

**課題別研修
港湾戦略運営
(第1年次)**

業務完了報告書

**令和3年11月
(2021年)**

**独立行政法人
国際協力機構 (JICA)**

一般財団法人国際臨海開発研究センター

研修業務完了報告書

目次

I. 案件の概要.....	2
I-1 案件名.....	2
I-2 研修期間.....	2
I-3 研修員数.....	2
II. 研修内容.....	2
II-1 研修全体概念図.....	2
II-2 日程表.....	4
II-3 単元目標ごとのカリキュラム構成.....	4
III. 案件目標（アウトカム）と単元目標（アウトプット）の達成度.....	9
IV. 研修コースに対する所見.....	12
IV-1 デザイン.....	12
IV-2 研修内容.....	12
IV-3 研修の効果を高める工夫.....	13
IV-4 研修対象の選定.....	14
IV-5 研修運営体制.....	14
IV-6 事前・事後活動.....	14
IV-7 その他特記事項.....	15
IV-8 次年度へ向けた改善点及び提案.....	15
V. モニタリング.....	21
V-1 モニタリングの実施方針.....	21
V-2 モニタリング手法.....	21
V-3 実施実績.....	22
V-4 モニタリング結果.....	23
VI. 参考資料.....	116

I. 案件の概要

I-1 案件名

(和文) 2019年度課題別研修「港湾戦略運営」

(英文) “Strategic Port Administration and Management “ 2019

I-2 研修期間

本邦研修 2020年1月14日～2020年2月22日

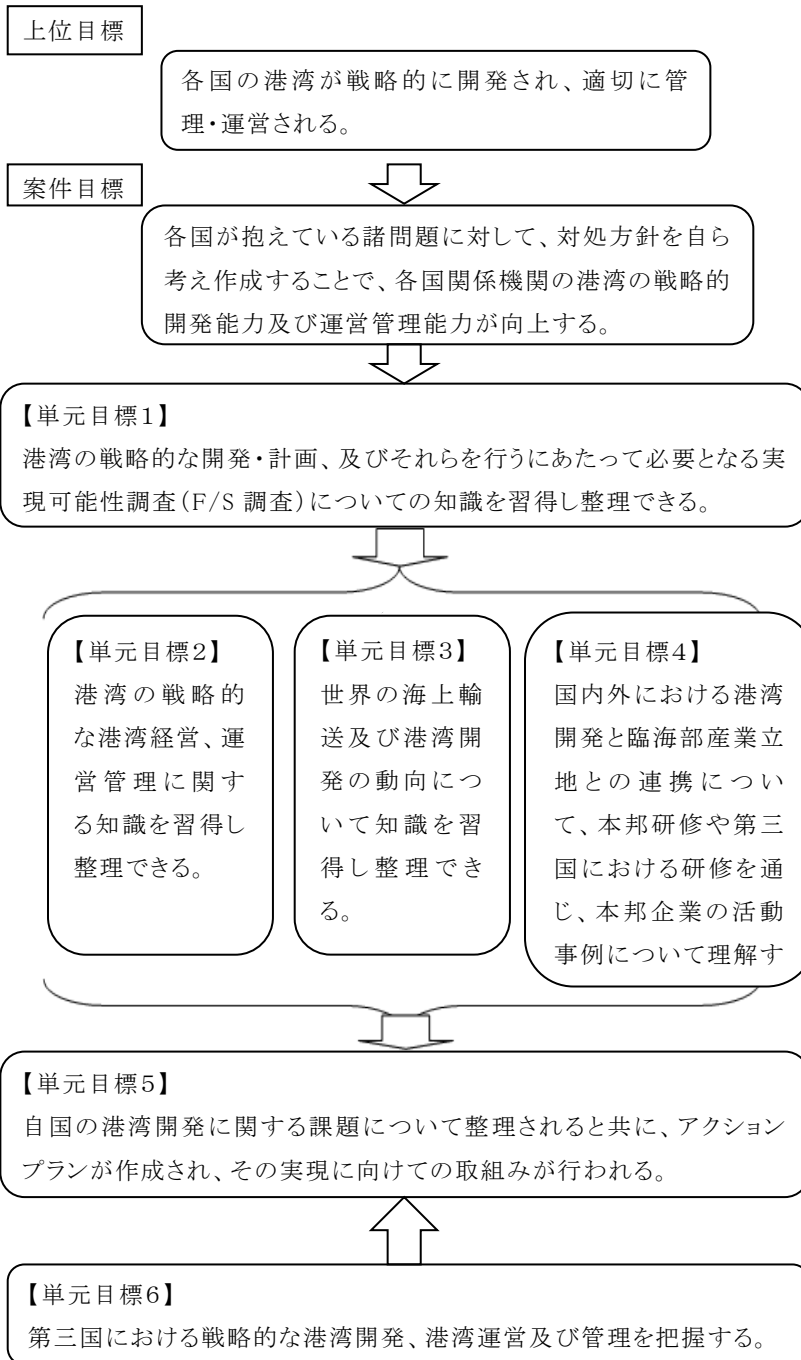
第三国研修 2020年2月23日～2020年2月27日

I-3 研修員数

18名 添付書類1-研修員名簿参照

II. 研修内容

II-1 研修全体概念図



II-2 日程表

(添付書類 2・研修日程表参照)

II-3 単元目標ごとのカリキュラム構成

イ カリキュラム編成の考え方

① 研修期間ごとのテーマ設定

前年度を踏襲し、政策・知識の習得→具体的な港湾における課題への取組・適用といった流れとなるよう、講義の順序を整序した。

港湾政策・港湾計画

- ・港湾開発・計画のための知識（国際物流での港湾の役割、需要予測等）を説明。
- ・港湾マスタープランの策定・実施事例を紹介。知識を具体化。
- ・日本の港湾政策とその変遷を説明。
- ・横浜港視察 港湾の発展過程を紹介。
- ・鹿島港・三河港視察 工業港や背後一体開発、背後との連携の事例を紹介。

港湾運営・管理制度

- ・日本及び世界の港湾運営・管理制度を比較しながら紹介。
- ・港湾マーケティング、港湾経営手法を説明。
- ・横浜港視察 日本の港湾制度の運用状況・港湾運営会社制度を説明。

課題に対する取組

- ・港湾に係る諸課題（税関、EDI、渋滞、環境、施設維持管理、荷役効率化、誘致促進等）に対する取組や動向を説明。
- ・東京港・名古屋港視察 港内渋滞対策の取組を紹介。
- ・名古屋港・博多港視察 荷役効率化の取組を紹介。
- ・博多港視察 客船誘致の取組を紹介。

視察中のバス内においても、実地見学から得られる政策的示唆等についての追加的説明・補足・振り返りを実施し、時間を最大限有効活用した。

②講義の追加

- ・昨年度に引き続き、JICA 社会基盤部より強い要請のあった「港湾における PPP・コンセッション政策（演習）」（4 時間）を新たに配当するとともに、研修員のニーズを踏まえ「総合的渋滞対策」を新たに配当した。
- ・研修員の中に、コンテナターミナルにおける荷役機械の選定、環境対策、バルク港湾の開発といった、比較的的特異と思われる課題に直面している者が含まれる場合がある。これに対しては、これまで、アクションプラン作成に係る面談の際にフォローアップする、個々のデマンドに応じて必要な資料の収集・提供を行う等の対応を行ってきたところである。こうした丁寧な取り組みをより深化させるための措置として、昨年度に引き続き、特異なテーマを有する研修員がいる場合、講義の理解が不足していると判断される場合、あるいは、研修員の要望があった場合においては、面談とは別に個別指導や補講を実施し、研修員決定後においても柔軟な対応を行った。実施状況は以下の通り。

必要性	対象となる研修員	具体的な対応・日時
「日本の港湾制度」の理解のため、地方財政制度及び地方自治制度の理解が不可欠と認められたため。	全員	1/21(火)13:30～15:30 「日本の港湾制度（補論）、地方財政制度・地方自治制度」に関する補講を実施（井上研究主幹）
アクションプランのテーマとして港湾渋滞対策を選択する者が複数おり、システムの概要、具現化に向けた利害関係者間の調整などの議論が必要であったため。	全員	2/3(月)16:45～17:15 「Port Community System」に関する補講を実施（井上研究主幹）
日本独自の制度である「港湾運営会社制度」の理解の定着を促す必要がある（JICA からシハヌークビル港港湾公社の株式を取得した阪神国際港湾株式会社の理解を深めるうえでも有用）	全員	2/4(火)16:15～17:15 「港湾運営会社制度」に関する補講を実施（井上研究主幹）
水上交通量が増大するプノンペン港湾公社における水先人確保が急務となっているため。	Mr.HOEU Song (カンボジア)	2/7(金)10:30～11:30 海技大学校において「水先人教育制度及び訓練施設見学」に関する特別講義をアレンジ（海技大学校校長、海技大学校水先教育センター副センター長）
岸壁数、岸壁諸元、航路幅といった港湾基本施設の計画の詳細についての補足に関する要望が特に強かったため。	全員	2/13(木)13:40～14:30 「港湾計画（基本施設）」に関する補講を実施（井上研究主幹）
アクションプランに港湾統計制度の整備や港湾 KPI 測定を含めようとする研修員がいたため。	Mr.PREM Sopheak (カンボジア)、 Ms.IOUZZI Nisrine (モロッコ)をはじめ 研修員全員	2/14(金)17:25～18:05 「港湾統計及び港湾 KPI 測定論」に関する補講を実施（井上研究主幹）
研修の途中で希望をきいた結果、特に関心が強かったため。	全員	2/17(月)15:00～16:45 「費用便益分析（演習）・財務分析（演習その 1）」に関する補講を実施
研修の途中で希望をきいた結果、特に関心が強かったため。	全員	2/17(月)17:00～18:00 「ICD 及びターミナル計画（RO-PAX、Automation）」に関する補講を実施
研修の途中で希望をきいた結果、特に関心が強かったため。	全員	2/18(火)14:00～16:30 「財務分析（その 2）・経済影響評価論」に関する補講を実施
研修の途中で希望をきいた結果、特に関心が強かったため。	全員	2/18(火)16:45～17:45 「温室効果ガス対策」に関する補講を実施



写真 「水先人教育制度及び訓練施設見学」に関する特別講義

③振り返りの実施

・毎日 30 分間振り返りの時間を確保し、それぞれの講義を振り返り、研修プログラムにおける位置づけ、他講義との関連・ポイントについて折に触れて説明・確認した。このため、研修全体の流れを把握し、研修員の理解度に応じて、講義・視察の補足説明を行うことができる要員 1 名を全研修期間通じて配置した。

④地方視察の負担軽減

・昨年度に引き続き、1 回（7 泊 8 日）として負担の軽減を図った。また、地方視察の間、休日を含めることにより日本に対する理解促進を図った。

⑤アクションプランの指導日程

・アクションプラン指導充実化のため、指導者の数を増やし、各回各人の面談時間を十分に確保することとした。

⑥第三国研修

・カリキュラムそのものは昨年度とほぼ同一であるが、事前調整のためのタイ渡航を実施し、研修全体プログラムを見渡した上での研修内容・資料の充実化、視察先の追加等を実施した。更に受入先の PAT（タイ港湾公社）の要望に従って、研修員と PAT 幹部との意見交換の機会を設けた。



写真 研修員とタイ港湾公社幹部の意見交換（第三国研修）

ロ 単元目標ごとのカリキュラム編成

単元目標 1：港湾の戦略的な開発・計画、及びそれらを行うにあたって必要となる実現可能性調査（F/S 調査）についての知識を習得し整理できる。

国際臨海開発研究センター	港湾マスタープランの策定	
	日本の港湾計画	
	港湾計画における需要予測	

単元目標 2：港湾の戦略的な港湾経営、運営管理に関する知識を習得し整理できる。

国際臨海開発研究センター	日本の港湾制度	港湾運営・管理の歴史と比較
	総合的渋滞対策	
	東京港の渋滞対策	港湾関連手続きの電子化
	現代の港湾管理・運営	
財務省関税局	税関行政一般	
中部地方整備局 三河港湾事務所	三河港の概要	神野埠頭（かもめりあタワー）
中部地方整備局港湾空港部 飛島コンテナ埠頭株式会社	名古屋港集中管理ゲート	
	名古屋港飛島ふ頭南側コンテナターミナル	
近畿地方整備局 神戸港	神戸港の整備計画	上組神戸コンテナターミナル

湾事務所 株式会社 上組		ル(PC18)視察
輸出入・港湾関連情報処 理センター株式会社	日本のシングルウィンドウシステム	
横浜市港湾局	横浜港概要	
博多港埠頭株式会社	博多港の運営、物流効率化システム 香椎コンテナターミナル、アイランドシティ地区	
福岡市港湾局	博多港の概要、クルーズターミナルの運営	
東京大学大学院	PPP 理論と実際	

単元目標 3：世界の海上輸送及び港湾開発の動向について知識を習得し整理できる。

国際協力機構	JICA の協力スキーム、港湾プロジェクト紹介	
国際臨海開発研究センター	港湾のマーケティング	
	タイの東部臨海開発について	
放送大学	日本の港湾開発および海外協力の歴史と展望	
国際港湾協会(IAPH)	世界の港湾の課題と取組	
公益財団法人 日本海事センター	世界の海運動向	

単元目標 4：国内外における港湾開発と臨海部産業立地との連携について、本邦研修や第三国における研修を通じ、本邦企業の活動事例について理解する。

国際臨海開発研究センター	日本の臨海部開発政策と港湾（鹿島港の事例）	
関東地方整備局 鹿島港湾・空港整備事務所	鹿島港概要・海上視察	

単元目標 5：自国の港湾開発に関する課題について整理されると共に、アクションプランが作成され、その実現に向けての取組みが行われる。

国際臨海開発研究センター	面談	インセプションレポート発表会
	ディスカッション	アクションプラン発表会

単元目標 6： 第三国における戦略的な港湾開発、港湾運営及び管理を把握する。

国際協力機構 タイ事務所	JICA's Development Assistance in Eastern Seaboard of Thailand	
Port Authority of Thailand	バンコク港とレムチャバン港の計画について	バンコク港見学 レムチャバン港見学
ESCO, SRT	ICD の役割、鉄道輸送について	

III. 案件目標（アウトカム）と単元目標（アウトプット）の達成度

(1) 案件目標（案件目標、指標、達成度、貢献要因・阻害要因）：各国が抱えている諸問題に対して、対処方針を自ら考え作成することで、各国関係機関の港湾の戦略的開発能力及び運営管理能力が向上する。

指標：質問表による自己評価（4段階評価）、アクションプラン発表会における発表内容、帰国後に組織で検討後に作成する最終アクションプラン

達成度：研修員18名全員が「十分達成できた（11名）」または「達成できた（7名）」との評価であった。

貢献要因：講義と見学をバランスよく配置し、週末にディスカッションで振り返るとともに、アクションプランへの活かし方などの指導を実施した。また、講義の順序を整序し、加えて、日本の港湾制度を諸外国の制度と比較・相対化する講義を設ける等、研修員の理解促進に資する講義の追加を行ったことがその要因であると考えられる。

阻害要因：研修員全員が達成できたとの評価であったことから、特になし。

(2) 単元目標1（案件目標、指標、達成度、貢献要因・阻害要因）：港湾の戦略的な開発・計画、及びそれらを行うにあたって必要となる実現可能性調査（F/S調査）についての知識を習得し整理できる。

指標：質問表による自己評価（4段階評価）

達成度：研修員18名全員が「十分達成できた（10名）」または「達成できた（8名）」との評価であった。研修員からは「講義と視察がそれぞれ密接に関連づけられていて完璧なバランスであった」との評価があった一方、「Feasibility Studyに関する講義が不足している、Feasibility Studyについてもっと学びたい」との評価コメントがあった。

貢献要因：港湾計画など戦略的な開発・計画の基礎となる講義の配置。講義の順序を整序し、また、日本の港湾制度を諸外国の制度と比較・相対化する講義を設ける等、研修員の理解促進に資する講義の追加を行ったことがその要因であると考えられる。

阻害要因：研修員全員が達成できたとの評価であった。Feasibility Studyに関するコメントについては、関連の補講を実施前に質問表を回収したことも一因としてある。次年度の対応については、「次期「港湾戦略運営」に向けて」にて詳細を記載。（13頁目）。

(3) 単元目標2：港湾の戦略的な港湾経営、運営管理に関する知識を習得し整理できる。

指標：質問表による自己評価（4段階評価）

達成度：研修員18名のうち「十分達成できた（12名）」、「達成できた（6名）」との評価であった。研修員からは「自分のバックグラウンドを超えて、講義及び視察から実践的な知識を学ぶことができた」との評価があった。

貢献要因：港湾整備・管理・運営に関する技術・経験を座学で一通り習得したのち、東京港、横浜港、三河港、名古屋港、神戸港、博多港などの日本における港湾の経営・運営管理の見学を配置することにより、技術・経験と具体の課題解決を相乗的に学ぶことができたことが、その要因と考えられる。

阻害要因：研修員全員が達成できたとの評価であったことから、特になし。

(4) 単元目標 3 : 世界の海上輸送及び港湾開発の動向について知識を習得し整理できる。

指 標 : 質問表による自己評価 (4 段階評価)

達成度 : 研修員 18 名全員が「十分達成できた (14 名)」または「達成できた (4 名)」との評価であった。研修員からは「国際海上輸送と港湾開発の最新動向に関する知識の獲得と整理が適切になされた」との評価があった一方、「船社やグローバルターミナルオペレーターなど国際海上輸送と密に関わる組織からの意見聴取やディスカッションの機会があると良い」との評価コメントがあった。

貢献要因 : JICA スキーム、IAPH、PPP などの講義については、研修員の関心及び満足度が高い。

阻害要因 : 研修員全員が達成できたとの評価であった。国際海上輸送や船社等との討論機会の要望に関して、今年度は「世界の海運動向」「港湾のマーケティング」の講義を実施したが、より優れた研修内容を追求するため、海運の実業に関わる方の講師がいた方がよいものと思われる。次年度の対応については、「次期「港湾戦略運営」に向けて」(12~13 頁目)にて詳細を記載。

(5) 単元目標 4 : 国内外における港湾開発と臨海部産業立地との連携について、本邦研修や第三国における研修を通じ、本邦企業の活動事例について理解する。

指 標 : 質問表による自己評価 (4 段階評価)

達成度 : 研修員 18 名のうち「十分達成できた (11 名)」、「達成できた (7 名)」との評価であった。研修員からは「産業開発と港湾開発の連携施策について、事例から多くのことを学ぶことができた」との評価があった。

貢献要因 : 日本の臨海部開発政策と港湾、需要予測などの講義、鹿島港見学により講義及び見学の両面から港湾開発と産業立地について学ぶことができた。

阻害要因 : 研修員全員が達成できたとの評価であったことから、特になし。

(6) 単元目標 5 : 自国の港湾開発に関する課題について整理されると共に、アクションプランが作成され、その実現に向けての取組みが行われる。

指 標 : 質問表による自己評価 (4 段階評価)

達成度 : 研修員 18 名のうち「十分達成できた (11 名)」、「達成できた (7 名)」との評価であった。研修員からは「面談担当者がアクションプランの実施に関して様々な面から熱心に検討を加えてくれた」との評価があった。

貢献要因 : インセプションレポート発表会、面談、ディスカッション、アクションプラン発表会などによるアクションプラン作成に向けた指導の実施。

阻害要因 : 研修員全員が達成できたとの評価であったことから、特になし。

(7) 単元目標 6 : 第三国における戦略的な港湾開発、港湾運営及び管理を把握する。

指 標 : 第三国研修最終日におけるディスカッション (小括)

達成度 : 第三国研修の最終日に 1 時間半程度ディスカッション (第三国研修のラップアップとして) する機会を設けた。研修員から「港湾開発が国の経済発展に如何に寄与したか、実地で印象に残る形で理解することができた」との意見があった。

貢献要因 : バンコク港、レムチャバン港、ラッカバン内陸コンテナデポの講義・見学により、ODA 投資によるタイ国の物流の発展状況を学ぶとともに、日系進出企業の見学を通じて企業誘致などその効果についても学ぶことができた。本邦研修において OCDI 専門家による導入的講義「タイの港湾事情」を実施したため、背景情報や

