

パプアニューギニア独立国  
運輸省港湾政策及び行政能力強化  
プロジェクト  
詳細計画策定調査報告書

平成 25 年 10 月  
(2013年)

独立行政法人国際協力機構

パプ事
JR
13-002

**パプアニューギニア独立国  
運輸省港湾政策及び行政能力強化  
プロジェクト  
詳細計画策定調査報告書**

平成 25 年 10 月  
(2013 年)

独立行政法人国際協力機構

## 序 文

日本国政府は、パプアニューギニア独立国政府の要請に基づき、運輸省（Department of Transport）における「運輸省港湾政策及び行政能力強化プロジェクト」の実施を決定し、独立行政法人国際協力機構（JICA）がこの詳細計画策定調査を実施することと致しました。

当機構は、協力要請の背景・内容を確認し、関連する基礎情報を収集するとともに、パプアニューギニア独立国政府の意向を確認するため、2013年5月4日から6月17日まで45日間にわたり調査団を現地に派遣しました。現地調査の結果を踏まえ、パプアニューギニア独立国政府との意見交換のうえ、本格協力に関する協議議事録（M/M）に署名しました。

本報告書は、今回の調査結果を取りまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格協力に資するためのものです。

終わりに、本調査にご協力とご支援を頂いた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成25年10月

独立行政法人国際協力機構  
パプアニューギニア事務所長 杉山 茂

# 目 次

序 文

プロジェクト位置図

写 真

略語表

第1章 詳細計画策定調査の概要	1
1-1 調査の背景	1
1-2 調査の目的	1
1-3 調査団構成	1
1-4 調査日程	1
1-5 主要面談者	2
第2章 パプアニューギニア国港湾行政の現状と課題	3
2-1 港湾の現状と国家運輸戦略	3
2-2 港湾関係行政機関の概要	6
2-3 港湾行政の現状と課題	14
2-4 わが国の当該分野援助動向	21
2-5 他ドナーの当該分野支援動向	22
第3章 プロジェクトの概要	26
3-1 プロジェクトの枠組み	26
3-2 基本方針	27
3-3 対象地域及び目的	28
3-4 活動内容	28
3-5 実施体制	30
3-6 実施上の留意事項	31
第4章 評価5項目による検討	32
4-1 妥当性	32
4-2 有効性	33
4-3 効率性	35
4-4 インパクト	36
4-5 持続性	37
付属資料	
1. Minutes of Meeting (M/M)	41
2. PDM (和訳)	63
3. PO (和訳)	65

4. 現地調査行程	66
5. 面談者リスト	67
6. 現地調査議事録	68
7. 収集資料リスト	88

**図**

図 2 - 1 指定港 (Declared Port) のネットワーク	3
図 2 - 2 運輸省 (DoT) の組織図	7
図 2 - 3 MTD組織図	8
図 2 - 4 PRD組織図	10
図 2 - 5 MSD組織図	11
図 2 - 6 PNGPCL組織図	12
図 2 - 7 NMSA組織図	13
図 2 - 8 DoTからPNGPCLへの委任証 (2010年)	15
図 2 - 9 港湾区域の例 (Port Moresby)	18

**表**

表 2 - 1 指定港全体の港湾取扱貨物量 (単位: t)	4
表 2 - 2 指定港全体のコンテナ取扱量 (単位: TEU)	4
表 2 - 3 主要な民間港の位置と開発目的	4
表 2 - 4 MTDの2012年予算	9
表 2 - 5 国の港湾行政機関の機能 (権限) 整理表 (その1)	16
表 2 - 6 国の港湾行政機関の機能 (権限) 整理表 (その2)	17
表 2 - 7 MTDの現有職員 (2013年5月7日現在)	20
表 2 - 8 PRDの現有職員 (2013年6月7日現在)	20
表 3 - 1 機能 (権限) の優先順位	26

## プロジェクト位置図



パプアニューギニア独立国

英名 : Independent State of Papua New Guinea

ピジン語 : Indepen Stet bilong Papua Niugini



## 調査写真



Kick off Meeting (2013年5月8日)



マダン州政府インタビュー調査



PNGPCL, Lae 港



PNGPCL, Lae 港



Frabelle (PNG) Ltd., Lae 港



Lutheran Shipping, Lae 港



South Sea Line, Lae 港



PNG 太平洋セメント、Lae 港



Lutheran Shipping, Madang 港



PNGPCL, Madang 港



RD Fishing 社、Madang 港湾区域外



Ruvuvu 港, POM



## 略 語 表

略語	正式名称	日本語
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AIS	Automatic Identification System	船舶自動識別装置
AusAID	Australian AID	オーストラリア国家開発庁
C/P	Counterpart	カウンターパート
CWTP	Community Water Transport Program	コミュニティ海上交通支援プログラム (ADB)
DEC	Department of Environment & Conservation	環境保全省
EIA	Environment Impact Assessment	環境影響評価
DoLPP	Department of Land & Physical Planning	土地空間計画省
DoT	Department of Transport	運輸省
FAS	First Assistant Secretary	局長
HMS	Harbors Management Services	管理規制部門 (PNGPCL)
ICCC	Independent Consumer and Competition Commission	独立消費公正取引委員会
IMO	International Maritime Organization	世界海事機関
IPBC	Independent Public Business Corporation	独立公共事業公社
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code	船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則
MFU	Maritime Franchise Unit	海運フランチャイズユニット
M/M	Minutes of Meeting	協議議事録
MSD	Maritime Safety Division	海上保安部門 (DoT)
MTI	Maritime Transport Industry	海上運輸産業
MTD	Maritime Transport Division	海上運輸部門 (DoT)
MTTP	Medium Term Transport Plan	中期運輸計画
MWSP	Maritime & Waterway Safety Project	海上航路保安プロジェクト (ADB)
NMA	National Maritime Administration	国家海事庁
NMSA	National Maritime Safety Authority	海上保安庁
NTS	National Transport Strategy	国家運輸戦略
PPP	Public Private Partnership	官民パートナーシップ
PNGPCL	PNG Ports Corporation Limited	PNG港湾公社
PRD	Policy Research Division	政策調査部門 (DoT)

略語	正式名称	日本語
SGP	Strongim Gavman Program	ガバナンス強化プログラム
SOE	State of Enterprise	政府系企業
TSSP	Transport Sector Support Program	運輸セクター支援プログラム

# 第1章 詳細計画策定調査の概要

## 1-1 調査の背景

パプアニューギニア独立国（以下、「パ」国と記す）は、首都やその他主要都市が位置するニューギニア島を中心に、大小合わせて600を超える島々から形成されている。また、ニューギニア島の中央には3,000～4,000m級の山脈が連なり国土を分断しており、山岳部以外は深い熱帯雨林に覆われている。このような険しい地形条件により、幹線道路網にも多くのミッシングリンクがあることに加え、毎年地すべりや洪水などの自然災害が頻発し、重要な幹線道路であっても頻繁に寸断されている。こうした背景から、「パ」国では、伝統的に陸上交通が発達せず、代わりに人・物資の移動を海上交通に頼ってきた。現在でも、「パ」国内22州のうち15州が「Maritime Province」と定義されており、それらの州の人口の59%が陸上・航空交通にアクセスできず、海上交通に依存している。このような背景のもと、「パ」国は長期計画である“Papua New Guinea Development Strategic Plan 2010-2030”、中期計画である“Medium Term Development Plan 2011-2015”で、既存港湾施設の改修、拡大及び行政能力の強化を重点課題として挙げている。

一方、「パ」国内主要港の港湾施設は1960～70年代に建設されたものが中心で、老朽化が激しく、また国際、国内貿易の増大に伴う需要の拡大、船舶の大型化・コンテナ化に対応できていないのが現状である。加えて、港湾及び海事行政という観点でも、管理規制の役割の一部が運輸省（Department of Transport : DoT）から、PNG港湾公社（PNG Ports Corporation Limited : PNGPCL）、海上保安庁（National Maritime Safety Authority : NMSA）等の機関に委譲されている一方で、責任の所在の曖昧さや、意思決定プロセスの複雑化といった課題を抱えている。

DoTは「パ」国内における港湾・海事行政の最上位官庁であるが、上記のような組織運営上の課題のほかに、職員の専門性、能力の不足が問題となっている。かかる状況を受け、「パ」国政府からわが国に対し、DoT海上運輸部門（Maritime Transport Division : MTD）の能力向上のための技術協力プロジェクトの要請があり、わが国政府がこれを採択した。

## 1-2 調査の目的

本詳細計画策定調査は、「パ」国からの協力要請の背景・内容を確認し、関連する基礎情報を収集するとともに、先方政府関係機関との協議を経て協力計画を策定し、当該プロジェクトの枠組みについてDoTと合意することを目的として実施した。

## 1-3 調査団構成

担当分野	氏名	所属先
総括	杉山 茂	JICAパプアニューギニア事務所
協力企画	谷口 賀一	JICAパプアニューギニア事務所
港湾行政	小山 彰	一般財団法人国際臨海開発研究センター
評価分析	寺尾 豊光	水産エンジニアリング株式会社

## 1-4 調査日程

付属資料4のとおり。

## 1-5 主要面談者

附属資料5のとおり。

## 第2章 パプアニューギニア国港湾行政の現状と課題

### 2-1 港湾の現状と国家運輸戦略

#### 2-1-1 港湾の現況

「パ」国は、首都及び主要都市が位置するニューギニア島を中心に大小合わせて600あまりの島々から構成されている島嶼国である。最大の島であるニューギニア島の中央は急峻な山々が連なり、陸上交通がまだまだ十分に発達しておらず、多くのミッシングリンクが存在する状況である。このため、ニューギニア島の沿岸部、あるいは島嶼間の人や物の移動は海上交通に頼らざるを得ない状況が現在も続いており、海上交通が全国をカバーする最も重要な輸送手段といえる。

「パ」国の主要な公共港湾は指定港（Declared Port）と呼ばれており、“Harbour Act 1963”により規定されている。これら指定港は22港存在するが、うち現在運営されている港湾は16である。これらの港湾は、政府企業であるPNG港湾公社（PNGPCL）が管理運営を行うとともに（うち2港は地方機関に運営委任されている）、DoTから港湾の管理規制権限の委任を受けて、港湾の開発許可や港湾施設の維持管理状況の管理などの責任を負っている。また“Harbour Act 1963”に基づき指定港の港湾区域における活動に対して管理全般に責任を有している。



注：PNGPCL資料ではAgencyはSamaraiのみである。  
出所：DoT、PNGPCL資料より調査団作成

図2-1 指定港（Declared Port）のネットワーク

指定港16港における最近の港湾取扱貨物量は、以下のとおりである。

表 2-1 指定港全体の港湾取扱貨物量

(単位：t)

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
輸入	4,024,678	3,922,779	4,723,959	5,142,737	5,633,248
輸出	2,480,191	2,300,211	2,428,344	2,607,673	2,339,990
移入	1,468,046	1,354,167	1,529,935	1,535,766	1,541,969
移出	1,246,919	1,190,862	1,188,346	1,158,261	1,070,578

出所：PNGPCL資料

表 2-2 指定港全体のコンテナ取扱量

(単位：TEU)

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
輸入	132,340	134,726	153,378	168,537	177,903
輸出	125,738	119,987	136,959	147,451	158,837
移入	60,447	57,550	65,176	66,910	64,500
移出	62,566	55,364	64,860	62,774	60,496

出所：PNGPCL資料

最近の「パ」国におけるLNG開発などの資源開発による高成長を背景に港湾貨物量、特に輸入量が増加していることが伺える。指定港のなかでは、Lae港がハイランドに通じる道路の入口に位置しており、最も重要な港であり、国全体の貨物量の半分程度を取り扱っている。POM港（Port Moresby）は首都に位置する港湾であり、Lae港の約半分の取扱貨物量である。Kimbe港は第3の港であり、主にパーム油を取り扱っている。これらの3港のみが商業港として採算性を有している。なお、PNGPCLは独立採算を求められる一方で、Community Service Obligationとして、他の指定港についても運営・維持管理の業務が課せられている。

表 2-3 主要な民間港の位置と開発目的

港湾（施設）名	位置	整備目的
NapaNapa Refinery	Port Moresby	石油（輸入/輸出）
Motukea Wharf	Port Moresby	LNG関連、一般貨物
Taiheiyo Cement Wharf	Lae	セメント、原料（輸入）
Bismark Maritime	Lae	一般貨物
Jant Wharf	Madang	木材（輸出）（現在休止中）
Coconut Products Limit	Rabaul	パーム油（輸出）
Vanimo Forest Product Wharf	Aitape	木材（輸出）
Hargy Oil Palm	Kimbe	パーム油（輸出）
Buluma Wharf	Kimbe	木材（輸出）
Kumul Platform	Gulf Prov.	原油（輸出）
Lihir Mines Limited	New Ireland	一般貨物
OK Tedi Mining（Kiunga）	Western Prov.	銅、一般貨物
Basamuk Port	Madang	ニッケル、コバルト

注：グレーの網掛けの港湾は指定港港湾区域の外に位置するもの

出所：DoT、PNGPCL資料より調査団作成

指定港のほか、「パ」国には鉱物産業や石油産業用に開発されてきた港湾、いわゆる民間港が幾つかある。現在、DoTが把握している主要な民間港(国際貿易を行っている港)は、表2-3の13港である。これらの港湾は、“Harbour Act 1963”が成立したころには、想定されていなかった港湾であると考えられる。また、これらの港湾で取り扱われている貨物量等の統計データは、PNGPCLが整理しているデータには含まれてない。なお、これらの民間港湾は増える状況にある。

さらに「パ」国全国では、海岸沿いに小規模な突堤や陸揚げ施設がたくさん存在している。また河川沿いも、特にSepik川やFly川、Ramu川などに小型船舶の係留施設が存在している。これらの施設は、州所有のものもあれば、町や村、教会、更には民間所有のものも多様な所有形態となっている。全体の数（DoTの担当者によれば200以上とのこと）は正確には把握されていない状況にある。

(参考) 民間港湾の開発許可権限・手順について

PNGPCLの管理規制部門（Harbours Management Services : HMS）や民間港湾開発者、運営者より情報収集した結果、指定港の区域内における民間港湾の開発許可の手順は以下のとおりである。

- ① 土地空間計画省（Department of Land & Physical Planning : DoLPP）による“Underwater lease”（99年間の使用権）権利の承認を受ける。この際、DoLPPはPNGPCLに相談。PNGPCLが承認すれば、DoLPPは承認を与える。
- ② PNGPCLに開発計画書を提出する。
- ③ 同時に環境保全省（Department of Environment & Conservation : DEC）に環境影響評価書（EIA）を提出し、承認を受ける。
- ④ PNGPCLはチェックリストに基づき、内容を審査する。また、DECの承認が必要であり、その認証コピーの添付をもってPNGPCLは承認する。
- ⑤ 港湾運営に関する許可はPNGPCLが与える。

なお、指定港の区域外における民間港湾開発については、今回の調査で1港のみが対象となったが、その港湾の担当者によると、開発計画の許可は州政府インフラ計画部門、建設許可はPNGPCL/DoT、施設運営許可はPNGPCL、ほかにDECも関わったとのことであった。指定港の区域外の民間港湾の開発については、更なる情報収集が必要であるが、州政府やPNGPCL/DoTの関わり方、特にDoTではなくPNGPCLが開発許認可を与えている点は、同組織内において利益相反を生じており、許認可の枠組みとして問題がある。なお、PNGPCLが許認可の役割を担っているのは、DoTが能力不足であったため、一時的に委任（Delegate）したためであるが、現DoT次官は、同権限をDoTに戻したい意向である。

## 2-1-2 国家運輸戦略

DoTはアジア協力銀行（ADB）の支援の下、国家運輸戦略（National Transport Strategy : NTS）を策定し、2013年7月に国会承認されている。

NTSは、NTDP（National Transport Development Plan）に代わる新たな総合的交通開発戦略・政策であり、「パ」国“Vision 2050”に沿って今後20～30年にわたる交通分野に係る政府の政策を示すことが目的である。これには、交通政策、交通関係機関の組織改編整備、交通投資戦略などが含まれている。また、併せて短期アクションプランとして「中期運輸計画」“Medium Term Transport Plan : MTTP : 2014-2018年”も策定されている。これは、NTSの戦略に基づき、5年間

の交通インフラ投資計画を提供するものである。

NTSでは、9項目の政策目標を掲げているが、それらはすべて陸海空の交通モードを一体的に連携させ、競争力があり、経済的、環境的にも継続可能な交通ネットワークシステムを構築し、「パ」国全体の社会経済発展に効率的に貢献することをめざすものである。

以下にNTSのなかで、本プロジェクトの関係する部分を簡潔に紹介する。

#### (1) 交通分野の組織体制改編整備

海上交通分野においては、サービス提供機能と管理規制機能とを明確に区別するための更なる改革が必要としている。その一環として、将来的には海上交通に係る管理規制機能を一元化して、国家海事庁（National Maritime Administration : NMA）を創設することを提案している。これは、現NMSA（後述）を母体として、運輸省海上運輸部門〔MTD（後述）〕や海上保安部門（Maritime Security Division : MSD）（後述）、今後設けることが検討されている海運フランチャイズユニット（Maritime Franchise Unit : MFU）、さらにPNGPCLの港湾管理規制部門〔HMS（後述）〕など港湾及び海事に関わる管理規制機能を有する部門を1つにまとめようとするものである。

#### (2) 港湾の所有・管理・規制

港湾は政府が所有し、民間所有の施設は主要な港湾内においてマスタープランに基づくものや法制度の範囲内に限り許可するとしている。DoTにおいて指定港及び非指定港の管理運営に関し、新たな法整備を準備するように提案している。さらにDoTは、他省や州政府を共同で小規模港湾の計画や資金調達方法を指導するようことの提案もある。PNGPCLは政府系企業として残し、指定港の港湾管理者として機能することとし、また、地方政府に対し小規模港湾の管理維持に関し有償で技術指導を行うことを提案している。民間港を公共港にするものの検討や港湾開発でPPP（Public Private Partnership）の積極的に活用することなども提案されている。

#### (3) 交通分野の人材育成

教育と研修に力を入れて、交通分野の人材育成を強化するように提言している。

NTSは多くの政策提言がなされているが、2010年からADBの支援の下、ニュージーランドのコンサルタントが作成に関わってきているものの、DoT内では「これはコンサルタントが作った政策であり、実施していくかどうかについては大臣や次官の判断による」、「組織改革など時間を要するものが多くある」などの発言、意見が多く聞かれた。

## 2-2 港湾関係行政機関の概要

「パ」国の港湾行政に関わる政府機関は多く存在する。

主要な機関は以下のとおりである。

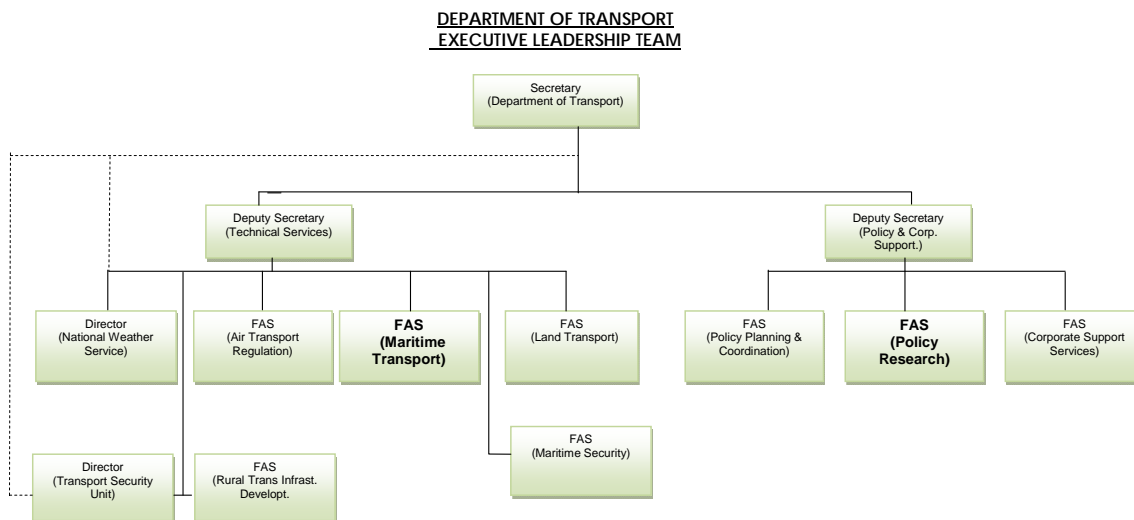
### 2-2-1 運輸省（DoT）

DoTは海・陸・空の3分野の交通政策を主管する中央政府機関である。全国交通政策や交通インフラ計画の策定などに責任を負っている官庁であり、また現在策定の最終段階であるNTSやMTTPの策定、見直し更新の役割も担っている。さらに、交通関係法制度の整備や地方政府の交



通分野への支援、調整、交通関係統計データの整備・分析・公表などの役割を担っている総合官庁である。270程度のポストがあるが、うち80程度が空席となっており、職員数は190名程度である。これは2007年以降の状況であるが、2012末に着任した新次官（Secretary）は空席を埋めるようにとの指示を出しており（2013年3月）、後出するMTDでは5名、政策調査部門（Policy Research Division：PRD）では4名、MSDでは2名の採用するために公募を開始したところである（2013年6月4日新聞広告掲載）。

DoTの全体組織は、図2-2のとおりであるが、本プロジェクト及び港湾行政に関係する部門の機能は図2-3のとおりである。



出所：DoT資料より調査団作成

図2-2 運輸省（DoT）の組織図

### (1) 海上運輸部門（Maritime Transport Division：MTD）

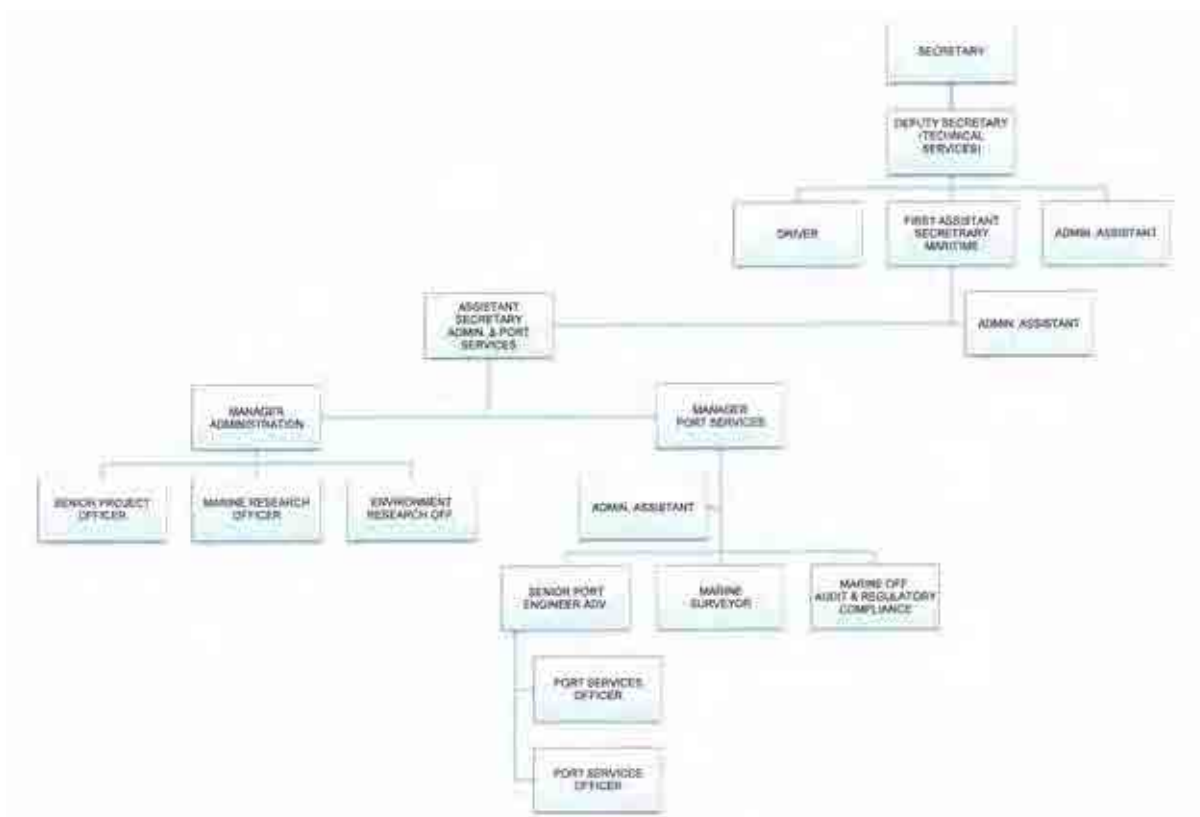
MTDは本プロジェクトの主C/P部門であり、「パ」国海上交通行政に責任を持つDoTの一部局である。局長（First Assistant Secretary：FAS）を筆頭に16のポストで構成されているものの、欠員が多く実際には7名の職員が在籍するにすぎない。FASは、DoT内では次官（Secretary）、副次官（Deputy Secretary）に次ぐ順列であり、直属の上司は技術担当副次官になる。

MTDの主な機能は以下のとおりである。

- ・海上交通分野に係る政策・戦略・計画策定
- ・海上交通分野の政策・計画等の実施の調整・監督
- ・海上交通分野の関係法令の施行
- ・船舶の安全基準の確保及び世界海事機関（International Maritime Organization：IMO）基準順守の確保
- ・海上交通分野における委任機関の監督

これらの機能を通じて、港湾及び海運分野における効率的、経済的、安全及び国際標準に合致した海上交通行政の遂行と海上交通サービスの提供を任務としている。

しかしながら、多くの権限は関係機関（PNGPCL、NMSA等）に委任・移管されており、現在有している権限は実質的には沿岸海運（Coasting Trade：カボタージュの一種）に係る免許・許可の発出のみとなっている。



出所：DoT資料

図 2 - 3 MTD組織図

なお、MTDの2012年予算は表 2 - 4 のとおりである。MTDでは一般予算にあたる部分と沿岸海運免許発行の関係で海上運輸産業（Maritime Transport Industry：MTI）予算の2つの項目の予算を有している。

表 2 - 4 MTDの2012年予算

(単位：キナ)

費 目	一般	MTI
	予算額	予算額
Leave Fares	5,400	6,500
Travel & Substance Expenses	20,000	100,000
Official Materials & Supplies	5,000	20,000
Operational Materials & Supplies	2,000	20,000
Transport & Fuel	8,000	25,000
Routine & Maintenance	6,000	—
Other Operational Expences	2,000	6,000
Retirement Benefit, Pensions, Gratuties & Retrenchment	15,000	—

Membership Fees, Suscription & Contributions	25,600	—
Training	—	30,000
Assets	10,000	10,400
Total	99,000	271,900

