターゲットイヤー、また名称変更にかかる説明を行った。以下、主要な討議。
- ・ (ユティヤ次官補) 調査団より提案のあったプロジェクト名に **Competitiveness** を記載すると、**Open Sea Policy** を掲げる政府として現在開発が進められている民間港に対する **Competitiveness** という考え方を惹起させてしまうため、**Competitiveness** という文言は修正が必要かと考える。→ (横井団員) 懸念事項については了解。PAS との議論も踏まえて案件名称は改めて検討していきたい。
- ・ (ユティヤ次官補、藤井専門家) ターゲットイヤーを 2030 年に定めているが、ターゲットを 2030 年のみとしてしまうと長期計画のみになってしまうため、ミドルターゲットを定めたほうがよい。→ (横井団員) 調査の中で支援が必要なプロジェクトの優先順位付けを行うため、ミドルターゲットを定めることは問題ない。詳細は PAS との協議によってくるが、現段階ではミドルターゲットを 2020 年としたい。→ (ユティヤ次官補) 了解した。
- ・ (ユティヤ次官補) 調査の成果としてプノンペン港とシハヌークビル港の機能分担をし、それを政策的に位置づけることについては了解した。しかし、カンボジアにはストウンハブ、オクニヤモン、カンポットといった規模の大きい民間港湾があるかそれらを含めないのはなぜか? → (横井団員) 取扱量の絶対量から言えばプノンペン港とシハヌークビル港が需要予測等の分析の上で支配的な要素となる。もちろん調査の中では民間港の動向も検討する予定であるが、カンボジアとして取扱量が多く、かつ公共港湾であるプノンペン港とシハヌークビル港を競争させるのではなく、政策的に機能させていくことが重要であることから、調査の成果としては両港の機能分担を想定している。→ (ユティヤ次官補) 了解した。

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月15日(火) 11:00-12:00
場所	JICA 事務所
面談相手	鈴木所長
面談者	横井団員、篠田所員

概 要

- ・ 冒頭横井団員より、本調査の狙いとスコープについて説明。以下、主要な議論。
- ・ (鈴木所長) プノンペン港が取り扱い能力を高めてきた現在において、シハヌークビル港は地理的に見てもプノンペン港にはかなわない状況であると考えている。そのような状況の中、シハヌークビル港にさらに有償資金協力をしていくかは議論の分かれるところであり、それよりもいかに既存を向上させるかが最も重要であると考えている。→ (横井団員、篠田所員) 本調査はハード支援ありきで進めるわけではなく、需要予測に基づき、既存のオペレーション業務の能力をできるだけ高めていくことが第一の選択と考えている。それでも処理できないような貨物量になると想定される場合、ハード整備を検討していくことになる。
- ・ (鈴木所長) 本年12月にシハヌークビルポート SEZ が供用開始される予定であり、このSEZに企業がどの程度張り付くかが本調査での予測においてかなり影響を与えると思われることから、調査の中で十分留意してもらいたい。
- ・ (鈴木所長) ソフトの支援は極めて重要であるものの、単に計画を策定するだけでは絵に描いた餅になりかねない。具体的に技術移転も含めながら支援をしていくことが肝要。

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月16日(水) 08:45:-09:20
場所	MAERSK LINE 社
面談相手	Mr. Benjamin Paul Wilson (Country Manager)
面談者	横井団員、篠田所員

概要

- 冒頭横井団員より本プロジェクトの要旨を説明。以下、Mr. Benjamin からの主要なコメント。

(Maersk 社のカンボジアでのビジネス)

- Maersk としてカンボジアでのオペレーションは 80%がシハヌークビル港、20%がプノンペン港を利用している。プノンペン港からはバークでカイメップ・チーバイ港まで輸送し、カイメップ・チーバイ港から北米航路に乗せている。カイメップ・チーバイ港への航路は拡大しており、欧州航路は 0 から 6 に増え、北米航路は 1 から 7 に増える予定である。従って、プノンペン新港が建設されれば、貨物はシハヌークビル港からプノンペン港に一定量流れることとなると考える。

(シハヌークビル港利用上での問題)