港湾開発の意義について予備的な理解があった。
阻害要因：特になし。

(8)達成度測定結果（上記達成度の判断根拠及びデータ）
添付書類3参照

IV. 研修コースに対する所見

IV-1 デザイン

① 研修期間：

質問票によると、研修員18名中17名が適している、1名から長いとの評価を得た。また、参加人数についても、17名から適切（1名が多い）との評価を得た。視察、討議については、研修員同士のコミュニケーションもうまく図られており、概ね有益であるとの評価を得ている。

②プログラム構成：序盤で各研修員によるインセプションレポートの発表会を行った。それに引き続き講義、各研修員との面談、ディスカッション及び視察を行い、本邦研修の最後に研修を通じて得た知識を踏まえたアクションプランの発表を行った。その後、第三国（タイ）での講義、視察等を行った。

IV-2 研修内容

【面談】

アクションプラン作成のための、専門家との面談を3回設けた。研修期間の序盤における面談では、各研修員に対し、インセプションレポートの発表及びアクションプラン作成に向けた専門家との面談時間を設け、それらの対応について幅広くアドバイスすることにより研修員の目的意識を高めることを心掛けた。

アクションプランの取りまとめが効率的に行われるよう、アクションプラン作成マニュアルを作成し、コース・イントロダクションの際に、アクションプラン作成に必要な項目、作成方法について十分に理解を図るよう努めた。

研修期間の中盤において設けた面談の中では、研修員各自のアクションプランの骨子案を基に、専門家からアドバイスを行い、研修員のアクションプラン作成の一助になるようプログラムを作成した。アクションプラン策定の上で追加的な情報や知識を要すると判断される場合においては、前述のとおり、追加講義の実施により、効果的なアクションプラン策定が促進されるよう努めた。

研修期間の終盤における面談では、アクションプラン発表前の最後のアドバイスを専門家から行った。

面談を通して、研修員各自の本研修に対する目的意識を高めることができ、その後の講義・視察でのよりよい知識の習得に繋がったと思料する。

【インセプションレポート発表会】

JICA、OCDI 理事長、専門家を配置し、研修員の発表に対してアドバイスできるよう調整を行った。

【ディスカッション】

研修員同士での講義、視察先で得た知見等のアクションプランへの反映に関するディスカッションを設けた。これらのディスカッションを通して研修員各自は、日本あるいはそれぞれの国の共通点、相違点を理解し、アクションプラン作成の参考になったと思われる。

【講義】

大学教員による「PPP理論と実際」、OCDI 専門家による「日本の港湾制度について」、「日本の臨海部開発政策と港湾」などについての専門的な講義が行われた。更に、JICA 職員、港湾

管理者による、世界情勢の紹介や国際機関で現在行われている取組(ODA 関係)、各港の港湾計画など、幅広い内容をカバー出来るよう講師の選定を行った。

【視察】

視察先は、講義内容及び我が国の産業立地型港湾開発における成功事例の視察を踏まえ選定した。産業立地型港湾開発における成功事例として、大都市圏立地型の東京港、横浜港、名古屋港、神戸港、博多港を視察した。大都市圏以外では、鹿島港、三河港を視察した。東京港では、東京港における混雑対策のケーススタディの講義・視察を行った。横浜港では、横浜港を管理している横浜市港湾局による同港の港湾機能の強化に係る歴史的経緯について解説いただくとともに、海上視察を行い、知識の確実な定着に努めた。名古屋港では、日本で唯一のコンテナターミナルの自動化施設がある飛島コンテナ埠頭株式会社を視察するとともに、集中管理ゲートの見学を行った。神戸港では、国際コンテナ戦略港湾としての取組等について視察形式で講義を行った。また、クルーズ振興を積極的に図り、物流 IT システムを活用している博多港を視察した。

【アクションプラン発表会】

アクションプラン発表会では JICA、専門家、OCDI、研修員同士が意見交換できるようプログラムを作成した。

【第三国（タイ）研修での講義、視察】

JICA タイ事務所により「タイにおける東部臨海開発計画に対する JICA の協力について」の講義が行われた。

本邦研修で得た知識に加え、我が国と異なる背景事情を持つ第三国における港湾の視察を行うことで、多様な背景事情における港湾開発及び港湾運営の適用事例についての知見を深める観点から視察先を選定した。我が国が長期にわたって開発に協力し、本邦企業が一部運営管理しているレムチャバン港、それとの比較という意味での河川港である従前からのバンコク港、レムチャバン港の整備により発生する輸送需要のうち主に長距離・大量輸送に対応するため整備された鉄道網の拠点としての内陸コンテナデポなどを視察した。レムチャバン港では、RORO、クルーズターミナル、コンテナターミナルを視察した。バンコク港では、タイ港湾公社よりバンコク港の概要の説明の後、ターミナルを視察した。内陸コンテナデポでは、コンテナの鉄道輸送状況についての説明後、実際のコンテナ輸送、運営管理状況を視察した。

【第三国（タイ）研修での意見発表】

研修の総括として、タイの事例から得られる港湾管理・運営上の政策的示唆について意見発表を行わせた。本邦研修において定着した知識・知見を踏まえ、港湾開発戦略の重要性といたった、本コースの目標である知識・知見が着実に定着していることをうかがわせた。

IV-3 研修の効果を高める工夫

講師の選定に当たり、研修員の様々な質問に対応が出来る経験や知識を有する者または、臨海部産業立地型港湾開発に関する日本の経験や技術実績に深い講師の配置に努めた。

また、各研修員からの関連資料等の提供要望についても専門家と協力して積極的に対応した。

現地視察では、講義に関連する視察先を取り入れ、視覚的に講義内容が把握できることで理解が深まるよう視察先と調整を行った。

個別面談では専門家を配置し、各研修員の業務内容及び課題をヒアリングするとともに解

決すべきテーマの設定をサポートし、アクションプラン作成まで適切に助言を行った。

IV-4 研修対象の選定

第一年次となる本研修は、18名の研修員に対して適切に行われた。次年度は第一年次と同様の人数（15名～20名程度）で行う事が良いと思われる。

研修員に対する質問票でも、参加者数は[適切:17名、多い:1名]との評価を得ており、研修員からも同様の意見であった。

IV-5 研修運営体制

講義や視察を実施するだけでなく、研修の成果をアクションプラン案として作成するために自国の課題解決に向けたアクションプラン案作成まで以下の流れで行った。

- ① インセプションレポート作成（事前）
研修実施前に研修員各自が自国、組織の課題を確認
- ② アクションプラン作成プロセス説明
プログラムオリエンテーションで、アクションプラン発表までのフローを説明
- ③ 面談（インセプションレポート及びアクションプランについて）
1人45分（専門家1名、OCDI1名）との面談
- ④ インセプションレポート発表会
専門家、JICA、OCDI職員は、インセプションレポートに対して質問、コメントする。
- ⑤ アクションプラン案の作成
インセプションレポート段階では、アクションプランのテーマ設定に至っていなかった研修員もいたため、アクションプランについて検討する時間をとった。
- ⑥ 面談（2回）
1人60分（専門家1名、OCDI1名）との面談等を実施した。
- ⑦ アクションプラン案の発表会
JICA職員、専門家、外部（国土交通省海外港湾物流プロジェクト協議会会員）、OCDIの前でアクションプラン案を発表させ、質疑を実施した。アクションプランの最終化を図る上で必要となるアドバイス等に関するコメントを行った。
- ⑧ 第三国（タイ）研修
第三国での講義、視察を通してアクションプラン構築のために参考となる事柄を取り入れ、アクションプラン案の修正を行う。
- ⑨ 帰国後にアクションプラン案を所属組織に持ち帰り完成させる。
研修員に帰国後3ヵ月以内に完成版アクションプランを提出するように説明を行った。
- ⑩ 本邦関係機関に提出

JICA、研修監理員、受入機関が密に連携し本研修を滞りなく進めることが出来た。

IV-6 事前・事後活動

事前活動：アプリケーションフォーム応募時に自国港湾の状況や問題点などを事前にインセプションレポートにまとめて提出させた。また、記述が不足するなどの場合、電子メールの活用により、来日前のリバイスを行わせた。

事後活動：本研修をとおして作成したアクションプラン案を自国の所属組織にて発表・報告した上でその結果を取りまとめ、指定先に提出させる。

IV-7 その他特記事項

完成版アクションプランが提出されたものに対してプログラム修了証書が授与される。

IV-8 次年度へ向けた改善点及び提案

(1) 評価会及び反省会における指摘事項

1) 評価会（2020年2月22日実施）

研修員を4グループに分け、討議後発表。以下はいずれも研修員からの指摘事項である。

<アクションプラン等>

- 特に個別インタビューで専門家に相談してもらえたので満足のいくアクションプランに仕上がった。
- アクションプランについては4つのステップを踏んで段階的に進めるやり方がよかった。視察も講義もアクションプランの作成に役立った。もし可能であれば作成途中で随時 e-mail などでやりとりしながらサポートしてもらえるとよいと思った。
- 発表の際に民間企業を招待するのはとてもいい考えで、そこからネットワーク作りが可能なので、今後もより多く、金融機関も含め招待するとよい。
- アクションプランの設定テーマが共通する研修員間でディスカッションする機会を設け、アクションプラン内容の更なる充実化が図れると思う。
- アクションプラン発表会の前にもう一日あればより充実したプレゼンを提供できる。

<講義、視察等>

- 改善点として、講義前に資料を配布してほしい。また、データでの配布も検討してほしい。
- それぞれの国の課題について、もっと時間を取ってお互いに話し合えるといい。日本だけでなく他の国の経験からも学びたい。
- 私たちの必要に応じて補講をしてもらえて幸運だった。OCDI 担当にはとても感謝している。
- 絶対に必要な項目と思われるところ、Feasibility Study をもっと学びたい。

2) 反省会（2020年3月9日実施）

次項「次年度以降の改善計画」に併せて整理した。

(2) 次年度以降の改善計画

次年度以降の改善計画について、JICA 及び受託者が討議した結果、以下の共通認識に至った。

次期「港湾戦略運営」に向けて

1. 基本認識

- **MTBS**（オランダ民間）、フランス、中国その他各国各機関も港湾管理運営等に特化した研修を実施。日本の優位性（限られた資源を最大限に活用して港湾開発と経済開発を極めて短期に成し遂げた高度成長期の日本の経験＋それを足掛かりに技術協力との組み合わせで途上国に横展開を図った実績の蓄積）を最大限に活かした差別化を図る必要がある。このため、単純な知識・論理の伝達だけでなく、実地に如何に応用していくか、あるいは、現に存在する複雑な諸課題を如何に整理し、feasibleな解決策を如何に導くかといった所謂「メタ認知的技能」の向上を、日本の港湾関係機関やJICAプロジェクトの経験例から十二分に参照しつつ、従前以上に積極的に図っていく必要がある。
- 当該技能の向上に有効な「アクションプラン作成指導」「討論」「第三国研修」を更に充実させ、今年度の成果を乗り越えていくことが不可欠である。研修員のバックグラウンド、理解度に応じ、柔軟な補講プログラムを組む、民間企業等とのビジネスマッチングを図る等の取組を更に深化させることが不可欠である。

2. 具体的な対応

(1) 座学の充実化

イ 港湾のマーケティング

港湾にとって最も重要な顧客である船社の考え方は、戦略的な港湾管理運営策を検討・実施する上で、重要な基礎となる。従前から行ってきたコンサルタントからのインプットのみならず、船社のオペレーション部門の統括経験者より、難しければ次善の策として、外国船社の日本代表等からの生の声を直接届けることが極めて肝要。国交省港湾局の支援・サポートを仰ぎつつ、講義の実現に向けた人選・調整を早期に進める必要がある。

ロ M/P 及び F/S 関係

M/P については「需要予測」「経済財務分析」「施設配置計画」といった検討すべき項目や一般的な手法を単に羅列するだけでは他研修との差別化は困難であり、内容の大幅な改訂が必要である。「需要予測」「経済財務分析」等においては、実施において少なからず議論を惹起するような課題への具体的な対処方法（例えば、経済の構造変化が生じた等単純な右肩上がりでの推計が困難である場合、トランシップ貨物の想定方法）等、過去のJICAプロジェクトの教訓や経験を十二分に伝えていくことが肝要である。港湾計画資料（東京都港湾計画改定時）や環境影響評価準備書（名古屋港浚渫土砂処分場）は、本邦における実践の英知がつまっており、資料として参照すべく、英訳・配布を行うことが肝要である。

ハ 研修員のバックグラウンド・ニーズ・定着度に応じた柔軟な補講の実施
今年度は研修の途中で研修員の希望を聴収し、PPPファイナンス理論・演習（演習はプロジェクトのストラクチャリングに応じたEquity IRR等の計

算を Excel の操作により行わせた)、港湾統計及び KPI 計測論、温室効果ガス削減対策、ICD 及び ROPAX ターミナル計画論等多様な講義を実施し、各自のアクションプランに早速反映された。こうした取組を更に深化する必要がある。

研修員ニーズが極めて特殊な場合は、民間事業者や関係機関とのディスカッション機会を設ける等の対応を引き続き実施する必要がある（昨年度は、東芝、日本ガイシ、三井 E&S との意見交換、今年度は海技大学校・水先教育センターにおいて校長・副センター長との意見交換とシミュレータ見学等を個別に実施）。

二 港湾管理運営の現代的な課題への対応

施設の高寿命化・ライフサイクルコストの最小化は、本邦技術に優位性があり質高インフラの横展開にも資することから、今年度好評であった（独）港湾空港技術研究所の研究者による「港湾施設の戦略的維持管理」の講義を引き続き実施するほか、「港湾埋没対策」（埋没のメカニズムや対処等の技術的解説に留まらず、構想・計画段階からの施設計画上の配慮や維持浚渫・改良における官民のコストシェアリングといった計画管理面にも当然言及する必要がある）の講義を追加する必要がある。

要望の高い「港湾保安対策」について、対策内容そのものは単なる自己警備であり研修で積極的に取り上げる必要性は高くない。しかしながら、評価・計画承認・監査といった公的関与が非常に大きく、マンパワーを要する分野であるところ、監査員や保安要員のための **Capacity Building** を如何に図るか、あるいは、物流の効率性と高いセキュリティレベルの確保の両立を如何に図るかといった課題は、管理運営側が取り組むべき問題として重要である。このため、対策の中身のみならず、本邦における経験（港湾保安職員講習制度（官民）、対策の考え方の根本）、保安機器の確保策等を、関係各署・官民の役割分担（保安庁、関税局監視部門、海事局）等、マネジメント面からみた実践を、航空保安分野等周辺分野における実践と関連づけながら、講義することが重要である。

（２）「Knowledge Co-Creation Program」ならでは研修員インボルブメントの強化

本邦研修 6 週間、第三国研修 1 週間の長丁場の研修となることから、研修員のモチベーションを高く維持するための取組が定着度を高めるため極めて重要であり、昨年度、今年度の成功事例を引き続き継続させ、更に深化させる必要がある。

イ 「討論」の更なる充実

「受け身」や「物見遊山」的な態度を排すべく、チームアサインメント等、否が応でも参加せざるを得ない環境を研修の初期段階で仕組んでいくことが重要である。昨年度、今年度ともに、「討論」時間を 2 回設け、チーム対抗とした。討議課題は予め与え、準備と研修員間のコミュニケーションのための時間を十分確保した。

2 回の討論のうち、討論 1 回目は、リーダー格となり得る研修員をチーム等分に振り分け、更に各グループの均衡を図り、それぞれのグループでの準備が一定程度の水準を確保しつつ自律的に進むよう仕組んだ。

討論 2 回目は、課題意識が共通する研修員のグループ分け（国家港湾政策、個別の港湾計画など）により、座学・見学で得た知見を帰国後如何に生かすかといった課題を与えた。更に、座学で大きな議論を呼んだ話題（需要予測において経済構造変化が生じるなど単純な右肩上がりでは予測ができない場合どのように対処すべきか具体的方法論と実際の計算）を課題として取り上げ、研修員間の討論活性化を積極的に図った。つまり、研修員の顔色や理解の定着度を見つつ、柔軟な課題設定やチーム分けするといったことが重要で、研修全体を一貫してみる要員の配置が引き続き重要である。

こうした取り組みにより夜遅くまでチームで準備するような環境を敢えて仕組んだが、講義場所と宿泊場所を JICA 横浜で固定できたのが成功要因として重要である。講義場所と宿泊場所を JICA 横浜で固定し、無駄な移動時間や労力の節減を引き続き図る必要がある。

□ 他の研修員からも学べる環境の提供

アクションプランの設定テーマが共通する研修員間でディスカッションする機会を設け、アクションプランの内容の更なる充実化を図っていく。例えば、渋滞対策などの対策ではその進捗度がそれぞれ異なる場合などがあり得るが、ディスカッションにより進捗が遅い港湾の者は進捗が速い港湾の者から知見・経験を学ぶことができるし、同時に進捗が速い港湾の者は自らの知見・経験を相対化したり、自らの取組を客観的に俯瞰することができよう。港湾管理制度などバックグラウンドの相違により、そうしたコミュニケーションが十分にうまくいかない場合も当然にあり得るため、コンサルタントは同席しそのファシリテーションを行う必要がある。

(3) 実地見学の充実化

イ 本邦研修

基本的に大きく旅程を変更する必要はないものの、バルクターミナルの見学（例えば周南バルクターミナルにおける石油・石灰石の取扱）の追加を検討する必要がある。

□ 第三国研修

JICA 協力によるレムチャバン開発により何も無い農村漁村に産業集積が図られたといったストーリーを定着すべく、レムチャバン港近傍の日系工場の見学を必ず入れる必要がある。こうすると研修全体の総括をする場がなくなるため、第三国研修の日程を 1 日間延長する。日曜夜到着後、月～水研修で相当な疲れ（ダレ）が見られたので、日本→タイへの移動を土曜日にする等の対応を図る。

【暫定プログラム】

土	日	月	火	水	木	金
日本→タイ移動	休息	JICA タイ事務所 PAT	レムチャバン港 (PAT、ESCO、NYK、ハッチソン、立地	TOYOTA バンホー工場、ラッカバン ICD	AM 反省会 (ホテル会議室) PM 休憩・レイ	AM アジア研修員帰国

			工場) ※帰りが 夜になっ ても止む をえない		トチェツ クアウト 深夜 アフリ カ、南米 研修員帰 国	
--	--	--	-------------------------------------	--	--	--

(4) 上記の取組を着実に実施するためのバックアップ体制の整備

イ 講義場所・宿泊場所の固定化（再掲）

予習復習、討論準備、アクションプラン作成などを落ち着いて準備する環境を整えるべく、講義場所・宿泊場所は研修期間中を通して一貫して JICA 横浜に固定する必要がある。

ロ 第三国研修における研修監理員の同行

第三国においては本邦以上に研修員の安全確保やトラブル防止（一昨年度は携帯電話の紛失による研修一部離脱、今年度は見学先敷地内での無断喫煙）が重要となることから、これに万全を期すため、研修監理員の配置を検討することが重要である。

ハ 講義資料の事前配布の徹底

予習の励行や質疑応答の充実化のため、講義資料の事前配布を徹底する必要がある（JICA 横浜の wifi 環境などを踏まえ遅くとも前日夕方までに電子配布）。

ニ 研修旅行中の昼食確保への配慮

昼食準備などは各自の裁量に任せたが、準備に手間取るなどストレスに感じたり、注意が散漫になったりといった研修員が散見された。余計なストレスを最小すべく、同じ場所で昼食をとったり、一斉に購買したりといった配慮をする必要がある。

3. その他

- 日本での不自由のない生活・日本文化等の学びも重要であるため、JICA の規定に即し、日本語研修を 2 回から上限の 3 回とするよう検討する。
- 日本⇒タイのフライトの預け荷物重量制限について、研修期間 1 カ月半の荷物を持参していることも考慮し、柔軟に対応する。

以上

(3) 次年度 GI に反映させるべき点

1) GI の発出時期

研修員の選択をよりきめ細かく行うための時間的余裕を確保する観点から、また、本邦研修及び第三国研修における研修員の査証取得を確実にかつ余裕をもって行う必要があることから、GI の発出時期は 2020 年 7 月中旬から 8 月中旬頃が適当である。