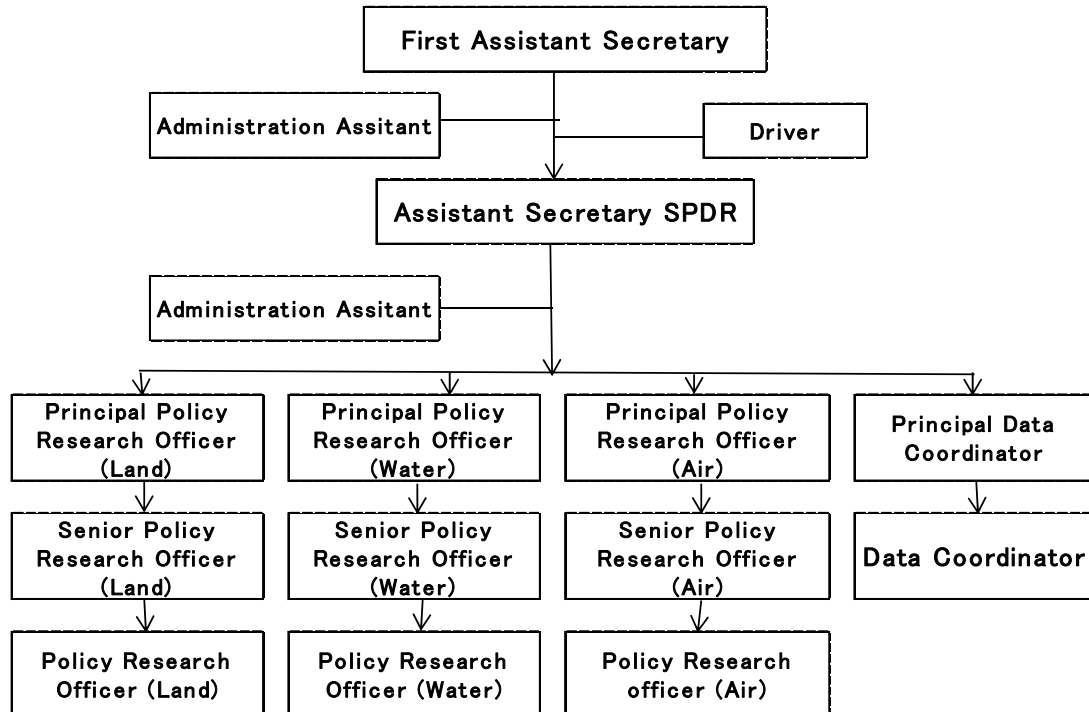
出所：DoT資料

(2) 政策調査部門（Policy Research Division：PRD）

PRDは、本プロジェクトの副C/P部門と位置づけられる組織であり、運輸部門にかかわる政策の策定や調査の実施を横断的に担当している部門である。政策・調査担当FAS以下16のポストで構成されているが、4つのポストが空席となっている。この部門は政策部門に位置づけられており、直属の上司は政策担当の次官になっている。本プロジェクトでは、水運の政策・調査担当（Principal Policy and Research Officer）や情報担当（Principal Data Coordination）の参画が強く望まれるところである。

PRDの主な機能は、以下のとおりである。

- ・ 交通に係る政策、技術、投資による社会経済への影響を計ること
- ・ 交通分野の発展を支え得る基本的革新的な調査研究を行うこと
- ・ 交通分野ごとの政策を作成すること
- ・ 全国交通政策を定期的に見直すこと
- ・ 交通関係の情報・統計を収集、分析し、提供すること



出所：PRD/DoT資料より調査団作成

図 2 - 4 PRD組織図

### (3) 海上保安部門 Maritime Security Division (MSD)

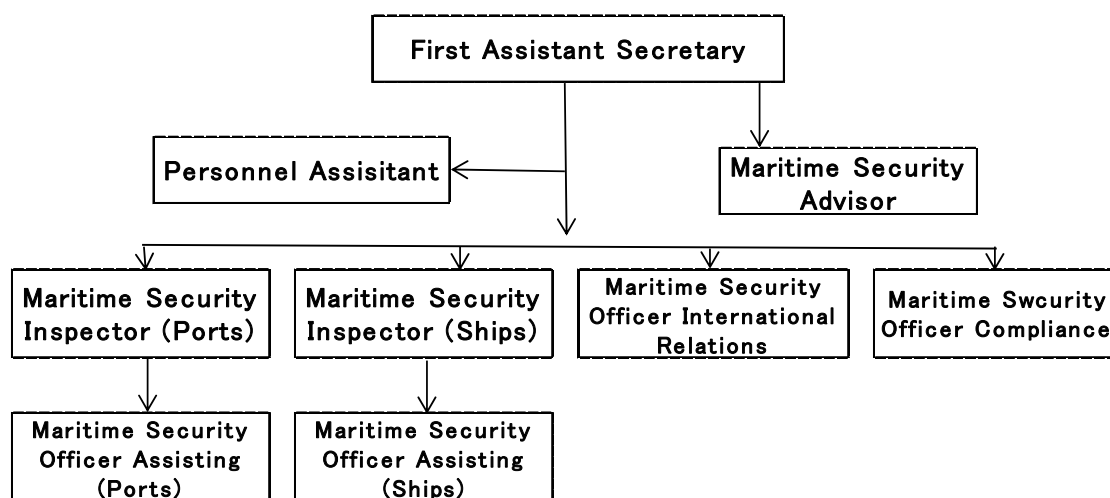
MSDは、「パ」国が世界海事機関（International Maritime Organization : IMO）の定める「船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則（ISPSコード）」の締約国として、ISPS（International Ship and Port Facility）コードを遵守、実施するために設けられた部門である（国内法的には商船法規則2005年に基づく）。保安担当FAS以下8ポストがあるが、職員数は7名である。なお、オーストラリア人1名がアドバイザーとして派遣されている〔下記Maritime Security Advisor、AusAIDの協力プログラムである“Strongim Gavman Program : SGP”によるもの（後述）〕。

MSDの具体的な業務は、

- ・海上交通のリスクを評価し、適切な保安対策を確保すること
- ・港湾施設の保安評価を行い、港湾施設保安計画を作成すること
- ・「パ」国で運航される船舶がISPS基準に準拠していることを確認すること
- ・海上保安に関しIMOとの連絡調整に関すること

などである。

「パ」国には、現在ISPSコード対象となる港湾施設が26施設存在している。このうちPNGPCLの施設が13であり、ほかの13施設は民間会社が所有する施設である。これらはすべてISPS基準を準拠した施設となっている。一方、船舶については500GT（Gross Ton）以上がISPSコードの対象であるが、これに該当する「パ」国籍船は29隻に上っている。



出所：MSD/DoT資料より調査団作成

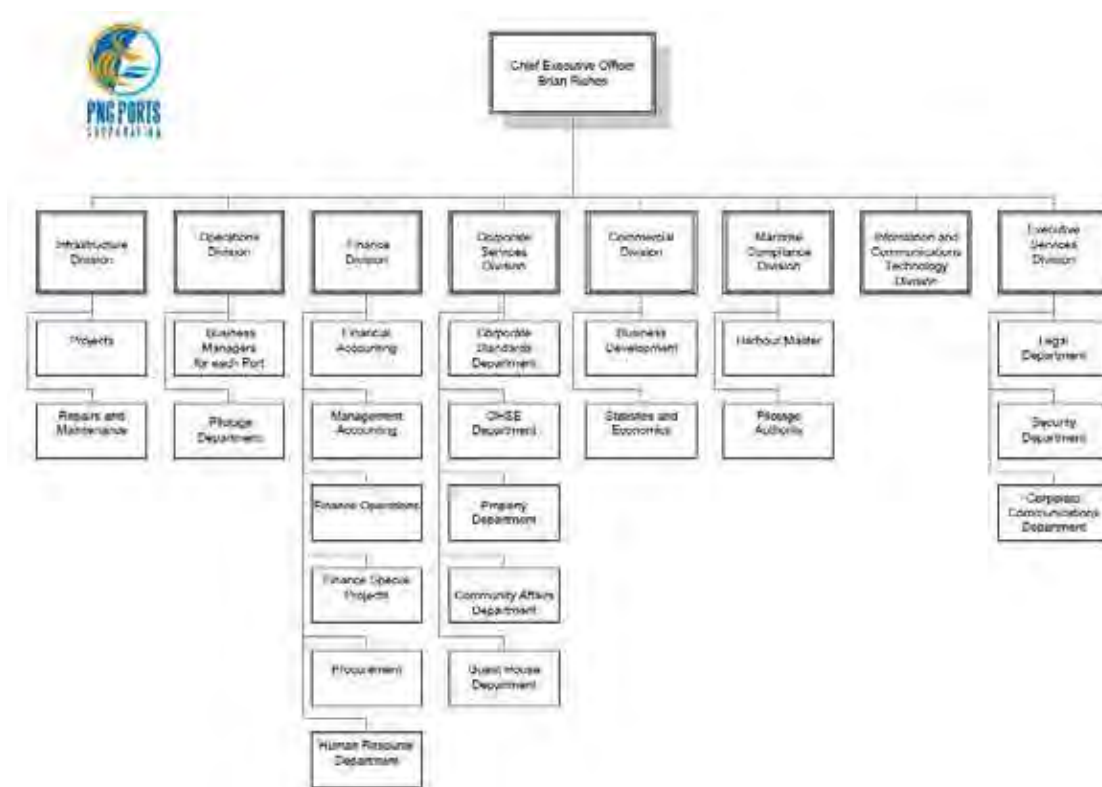
図 2 - 5 MSD組織図

## 2-2-2 PNG港湾公社 (PNGPCL)

PNGPCLは現在、政府系企業 (State Owned Enterprise : SOE) としての形態を有しているが、もともとは政府機関の1つであるPNG Harbours Board が“Haobours Board Act 1963” (2002年に“Harbours Act”に改定)に基づき港湾の管理運営を行ってきており、2002年にPNG Harbours Ltd.として公社組織となり、その後2006年にPNGPCLになって現在に至っている。これは民営化に向けた動きであるが、いまだ完全な民営化には至っていない。

PNGPCLは“Harbours Board Act”に規定された指定港 (Declared Port) の管理運営を行っている一方、2005年よりDoTから管理規制権限が委任された結果、現在では港湾のオペレーターとしての機能とレギュレーターとしての機能を併せもつ組織となっている。PNGPCLではこのため2010年にHMSという別組織を設け、管理規制権限行使の専門部署としている。したがって、指定港の港湾区域内 (Port Limit) における民間の開発行為などに関する規制許可権限を有している。

1つの組織が2つの機能を持つという複雑な形態は、「パ」国の港湾行政に係る関係機関の役割分担を分かりにくくしている大きな要素である。また、PNGPCLを監督する官庁が多く存在しており、レギュレーター機能に関しては上位機関としてDoT、安全・環境規制関係はNMSA、オペレーター機能に関しては会社法“Company Act”の提供を受けており、上位機関としては、料金規制等を行う独立消費公正取引委員会 (Independent Consumer and Competition Commission: ICC) 、株式を所有し事業監視を行う独立公共事業公社 (Independent Public Business Corporation : IPBC) となっている。



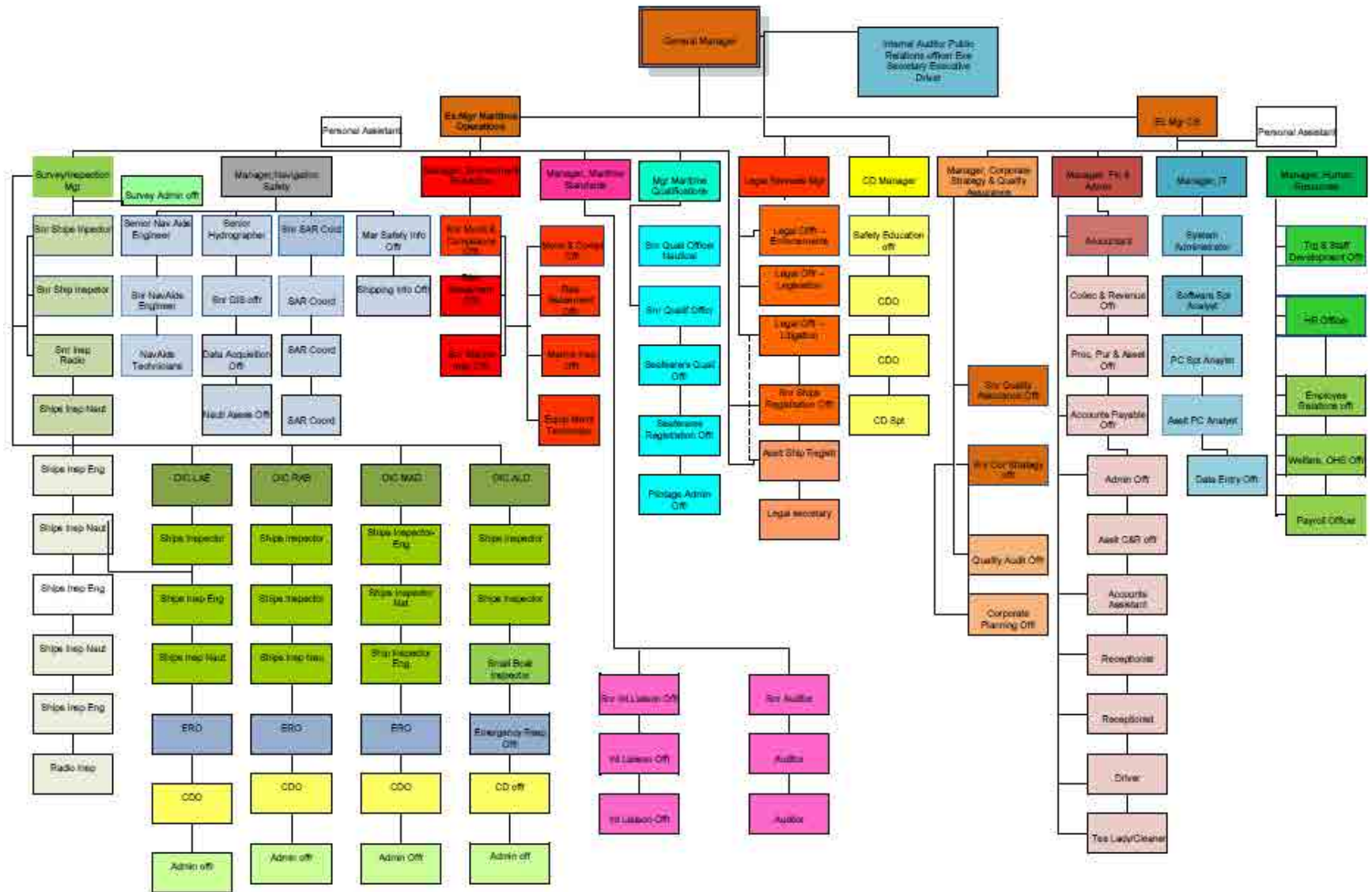
出所：PNGPCL資料

図 2-6 PNGPCL組織図

### 2-2-3 海上保安庁 (NMSA)

NMSAは“NMSA Act”により2003年に設立された政府機関であり、船舶の航行安全及び海洋の環境保全に責任を負っている官庁である。航行安全の面では、航行援助施設の整備・管理、PNG籍船舶の登録・検査、PNG船員の登録、環境面ではIMOに基づく海洋汚染防除などの業務である。もともとはDoTに属していた航行安全規制部門が独立してNMSAになったものである。特徴的な点は、安全問題を担当しているにもかかわらず独立採算の運営組織であることである。財源はLight Due (灯台税)、Regulation Function Levy (安全に関わる検査や証明に対しての料金) である。また海図を販売している。年間20~24百万キナの収入であり、政府からは人件費として1%程度を得ているだけである。この制度はオーストラリアの関連制度をモデルとしたもので、291の灯台や船舶自動識別装置 (Automatic Identification System : AIS)、潮位観測などでサービスを提供しており、その対価の料金とのことである。さらに収入を増やすために海洋環境税の導入も検討しているとのことである。

全国に6つの地方事務所があり、71名の職員で構成されている。港湾における海上安全の問題はすべてNMSAの管轄である一方、港湾の商業的活動について関わる権限は有していない。指定港の港湾区域外のパイロットは、安全性確保の観点からNMSAの管轄となっている。



出所：NMSA資料

圖 2 - 7 NMSA組織圖

#### 2-2-4 独立公共事業公社 (IPBC)

IPBCは“IPBC Act”に基づいて2002年に設立された組織であり、SOEに対し管財人 (Trustee) としての役割を担っており、議会に対して報告義務を有している。現在は10のSOEを管理下に置いている。これらのSOEの株式100%を所有しているほか、小規模なSOE や民間会社の株式も有している。IPBCはMinister of Public Enterprise & State Investmentの下にあって、基本的な任務はSOEの監督と財務管理にある。

したがって、IPBCはPNGPCLの唯一単独の株主であり、PNGPCLに対し毎年事業計画書 (Annual Plan) や四半期ごとの報告書 (Quarterly Report) を提出させる権限がある。その事業計画書はPCLが作成し、IPBCが承認する形を取っている。百万キナ以上の事業 (運営関係及び投資関係) はIPBCの承認が必要である。1千万キナ以上になると財務省 (Ministry of Finance) の承認が必要となる。IPBCによれば、PNGPCLは優良な企業として過去5年に限ってみてもLNGプロジェクトの恩恵もあり、安定的に黒字を出しており、国家の収入増に寄与しているとのことである。

#### 2-2-5 独立消費公正取引委員会 (ICCC)

ICCCは、“ICCC Act”に基づいて2002年に設置された委員会であり、その目的は政府系企業 (SOE) の事業実施を独立した視点から監視し、恣意的な事業展開に陥らないことを通じて国民の利益を最大にしようとするものである。現在、港湾、電力、水供給、郵便、車両強制保険などの政府系企業の料金規制を通じて事業監視を行っている。

港湾分野での具体的な関与は、PNGPCLに対してであり、PNGPCLと契約 (Regulatory Contract) に基づき料金規制や設備投資のモニターなどを行っている。規制している料金は、①Wharfage、②Berthage、③Berth Reservationの3つである。この3つは港湾の基本機能であり、また競争原理が働かない分野であるので規制しているとのことである。設定料金は、利益の上がるPOM港、Lae港、Kimbe港とその他の港の2種類がある。料金設定の基本は運営費用に見合うものであるため、後者の料金が高くなっている。

### 2-3 港湾行政の現状と課題

MTDをはじめとするDoT関係部局、港湾行政に関係する政府機関 (PNGPCL、NMSA、ICCC、IPBC など)、州政府、船会社等ステークホルダーとの一連の意見交換、情報収集等を通じて、明らかとなった「パ」国港湾行政の現状に基づき、その課題は次の4項目に集約することができる。

#### (1) 港湾行政に係る政府関係機関の役割、機能、権限が明確でないこと

全国の港湾行政を所掌すべきDoTがその組織的弱体から行政権限の多くをPNGPCLに委任している状況にあり、港湾に関わる実質的権限を有しておらず、権限行使にも至っていない。これは、DoTが交通3分野を所掌した結果、組織・権限が大きくなりすぎたという歴史的な経緯があるものの、2000年以降の政府組織の改革改編により、その機能・形態が大きく変わった結果である。運輸省海上交通分野が有していた「海上交通安全規制機能」は、2003年設立のNMSAに移管 (Transfer) され、港湾の管理規制機能はHarbour Boardの公社化に伴い2005年に委任 (Delegate) されることとなった。この委任は、“Harbours Act Chapter 240”に基づくものであり、毎年運輸省次官名で公文書 (Delegation Letter) が発出されているものである (図2-8参照)。これらの経緯の結果、港湾行政に関し、特にDoTとPNGPCL及びNMSAの三者



間の役割、機能、権限の区分が明確になっているとは言い難い状況にある。



出所：DoT資料

図 2 - 8 DoTからPNGPCLへの委任証（2010年）

表 2 - 5 は今回の調査を実施するにあたって、本来国が持つべき港湾行政機能を「パ」国のどの機関が有しているかを整理するために作成した表である。「パ」国の港湾は、港湾制度（行政目的のための一定基準で港湾を分類整理したもの及びその概念）は存在しないものの、おおむねPNGPCLが管理運営する指定港、小規模港、民間港に分けて機能（権限）の所在機関の整理を試みた。表 2 - 5 は海上交通担当責任者が作成したものである。また、表 2 - 6 は、担当責任者の回答をベースに港湾行政に係る機能（権限）の所在を調査団と意見交換しつつ確認再整理したものである。

表 2 - 5 国の港湾行政機関の機能（権限）整理表（その1）

国の港湾機関が有すべき機能(権限)		「パ」国における責任機関		
		指定港	小規模港湾	民間港湾
① 港湾の開発管理に係る政策立案機能		DOT/PCL	DOT	DOT
	港湾開発計画立案機能を含む	DOT/PCL	DOT	DOT
② 港湾の開発行為に係る規制及び許可機能		DOT	DOT	DOT
	港湾開発計画に指導・許可機能を含む	PCL/DOT	Owner/DOT	Owner/DOT
	港湾の設置に関する指導・許可機能を含む	PCL/DOT	PCL/DOT	PCL/DOT
③ 港湾の開発効果に関する指導・評価機能		PCL/DOT	PCL/DOT	PCL/DOT
④ 港湾の管理者に対する監督・指導機能		PCL/DOT	PCL/DOT	PCL/DOT
⑤ 港湾の保安確保に係る監督・指導機能		PCL/DOT	PCL/DOT	PCL/DOT
⑥ 港湾の環境保全に係る監督・指導機能		PCL/NMSA/DOT	DOT	PCL/NMSA/DOT
⑦ 港湾の安全確保に係る監督・指導機能		PCL/NMSA/DOT	DOT	PCL/NMSA/DOT
⑧ 港湾の統計に係る整備・管理機能		PCL/DOT	PCL/DOT	PCL/DOT
⑨ 港湾に係る基礎情報整備に関する機能		PCL/DOT	PCL/DOT	PCL/DOT
⑩ 港湾の予算要求及び配分に関する機能		PCL/DOT	PCL/DOT	PCL/DOT
⑪ 港湾施設の使用料金に係る指導・許可機能		PCL/ICCC	PCL/ICCC	PCL/ICCC
⑫ 港湾施設の技術基準等の指導・監督に関する機能		PCL/DOT	PCL/DOT	PCL/DOT
⑬ 港湾事業者の参入に関する指導許可機能		PCL/DOT	PCL/DOT	PCL/DOT
⑭ 港湾管理(全般的なもの)機能		PCL	PCL	PCL
⑮ 港湾運営(全般的なもの)機能		PCL	PCL	PCL

注：表中の略語は関係行政機関の項で説明しているものである。また、色かけ（薄い灰色）はDoTがPNGPCLに権限委任しているとした項目である。

表 2 - 6 国の港湾行政機関の機能（権限）整理表（その2）

国の港湾機関が有すべき機能(権限)		「パ」国における責任機関		
		指定港	小規模港湾	民間港湾
① 港湾の開発管理に係る政策立案機能		DOT/PCL	DOT	DOT
	港湾開発計画立案機能を含む	DOT/PCL	DOT	DOT
② 港湾の開発行為に係る規制及び許可機能		PCL/DOT	DOT	DOT
	港湾開発計画に指導・許可機能を含む	PCL/DOT	Owner/DOT	Owner/DOT
	港湾の設置に関する指導・許可機能を含む	PCL/DOT	DOT	PCL/DOT (指定港内)
③ 港湾の開発効果に関する指導・評価機能		PCL/DOT	DOT	PCL/DOT (指定港内)
④ 港湾の管理者に対する監督・指導機能		PCL/DOT	DOT	PCL/DOT (指定港内)
⑤ 港湾の保安確保に係る監督・指導機能		PCL/DOT	DOT	DOT
⑥ 港湾の環境保全に係る監督・指導機能		PCL/NMSA/DOT	NMSA/DOT	PCL/NMSA/DOT (指定港内)
⑦ 港湾の安全確保に係る監督・指導機能		PCL/NMSA/DOT	NMSA/DOT	PCL/NMSA/DOT (指定港内)
⑧ 港湾の統計に係る整備・管理機能		PCL/DOT	DOT	DOT
⑨ 港湾に係る基礎情報整備に関する機能		PCL/DOT	DOT	DOT
⑩ 港湾の予算要求及び配分に関する機能		PCL/DOT	DOT	—
⑪ 港湾施設の使用料金に係る指導・許可機能		PCL/ICCC	—	—
⑫ 港湾施設の技術基準等の指導・監督に関する機能		PCL/DOT	DOT	PCL/DOT (指定港内)
⑬ 港湾事業者の参入に関する指導許可機能		PCL/DOT	—	PCL/DOT (指定港内)
⑭ 港湾管理(一般的なもの)機能		PCL	—	Owner
⑮ 港湾運営(一般的なもの)機能		PCL	—	Owner

注1: 各マスで半分色を付けているところは、最初の回答と異なっている項目である。また、色かけ（濃い灰色）は追加された権限委任項目である。

注2: 上記の表もすべての項目で機能（権限）の所在が明確に整理されたわけではなく、例えば③で指定港ではPNGPCL、小規模港湾には州政府であり、また⑩で指定港ではIPBCに権限があるといった意見がDoT内にある。

表 2 - 5 と 2 - 6 を見比べて分かるように、1つの機能（権限）項目に対し、2つ以上の機関が関係している項目が多くあり、権限関係の複雑さがうかがえる。また、小規模港湾の多くは指定港以外の地区に存在すると考えられるが、本表の整理にあたって地方政府の権限は考慮していないため、DoTと地方政府との関係が定かでない場合がある。さらに同時に回答を得たそれぞれの機能項目に対する根拠法令では、“Harbour Act”、“NMSA Act”、“PNG Ports Regulation”のほか、“Transport Information Act”、“Environment Act”、“ICCC Act”などの法令が関係していることが分かった。表 2 - 5 と 2 - 6 で色つき箇所が多くなっていることから、担当責任者であっても、多くの分野で役割分担が明確でないことを認識している状態である。〔なお、PNG Ports Regulationは“Harbour Act”に基づき、港湾の開発・管理・運営に係る諸規制・規則・手続きを定めたものである。正式には“Ports (Management and Safety) Regulation 2010”という。これに基づき、PNGPCLでは管理規制部門が開発行為や施設検査などのマニュアル (Port Development

Guidance and Proceduresなど)を作成し、行政権限の行使準備を整えたところである。また、“Transport Information Act”は、交通に関わる情報を一元的にDoTに集約・管理するための法律である。正式には“Transport (Collection of Information) Amendment Act 2010”という。これに基づき、DoTは情報一元化するためのシステムを構築するとのことである。]

PNGPCLがオペレーター機能とレギュレーター機能の両面を有していることに対し多くの関係者が正常な状態ではないと疑問を呈しており、このことも一因として「パ」国の港湾行政に係る関係機関の役割、機能、権限が明確でないことが大きな課題として挙げられる。その結果として、行政機能の欠落が至る所で発生していると推測される。