- 問題点は、効率性（プロダクティビティ）とコストである。APL 社等の船社はシンガポールとシハヌークビル港のシャトルサービスを行っており、スケジュールはそれほどタイトではないと考えるが、Maersk の場合は 2 つの船によりかなりタイトなスケジュールとなっている。その意味では高い生産性でのガントリークレーンによる荷役能力が不可欠であるものの、現在は平均 22 個/時程度の取扱いにとどまっている。効率性を追求するためには少なくとも 25 個/時のプロダクティビティが必要と見料。シハヌークビル港はこれまでほとんどカンボジアの港湾で独占状態であったことから、コストも高く、ガントリークレーン利用時には 30USD/箱を追加で徴収されることもあり、コスト削減はきわめて重要である。

(プノンペン港とシハヌークビル港の利用体系)

- 基本的な戦略として、北米航路はプノンペン港、欧州航路はシハヌークビル港を利用するスタンスである。欧州航路についてはプノンペン港よりシハヌークビル港のほうがトランジットタイムが短いことから優位性がある。ただし、プノンペン新港が開港し、高い効率性と短いトランジットタイムが確保される場合、カイメップ・チーバイ港に欧州航路が張り付くことから、プノンペン港に流れる可能性もある。シハヌークビル港としてはプロダクティビティを高め、定時輸送できるような体制確保が必要。

(プノンペン港)

- プノンペン港の現在の問題はキャパシティの小ささであり、新港ができるのは非常に大きい。ただし、ハイシーズンの貨物の混在は今後も起こるであろうし、乾季の河川航行は難しいところもあるため、そういった際にはシハヌークビル港を利用することになる。プノンペン港ではベトナムに輸送する際、トランジットタイムがかかるため、欧州航路はシハヌークビルに比較優位があるものの、北米航路についてはプノンペン港→カイメップ・チーバイ港が比較優位を有する。

(貨物輸送)

- シハヌークビル港を利用している Maersk 貨物の内訳のうち 90%が縫製品、6%が米である。これらはほぼ欧州航路を用いている。EU への貨物は本年 30%程度の伸び率を示し、その伸び率は今後も一定期間続くと考えている。欧州の縫製品への需要は拡大基調であるし、米も需要は高い。カンボジア政府は米を年間 20,000TEU 輸出する計画であるが、現在は 1,200TEU (1TEU 当たり 20 トン程度) であり、政府が考えるほど需要が高くなるとは想定しにくい。その他の将来性のある貨物としては、ヤシ油、カシューナッツ、コーン、メイズ、自転車等である。ただし、縫製品の絶対量から比較すると、かなり少量であり、主要輸出品目は縫製品であることに変わりはない。

(その他)

- プロダクティビティに問題があるため、プロフェッショナルなオペレーターの参入を期待したい。
- PAS とは十分な議論をするのができていないため、本調査で船社側の意見を是非取り入れてもらいたい。

- 適切な輸送プランニングのためには、シハヌークビル港で **Cut-off time** を定めることが不可欠であり、この対策も検討してもらいたい。
- **PAS** は日常的なオペレーションにも問題を抱えていることから、技術支援が必要と考える。

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月16日(水) 10:00-11:00
場所	MPWT
面談相手	H.E. Tram Iv Tek (大臣)
面談者	横井団員、篠田所員、藤井専門家