2) アクションプランの情報・ガイドラインの記載

従前から配布してきたアクションプラン作成ガイドラインに加え、本年度はモデルアクションプランを配布し、短い研修期間の中でアクションプランが効率的かつ効果的に作成されるための工夫を行ってきたので、更なる内容の改善を検討する。アクションプランのテーマ別のより細かなガイドライン作成の要望があったことを踏まえ、ガイドラインの充実化を検討する。

V. モニタリング

V-1 モニタリングの実施方針

2019年12月以降、新型コロナウイルスが急速な勢いで全世界に広がり、2021年10月現在でも経済活動に影響を及ぼしている。戦略運営研修のモニタリングは、従来、研修員のアクションプランの内容や、研修に臨む姿勢、日本の技術協力案件形成など様々な観点から判断し、最も効果的と思われる国を2か国程度選定し、現地でフォローアップを行ってきた。また、当該過程で、研修員の他、研修員の所属組織長との意見交換、アクションプランの現場視察、セミナーの開催などを通じて、アクションプランの追加指導や日本の技術紹介、日本への技術協力要請の関心などの把握を行ってきた。

しかしながら、新型コロナウイルスの影響により、国によってはロックダウンが宣言された他、全世界的に渡航制限が設けられ、従来通りのモニタリングの実施が不可能となった。このため、全研修員（18名）を対象に、WEBを用いた遠隔によるモニタリングを実施し、アクションプランのその後の進捗の確認や追加的指導、日本への協力要請にかかる関心などについて意見交換を行うこととした。

V-2 モニタリング手法

- (1) 対象者：研修員全員（18名）
- (2) 実施日： 2020年8月下旬～（月に1～2人ずつ実施）
- (3) 実施までの流れ

事前に研修員と連絡を取り、研修員側のWEB環境を把握した。その際に、モニタリング当日の流れを説明しつつ、モニタリング実施日の調整や確認を行うこととした。また、モニタリング当日の議論促進のため、研修員のアクションプランに対するJICA、OCDI側からの質問事項を研修員に送付し、可能な限りモニタリング当日前に返信してもらうこととし、難しい場合には、モニタリング当日に説明してもらうこととした。

- (4) 参加者
後述の議事録参照
- (5) 使用媒体

オンライン会議ツールであるTeams（Microsoft社）を用いた。Teamsにはチャット・通話機能の他、ビデオ会議機能、ファイル共有機能、Officeアプリとの連携機能がある。このような機能性により、新型コロナの影響下において、日本ではリモートワークの手段として多くの企業での利用実績のある媒体である。

V-3 実施実績

以下に実施実績を示す。

	研修員名	国名	実施日時
1	Mr.LE Quoc Khanh	ベトナム	2020年 8月19日
2	Mr.MARTINEZ TELLO Gustavo Andres	コロンビア	9月 8日
3	Mr.GAFSI Brahim	チュニジア	9月29日
4	Ms.MANURUNG Ram Agustina	インドネシア	10月 6日
5	Mr.ALVAREZ ROCHA Marcel David	コロンビア	10月21日
6	Mr.JALLOULI Houcine	チュニジア	11月10日
7	Ms.IOUZZI Nisrine	モロッコ	11月25日
8	Mr.SAMARAKOON MUDIYENSELAGE Nimal Karunarathna	スリランカ	12月18日
9	Ms.SAMARAKOON Hetti Mudiyansele D. H.	スリランカ	12月21日
10	Ms.Saw Wut Yee	ミャンマー	2021年 1月27日
11	Mr.KIJAVARA Juma Semhando	タンザニア	3月19日
12	Ms.AGNALA epse Alagan Akpen Manzim	トーゴ	4月 7日
13	Mr.RODRIGO Sergio Hortencio	モザンビーク	4月16日
14	Mr.LAZARO Michael Philip	フィリピン	5月21日
15	Mr.DONIA Hany Adel Ali	エジプト	5月27日
16	Mr.HOEU Song	カンボジア	7月 1日
17	Mr.Prem Sopheak	カンボジア	8月31日
18	Mr.KONG Sophea	カンボジア	10月14日

Mr.KONG Sophea氏は、先方の依頼によりメールでの対応に変更したものの、最終回答得られず。

V-4 モニタリング結果

以下にモニタリング結果を示す。

(1) Mr. LE Quoc Khanh (所属：ベトナム運輸省海運総局)

①アクションプランの概要

ベトナム国内すべての港湾を対象とした既存のマスタープラン（目標年次：2010年－2020年）の更新時期に来ており、現在、2050年までの長期構想を盛り込んだ2020年－2030年を目標年次とするマスタープランの作成中である。

新マスタープランでは、持続可能な開発をテーマとしつつ、港湾背後の整備や港湾間の連結性、港湾運営の改善とともに、ベトナム北部と中部に位置する港湾の国際ゲートウェイとしての機能強化、グリーンポートの追求などを施策として盛り込んでいる。

港湾の現状の課題として、不正確な需要予測や港湾統計を基にした港湾投資、非競争性、ターミナル間の非連携、地方政府の未関与などがあり、新マスタープランを通じて、こうした課題を解決していく。

②タイムスケジュール

Plan	Actions
Short Terms the year 2020-2022	Drafting of National Seaport Master Plan for coming period (2020-2030 with vision to 2050) comprising of all policies as mentioned above to overcome problems that existed in the previous period.
Mid Terms the year 2020-2024	- Completion of model for Port Management Body suitable with national context. - Develop an electric monitoring system of port statistic and performance indicators and capacity building for the local maritime administration with assistance of the donors
Long Terms the year 2020-2030	Implementation of Port Management Body as a pilot program for a designated port.

Work activities	Responsibility bodies	2020				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
		Q1	Q2	Q3	Q4										
Drafting of National Seaport Master Plan	VINAMARINE, MOT														
Approval of National Seaport Master Plan	PM														
Drafting of Port Management Body model	VINAMARINE, MOT														
Comprehensive port monitoring system	VINAMARINE														
Pilot program for PMB	Central & Local gov.														

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：LE Quoc Khanh(Official, Department of Planning and Investment, Vietnam Maritime Administration (VINAMARINE))

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

OCDI：富田 英治(調査役)、尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)、真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

時々、音声などの途切れがあったものの、全体として WEB 環境に問題はなく、研修員とスムーズに意見交換を行うことができた。

(iii) モニタリング結果概要

(a)アクションプランの実施状況について

- ・現在マスタープランを作成しており、年度内(2020 年度内)に大統領府から承認をもらう予定である。
- ・マスタープランは、全国34の港のうち、南部の港を除いて5つのグループに分けて、グループ毎に将来取り扱い貨物量や整備の基本方針を記載する。

(b)現状の課題について

- ・統計のシステムが充実していない。2017年に統計システムの導入を行ったが改善の必要がある。具体的には、総貨物量のデータはあるものの、品目別の貨物量などの細かい情報が足りていない。
- ・コンテナ貨物も同様で、輸出、輸入毎の総トン数は取っているが、コンテナの個数や実入り・空コンテナの分別、貨物の中身などは分からない。ターミナルオペレータが管理しているところは、そもそもデータ提供に消極的であり、非協力的である。
- ・個人的には岸壁占有率などの KPI を作成し、業績管理を行なっていく必要があるが、データ入力の手動で行われており、データそのものの信頼性が薄い。

(c)今後の協力について

- ・日本の協力を期待していることは、①港湾統計システムの充実、②地方政府の港湾関連従事者の capacity building、③港湾管理者の設立であるが、優先順位が高いのは、港湾統計システムの充実。があるが、優先度は統計システムの改善が高い。JICA から協力が得られるのであれば、本件について JICA と議論したいと思っている。
- ・港湾統計システムの担当は、VINAMARINE の交通サービス部 (TRANSPORT SERVICE DEPARTMENT) が担当しており、港湾統計システムに関する技術協力の要請は、ベトナム運輸省が主体となって行うことになる。

⇒(港湾システムの充実については、まずは、手動でやる場合にはマニュアルの作成(手順の標準化)②Terminal Operation System (TOS) や Electronic Data Interchange (EDI) など既存システムの統合③自動化の流れがあり、一步一步進めていくことが重要。と説明)

(d)その他

- ・カイメップ・チーバイ港の管理はタイプ1A(中央政府の管理)の扱いだが、個々のターミナルの開発許可は港の管理に該当しないではないという整理で、地方政府が認可している。
- ・ただし、例外として、政府が許認可したものにラックヘンの Phase3、4がある。

- ・カimeップ・チーバイ港の建設によりサイゴン港の取扱貨物の減少が予想されるが、現状としては、サイゴン港は従来と変わらず、一方、カimeップ・チーバイ港は年々増加している。サイゴン港では新たな開発は制限しているため、アクセス条件が改善すれば、カimeップ・チーバイ港への貨物シフトは進むと考える
- ・カimeップ・チーバイ港の貨物増加に対するインセンティブとして、港湾使用料を下げている。

The screenshot shows a PowerPoint slide titled "Problems to be tackled and solutions". The slide is divided into two main sections: "Plan" and "Actions".

Plan	Actions
Short Terms the year 2020-2022	Drafting of National Seaport Master Plan for coming period (2020-2030 with vision to 2050) comprising of all policies as mentioned above to overcome problems that existed in the previous period.
Mid Terms the year 2020-2024	- Completion of model for Port Management Body suitable with national context. - Develop an electric monitoring system of port statistic and performance indicators and capacity building for the local maritime administration with assistance of the donors
Long Terms the year 2020-2030	Implementation of Port Management Body as a pilot program for a designated port.

Work activities	Responsibility bodies	Year														
		2020				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
		Q1	Q2	Q3	Q4											
Drafting of National Seaport Master Plan	VINAMARINE, MOT															
Approval of National Seaport Master Plan	PM															
Drafting of Port Management Body model	VINAMARINE, MOT															
Comprehensive port monitoring system	VINAMARINE															
Pilot program for PMB	Central & Local gov.															



④ 今後の技術協力の方向性

研修員より、ベトナムの港湾分野における課題として、全国港湾マスタープランの作成の他、①港湾統計システムの充実、②地方政府の港湾関連従事者の capacity building、③港湾管理者の設立が挙げられた。また、日本の技術協力を強く期待している点も伺うことができた。

令和2年12月にインフラ経済戦略会議で決定された「インフラシステム海外展開戦略」によると ASEAN 地域は、日本にとって経済面だけでなく安全保障面でも重要な地域として位置づけられており、ベトナムでは、重要基幹インフラの整備や情報化推進を進めていくことが明記されている。

港湾マスタープランの作成については、原案は作成され、関係省庁と調整を行っている段階であるが、港湾統計システムの充実については、日本のベトナムに対するインフラ展開戦略とも合致しており、技術協力の可能性が追求できる分野であると考えられる。このため、今後、具体的な課題やベトナム政府の要望をより詳細に把握していく必要がある。

一方、港湾従事者の capacity building や港湾管理者の設立については、前者については、従事する内容によってトレーニングの内容が異なること、また後者については、相手国政府の権限にかかわることであり、どの程度政府内で統一的な見解を以て対応していくのか、その度合いによって実現が可能か否かに関わってくることから、これらの基礎的な情報収集を行っていく必要がある。

(2) Mr. MARTINEZ TELLO Gustavo Andres (所属：コロンビア国家企画庁)

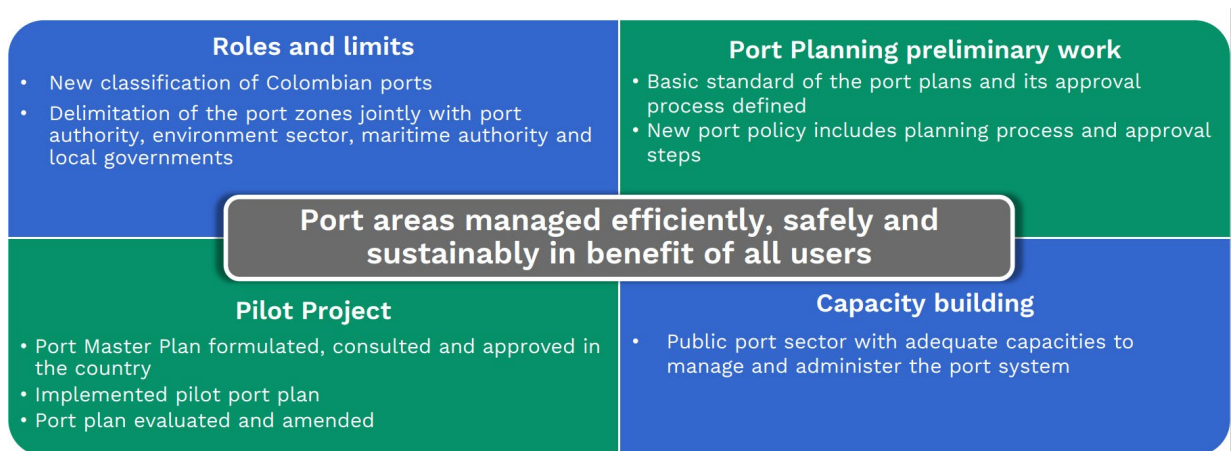
①アクションプランの概要

コロンビアでは、1990年までは港湾の管理運営を公共部門で担っていたが、その後、民間移譲を進め、現在では、地主型 (Landlord) と民間型の港湾運営となっている。

一方、港湾の開発、管理、運営の全体的な方針がなく、これらを各々の港湾を運営している民間に任せてきたため、無秩序な開発、他の都市計画との不整合、公共セクターにおける計画策定能力の不足の顕在化などが課題となっている。

このため、アクションプランでは、全国の港湾を対象に港格を再定義しつつ、関係機関などの役割分担を明確にし、港湾の開発・管理・運営に対する基本方針の策定や当該基本方針に基づく港湾計画の策定を進めながら、こうした手続きを一連のシステムとして導入することを目標として掲げている。

②タイムスケジュール



Action Plan Timeline		2020	2021	2022	2023	2024	2028	2032
Theme	Action							
New public policy document								
Role	Classification of ports							
Approval process	Who formulate, who approves and consult							
Institutional framework	Port reform policies							
Port Planning Basics								
Basic standard	Guidelines							
Delimitation	Set waterfront and port areas							
Port Local Planning Implementation								
Pilot Project	Prioritize one zone							
	Allocate budget and TOR							
	Formulate pilot project plan							
	Process to discuss existing concessions and evaluate unsolicited proposals							
	Implementation of the port plan (10 years)							
	Evaluation and review of port plan (5 years)							
	Amendment (if it is necessary)							
Governance								
Adequate port management and administration framework	Seminars with worldwide experts							
	JICA Training course for adequate port management and administration.							
	IN ECI AC on existing concessions							

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr. MARTINEZ TELLO Gustavo Andres

(Senior Advisor on Ports, Infrastructure and Energy, NATIONAL PLANNING DEPARTMENT)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))、今井 優樹(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治(調査役)、尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)、真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

インターネット接続に問題はなく、研修員とスムーズに意見交換を行うことができた。

(iii) モニタリング結果概要

(a)アクションプランの進捗

- ・アクションプランはスケジュール通り進んでいるのか。
→コロナの影響で遅れている(6 か月程度)
- ・アクションプランに記載のセミナーは予定通りに進んでいるのか。また、専門家とはだれのことか。
→セミナーについては順調に進んでいる。1 回目は UNCTAD の専門家(ジョン ホフマン-UN officer)によるウェビナーを 6 月に開催した。2 回目は 10 月に行い、11 月にもロッテルダム港がオファーした港湾の情報化・自動化に関するセミナーを予定している。

(b)アクションプラン(港湾の基本方針の作成及び港湾計画制度の導入)

- ・港湾の基本方針の作成機関はどこか。
→基本的には MOT(Ministry of Transport)が原案を作成し、DNP(National Planning Department)がレビューを行ったのち、共同で評議会にかける。MOT の担当は Deputy Minister of Infrastructure が担当する。このセクションには 60 名程度の人員がいるが、港湾担当はわずか 1~2 人しかおらず、DNP も作成をサポートしている。
- ・基本方針を作成する上で将来貨物予測は重要であるが、すでに実施したのか。
→然り。対象期間を 2018-2038 として、8 つの貨物(コンテナ、石炭、石油、クルーズパッセンジャーなど)に分けて詳細に分析している。
- ・港湾計画制度の導入にあたり、DNP と MOT のすみ分けはどうなっているのか。
→コロンビアには、港湾管理者という概念がなく、それに伴い、日本のような港湾の基本方針と整合のとれた個々の港湾の港湾計画が存在しない。このため、まずは、パイロットプロジェクトを行った後、全国に展開することになる。このパイロットプロジェクトについては DNP が中心となり、それ以外については、MOT と UPIT (Infrastructure and Transport Planning Unit) が所管する。
- ・港湾の基本方針決定する部署と(それに基づき)計画する部署を分けることとしており、さらに、技術的な規制を設ける部署も分けることとしているが、何か意図があるのか。
→現状で、組織がすでに分かれており、本プロジェクトを効率的に進めていくために、既存の行政組織の所管に照らし合わせる形で進めていく方針としている。

(c) コンセプションの現状

- ・コンセプションはどの組織が責任機関となるのか。

→ANI(Agencia Nacional de Infraestructura)と INVIAS(Institute Nacional de Vias)。
ANI が交通インフラの PPP 担当 (INVIAS は公共事業担当)。

- ・コンセッションの終了後はどうなるのか。→再度コンセッション契約を行う。ただし、コンセッションの内容は見直すこととなる。
- ・コンセッションの見直しはどのようにして行うのか。→外部の機関にこれまでのコンセッション内容に対して助言をもらい、それを基に修正する。但し、現在、港湾の基本方針を作成中であり、今後は、その方針と整合を図りながら見直すことになる。

(d) その他(コロンビア国内の港湾の状況)

<カルタヘナ港>

- ・カルタヘナ港のコンテナ取扱量は伸びており、キャパシティを超えている(2019 年上半期 10%増)。カルタヘナ港の今後の計画を教えてください。
- カルタヘナ港は、貨物量が順当に伸びており、現在 16m 岸壁があるものの、新たに 20m 岸壁を整備する計画がある。
- ・カルタヘナ市エリアと同市の産業開発エリアを結ぶ 4 車線の道路の進捗は。
- 去年評価が終わり、今後建設にむけて進んでいく。
- ・ブエナビントゥーラ港の航路浚渫計画は進んでいるのか。
- PI で行う予定であり、現在プロポーザルを評価している。来年 1 月か 2 月に FS を実施予定。(ジャン・デ・ヌールがコンテナで通行料を取る形で資金を回収する仕組み)

<ブエナビントゥーラ港>

- ・ブエナビントゥーラ港はキャパシティをはるかに下回っている (2020 年上半期 38%減) その要因と今後の計画を教えてください。
- ブエナビントゥーラ港は取扱量が減っているが、その要因は 2 つある。1 つ目は水深の深い航路がないこと、2 つ目は、国家間の港湾競争が激しくなったため。特に、エクアドルに DPW が運営する Posorja 港があり、そちらに貨物が流れている。今後の計画としては、現在、航路浚渫を進めており、1 つ目の課題に対応しているところ(水深 20m)である。
- ・韓国が協力したブエナビントゥーラ港のマスタープランの進捗は。
- 韓国の協力を得て作成したマスタープランは 2017 年に終わったが、その後、具現化にむけた議論は進んでいない。
- ・今後導入予定の港湾計画の中で“ブエナビントゥーラ 2050”はどのように組み入れられるのか。
- 港湾計画には組み入れない。別物と考えている。

<アントキア港>

- ・Turbo にある Antioquia 新港の進捗状況は？
- 同港は 2019 年でコンセッションが行われ現在整備している。カルタヘナ港はコンテナやバルク貨物が主流だが、新港はリーファーの取扱が主流となる。