### 2-3-2 全国的な港湾行政が遂行されていないこと

PNGPCLは、DoTより港湾の管理規制権限を委任されており、民間港の港湾開発審査や港湾施設の検査など港湾行政に該当する分野に関し、行政活動を遂行している。しかし、これは指定港16港の区域内に限ってのことであり、その外側には権限が及んでいない〔指定港の港湾区域外であっても、国際船が入港する特定の航路に関するパイロット業務は、PNGPCLの管轄との情報がある(TSSPのプロジェクトマネジャーより)〕。

したがって、例えば指定港区域外の港湾(施設)の状況が十分には把握されていないことや、港湾貨物量は、指定港16港についてはPNGPCLが収集・整理しているものの、民間港や指定港区域外の港湾(施設)についての貨物量は把握していない。その結果、全国ベースの港湾(施設)の数や港湾貨物量は把握し得ない状況にある(「2-1-1 港湾の現況」参照)。

そもそも、PNGPCLを律している“Harbour Act”は指定港のための港湾管理組織法である。したがって、それ以外の港湾(民間港等)を規定する法律ではなく、全国の港湾を規定する法律は存在していない(これについては現在、DoTがAusAIDのアドバイザーの協力を得て、港湾新法を検討中である)。

全国の港湾行政を行う立場にあるDoT/MTDはPort Moresbyの本部以外に地方出先機関を有していない。DoTはかつて地方にも出先機関を有していた経緯があり、そのため現在でもMadang港とRabaul港に他組織の事務所スペースを借りて職員を1名ずつ配置している。しかし、この配置の目的は明確ではなく、特段の業務は行っていないとのことであった。このため、DoTとして地方の状況を把握できる体制にはなっていない(なお、MTDの担当FASによれば、現在Rabaul、Lae、Alotau港に出先事務所を置くことを要求中であるとのこと。2013年11月には、次年度の予算が確定する予定であり、認められれば2014年早々より事務所を設置するとのことである)。

本詳細計画策定調査期間中に2つの州(Morobe州とMadang州)を訪れたが、これらの州におけるDoT(特に港湾部門)の存在感は小さく、国の機関として実務上のつながり、接触はあまりな



(注: 港湾区域の指定・変更はDoT大臣の権限とされている。)

図2-9 港湾区域の例 (Port Moresby)

いとのことであった。さらに、州政府においては港湾や海上交通を専門的に担当する部署は存在せず、地方レベルでも港湾行政も皆無に近い状態といえる（ただし、国際援助機関等によりプロジェクトが進行する場合には、臨時に担当が置かれる場合があり、あるいはMadang州ではMaritime Transport Inspectorが存在していた事実はある）。

また、指定港の港湾区域内・外にある民間港を訪問し、国の港湾行政との関係などについて確認した結果、PNGPCLとのつながりはあるもののDoTとの接触はほとんど皆無であるとのことであった。DoTの港湾行政が実質的に行われていないといえる。さらに訪問した民間船会社や船舶代理店からは、主に港湾の管理運営について、PNGPCL及び税関、検疫等、国の機関の効率の悪さと高コスト体質を改善する必要があるとの強い声があった。DoTとの関係については、内航海運運航許可（カボタージュ業務許可）との関係でつながりがある程度であり、港湾行政そのものへの声はほとんど聞かれず、DoTの港湾関係分野での存在感は薄いものであった。これらの状況から、指定港であるか否かにかかわらず、法制度も含めて全国的な港湾行政が行われていないことが次の大きな課題である（なお、今回訪問した州政府、船会社、民間港湾等は、本技術協力プロジェクト開始後、DoTが行う港湾関係情報収集には協力するとの発言が多くあったことを記しておく）。

「パ」国の港湾行政における現状を認識したうえで課題を整理すると、上述の2つの根本的な課題に集約されるが、本プロジェクトの枠組みの検討にあたっては、上記の課題に起因する以下の2つの課題を指摘しておく必要がある。

### 2-3-3 港湾行政を遂行するための政策手段（ツール）が欠如していること

国の港湾行政は、一部の港湾だけを対象としたものではなく、全国を網羅した体系であることが一般的であり、必要な視点である。そのためには、全国規模で港湾行政を遂行するための政策手段・ツールを整える必要がある。法制度の整備がそうであり、あるいは港湾台帳や港湾統計といった基本的情報の収集・整理、基準やマニュアルといった指導・監督指針などがそれにあたる。

しなしながら、全国的な港湾行政が展開できていないこと、あるいは全国的な港湾行政が遂行できないからこそ、このような政策手段・ツールがいまだ未整備であり、大きな課題である。

### 2-3-4 港湾行政を行う国の担当部局の人材・能力・経験が不足していること

国の港湾行政を担う部局は、先に示したようにMTDである。しかし、港湾行政に係るDoTの機能・権限そのものの多くが他の機関に委任、移管されていることから、組織そのものは弱体化している。すなわち、MTDの組織定員は16名であるものの、現在の職員数は7名に過ぎない。ポジションでは港湾関係の担当者は2名存在し、1名は港湾施設検査担当、もう1名は環境維持（海域及び港湾）担当となっている。港湾施設担当は施設検査よりむしろ沿岸海運免許関係の業務が主体になっている様子であり、また環境担当は、不定期に港湾の環境維持状況（トイレやごみ処理の状況）や水域の汚濁状況などを検査しているとのことである。しかし、これらの分野はNMSAやPNGPCLの業務と重複するところであり、明確なデマケは見受けられない。

このように港湾行政を行う国に担当部局が、職員の人材、能力、経験を含め十分に整っておらず、大きな課題である。

表 2 - 7 MTDの現有職員 (2013年5月7日現在)

	Name	Age	Title/Position	Work in charge	Background (&/or) Speciality	Working experience in MTD
1	Mr Charles Siniu	55	First Assistant Secretary	In charge of Maritime Transport Division	- Lawyer - Certificate in Port State Control - Diploma in Public Administration	18 years
2	Mr Manau Suu	47	Assistant Secretary (Shipping Administration)	Manages and controls shipping administration	Specialize in Maritime and Logistic management	19 years of shipping administration
3	Mr Alphonse Warfi	54	Acting Manager (Shipping Administration)	Assist in the management of shipping administration	Specialize in maritime management	32 years of shipping administration
4	Mr Kapera Mitaharo	54	Port Services Officer	On port facilities inspection and ships license/permits on PNG registered cargo ships and tug boats	Boat/Ship inspector	34 years of maritime management
5	Mr Eric Tom	39	Environment Research Officer	Marine investigation	Bachelor, Degree in Science (University of PNG, 1999 (BSC)	12 years experience in all shipping administration
6	Mrs Renagi Pala	46	Marine Officer, Audit and Regulatory Compliance	Auditing and compliance of ships licences and permits on PNG registered ships and tug boats and issuing of ships license/permits	Auditing of ships licenses and permits	19 years of maritime administration
7	Ms Saraima David	30	Acting Administrative Assistant to FAS	Attend to ship-owners queries, type correspondence for FAS, issue permits and license as directed by FAS	Office Secretary	2 years

出所：DoT資料

したがって、本技術協力プロジェクトの協力の枠組みの検討にあたっては、これらの課題を十分に踏まえ、課題を少しでも解消するために、内容で構成していくことが重要である。

また、現在のMTDの体制及び職員の能力ではC/P要員としては不十分と言わざるを得ないので、実施体制検討の際には、PRDの職員や他の部署、必要に応じて他機関からの参加も検討に値する。DoTでは、職員の新規採用のための募集を開始したところである。意欲のある職員及び必要な数の職員でプロジェクトチームが構成されることが、本技術協力プロジェクトの前提であり、正否の重要な条件となることを付け加えておく。

参考まで、本プロジェクトのC/Pを構成するPRDの現有職員を表 2 - 8 に整理した。

表 2 - 8 PRDの現有職員 (2013年6月7日現在)

No	Name	Age	Title/Position	Background (specialty)	Working Experience
1	Mr. Gabi HAODA		FIRST ASSISTANT SECRETARY	Policy & Research Division	19 years
2	Mr. Philemon MEAPA		ASSISTANT SECRETARY	Strategic Policy Development & Data Branch	19 years
3	Mr. Morea LOHIA		PRINCIPAL POLICY RESEARCH OFFICER (AIR)	Officer mainly does researches along Air Transport Mode only	15 years
4	Mr. Sent RAIYA		PRINCIPAL POLICY RESEARCH OFFICER (WATER)	Officer mainly does researches along Maritime Transport Mode only	6 years
5	Mr. Scott ARIKAPU	34	PRINCIPAL POLICY RESEARCH OFFICER (LAND)	Officer mainly does researches along Land Transport Mode only	2 years
6	Ms. Nellie KUNJIP KUP		SENIOR POLICY RESEARCH OFFICER (LAND)	Officer assists the PPRO(Land) when assigned tasks under Air Transport Mode	4 years
7	Mr. Maihaea HUAUPE	41	POLICY RESEARCH OFFICER (LAND)	Officer assists the PPRO(Land) when assigned tasks under Land Transport Mode	8 years
8	Mr. Alfred NINTS		SENIOR POLICY RESEARCH OFFICER (AIR)	Officer reports to the PPRO (Air) & SPRO (Air) if given assigned tasks under Air Transport Mode	1 year
9	Mr. Gebai GABA	37	SENIOR DATA COORDINATOR	Records data information on the Modes of Transport in the country	8 years
10	Mrs. Theresa THAVURU		ADMIN ASSISTANT - (FAS)	Mann's the office of the FAS to PRD	15 years
11	Ms. Margret MANUVEGA	31	ADMIN ASSISTANT - (AS)	Mann's the office of the AS - SPDR	5 years
12	Mr. Maleva MOGA		DRIVER	Drives for the division of PRD	aged

## 2-4 わが国の当該分野援助動向

わが国の「パ」国に対する援助方針は、外務省の国別援助方針によれば以下のとおりである。

### 1. 援助の基本方針（大目標）：社会・経済基盤の強化を通じた持続性経済成長の達成と国民の生活水準の向上

わが国は、PNGの国家開発計画、1997年から3年に1度開催している「太平洋・島サミット」におけるわが国の支援方針を踏まえ、持続経済成長のためのインフラなどの経済基盤への支援をはじめとして、基礎的な社会サービスの向上や、環境保全・気候変動対策に対しても支援を行う。

### 2. 重点分野（中目標）

#### (1) 経済成長基盤の強化

持続可能な経済成長のため、生活基盤・経済活動に必要な運輸・交通（道路、港、空港）、電力・エネルギー（発電所、送配電等）インフラの整備。維持管理への支援を重点としつつ、投資環境改善や貿易港に資する支援や農林水産業をはじめとした産業・商業の振興についても支援を行う。また、上記産業の振興・推進に必要な人材の育成支援も併せて行う。

——— 以下省略 ———

わが国による「パ」国における港湾分野の本格的な支援は、今までに実施されていない。調査レベルでは、次の2件がJICAにより実施されている。

#### (1) 「パ」国運輸交通セクター調査

- ・本調査は、2010年に実施され、道路橋梁分野を中心に、港湾、空港、内水運を含めた運輸交通セクターの情報を整理し、「パ」国が今後優先的に取り組むべき基礎情報を分野別に整理し、今後の援助の方向性を検討したものである。
- ・港湾分野では初めてとなる調査であり、港湾計画担当として主要C/PとなったPNGPCLなどとの意見交換やPNGPCLが管理運営する指定港の3港の現地調査を通じ、今後の援助の可能性を取りまとめたものである。

#### (2) 「パ」国港湾分野技術アドバイザー専門家派遣

- ・本専門家派遣は、2012年に実施され、有償資金協力専門家として「港湾開発」及び「港湾計画」担当の3名の専門家が派遣され、港湾分野に対して支援の方向性を検討したものである。
- ・これは「パ」国に対する港湾分野の初めての本格的な専門家派遣であり、以下を目的としたものである。
  - ① 計画・維持管理面における現状の分析と課題の抽出
  - ② C/P 機関が要請するプロジェクト内容の把握と支援事業の優先度の検討
  - ③ 今後の案件形成の検討
  - ④ 上記業務をC/P 機関と共同して行うことによる能力の向上と総体的な助言・指導
- ・これらの経緯を踏まえ、「パ」国による今回の技術協力プロジェクトの要請につながっているものであり、また本プロジェクトは、わが国の援助方針である経済成長基盤の強化やインフラ分野の人材育成支援にも合致するものである。

## 2-5 他ドナーの当該分野支援動向

### 2-5-1 アジア開発銀行（ADB）の支援動向

ADBは、「パ」国にとって主要な援助機関であり、港湾分野における援助プロジェクトは、以下のものが挙げられる。このうち、(1)は現在進行中のプロジェクトであり、(2)は2013年6月をもって終了、(3)は2013年から始まるプロジェクトである。

- (1) Lae港開発事業
- (2) コミュニティ海上交通支援プログラム（Community Water Transport Project：CWTP）
- (3) 海上航路保安プロジェクト（Maritime & Waterway Safety Project：MWSP）

#### (1) Lae港開発事業

Lae港開発事業は、現Lae港の西隣に広がる湿地を掘り込んで延長240m、水深13mの多目的ターミナルを整備（第1期として）する大プロジェクトであり、総事業費約189百万USドルとなっている。本プロジェクトは、永年の土地問題が解決し、2012年3月に工事を開始し、2014年9月の完成をめざして鋭意進められている。建設工事は中国企業が受注している。この事業の「パ」国側実施機関は、大型の借款プロジェクトであることから、債務管理上の理由により、PNGPCLではなくIPBC（PNGPCLの100%株主）となっている。

このプロジェクトの特徴は、ADBの支援範囲は港湾開発の下物のみであり、コンテナを扱う荷役機械などの上物が含まれていない点である。ADBの方針としては、上物についてはPPPによる民間資本活用を期待している。また、「パ」国側においても現在IPBCやPNGPCLが民間参入業者の選定手続きを行っているところである。ADBのプロジェクト担当者によれば、国内外の民間企業が関心をもっているとのことである。したがって、本多目的ターミナルの運営についても、PNGPCLが行うことにならない可能性もある。

#### (2) コミュニティ海上交通支援プログラム（CWTP）

CWTPは、交通僻地・遠隔地の住民の交通確保、輸送安全確保を目的として開始され、DoTが実施機関となって行われた事業である。この事業は2004年に開始され、おおむね10年が経過する2013年6月末に終了することになっている。このプロジェクトは、3つの要素から構成されており、その内容と結果は以下のとおりである（なお文中にある結果の評価は、ADBのプロジェクト担当者の個人的な評価である）。

1つ目の要素は、1,000万USドルの基金を設け、フランチャイズを与えた民間会社に運営資金を補助し、交通手段を確保しようとしたもの。7ルートを想定したが成功したのは2ルートのみ。地方政府が交通手段を提供しているところがあり、また、この制度が分かりにくく民間が関心をもたなくなったため十分な成果を得ることができなかった。

2つ目の要素は、40カ所の突堤の整備を予定していたが、実際には6カ所に突堤を整備できただけであった。当初は“Maritime Province”15州からそれぞれ3カ所ずつ盛り込み、実際の海域調査は6州で行ったが、整備された6カ所の突堤はすべてEast Sepik Provinceに位置するものである（うちSepik川沿いに5カ所の突堤）。計画に対し整備済み突堤が少なくなったのは、対象船舶が明確にならなかったことや、期間中に物価の高騰などによる予算不足や能力ある建設業者が確保できなかったことなどによる。したがって、この分野も十分な成果を得たとは言いがたい。



3つ目の要素は、バナナボートなどの小型船舶の安全確保・向上を図るため、安全操船のガイドラインやマニュアルを作成し、地域住民への教育・啓発を行うもの。この分野は、別途 AusAIDがTransport Sector Support Program : TSSP)の一環として“Small Craft Safety Act”を成立させることとなり、今まで規制に含まれていなかった10m以下の小型船舶も安全基準が確保されたことから、一定の成果があったといえる。

#### (3) 海上航路保安プロジェクト (MWSP)

MWSPは、今年より2018年までの5カ年計画で開始されるプロジェクトである。主要な内容は、

- ・ 航行援助施設（灯台等）の新設、取り替え
- ・ 海域調査と電子海図の整備、AISの導入
- ・ 主に、交通僻地・遠隔地における住民に対する海上交通安全に係る教育・啓発
- ・ これらの分野の人材育成

の4項目からなっており、総額48.17百万USドルの事業が予定されている。このうち、ADB予算は41.86百万USドル、「パ」国政府予算が6.31百万USドルである。ADB予算のなかには僅かであるが、日本の「貧困撲滅予算」が含まれているとのことである。このプロジェクトの「パ」国側の責任官庁はNMSAであり、NMSAでは人材育成も兼ねて新たなる実施チーム (Project Implementation Unit : PIU) を組織して対することとしている。なお、本プロジェクトは、現在コンサルタントを選定中であり、2013年8月ころからの開始を予定している。

#### (4) ADBの援助方針

ADBの港湾分野への援助は、(1) と (3) のプロジェクトを確実に進めていくことであり、他のプロジェクト構想は、現時点では用意していないとのことである。また、ADBの当該分野への援助方針としては、港湾開発 (Lae港) におけるPPPの積極的な活用と意図する一方、遠隔地、交通僻地での海上安全の確保を柱としている。

#### 2-5-2 オーストラリア国際開発庁 (AusAID) の支援動向

オーストラリアは「パ」国にとって最大の援助国であり、交通分野に対しても包括的な援助プログラムの下、継続的な援助を行っている。援助の内容は、インフラ整備や維持管理の分野から人材育成や法制度・組織強化、交通サービスの改善や生産性の向上に関わる分野に重点が移ってきている。現在は、以下の3つのプログラムの枠組みで支援が行われており、年間予算は約100万豪ドルである。また、これらはすべて無償資金協力である。

- ① 運輸セクター支援プログラム (Transport Sector Support Program : TSSP)
- ② ガバナンス強化プログラム (Strongim Gavman Program : SGP)
- ③ Transport Sector MOU

##### (1) 運輸セクター支援プログラム (TSSP)

TSSPは、2007年6月に始まったプログラムであり、10~15年の長期支援プログラムで5年単位で1つのフェーズとしている。今年 (2013年7月) より第2フェーズが開始される。AusAIDの3つの支援プログラムのなかで最も大きく、年間約9千万豪ドルの予算により「パ」国の

交通及びインフラ部門に対しガバナンスの改善、公共部門の改革、法制度・組織面の改善・強化、人材育成などの支援を行っている。陸空海の交通分野をカバーしているが、陸上交通分野への援助配分が全体の75～80%に上っている。

海上交通分野での第1フェーズは港湾の運営改善に対し支援したが、第2フェーズの支援方針は海上交通の安全・保安の確保（Safety & Security）を重点的に行うこととしている。これは、2012年の300人以上の死者を出す旅客船（Rabaul Queen号）沈没事故が発生したことも一因である。また、この基本方針は交通分野全般にわたるものである。海上交通分野では、NMSAを通じて、10m以下の小型船の安全対策（Small Craft Safety）や海洋環境規制、PNGPCLに対しては港湾管理マニュアル（安全・保安分野）の整備を支援していく予定である。

また、法制度整備に関しては、「パ」国交通分野の管理・規制の行政能力強化をめざして精力的に取り組まれているところである。DoT内には、政策部門に2名の専門家が配置されている（Policy Development AdvisorとLegal Advisor）が、その1人が中心となって交通関係法律家ネットワークを構成し、検討が進められている。下記は、現在策定あるいは改訂作業が行われている海上交通分野の法令等である。

<p><b>Maritime Transport</b></p> <p>66. <i>Ports Bill 2012;</i></p> <p>67. <i>National Maritime Safety Authority (Amendment) Bill 2012;</i></p> <p>68. <i>Merchant Shipping (Amendment) Bill 2012;</i></p> <p>69. Agency and Ministerial approval of the <i>Marine Pollution Legislation Package</i> (consisting of five bills and four regulations); and</p> <p>70. Agency and Ministerial approval of the <i>Merchant Shipping (Maritime Security) Regulation 2012.</i></p> <p>Assistance will also be provided to the national Transport Sector agencies concerning agency and ministerial approval of the:</p> <p>71. <i>Ports Bill 2012;</i></p> <p>72. <i>National Maritime Safety Authority (Amendment) Bill 2012;</i> and</p> <p>73. <i>Merchant Shipping (Amendment) Bill 2012.</i></p> <p>出所：「Draft Transport Program Annual Plan 2013」 TSSP</p>
--

NMSA法改訂法案、商船法改訂法案などが含まれており、なかでも“Ports Bill 2012”は現在の“Harbours Act”に代わる港湾新法を策定しようとするものである。本件は、本プロジェクトの活動にも少なからず関係する場合があるので、今後の動きに注目する必要がある。

## (2) ガバナンス強化プログラム（SGP）

SGPは、政策遂行能力強化を目的に「パ」国交通分野の政府機関にオーストラリア政府交通分野機関がシニア専門家として職員を2～3年間派遣するプログラムである。年間予算は2百万豪ドル程度となっている。現在DoTには、Senior Transport Strategy and Policy AdvisorとMaritime Security Advisorの2名の専門家が派遣されている。

### (3) Transport Sector MOU

これは、交通分野におけるオーストラリアと「パ」国の一層の関係・協力強化を目的として両国交通部門の責任機関が協定したプログラムである。具体的な目的として、

- ・交通3分野において協力・連携して安全・保安の強化を図ること
- ・政府機関だけでなく、民間部門も含めて、交通分野の安全・保安に係る連携を進めることを挙げている。

年間約3～4百万豪ドルの予算により安全・安心に係る広範な取り組みがTSSPやSGPと連携して行われている。

## 第3章 プロジェクトの概要

### 3-1 プロジェクトの枠組み

「パ」国の港湾行政は、第2章で整理したように港湾行政を遂行するための関係機関とその役割、権限が不明確であり、効率的な港湾行政を遂行するに至っていない。また、国の機関による全国的な港湾行政はいまだ実施されていない状況にある。さらに、これらの根本的な課題に起因して、円滑な行政を遂行するための政策手段や組織、人材、能力、経験等が不足しているのが現状である。

このため、本プロジェクトの枠組み検討にあたっては、C/Pになる組織の人材、能力、経験等の現状に鑑み、将来的に全国港湾行政を遂行し得るための中心人物を育成する第一歩としてとらえ、より現実的で基礎的な内容に重点をおいた枠組みを検討した。

第2章で示した国の港湾行政機関が有すべき機能（権限）に対して担当責任者が示した優先順位は表3-1のとおりである。この優先順位から分かるように、政策立案や開発行為規制、あるいは港湾の保安、安全に係る分野、港湾の統計や施設の技術面に係る分野の優先度が高いことが分かる。

表3-1 機能（権限）の優先順位

国の港湾機関が有すべき機能(権限)	機能の優先順位
① 港湾の開発管理に係る政策立案機能	1
港湾開発計画立案機能を含む	
② 港湾の開発行為に係る規制及び許可機能	3
港湾開発計画に指導・許可機能を含む	
港湾の設置に関する指導・許可機能を含む	
③ 港湾の開発効果に関する指導・評価機能	6
④ 港湾の管理者に対する監督・指導機能	14
⑤ 港湾の保安確保に係る監督・指導機能	2
⑥ 港湾の環境保全に係る監督・指導機能	10
⑦ 港湾の安全確保に係る監督・指導機能	3
⑧ 港湾の統計に係る整備・管理機能	4
⑨ 港湾に係る基礎情報整備に関する機能	11
⑩ 港湾の予算要求及び配分に関する機能	7
⑪ 港湾施設の使用料金に係る指導・許可機能	12
⑫ 港湾施設の技術基準等の指導・監督に関する機能	5
⑬ 港湾事業者の参入に関する指導許可機能	8
⑭ 港湾管理(全般的なもの)機能	9
⑮ 港湾運営(全般的なもの)機能	13

これらを考慮して、プロジェクトの枠組みは、港湾行政の基本部分である、国としての行政目的、機能を整理したうえで、政策立案につながる政策手段や開発行為、施設検査の指導・監督に必要となるツールを整えることなどを主体とした枠組みを検討した。

また、現在DoTにはAusAIDのTSSP、SGP、Transport Sector MoUによる支援が行われていることから、プロジェクトを計画するうえでは、これらの支援と重複しないよう留意した。

なお、港湾保安、安全に係る分野は優先順位が高いものの、前者についてはMSDにより一定レベルの知識、ノウハウを有していること、安全問題については、NMSAが主体的に担っており、さらにTSSPやADBの支援もあることから、先方の理解を得て本プロジェクトの枠組みの主要テーマに含めないこととした。さらに港湾の環境問題も昨今重要なテーマであるが、NMSA及びPNGPCLが主体的に取り組んでいること、さらに地方部ではまだ優先度が低いと考えられることから、これについても本プロジェクトの枠組みの主要テーマに含めないこととする。なお、プロジェクト開始後にC/Pからこれらの分野への指導に対する強い要請があった場合には、その都度、柔軟に対応することとした。

港湾関係の法制度整備問題も大きな課題であるが、これについてはTSSPによりDoTに派遣されている専門家が活動していること、及びMTDの現在の能力では対応が難しいことから、本プロジェクトには含めないこととした。

### 3-2 基本方針

現在策定中のNTSでは、運輸部門における大胆な機構改革が提案されている。この提案の実現の可能性や時期は不明確ではあるものの、一方ではDoT次官、海上交通担当局長はPNGPCLに委任している港湾管理規制権限を将来的に運輸省に戻したいという意向をもっている。さらに、運輸省から港湾管理規制権限を委任されているPNGPCLにあっては、国の役割である規制権限を担当する専門の部署管理規制部門（HMS）を3年前に設け、本格的にその役割・機能を果たそうと各種取り組みを開始したところである。

このように港湾行政、引いては海上交通行政の過渡期が今再び訪れている可能性がある。このことを背景に、本プロジェクトの協力の枠組みの検討に際しては、以下の2点に留意してその目的や範囲を定めることとした。

- ① 近い将来PNGPCLに委任している港湾管理規制権限をDoTに戻すことを想定して、その際にDoT職員がある程度その機能や権限を担当・遂行する受け皿となり得るよう基本的な能力や知識を習得できる活動内容にすること。
- ② 現PNGPCLは、既に港湾管理規制の権限を行使していることに鑑み、PNGPCLではカバーし得ない、あるいはPNGPCLの業務範囲をカバーしたうえで更に国の機関として全国的な港湾行政を可能とする活動内容にすること。

この留意事項を前提とするものの、現実的な問題として第2章で指摘したように、「パ」国では国の機関による全国的な港湾行政はいまだ実施されていない状況にあり、また、C/PとなるべきDoT（海上交通部門及び政策調査部門）の職員は港湾行政を熟知しているとは言い難く、人材・能力も非常に限られており、C/P機関として不十分と言わざるを得ない。したがって、実施体制の検討にあたっては、DoT内他部局及び関係他機関からの参加や連携を考慮すべきである。特にPNGPCLのHMSの協力は重要である。