概 要

- ・ 冒頭、横井団員よりプロジェクトの目的、内容等について説明。以下主要な討議。
- ・ (大臣) カンボジアは経済危機の影響を受けたものの、成長を続けており、GDP 成長率は2009年は2.1%、2010年は5.5%である。経済成長により今後も貨物は増えることが予想されることから、今回のプロジェクトは非常に重要であり、スコープについても合意できる。
- ・ (大臣) プノンペン港、シハヌークビル港ともにコストが高く、周辺国の2倍近いコストがかかっている。総貨物量が周辺国と比べて少ないことも1つの要因であるが、プロジェクトにおいて周辺国との比較分析もお願いしたい。また、荷役作業の能率も周辺国と比べて高くないため、要因分析をお願いしたい。→ (横井団員) 調査の中で実施する予定であり、十分検討していきたい。
- ・ (大臣) シハヌークビル港のコストが高くなる原因のひとつに国道4号線が有料道路であることが挙げられる。本道路は民間に維持管理等を委託しており、運営維持管理会社からは国道4号線拡幅のために料金を上げたいとの提案がこれまであったものの、シハヌークビル港の競争性を維持する観点からも料金値上げはしないとの判断をしている。道路の拡幅はソフトローンを供与することにより対応しており、プノンペンから40kmのKampong Speuまで拡幅しているところである。
- ・ (大臣) 国内のコスト競争力に関しては、民間港であるオクニャモン港のほうが競争力があるものの、同じ競争の土台にはないことから、単純比較することは妥当ではないと思料。
- ・ (横井団員) プロジェクトの思想が当初と異なることから、プロジェクト名称を **Strengthening competitiveness of Sihanoukville Port** に変更したいと考えるがいかがか。→ (大臣) 特に問題はない。→ (横井団員) PAS と協議の上、変更があれば別途伝えることとする。
- ・ (横井団員) 本件はシハヌークビル港だけではなく、プノンペン港にも関与する要素があり、かつ政策的に両港を位置づけていくことが重要。その観点で、本プロジェクトで **Steering Committee** を設立し、議長を MPWT にお願いしたい。→ (大臣) 両港を政策的に位置づけるものの、市場の競争力を奪うような政策ではあってはならないと考える。また **Steering Committee** の議長については了解。メンバーには **Custom** や **Immigration** も含めたほうがよい。→ (横井団員) 両港の政策については、現在実施中の技術協力プロジェクトにより基本的な政策が策定される。本プロジェクトでは策定された基本的な政策に基づき、より客観的なデータをもとに整理していくことになる。

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月17日(木) 08:30-09:00
場所	PAS
面談相手	Mr. May Marith (Director of Harbor Master Department)
面談者	横井団員、笹専門家

概 要

- ・ (笹専門家) 航路について確認したい。→ (Mr. May) 現在は、南航路と北航路があるが、南航路上での橋梁建設が進んでおり、これによるクリアランスの問題 (推定 29m) 等から南航路は橋梁完工後 (時期は未定) は使用できなくなる見込み。よって、北航路のみが今後利用可能な航路となる。
- ・ (横井団員) 北航路利用上の問題点はあるか→ (Mr. May) 北航路は2つの島の間を航行し、かつ航路の中央に小さな島がある。中央の小さな島の灯台が故障しており、また1つの島の灯台はランタンが故障しており、危険な状況にある。→ (横井団員) 北航路では複数のアプローチ方法があるようであるが、どのアプローチが主要なアプローチなのか本格調査の中ではデータにより確認していくことが肝要。PAS からも必要なデータの提供をお願いしたい。

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月17日(木) 09:00-11:00
場所	PAS
面談相手	Mr. Srey Narin (Director of Container Terminal Department) Mr. Thay Mengly (Vice Director of Container Terminal Department)
面談者	横井団員、笹専門家

概 要

- 三井造船社により CTMS システムが据え付けられたことにより、組織改変を行い、Yard Planning, Vessel Planning, Documentation に関する部署を設立し、オペレーション業務を行っている。
- 本船プランニングにおいて抱えている問題は、船社からの情報が不十分なため、本船プランニングが適切に行えていないことである。船社は Maersk, APL, ACL, RCL であり、月曜から木曜は貨物取扱量のうち 30-40%を、金曜から土曜が 60-70%となる。月曜から木曜の貨物内訳は、5%が実入りコンテナ、95%が空コンテナ、金曜から土曜は 95%が実入りコンテナ、5%が空コンテナである。輸入貨物については十分なマニユェストが船社から提供されるものの、輸出貨物は十分ではない。月曜から木曜の貨物は十分情報が集まり、空コンが多くを占めるので本船プランニングの問題はほとんどない。しかし、金曜から土曜は船社からの情報がかなり不足しており、PAS として不十分な情報の中で適切な本船プランニングを実施できていない。実態としては、船社側の本船プランナーが計画を行っている状況であり、PAS としてはこの状況を改善したいと考えている。
- 荷役のプロダクティビティについては、ガントリークレーンで平均 24 個/時であり、シップギアで平均 13-15 個/時となっている。ガントリークレーンはスケジュールがタイトな Maersk のみが利用しており、水曜と金曜に利用している。ただし、スケジュールのタイト感により金曜はシップギアを優先することもある。Maersk 以外の船社は基本的にシンガポールとのシャトルサービスとなり、スケジュールのタイト感はないため、ガントリークレーンは使わず、シップギアを好んで利用している。また、コンテナの Cut-off タイムを設定していないため、岸壁でのコンテナ待ちが発生することから、ガントリークレーンで荷役の時間を短くしても有意ではないことから、これもシップギア利用の理由となっている。事実、Maersk 以外の船社からガントリークレーンを利用したいとの要望はない。
- シハヌークビル港は EDI 化していないため、PAS、カスタム、CAMCONTROL、Immigration Office、Quarantine をメンバーとする Port Committee を設立し、手続きの迅速化を図っている。同委員会は 24 時間の体制で行っている。
- CTMS については、空コンテナのエリアをカバーしておらず、空コンテナエリアからの情報は無線によりコントロールタワーに送っている状況であり、改善が必要と考えている。
- シハヌークビル港のキャパシティは現在で 300,000TEU、舗装工事が行われているヤードが完工すれば、400,000TEU となる予定。また、Port SEZ の貨物は 30,000TEU/年となると考えられる。
- 港内の交通にも問題があり、原因はポートの外に駐車場がないことにより、港内でも乱雑にトラックが止まってしまっている。またゲート及びカスタムの運用がうまくいかず、大渋滞を引き起こしているという実態もある。
- CTMS についてソフトウェアの面で課題を抱えているため、日本での研修をお願いしたい。