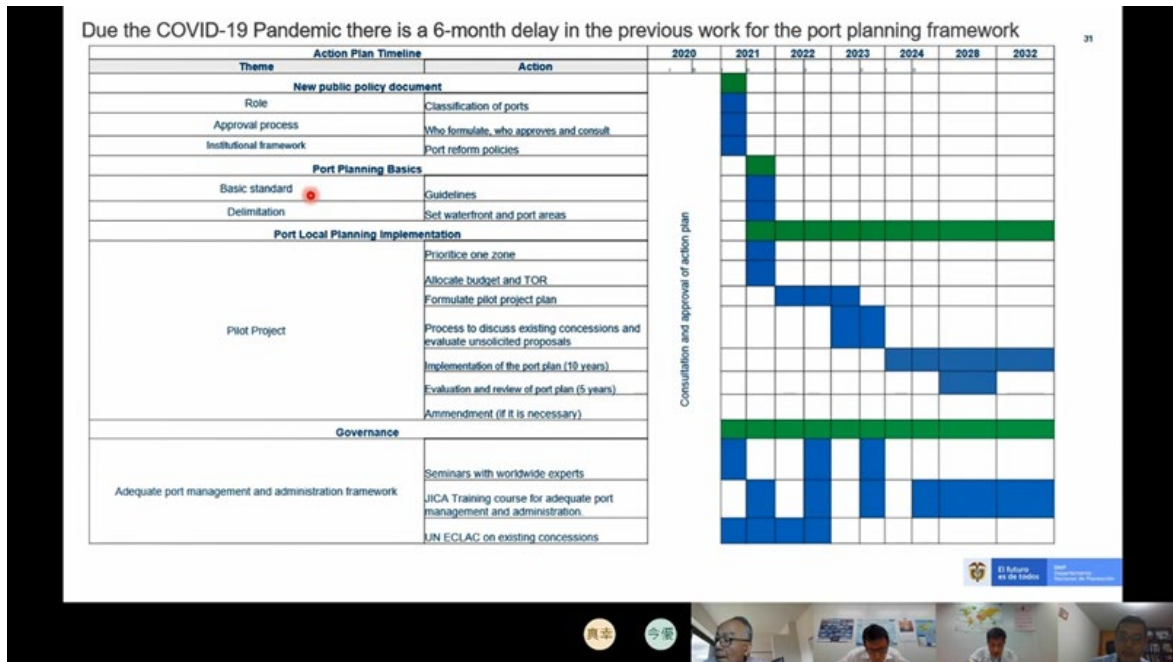
<アグアドゥルセ港>

- ・新ターミナルの進捗は。
- 新ターミナルはすでに稼働している。

(e) 今後の協力について

- ・ 上記課題の解決に向けて、当該アクションプランの内容について JICA 現地事務所と日本大使館に説明し、協力を仰いでいる。
- ・ 但し、協力要請は港湾分野だけではなく様々あることから、当該案件の要請を〆切である 9 月中に出すことは困難。

(⇒手続きとしては、9 月で要請を締め切り、プレ調査などを実施して次年度の事案を決定する。今年 9 月に間に合わないのであれば、再来年の事案となると説明。)



④ 今後の技術協力の方向性

研修員より、コロンビアの港湾の課題として、国内すべての港湾を対象にした基本方針の作成の他、都市と整合のとれた港湾計画の策定、当該策定にかかる制度作りや職員の能力向上が挙げられ、特に、港湾計画の策定やそれに付随する事項について、日本の技術協力を強く望んでいる点伺うことができた。

令和2年12月にインフラ経済戦略会議で決定された「インフラシステム海外展開戦略」によると、コロンビアは、太平洋同盟に加入し、多角的な自由貿易重視の立場であることから、我が国との経済関係はますます緊密化する見込みと明記されている。

港湾は、その国の経済活動を支える基幹インフラであり、効率的な開発、管理、運営が求められることは疑いの余地はないものの、一方で、効率性のみを追求し、すべてを民間に任せただけの場合に弊害が起こることも事実である。

コロンビアでは、開発のスプロール化や国の方針とのずれなど、こうした弊害が起きている状況であるが、その解決策として、国が基本方針を定め、当該基本方針に基づく計画の策定、さらには、関係者の役割分担を明確にしながら、計画に基づき、整備や管理運営を行うこととしている。

これらの取組に対する支援は、日本が多分にノウハウを所有している分野であり、特に、諸外国に対する港湾計画制度の導入、それに伴うキャパシティビルディングは、ASEAN 諸国で数多く実施している。今後は、当該アクションプランに対する進捗を注視するとともに、技術協力のタイミングや協力内容の詳細について情報を収集していく必要がある。

Action Plan Timeline		Responsible			
		Local	Pref	NG	ODA
New public policy document					
Role	Classification of ports	x	x	x	
Approval process	Who formulate, who approves and consult	x	x	x	
Institutional framework	Port reform policies	x		x	
Port Planning Preliminary Work					
Basic standard	Guidelines			x	x
Delimitation	Set waterfront and port areas			x	x
Port Planning Implementation					
Pilot Project	Prioritize one zone			x	x
	Allocate budget and TOR			x	x
	Formulate pilot project plan	x		x	x
	Process to discuss existing concessions and evaluate unsolicited proposals	x		x	x
	Implementation of the port plan (10 years)	x		x	x
	Evaluation and review of port plan (5 years)	x		x	
	Ammendment			x	
Governance					
Adequate port management and administration framework	Seminars with worldwide experts			x	
	Capacity Building Courses f.e JICA			x	x
	UN ECLAC on existing concessions			x	x

※赤点線で囲ったところは、研修員より ODA で行って頂きたいと

考えている分野。人材育成とコンセッションの助言については、ODA で行って頂きたいと考えている。

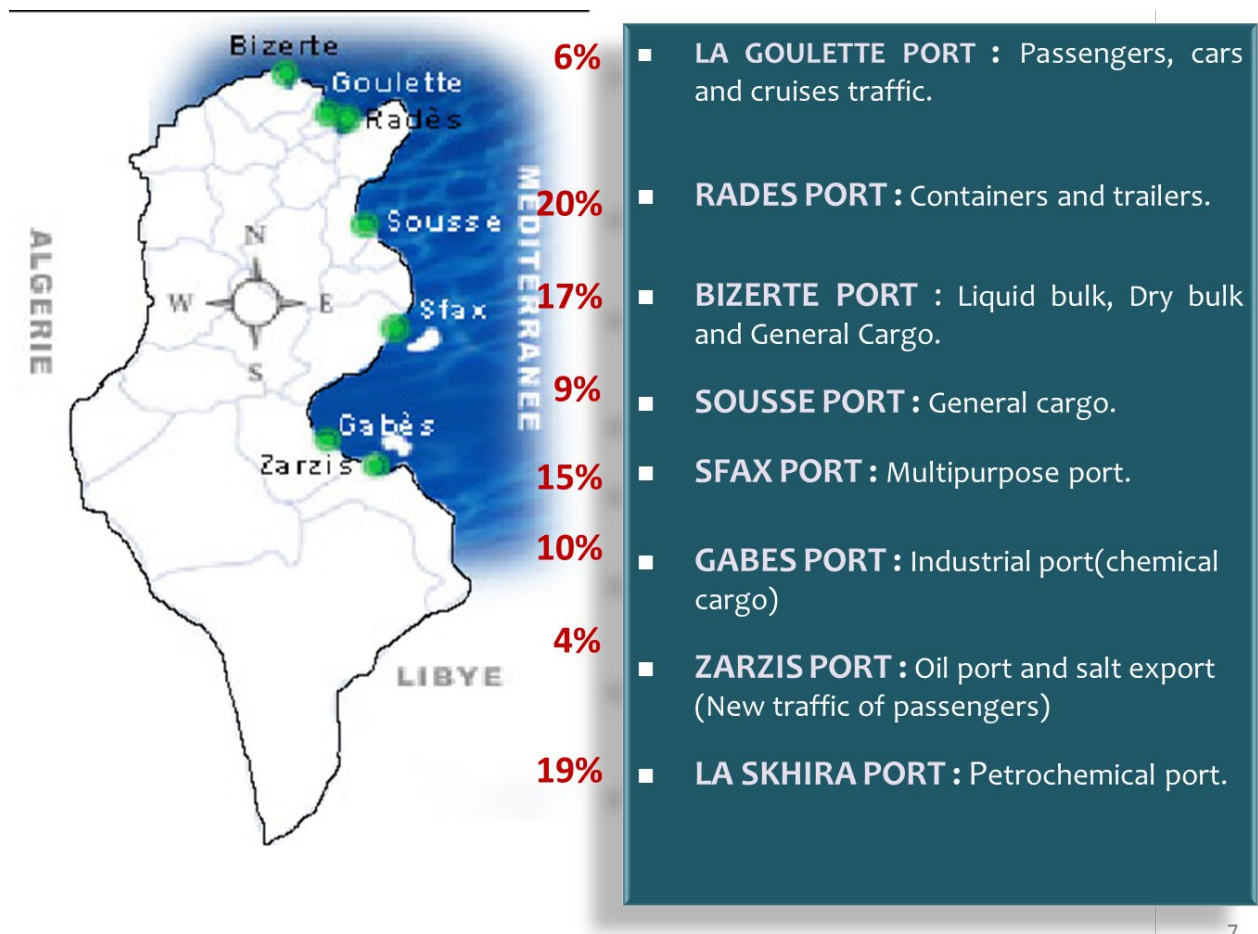
(3) Mr. GAFSI Brahim (所属：チュニジア海事港湾庁)

①アクションプランの概要

チュニジア北部にビゼルテ港、ラ・グレット港、ラデス港の3つの港湾が存在し、ビゼルテ港はRORO貨物の拠点、ラ・グレット港は、クルーズ船やフェリーが就航し、観光客などの集客の拠点、ラデス港は、コンテナ取扱主要港湾として機能している。しかしながら、近年、ラ・グレット港、ラデス港の両港では乗降客やコンテナ貨物の増大に伴い、港湾能力

がひっ迫している状況である。

こうした状況を改善するため、地理的に近いビゼルテ港に新たにカーフェリーターミナルをPPPスキームで整備し、ラ・グレット港の乗降客や、一部ラデス港で取り扱いのあるRORO貨物をビゼルテ港で取り扱うことで、北部3港の機能分担の適切化を図るものである。



③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr. GAFSI Brahim

(Director, Operations and Development Direction, The Merchant Marine and Ports Authority (OMMP))

JICA：今井 優樹(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

ネット環境が非常に悪く、研修員が説明の途中で何度も回線が切れるなどのトラブルがあったが、カメラをオフにするなど回線に対する負荷を軽減することで対応した。

(iii) モニタリング結果概要

(a)アクションプランの進捗

・ビゼルテ港のプロジェクトは PPP での実施とのことだが、民間企業からのオファーはすでにあつたのか。

→2020年2月18日に1件オファーがあつた。

・オファーがあつた民間企業はどのようなものか。

→船会社とフォワーダーの合弁会社。船会社はフランス (CMA-CGM) でフォワーダーはチュニジアの会社。

・他企業からのオファーも求め競争させる予定はあるか？

→本件を含め計3件のPPPプロジェクトを予定しているが、1プロジェクト1オファーで、競争は考えていない。

・アクションプランでは建設期間が8か月となっているが、岸壁2バースと背後ヤードの整備をするのにあまりに短すぎないか。

→建設期間はタイムライン表をはみ出して続く予定。

・予定建設コストは？

→250(百万)ドル。プロジェクトはすべて民間投資で行う。

・今後の予定は？

→現在、民間企業からオファーについて内部で事前審査しているところ。今後、内部で正式に専門部署を立ち上げつつ、外部機関からの支援も受けてオファーの内容を細かく審査していく。

・当該プロジェクトに対して、OMMPの方ですでにフィージビリティスタディは実施しているのか。

→行っていない。オファーの内容に問題なければ、民間企業にさらに詳細なデータなどを要請し、提出されたものに対してOMMPの方でもチェックしている流れとなる。

(b)プロジェクトの需要予測について>

・ラ・グレット港からの乗客とラデス港のRORO貨物を取り扱うためにビゼルテ港のプロジェクトを立ち上げたとのことだが、どの程度ビゼルテ港に移ってくると見込んでいるのか。

→2港で取り扱っている交通量（乗客、貨物）の約3割は移ってくると見込んでいる。乗客で言えば、ヨーロッパには、ビゼルト港の方が近く地の利がよい。

・首都チュニスからビゼルト港までの距離は？

→約60km離れており、高速道路を使って1時間程度。

・ビゼルト港で取り扱う貨物は、後背地以外の貨物も見込んでいるのか。

→隣国アルジェリアからの貨物を取り扱うことも見込んでいる。

・ラ・グレット港の岸壁稼働率が55%であり、これだけを見れば混雑しているとは見えない。

→この数字は一年の平均をとったもの。ハイシーズンではほとんど100%になる。

・一般的な話として、貨物の発生後背地が同じで、単に貨物を港間で移動させることを前提にした計画の場合、新たな港を作ってもうまくいかないことが多い。特にオペレーターが異なる場合、旧港の関係者が需要を手放したがる。南部にザルジス港が稼働しているが、元々は、ラ・グレット港の乗客を移動させるために整備したと理解している。しかし、現状では、乗客の移動は起きていない。本プロジェクトも同じことにならないか懸念する。

場合によっては政策的に需要を新港に誘導することも必要。例えば昨年研修で訪れたタイのレムチャバン港の場合は、バンコク港のコンテナ取扱量に上限を設け制限し、政策的にバンコク港からレムチャバン港へのシフトを加速させた。そのような政策誘導は必要ないか。

→政策誘導なしでも需要はシフトすると考えている。

・いずれにしても、ビゼルト港の新ターミナルの整備には、需要予測と既存港湾の稼働率のデータの精緻な分析は必要。今後こうしたデータはオファーした民間企業から提出されると思うが、しっかりと精査したほうがよい。

→助言に感謝。

(c) JICA への協力要請

・JICA への協力オファーはどのようなものか。

→1つが、PPPに対する専門的なアドバイス、もう一つがチュニジアの港湾全体のマスタープラン作成。PPPについては、現在、2つのプロジェクトが立ち上がっており、専門的な知見からアドバイスを頂きたい。具体的には、一つは、アクションプランに記載している通りフェリーターミナルの整備、もう1つがラデス港の、バルクターミナルの整備（食料品関係）のプロジェクトである。現在、部内で専門部署の立ち上げ準備を行っているが、PPPにかかるオファーの内容について専門的な知見でアドバイスを頂きたい。

・チュニジアの港全体のマスタープラン、また、個々の港のマスタープランは存在するのか。

→両方ともない。まずは、チュニジアの港全体のマスタープランが必要と考えており、ヨーロッパや国内のコンサルタントからオファーが5件来ている。原資はOMMPの自前予算である。JICAには、出来上がったマスタープランの案について専門的なアドバイス頂けるよう協力をお願いしたい。

・ヨーロッパの機関が調査・策定するマスタープランの案について専門的なアドバイスを頂きたいとのことだが、JICAもその中に入る、あるいは、調査・策定そのものをJICAが実施することは可能か。その場合は日本のコンサルタントが調査を実施することになるが。

→もちろん大歓迎である。

(d) その他

- BRAHIM 氏より JICA に対して送付した技術協力の内容を本フォローアップ出席者に送付して頂くよう依頼 (→9月29日に BRAHIM 氏より送付され、出席者に共有済み)



④ 今後の技術協力の方向性

研修員からは、自国港湾のPPPプロジェクトに対するアドバイスと全国の港湾を対象としたマスタープランづくりに関する協力を強く望んでいる点について確認できた。

外務省の対チュニジア共和国国別開発協力方針によると、同国は、民主化への移行を実現してから、各種経済改革に着手しており、特にPPP法など、海外投資の積極的な受け入れに関する制度改革を推進している。また、日本の「質の高いインフラ投資」に高い関心を持っており、日本政府としても、同国が、包摂性、持続可能性、強靱性を兼ね備えた「質の高い経済成長」を達成すべく支援することは、外交上、開発効果の両面で意義が大きいとして、運輸都市交通などのインフラ整備を行っていくとしている。

研修員からは、港湾全体のマスタープランの作成にかかる協力について発言があったが、特にPPPのプロジェクトを推進する上で、当該港湾の全国的な観点からの役割・機能分担を明確にしておかなければ、民間企業は、利潤の追求に主眼に置くため、自国内での貨物の奪い合いや乱雑な港湾整備などにより、結果として国全体での物流効率ที่下がる結果になりかねない可能性もある。

このため、港湾のマスタープラン作成は非常に重要であり、同マスタープランに基づく港湾の整備運営が、「質の高い経済成長」に直結するという意味でも、マスタープラン作成の協力は、意義深いものとする。また、同取組に対する支援は、日本が多分にノウハウを所有している分野であり、世界各地で数多く実施していることから、今後は、当該アクションプランに対する進捗を注視するとともに、技術協力のタイミングや協力内容の詳細について情報を収集していく必要がある。

(4) Ms. MANURUNG Ram Agustina

①アクションプランの概要

パンカル・バラム港は、バンカ島バンカ・ブリトゥン州に位置し、バトゥルサ川の河口4 kmのところにある。同港は、バトゥルサ川から運搬される土砂堆積による水深確保が困難であることや、潮位時間の影響により入出港の時間が限定されるなど港湾運営に支障を来している状況である。このため、PPPスキームにより、新港を別の場所に建設すべく、関連調査、手続きを行うものである。



②タイムスケジュール

No.	KEGIATAN	2020												2021											
		MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER	DESEMBER	JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGST	SEPT	OKT	NOV	DES				
1	Revisi POK	■																							
2	Lelang Konsultan SP	■	■	■	■	■	■	■	■																
3	Studi Pendahuluan			■	■	■	■	■	■																
4	Lelang Konsultan OBC					■	■	■	■																
5	OBC									■	■	■	■	■	■										
6	Lelang Konsultan FBC dan Transaksi (Lelang tidak mengikat)																								
7	FBC														■	■									
8	Pesiapan Tender															■									
9	Prakualifikasi																■	■	■	■					
10	RFP																								
11	Bid Award																								
12	PPP Agreement Signing																								
13	Financial Close																								

<参考：アクションプラン発表時のタイムスケジュール>

NO	ACTIVITIES	TIME SCHEDULE																							
		2019												2020											
		MAR	APR	MAY	JUNE	JULY	AUG	SEP	OCT	NOV	DES	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUNE	JULY	AUG	SEP	OCT	NOV	DES		
1	Preparation of Feasibility Study	■	■	■	■	■	■	■																	
2	Presentation of Feasibility Study								■																
3	Improvement									■	■														
4	Presentation of Feasibility Study											■													
5	Choose the alternative location											■													
6	Investigative and design surveys (SID)												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
7	Detail Engineering Design (DED)														■	■	■	■	■	■	■	■			
8	Masterplan																■	■	■	■	■	■			
9	Market Sounding Project Financing																				■	■			

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Ms. MANURUNG Ram Agustina

(Evaluator of Land & Water Uses & Port Business, Directorate of Port Affairs, Ministry of Transportation)

JICA：今井 優樹(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

ネット環境は問題なく、スムーズなディスカッションが行われた。

(iii) モニタリング結果概要

(a)アクションプラン (AP) の実施状況

AP 発表会では新港の位置が決まっていなかったが、現在は決定 (Pangkal Pinang 市)。また、実施スキームは PPP で行うことで決定し、2021 年 11 月までには応札者が決定し、事業が開始する予定。

・ 地方政府と国との役割分担は？

→新港の位置の FS が無いことから、これについては地方政府が実施することになる。一方、本事業は PPP のスキームで実施することが決まった。このため、PPP に関する (プレ) FS は、国 (運輸省) が実施。

・ PPP で実施とのことだが、建設、管理・運営すべてを民間に任すのか。

→然り。

・ AP 発表会では、経済分析はよいが財務分析がよくないとのことだったので、本プロジェクトは、国もしくは地方政府の行政セクターが実施するものと思っていた。財務分析がよければ民間企業は手を挙げてこないのではないかと。

→ペリンド 2 (※インドネシアの国営港湾運営会社) が参画するものと思っている。実際、パティンバン港も同じスキームでやっていたと思う。

・ パティンバン港はインフラ整備を ODA で実施していて、管理・運営を民間で実施するスキーム。本プロジェクトは、浚渫、防波堤を含む港湾開発、維持管理、運営すべてをペリンド 2 が実施することになるので違うスキームである。ペリンド 2 が請け負うのであれば、国営企業なので財務分析の必要はないと思われるが如何か。