したがって、本技術協力プロジェクトは、港湾行政遂行のために必要となる基本的事項を中心として、現実的・具体的で更にC/Pが対応可能な活動内容で構成するとともに、人材育成という観点では港湾行政分野のコアパーソンを育成することを基本方針とする。さらに、本プロジェクトを「パ」国運輸省海上交通部門（特に港湾部門）が実質的に港湾行政を遂行していくための第一段階の協力と位置づけ、そのために必要となる活動を行うこととする。具体的には、プロジェクトの活動を以下の3本柱で構成する。

- ① 国の機関として港湾行政の役割、機能、組織、地方政府・民間等との役割関係の明確化とその理解
- ② 国の機関が港湾行政を遂行するために必要となる政策手段・道具の役割・内容の理解
- ③ 政策手段の一例として、港湾行政の基本である港湾台帳の整備

### 3-3 対象地域及び目的

#### 3-3-1 対象地域

- ・「パ」国のMaritime Province15州<sup>1</sup>及び首都特別州を対象地域とする。
- ・活動の拠点はPort Moresbyとする。

#### 3-3-2 技術移転対象者

DoTのMTD、PRD及び必要に応じ他の部署・関連組織のC/Pにより構成するプロジェクトチームを対象とする（チームリーダーはMTDのAS（Assistant Secretary）を提案するが、決定権は「パ」国側と理解する）。

#### 3-3-3 実施期間

2014年1月から3年間

### 3-4 活動内容

#### 3-4-1 上位目標

プロジェクトの上位目標及び指標は、以下のとおりとする。

##### 【上位目標】

プロジェクトチームメンバーの能力強化を通じ、「パ」国における港湾行政が円滑に遂行される。

##### 【指標】

- ① 港湾台帳が実際の港湾行政に活用されている状態
- ② 港湾台帳に整理される港湾の数が増えている状態

#### 3-4-2 プロジェクト目標

プロジェクト目標及びその指標を以下のとおりとする。

---

<sup>1</sup> ウェスタン州、ガルフ州、セントラル州、ミリンベイ州、オロ州、モロベ州、マダン州、東セピック州、サンダウン州、マヌス州、ニューアイルランド州、東ニューブリテン州、西ニューブリテン州、ブーゲンビル自治州を指す。

### 【プロジェクト目標】

プロジェクトチームメンバーが、政府機関として港湾行政を適切に遂行するために、港湾行政の目的、機能、組織及び政策手段に係る能力が強化される。

### 【指標】

- ① 港湾台帳に整理される港湾の数が全国のおよその港湾数の半分以上を超える状態
- ② 港湾行政を遂行するために必要な職席を特定できる状態
- ③ 3つ以上の職席の職務内容を整理できる状態

## 3-4-3 成果（アウトプット）と活動

### 【成果1】

プロジェクトチーム<sup>2</sup>メンバーが、国家としての港湾行政の目的及び政府機関として有すべき機能を明確に理解する。

これを達成するため以下の活動を行う。

#### 活動1：

- 1-1 港湾行政の実態（権限及び組織）が整理される。
- 1-2 港湾行政の目的が明確に整理される。
- 1-3 政府機関が有すべき港湾行政の機能が明確に整理される。
- 1-4 港湾行政における国、港湾管理者（公社等）、地方公共団体、民間の役割が明確に整理される。

#### 指標：

- ① 港湾を役割あるいは機能ごとに分類できる状態
- ② 国が有すべき港湾行政の機能を5つ以上整理できる状態
- ③ 国と地方の港湾行政の違いが分かる状態

### 【成果2】

プロジェクトチームメンバーが、港湾行政を遂行するために必要となる政策手段（港湾制度、港湾台帳、港湾統計、各種基準等）の内容を明確に理解する。

これを達成するため以下の活動を行う。

#### 活動2：

- 2-1 港湾制度に関する基礎的事項が習得される。
- 2-2 港湾台帳に関する基礎的事項が習得される。
- 2-3 港湾統計に関する基礎的事項が習得される。
- 2-4 港湾に係る指導基準（計画評価基準、港湾施設検査基準等）に関する基礎的事項が習得される。

#### 指標：

- ① 港湾統計の利用方法が分かる状態
- ② 港湾行政に必要な政策手段を3つ以上特定できる状態

---

<sup>2</sup> プロジェクトチームは、6～8名のモチベーションの高いDoT職員によって構成され、プロジェクト期間中、中心的なC/Pとして機能する。

- ③ 港湾開発計画の評価マニュアル（案）が準備できる状態

### 【成果3】

「パ」国に存在する港湾及び港湾施設の基礎情報が港湾台帳として収集・整理され、港湾制度<sup>3</sup>の導入にあたっての基礎が整備される。

これを達成するため以下の活動を行う。

#### 活動3：

- 3-1 港湾及び港湾施設の調査方法が習得される。
- 3-2 港湾及び港湾施設の基礎情報を収集する。
- 3-2 港湾台帳が整備される。
- 3-3 港湾制度が検討される。

#### 指標：

- ① 港湾調査方法が習得される状態
- ② 港湾台帳が整備される状態

## 3-5 実施体制

### 3-5-1 日本側の実施体制

#### (1) 専門家チームの構成（案）

- ・総括/港湾政策：全体プロジェクト管理及び主に活動1を担当する。
- ・港湾行政/研修計画：主に活動2及び研修計画を担当する。
- ・港湾制度I：港湾制度IIと連携して活動3（主に3-1、3-2、3-3）を担当する。
- ・港湾制度II/業務調整：港湾制度Iと連携して活動3（主に3-2、3-3、3-4）及び業務調整を担当する。

#### (2) 供与機材

- ・港湾調査機材、研修用材料

#### (3) 研修

- ・現地国内研修、第三国研修、本邦研修

#### (4) その他必要性に応じて協議

### 3-5-2 「パ」国側の実施体制

#### (1) 人員の配置

- ・責任者：Secretary, Department of Transport (DoT)
- ・管理者：First Assistant Secretary (FAS)  
Maritime Transport Division (MTD), DoT
- ・C/P：MTD及びPRD (Policy Research Division) を主体とした職員。ただし、必要に応

<sup>3</sup> 港湾制度とは、行政の目的のために、一定の基準に沿って港湾を分類する制度のことを指す。



じてDoTの他部署あるいは他機関の職員をメンバーに入れることとする。特に、PNGPCL（HMS部門）は指定港の行政に関し経験があることからC/Pの一員としてあるいは協働して港湾調査を行うことが望ましい。

## (2) C/Pの体制

- ・MTDのASをリーダーとするプロジェクトチームを編成する（プロジェクトリーダーの選定は「パ」国側に任せる）。
- ・プロジェクトチームは、本技術協力プロジェクト実施中において常設チームとする。
- ・プロジェクトチームは、MTD及びPRD（Policy Research Division in charge of Water及びData & Information）を主体に構成する。
- ・望ましくは2名の技術者を増員あるいは新規採用によりプロジェクトチームのメンバーとする。
- ・必要に応じ、他の部署及び他の機関からの参加も可能とする。
- ・これらによりプロジェクトチームは、リーダーを含め6～8名の構成とする。

## (3) 施設

- ・執務スペース、研修スペース

## (4) ローカルコスト（先方負担事項）

- ・C/Pにかかる人件費、供与機材の維持管理費（光熱水道費）
- ・通信連絡費、その他プロジェクトに関係する事務費等
- ・港湾調査のためC/Pの地方出張にかかる経費
- ・プロジェクト実施に必要な備品の購入経費

## 3-6 実施上の留意事項

### 3-6-1 プロジェクト目標達成のための前提条件

- ・プロジェクトにかかる必要経費が確保されること
- ・提言しているC/Pが確実に配置されること
- ・これらのC/Pが異動・離職しないこと

### 3-6-2 成果（アウトプット）達成のための前提条件

- ・C/Pが積極的に技術移転活動に参加すること
- ・C/Pが港湾調査を自主的に行うこと
- ・港湾調査のため、DoTが主体的にPNGPCL、地方政府、民間港湾事業者等の協力を得る努力をすること

## 第4章 評価5項目による検討

### 4-1 妥当性

以下の理由から、本プロジェクト実施の妥当性は高いと評価できる。

#### 4-1-1 国家交通戦略（NTS）と本プロジェクトの関連性

2013年7月に策定されたNTSは、“Vision 2050”及び“Development Strategic Plan（2010-2030）”に対応し、今後20年間から30年間の運輸交通セクターの開発戦略を定めている。港湾の所有・管理・規制分野の戦略では、指定港及び非指定港の管理運営に関し、新たな法整備をDoTにおいて準備すること、小規模港湾の管理維持のため地方政府に技術指導を行うことなどが提案されている。本プロジェクトは、DoTの港湾部門において、個人及び組織の行政能力を基礎レベルで底上げするものであり、本プロジェクトのC/Pは、担当分野においてNTS並びに各種政策の実施を担うことから、関連性は十分高いといえる。

（注記）NTSの中期計画MTTPの実施期間は、当初2012年～2016年に予定されていたが、2013年6月時点のMTTP最新版では2014年～2018年に改められている。最新版では、行動計画の1つにNMSAをNMAに改組する計画が含まれており、これによれば2014年に再編計画の検討開始、法制や予算関係の手続きを経て、2017年に機能の移転を行う計画となっている。MTTPの実施状況によっては本プロジェクトの実施期間と重なるので、再編の方向や進捗を見定めながら必要な対応をとることとなる。ただし再編計画が円滑に進むか疑問視する声が見受けられる。組織の新廃設には法案の準備や国会承認が求められるので、もっと時間を要するとみる意見もある。

#### 民間港に対する行政執行の現況

民間港は指定港の境界の内外に存在する。指定港の境界内にある民間港はPNGPCLの一般的な管理の下にある。境界外にあるものは現行の“Harbors Act”（港湾法、1963年）の対象に含まれていない。すなわち港湾法では管理の対象と位置づけられていない。民間港湾〔非指定港（Non-declared port）〕を含む周辺の開発が投資者と政府との間で締結されたState Agreementにより行われている事例があることを一件あることを確認した。MTDではこのような詳細状況を把握していない。すなわち経済成長の相当部分に関与しているはずの港湾施設の相当部分に対してDoTあるいは地方政府による環境保全や安全を指導する行政措置が制度化されていない。また、これらを通過する貨物量なども統計化されていない状況がある。

#### 4-1-2 ターゲットグループの選定

本プロジェクトの実施機関の1つであるMTDは、海上交通の行政（maritime transport administration）に携わる。MTDの主な機能は、海上交通分野に係る政策・戦略・計画策定、同じく政策・計画等の実施の調整・監督、関係法令の施行、船舶の安全基準の確保及びIMO基準順守の確保、海上交通分野における委任機関の監督とされている。多くの権限は関係機関（PNGPCL、NMSA等）に委任、移管され<sup>4</sup>ており、現在有しているのは実質的には沿岸海運（Coasting Trade :

<sup>4</sup> このような交通セクターにおける権限の委任や移管は、2000年代当初に行われたものが多い。なぜ委任や移管が行われたか当時の状況を説明する情報の1つとして、道路セクターの記述が主であるが、PNG-Transport Sector Review（世銀、2004年）がある。

カボタージュの一種)に係る免許・許可の発出権限のみと考えられる。そのような現状を鑑みるとDoTの港湾政策行政能力の向上に向けてMTDの果たすべき役割は大きいと考えられる。

#### 4-1-3 プロジェクト・アプローチ

プロジェクト活動の主目的は、MTDなど関係機関職員の能力向上におかれ、関連の組織体制・法制の整備に係る直接的な支援活動は除外される。技術移転の範囲は大きく3つに分けて計画されている。港湾行政の役割と必要な機能(成果1)、政策・行政手段(成果2)、全国港湾調査(成果3)の3項目である。成果1と成果2の活動ではPNGの港湾の現状を踏まえつつ関連の行政制度・権能の把握に必要な知識を習得する研修が行われる。成果3では政策・行政手段の一例である港湾台帳作成のための港湾調査活動の実施が含まれる。

上位目標に達するには、本プロジェクト越えて、国家港湾政策立案に必要な統計データの収集の枠組み作りなどのように、優先度の高い行政機能・手段を選定し、これらを具備するための活動を実施することが更に求められる。加えて新港湾法(Ports Bill)の規則制定に向けたロードマップや規則及び運用基準骨子の作成などが求められる可能性もある。本プロジェクトが実施する活動を経ないと、これら一段階上の活動の実施は困難である。現状において最も必要なのは関係機関職員の能力向上であり、ここに重点を置く本プロジェクトのアプローチは適切と判断できる。

#### 4-1-4 日本の港湾行政の特徴

わが国は複雑な地形と厳しい自然条件を克服し、港湾を建設し管理運営してきており、世界における港湾取扱貨物量の上位50港にランクインするメガポートから離島の小規模港湾まで、適切に行政管理するノウハウを莫大に蓄積している。海洋国家であり、島嶼部を抱えるわが国にとって、海上交通網の整備は産業競争力の強化、国内地域経済の活性化、住民の交通アクセスの確保などの観点から極めて重要であり、時代とともに常に最適化が試みられてきている。また、他国への多くの港湾管理分野に関する技術協力の実績をもち、「パ」国の港湾の現状に沿った適正な技術移転が可能である。

#### 4-1-5 わが国援助政策との整合性

外務省の援助方針には、「パ」国への援助重点分野として、持続可能な経済成長のため生活基盤・経済活動に必須な運輸・交通(道路、港、空港)を含むインフラの整備、維持管理、必要な人材育成を行うとされている。

### 4-2 有効性

以下の理由から、本プロジェクトの有効性は高いと見込まれる。

#### 4-2-1 プロジェクト目標達成の意義

所掌分担の混乱・不明確性、全国的な港湾行政の不在及び行政手段の欠落など深刻な問題があるなかで、港湾行政の本来の担当部局であるMTDは自らも組織能力不足の点で問題をもつ。これら行政制度の問題は、視認可能で日常業務に支障を与えるようなレベルの問題(例えば、頻繁に生じる停電のような問題)ではない。PCMワークショップを行い、問題分析を呼び掛け

でも明確な検討結果が得られないような、おそらく大半の職員によりその所在が認知されていないレベルの問題である。指定港を除くと港湾政策立案のうえで不可欠な統計データが存在していない状況がいかにも大問題であるか、MTDを中心としたC/P要員の間に理解を確立することがまず求められる。成果1と成果2に関する活動はそのような目的で構成されており、またそのような課題に向けて能力の向上を重視するプロジェクト内容となっている。なお、現状を見定める問題認識を取り込むことを通じて、MTDは組織開発を進めることができる。その意味では、本プロジェクトには組織の成長を促す意義もあると、考えることができる。

港湾政策と関連行政全般に係る知識習得がプロジェクト活動の対象となっている。実践活動として、港湾台帳の作成が選択された。一連の活動を通して重視されるべきは能力の向上である。能力向上を優先するために、港湾調査の実施を通じて自助努力に重点を置く。その見地から調査業務をローカル・コンサルタント等の外部機関に委託しない方針を取ることが求められる。プロジェクト目標の達成指標に港湾台帳の登録港が過半数を超えることを求めているが、その達成手段として外部委託に頼ることはせず、あくまで内部人材が対応することが重要である。

#### 4-2-2 プロジェクト目標とその達成指標

プロジェクト目標の記述には、中央政府が「国家港湾行政」を執行するうえで必要な「行政機能」及び「行政手段」等の用語が用いられている。これらの用語にはそれぞれ具体的な意味・内容がある。「機能」は10種類以上あり、また「手段」には、港湾制度、港湾台帳、港湾統計、各種指導基準等が含まれる。本プロジェクトは、C/Pが「パ」国の港湾の現状を背景においてこれら行政制度の要素を理解・把握するに足る知識が習得することを目的とする。上位目標に至る流れのなかでは、本プロジェクトの役割は（そのような知識を移転することで）DoTが必要な機能や手段を実際に備え得るよう準備を提供することであり、プロジェクト目標の記述はこの役割を示す内容となっている。知識習得に意欲があり離職の可能性が低いなどの適性を備えたC/Pが配置されればプロジェクト目標の達成は可能と考える。

また、以上の準備が整ったかどうか、または準備が整ったとすればその程度はどうかを問うことがプロジェクト目標の達成指標の役割である。PDM案に示される指標は、おおむねこの役割に沿ったものとなっているが、更に適切な指標を検討・選定する余地は残っている。

#### 4-2-3 組織再編への対処

現下の問題として港湾行政に係る政府関係機関の役割、機能、権限が明確でない状況がある。また将来新設される予定のNMAにおいてMTDがどのような組織的役割を果たすことになるか現状では不明な状況もある。以上の問題に対処するために本プロジェクトでは、C/P要員の所属機関をMTDに限定せず、PRD及びその他の関連機関も含めることで、技術移転の受け皿の範囲に柔軟性をもたせている。組織上の不安定要因に対処するために、現に指定港の管理運営を行っているPNGPCLについては特に言及し、プロジェクト・リソースとしてのみならずC/Pの配置の面でもその参加を要求している。以上の対処はプロジェクトの有効性を高めるものとなる。

#### 4-2-4 外部条件の設定

能力向上を主旨とするプロジェクトであることから、C/P要員の適切な選定と定着性確保に係

る優先度は高い。この2点は前提条件と外部条件の両方において強調されている。

### 4-3 効率性

以下の理由から、本プロジェクトの効率性は高いと見込まれる。

#### 4-3-1 各成果とその達成指標

PNG港湾管理の現状に沿って、必要な行政機能・権限を特定できたか（成果1）、必要な政策手段を特定できたか（成果2）、政策手段の1つである港湾台帳の作成に着手できたか（成果3）と、各成果の役割は要約できる。現在のMTDでは、港湾政策行政の経験が無く、また「パ」国の港湾の行政や管理の現状を問題意識をもってみるに足る知見も無い状況にある。上位目標レベルでは実際に関連行政を執行することが求められ、本プロジェクトでは、その準備に必要な知識習得のための活動を行うことが求められている。その見地からみると、本プロジェクトの役割を果たすうえで過不足のない成果が選択されている。

以上のような成果の役割に応じて、その達成状況が把握できるような達成指標が準備されている。なお、一般には、能力開発の程度を測る便法として、筆記試験などで成績を見て基準の点数に達するかどうかで合格か否かが判定されることがある。本プロジェクトの場合は、グループ作業によりタスク完了をめざすので、個人間の競争により順位を付ける必要はなく、したがって個人レベルの能力向上を見る指標は不必要であると判断された。

#### 4-3-2 活動と成果の関連

それぞれの成果は十分な活動により構成されていると考えられる。ただし、以下を留意する必要がある。本プロジェクトのPDM等に見る活動の記述から、実施段階で実際に展開される活動内容を読み取るには、前提知識が求められる。成果と同様に、活動の記述には「国家港湾行政」、「行政機能」及び「政策手段」等の用語が用いられている。これらの用語がもつ具体的な意味内容に沿って、活動の実施主体となるプロジェクトチームが活動の具体的な内容を理解することが必要になる。チームメンバー間で活動内容の理解が共通するように、それぞれの活動を必要に応じて何段階かに分解し、プロジェクト管理用語にいう作業分解構造（WBS）のような活動の細目を記述することが求められる。

#### 4-3-3 他ドナーの支援活動

オーストラリアが交通分野に対して行う包括的な「パ」国の援助プログラムにはTSSP、SGP及びTransport Sector MOUと3つの枠組みがあり継続的な援助を行っている。援助の内容はインフラ整備や維持管理の分野から、人材育成や組織制度強化、交通サービスの改善や生産性の向上に関わる分野に重点が移ってきている。海上交通及び港湾分野に対しては、調査時点で、Ports Bill、National Maritime Safety Authority (Amendment) Bill、Merchant Shipping (Amendment) Bill、Agency and Ministerial approval of the Marine Pollution Legislation Package（5法案、4規則で構成）、Agency and Ministerial approval of the Merchant Shipping (Maritime Security) Regulationの法案作成の支援がTSSPによりなされている。ただしTSSPにいう“Transport Sector Lawyers Network FAS”の議長を務めるFAS/MTDを除くとMTD職員の関与はほとんどないようで、支援活動がどのように能力向上に結びついているか不明である。

アジア開発銀行（ADB）による港湾分野における援助プロジェクトには、Lae港開発事業（実施官庁はIPBC、調査時点で進行中）、コミュニティ海上交通事業（CWTP：実施官庁はDoT、2013年6月に終了）、海上安全事業（MWSP：実施官庁はNMSA、2013年開始）が挙げられる。いずれもインフラ整備が主目的で、行政制度に係る能力向上のコンポーネントは含まれていない。

#### 4-4 インパクト

以下の理由から、本プロジェクトのインパクトは中程度と見込まれる。

##### 4-4-1 上位目標とその達成指標

本プロジェクトによりその準備が着手される港湾行政の機能・手段をDoTなどの担当政府機関が実際に備えて、それらの一部なりとも現に執行することが上位目標の到達点である。全国で約200港との推定がある。港湾台帳とは、その作成・利用目的が異なるもののPNGPCLの2012年版Port Directory（初版）には70余の港・施設が掲載されている。本プロジェクトでは港湾台帳の要件を備えた情報記載のある港湾が過半数となることをめざす。プロジェクト終了後更に何割カバーできるか、また港湾台帳が示す情報を利用して全国港湾行政の執行がどの程度可能となるかが上位目標の達成指標として計測される。港湾行政の能力向上をめざすうえで、上位目標とその達成指標は妥当な内容をもつと考える。ただし、例え一部ではあっても、港湾行政の機能・手段を実装するに必要なプロセスは容易に消化できるものではないと考えられる。本プロジェクト終了後3年程度で自力によりその達成を得るには相当に大きな努力が求められる。

##### 4-4-2 Ports Bill案策定の進捗状況

新港湾法はPNGの港湾行政の将来を定める要因の1つとなる。コンサルテーション・ドラフトは既に完成しているが、国会上程の期日を計画するなど、最終承認の段階にはまだ至っていない。政治的な反対勢力が存在するとの話も聞かれる。法案名は“Sea Ports (Management and Safety) Bill”である。9章53条から構成されており、現行港湾法では規定されていない非指定港（Non-declared ports）の扱いが新たに規定された。法案第7条によれば「港湾管理者は、本法を適用する非指定港を指定することができる」とある。

一方、ガバナンス開発支援の長期的な視野でいえば、港湾台帳すら作成されていない状況で港湾法を作成する意義がどこにあるかとする考え方がある。港湾行政の機能・手段の具備をめざして本プロジェクトが行う活動は、法令でいえば港湾法の規則、指導指針、基準運用のレベルに相当する活動である。TSSPによる法令整備支援と本プロジェクトが計画する行政能力向上支援には、このように基本的な相違が存在することを認識しておきたい。考え方を整理し、実施段階で対応に留意すれば、この相違は必ずしも弊害をもたらすものではない。

##### 4-4-3 外部条件とPNG側負担事項

適切なC/P要員の確保を目的として、プロジェクト目標レベルの外部条件に、「プロジェクトにかかる必要経費が確保されること、C/P要員が確実に配置されること、これらのC/Pが異動・離職しないこと」、また成果レベルの外部条件に、「C/Pが積極的に技術移転活動に参加すること、C/Pが港湾調査を自主的に行うこと」が含まれている。MTDでは、DoT次官の指示を受けて職員増強に着手している。2013年6月1日付けPost-Courier（日刊紙）に掲載されたDoT人事募集公告

においてはMTD部署への5名の採用を募っている。また2014年度予算案の作成に地方事務所3カ所の開設に必要な費用を含むことが予定されている。以上はMTDの組織能力向上への自助努力の一環と整理できる。

#### 4-4-4 見込み得る波及効果

本プロジェクトの波及効果には、MTDにおける組織的な自助努力の促進、新港湾法に対する規則・指針・標準の補完、全国港湾行政の施行による地方政府ガバナンス確立の促進、交通の確保・物流の円滑化、港湾統計の整備による一般統計の精度向上等が見込まれる。

### 4-5 持続性

以下の理由から、本プロジェクトの持続可能性は高いと見込まれる。

#### 4-5-1 政策面

「国家運輸戦略（NTS、2013年5月版）」は“Vision 2050”及び“Development Strategic Plan（2010-2030）”に対応して以降の20年間から30年間の運輸交通セクターの開発戦略を定める。一方、本プロジェクトの活動や上位目標レベルで期待される活動においては、現下の全国港湾行政の不在や政策・行政手段の欠落といった問題に対処するため、MTDをはじめ関連機関の能力向上を図り必要な行政手段を備えることが目的となっている。本プロジェクトが目的として見通すところは、政策実施面での補強であると同時に、政策手段の1つである港湾台帳の作成が活動に含まれているように、政策立案面での補強でもある。本プロジェクトの活動及び上位目標レベルで期待される活動に対するDoTの支持が継続される可能性は高いと考えられる。

#### 4-5-2 組織体制面

プロジェクト活動を通じて、MTDや関連機関の要員により編成されるプロジェクトチームは、PNGの現状を踏まえて港湾行政に係る機能・権限や必要な政策手段を特定する能力を備えることになる。2013年7月に予定される国会への報告を経てMTTPが順調に開始・進捗すれば、その実施プロセスを経て2017年ころに新設の海事庁を中核とする海事・港湾行政体制が構築されることになる。その際に港湾行政の部門では、以上のような能力を備えた技術官僚を活用することが最も効率的な組織運用になることは誰の目から見ても明らかと考える。また、現状においてHMS/PNGPCLとこれを監督する立場にあるMTD/DoTとが港湾行政に最も近い立場にある。本プロジェクトでは、担当候補となる可能性の最も高い組織からC/Pの参加を得る実施体制が計画されている。

#### 4-5-3 技術面

MTDが本来もつべき機能に海上交通分野に係る政策・戦略・計画策定、同じく政策・計画等の実施の調整・監督、関係法令の施行がある。本詳細計画策定調査では、MTD等の行政体制の現状に鑑みて、港湾行政を確立するうえで優先して求められる能力は、特に行政機能・権限及び必要な政策手段を適切に特定し（プロジェクト目標）、またそれらを施行できるような形で組織体制に備えていく（上位目標）ことであると簡潔に特定した。本プロジェクトの基本計画はこの考えに基づいて設計されている。

以上の考えから、上位目標レベルの活動が実施できるような準備を本プロジェクトにより整えられるかどうかをプロジェクト目標達成の目安に設定している。すなわち、港湾台帳に整理される港湾の数が全国のおおよその港湾数の半分を超える状態、港湾行政を遂行するために必要な職席を特定できる状態、3つ以上の職席の職務内容を整理できる状態に至ることを本プロジェクトによる技術移転完了の目安としている。換言すると、知識習得の完了だけではなく、上位目標に至る準備を整えることによって、本プロジェクトは完了する。そのような準備を前提とするプロジェクトなので、プロジェクトの便益は以降も継続するといえる。



## 付 属 資 料

- 1 . Minutes of Meeting (M/M)
- 2 . PDM (和訳)
- 3 . PO (和訳)
- 4 . 現地調査行程
- 5 . 面談者リスト
- 6 . 現地調査議事録
- 7 . 収集資料リスト

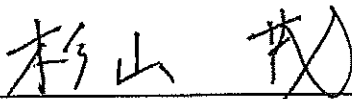
**MINUTES OF MEETING  
BETWEEN  
THE DETAILED PLANNING SURVEY TEAM  
AND  
AUTHORITIES CONCERNED OF  
THE INDEPENDENT STATE OF PAPUA NEW GUINEA  
ON  
JAPANESE TECHNICAL COOPERATION  
ON  
“PROJECT FOR CAPACITY DEVELOPMENT  
OF DEPARTMENT OF TRANSPORT  
IN THE MARITIME TRANSPORT SECTOR”**

In response to the request from the Independent State of Papua New Guinea (hereinafter referred as “PNG”), the Detailed Planning Survey Team (hereinafter referred as the “Team”), organized by the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred as “JICA”) and headed by Shigeru SUGIYAMA, visited PNG from 05th May, 2013 to 16th June, 2013 for the purpose of working out the detailed planning of the technical cooperation project concerning Project for Capacity Development of Department of Transport in the Maritime Transport Sector (hereinafter referred as the “Project”).