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月17日(木) 15:00-16:30
場所	PAS
面談相手	H.E. Ma Sunhout (Deputy Director General, Advisor to Samdach Chea Sim President of the Senate)
面談者	小泉団長、小林団員、横井団員、笹専門家

概 要

- (H.E. Ma) シハヌークビル港としては、これまで各種ソフト面の改善に励んできているところである。たとえば、米の輸出については政府は2015年までに100万トン輸出する計画であり、また鉄道は来年シハヌークビル港まで延伸し、ダブルデッキによる輸送も検討されている。さらに、木材チップは地昨年中国に71,000トン輸出しており、経済危機からの状況も脱しつつある。その他、港湾コストを縮減すべく、各種検討・調整を行っているところである。
- (小泉団長)費用の変更を検討する際、誰が意思決定者になるのか?→(H.E. Ma) まずは内部の議論となる。短期間の費用の変更であれば総裁が決定し、長期間にわたる費用の変更であれば Board にて検討を行うこととなる。Board は、MEF、MPWT、シハヌークビル州知事、PAS、首相府、Ministry of Commerce から構成されている。
- (H.E. Ma) 本格調査の報告書に関し、ファイナルレポートはクメール語もお願いしたい。→(小泉団長)クメール語翻訳は JICA 側として品質を確保することが困難であることから、英語版を公式なファイナルレポートとし、Reference としてクメール版を準備することとしたい。→(H.E. Ma) それで結構。クメール版は10部お願いしたい。→(小泉団長)要望について了解した。また、ファイナルレポートだけでなく、その他のレポートに関してもクメール版を作ることで本件関係者に幅広く情報が伝わることから、それについても検討していきたい。→(H.E. Ma) 是非お願いしたい。

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月18日(金) 09:00-11:00
場所	PAS
面談相手	H.E. Lou Kim Chhun(Delegate of the Royal Government in Charge as Chairman & CEO)他
面談者	小泉団長、小林団員、横井団員