→AP の時には新港の建設場所が決まっておらず、事業スキームも決まっていなかった。その後、ハイレベル (運輸大臣) により Pangkal Pinang 市に決まった。しかしながら、

Pangkal Pinang 市が提示したエリアは FS を実施しておらず、PPP に関する調査は国で行い、FS は地方政府で行うこととなった。

- ・スケジュールを教えてください。

→2020 年 7 月～9 月に国のプレ FS を終えて、2021 年 3 月までに入札準備を行い、その後入札を行う。事業は、2021 年 11 月から開始される見込み。

- ・スケジュール通り進んでいるのか？

→実際は COVID-19 の関係もあり、遅れている。国のプレ FS もまだ終わっていない。

(b)今後の協力について

- ・日本はインドネシアに対して研修など様々な協力をしていただいていることに感謝。新港の建設にあたっては必要であれば情報を送付する。引き続き協力関係を保っていきたい。

15 May - 30 June 1 July - 30 Sept 1 Oct - 30 Dec 2 Jan - 30 Mar 1 April - 30 May 1 June - 15 Aug 15 Aug - 15 Nov

15 Bulan 15 Agst - 30 Sept 15 Bulan 15 Nov - 30 Des

TOTAL : 18 month

PRA FS DAN FS IMPLEMENTED BY THE REGIONAL GOVERNMENT OF PANGKAL PINANG IN PARALLEL WITH THE IMPLEMENTATION OF PRELIMINARY PPP STUDIES

PPP STAGE NEW LOCATION OF PANGKAL BALAM PORT

No.	KEGIATAN	2020												2021											
		MAY	JUN	JUL	AUGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOMBER	NOVEMBER	DESEMBER	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEPT	OKT	NOV	DES				
1	Studi PDK																								
2	Lelang Konsultansi SP																								
3	Studi Pendahuluan																								
4	Lelang Konsultansi OMC																								
5	OMC																								
6	Lelang Konsultansi FRC dan Penawaran Building Value																								
7	FRC																								
8	Penetapan Tender																								
9	Profilabilitas																								
10	Bid																								
11	Bid Award																								
12	PPP Agreement Signing																								
13	Financial Close																								

YI 富英 真幸 尾精 RA



④ 今後の技術協力の方向性

研修員からは、日本の協力に対する謝意と引き続き関係強化を望むことが確認できた。本プロジェクトは、アクションプラン発表会の時と港湾の建設場所が変更になったことや、これから詳細なFSを行う予定であることなどから、引き続き注視していく必要がある。但し、プロジェクトとしては、河口港から沿岸部に移すものであり、大規模な港湾建設ではないことや、防波堤や浚渫などコストの大きい港湾施設の建設も含まれるため、日系企業が参画する場合には、長期的な視点で本プロジェクトがフィージブルか注目していく必要がある。

なお、「インフラシステム海外展開戦略 2025」の中で、ASEAN 地域を安全保障面で重要な地域と位置づけ、また経済面についても、我が国にとって極めて密接な経済的利害関係を有する地域としている。このため、同地域に対して地域の連結性強化に資する高品質かつ強靱なインフラシステム導入支援を推進するとしている。特に、インドネシアについては、経済開発についてあらゆるレベルの 2 国間対話を推進し、ジャカルタ首都圏のみならず、郊外のインフラ開発にも焦点を当てて、インドネシア国全体の発展に貢献していくこととしている。

こうした状況を鑑み、本アクションプランの内容に関わらず、幅広い視野、観点から同国に対するネットワーク作りや技術協力を行う必要がある。

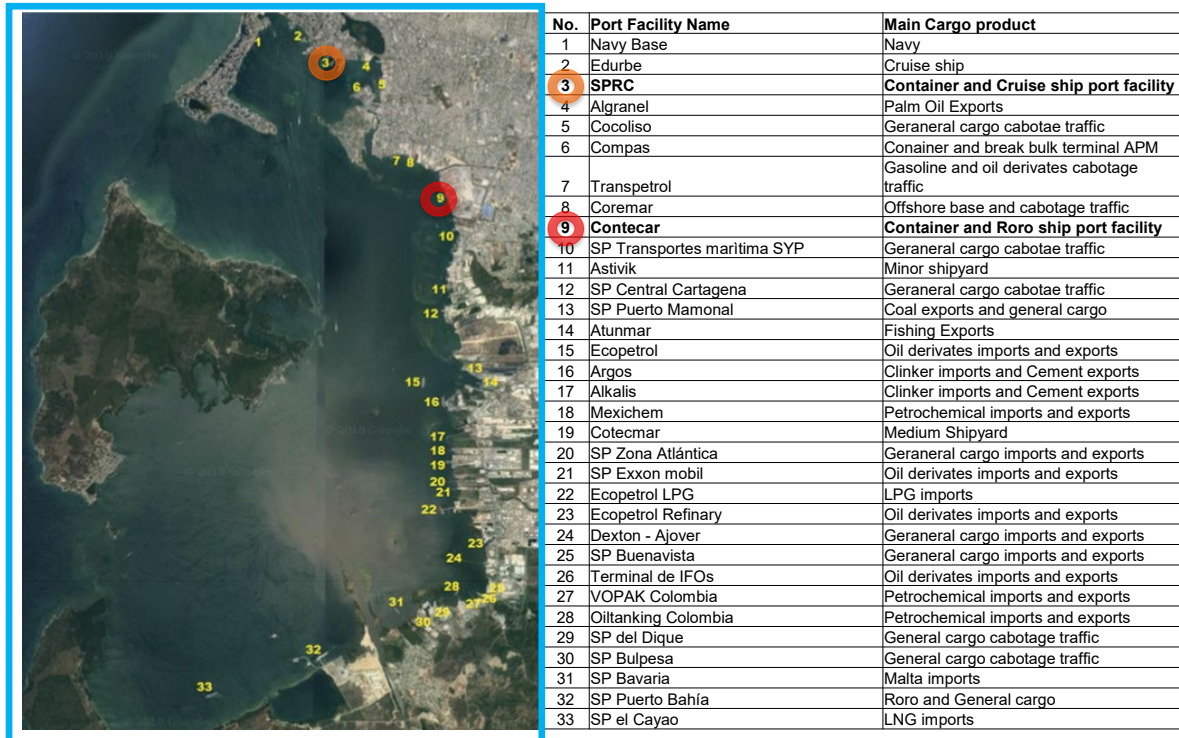
(5) Mr. ALVAREZ ROCHA Marcel David (カルタヘナ港湾会社)

①アクションプランの概要

カルタヘナ港では、同港は、中南米のトランシップ港としての機能を有しており、取り扱いコンテナの8割がトランシップである。また、SPRC ターミナルと Contecar ターミナルの2つのエリアでコンテナを取り扱っている。前者では、年間90万TEU、後者では、年間220万TEUのコンテナ取扱量があり、最大岸壁水深は、各々、-15m、-16.5mとなっている。

しかしながら、近年では、トランシップ貨物に関して、パナマやコスタリカ、ドミニカ共和国など、近隣諸国と激しい競争に晒されているほか、益々大型化する船舶に対応していく必要がある。

このため、カルタヘナ港のコンテナ貨物の取扱い能力をあげるため、ソフト・ハードの両面から対応していくこととしている。





Name of Terminal	SPRC	CONTECAR
Name of Operator	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena	Terminal de Contenedores de Cartagena
Cargo Handling/Storage area (ha)	15,03 – Parallel to berth set up	28,90 – Parallel to berth set up
Number of Berths	9	4
Max. Depth (m) at facilities - MSL	15,5	16,5
Max Depth (m) at main acces channel - MSL	20,5	20,5
Berth Lenght (m)	1.802	967
Turning Basin Diameter (m)	550 m	550 m
Annual Tput(TEU) 2018 - with intraterminal	907.137	2.232.455
Annual Tput(TEU) 2018 - without intraterminal	685.140	2.007.428
Shipping Lines	APL, CMA, CSC, EVER, HAMB, HAPA, KOS, MARF, MMC, MSC, MSK, OCN, SEAB, SEAL, SLY, YML, ZIM	APL, CMA, CSC, EVER, HAMB, HAPA, KOS, MARF, MMC, MSC, MSK, OCN, SEAB, SEAL, SLY, YML, ZIM
Types of Cargo Handling	Container, Break Bulk and Roro	Container, Break Bulk and Roro
Cargo Handling Equipment	STS/RTG/RS	STS/RTG/RS
Number of QC	Gantry – 6 Mobile – 2 RTG 6+1 – 28 RS – 7	Gantry – 9 Mobile – 1 RTG 6+1 – 42 RS – 9
Max. Rows of QC	21	23
Remote Control Cargo Handling Equipment	NO	NO
Automated Cargo Handling Equipment	NO	NO

②タイムスケジュール

(a) Short term

1. Keep going with expansion works up to 5 million teu among two facilities
2. Continuously seek for improvement on Vessel Turnaround Time and Quay Crane Productivity output
3. Carry out forecast demand

4. Estimate facility specification
5. Carry out competitor' s capacity analysis and KPI such as Ship Turnaround Time , Berth and Quay Crane productivity output, Vessel waiting time

(b) Mid term:

1. Carry out financial analysis. Net Present Value - NPV, Benefit Cost Ratio - BCR, Economic Internal Rate of Return - EIRR, among others
2. Carry out technical feasibility
3. Carry out EIA - Environment Impact Assessment
4. Determining how to finance i.e. PPP Project Finance, debt, equity

(c) Long term:

1. Overall expansion feasibility evaluation
2. Carry out land reclamation for port expansion

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr. ALVAREZ ROCHA Marcel David

(Senior Port Planner, Group of Companies Port of Cartagena GPC)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

ネット環境は問題なく、スムーズなディスカッションが行われた。

(iii) モニタリング結果概要

(a) カルタヘナ港概況

- ・カルタヘナ港湾会社の構成はどのようなものか。
- カルタヘナ港湾会社は純粋民間企業であり、もともとカルタヘナにある 2 つの港湾運営会社が合併して一つになったもの。地場の民間企業が主要株主となっている。船会社は参画していない。
- ・ヤードのキャパシティを計算するにあたり、Dwell Time(コンテナ滞留時間)ではなく、Inventory Rotations (365 日/7 日) を用いるのはなぜか。
- 船の係船時間は、実際には、個々の船毎によって異なるため。船会社は決まった日時でのサービス(例えば weekly であれば 1 週間毎)を行っているので後者の指標を用いている。なお、P11 に、Dwell Time と Inventory Rotations の双方の実績データを取っている。
- ・このデータは毎日とっているのか。
- 然り。このデータは、船毎、貨物(ドライ、リーファーなど) 毎でも管理している。
- ・2013 年と 2016 年に貨物量が減ったのは船社が他港に貨物を移したからとのことだが、どこに貨物を奪われたのか。
- パナマのマンサニージョ港とドミニカのカウセド港。
- ・どうやって貨物を奪い返したのか。
- よりよいサービスを提供することが重要。バースやヤードなどの生産性をもっと上げる努力が功を奏した。
- ・ディスカウントもしたのか。
- ほとんどしていない。

(b)カルタヘナ港新規整備計画

- ・コンテナの取扱い量について現状の 350 万 TEU から 500 万に増やすことだが整備計画を教えてください。
- 既存の RORO 貨物を隣接部に移し、古いターミナルを改良することで、500 万 TEU のヤード能力を確保できる。前者は短期計画の中で実施し、後者は中期計画の中で実施する予定。なお、長期的には、コンテナ貨物以外のものも取り扱うため、ヤードの整備を行う。また、SPRC については、既存のスペースをコンテナヤードとして整備してコンテナヤードの能力を上げることを考えているが、こちらについては、中期計画として実施する予定。
- ・バースウインドウの図では、岸壁延長 800m しか使っていないが何か理由があるのか。
- 岸壁を延長し、クレーンも配置したにも拘わらず、コンセッション契約の見直しが間に合

わず、当初の岸壁延長 800m分しか使えなかった。帰国後、政府と調整しフルの岸壁延長 (960m) まで使用可能となった。

・バースウインドウなどの IT システムは、どこのメーカーのものを使っているのか。

→世界的なシェアを誇る NAVIS 社(米国の企業)。

・AP の記載の中で RTG の自動化を進めると記載があるが、具体的に教えてほしい

→遠隔操作ではなく完全自動化の予定。現在、民間企業からプロポーザルを受けて内容を精査しているところ。当初 2 社からの受ける予定であったが、1 社(コネクレーンズ)の作業が遅れており、事実上他の 1 社と協議している。会社名は秘匿事項なのでここだけの話にしたいが ZPMC(※中国の荷役機器メーカー)である。

・新港の計画の進捗について教えてほしい。

→長期的な計画として捉えている。貨物量の動向によって時期は先延ばしになる可能性がある。場所についても沖の埋め立てより既存岸壁に南側への延伸が現実的かもしれない。政府やステークホルダーとも調整を行わなければならない。

・土質調査は行ったのか。

→まだ実施していない。

・前に行ったフォローアップで、DNP のグスタボ氏が、コロンビアの港湾全体のマスタープランを作成しようとしており、まずは個々の港湾で実施したいと伺った。DNP と調整して、計画をマスタープランに反映させる必要があるのではないか。

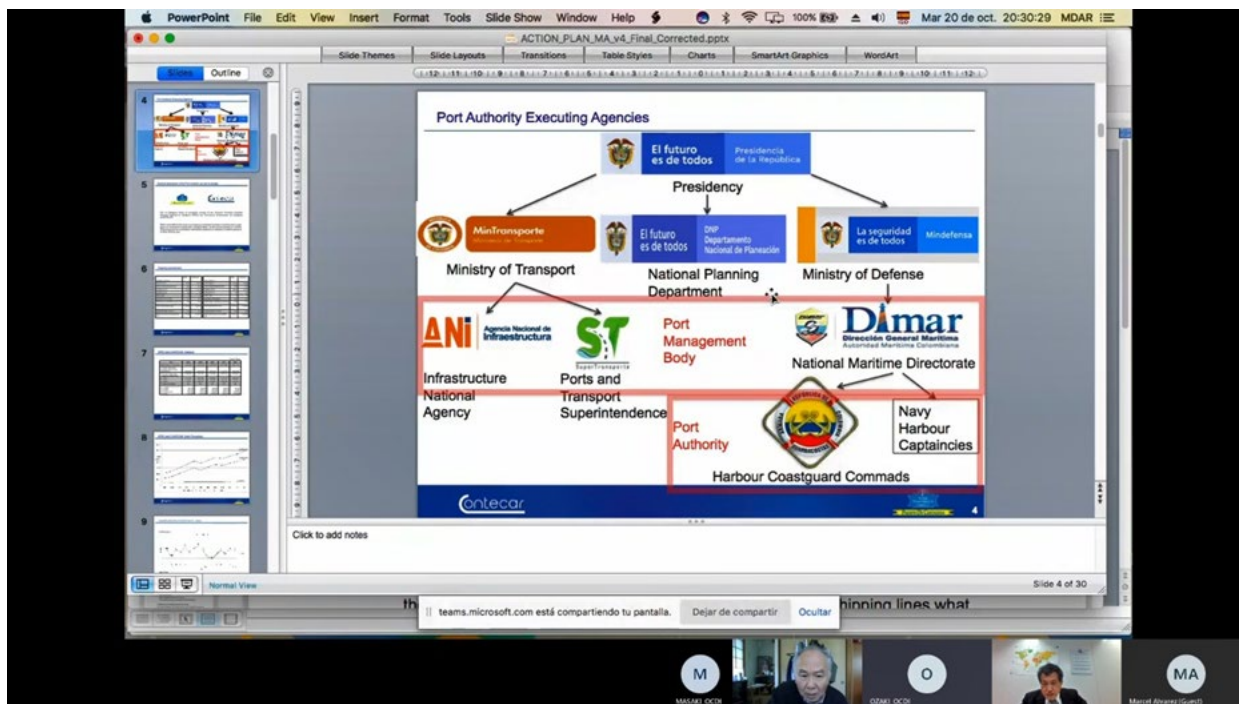
→必要である。まずは、自分が調査を実施し、内部で計画を固めてから政府関係者と調整を行うことになる。

(c)今後の協力について

日本とコロンビアは距離的な関係で日本の港湾関連企業とのかかわりは強いわけではないが、将来的には、日本の企業との関係を強化していきたい。必要な情報などがあれば遠慮なく言ってほしい。また、将来需要予測や競合港との競争力分析は極めて重要。情報収集や分析・評価に日本の協力が得られればありがたい。

(d)その他

・同氏の会社で利用している NAVIS 社の TOS (コンテナヤード管理システム、RFID システム) についても実際に研修員所有と思われる PC の画面上で示しつつ説明。



④ 今後の技術協力の方向性

研修員からは、日本との協力関係強化を望むことが確認できた。本プロジェクトは、コロンビア最大のコンテナ取扱港にして、中南米有数のトランシップ港であるカルタヘナ港の新規整備計画である。コロンビアでは、ランドロード型の港湾管理が主流であり、民間に開発や管理運営を委ねており、本プロジェクトに限って言えば、日本が技術協力を行う分野は、研修員の受け入れなどキャパシティビルディングといったところに限られるものと思慮する。

しかしながら、コロンビアには港湾全体さらには個々の港湾のマスタープランが存在せず、かつ港湾管理者もいない、民間企業の提案に対して国が許可を与えるといった手法のため、

港湾間での整備や取扱い貨物の考え方などの整合が取れておらず、結果として様々な課題が生じている。

モニタリングでも、基本的な整備の方向性は同氏が示して関係省庁との調整を図るとの発言があったが、整備の基本方針や港湾間の整合などは国が関与する必要があるだろう。この意味においては、コロンビアの港湾全体のマスタープランづくりは喫緊の課題と言え、これに対する日本の協力は十分に考えられる。まずは、パイロット的に個々のマスタープランづくりを行い、最終的には全国の港湾に広げていく手法が相応しいものと思われる。

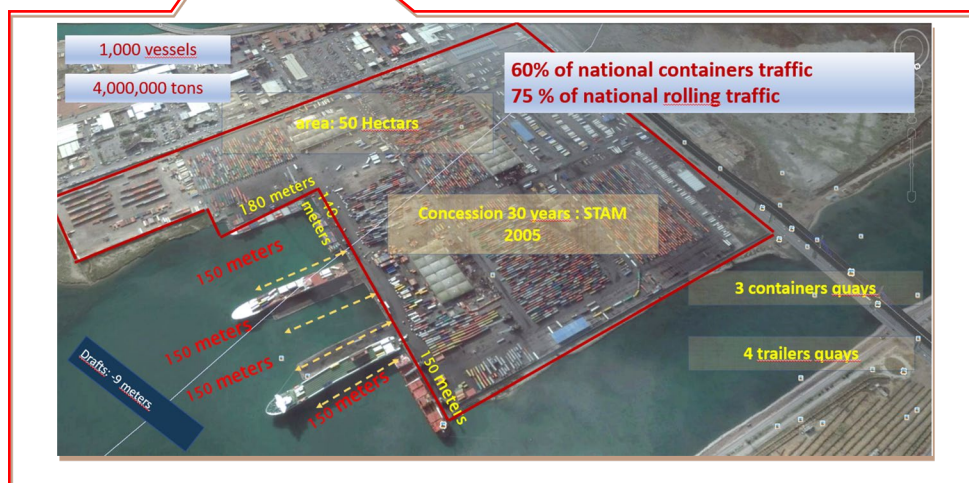
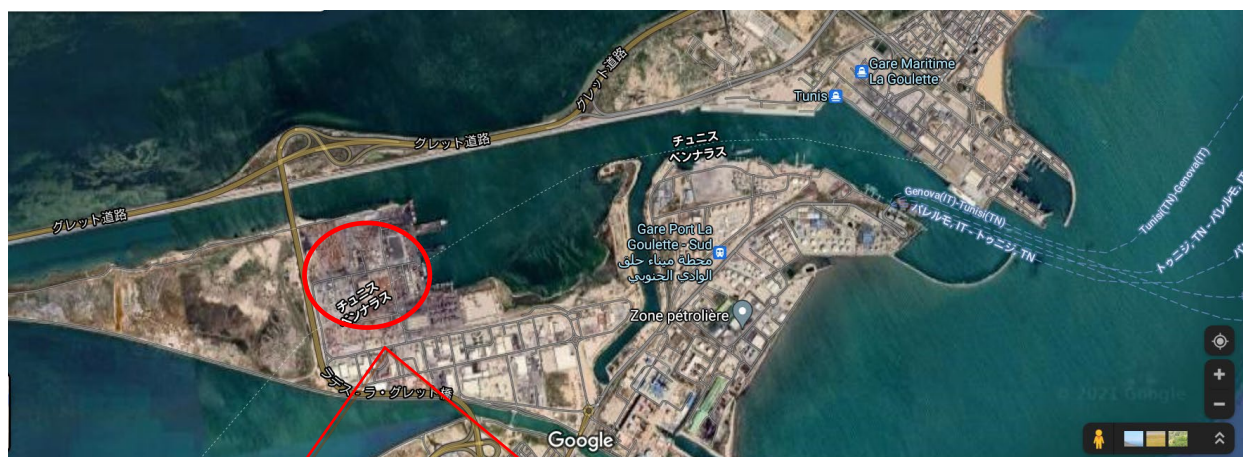
なお、令和2年12月にインフラ経済戦略会議で決定された「インフラシステム海外展開戦略」によると、コロンビアは、太平洋同盟に加入し、多角的な自由貿易重視の立場であることから、我が国との経済関係はますます緊密化する見込みと明記されている。すでに民間レベルにおいては、日コロンビア間の経済交流は活発に行われており、同国への日本の技術協力が、こうした経済交流の一層の活発化にも繋がることも期待される。