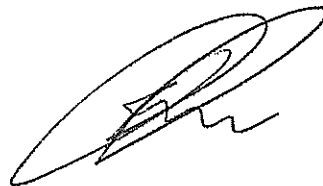
During its stay in PNG, the Team exchanged views and had a series of discussions with the PNG authorities concerned on the detailed planning of the Project and necessary measures to be taken by the PNG Government represented by Department of Transport (hereinafter referred as the “DoT”) and JICA for the successful implementation of the Project.

As a result of the discussions, both sides mutually agreed upon the matters referred to in the document attached hereto.

Port Moresby, 18th June, 2013



Mr. Shigeru SUGIYAMA  
Leader  
Detailed Planning Survey Team  
Japan International Cooperation Agency



Mr. Roy MUMU  
Secretary  
Department of Transport  
Government of Independent State of  
Papua New Guinea

## THE ATTACHED DOCUMENT

### **I. TECHNICAL COOPERATION PROJECT**

The Team explained the basic concept of JICA's Technical Cooperation Project to the concerned authorities of PNG for the better understanding of the Project scheme. The Team also showed the following key factors of the cooperation:

- (1) Ownership of the PNG side
- (2) Collaboration and mutual efforts by the PNG side and JICA side
- (3) Appropriate technology and knowledge transfer
- (4) Capacity development of the counterpart

Both sides agreed the key factors above mentioned and confirmed that the operation of the Project is not consultancy service but co-working process between PNG counterparts and JICA expert(s) to be dispatched under the Project agreed upon.

### **II. OUTLINE OF THE PROJECT**

Both sides agreed upon its framework and project site as follows below. The technical cooperation will officially start when the Record of Discussions (hereinafter referred to as the "R/D") is signed.

#### 1. Framework

- (1) Overall Goal  
National port administration in PNG is implemented smoothly through strengthening the capacity of the government officials of PNG.
- (2) Project Purpose  
The Project Team understands the purpose of national port administration, the functions, organizations and policy measures for implementing national port administration as a national government organization.
- (3) Outputs
  1. The Project Team clearly understands the purpose of national port administration and functions to be possessed as a national government agency.
  2. The Project Team clearly understands policy measures and tools for smooth implementation of national port administration.
  3. Basic information regarding port and port facility in PNG will be collected and compiled as a port inventory and a port governing system is drafted as an initial stage.
- (4) Project Activities
  - 1-1 Present status (functions, powers and organization) of port administration is clarified.
  - 1-2 Purpose of national port administration is clarified.
  - 1-3 Functions to be held as a national government agency is clarified.
  - 1-4 Role demarcation amongst government agencies, provincial government and private sector in national port administration is clarified.
  - 2-1 Basic knowledge for a port governing system<sup>1)</sup> is acquired.
  - 2-2 Basic knowledge for a port inventory is acquired.
  - 2-3 Basic knowledge for port statistics is acquired.
  - 2-4 Basic knowledge for criteria/guidance such as evaluation criteria for port

---

<sup>1</sup> A port governing system is a system to categorize ports based on certain standards for administrative purposes.

development project, inspection standard for port facility and so on is acquired.

- 3-1 A survey method for port and port facility is developed.
- 3-2 Basic information regarding port and port facility is collected.
- 3-3 The data obtained for port inventory in the above is analysed and compiled.
- 3-4 A port governing system is drafted.

## 2. Project Site

- (1) Project head office: Port Moresby
- (2) Target area: 15 Maritime Provinces (Western Province, Gulf Province, National Capital District, Central Province, Milne Bay Province, Oro Province, Morobe Province, Madang Province, East Sepik Province, West Sepik Province, Manus Province, New Ireland Province, East New Britain Province, West New Britain Province, the Autonomous Region of Bougainville)

### **III. PROJECT DESIGN MATRIX**

Both sides agreed upon the Project Design Matrix (hereinafter referred to as the "PDM") version 0 in Annex 1. The PDM will be finalized when the R/D is signed.

### **IV. PLAN OF OPERATION**

Both sides agreed upon the Plan of Operation (hereinafter referred to as the "PO") version 0 in Annex 2. The PO will be finalized when the R/D is signed.

### **V. MEASURES TO BE TAKEN BY JICA**

The following matters were confirmed in the discussion between the PNG and JICA sides:

1. Dispatch of Experts
  - (1) Project Chief Advisor/Port Policy
  - (2) Port Administration/Training
  - (3) Port Governing System(I)
  - (4) Port Governing System(II)/Project Coordinator
2. Provision of Equipment and Material  
JICA side will provide the Project with necessary equipment needed to effectively and efficiently implement the Project. The items and numbers of the equipment shall be decided by JICA within its budget.
3. Counterpart Training in Japan and/or third country  
The Counterpart Training or Group Training will be conducted within the Project budget and depend on the availability of host institutions for acquiring the knowledge and skills in necessary fields. The fields of the trainings shall be decided by JICA.

### **VI. MEASURES TO BE TAKEN BY PNG SIDE**

The following matters were confirmed in the discussion between the PNG and JICA sides:

1. Assignment of main counterpart personnel as below:
  - Project Director: Secretary for Transport, DoT
  - Project Manager: First Assistant Secretary, Maritime Transport Division (hereinafter referred to as "MTD"), DoT
  - Project Team: DoT will organize a Project Team for the Project which should be permanent during implementation of the Project. Members of the Project Team should be persons who have high motivation. The Project Team will preferably consist of six (6) to eight (8) persons.

2. Land, Facilities and Equipment  
Both sides confirmed that the principal facilities such as an office space, meeting room and utility for experts at Port Moresby shall be prepared by PNG side before the commencement of the Project.
3. Safety and Security measures  
Both sides confirmed that DoT will arrange necessary safety and security measures for JICA experts such as police escort and so on.
4. Bearing expenses necessary for:
  - implementing the Project activities such as training and site visit (travel expenses, allowance and accommodation for PNG counterpart personnel and participants)
  - maintaining and keeping in safety equipment procured by the Project.

## **VII. ADMINISTRATION OF THE PROJECT**

### **I. Joint Coordinating Committee**

For the effective and successful implementation of the Project, the Joint Coordinating Committee (JCC) will be established in order to fulfil the following functions:

- (1) To formulate and approve the annual work plan of the Project based on the PO
- (2) To review the overall progress and achievement of the Project
- (3) To make decisions on major issues arising from or in connection with the implementation of the Project

JCC will be held at least once a year. The members of JCC are stated in Annex 4.

### **2. Counterpart**

- (1) Secretary for Transport, as the Project Director, will bear overall responsibility for the administration and implementation of the Project.
- (2) First Assistant Secretary of MTD, DoT, as the Project Manager, will be responsible for the managerial and technical matters of the Project.
- (3) Staff of MTD, DOT, Policy & Research Division (hereinafter referred to as "PRD"), DOT and other divisions/related organizations, if necessary, will be counterparts of the project. PNGPCL (specifically Harbours Management Services) may be able to provide both of counterpart and resource person to the Project utilizing their experience in port administration for the declared ports.

## **VIII. RECORD OF DISCUSSIONS**

The R/D will be signed between DoT and JICA PNG Office before the commencement of the Project to determine the framework of the Project. The draft R/D is shown in Annex 4.

## **IX. OTHER RELEVANT ISSUES**

### **1. Title of the Project**

Both sides agreed to change the title of the Project as below:

Original Title: The Project for Capacity Development of Department of Transport in the Maritime Transport Sector

Revised Title: The Project for Capacity Development of Department of Transport in Port Policy and Administration

2. Alignment this Project with the government superior policy & strategy

Both sides confirmed that the Project will be strategically positioned in line with its superior policy such as NTS (National Transport Strategy) and MTTP (Medium Term Transport Plan).

3. Collaboration among relevant stakeholders

Both sides confirmed that that collaboration among related divisions and various organizations concerned to port administration is essential for the successful implementation of the Project. DoT also agreed to take up the issues on this Project in variety of meetings at the central and provincial level.

Especially, collaboration and cooperation with PNGPCL is essential for smooth and effective implementation of the Project.

4. Activities under Output 3

In the course of implementing activities under Output 3, site visits for the 14 Maritime Provinces will be expected. DoT agreed to bear these expenses for DoT staffs.

5. Counterpart personnel

DoT will encourage counterpart personnel to be actively involved in the Project both in central and provincial level. Additionally, DoT will try to employ staffs necessary for smooth implementation of the Project and further dissemination of the achievement of the Project.

Counterpart personnel assigned should not be transferred and/or resign.

End

Annex 1 Project Design Matrix (PDM) Version 0

Annex 2 Plan of Operation (PO) Version 0

Annex 3 List of Proposed Members of Joint Coordinating Committee (JCC)

Annex 4 Draft Record of Discussions (R/D)

Project Name: Project for Capacity Development of the Department of Transport in Port Policy and Administration

Duration of the Project: Three (3) years from 2014

Target Group: Project team organized by the project counterparts from MTD and PRD in DoT and other divisions/related organizations if needed

Version 0 Dates: 18 June 2013

Narrative Summary	Objectively Verifiable Indicators	Means of Verification	Important Assumptions
<p><b>Overall Goal</b> National port administration in PNG is executed smoothly through strengthening the capacity of government officials of PNG.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cases of execution of the national port administration that uses the port inventory are observed.</li> <li>- Number of ports in the port inventory is increased.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monthly report by MTD in DoT</li> <li>- Related study reports</li> </ul>	/
<p><b>Project Purpose</b> The Project Team understands the purpose of national port administration, the functions, organizations and policy measures for executing national port administration as a national government organization.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Number of ports in the port inventory reaches at more than a half of the existing ports in PNG.</li> <li>- MTD identifies "Local Designation" or position of the division officers that are necessary for executing the national port administration.</li> <li>- Mandate for executing the three (3) or more positions identified are drafted.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monthly report by MTD-in DoT</li> <li>- Progress reports by the project</li> <li>- Records on workshops and training prepared by the project</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- The priority to develop the port administration given by the DoT is maintained after termination of the project.</li> </ul>
<p><b>Output</b> 1. The Project Team clearly understands the purpose of national port administration and functions to be held as a national government agency.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ports are categorised by role and/or function,</li> <li>- More than five (5) functions are identified as necessary for executing the national port administration.</li> <li>- Differences between the national and provincial port administration are identified.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progress reports of the project</li> <li>- Records on workshops and training prepared by the project</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Necessary budget for the Project is secured.</li> <li>- Assignment of counterparts proposed is secured.</li> <li>- Counterparts assigned are not transferred and/or resign.</li> </ul>
<p>2. The Project Team clearly understands policy measures and tools for smooth execution of national port administration.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Measures to utilize the port statistics are identified.</li> <li>- Three (3) or more policy measures appropriate for the national port administration in PNG are identified.</li> <li>- Manual for evaluation on port development project is drafted.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progress reports of the project</li> <li>- Records on workshops and training prepared by the project</li> </ul>	
<p>3. Basic information regarding port and port facility in PNG will be collected and compiled as a port inventory and a port governing system is drafted as an initial stage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Survey methods for port are identified.</li> <li>- Port inventory is developed.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progress reports of the project</li> <li>- Records on workshops and training prepared by the project</li> </ul>	



Narrative Summary	Inputs	Important Assumptions
<p><b>Activities</b></p> <p>1-1 Present status (functions, powers and organization) of port administration is clarified.</p> <p>1-2 Purpose of national port administration is clarified.</p> <p>1-3 Functions to be possessed as a national government agency is clarified.</p> <p>1-4 Role demarcation amongst government agencies, provincial government and private sector in national port administration is clarified.</p> <p>2-1 Basic knowledge for a port governing system<sup>*)</sup> is acquired.</p> <p>2-2 Basic knowledge for a port inventory is acquired.</p> <p>2-3 Basic knowledge for port statistics is acquired.</p> <p>2-4 Basic knowledge for criteria/guidance such as evaluation criteria for port development project, inspection standard for port facility and so on is acquired.</p>	<p><b>Inputs from PNG</b></p> <p>a. Human Resources</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Project Director, Project Manager</li> <li>- Counterpart Personnel</li> </ul> <p>b. Facilities</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meeting space for training</li> <li>- Office space for experts and support staff</li> </ul> <p>c. Equipment</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Materials necessary for administrative work for the Project</li> </ul> <p>d. Project counterpart budget</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Payroll cost for counterparts and maintenance cost for equipment to be provided</li> <li>- Costs for communication and coordination, and administrative tasks related to the Project.</li> <li>- Expenses for business trips for port survey.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Counterparts positively participate in the technical transfer activities.</li> <li>- Counterparts conduct port survey under their own initiative.</li> <li>- DoT makes efforts to secure the cooperation of stakeholders such as provincial government, private port owner and so on.</li> </ul>
<p>3-1 A survey method for port and port facility is developed.</p> <p>3-2 Basic information regarding port and port facility is collected.</p> <p>3-3 The data obtained for a port inventory in the above is analysed and compiled.</p> <p>3-4 A port governing system is drafted.</p>	<p><b>Inputs from Japan</b></p> <p>a. Human Resources</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Four Experts as the Project Chief Advisor/Port Policy, Port administration/Training, Port Governing System (I), and Port Governing System (II) /Project Coordinator</li> </ul> <p>b. Equipment</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vehicles, office equipment, materials for training</li> </ul> <p>c. Overseas training</p>	<p><b>Pre-conditions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The priority of the project given by the DoT is maintained.</li> <li>- MTD obtains three additional officers for port service positions.</li> </ul>

<sup>\*)</sup> A port governing system is a system to categorize ports based on certain standards for administrative purposes.





Code	Activities	2013		2014				2015				2016				2017		
		III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	
1-1.	Present status (functions, powers and organization) of port administration is clarified.			■				■										
1-2.	Purpose of national port administration is clarified.			■														
1-3.	Functions to be possessed as a national government agency is clarified.					■												
1-4.	Role demarcation amongst government agencies, provincial government and private sector in national port administration is clarified.							■										
2-1.	Basic knowledge for a port governing system is acquired			■														
2-2.	Basic knowledge for a port inventory is acquired.			■														
2-3.	Basic knowledge for port statistics is acquired.					■												
2-4.	Basic knowledge for criteria/guidance such as evaluation criteria for port development project, inspection standard for port facility and so on is acquired.							■										
3-1.	A survey method for port and port facility is developed.			■														
3-2.	Basic information regarding port and port facility is collected.					■												
3-3.	The data obtained for port inventory in the above is analysed and compiled.			■		■												
3-4.	A port governing system is drafted.									■								
	<b>Project evaluation by Japanese Study Team and Government of Papua New Guinea</b>																	▲

**The member list of Joint Coordinating Committee**

1. Chairperson  
Secretary for Transport, Department of Transport (Project Director)
2. Members
  - 1) PNG Side
    - First Assistant Secretary, Maritime Transport Division (Project Manager)
    - First Assistant Secretary, Policy & Research Division
    - Assistant Secretary, Maritime Transport Division (Head of the Project Team)
    - First Assistant Secretary, Rural Transport Infrastructure Division
    - First Assistant Secretary, Maritime Security Division
    - Representatives from PNG Ports Corporation Limited
    - Representatives from National Maritime Safety Authority
    - Foreign Aid Division, Department of National Planning & Monitoring
    - Other representatives, if necessary
  - 2) Japanese Side
    - JICA Experts
    - Representative(s) of JICA PNG Office
    - Members of JICA Study Team, to be dispatched if necessary

Note: Official(s) of the Embassy of Japan in PNG may attend the Joint Coordinating Committee as observer(s).

(Draft)

**RECORD OF DISCUSSIONS**

**ON**

**“THE PROJECT FOR CAPACITY DEVELOPMENT OF DEPARTMENT  
OF TRANSPORT IN PORT POLICY AND ADMINISTRATION”**

**IN**

**THE INDEPENDENT STATE OF PAPUA NEW GUINEA**

**AGREED UPON BETWEEN**

**DEPARTMENT OF TRANSPORT**

**AND**

**JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY**

Port Moresby, XX XX, 2013

---

Mr. Shigeru SUGIYAMA  
Chief Representative  
JICA Papua New Guinea Office

---

Mr. Roy MUMU  
Secretary  
Department of Transport  
Government of Independent State of  
Papua New Guinea

Based on the minutes of meetings on the Detailed Planning Survey on Project for Capacity Development of Department of Transport in the Maritime Transport Sector (hereinafter referred to as “the Project”) signed on 18th June, 2013 between Department of Transport (hereinafter referred to as “DoT”) and the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as “JICA”), JICA had a series of discussions with DoT and relevant organizations to develop a detailed plan of the Project.

Both sides agreed the details of the Project and the main points discussed as described in the Appendix 1 and the Appendix 2, respectively, and to request their respective governments to proceed with the necessary procedures for implementation of the Project.

Both sides also agreed that DoT, the counterpart to JICA, will be responsible for the implementation of the Project in cooperation with JICA, coordinate with other relevant organizations and ensure that the self-reliant operation of the Project is sustained during and after the implementation period in order to contribute toward social and economic development of the Independent State of Papua New Guinea (hereinafter referred to as “PNG”).

The Project will be implemented within the framework of the Colombo Plan Technical Cooperation Scheme and the Note Verbales exchanged on 25<sup>th</sup> March, 2012 between the Government of Japan (hereinafter referred to as “GOJ”) and the Government of the Independent State of Papua New Guinea (hereinafter referred to as “GoPNG”)

Appendix 1: Project Description

Appendix 2: Main Points Discussed

Appendix 3: Minutes of Meetings on the Detailed Planning Survey on Project for Capacity Development of Department of Transport in the Maritime Transport Sector

## PROJECT DESCRIPTION

Both sides confirmed that there is no change in the Project Description agreed on in the minutes of meetings on the concerning Detailed Planning Survey on the Project signed on 18<sup>th</sup> June, 2013 (Appendix 3).

### **I. BACKGROUND**

PNG is composed of more than 600 small and large islands with steep mountains, rushing rivers and deep rain forests. Due to such unique landscape, there are many missing links in main highway networks. In addition to that, natural disasters such as a landslide and a flood occur frequently every year in PNG, which results in a closure of major trunk roads. In this background, movement of people and goods relies on maritime transport since land transport system remains undeveloped. Even now, 15 provinces out of 22 in total in PNG are defined as "Maritime Province" where 59% of the population do not have access to land and air transportation and depend on maritime transportation. To address these challenges, PNG puts an emphasis on maintenance and development of port facilities and strengthening administrative capacity in 'Papua New Guinea Development Strategic Plan 2010-2030' and 'Medium Term Development Plan 2011-2015'.

Existing facilities of the major ports in PNG which were constructed in 1960s-70s have been deteriorated and do not meet with growing demand and recent trend for containerization or growing size of vessels. In addition, from the viewpoint of administrative capacity, some regulatory functions have been delegated from DoT to PNG Ports Corporation Limited (hereinafter referred to as "PNGPCL") and National Maritime Safety Authority (hereinafter referred to as "NMSA") which results in confusing government's responsibilities as well as complicating decision making process.

Under such circumstances, DoT placed a policy to reinforcing the organizational power and capacity, and requested GOJ to assist the capacity development of the staffs. JICA, in response to the request, dispatched the Detailed Planning Survey Team from 5<sup>th</sup> May to 16<sup>th</sup> June 2013 to collect necessary information, discussed and agreed on the design of the Project with DoT and other authorities concerned.

### **II. OUTLINE OF THE PROJECT**

1. Title of the Project  
The Project for Capacity Development of Department of Transport in Port Policy and Administration
2. Overall Goal  
*National port administration in PNG is implemented smoothly through strengthening the capacity of the government officials in PNG.*
3. Project Purpose  
The Project Team understands the purpose of national port administration, the functions, organizations and policy measures for implementing national port administration as a national government organization.

#### 4. Outputs

- (1) The Project Team clearly understands the purpose of national port administration and functions to be possessed as a national government agency.
- (2) The Project Team clearly understands policy measures and tools for smooth implementation of national port administration.
- (3) Basic information regarding port and port facility in PNG will be collected and compiled as a port inventory and a port governing system is drafted as an initial stage.

#### 5. Activities

- 1-1 Present status (functions, powers and organization) of port administration is clarified.
- 1-2 Purpose of national port administration is clarified.
- 1-3 Functions to be possessed as a national government agency is clarified.
- 1-4 Role demarcation amongst government agencies, provincial government and private sector in national port administration is clarified.
  
- 2-1 Basic knowledge for a port governing system<sup>1)</sup> is acquired.
- 2-2 Basic knowledge for a port inventory is acquired.
- 2-3 Basic knowledge for port statistics is acquired.
- 2-4 Basic knowledge for criteria/guidance such as evaluation criteria for port development project, inspection standard for port facility and so on is acquired.
  
- 3-1 A survey method for port and port facility is developed.
- 3-2 Basic information regarding port and port facility is collected.
- 3-3 The data obtained for port inventory in the above is analysed and compiled.
- 3-4 A port governing system is drafted.

#### 6. Input

##### (1) Input by JICA

##### (a) Dispatch of Experts

- Project Chief Advisor/Port Policy
- Port Administration/Training
- Port Governing System(I)
- Port Governing System(II)/Project Coordinator

##### (b) Provision of Equipment

JICA will provide such equipment and other materials (hereinafter referred to as "the Equipment") necessary for the implementation of the Project. The equipment will become the property of the Government of PNG upon being delivered C.I.F. (cost, insurance and freight) to the PNG authorities concerned at the ports and/or airports of disembarkation.

##### (c) Counterpart Training in Japan and/or third country

JICA will receive the PNG personnel connected with the Project for technical training in Japan and/or third country. The number of counterpart personnel and the fields will be determined through discussion between both sides whenever necessity arises during the Project period.

##### (2) Input by DoT

DoT will take necessary measures to provide at its own expense:

- (a) Services of DoT's counterpart personnel and administrative personnel as referred to in II-7;
- (b) Suitable office space with necessary equipment;

---

<sup>1</sup> A port governing system is a system to categorize ports based on certain standards for administrative purposes.

- (c) Supply or replacement of machinery, equipment, instruments, vehicles, tools, spare parts and any other materials necessary for the implementation of the Project other than the equipment provided by JICA;
- (d) Means of transport and travel allowances for counterpart personnel and administrative personnel as referred to in II-7;
- (e) Information as well as support in obtaining medical service;
- (f) Credentials or identification cards;
- (g) Available data (including maps and photographs) and information related to the Project;
- (h) Expenses necessary for transportation within PNG of the equipment referred to in II-6 (1) as well as for the installation, operation and maintenance thereof; and
- (i) Necessary facilities to the JICA experts for the remittance as well as utilization of the funds introduced into PNG from Japan in connection with the implementation of the Project

## 7. Implementation Structure

The Project organization chart is given in the Annex 3. The roles and assignments of relevant organizations are as follows:

- (1) DoT
  - (a) Project Director  
Secretary for Transport, DoT, as the Project Director, will bear overall responsibility for the administration and implementation of the Project.
  - (b) Project Manager  
First Assistant Secretary of Maritime Transport Division, DoT, as the Project manager, will be responsible for the managerial and technical matters of the Project.
  - (c) Counterparts  
Staff of Maritime Transport Division (hereinafter referred to as "MTD"), DOT, Policy Research Division (hereinafter referred to as "PRD"), DOT and other divisions/related organizations, if necessary, will be counterparts of the Project. PNGPCL (specifically Harbours Management Services) may be able to provide both of counterpart and resource person to the Project utilizing their experience in port administration for the declared ports.
  - (d) Counterpart Personnel  
DoT will organize a Project Team for the Project which should be permanent during implementation of the Project. Members of the project team should be persons who have high motivation. The Project Team will preferably consist of six (6) to eight (8) persons.  
DoT will encourage counterpart personnel to be actively involved in the Project both in central and provincial level. Additionally, DoT will try to employ staffs necessary for smooth implementation of the Project and further dissemination of the achievement of the Project.  
Counterpart personnel assigned should not be transferred and/or resign.
  - (e) JICA Experts  
The JICA experts will give necessary technical guidance, advice and recommendations to DoT on any matters pertaining to the implementation of the Project.
- (2) Joint Coordinating Committee  
Joint Coordinating Committee (hereinafter referred to as "JCC") will be established in order to facilitate inter-organizational coordination. JCC will be held at least once a year and whenever deems it necessary. JCC will approve an annual work plan, review overall progress, conduct monitoring and evaluation of the Project, and exchange opinions on major issues that arise during the implementation of the Project. A list of proposed members of JCC is shown in the Annex 4.

8. Project Sites and Beneficiaries

- (1) Project Sites
  - (a) Project head office: Port Moresby
  - (b) Target area: 15 Maritime Provinces
- (2) Beneficiaries
  - (a) Staffs at concerned divisions of DoT
  - (b) Staffs at concerned divisions of PNGPCL and NMSA
  - (c) Staff of the provincial government

9. Duration

The duration of the technical cooperation for the Project under this Attached Document will be 3 years from when the first JICA expert(s) are dispatched.

10. Reports

- (1) Work Plan on annual basis until the Project completion
- (2) Project Completion Report at the time of the Project completion
- (3) Other reports, if necessary

11. Environmental and Social Considerations

DoT agreed to abide by 'JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations' in order to ensure that appropriate considerations will be made for the environmental and social impacts of the Project.