概要

- ・ (小泉団長) 最近のシハヌークビル港を取り巻く状況について確認したい。→ (H.E. Lou) プノンペンとシハヌークビルを結ぶ路線沿線にはカンボジア国の人口の 37%が居住しており、JICA が調査した成長回廊調査においても本路線の重要性が指摘されている。プノンペン港が拡大しつつあり、輸出入において一定の整理が必要になり、北米輸出についてはプノンペン港から出すことになると考えるが、欧州及びアジア仕向けの輸出品目はシハヌークビル港に優位性がある。また、輸入については北米仕出し貨物もシハヌークビル港で今後も取り扱うことになると考える。また、政府は米の輸出を政策として奨励しており、輸出先は欧州及びアジアとなるため、シハヌークビル港を活用することになる。また、世界金融危機は 2008 年 7 月からカンボジアに影響を及ぼしてきており、GDP 成長率も低くなったものの、シハヌークビル港の貨物取扱量は 16%の伸び率を示しており、カンボジア経済を牽引する役割を担っていると考えている。→ (小泉団長) 成長回廊調査の結果を再度レビューすることが本調査においても重要になってくるため、成長回廊調査のレビューも今次調査の中で行いたい。
- ・ (小泉団長) シハヌークビル港の弱みや脅威について確認したい。→ (H.E. Lou) 弱みとしては、①国家として経済規模が小さいこと、②カイメップ・チーバイ港の拡張により大型船舶が同港を活用する傾向にあること、③工業団地について政府がマクロ的な政策を示していないこと、④貨物の Cut-off time を定められていないこと、以上が考えられる。脅威としては、カイメップ・チーバイ港拡張によるプノンペン港での貨物取扱量の増大が考えられる。
- ・ (小泉団長) 弱み及び脅威に打ち勝つためにはシハヌークビル港が競争力をさらに強化していくことが肝要。その観点で、Steering Committee については複数のステークホルダーを含めたい。また案件名称が Next Development となっているが、競争力強化が重要であることから Competitiveness というキーワードに変更したい。→ (H.E. Lou) S/C の機能は重要であり、Board のメンバーをつとめる PAS, MPWT, MOC, MEF, Governor of Sihanoukville に加え、PPAP, CDC を入れることとしたい。また、案件名称について、Competitiveness に加え、シハヌークビルの開発自体もカンボジア国にとって不可欠であることから、Development も名称に加えたい。→ (小泉団長) 了解。案件名称については The Project for the Study for strengthening competitiveness and development of Sihanoukville Port としたい。
- ・ (小泉団長) PAS の株式公開の状況について確認したい。→ (H.E. Lou) 政府は水道公社、通信公社、そして PAS の株式公開を行う計画である。水道公社及び通信公社についてはすでに承認されており、韓国の証券会社を取り扱うこととなっている。PAS については、現在日本大使館も含めた議論を行っている段階である。
- ・ (小泉団長) 本調査の中で物流ルート毎のコスト比較を行うが、正確なコストを調査する際のポイントは何か。→ (服部専門家) 荷主企業がフォワーダー等と契約しており、それら企業に直接確認し、またインボイスをチェックする必要がある。

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月21日(月) 10:30-11:00
場所	日本大使館
面談相手	川村公使、大総書記官
面談者	小泉団長、小林団員、川田団員、横井団員、篠田所員、藤井専門家、笹専門家

概 要

- ・ 冒頭、小泉団長より本調査の概要について説明。以下、質疑応答。
- ・ シハヌークビルに基幹航路を誘致することは可能か？（川村公使）→ハブ&スポークの理論からすれば、フィーダー航路にならざるを得ない。ただし、SEZが機能してくれば、アジア域内のループ航路の頻度を増やすなど、寄港回数の増加は考えられる。（小泉団長、小林団員）
- ・ ステアリングコミッティーに船社を招いたりすることも考えているか？（川村公使）→然り。船社、繊維協会などの民間企業も含めて情報を共有する必要があると考える。（小泉団長）
- ・ 目標年次は？（大総書記官）→ミドルターゲットを2020年、ターゲットを2030年とする。（小泉団長）→2030年の予測はカンボジアの状況を考えると難しいのでは？（川村公使）→2020年のほうが精度は高くなる。また日本の場合、10年後とその先を見据えた計画作りをしていくため、全体計画としては2030年まで検討することが必要。（小泉団長、小林団員）

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月21日(月) 17:40:18:10
場所	JICA 事務所
面談相手	鈴木所長、小林次長、篠田所員
面談者	小泉団長、小林団員、川田団員、横井団員

概 要

- ・ 冒頭本件概要について説明。以下、質疑応答。
- ・ (鈴木所長) 環境カテゴリ A として取り扱われるとのことであるが、環境問題についてはカンボジア側と十分調整して実施していくことが肝要。
- ・ (鈴木所長) 最近は官民連携の観点が重要になってきており、日本企業が受益者となっていくことがポイントとなってくる。本プロジェクトでも官民連携の観点を見据えながら調査をお願いしたい。
- ・ (鈴木所長) PAS の高コスト体質は他省庁・機関にも依存しているため、従来型ではない新しいアプローチが必要となると理解。