(6) Mr. JALLOULI Houcine (チュニジア海事港湾庁)

① アクションプランの概要

ラデス港は、チュニジアで有数のコンテナ・RORO 貨物取扱港湾である。しかしながら、隣接する港湾にコンテナがシフトするなど、年々コンテナの取扱いシェアを落としており、2010年には国内の9割以上のシェアを占めていたものが現状では6割程度である。

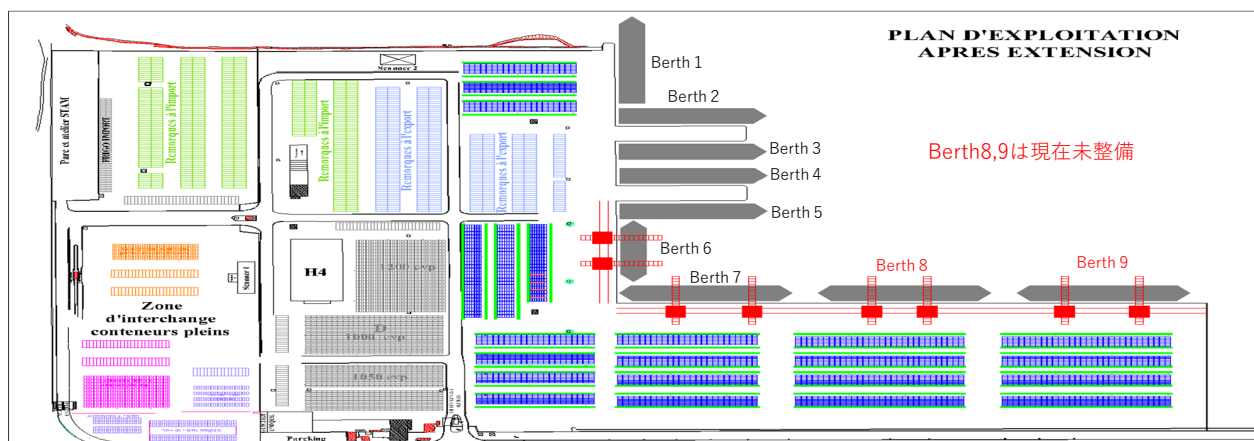
その原因として、①非効率な荷役機械の取扱い、②高いバース占有率(80%)、③コンテナの長期滞留(平均18日)、④浅い岸壁水深(-9m)、⑤煩雑な手続きなどの課題がある。こうした課題に対応すべく、コンテナターミナルを2バース拡張し、コンテナとROROの各々のターミナルを分ける他、運営もPPP方式を取り入れて、現在の28万TEU(2018年)から、過去最高の取扱量を記録した42万TEU(2010年)まで回復していくことを目的としている。



②タイムスケジュール

Work activities	Responsibility body	2020		2021		2022		2023	
		1	2	3	4	5	6	7	8
Construction two berths 530 ml	OMMP								
Contract signing	OMMP								
Civil works									
Studies demand forecasting and financial feasibility	OMMP								
Fixing institutional partnership	Operator								
Revising Stam contract	OMMP/STAM								
Negotiating and Signing contract with operator	OMMP								
Civil works on yard	operator								
Acquisition new equipments	Operator								

<参考：Rades 港の整備計画>



③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr. JALLOULI Houcine

(Port Manager, Merchant Marine and Port Authority (OMMP))

JICA：泉 恵太(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

今井 優樹(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

ネット環境は非常に悪く、フォローアップ中に何度も回線が途切れた。また、音声も途切れ途切れになり、先方の会話が非常に聞き取りにくい状況であった。しかしながら、フォローアップを続けていくにつれて、回線状況が徐々に改善された。

(iii) モニタリング結果概要

<ラダス港の概要>

- ・ラダス港は、トランシップ港であり、コンテナ取扱量は、2019 年で 50 万 TEU 程度の取扱い（2018 年は 28 万 TEU 程度）。
- ・ラダス港のコンテナ取扱能力は 60 万 TEU であり、50 万 TEU がコンテナによるもので、10 万 TEU が RORO によるもの。
- ・現状で、コンテナ取扱バースは、栈橋 1, 6, 7 が RORO 貨物を、2, 4, 5 でコンテナ貨物を取り扱っている。いずれも STAM がコンセッションネアーとして荷役を行っている。
- ・ラダス港の現状の課題として、①国内・海外港湾との競合②背後道路の渋滞③オペレーションの非効率などが挙げられる。上記の課題対応や、将来的なコンテナ取扱貨物の増加に対応するため、新たなコンテナターミナルの整備を行うこととしている。

<新コンテナターミナル整備にかかる状況>

- ・資金については、アメリカの援助機関（MMC: The Millennium Challenge Corporation）と交渉中であるが、プロジェクト全体としては、総額で 300(百万ドル)となる見込み。（※ロジスティックセンター（200（百万ドル）やアクセス道路や荷役機器（100（百万ドル）など。）
- ・MMC からの資金は、ローンになるのか供与になるかは調整中であるが、契約が 2021 年もしくは 2022 年に締結できれば、プロジェクトは、2026 年もしくは 2027 年で完了する見込み。（※MMC の資金提供の条件として、契約締結後 5 年間でプロジェクトが完了する規定あり。）
- ・新ターミナルのオペレーターについて、具体的に交渉しているか否かは把握していない。対象貨物を国内の他、アルジェリア、リビアを見込んでいるので、メガオペレーターの参画よりは、当該エリアをカバーするリージョナルなオペレーターに参画してもらえればと思っている。

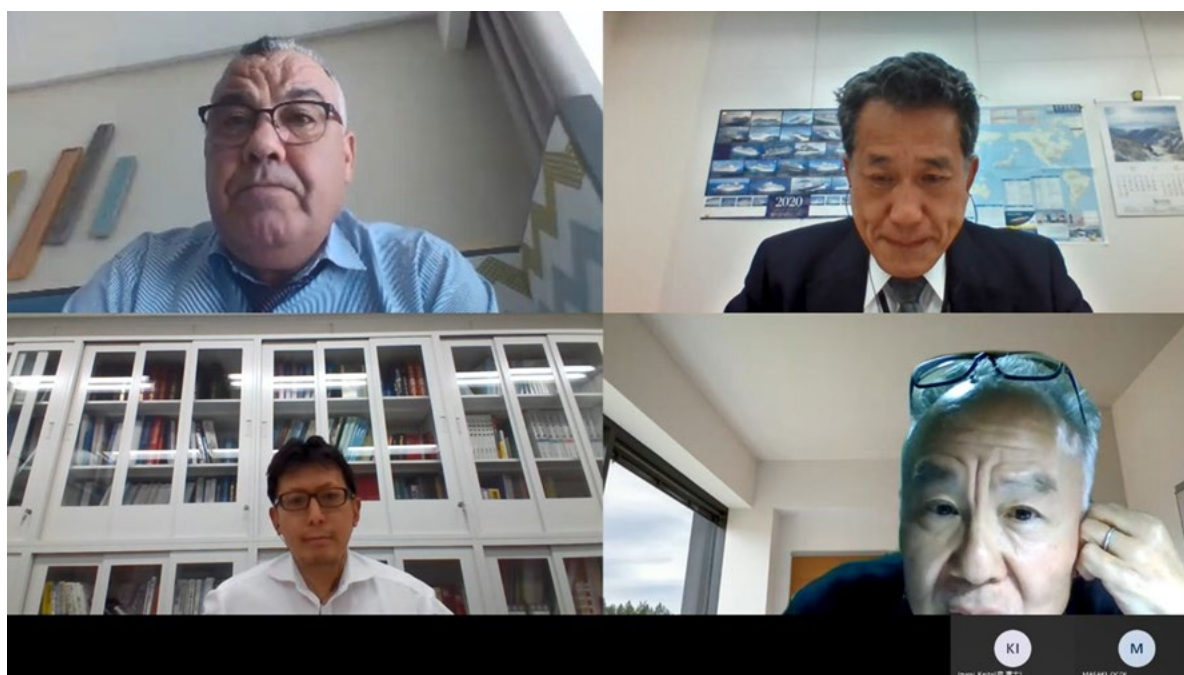
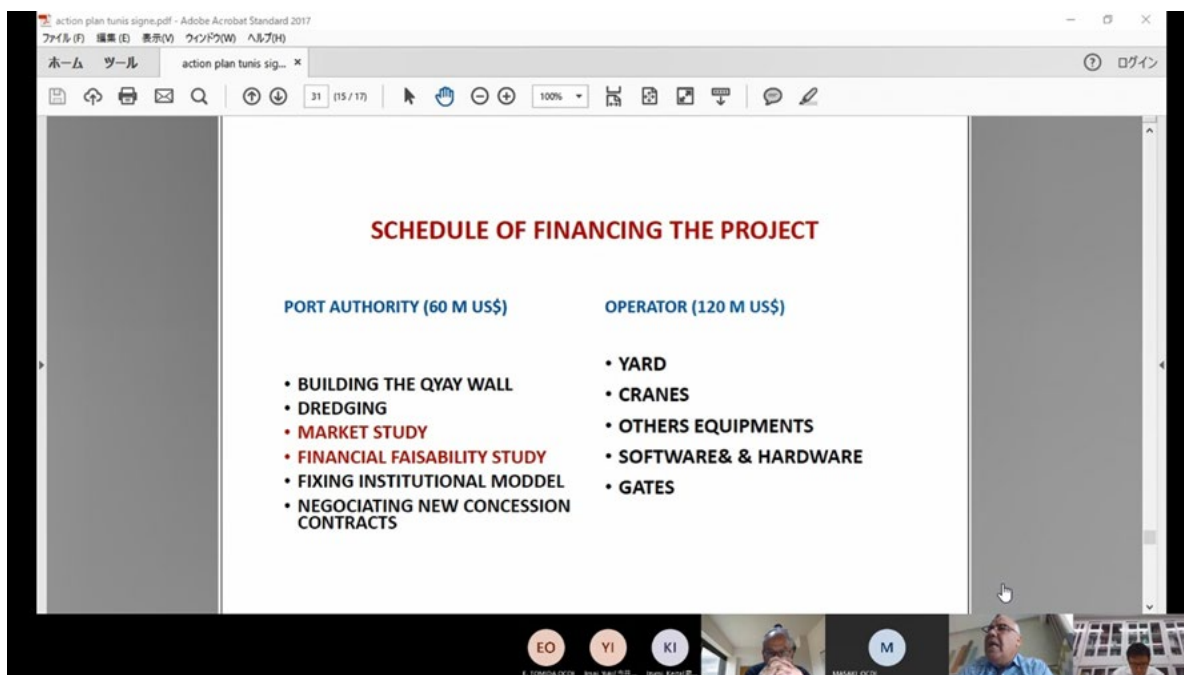
<港湾手続きの電子化>

- ・港湾手続きの効率化の一貫として TTN (Tunisia Trade Net) 社のシステムを導入しようとしているところ。

- ・当該システムは、ラデス港だけでなく、国内のすべての港において、船会社や税関、港湾利用者、港湾管理者の手続きを一元化するもの。現在輸出手続きについてテストが終わり、輸入手続きについてのテストを行っているところ。

<日本との協力関係について>

- ・ラデス港で日々の荷役の非効率化が起きている。現在 STAM が運営を行っているが、国内には STAM を含め 2 社しか請け負う会社がなく、ほぼ独占状態である。
- ・新しいコンテナターミナルの運営主体の選定はこれからだが、いずれにしてもターミナルの管理運営能力の向上と効率の改善が必要である。自分は JICA 研修では多くのことを学んだので、こうした分野で連携ができればと思っている。



④ 今後の技術協力の方向性

研修員からは、アクションプランを進める上で日本との関係強化を望んでいる点について確認できた。ラデス港の拡張計画には、他国のドナーの動向にも左右されることから、アクションプランの進捗については、注視していく必要がある。

なお、ラデス港は、2017年9月に、H28年度課題別研修「港湾戦略運営」のモニタリング活動の一貫として現地を訪問しており、さらにその翌年の2018年9月にも、別ミッションで現地訪問している。その際の結果や今後の技術協力の方向性の概要は、以下の通り。

- ・世界銀行の協力により、電子化ゲートの導入、TOSの導入、港湾手続情報基盤の構築（入出港手続やポートコミュニティシステムというよりは税関手続システムの刷新を意図したものと推認される）といったプロジェクトが進められている。一方、こうしたシステムの運用に関するCapacity Buildingの必要性が認められる。
- ・港湾荷役機械（RTG）の導入（中国ZPMC社）の稼働が開始されており、船舶のturnaround time縮減に効果のある岸壁直背後の空間利用の合理化・効率化が図られている。しかしながら、依然として、コンテナ船舶の滞港時間が3～7日程度要しており、尚改善の余地がある。
- ・沖待ち時間（waiting time）は改善傾向にあるが、これが入港船舶数そのものの減少によるものか、港湾管理運営の改善効果なのか否かは直ちに判別しない。いずれにしても、荷役機械の効率的な配置やその運用、レイアウトといった港湾諸活動の実務の効率化、戦略的なデマレージ及びディテンションチャージの設定といったラデス港混雑問題の根本を解決するためのCapacity Buildingや港湾のオペレーションが安全に効率的に行われるように港湾施設の維持管理に関するCapacityの強化が望まれる。
- ・アンフィダ港開発と相まって、整備が進まない第8バース、第9バースの新規整備+ガントリークレーンの導入に関する協力も、ラデス港の混雑問題を解消する上で有効。
- ・Capacity Buildingを通じた港湾管理運営の具体的な改善（技術協力）を梃子・条件に、有償資金協力（岸壁整備、荷役機械設置）をパッケージで進める方策が、チュニジア国の港湾管理運営改善と日本の顔が見える援助の双方を同時に実現する有効策の一つであるものと考えられる。

研修員のアクションプランやモニタリング結果と比較すると、港湾EDIの導入、ラデス港全体の効率化のため、RORO貨物とコンテナ貨物の分離や第8、第9バースの拡張にむけた動きは着実に進んでいるようである。特に、ラデス港の拡張については、PPPで実施する方針であり、同スキームを利用して港湾の諸問題を解決し、効率化を図っていく方向性とのことである。

しかしながら、PPPを実施することだけでは、港湾の管理運営にかかる問題が解決できるわけではなく、逆に、港湾運営方針などにおいて、行政側が一定程度関与しなければ、当該国全体で見た場合に、非効率性が生じる恐れがある。

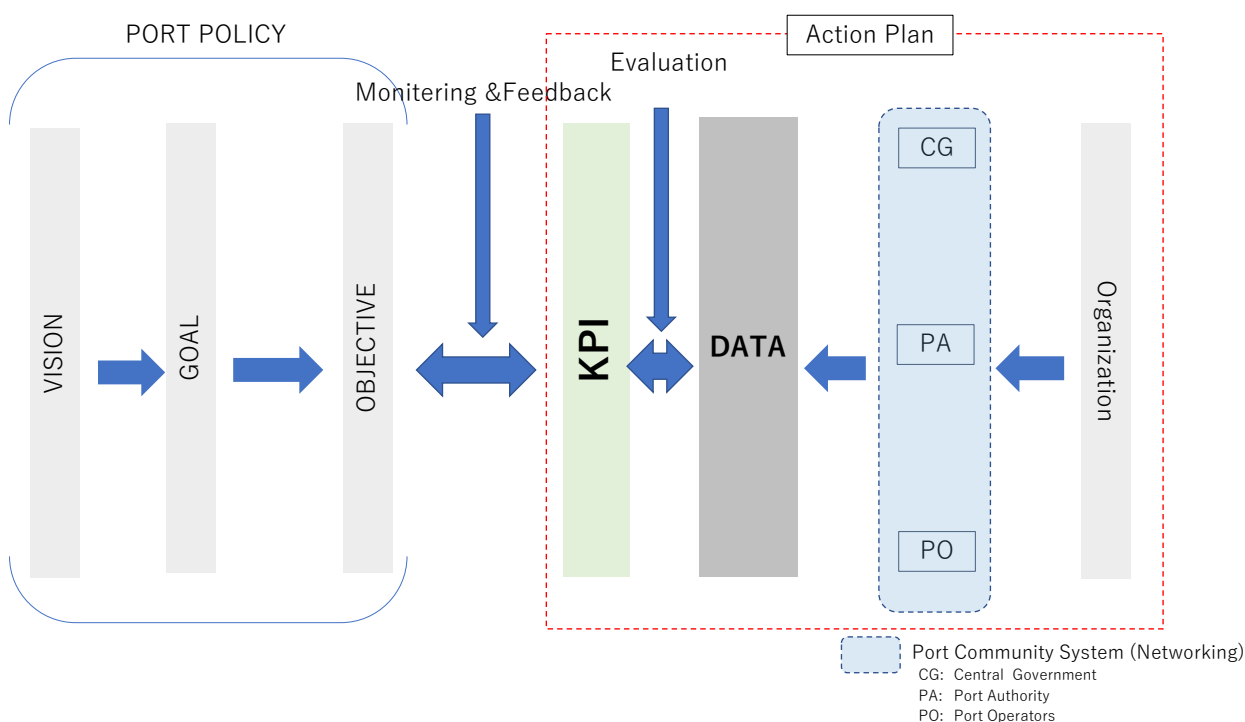
このため、今後技術協力の方針としては、チュニジア国の港湾全体の取扱い目標量や開発の方針、港湾毎の機能分担などを明確にしたマスタープランの策定が一層重要になるものと思われる。こうしたマスタープランを元に、PPPなどの枠組みを通じて、港湾運営、管理の効率性を追求することが望ましいと考えられる。

(7) Ms. IOUZZI Nisrine(モロッコ公共港湾・海事省)

①アクションプランの概要

モロッコには、14の商港、22の漁港、7つのマリーナが存在する。また、こうした港湾に対して、モロッコ政府は、全国の港湾を総括したマスタープランを作成し、2030年を目標とした基本方針や取り扱い貨物量の将来推計、整備計画、計画投資額などを位置づけている。

しかしながら、こうしたマスタープラン上の目標に対して現状を評価する手段を持っていない。このため、アクションプランとして、現状を評価し、港湾政策に反映させるべく、各港から一元的に必要なデータを集めて分析し、現状を評価するような組織・体制の整備とシステムの導入 (Port Community System)、KPIの作成を行うことを目的としている。