**III. UNDERTAKINGS OF DOT AND GOPNG**

1. DoT and GoPNG will take necessary measures to:

- (1) ensure that the technologies and knowledge acquired by the PNG nationals as a result of Japanese technical cooperation contributes to the economic and social development of PNG, and that the knowledge and experience acquired by the personnel of PNG from technical training as well as the equipment provided by JICA will be utilized effectively in the implementation of the Project; and
- (2) grant privileges, exemptions and benefits to the JICA experts referred to in II-6 (1) above and their families, which are no less favourable than those granted to experts of third countries performing similar missions in PNG under the Colombo Plan Technical Cooperation Scheme.

2. DoT and GoPNG will take necessary measures to:

- (1) provide security-related information as well as measures such as police escort to the pilot sites to ensure the safety of the JICA experts;
- (2) permit the JICA experts to enter, leave and sojourn in PNG for the duration of their assignments therein and exempt them from foreign registration requirements and consular fees.
- (3) exempt from taxes and any other charges on the equipment, machinery and other material necessary for the implementation of the Project;
- (4) exempt from income tax and charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowances paid to them and/or remitted to them from abroad for their services in connection with the implementation of the Project; and
- (5) meet taxes and any other charges on the equipment, machinery and other material, referred to in II-6 above, necessary for the implementation of the Project.

Other privileges, exemptions and benefits will be provided in accordance with the Note Verbales exchanged on 25<sup>th</sup> March, 2012 between GOJ and GoPNG.



3. GoPNG will bear claims, if any arises, against the JICA experts 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 wilful misconduct on the part of the JICA experts.

#### **IV. EVALUATION**

JICA and DoT will jointly conduct the Terminal evaluation during the last six (6) months of the cooperation term.

JICA will conduct the following evaluations and surveys to mainly verify sustainability and impact of the Project and draw lessons. DoT is required to provide necessary support for them.

1. Ex-post evaluation three (3) years after the Project completion, in principle
2. Follow-up surveys on necessity basis

#### **V. PROMOTION OF PUBLIC SUPPORT**

For the purpose of promoting support for the Project, DoT will take appropriate measures to make the Project widely known to the people of PNG.

#### **VI. MUTUAL CONSULTATION**

JICA and DoT will consult each other whenever any major issues arise in the course of Project implementation.

#### **VII. AMENDMENTS**

The record of discussions may be amended by the minutes of meetings between JICA and DoT. The minutes of meeting will be signed by authorized persons of each side who may be different from the signers of the record of discussions.

- Annex 1 Logical Framework (Project Design Matrix: PDM)
- Annex 2 Plan of Operation
- Annex 3 Project Organization Chart
- Annex 4 List of Members of Joint Coordinating Committee (JCC)

### MAIN POINTS DISCUSSED

1. Alignment this Project with the government superior policy & strategy

Both sides confirmed that the Project will be strategically positioned in line with its superior policy such as NTS (National Transport Strategy) and MTTP (Medium Term Transport Plan).

2. Collaboration among relevant stakeholders

Both sides confirmed that that collaboration among related divisions and various organizations concerned to port administration is essential for the successful implementation of the Project. DoT also agreed to take up the issues on this Project in variety of meetings at the central and provincial level.

Especially, collaboration and cooperation with PNG Ports Corporation Limited is essential for smooth and effective implementation of the project.

3. Activities under Output 3

In the course of implementing activities under Output 3, site visits of the 14 Maritime Provinces a number of site visits will be expected. DoT agreed to bear these expenses for DoT staffs.

4. Counterpart personnel

DoT will organize a project team for the Project which should be permanent during implementation of the Project. Members of the project team should be persons who have high motivation. The project team will preferably consist of six (6) to eight (8) persons.

DoT will encourage counterpart personnel to be actively involved in the Project both in central and provincial level. Additionally, DoT will try to employ staffs necessary for smooth implementation of the Project and further dissemination of the achievement of the Project.

Counterpart personnel assigned should not be transferred and/or resign.

11

Project Design Matrix (PDM)

Annex 1

Project Name: Project for Capacity Development of the Department of Transport in Port Policy and Administration

Duration of the Project: Three (3) years from 2014

Target Group: Project team organized by the project counterparts from MTD and PRD in DoT and other divisions/related organizations if needed

Version 0 Dates: 18 June 2013

Narrative Summary	Objectively Verifiable Indicators	Means of Verification	Important Assumptions
<p><b>Overall Goal</b> National port administration in PNG is executed smoothly through strengthening the capacity of government officials of PNG.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cases of execution of the national port administration that uses the port inventory are observed.</li> <li>- Number of ports in the port inventory is increased.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monthly report by MTD in DoT</li> <li>- Related study reports</li> </ul>	/
<p><b>Project Purpose</b> The Project Team understands the purpose of national port administration, the functions, organizations and policy measures for executing national port administration as a national government organization.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Number of ports in the port inventory reaches at more than a half of the existing ports in PNG.</li> <li>- MTD identifies "Local Designation" or position of the division officers that are necessary for executing the national port administration.</li> <li>- Mandate for executing the three (3) or more positions identified are drafted.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monthly report by MTD-in DoT</li> <li>- Progress reports by the project</li> <li>- Records on workshops and training prepared by the project</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- The priority to develop the port administration given by the DoT is maintained after termination of the project.</li> </ul>
<p><b>Output</b> 1. The Project Team clearly understands the purpose of national port administration and functions to be held as a national government agency.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ports are categorised by role and/or function,</li> <li>- More than five (5) functions are identified as necessary for executing the national port administration.</li> <li>- Differences between the national and provincial port administration are identified.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progress reports of the project</li> <li>- Records on workshops and training prepared by the project</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Necessary budget for the Project is secured.</li> <li>- Assignment of counterparts proposed is secured.</li> <li>- Counterparts assigned are not transferred and/or resign.</li> </ul>
<p>2. The Project Team clearly understands policy measures and tools for smooth execution of national port administration.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Measures to utilize the port statistics are identified.</li> <li>- Three (3) or more policy measures appropriate for the national port administration in PNG are identified.</li> <li>- Manual for evaluation on port development project is drafted.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progress reports of the project</li> <li>- Records on workshops and training prepared by the project</li> </ul>	
<p>3. Basic information regarding port and port facility in PNG will be collected and compiled as a port inventory and a port governing system is drafted as an initial stage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Survey methods for port are identified.</li> <li>- Port inventory is developed.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progress reports of the project</li> <li>- Records on workshops and training prepared by the project</li> </ul>	

Narrative Summary	Inputs	Important Assumptions
<p><b>Activities</b>                      1-1 Present status (functions, powers and organization) of port administration is clarified.                      1-2 Purpose of national port administration is clarified.                      1-3 Functions to be possessed as a national government agency is clarified.                      1-4 Role demarcation amongst government agencies, provincial government and private sector in national port administration is clarified.</p> <hr/> <p>2-1 Basic knowledge for a port governing system*<sup>3</sup> is acquired.                      2-2 Basic knowledge for a port inventory is acquired.                      2-3 Basic knowledge for port statistics is acquired.                      2-4 Basic knowledge for criteria/guidance such as evaluation criteria for port development project, inspection standard for port facility and so on is acquired.</p>	<p><b>Inputs from PNG</b>                      a. Human Resources                      - Project Director, Project Manager                      - Counterpart Personnel                      b. Facilities                      - Meeting space for training                      - Office space for experts and support staff                      c. Equipment                      - Materials necessary for administrative work for the Project                      d. Project counterpart budget                      - Payroll cost for counterparts and maintenance cost for equipment to be provided                      - Costs for communication and coordination, and administrative tasks related to the Project.                      - Expenses for business trips for port survey.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Counterparts positively participate in the technical transfer activities.</li> <li>- Counterparts conduct port survey under their own initiative.</li> <li>- DoT makes efforts to secure the cooperation of stakeholders such as provincial government, private port owner and so on.</li> </ul>
<p>3-1 A survey method for port and port facility is developed.                      3-2 Basic information regarding port and port facility is collected.                      3-3 The data obtained for a port inventory in the above is analysed and compiled.                      3-4 A port governing system is drafted.</p>	<p><b>Inputs from Japan</b>                      a. <u>Human Resources</u>                      - Four Experts as the Project Chief Advisor/Port Policy, Port administration/Training, Port Governing System (I), and Port Governing System (II) /Project Coordinator                      b. <u>Equipment</u>                      - Vehicles, office equipment, materials for training                      c. <u>Overseas training</u></p>	<p style="text-align: center;"><b>Pre-conditions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The priority of the project given by the DoT is maintained.</li> <li>- MTD obtains three additional officers for port service positions.</li> </ul>

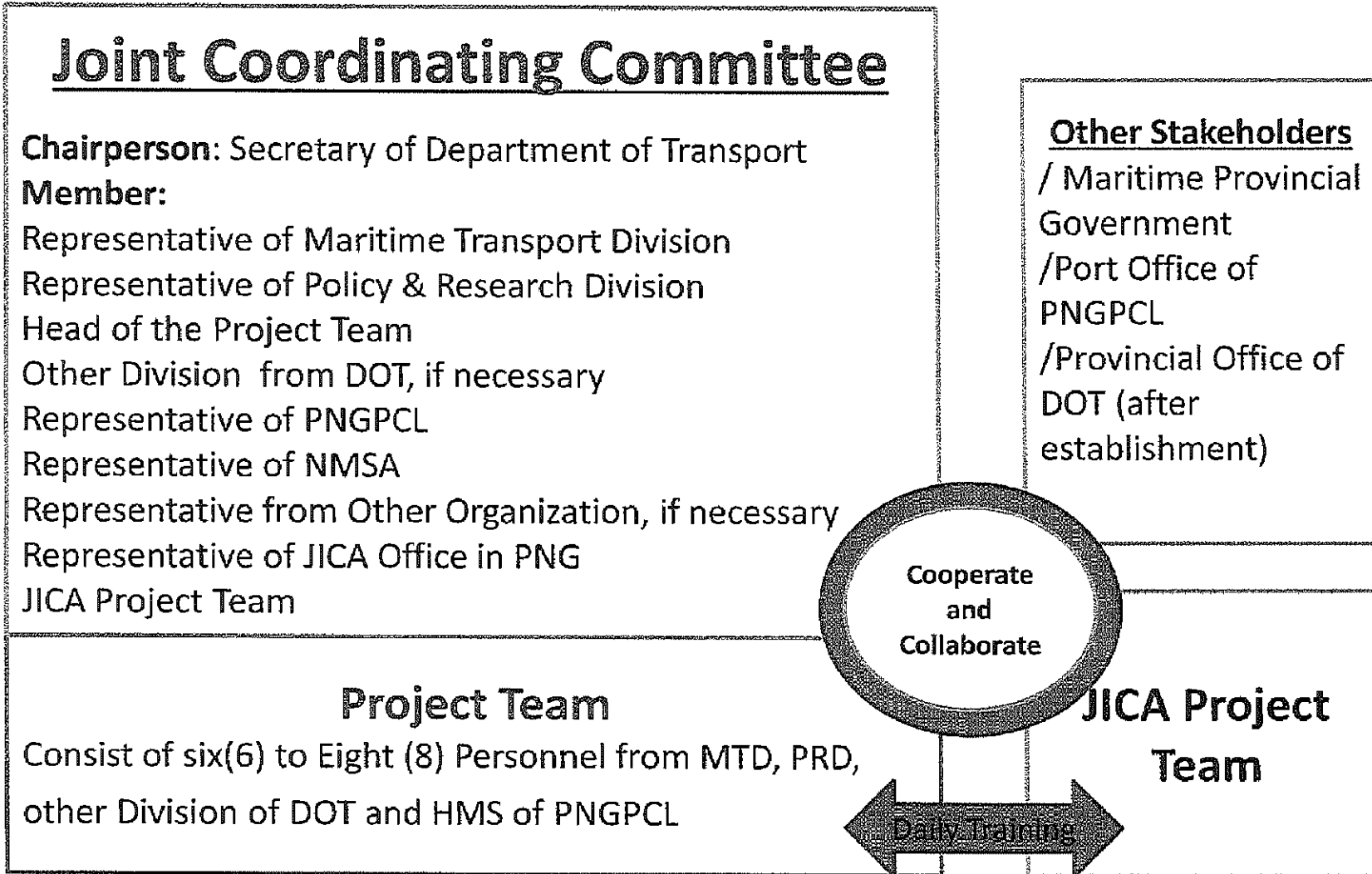
\*<sup>3</sup>) A port governing system is a system to categorize ports based on certain standards for administrative purposes.



Handwritten mark: a stylized 'A' or signature.

Draft Plan of Operation (PO) Project Name: Project for Capacity Development of the Department of Transport in Port Policy and Administration															Annex 2		
Version 0, Date: 18 June 2013																	
Code	Activities	2013		2014				2015				2016				2017	
		III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
1-1.	Present status (functions, powers and organization) of port administration is clarified.			█	█	█	█	█	█								█
1-2.	Purpose of national port administration is clarified.			█	█	█											
1-3.	Functions to be possessed as a national government agency is clarified.					█	█	█	█								
1-4.	Role demarcation amongst government agencies, provincial government and private sector in national port administration is clarified.							█	█	█	█	█					
2-1.	Basic knowledge for a port governing system is acquired			█	█	█											
2-2.	Basic knowledge for a port inventory is acquired.			█	█	█	█										█
2-3.	Basic knowledge for port statistics is acquired.					█	█	█	█								
2-4.	Basic knowledge for criteria/guidance such as evaluation criteria for port development project, inspection standard for port facility and so on is acquired.							█	█	█	█	█	█	█	█		
3-1.	A survey method for port and port facility is developed.			█	█	█	█										█
3-2.	Basic information regarding port and port facility is collected.					█	█	█	█	█	█	█					
3-3.	The data obtained for port inventory in the above is analysed and compiled.			█		█	█	█	█	█	█	█	█	█	█		
3-4.	A port governing system is drafted.									█	█	█	█	█	█		
<b>Project evaluation by Japanese Study Team and Government of Papua New Guinea</b>																	▲

Handwritten mark: a stylized signature or initials.



NA

**The member list of Joint Coordinating Committee**

1. Chairperson  
Secretary for Transport, Department of Transport (Project Director)
2. Members
  - 1) PNG Side
    - First Assistant Secretary, Maritime Transport Division (Project Manager)
    - First Assistant Secretary, Policy & Research Division
    - Assistant Secretary, Maritime Transport Division (Head of the Project Team)
    - First Assistant Secretary, Rural Transport Infrastructure Division
    - First Assistant Secretary, Maritime Security Division
    - Representatives from PNG Ports Corporation Limited
    - Representatives from National Maritime Safety Authority
    - Foreign Aid Division, Department of National Planning & Monitoring
    - Other representatives, if necessary
  - 2) Japanese Side
    - JICA Experts
    - Representative(s) of JICA PNG Office
    - Members of JICA Study Team, to be dispatched if necessary

Note: Official(s) of the Embassy of Japan in PNG may attend the Joint Coordinating Committee as observer(s).

## 付属資料2 プロジェクト概要表 (PDM)

案件名：運輸省港湾政策及び行政能力強化プロジェクト

協力期間：2014年から3年間

ターゲット・グループ：運輸省 MTD、PRD 及び必要に応じ他の部署・関連組織のカウンターパートにより構成するプロジェクトチームを対象とする。

第0版 (2013年6月18日作成)

プロジェクト要約	達成指標	指標の検証手段	外部条件
<b>上位目標</b> プロジェクトチームメンバーの能力強化を通じ、パプアニューギニアにおける港湾行政が円滑に遂行される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾台帳が実際の港湾行政に活用されている状態</li> <li>港湾台帳に整理される港湾の数が増えている状態</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸省 MTD の月報</li> <li>関連の調査報告書</li> </ul>	
<b>プロジェクト目標</b> プロジェクトチームメンバーが、政府機関として港湾行政を適切に遂行するために、港湾行政の目的、機能、組織及び政策手段に係る能力が強化される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾台帳に整理される港湾の数が全国の凡その港湾数の半分以上を超える状態</li> <li>港湾行政を遂行するために必要な職席を特定できる状態</li> <li>3つ以上の職席の職務内容を整理できる状態</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸省 MTD の月報</li> <li>プロジェクトが作成する業務進捗報告書</li> <li>プロジェクトが行うワークショップ及び研修に係る報告書</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本プロジェクト終了後も DoF が港湾行政改革に与える優先度が変わらない。</li> </ul>
<b>成果</b> 1. プロジェクトチームメンバーが、国家としての港湾行政の目的及び政府機関として有すべき機能を明確に理解する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾を役割或いは機能ごとに分類できる状態</li> <li>国が有すべき港湾行政の機能を5つ以上整理できる状態</li> <li>国と地方の港湾行政の違いが分かる状態</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プロジェクトが作成する業務進捗報告書</li> <li>プロジェクトが行うワークショップ及び研修に係る報告書</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プロジェクトに係る必要経費が確保されること</li> <li>提言しているカウンターパートが確実に配置されること</li> </ul>
2. プロジェクトチームメンバーが、港湾行政を遂行するために必要となる政策手段（港湾制度、港湾台帳、港湾統計、各種基準等）の内容を明確に理解する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾統計の利用方法が分かる状態</li> <li>港湾行政に必要となる政策手段を3つ以上特定できる状態</li> <li>港湾開発計画の評価マニュアル(案)が準備できる状態</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プロジェクトが作成する業務進捗報告書</li> <li>プロジェクトが行うワークショップ及び研修に係る報告書</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>これらのカウンターパートが異動・離職しないこと</li> </ul>
3. パプアニューギニアに存在する港湾及び港湾施設の基礎情報が港湾台帳として収集・整理され、港湾制度 <sup>*)</sup> の導入にあたっての基礎が整備される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾調査方法が習得される状態</li> <li>港湾台帳が整備される状態</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プロジェクトが作成する業務進捗報告書</li> <li>プロジェクトが行うワークショップ及び研修に係る報告書</li> </ul>	



プロジェクト要約	投入	外部条件
<b>活動</b> 1-1 港湾行政の実態（権限及び組織）が整理される。 1-2 港湾行政の目的が明確に整理される。 1-3 政府機関が有すべき港湾行政の機能が明確に整理される。 1-4 港湾行政における国、港湾管理者（公社等）、地方公共団体、民間の役割が明確に整理される	<b>PNG側の投入</b> <b>a. 人員</b> ・ プロジェクトディレクター及びマネジャー ・ カウンターパート要員 <b>b. 施設</b> ・ 研修スペース ・ 執務スペース <b>c. 機材</b> ・ 港湾調査機材、研修用材料 <b>d. 運営経費</b> ・ カウンターパートにかかる人件費、供与機材の維持管理費（光熱水道費） ・ 通信連絡費、その他プロジェクトに関係する事務費等 ・ 港湾調査のためカウンターパートの地方出張にかかる経費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ カウンターパートが積極的に技術移転活動に参加すること</li> <li>・ カウンターパートが港湾調査を自主的に行うこと</li> <li>・ 港湾調査のため、運輸省が主体的に PNG 港湾公社、地方政府、民間港湾事業者等の協力を得る努力をすること</li> </ul>
2-1 港湾制度に関する基礎的事項が習得される。 2-2 港湾台帳に関する基礎的事項が習得される。 2-3 港湾統計に関する基礎的事項が習得される。 2-4 港湾に係る指導基準（計画評価基準、港湾施設検査基準等）に関する基礎的事項が習得される。	<b>日本側の投入</b> <b>a. 人員</b> ・ 専門家 4 名：総括/港湾政策、港湾行政/研修計画、港湾制度 I、港湾制度 II/業務調整 <b>b. 機材</b> ・ 車両、事務機器、研修用機材・材料 <b>c. 海外研修</b>	<b>前提条件</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本プロジェクトに与える運輸省の優先度が変わらない。</li> <li>・ MTD において港湾担当職員 3 名の新規採用が行われる。</li> </ul>

\*)港湾制度とは、行政の目的のために、一定の基準に則って港湾を分類する制度のことを指す。

作業工程 (PO)

案件名: 運輸省港湾政策及び行政能力強化プロジェクト

第0版 2013年6月18日作成

番号	活動	2013		2014				2015				2016				2017			
		III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		
1-1.	港湾行政の実態(権限及び組織)が整理される。			■■■■■															
1-2.	港湾行政の目的が明確に整理される。			■■■■■															
1-3.	政府機関が有すべき港湾行政の機能が明確に整理される。					■■■■■													
1-4.	港湾行政における国、港湾管理者(公社等)、地方公共団体、民間の役割が明確に整理される。							■■■■■											
2-1.	港湾制度に関する基礎的事項が習得される。			■■■■■															
2-2.	港湾台帳に関する基礎的事項が習得される。																	■■■■■	
2-3.	港湾統計に関する基礎的事項が習得される。					■■■■■													
2-4.	港湾に係る指導基準(計画評価基準、港湾施設検査基準等)に関する基礎的事項が習得される。							■■■■■											
3-1.	港湾及び港湾施設の調査方法が習得される。			■■■■■															■■■■■
3-2.	港湾及び港湾施設の基礎情報を収集する。					■■■■■													
3-3.	港湾台帳が整備される。			■■■■■				■■■■■											
3-4.	港湾制度が検討される。																	■■■■■	
	合同評価調査団によるプロジェクト評価																	▲	

4. 現地調査行程

現地調査行程

日数		日付	曜日	行程	宿泊地	備考
小山	寺尾					
1		2013/5/4	土	成田⇒ポートモレスビー	機中	
2		2013/5/5	日	ポートモレスビー着	ポートモレスビー	
3		2013/5/6	月	JICA「パ」国事務所 在「パ」国日本大使館表敬 運輸省表敬(次官・政策調 査・海上交通)	ポートモレスビー	
4		2013/5/7	火	運輸省	ポートモレスビー	
5		2013/5/8	水	運輸省キックオフ会議 船舶代理店	ポートモレスビー	
6		2013/5/9	木	ICCC PNGPCL	ポートモレスビー	
7		2013/5/10	金	IPBC	ポートモレスビー	
8		2013/5/11	土	現地業務	ポートモレスビー	
9		2013/5/12	日	現地業務	ポートモレスビー	
10		2013/5/13	月	運輸省	ポートモレスビー	
11		2013/5/14	火	運輸省CWTP 船会社	ポートモレスビー	
12		2013/5/15	水	ADB NMSA	ポートモレスビー	
13		2013/5/16	木	民間港湾(Ruvuvu)	ポートモレスビー	
14		2013/5/17	金	運輸省	ポートモレスビー	
15		2013/5/18	土	現地業務	ポートモレスビー	
16	1	2013/5/19	日	現地業務、成田発(寺尾)	ポートモレスビー	
17	2	2013/5/20	月	PNGPCL(HMS)、POM着(寺尾)	ポートモレスビー	
18	3	2013/5/21	火	運輸省CWTP PNGPCL	ポートモレスビー	
19	4	2013/5/22	水	NMSA	ポートモレスビー	
20	5	2013/5/23	木	レイへ移動 PNGPCL(レイ港) 民間港湾	レイ	
21	6	2013/5/24	金	モロベ州政府 民間港湾 船舶代理店	レイ	
22	7	2013/5/25	土	PNG太平洋セメント	レイ	
23	8	2013/5/26	日	マダンへ移動	マダン	
24	9	2013/5/27	月	PNGPCL(マダン港) 民間港湾	マダン	
25	10	2013/5/28	火	マダン州政府 ポートモレスビーへ移動	ポートモレスビー	
26	11	2013/5/29	水	運輸省	ポートモレスビー	
27	12	2013/5/30	木	JICA、運輸省	ポートモレスビー	
28	13	2013/5/31	金	TSSP(AusAID)	ポートモレスビー	
29	14	2013/6/1	土	現地業務	ポートモレスビー	
30	15	2013/6/2	日	現地業務	ポートモレスビー	
31	16	2013/6/3	月	運輸省	ポートモレスビー	
32	17	2013/6/4	火	運輸省	ポートモレスビー	
33	18	2013/6/5	水	運輸省詳細調査結果説明会議	ポートモレスビー	
34	19	2013/6/6	木	民間港湾(NapaNapa Refinery)	ポートモレスビー	
35	20	2013/6/7	金	運輸省	ポートモレスビー	
36	21	2013/6/8	土	現地業務	ポートモレスビー	
37	22	2013/6/9	日	現地業務	ポートモレスビー	
38	23	2013/6/10	月	JICA	ポートモレスビー	
39	24	2013/6/11	火	運輸省CWPT	ポートモレスビー	
40	25	2013/6/12	水	PNGPCL(HMS)	ポートモレスビー	
41	26	2013/6/13	木	運輸省	ポートモレスビー	
42	27	2013/6/14	金	運輸省M/M説明会議 JICA	ポートモレスビー	
43	28	2013/6/15	土	現地業務	ポートモレスビー	
44	29	2013/6/16	日	ポートモレスビー⇒シドニー	機中	
45	30	2013/6/17	月	シドニー⇒成田		

5. 面談者リスト

面談者リスト

組織	役職	氏名
協和海運	定期船部部長代理 定期船部 課長 定期船部	森田 庸介 金津 良紀 飯塚 明彦
在PNG日本国大使館	参事官 一等書記官 一等書記官 二等書記官	阿部 智 高濱 美樹 片岡 歴 宍戸 公
PNG太平洋セメント(株)	副社長 (Lae)	斎藤 義正
Department of Transport (DOT)	Secretary Deputy Secretary (technical Services) FAS, Maritime Transport Division (MTD) AS, MTD FAS, Policy & Research Division (PRD) AS, PRD Principal Policy Officer, PRD Policy Development Advisor (TSSP) FAS, Maritime Security Division (MSD) Maritime Security Officer, MSD Project Manager, CWTP FAS, Rural Transport Infra. Dev. Division Engineer, RTIDD	Roy, H. MUMU Kevin LUANA Charles K SINIU Manau SUU Mgabi HAODA Philemon MEAPA Sent RAIYA Manfred Ruzsicaka Mathew Wowoni Sylvester ADEMA Robert Kaul Joseph Kunda Trisha Kuniala
PNGPCL	Chief Maritime Compliance Officer Regulation & Compliance Manager Compliance Co-ordinator (HMS.) Compliance Co-ordinator(HMS) Donar & Int'l relations Manager Senior Engineer Act. Business Manager (Lae port) Civil Engineer (Lae port) Business Manager (Madang port)	Paul M. Unas Martin Ginyau Mike O. Pangheen Ben Ninge Tomba David Peter Dulama Mou Chris Mansing Megan V. Ngutlick Joseph Lou
NMSA	General Manager Executive Manager, Maritime Operations	Chris Rupen Nurur A. Rahman
ICCC	Principal Analyst - Services Regulatory Affairs Manager Technical Advisor (AusAID)	Bonny Riowa Jack Timi Keith Hutchinson
IPBC	Senior Portfolio Manager Portfolio Manager	Evangellne Taunao Mosley Elly
TSSP-AusAID	Senior Policy Advisor (Transport) Assistant Program Manager	Philip Warren Parulu Kwarara
ADB	Project Management Specialist	Jagath Pethawadu
Morobe Province	Administrator	Geoving Bilong
Madang Province	Maritime Transport Inspector	Pascal Yali
deugro LIMITED	Manager Operatoin Branch Manager (Lae)	Graham Magoffin Ronald Simon Anthony Karam
Consort Express	Branch Manager Office Manager	Steve Tyson Diana Pahau
Avenell Eng. System	Project Manager	Michael Nye
South Sea Line	General Manager (Lae)	Bob Hall
Frabelle PNG Ltd.	General Manager (Lae)	James Johnston
Lutheran Shipping	Stevedoring Manager (Lae) Fleet Operations Manager (Madang)	Tepe Mari John Joshua
RD Fishing (PNG) LTD.	Asst. Vice President (Madang) Vice Presi.- Admini (Madang)	Michael B. Timoteo Vincente E. Rivera Jr.