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月22日(火) 09:00:10:00
場所	PPAP
面談相手	H.E. Bavy Hei(Delegate of Royal Government in charge as Chairman & CEO, PPAP) H.E.Eang Veng Sun (Deputy Director General, PPAP)
面談者	小泉団長、小林団員、川田団員、横井団員、篠田所員

概要

- ・ (H.E. Bavy Hei) プノンペン港とシハヌークビル港との関係に関して、プノンペン港ではプノンペン市から北に 6km の位置にある Km No.6 Port に鉄道が接続しており、Km No. 6 Port からシハヌークビル港に鉄道で積み出したり、またシハヌークビル港から鉄道で輸送してきたものを Km No.6 Port で内陸水運に積み替え、輸送をするなど鉄道での連携が重要となる。また、プノンペン港は河川港であり河川に依存せざるを得ず、自然条件が変わった際にはシハヌークビル港を活用することとなる。→ (横井団員) Km No.6 Port の施設概要は？→ (H.E. Bavy Hei) Km. No. 6 Port は小さな施設であり、面積は約 1ha、またジェッティにより一般貨物とコンテナを取り扱っている。
- ・ (小泉団長) 新コンテナターミナルの最新状況を確認したい→ (H.E. Bavy Hei) 貨物については現存のプノンペン港の 75% の FCL(Full Container Load)コンテナは新コンテナターミナルにシフトすると考えている。また、LCL(Less than Container Load)貨物は基本的に現存のプノンペン港で取り扱うことになり、既存プノンペン港は CFS 的な港湾施設になっていくと考える。CFS については、既存コンテナターミナルで建設中、新コンテナターミナルにおいても政府の許可はおろいており、民間のパートナーを探しているところである。→ (横井団員) 既存プノンペン港には CFS がないとのことであるが LCL 貨物のオペレーションはどのように行っているか？→ (H.E. Bavy Hei) 港内/周辺の民間施設を借り上げ、そこで積み替え作業を行っている。
- ・ (横井団員) 新コンテナターミナルの建設計画を確認したい。→ (H.E. Bavy Hei) 面積に関しては現在 20ha 確保している。ただし、政府には合計で 30ha を要望している。建設は 3 つのフェーズに分かれており、フェーズ 1 が 120,000TEU/年、フェーズ 2 が 180,000TEU/年、フェーズ 3 が SEZ と Agricultural consolidating and processing facility を含む Industrial Zone となっている。フェーズ 1 については 2012 年に完工、2013 年もしくは 2014 年にオペレーションを開始したいと考えている。フェーズ 1 での取り扱い状況を分析しながら、フェーズ 2 については 2015 年頃にファイナンスについて判断することになる。フェーズ 1 については中国のローン、フェーズ 2・3 についても民間のパートナーと協力していきたいと考えている。現在のフェーズ 1 の中国ローンには荷役機械等の上物は含まれておらず、民間からリースで借り受ける方向で考えていく予定。
- ・ (横井団員) 新コンテナターミナルのオペレーションは PPAP 自身で行うのか、あるいは民間オペレーターに権利を譲渡するのか？→ (H.E. Bavy Hei) すべてのカスタマーサービスをしっかり行うため、PPAP 自身でオペレーションをすることになる。
- ・ (笹専門家) プノンペン港でも衣類の取扱いが多く、週末に衣類を積んだコンテナにより交通渋滞が発生していると考えているがいかがか？→ (H.E. Bavy Hei) プノンペン港では夜間のオペレーションも行っているため、深刻な問題は行っていない。具体的にはカスタムクリアランスを工場で行っており、早ければ午後 2 時には通関→輸送、そうでなければ午後 5~6 時に通関を行い、午後 10 時には港に運ばれてくる。
- ・ (小泉団長) タリフの設定はどのようになっているか？→ (H.E. Bavy Hei) 基本タリフはシハヌークビル港と同様で MPWT により監督されている。一方、タリフはフレキシブルに変更することも可能であり、たとえば特定企業の取扱貨物が増加すれば割引をするなど、一定の対応は可能。
- ・ (横井団員) 現在のプロダクティビティは？→ (H.E.Eang Veng Sun) フローティングクレーンで平均 9TEU/時である。

(本記録は面談者の了解を得たものではない。)