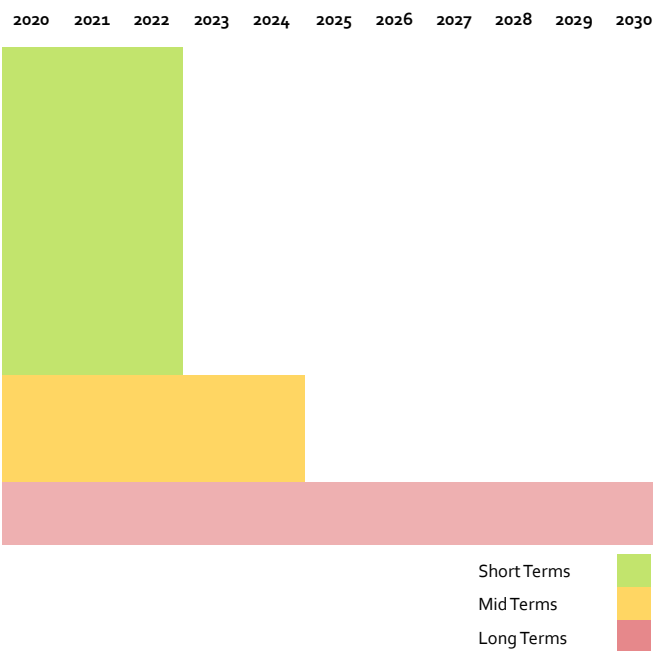


Category	Indicator
TIC	1. Implementation of Portnet
FINANCE	2. EBITDA of the port
	3. Vessel dues
	4. Cargo dues
	5. Rents
	6. Net Present value (NPV)
	7. Economic Internal Rate of Return (EIRR)
	8. Social and Economic impact
	9. Contribution to the local Economy
INTERNATIONAL INDICATORS (UNCTAD , World Bank , World Economic Forum)	10. Quality of port infrastructure
	11. Liner Shipping connectivity index
	12. Burden of customs procedures

Category	Indicator
GOVERNANCE	13. Masterplan
	14. Port Regulation
	15. Delimitation of the port and waterfront
INFRASTRUCTURE MAINTENANCE	16. Breakwater
	17. Quays
CARGO OPERATIONS	18. Channels dredging
	19. Throughout
	20. Ratio of Throughout
	21. Containers Throughout
	22. Handling Containers
	23. TEU dwell time
VESSELS OPERATIONS	24. Yard use
	25. Berth use
	26. Average waiting time
	27. Average overall vessel length per vessel
SECURITY	28. Average gross tonnage per vessel
	29. Approval of PFSP
ENVIRONMENT	30. Compliance with ISPS Code
	31. Environmental Ship Index
	32. Compliance with international conventions

② タイムスケジュール

1. Implementing a network of cooperation for sharing reliable data
 - 1.1 identifying the working group
 - 1.2 Describing materials and methods
2. Establishment of indicators
3. Establishment of glossary of definition
4. Establishment of The Scorecard
5. Testing the scorecard
5. Generalization of the scorecard of all Moroccan ports
6. Participating on port performance scorecard on regional and international geographic level
7. Creating of a new structure in charge of port performance survey



③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Ms.IOUZZI Nisrine

(Head of Planning and Financing Division, Planning and Financing Division, Directorate of Ports and Public Maritime Domain)

JICA：今井 優樹(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

川村 れい子(地域部 中東欧州第一課 総括課長補佐)

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

ネット環境はそれほど良くなく途中で回線が途切れたこともあったが、コミュニケーションに支障が出るほどではなかった。

(iii) モニタリング結果概要

<Port Observatory の設立>

- ・港湾情報を収集するとともに、KPI を策定しながら、港湾の運営などを監理する。また、その結果を港湾政策に反映させることを目的としている。
- ・収集されたデータの共有は、ステークホルダーが多岐に渡るので、その時々で判断する。
- ・タンジェ・メッド港など民間事業者が運営しているターミナルからデータの提供が可能か否かは、現在、調整中。
- ・データを収集し、KPI に基づき管理するものは、モロッコの港湾全体の政策にかかわる分野を考えている。このため、KPI により、個々のオペレーションのパフォーマンスの良し悪しの評価や、それに基づくターミナルへの指導は考えていない。

<KPI の内容>

- ・モロッコの港湾全体としてどのように競争力を確保していくのかなどの港湾政策に資するデータ収集、KPI の作成を考えている。KPI については、国際的にも広まっており、例えば B/C などの財務分析に関するものは、その算出方法が確立されているものもあるので、それらを参考にして今後詰めていく。
- ・データ収集は、1 年に 1 回を予定している。なお、モロッコにはすでに、ポートネットというシステムが存在するが、港湾手続きに関するものであり、現時点での連携は考えていない。

<タイムスケジュール>

- ・2022 年に Port Observatory の設立が完了予定となっているが遅れる見込み。日本の協力が得られるかにもよる。

<マスタープランの状況>

- ・概ね 10 年から 20 年後を見据えたタンジェ・メッド港を含むモロッコの港湾全体のマスタ

ープランがある。当該マスタープランは国で作成しているが、その中で貨物の将来予測も行っており、人口やGDPなどの将来予測も加味している。

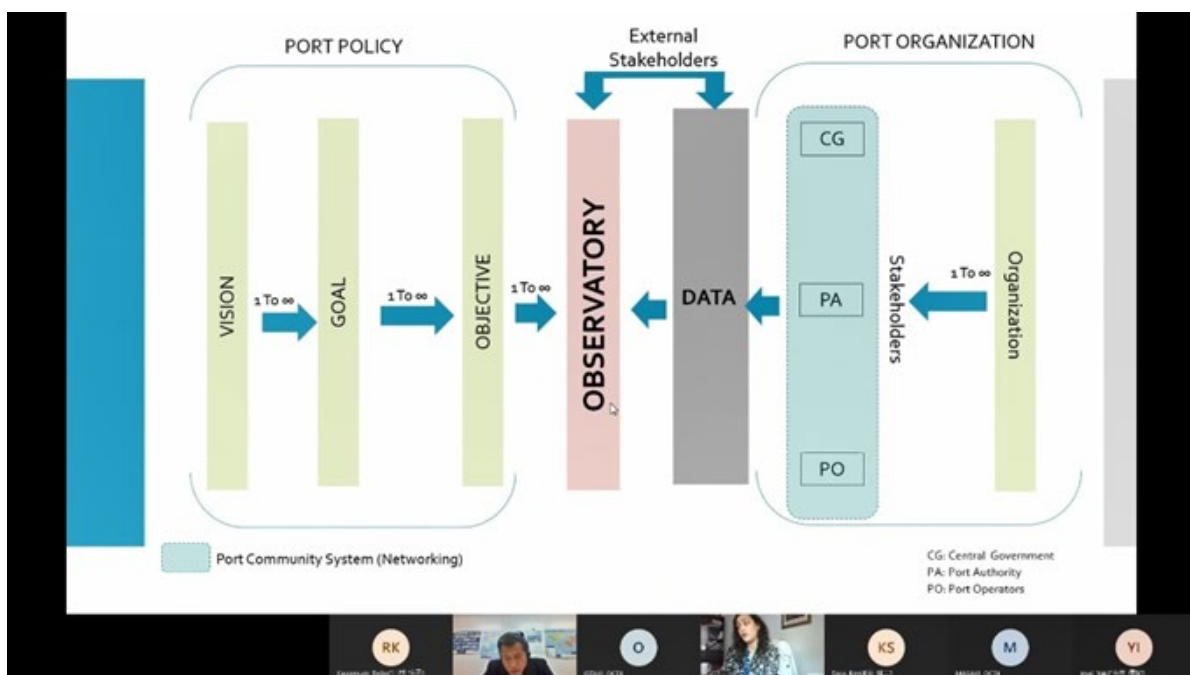
- ・今回の **Port Observatory** は、例えば、将来予測と比較して、タンジェ・メッド港の取扱いが増え、混雑している時などは、他の港湾の利用を提言するなど、国の政策との整合性にも資するものと思っている。

<日本との協力関係について>

- ・JICA より、**Port Observatory** の設立はモロッコの港湾政策上非常に重要であることを理解した。本件も含め、モロッコとは協力関係を深めていきたいので、引き続き、意見交換などの連携を密にしていきたい旨言及した。
- ・ニスリン氏より、JICA 研修で学んだ知識や他の研修員とのネットワークを、本件をはじめ日々の業務に活かしていく旨言及した。

<その他>

- ・4月14日付でモ国外務省に出されたとする技術協力の要請書については、日本側には接していないことを JICA より伝えた。まずは、ニスリン氏が状況を確認するとともに、JICA モロッコ事務所と調整することとなった。





④ 今後の技術協力の方向性

研修員からは、アクションプランを進める上で日本の協力を強く求めており、JICA 現地事務所に対して、本件にかかる技術協力要請を発出している旨との言及があった。特に、日本の技術協力を期待しているところとして、①港湾関連のデータ収集ネットワークの構築、②データを使った港湾の評価手法とのことである。

日本の場合、国が、法律（統計法）に基づいて調査対象者に対して、港湾管理者等から入港船舶や海上出入貨物などのデータを収集し、公表している。また、こうしたデータは、国が策定する港湾の基本方針や港湾関連の各種計画、港湾管理者が策定する港湾計画の基礎データとして活用されていることから、要請されている技術協力に対して十分に応じられるノウハウは所有しているものと考えられる。

また、外務省が公表している対モロッコの国別開発協力方針によると、同国はアフリカ諸国との南南協力を積極的に実施しており、日本の知見や経験を活用しつつ、モロッコの南南協力を後押しすることは、同国の能力強化だけでなく、周辺諸国の開発ニーズにも対応することになり、中東・アフリカ地域全体の発展と安定に繋がると記載されている。また、モロッコは、アフリカやヨーロッパ周辺国へのゲートウェイとしての立地特性により多くの日系企業が進出しており、日本の ODA を通じた支援が、日系企業のさらなる投資促進に繋がる可能性も高い。

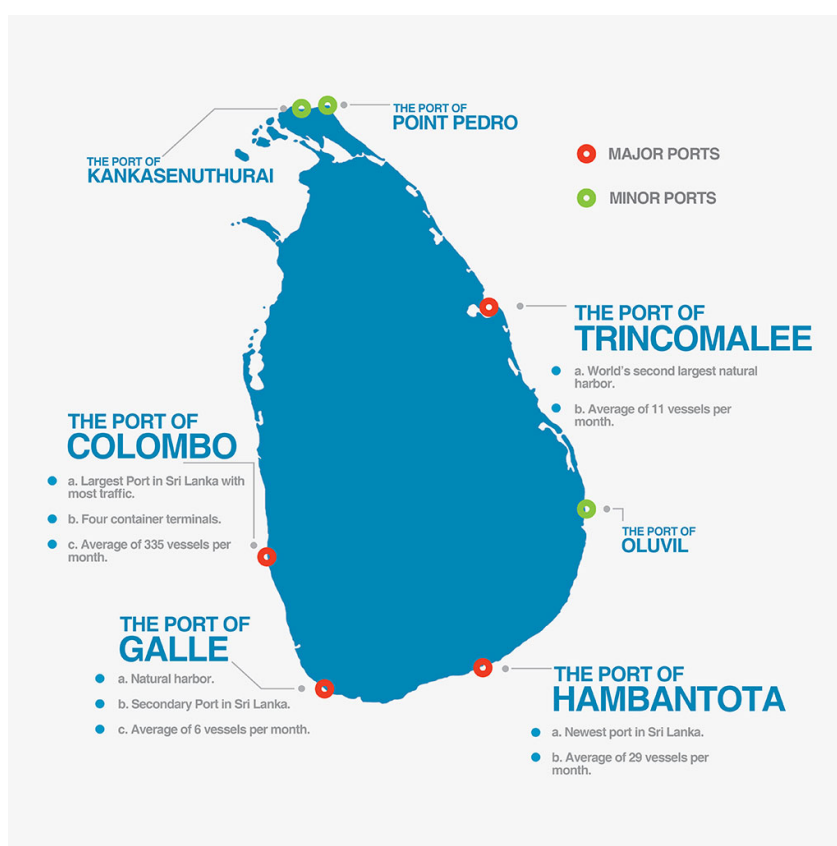
こうしたことを鑑みると、本件を支援する意義、効果は高いものと考えられ、また、先方からすでに技術協力要請を発出している状況を鑑み、引き続き、状況をフォローする必要がある。

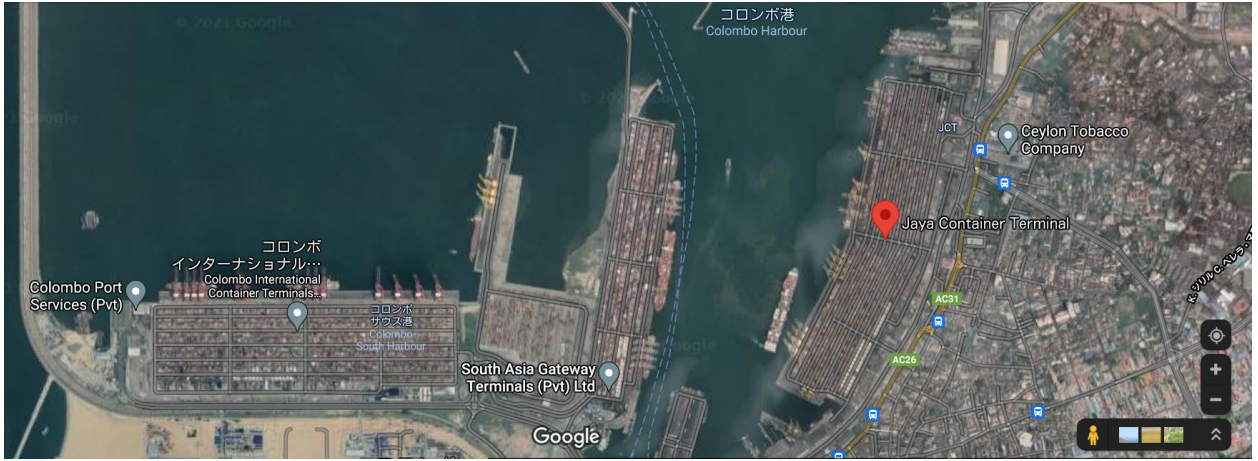
(8) Mr. SAMARAKOON MUDIYENSELAGE Nimal Karunarathna (スリランカ港湾公社)

①アクションプランの概要

コロンボ港のメインコンテナターミナルは、①Jaya コンテナターミナル (JCT)、② South Asia Gateway コンテナターミナル(SAGT)、③コロンボ国際コンテナターミナル (CICT) である。コロンボ港で取り扱うコンテナ貨物は主にトランシップであり、一旦コンテナが船舶から降ろされると積み替えのために別のターミナルへ輸送される。ピーク時には一日あたり平均 3000TEU のコンテナの横持が発生している。

しかしながら、ターミナルスタッフがトラックドライバーを適切に誘導できないことや、トラックドライバーがどこにコンテナを運べばよいのか認識していないなどの問題が生じており、結果として荷役活動が遅れ、船舶の入出港に支障が生じている。同氏のアクションプランでは、こうした課題を解決し、トランシップ貨物の効率的な輸送を行うことを目的としている。





②タイムスケジュール

(1) 短期計画 (2020-2022)

- **In short time increase additional ITT supervising staffs immediately.**
- **Install the third party service provider of ITT TMS use facility. , real time , location updation facility with TMS. (limited area)**
- **With use TMS Minimize wating time ,**
- The non-operational times/ idling times of the trucks will be minimized and the truck operators can locate the vehicle very easily and give the instructions very easily.

(2) 中期計画(2020-2024)

- All the trucks should be equipped with suitable RFID TAG devices like computer screens and will be connected and control ,real time updated, gate in time, discharging location, loading location .
- When it comes to year 2024, another two container terminals will get added to port of CMB and all together five main container terminals will interchange their containers each other. The daily volume during peak season will be much higher than the current numbers.
- Further the existing fleet of 180 trucks will get increased around 300 of truck.
- The road capacity also may have been increased at this time due to the completion of the elevated port access highway project.

(3) 長期計画(2020-2030)

- Long term implementation of port community system(PCS). Slpa current prosses cargo mamagment system can not, cover transhipments containers.
- Sri lanka ports authority should extend the cargo management systems, submissions of cargo manifest of transhipment containers.
- Both inbound and out bound carries send a cargo manifest to the PCS and share necessary information different container terminals.
- After PCS implementation,reduce unnessary paper work, reduce unnessary ITT truck movments. Ex .Singapore port net.

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr.SAMARAKOON MUDIYENSELAGE Nimal Karunarathna
(Operation Manager, Operations Division, Sri Lanka Ports Authority)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

今井 優樹(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

ネット環境はそれほど良くなく途中で回線が途切れたこともあったが、コミュニケーションに支障が出るほどではなかった。

(iii) モニタリング結果概要

<アクションプランの概要>

- ・ Jaya コンテナターミナルにおけるターミナル内のトラック混雑の解消。
- ・ コロンボ港ではターミナル間の横持輸送 (Internal Terminal Trucking : ITT) が大量に発生している。Jaya コンテナターミナルでは、ITT のトラックがコンテナを下ろした後、次のコンテナを積む場所にいくのに時間がかかる課題があり、その解消が課題。

<コロナウイルスの影響>

- ・ スリランカ港湾公社 (SLPA) では、約 9000 人の職員がおり、1000 人が 2 週間の自宅待機を余儀なくされ、200 人が病院で診察を受けている。
- ・ 貨物量は、通常、6000~7000TEU の取扱いがあるものの、職員の不足に伴う貨物の滞留のため、3500TEU しか扱えない状況。今は累計で 15000TEU のコンテナが SAGT と CICT の 2 つのターミナルに流れている。なお、同 2 つのターミナルも同様の状況なので、15000TEU のコンテナが Jaya コンテナターミナルに流入している。(Jaya コンテナターミナルの収容能力は 14000TEU。)

<Jaya コンテナターミナルの課題>

- ・ Jaya コンテナターミナルで利用している TOS はバージョンが古いため、トラックの誘導システムがない。このためトラックの誘導は係員が行っている。
(補足：旧システムには、荷下ろししたトラックが再度ターミナル内で荷積みする際に指示する機能をもつソフト (製品名：Prime Route) が入っていないため、係員が積み込み先を指示しなければならない。)
- ・ 同ソフトに対応した新システム (Navis N4) では、トラックに車載した端末を通じて、荷下ろししたトラックがターミナル内で荷積みする際の具体的な指示がトラック内に表示されるため、運転手が迷うことなくスムーズに作業できることからターミナルオペレーションの改善が見込まれる。また、同システムのその他の効果として、本船荷役においてトラックの作業割付を自動で行うことができるので、荷役効率の向上が期待できる。
(補足：日本ではガントリー毎に複数台のトラックを固定的に割り付ける形で作業を行っている。上記の説明では、トラックを固定しないで自由に割り付けるもの。なお、同システムは、CY外では無線が通じず利用できない可能性がある他、情報の正確性の問題、ヤード内無線データ通信の環境、追加コストの問題などがあるため、導入

には詳細な検討が必要。)

- ・このシステムは、Nevis の version9 を使っているのだが、コロナ収束後（約 1 年後を想定）には、Nevis N4 system を導入予定。このシステムは洗練されていて、トラックがコンテナを下ろした後、更にコンテナを積む場合に誘導する機能がついており、前出の課題は解決され、ターミナルオペレーションの改善が見込まれる。

(補足：Nevis N4 は、あくまでターミナル内のシステムであり、ターミナル外の課題には対応していない。)

- ・同システムは、SAGT ターミナルですでに導入しており、CICT は中国製のシステムを入れている。

<コロンボ港南港 ECT のオペレーションについて>

- ・現在 SLPA が運営しているが、新たな運営主体については政治マターである。自分としては、インドの会社が JV を組んで行うのではないか。

<船側でのコンテナ荷役の問題について>

- ・ITT 同様、船側のコンテナ荷役について問題がある。具体的には、荷役業者のスキルが低いことやトレーラーが遅れること、船舶が決まった時間に来ない（3～5 時間程度遅れる）といったことがある。

<今後の協力について>

- ・Jaya コンテナターミナルは開業して 30 年たつが、日本は、港湾施設の建設や研修など様々な面で協力をしてくれて感謝している。引き続き、Jaya コンテナターミナルの効率性を改善すべく努力していく。

(JICA より、ITT のアップグレードによりターミナルの効率化が進むことを理解。今後は、KPI 指標を作成してターミナル運営に反映していくことを提案する。また、国際会議やセミナーで多々お会いすることもあると思うので、その時を楽しみにしていると言及。)

Strategic port administration and management(for port managers.)