## 6. 現地調査議事録

### 運輸省港湾政策及び行政能力強化プロジェクト詳細計画策定調査(港湾行政)

日 時	平成 25 年 4 月 23 日 (火) 13 : 30 ~ 14 : 15
訪 問 先	協和海運本社
相 手	定期船部部长代理 森田庸介、課長 金津良紀、 定期船部 飯塚明彦
当 方	小山
目 的	PNG への航路情報収集
手交資料等	質問書
入手資料等	—
内 容 :	<p>① PNG への配船状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>定期船 2 隻以上 (運航スケジュール表)。今年に入って 2 隻に落ち着いている。往路は Rabaul、Lae、Port Moresby (POM) 経由で AUS の Townsville、復路は日本または中国・韓国に直行している。</li> <li>定期船 2 隻は 12,000t クラスの新造船で、一航海 5 週間程度で配船している。</li> </ul> <p>② PNG の港の課題 (施設、管理運営・手続き、組織体制等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Port Moresby、Lae 港ともに施設が不足しており船混みが激しい状況にある。また、背後ヤードが狭く、車両や空のコンテナは港の外に置き場を確保している状況である。</li> <li>荷役は 1 社が独占しているため、コスト高であり、時間もかかっている。手続きはマニュアルである。</li> <li>Lae 港では ADB 資金で中国企業が新規港湾の整備を開始している。また、自己資金による岸壁整備も継続している。モバイルクレーンを導入したが、舗装地区が限られているため、利用は限定的となっている。</li> <li>Madang 港では中国系ニッケル企業が既存商港ではなくビスマック地区に係留施設を整備し、そこを使っている。商港は喫水が浅いと聞いている。</li> </ul> <p>③ PNG の港湾・海運の行政上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>例えば、Lae 港からフィーダー船 (内航船) を使って地方港に輸送する場合、Lae 港で通関を切って内貨扱いにしなければならない。そのため、地方港の業者 (コンサイニー) が Lae 港に来て手続きをする必要があり、時間がかかり大きな手間であり、また貨物が滞留する原因にもなっている。通常は外貨のままフィーダー輸送し、最終荷揚げ地で通関するのが普通である。</li> <li>PNG の港で Port State Control (PSC) は受けたことがない。一方、Gate Control は厳格に実施されているようである。</li> <li>POM の近くに Curtain Brothers (民間建設会社) が整備した専用港湾 (Motukea) があり、PNG 資材専用であったが、POM の船混みが激しいので、一般貨物船の利用を PCL が許可している。税関も設置されている。PCL が高額の使用料を取っているようである。したがって、Motukea の施設使用料は高いものとなっている。</li> </ul> <p>④ PNG プロジェクトと荷動きの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日系企業がらみの POM 施設は 8~9 割程度の工事が終了し、船荷は収まっている。</li> <li>荷動きは順調である。PNG は輸入が主であり、車両、コンテナ、建機、大型タイヤなどが主要貨物である。一方、PNG からの輸出は農産品 (コーヒー) 程度である。</li> </ul>

⑤ 沿岸海運の状況

- ・自国籍の4社〔Swire (Consort)、Carpenters、Rabaul Shipping、Bismarck Shipping〕が内航を行っているが、料金が安い。
- ・自船貨物に限って申請すれば国内港間輸送が認められている (Coastal Permit)。
- ・カボタージュの具体的事例は知らない。

⑥ 現地代理店の紹介

- ・deugro PNG という代理店があるので、連絡を頂ければ紹介する。

本プロジェクトは3~4年を要する技術協力プロジェクトである。引き続き、情報提供や協力をお願いする。

日 時	5月8日(水) 14:30~15:40
訪 問 先	deugro (PNG) Limited
相 手	Mr. Graham Magoffin, Branch Manager Mr. Ronald Simon, Operation Staff
当 方	小山
目 的	港湾行政についての意見聴取
手交資料等	質問書
入手資料等	

内 容 :

- ・PNGPCLによる港湾運営は、高コスト・非効率でどうしようもない。
- ・まず、ヤードの蔵置費用が非常に高い。門型のRTGを整備したのは良いが料金が上がっている〔新しいCEO(昨年交代)になって料金が上がった〕。またよく故障する。荷主の方も港外に用地を確保しにくいので港に蔵置しがちである。
- ・PCL、税関、検疫の連携が非常によくはない。またPCLの顧客に対する対応、情報提供もよくない。税関、検疫も非常に非効率である。手続きに時間がかかりすぎている。
- ・これらのことが重なって、貨物の持ち出しに2週間もかかる場合がある。その分、費用が非常に高くなるということである。
- ・ステベが1社なので競争原理が働いていない。
- ・PCLはまともな運営をしているとはいえない。CorporateではなくAuthorityである。Service Providerの振りをしているが、実際はPolice manであり、Regulatorである。
- ・Pilotが1つであるのも問題である。予定どおり入港できない場合がよくある。そうすると荷卸し荷積みのすべてがくるい、これも高コストの原因である。
- ・対岸のMotukea港の方が相当に安い、また効率的である。POMは政府が関与しているため、非効率で高コストであると考えられる。
- ・現在湾奥で新しい港湾が民間の手により開発されている。AESというAUSの会社が1999年のSea Leaseを得て事業を始めている。これはEIAに基づきEPA(Environment Protection Agency)が許可したものである。誰から海域を借りる許可を得ているのかは知らない。(開発会社Avenell Engineering System Ltd, Andrew Avnell, managing director)
- ・DoTやPCLに対する要求等はない。むしろICCCに対して要求がある。適正な価格になるように指導してほしいと要求している。
- ・Manifestoを3カ月分ハードコピーで提供する。準備ができれば連絡する。

- ・ Lae 港の代理店を紹介するので、日程が決まったら連絡してくれ。

**参考**

- ・ Motukes との料金の比較

PCL の POM の場合：40'コンテナ 100～150 USD/day

Motukea の場合 : 40'コンテナ 6.20 USD/day

日 時	5月8日(水) 9:10～10:40
訪 問 先	Maritime Transport Division (MTD)、DoT
相 手	Mr. Siniu, First Assitant Secretary, DoT 他、全8名(出席者:別添資料)
当 方	JICA: 谷口、中川、小山
目 的	詳細調査の目的、今後の進め方、作業依頼等
手交資料等	調査目的、質問書、整理表、職員確認表
入手資料等	

内 容:

① Mr. Siniu, FAS of DoT の挨拶

- ・ ADB や AusAID の援助は既に受けているが、Maritime 分野での JICA 援助は初めてである。人材育成の支援は非常に重要であり、感謝している。
- ・ PCL や NMSA も DoT の傘下である。港湾関係の権限は“Harbour Act 1963”に基づき PNGPCL に委任しているが戻すようにしたい。
- ・ そのためにも知識やノウハウがほしい。地方出張も十分にアレンジする。

② JICA 谷口氏の挨拶と詳細調査の目的説明 (Inception paper に沿って説明)

- ・ 人材育成のプロジェクトであり、今回は港湾行政中心の協力となる。
- ・ 詳細調査で実行可能な協力の内容にしたい。
- ・ JICA としての責任を果たすので、関係機関と連携して協力をお願いする。

③ 小山が権限整理表と質問書及び MTD 職員記入表を説明

④ 意見交換

- ・ (Siniu) 資料の内容は理解した。応えられるように準備する。
- ・ (Siniu) 小山の机と椅子を MTD 内に用意する。
- ・ (Raiya, Siniu) 地方出張に費用について次官の指示があるので MTD で用意する。
- ・ (MSD, Raiya) ISPS 関係の保安や海事関係のプロジェクトは別になるのか。
- ・ 今回はコンサルタンを雇えなかったので、別にならざるを得ない。
- ・ 海事行政について、船の貨物量や入港数など港湾に関係する分野は対応可能であるが、船舶の登録・検査・保安を扱うのは難しい。港湾の保安は対応可能である。
- ・ (Suu) MTD には船舶登録の権限がある。これをどう扱うかの整理が必要である。
- ・ (MTD) DoT は地方に事務所は持っていない。NMSA は 5 カ所に事務所がある。パラウルともう 1 カ所に DoT の職員を置いている。
- ・ (Siniu 他) 新しい次官は PCL に委任 (delegate) した権限を取り戻す意向をもっている。移管

(transfer) であると戻すことはできないが、委任は取り戻すことは可能である。近い将来に中央省庁の組織制度の改編の可能性があり、その際に取り戻したい。組織改編を技術協力プロジェクトでどのような扱いかは重要な要素になる。

- ・(MTD) 港湾施設の検査は PCL も誰もしていない。PCL は Service Provider の役割に限るべきである。
- ・詳細調査の最終は次官と JICA 所長との間で、技術協力プロジェクト内容の議事録を結ぶことになる。良い協力内容となるよう協力をお願いする。

### Attendant List of the meeting held at 9am on 8th May 2013

	Name	Position/Division
1	Mr. Charles Siniu	First Assistant Secretary, MTD
2	Mr. Manau Suu	Assistant Secretary, MTD
3	Mr. Kapera Mitaharo	Port Service Officer, MTD
4	Mr. Alphonse Warfi	Acting Manager of Shipping Admi., MTD
5	Mr. Eric Tom	Marine Environmental Scientific Officer & Research officer, MTD
6	Ms. Renagi Pala	Audit & Compliance Officer, MTD
7	Mr. Sent Raiya	Principal Policy Officer, PRD
8	Mr. Sylvester Adema	Marine Security Officer, MSD

日 時	5月9日(木) 10:00~10:45
訪 問 先	ICCC (Independent Consumer & Competition Commission)
相 手	Mr. Jack Timi, Manager Regulatory Affairs (Port/Postal Services) Mr. Bonny Riowa, Principal Analyst Services (Price & Productivity Div.) Mr. Keith Hutchinson, Technical Advisor, AUS
当 方	Mr. Sent RAIYA (DoT)、小山
目 的	港湾行政と規制官庁である ICCC との関係把握
手交資料等	質問書と整理表
入手資料等	PCL Ports の料金規制に関する 4 つの報告書 (SD)

内 容:

- ・ ICCC は政府系企業が係っている電力、水供給、郵便、車の強制保険、それに港湾に関与している。また砂糖や小麦などの基礎食品の価格もモニターしている。
- ・ “ICCC Act” の規定により PCL と契約 (Contract) に基づき料金規制を行っている。
- ・ 料金 (Port Tariff) 設定は、毎年 PCL の申請書に基づき、ICCC で内容を審査したうえで許可している。審査では料金設定の公式 (formula) を用いて行っている。これは 5 年ごとに CPI (消費者物価指数) を考慮して見直している。
- ・ 規制している料金は、①Wharfage、②Berthage、③Berth Reservation の 3 つである。この 3 つは港湾の基本機能であり、また競争原理が働かない分野であるので規制している。
- ・ Storage や Steve の料金の重要性も認識しており、モニターしている。



- ・対象港湾は PCL が管轄する Declared Port (22 港) である。民間施設や河川沿いの小施設は対象外である。
- ・設定レベルは、運営コストを賄ったうえで、若干の資本投資ができることを基本としている。設定料金は、利益の上がる POM 港、Lae 港及び Kimbe 港とその他の港の 2 種類がある。基本は運営料金を見合うものであるため、後者の料金が高くなっている。PCL は内部補助で不採算の港の運営費を補っている。
- ・詳細は資料を提供するので、見てほしい。

日 時	5 月 9 日 (木) 13 : 30 ~ 14 : 15
訪 問 先	PNGPCL
相 手	Mr. Dulama Mou, Senior Engineer Mr. Vagi Eoima, Manager Engineering Mr. Titus Edoni, Security Manager もう一人の女性 : 担当 : 法順守
当 方	Mr. Raiya DoT、小山
目 的	PNGPCL 行政、関係機関との関係等に関する情報聴取
手交資料等	調査の目的、質問書、整理表
入手資料等	
内 容 :	<p>訪問目的、JICA 実施予定のプロジェクトの内容、要請事項を説明。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多岐にわたる質問があるので、それぞれ分担して対応することになる。</li> <li>・法令順守の観点もあり、回答するには CEO に正式な依頼状がほしい⇒DoT が次官名で依頼状を発出することになった。</li> <li>・依頼状がくればすぐにでも回答できる→1 週間後をめどにお願いする。</li> <li>・CEO との面会も対応する。</li> <li>・Lae、Madang の港視察はスケジュールが確定すれば、対応する。</li> </ul> <p>昨年 OCDI の職員が調査に訪れたが、その延長のプロジェクトである。しかし、今回は DoT が受入れ機関となっている人材育成プロジェクトである。PNGPCL にも利益になることがあるので、連携して協力をお願いする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・窓口は、Mr. Dulama Mou とし、メールで連絡する。</li> </ul>

日 時	5 月 10 日 (金) 10 : 10 ~ 11 : 00
訪 問 先	IPBC (Independent Public Business Corporation)
相 手	Evangeline Taunao, Senior Portfolio Manager Mosley Elly, Portfolio Manager
当 方	Mr. Raiya、小山
目 的	IPBC の港湾行政における役割確認
手交資料等	Inception Paper、質問書
入手資料等	

内 容 :

- ・IPBCは議会に対して管財人 (Trustee) としての役割を担っている。“IPBC Act”に基づき 2002年に設立されている。
- ・現在は 10 の SOE を管理下に置いている。これらの SOE の株式 100%を所有している。ほかに小規模な SOE や民間会社の株式も有している。石油関係では 17%、PNG LNG では 22%の株を保有している。
- ・PNGPCLは“IPBC Act”及び“Company Act”でも規制を受けている。“Company Act”はすべての会社を対象であり、IPA (Investment Promotion Authority) が所掌している。
- ・“IPBC Act”に基づく IPBC に対する PCL の義務は、毎年事業計画書 (Annual Plan) の提出、四半期ごとの報告書 (Quarterly Report) がある。事業計画書は PCL が作成し、IPBC が承認する形を取っている。百万キナ以上の事業 (運営関係及び投資関係) は IPBC の承認が必要である。1 千万キナ以上になると財務省 (Ministry of Finance) の承認が必要となる。
- ・“IPBC Act”では、政府の方針に沿ったことであれば、SOE に対しほぼ何でも要求できるほどの権限を有している。
- ・SOE に対する IPBC 管理の目的は、SOE に収益を出させ、国家収入を増やすことにある。
- ・もし SOE が損失を被っている状況であれば、原因調査やモニタリングを行うなどにより介入し、業務改善勧告を出したりする。ただし、人事権はない。
- ・PCL は優良な企業といえる。過去 5 年に限ってみれば、LNG プロジェクトのお蔭もあり安定的に収益があり、国家収入に寄与している。
- ・IPBC は Minister of Public Enterprise & State Investment のもとにあり、政府系企業の監査役であり、収益が上がるように監視監督している。ICCC は Minister of Treasury のもとにあり、国民の利益になるように料金の規制を行う所である。
- ・IPBC は多くの SOE を監督しており、個別分野の政策は有していない。
- ・PCL は Regulator と Service Provider の 2 面を有しているが、矛盾もある。これは電力や水供給も同様の構造である。両機能はきちっと分けるべきである。
- ・港湾の regulator としての権限はもともと DoT にあったのであるから、その役割を戻すことが必要であると考えられる。また、戻すことは可能であると思う。
- ・SOE による大きな事業執行は IPBC の管轄下である。これは援助にも当てはまる。JICA の POM 下水事業や ADB の Lae 港建設事業などはすべて IPBC の管轄下である。
- ・(整理表に対して) 大規模開発プロジェクトは IPBC の承認が必要となる (PCL の場合 SOE であるため)。その他、間接的に PCL に関わっていることになる。

参考

現在 IPBC が管轄する 10 SOE

① Air Niugini、② Eda Ranu (POM Water & Waste Water Supply)、③ Motor Vehicle Insurance Ltd、④ National Development Bank、⑤ PNG Power Ltd、⑥ Water PNG (rest of the country)、⑦ Telikom PNG Ltd、⑧ POST PNG Ltd、⑨ BeMobile、⑩ PNG Ports Corp Ltd

日 時	5月14日(火) 10:10~10:30
訪 問 先	Consort Express Lines Limited
相 手	Mr. Steve Tyson, Branch Manager Ms. Diana Pahau, Office Manager
当 方	小山、Mr. Raiya
目 的	船会社の港湾行政に係る意見聴取
手交資料等	
入手資料等	
内 容 :	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港湾分野の政府の組織・制度に対しては特にコメントはない。</li> <li>・ 港湾の政策や管理・運営に対してもコメントはない。</li> <li>・ DoT とは内航海運免許所得の件で関係がある。NMSA とはあまり関係がない。</li> <li>・ Consort は国内では最大である。300 の船員や 8 隻 (すべて一般貨物船) を要している。詳細は運輸省に提出してある。</li> <li>・ (3 年前の航路図に関して) 現在もこのとおりであり、変更はない。</li> <li>・ (Motukeano 利用について) Motukea はドライドックを有しているので、それを利用している。しかし、一般貨物の積み下ろしには使用していない。</li> <li>・ (民間港が公共的に使われていることについて) ビジネスの問題であるので、特段に問題があるとは思わない。</li> </ul> <p>(横に DoT の職員がいたせいか、港湾行政に対する発言はなかった。)</p>

日 時	5月14日(火) 10:40~11:10
訪 問 先	CWTP (Community Water Transport Project)
相 手	Mr. Robert Kaul, Project Manager
当 方	小山 Mr. Raiya
目 的	CWTP の状況把握
手交資料等	
入手資料等	Quarterly Report 32 : January~March 2013
内 容 :	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ CWTP は、ADB の支援が終了し、2013 年 6 月末で完了する。</li> <li>・ DoT 内に Rural Transport Infrastructure Division が設立され、このプロジェクトオフィスはなくなる。</li> <li>・ CWTP は 2004~2013 年の約 10 年間続いた。</li> <li>・ CWTP の内容は、突堤の整備、零細海運事業への補助、小舟の安全対策 (Small Craft Safety : 法令整備や安全・維持管理教育・訓練) であった。</li> <li>・ 突堤の整備進捗は予定どおりには進まなかった。この間の物価の高騰やドルの下落、更には LNG プロジェクトにより能力のあるコントラクターが確保できなかったことなどが原因である。</li> <li>・ 今後は DoT の自己資金で実施していくことになる。</li> </ul>

- ・ ADB では、このプロジェクトに代わって、“Safe Shipping & River Waterways Project” を今年から開始すると聞いている。航行援助システムを整備する事業である。
- ・ これは安全問題であるので、NMSA が担当することになる。
- ・ 航行援助施設関係では、ADB は以前にも（2002～2008 年、80 万 US ドル）“Maritime Navigation Aid System Project”を実施していた。これは航行援助施設のリハビリ、航路整備であったが、この一部を引き継ぐプロジェクトである。
- ・ NMSA が内容をよく知っている。
- ・ ADB なら Technical officer の Mr. Jagath Peththawadu あるいは Muhammad Inगतubun が良い。

日 時	5 月 15 日（水） 9：00～10：00
訪 問 先	ADB
相 手	Mr. Jagath Peththawadu、Portfolio Management Specialist
当 方	小山
目 的	ADB の援助方針と実施プロジェクトの確認
手交資料等	質問書
入手資料等	3 つのプロジェクト資料

内 容：

1. Ongoing Project

Lae Port Development Project

- ・ IPBC が主務のプロジェクトである。工事は 2012 年 3 月に開始し、2014 年 9 月に終了する予定である。
- ・ 多目的埠頭を作るプロジェクトであり、China Harbor が請け負っている。

CWTP（Community Water Transport Project）

- ・ DoT が主務のプロジェクトである。民間の活用と遠隔地の交通を確保することがポイントである。2013 年 6 月末で終了する。
- ・ 3 つの内容から成っている。

① 1000 万 US ドルの基金を設け、フランチャイズを与えた民間会社に運営資金を補助し、交通手段を確保しようとしたもの。7 ルートを想定したが成功したのは 2 ルートのみ。地方政府が交通手段を提供しているところがあり、この制度が分かりにくく、民間が関心をもたなくなったため。

② 突堤の整備。40 を目標にしたが、整備できたのは 6 つだけ。対象船舶が明確でなく、また物価高等により、予算が十分でなくなったため。

③ Small Craft Safety 分野でガイドラインやマニュアルを作成した。この法律が成立している（今まで規制に含まれていなかった 10m 以下の船舶がこの法律の規制対象となった）。

2. 今後のプロジェクト

- ・ Maritime & Waterways Safety Project を開始する。既に ADB 理事会の承認を得て、現在コン

サルタントを選定中である。このプロジェクトは NMSA の管轄になる。

- ・内容は、航行援助施設の維持・リハビリ・更新、安全情報システム (AIS 等) 改善導入、安全教育に係る教育及びキャパシティ・ビルディングであり、総額約 50 百万ドル (ローン。ADB 約 40 百万 US ドル、他に PNG 政府、日本の貧困対策資金) で、本年から 4 年計画のプロジェクトである。

### 3. ABD の港湾分野への援助方針

- ・Lae 港のプロジェクトが最大のものである (約 1 億 8,900 万 US ドル)。また PPP を促進していることが特徴である。荷役機械などの上物は民間で IPBC や PNGPCL が検討している。多くの民間会社が興味をもっている。PNGPCL が運営することにならない可能性もある。
- ・それに Safety の問題も大きいと考えている。
- ・以上の 3 つ (1 つは終了間近) 以外には今のところ、予定プロジェクトはない。

日 時	5 月 15 日 13:00~14:00
訪 問 先	NMSA (National Maritime Safety Authority)
相 手	Chris RUPEN, General Manager Capt. Nurur A. Rahman, Executive Manager
当 方	Mr. Raiya、小山
目 的	NMSA の役割他
手交資料等	質問書
入手資料等	回答書

#### 内 容 :

- ・NMSA は海事関係の安全問題をすべて担当している。この分野で NMSA 法に基づき規制権限を有している。一方、自己収入で運営している自立型の組織でもある。
- ・昨年船が沈没した事案があった。S & R (海難救助) と航行援助関係は政府の予算をお願いしたいと要望している。
- ・財源は Light Due (灯台税)、Regulation Function Levy (安全にかかわる検査や証明に対しての料金) である。また海図を販売している。年間 20~24 百万キナの収入であり、政府からは人件費として 1%程度を得ているだけである。この制度は AUS をモデルとしたもので、291 の灯台や AIS システム、潮位観測などでサービスを提供しており、その対価である。
- ・港湾の活動については、海上の安全問題以外にはかかわっていない。港湾区域外のパイロットは NMSA の管轄である。
- ・全国に 71 の職員と 6 つの事務所がある。予算人員は 125 名である。
- ・CSO 政策はないが、Community Engineering Program で灯台やブイの修理などで地方にお金を落としており (年間約 2 百万キナ)、これが CSO になっている。
- ・プロジェクトは、AusAID が TSSP で Small Craft Implementation Project を行ってきており、この関係の法律が制定された (延長 10m 以下の小型船舶の安全基準等の規制)。また ADB が Maritime Waterways Safety Project を始める。Rural Access Project も ADB の資金によるものである
- ・ADB の CWTP は失敗したといえる。沿岸州 14 州が対象で、資金補助した船舶の利用率が 20%程度であった。
- ・STTP は地方政府が主体であるが、AusAID が 60%、NMSA が 40%の資金を出して実施している。10m 以下の小型船の安全規制を整備し、法律を設けるなどの活動を行った。

- ・今回の技術協力について、MOT/DoT は将来の方向性を示す必要がある。多くの権限が PNGPCL や NMSA に移ってしまっており、沿岸船舶交易（カボタージュ）の許可・免許化以外に権限がない状況である（何故技術協力が必要かとの感覚）。
- ・国の機関として、Policy 分野に特化すべきである。港湾の全国統計が必要である。PNGPCL は儲かることしかしない。港に関する情報のすべて、貨物の動きや潮位、深さなども含めてデータベース化し管理していくことが重要である。これが Policy の方向であると思う。
- ・NTS は 4 年かけて議論してきており、この方向でまとまる予定である。それぞれの部局は違う方向にはならないはずだ。
- ・NMSA の方向性（NMA になること）は承知している。

（General Manager は元 MTD/DoT 担当の FAS。両者ともに MTD/DoT に対して厳しい意見をもっていた。）

日 時	5 月 16 日（水）9：40～11：00（現場視察を含む）
訪 問 先	Ravuvu Port Site、Avenell Engineering Systems Ltd.
相 手	Mr. Michael Nye、Project manager michaelnye@aespng.com
当 方	中川企画調査員、Mr. Raiya、小山
目 的	民間港に係る情報収集
手交資料等	質問書
入手資料等	質問書回答

内 容：

- ・ここは、2012 年 9 月～工事を開始し、2013 年 6 月にはおおむね完成する予定である。
- ・この港の整備目的はオイル及びガスの取り扱いを想定しており、これら産業へのサービス提供が目的である。全体で 73 ha の敷地を所有し、貨物の蔵置能力は 26 ha に及び、これは Motukea の 16ha、POM 港の 8ha を大きく凌ぐものである。内航輸送用の港である。外から貨物が来る場合は、いったん POM 港で税関検査を受けてから入ることになる。
- ・この国の公共港湾（指定港）は産業の需要に見合っていない。また、POM の港湾料金が非常に高く設定されている。このことは輸入に頼るこの国の物価の高騰、高コスト体質を生んでいる。このため、民間主導の港湾が必要であり、この港の採算性もまずまずと考えている。
- ・PNGPCL は 16 の指定港のみに関わっており、それ以外の港湾のことは承知していない。したがって、全国ベースの港湾の統計が存在していない。野放しの状況になっている。
- ・開発にあたって、プロジェクトの承認は誰も行っていないが、計画の承認は PNGPCL である。PNGPCL (HMS) ではチェックリストを用意して技術的観点からの審査を行っている。ただし、経済性の審査は行っていない。環境問題については環境保全省、土地（Seabed あるいは Underwater Lease）については土地計画省の管轄なる。HMS からは Port Facility License や Stevedoring License を得ている。これらの Operation に必要となる許可である。ブイの設置は NMSA の許可を受けている。
- ・DoT とは何ら接触はない。
- ・現時点では関係機関に対し、報告義務等は有していない。今後の話として情報の提供は可能である。
- ・施設の概要は以下のとおりである。  
パースの数：7つ、延長 40m～80m、水深 4.5m～7.5m