日時	2011年2月22日(火) 15:20-16:00
場所	MPWT
面談相手	鈴木弘敏、島田菜穂（日本工営）
面談者	小泉団員、小林団員、川田団員、横井団員

概要

- ・（小泉団長）ADBの実施する鉄道リハビリプロジェクトの概要を確認したい。→（鈴木氏）プノンペン～シハヌークビルの南線（265km）とプノンペン～ポイペットの北線（385km）をリハビリすることである。北線は時速50km、軸重15t、南線は時速50km、軸重20tで復旧させることを目的としている。南線については、木枕木をPC枕木に取替え、バラストの追加、盛土を行い、十分リハビリしていく。北線（プノンペン～シソフォン（335km））については、レール、枕木（鉄枕木）は既存のものを利用し、盛土をして土地を整形し、バラストを継ぎ足す。北線は多くのトラス橋があるものの、状態が悪くかなりの橋梁を整備することになる。北線（シソフォン～ポイペト（48km））は現在軌道がなく、マレーシアから中古のレールの寄付を受け、新設していくこととなる。また、施設としては信号、電気、踏み切り等の安全施設はプロジェクトに含まれておらず、コンセッション案との契約では、安全面の責任はカンボジア側に帰することとなっている。
- ・（鈴木氏）ADBの借款供与のコンディショナリティは、カンボジア国鉄の民営化であった。現在はすでにコンセッションの入札が行われ、オーストラリアのTOLL社がコンセッション案の権利を獲得し、鉄道事業の運営・維持管理を行うこととなっている。なお、TOLL社は当地で合弁会社としてTRR社(Toll Royal Railway)を設立し、TRR社がオペレーションを行うこととなる。
- ・（鈴木氏）TOLL社がコンセッション案の権利を得たことによる当初のスコープからの変更は、①シハヌークビル港に鉄道コンテナヤードを建設すること、②プノンペンでの積み下ろし基地としてプノンペンから西に9.4kmの位置にあるサモロン（北線と南線が分岐する地点）を選定し、積み下ろし基地を建設することである。
- ・（小泉団長）事業のスケジュールは？→（鈴木氏）当初の計画では2010年10月に完工している予定であったものの、現在の状況は南線が20%、北線が2%である。原因はコントラクターであるTSO社（フランス）のモビライゼーションが遅れたこと、TSO社からのサブコントラクターへの資金フローがうまくいっていないこと等である。今後、南線については、シハヌークビル港内を除き2011年中に完成、シハヌークビル港内コンテナヤードは現在設計を行っており、2011年10～11月に工事開始、2012年3月に供用できるようにしたい。北線については、プノンペン～プノントーチ（シソフォン手前）を2012年6月までに、ポイペト～プノントーチを2012年3月までに完工させたい。（補足：複数チームで工事は実施中であるため、各区間の完工時期は異なる）
- ・（小泉団長）本事業の予算は？→（鈴木氏）当初は50mil USDであったが、追加ローン（64mil USD）があり、計114mil USDとなっている。
- ・（鈴木氏）現在プノンペンからカンポット手前のトゥックメヤスまで操業が開始されており、貨物車のみでトゥックメヤス周辺でとれるセメントを袋詰めして運んでいる。
- ・（鈴木氏）シハヌークビル港との関係では、運行スケジュールやコスト（タリフ）、また需要予測等が関係してくると考えるが、これらはすべてTOLL社が決定することとなり、対外的に明らかにされていない状況である。
- ・（小泉団長）本事業のこれまでの経緯を確認したい。→（鈴木氏）当初はTAとして、本事業のFSとデザインビルド用のTender Documentを作成し、その後、コントラクターのデザインレビューも含む施工管理を行っている。
- ・（鈴木氏）TOLL社は早期操業開始を強く要望してきている。TOLL社からの優先順位としては①南線、②バタンバンからポイペトとなっている。
- ・（鈴木氏）現在、北線・南線ともに旅客輸送は考えられておらず、貨物輸送だけの計画となっている。南線では基本的にシハヌークビルとプノンペンの往復となり、その間のトゥックメヤスでセメントを積み出す程度の輸送形態である。→（小泉団長）拠点間輸送としての鉄道との位置づけと理解した。

（本記録は面談者の了解を得たものではない。）