うち RORO 用バース：2 つ  
 バンカー油供給施設を有している。  
 水の供給も可能である。容量 30 万リットル、時間当たり 1,000 リットルの供給が可能である。

日 時	5 月 20 日 (月) 10 : 00 ~ 11 : 20
訪 問 先	Harbours Management Services、PNGPCL
相 手	Mr. Paul Unas, Chief Maritime Compliance Officer Mr. Mike Pangheen, Compliance Co-ordinator (Inspection) Mr. Ben Ninge Tombe, Compliance Co-ordinator (Policy)
当 方	Mr. Raiya、小山
目 的	民間港開発の許可権限、手続きについて
手交資料等	質問書
入手資料等	Port Development Guidance and Procedures
<p>内 容：</p> <p>1. Harbours Management Services 設立の経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ HMS は PNGPCL 内で regulatory function を専門に担当する部署として 2010 年 6 月に設立された。</li> <li>・ 2002 年に Harbour 法が改正され、民営化方針が打ち出された。</li> <li>・ PNG の港湾管理は、PNG Harbour Board ⇒ PNG Harbour Limited ⇒ PNG Ports Corporation Limited (2006 年) と変遷し、DoT の能力不足から 2005 年に Regulatory 権限が PNGPCL に委任された (Delegate) されたもの。</li> </ul> <p>2. 民間開発許可の基準などを有しているか</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ガイダンス及びチェックリストを有している (この資料を入手)。</li> <li>・ 設計、環境、安全等あらゆる面をチェックする。内部でできない場合には外部に依頼して行う。</li> <li>・ 民間港湾開発の手順 (Declare Ports 内に限って) は、             <ol style="list-style-type: none"> <li>① まず、Dept. of Land (DOL) による “Underwater lease” (99 年間の使用权) の権利承認。この際、DOL は PNGPCL に相談する。PCL が OK すれば、DOL は承認を与える。</li> <li>② PNGPCL に開発計画書を提出する。</li> <li>③ 同時に Department of Environment &amp; Conservation (DoEC) に EIA を提出し、承認を受ける。</li> <li>④ PNGPCL はチェックリストに基づき、内容を審査。また、承認するには DoEC の承認が必要であり、このコピーの添付をもって PCL は承認する。</li> </ol> </li> <li>・ 陸域の規制区域は、原則 HWL から 10m 内側の範囲である。</li> <li>・ これらの業務はアドミニコスト以外の費用は取っていない。政府としての業務の一部である。</li> </ul> <p>3. PNGPCL は民間港湾のインベントリを有しているか</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 有している。</li> <li>・ National Ports Directory にすべて出ている。購入可能である (購入する)。</li> </ul> <p>4. PNGPCL と DoT の関係は</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商業的な部門はあまりない。</li> <li>・ 規制権限の部分もあまりない。</li> </ul>	

- ・ Declared Ports 内で事故・事件などが生じた場合に、その内容を DoT 次官に報告する。
- ・ 民間港湾開発承認に限っては、PNGPCL 内で完結している (Declared Ports の場合)。

5. 民間港湾に対する行使権限の内容は

- ・ 安全 (Safety)・安心 (ISPS)・環境 (Environment) の面で検査している。
- ・ この 6 月よりチェックリストに基づき新たな検査システムがスタートする。
- ・ Declared Ports 内のすべての施設について検査する予定である。建設及び運営の許可を与えているので、その状況を確認する必要がある。
- ・ 港湾活動 (貨物量等) の報告は受けていない。それは商業的な活動であるので、我々の管轄外である。

6. その他

- ・ Declared Port の外でも指導する場合がある。
- ・ PNGPCL が Operator と Regulator を兼務するのはおかしいと感じている。しかし、現時点では DoT に人材、資金、技術、能力がないので仕方がない。

日 時	5 月 21 日 (火) 9 : 00 ~ 9 : 30
訪 問 先	Office of Community Water Transport Project CWTP)
相 手	Mr. Robert Kaul, Project Manager of CWTP
当 方	小山、寺尾、Mr. Raiya
目 的	CWTP 内容の確認
手交資料等	
入手資料等	

内 容 :

1. CWTP で整備した 6Jetty の位置や仕様が分かるか

- ・ PNG には 14 の Maritime Province がある。CWTP で調査したのは 6 州である (East Sepik、Manus、New Ireland、East New Britain、West New Britain、Morobe)
- ・ これらの地域では水理調査、地形調査などを行った。これらの情報にアクセスすることは可能である。
- ・ ADB の計画で 40Jetty 整備としたのは 14 の Maritime 州にそれぞれ 3 つの計画とした。
- ・ 実際には East Sepik 州の 6 つ、Sepik 川沿いに 5 つ、島に 1 つであった。
- ・ タイプはポンツーンが 4 つ、Jetty が 2 つである。これらの設計書はソフトデータとしてある。詳細はエンジニアが戻ってきたら提供できる。

2. CWTP で整備した施設の所有・維持管理はどこな行うのか

- ・ 整備された 6 つの Jetty は国が直接所有し、管理することになる。新しい組織 (Rural Transport Infrastructure Division) には技術者が 3 名おり、うち 1 名が担当する。
- ・ 維持費は CWT fund を活用する予定である。この基金は 20 年間の使用計画に基づいており、あと 10 年の維持費使用が可能でなる。

3. 200 Jetty 計画の根拠と状況は如何か

- ・ 14 州のそれぞれが優先度の高い 15 の Jetty 整備の場所を選定し、それをまとめて 200 としたも



の。投資効果の高いところを選んでいる（と思われる）。

- ・ ADB 以外の 160 について、政府資金がなかったことから 1 つも整備できなかった。
- ・ 新しい組織が担当するが、Jetty の維持ができるだけで、新しい施設を整備する予算は現時点ではない。
- ・ 次官は国内及び海外を含めて新たな資金源を探している。

4. ADB が援助を継続する予定はあるのか。

- ・ ない。
- ・ “Rural Access Project”なるプロジェクトはない。どこかの資金がほしいところである。

日 時	5 月 23 日（木） 14：00～15：40（含む現場視察）
訪 問 先	PNGPCL Lae Office
相 手	Mr. Chris Mansing, Acting Business Manager Ms. Megan V. Ngutlick, Civil Engineer Mr. Alex Wolokon, Graduate Engineer (Acting Regional Business Manager Mr. Felix Bauri.)
当 方	Mr. Manau, Mr. Raiya, Mrs. Pala, 小山、寺尾
目 的	PNGPCL 地方事務所の民間港湾に関する情報把握状況
手交資料等	質問書等
入手資料等	メールにて入手予定
内 容：	<p>① Declared Port 内の民間港湾のリストはあるか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5 港が存在する。これらのすべて内航関係の港である。リストはメールで送る。</li> </ul> <p>② 民間港湾の活動状況についての情報はるか</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 情報はない。詳細は知らないし、また知る立場にない。</li> </ul> <p>③ Declared Port Limit の外にある港湾の状況は分かるか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 分からない。小規模な施設が存在している。</li> </ul> <p>④ 港湾に関わる問題で地方政府との意見交換等を行っているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 以前は行っていなかった。今年に入って行うようになった。既に 2 回行った。</li> <li>・ 土地問題に係る話が主な内容である。港湾拡張のための土地や ADB 事業の土地の問題である。ADB による事業用地の一部は PNGPCL の所有地と重複している。事業自体は IPBC の管轄である。</li> </ul> <p>⑤ Lae 港に関し、行政上、管理運営上の問題は何か</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設不足と効率の問題がある。</li> <li>・ RTG を導入し、貨物処理の遅延と停泊時間を短くするように努力しているが、もっとグレードアップが必要である。</li> <li>・ Regulatory 分野の問題は特にない。</li> <li>・ DoT との関係では ISPS コード遵守の関係で、先日検査を受けた。Regulatory 分野では問題</li> </ul>

が起これば DoT に報告することになる。

- ・また、商業ベースの活動については、報告してはいない。

(メールにて質問書の回答、Port Limit の図、現在の平面図を送ってもらうこと)

日 時	5月23日(木) 16:00~16:30
訪 問 先	South Sea Line (Lae)
相 手	Mr. Bob Hall, General Manager
当 方	Mr. Manau, Mr. Raiya, Mrs. Pala, 小山, 寺尾
目 的	民間港の視察
手交資料等	
入手資料等	
内 容 :	(Mr. Manau の案内により突然訪れたもの) <ul style="list-style-type: none"><li>・島嶼部との間をサービスしている船会社である。</li><li>・船を3隻所有している。またマレーシアから新造船が近々入る。</li><li>・これは Department of Border Development の船である。辺境地域をサービスしている。6~7隻の船を自分たちで所有し、運航している。そのための知識、経験があるわけではない。</li><li>・貨物量、寄港隻数のデータはあるので提供することは可能である。</li><li>・大まかに言って、年間8万tの貨物、3,000個のコンテナを扱っている。</li><li>・ビジネスは順調である。</li><li>・DoT や地方政府からは報告等の義務規定はない。</li></ul> (明日、Mr. Manau が改めて質問書をもって回答をお願いすることになった。)

日 時	5月24日(金) 11:20~11:50
訪 問 先	Deugro (PNG) Ltd.
相 手	Mr. Anthony Karam
当 方	Mr. Raiya, 小山, 寺尾
目 的	港湾行政関係の情報収集
手交資料等	質問書
入手資料等	質問書回答
内 容 :	<ul style="list-style-type: none"><li>・PNG の港は大変効率が悪い。世界水準からすると相当程度劣っている。</li><li>・この国の物価の高さの1つの原因になっている。経済に悪影響を与えている。</li><li>・港湾管理者、税関、検疫、保管のそれぞれの効率が悪く、時間とお金がかかるばかりである。あまりにも効率が悪く、貨物の取り出しにも時間がかかっている。</li><li>・しかも手続きは今でもマニュアルである。近代的とはいえない。</li><li>・Stevedore もよくない。</li><li>・これらのことから去年は3回抜港した経験がある。</li><li>・Lae 港に RTG を導入して以前よりは改善されたが、まだまだである。</li></ul>

- ・ PNGPCL が直接運営しているため、競争原理が働いていない。
- ・ 滞船は常に生じており、今日も船が 3 日間沖で停泊する予定である。
- ・ しかし、この問題は現在整備中の施設が関係すれば (PGNPCL による事業の方)、解消すると思う。
- ・ マネジメントは、大変オープンである。
- ・ 定期船については PNGPCL の施設を使うが、不定期の場合は民間港を使う場合がある。理由は不定期の場合、PNGPCL の施設ではコスト負担できないためである。

日 時	5 月 24 日 (金) 14 : 00 ~ 15 : 00 現場視察を含む
訪 問 先	Frabelle (PNG) Ltd
相 手	Mr. James Johnston, General Manager PNG
当 方	Mr. Manau, Mr. Raiya, Mrs. Pala, 小山, 寺尾
目 的	民間港調査
手交資料等	質問書
入手資料等	
内 容 :	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ この港は商業港ではなく、漁港である。したがって、Fishery Development Authority とも関係している。</li> <li>・ 施設は数カ月前にできたばかりであり、現在も整備中である。</li> <li>・ また、水産加工場があり、主に缶詰を生産している。</li> <li>・ 現在の埠頭を更に拡張する計画がある。</li> <li>・ 港湾関係組織とは良い関係を保っており、特に問題はない。パイロットや錨地の使用料金を PNGPCL に払っている。今年になってこれらの料金を上げようとしたが、話し合いで解決した。</li> <li>・ ここは自社所有の巻き網漁船の基地であり、外国船の貨物の積み下ろしはできない。</li> <li>・ フィリピンから缶詰材料が来る場合がある。その場合は PNGPCL の港で通関してトラックで加工場まで持ってきている。</li> <li>・ この港の開発に関わったところは、計画段階で ONGOCL、環境省、州政府インフラ部門、土地省、建設段階で PNGPCL、環境省、運営段階で PNGPCL である。また、資源保護の関係から州政府が魚種の検査を行っている。</li> <li>・ DoT/MTD や PNGPCL、州政府への要望は特にない。</li> <li>・ 最近できた施設であるので、統計という形では取っていないが、記録はある。</li> <li>・ このでは 60 ~ 100t/日の水揚げがある。今の施設での目標は 100t/日である。</li> <li>・ 施設の規模等のデータはメールで送る。</li> </ul> <p>(Mr. Manau が様式に基づきデータを入手。また口頭での説明を書き取っていた)。</p>

日 時	5月24日(金) 15:20~15:50
訪 問 先	Lutheran Shipping Lae
相 手	Mr. Tepe, Stevedoring Manager
当 方	Ma. Manau, Ma. Raiya, Mrs. Pala, 小山, 寺尾
目 的	民間港の情報収集
手交資料等	質問書
入手資料等	
<p>内 容 : (アポをお願いしていた者が急用で対応できなくなった模様。急遽上記の者の対応になった。したがって、質問の前半部分是对应不可であった)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・データはマニユフェストに基づくファイリングシステムがあるので、数値は分かる。</li> <li>・2000年ころまでは DoT に情報を提供するシステムがあった。(Ma. Manau によれば、それを担当する部署が開始され、一部は Coasting Trade Committee に受け継がれたが、今では何も行われていないとのこと)。</li> <li>・一航海 1,200t で年 12 航海、500~700t 積みの船もある。</li> <li>・貨物、旅客の両方を扱っている。</li> <li>・データを提供することは可能である。</li> </ul> <p>(Mr. Manau が様式に従って、数値を記入する。)</p>	

日 時	5月24日(金) 9:30~10:10
訪 問 先	Morobe Provincial Government
相 手	Mr. Geoving Biling, A/Provincial Administrator
当 方	Mr. Manau, Mr. Raiya, Mrs. Pala, 小山, 寺尾
目 的	州政府の港湾への関心度及び DoT との関係
手交資料等	
入手資料等	組織図
<p>内 容 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾施設の数や位置は分かっている。</li> <li>・以前に州の予算で 8 つの Jetty を整備している。交通遠隔地の利便性を向上させるための整備である。</li> <li>・現在、これらの施設は町 (Local Lever Gov.) で維持管理をお願いしている。</li> <li>・我々も彼らも港湾施設の知識については十分ではない。</li> <li>・港湾の関係で問題が生じた場合には、PNGPCL に相談することになる。最近では ADB プロジェクトで移転問題などがそれである。</li> <li>・DoT/MTD に相談するようなことはない。</li> <li>・要望として、水産用の Wharf を 2 つ整備したい。また Jetty の補修・改良が必要である。さらに輸送のための船を持ちたいと思っている。</li> <li>・しかし、資金がないので、どれも実現が難しいところである。</li> <li>・港湾の施設について州全体で調べることは可能である。数は限られている。</li> <li>・州政府の組織内には、港湾は海運を担当する部署、者はいない。Works Dept. はある。</li> </ul>	

日 時	5月27日(月) 9:30~10:40
訪 問 先	Lutheran Shipping
相 手	Mr. John Joshua, Fleet Operations Manager 他
当 方	Mr. Manau, Mr. Raiya, Mrs Pala, 中川、小山、寺尾
目 的	民間港の情報収集
手交資料等	質問書、データシート
入手資料等	
内 容:	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当社の施設は Declared 港の Port Limit 内にあり、PNGPCL Office と関わりがあり良好な関係である。</li> <li>・ 本施設は、当社の船だけでなく、他社の船も利用している。具体的には Consort Shipping の船である。PNGPCL の施設は使っていない。</li> <li>・ 建設は 60 年代か 70 年代と思う。2000 年に新しい施設を整備している。</li> <li>・ 開発計画や建設の許可については、いろいろなレギュレーションが整備される以前であったので、誰も関係していなかった。環境関係もなかった。</li> <li>・ 元々は教会が作ったもので、船会社もそうである。</li> <li>・ Underwater lease の件はよく知らない。</li> <li>・ 国との関係では ISPS コード適用港であり、先日も検査官がやって来たところである。</li> <li>・ 週に 2 便、年間 104 隻の船が寄港する。Lutheran と Consort の船である。どちらの内航船で、輸出用タバコ・缶詰などを Lae 港まで移送し、そこで積み替えて AUS の輸出している。</li> <li>・ 輸出するため税関や検疫の検査を受けており、そのため ISPS の対象となっている。</li> <li>・ 6 つの係留施設がある。データ提供などの協力は可能である。</li> <li>・ 他の場所の施設としては、Kar Kari 島に 3 つの施設がある。そのうちの 1 つは使えなくなっているが、他の 2 つは主に旅客用に利用されている。小規模な Jetty である。</li> <li>・ Madang 州の海岸沿いにそれ以外の施設はないと思う。 (データシートの記入監修を Mr. Manau がお願いしたところ)</li> </ul>

日 時	5月27日(月) 14:10~15:30 現場視察を含む
訪 問 先	PNGPCL Madang Office
相 手	Mr. Joseph Lou, Business Manager, Madang Port Operations
当 方	Mr. Manau, Mr. Raiya, Mrs Pala, 中川、小山、寺尾
目 的	港湾関係情報収集
手交資料等	質問書
入手資料等	質問回答書、組織図、平面図
内 容:	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間港湾の施設台帳は“2012 National Ports Directory”に掲載されている。これは今年初めて発行したものである。主に Port Limit 内の民間港湾施設が整理されている。</li> <li>・ また Port Limit 外の情報も掲載されている。Vidar Fishing Port, Basamuk Nickel Port, logging activities at Maiwara, Garim in the Astrolabe Bay area 等である。</li> </ul>

- ・ Port Limit を拡張する予定であり、Vidar Fishing Port と Grimlogging の施設は拡張した後の Port Limit に入る。
- ・ 民間港に関する港湾活動のデータはない。
- ・ Directory に掲載されていない施設もあると思うが(2つのココナッツ会社が施設を所有している)、調べていない。調べる必要があるならヘリコプターを利用して調べる。
- ・ 州政府は港湾関係者の会議をもつようになった。政府関係機関はそれぞれ州政府に対し必要な情報提供・報告をするようにとの方針が出されている。
- ・ 多くの課題を有するが、質問書の回答に記入したとおりである。
- ・ 事務所のトップは Business Manager であり、事業としての港湾運営を担当している。管理規制面は担当していない。今では Port Manager は存在しない。
- ・ Harbor Master は本部の Mr. Paul Unas とその部下である。
- ・ NMSA の事務所があり、安全問題を担当している。
- ・ 当事務所の定員は予算上 32 名であるが、実際には 20 名しか配属されていない。

日 時	5 月 27 日 (月) 11 : 10 ~ 12 : 10 現場視察を含む
訪 問 先	RD Fishing (PNG) Ltd
相 手	Mr. Michael B. Timoteo, Asst. Vice President-Comptrollership Mr. Vincente E. Rivera Jr., Vice President-Administration
当 方	Mr. Manau, Mr. Raiya, Mrs. Pala, 中川、小山、寺尾
目 的	民間港の情報収集
手交資料等	質問書、データ様式
入手資料等	
内 容 :	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港湾関係で問題が起これば PNGPCL に相談することになると思う。しかし、現在のところ特段の問題はない。</li> <li>・ 当社は 2 つの会社から成っている。RD Fishing と RD TUNA である。前者はマグロを捕るための会社であり、後者はそれを加工し輸出するための会社である。</li> <li>・ ここには船舶の係留施設と魚の保管施設がある。冷凍したツナを TUNA 会社が近くにある缶詰工場まで輸送している。</li> <li>・ この事業は始めるにあたって PNG 政府と包括的な (State Agreement) を締結している。1995 年 6 月である。2015 年までの有効期間で、多くの省庁が関わって詳細の事項を決めている。</li> <li>・ 係留施設を整備したのは 1999 年で、現在拡張計画を検討中である。</li> <li>・ 施設の位置は Port Limit の中であると思う (実際には外であった)。</li> <li>・ 開発計画の許可は州政府インフラ計画部門、建設許可は PNGPCL/DoT、施設運営許可は PNGPCL であった。ほかに環境省も関わったと思う。</li> <li>・ ここでは年間 3 万 ~ 5 万 t の水揚げがある。</li> <li>・ 船舶はすべてチャーターであり、所有はしていない。チャーター船 17 隻、輸送船 5 隻、タンカー 1 隻、他に小船である、</li> <li>・ 輸出にあたっては、毎回 National Fishery Authority と税関の職員が立ち会っている。</li> <li>・ 輸出は定期的ではないが、ほとんどがヨーロッパに輸出される。</li> <li>・ データ提供などの調査には協力する (メールにてのデータシートの回答をお願いした)</li> </ul>

日 時	5月28日(火) 8:35~8:55
訪 問 先	Madang Provincial Government
相 手	Capt. Pascal Yali, Marine Transport Inspector
当 方	Mr. Manau, Mr. Raiya, Mrs. Pala, 中川, 小山, 寺尾
目 的	州政府の港湾関係情報の収集
手交資料等	質問書
入手資料等	回答書
内 容 :	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾施設に関するデータは有していない。以前は海運・港湾関係はすべて“Merchant Act”のもとにあり政府が所掌していたために分からない。</li> <li>・州の公共事業部門の記録では5つのJettyがある。施設は15m以下で10m以下の小船が着ける程度のものである。Madangから南東部の海岸方面である。</li> <li>・Madang州は6つのDistrictがあり、うち5つは海に面している。</li> <li>・CWTPで調査が進められ、専門家も配置されていた。“Small Craft Act”ができた。</li> <li>・Jettyを整備する必要があるが、予算がないのでできていない。支援が必要である。</li> <li>・ラム川は舟運が部分的に可能である。</li> <li>・中央政府のDoTとNMSAの関係がよく分からない。役割分担が明確でない。</li> <li>・施設の調査はできると思う。</li> </ul>

日 時	5月31日(金) 14:30~15:20
訪 問 先	TSSP 事務所
相 手	Mr. Philip Warren, Program Director of TSSP AusAID Senior Policy Advisor (Transport) Mr. Parulu Kwarara, Asst. Program Manager, TSSP
当 方	Mr. Raiya, 小山, 寺尾
目 的	STTPの内容聴取
手交資料等	
入手資料等	
内 容 :	<ul style="list-style-type: none"> <li>・AusAIDは「パ」国交通分野に年間約100万豪ドルの援助を行っている。すべて無償援助であり、現在は3つのプログラムの下で実施されている。①TSSP(Transport Sector Support Program)、②Whole Aus GovernmentによるTransport Sector MOU、それに③SGP(Strongim Gvman Program)である。予算的には①が約90万豪ドル、②が約3~4万豪ドル、③が約2万豪ドルである。</li> <li>・TSSPは2007年から始まった援助の中心プログラムであり、15年程度の長期援助で、5年を1つの期間としている。今年の7月より第2フェーズが開始される。</li> <li>・第2フェーズのテーマは「Safety &amp; Security」である。これは陸・海・空すべてに共通するテーマである。予算的には道路・橋梁の維持管理を含む陸分野が75~80%を占める。</li> <li>・海の分野では、法制度整備や政策立案の支援を行う予定である。特に安全問題が中心であるので、NMSAに対し小型船舶の安全対策、海難援助への支援、PNGPCLに対してもHarbour</li> </ul>

Management Manual の安全・保安分野の作成支援を行う。PNGPCL に HMS が設立されたが、この安全規制部門は NMSA に移るかもしれない。安全問題に関する権限は、指定港では PNGPCL 及び NMSA の両機関に重複して存在する。

- ・新しい港湾法も DoT に派遣されている法律専門家により検討中である。
- ・PNG の海の分野は、数人の個人による独占が続き、進歩や改革が受け入れられてこなかった。それが最近は変化してきている。
- ・2012 年に旅客船が沈没した。これはこの国史上最大の海難事故で 300 人以上の旅客が亡くなった。これにより港湾や船舶の安全対策、保安対策が動き出した。しかし、NMSA に海難救助の政策・方針があるわけではない。
- ・CSO (Community Service Obligation) に関して TSSP は関わっていない。これは ADB が支援している分野である。

日 時	6 月 6 日 (木) 14 : 10 ~ 14 : 50
訪 問 先	NapaNapa Refinery
相 手	Shore Officer Of NapaNapa Refinery
当 方	Mr. Raiya, 小山, 寺尾
目 的	指定港内の民間港視察
手交資料等	
入手資料等	Port & Terminal Handbok 2-1 (DoT の Mr. Manau 所持)
内 容 :	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原油を輸入し、石油製品を輸出あるいは国内市場に仕向けている。</li> <li>・大型係留施設と国内用係留施設の 2 つを設けている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>①Bravo Jetty : 大型係留施設の最大対象船舶は 137,500DWT、船長 260m 船幅 44m 最大喫水 15.5m (水深は 17m)、潮位差 2.8m</li> <li>②Sierra Jetty : 小型係留施設の最大対象船舶は 26,000DWT、船長 168m、船幅 24m、最大喫水 10m (水深は 15m)</li> </ul> </li> <li>・月当たり 46 万バレルの原油を取り扱っている。</li> <li>・港湾施設の諸元や取扱量に関するデータは揃っている。資料を提供することは可能である。</li> </ul>



## 調査名 パプアニューギニア国運輸省港湾政策及び行政能力強化プロジェクト詳細計画策定調査

番号	名称	形態(図書・ビデオ・地図等)	オリジナル・コピー	発行機関	発行年
1	Merchant Shipping Act	図書	コピー	運輸省(DOT)	1975年
2	National Maritime Safety Authority Act	図書	コピー	NMSA	2003年
3	Sea Ports Bill	図書	コピー	運輸省(DOT)	2013年
4	Ports Management and Safety Regulation	図書	コピー	運輸省(DOT)	2010年
5	Transport Amendment Act	図書	コピー	運輸省(DOT)	2010年
6	Position Description for MTD	図書	コピー	運輸省(DOT)	現行のもの
7	Organizational Chart of DOT, Executive Leadership Team	資料	コピー	運輸省(DOT)	現行のもの
8	IPBC Act 2002	図書	コピー	IPBC	2002年
9	ICCC Act 2002	図書	コピー	ICCC	2002年
10	PNG Ports Regulation Contract	図書	コピー	ICCC	2010年
11	Project Status of CWTP	図書	コピー	ADB	2013年
12	Maritime & Waterways Safety Project	図書	コピー	ADB	2012年
13	National Transport Strategy Volume 1	図書	コピー	運輸省(DOT)	2013年5月
14	National Transport Strategy Volume 2	図書	コピー	運輸省(DOT)	2013年5月
15	National Transport Strategy Volume 3	図書	コピー	運輸省(DOT)	2013年5月
16	Division Role, Maritime Transport Division	資料	コピー	運輸省(MTD/DOT)	2012年
17	PNG Ports Directory	図書(有料)	オリジナル	PNGPCL HSM	2012年
18	Port Development Guidance and Procedures	図書	コピー	PNGPCL HMS	2013年2月
19	Inspection Check List	資料	コピー	PNGPCL HMS	2013年5月