Current Situation in the Inter Terminal Trucking operation (ITT) in Port of Colombo

Nimal Karunaratne
Operations Manager
Jaya Container Terminal



④ 今後の技術協力の方向性

研修員からは、同国に対する継続的な日本の協力について謝意が述べられた。モニタリングの結果、アクションプランで示された Jaya コンテナターミナル内でのトランシップコンテナのトラックを通じた横持による混雑は、Navis4 という新たな TOS システムを導入することで改善を図ることとしている。関連するターミナルの SAG ターミナルでは同システムをすでに導入しているものの、CICT では中国のシステムを導入しており互換性の有無の確認、Navis4 はターミナル内でのシステムであり、一旦ターミナルから出てしまうと対応していないことから、ターミナル外での課題が混雑に与える影響についても精査する必要がある。

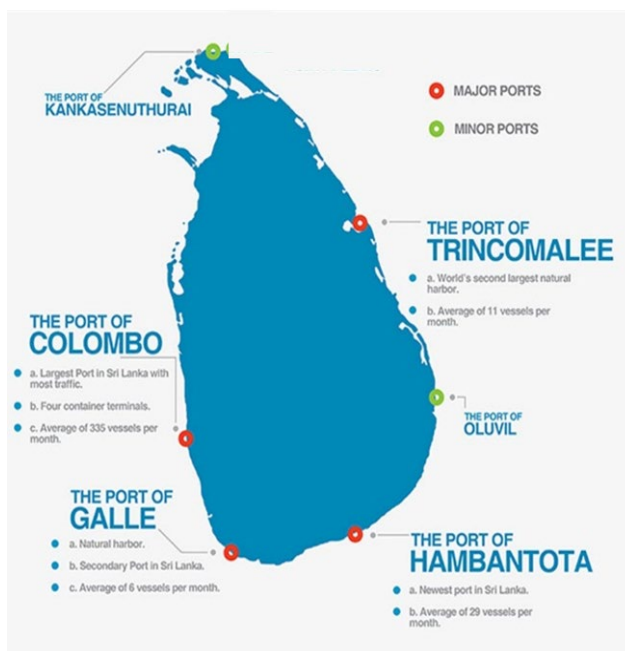
スリランカは、日本の安定的な海上輸送路の確保の観点から地政学的な重要性を有する。また、インフラシステム海外展開戦略 2025 においても、スリランカは大きな経済的ポテンシャルを持ち、令和元年 11 月に誕生した新政権との対話の機会を活用して、開発計画の推進や港湾などの交通インフラの分野で我が国技術の活用などについて記載されている。

スリランカは、2009 年の内戦終了後、経済面で急成長を遂げている一方で、成長を支えるインフラ整備の遅れも目立つ状況である。港湾混雑は、概して取扱い貨物量が港湾のもつキャパシティを超えると発生するため、ターミナル内の効率化のみではなく、より俯瞰的な視点が必要となる。港湾の混雑対策は、我が国が、ASEAN 地域をはじめとして、これまで様々な国で技術協力を行ってきた分野であることから、本アクションプランの進捗をフォローしつつ、必要に応じて技術協力を行うことが、上記海外戦略との整合、さらには、スリランカ国との一層の関係強化に繋がるものと思料する。

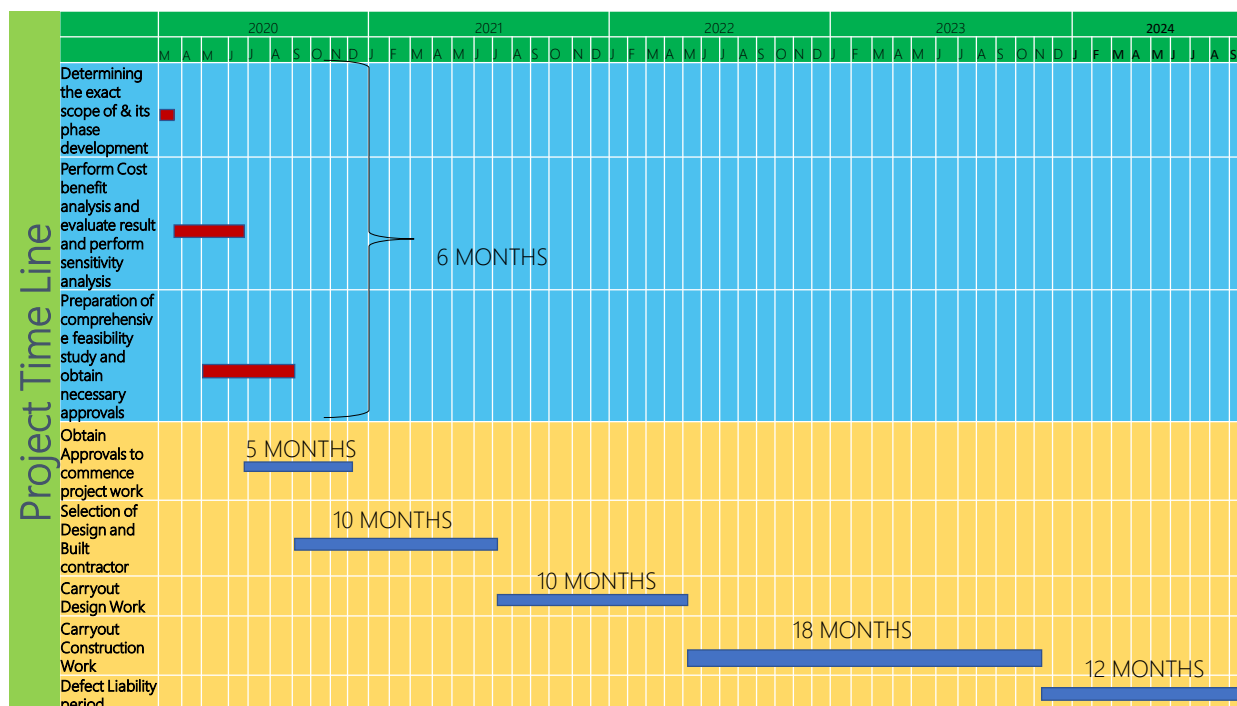
(9) Ms. SAMARAKOON Hetti Mudiyansele D. H. (スリランカ港湾公社)

①アクションプランの概要

トリンコマリ港は、年間約 360 万トンの取扱い貨物があり、主な貨物品目は、麦や石炭、製油などのバルク貨物である。同港の港湾施設として、水深 12.5m、延長 250m のメインバースの他、水深 8.5m、延長 90m のバースが 2 バース近年では存在する。同港では、これまでハンディサイズ又はハンディマックスタイプの船舶を受け入れてきたが、近年の船舶の大型化に伴い、パナマックスさらにはミニケープサイズの船舶でのバルク貨物の輸送が一般的になりつつある。このため、メインバースを拡張し、大型船の受け入れも可能なターミナルとすることで効率的な貨物輸送を行うものである。



②タイムスケジュール



<参考> 役割分担

Measures	Legislative Authority	Responsibility	Implementation	Budget	Time Schedule
Carryout the Feasibility Study	Ministry of Ports and Shipping	Technical Evaluation Committee	Technical Evaluation Committee	none	6 months
Obtaining Approvals to commence Project Work	Ministry of Ports and Shipping	Outer Port Projects Division of SLPA (OPP Division)	OPP Division	none	5 months
Selection of PMC and Contractor	Ministry of Ports and Shipping	OPP Division	OPP Division	none	10 months
Carryout Design work	Ministry of Ports and Shipping	OPP Division	Consultant	USD 9 Mn	8 months
Carryout Construction Work	Ministry of Ports and Shipping	OPP Division	Contractor and the consultant	USD 110 Mn	18 months
Defect Liability Period	Ministry of Ports and Shipping	OPP Division	Consultant and the contractor	USD 6 Mn	12 months

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Ms.SAMARAKOON Hetti Mudiyansele D.H.

(Senior Port Engineer, Outer Port Projects Division, Sri Lanka Ports Authority)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

今井 優樹(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

研修員は自宅からモニタリングを行い、WEB 環境に問題はなくスムーズに意見交換を行うことができた。

(iii) モニタリング結果概要

<アクションプランの概要>

- ・トリンコマリ港のターミナル拡張について
- ・将来的に一般貨物の取扱の増加や船舶の大型化が見込まれる中でトリンコマリ港の岸壁の延伸と背後のターミナル拡張をどのように進めるかが課題。

<拡張計画の概要と課題>

- ・トリンコマリ港の拡張工事の内容として、既存の岸壁（水深-12.5m、延長 250m）を 100m 延伸した後、さらに岸壁法線直角方向に延長 300m の岸壁を整備し、背後の埋め立てを行うもの。
- ・同時にアクセス道路の整備と鉄道の整備計画もあるが、鉄道はスリランカ国鉄が実施し、アクセス道路の整備は SLPA が実施。
- ・課題としては、延長 300m の岸壁に取り付ける護岸の地盤が軟弱であり、その対応が課題（調査の結果、支持層が想定よりも深かったため、当初採用予定であった重力式構造について再度検討を行っている。）
- ・埋め立て土については、岸壁の増深（-12.5m→-14m）に伴う浚渫土を使う予定。但し、埋め立て土としては 200,000 m³ 必要であるが、浚渫で 600,000 m³ 見込まれるため、残りの残土についてどこで処分するか決まっていない（候補としては、上記護岸の背後）。

<需要予測>

- ・精製油が 2030 年に減っている理由は、当初、トリンコマリ港の背後に火力発電所の整備計画があったが、政府方針の結果、別の場所で、石油でなく LNG による発電所の計画になったため。但し、2030 年以降に当初計画の火力発電所が復活する可能性はある。

<収益性>

- ・便益は、ターミナルの効率化に伴う貨物量の増加で、荷役料やパイロットなど SLPA の収益に関するものだけを見ている。FIRR は 6% であり、他の Loan プロジェクトと比べてもそれほど悪いとは思わない。
- ・現状で、SLPA は他のコンテナターミナルの整備を優先しているため、本プロジェクトまで予算が回らないことや Loan プロジェクトは政府の承認が必要であり、本プロジェクト

の優先順位が必ずしも高くないので、PPPで行う公算が高い。(→一般的に、一般貨物のターミナル整備は採算性が低いため、民間事業者の参入は中々難しいのではないかと。今のところ興味を示した企業はあるのか尋ねたところ、現時点ではないとのこと。)

<現在の進捗について>

- ・ F/Sは終わっており、その結果について政府の承認待ち。但し、政府の本プロジェクトへの関心は必ずしも高くない状況。このため、2025年度の着手に向けて、2023年度までには各種課題の解決にむけた提案を行う予定。
- ・ (自分の所属している) 技術部門では、港湾のレイアウトの見直しを行って、TORの作成を進めていく予定。
- ・ (環境影響評価は行わないのかとの問いに対して) 本プロジェクトでは考えていない。環境に大きな影響を与えるプロジェクトでないと判断しており、またコロナの影響でそこに避ける人員もいない。

<今後の協力について>

- ・ 日本はスリランカの港湾全般に対して技術協力を行って頂き感謝している。
- トリンコマリ港はシドニー港について世界で2番目の天然の良港であり、その美しさを維持して頂きたい。また、更なる整備を通じて取扱い貨物量が増えることを期待している。国際会議やセミナーで多々お会いすることもあると思うので、その時を楽しみにしている。

④ 今後の技術協力の方向性

研修員からは、同国に対する日本の継続的な協力について謝意が述べられた。インフラシステム海外展開戦略2025や対スリランカに対する国別開発協力方針においても、戦略的に同国への協力を行っていることが示されている。

アクションプランの中では、トリンコマリ港のバルクターミナルの拡張計画について示されたものの、コロンボ港のコンテナターミナルの整備を優先する政府方針により、同アクションプランの実現が遅れているとのことである。また、本件をPPP方式を進めるとのことであるが、港湾直背後に企業があり、専有的にターミナルを使用できれば企業の参画が見込めるが、現時点で参加意向の企業がないことを踏まえると、より詳細に計画を詰めていく必要があると思われる。

すなわち、より具体的なターミナルの拡張計画に加え、企業誘致活動・ポートセールス活動が重要と思われるため、本件が動き出し、先方政府から協力依頼があった場合には、上記のアドバイスを行うなどの協力を行うことが考えられる。

Why need an Extension to Ashraff Jetty?....

Strategically positioned to serve market in E/India, Bangladesh, Myanmar

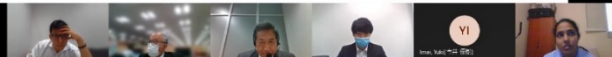
Sole multipurpose terminal being operated for commercial purposes

Currently suffers shortage of berth length, storage area



Operates beyond the design capacity

Unable to accommodate the increasing demand for bulk cargo handling resulting from growing industrial activities



(10) Ms. Saw Wut Yee (ミャンマー港湾公社)

①アクションプランの概要

ヤンゴン川西岸は毎年侵食されており、その規模として、延長で約7マイル(約11 km)後退距離として10m~15mである。当該エリアには農家を営む村が存在し、生活に支障が生じているとの不満の声が上がっていた。本件がミャンマー議会で取り上げられ、議論の結果、ミャンマー港湾公社が調査の実施や対策の検討実施を行うことが決定した。アクションプランは、ヤンゴン川西岸の侵食対策の円滑な実施について記載している。



②タイムスケジュール

Measures	Legislative Authority	Responsibility	Implementation	Budget	Time Schedule
Holding an executive committee meeting of MPA for Comments and Information about the Action Plan	MOTC	MPA	Meeting for Action Plan		1 month
Sign MOU between MPA and Consultants	MOTC	MPA	MOU	-	2 months
Feasibility Study (FS) for the project undertaken by Consultants	MOTC	MPA	Feasibility Study	Government Budget	6 months to 1 year
Preparation of Guideline and Checklist for the proposal according to result of FS	MOTC	MPA	Guide line and Checklist	-	1 month

Measures	Legislative Authority	Responsibility	Implementation	Budget	Time Schedule
Submission Guideline and Checklist draft proposal to MOTC	MOTC	MPA	Submission Guideline and Checklist	-	1 month
Invitation Contractor(Announcement of EOI/ RFP in Government Newspaper)	MOTC	MPA	EOI/ RFP	MR&R	3 months
Proposal Evaluation and Selection of the best proposal	MOTC	MPA	Selection of best proposal	-	1 month
Discuss & Negotiation between MPA & Contractor for the draft contract	MOTC	MPA	Draft contract	-	3 months

Measures	Legislative Authority	Responsibility	Implementation	Budget	Time Schedule
Submission and Approval to from four Ministries for draft proposal through MOTC	MOTC	MPA	To get draft approval from five ministries	-	5 months
Submission to Myanmar Investment Commission	MOTC	MPA	Submit to MIC	-	2 months
Sign Contract between MPA and Contractor	MOTC	MPA	Sign contract	-	1 month
Commencement of Construction	MOTC	MPA	Start construction	Government Budget or Loan	2.5 years to 3 years

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Ms. Saw Wut Yee

(Assistant Engineer, Civil Engineering Department, Myanmar Port Authority)

JICA：今井 優樹(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

WEB 環境に問題はなくスムーズに意見交換を行うことができた。

(iii) モニタリング結果概要

<アクションプランの概要>

・ヤンゴン川の西岸が侵食されており、その土砂が航路まで達しており浚渫を余儀なくなっている。この対応として西岸側に護岸を整備するもの。

<主な議事概要>

・FSの結果が、昨年2月に発表したものと数字が変わっているものがある。例えば、便益で見込んでいた喪失する土地の価格が3倍になっている他、浚渫深さが5mから3mに減っている。この理由は何か。

→2月に発表して以降、FSを担当している上司のチェックの結果こうなった。土地の価格に関しては、ミャンマーの経済情勢によって左右されるところがあり結果として上昇したということであろう。また、浚渫深さについても結果として3mで問題ないということになった。

・便益に見込んでいた西岸の後退距離が200mとのことだが、これは何年間かけてここまでになったのか。

→20年間でこうなった。

・今回の工事では、後退分を元に戻すことを考えているのか。それともこれ以上後退させないという観点で考えているのか。

→基本的には後者と考えているが要確認。

・土地の喪失を6,759,000m³と見積もっているが、そのうち、航路に影響する土量は何%程度か。

→15%程度。

・それでは、(港湾の観点からは)便益が低いと思われるが。

→過去の経緯を話すと、これまでアウトバーは、ヤンゴン川の河口に位置するが15年前は浚渫する必要がなかった。しかし、2016年の調査で同エリアの水深が浅くなっていることが分かり、それ以降浚渫を行っている状況である。一方、インナーバーはほとんど影響を受けていない。

・毎年どの程度浚渫しているのか

→土量は分からないが、\$1.47millionのコストがかかっている。

・単純計算して20年×\$1.47millionで、\$30millionのコストが削減されることか。但し、当プロジェクトを実施したとしても、ヤンゴン川河口では干満の影響による航行制限の解消

とはならない。今一度、本プロジェクトの効果については、検証した方がいいのではないか。

→本プロジェクトはMPAのプロジェクトというよりは、政府のプロジェクトとの意味合いが強い。プロジェクトとしては7年前から動いている。

<プロジェクト資金について>

・本プロジェクトは、中国港湾工程（China Harbor Engineering Company）が実施することが決定されているが、なぜインドに資金提供を依頼したのか。

→元々は政府同士の交渉としてインドに頼んだが断られ、その後JICAを含む色々な国と交渉したがうまくいかず、最終的に中国となった。但し、本件は中国政府からオファーがあったと聞いている。

<アクションプランの進捗について>

・日本で発表した時には、すでに中国がFSを実施したと伺っていた。今回のFSの結果も中国が実施したものと思っていた。

→中国は、現在実施中であり、本FSはMPAが実施したもの。コロナの影響で遅れており、FSの結果を待っているところ。

・もし、急ぐのであればMPA自らが実施すればよいのではないか。

→本プロジェクトは、MOTC(Ministry of Transportation and Communications)が主務なので、MPAだけでは動くことができない。

・ドラフトプロポーザルの承認提出に5か月もかかる理由は。

→本プロジェクトは政府のプロジェクトであり、関係省が多岐に渡る。MOTCの他、Ministry of Planning, Finance and Industry, Ministry of Commerce,その他法律事務所と会計事務所に提出している。これらの組織から同意を得る必要があるため時間がかかる。

・情報提供として、現在JICAでもヤンゴン港の浚渫メカニズムに関する調査を実施している。現在、MPAの承認待ちであるが、承認が下りたら本格的に調査を行うことになる。また、JICAの専門家（菅野専門家）もいるのでアドバイスを受けるとよいのではないか。

<日本との協力関係について>

・日本が優れた技術があり、日本が関与して実施しているプロジェクトも多々ある。特にJICAの協力は貴重であり、今後ともJICAを通じて居力関係を強化していきたい。

→アクションプランのプロジェクトは喫緊の課題であり、本日の議論を通じて理解が深まった。同氏は土木技術者であり、研修などで得た知見をミャンマーのために活用してもらえればうれしい。

④ 今後の技術協力の方向性

ミャンマーでは、2021年2月に軍部によるクーデター発生後、2021年7月現在でも、軍事政権による統治が続いている。このため、現時点において、ミャンマーに対する日本政府の新規の技術協力が停止している状況にある。一方、アクションプランによると、本件は、すでに中国港湾社（チャイナハーバー）が調査協力を行っており、日本が技術協力を行う余地もあまりないものと思われる。なお、本件に密接に関係するものとして、2020年3月よりJICAで行っているヤンゴン川航路保全計画調査がある。同調査は未だ実施中であるが、これまで行ってきたデータや調査結果について、提供、意見交換などを行うことでアクションプランの進捗支援につながるものと考えられる。

SWY Final Action Plan Japan - 20-1-2021 - Microsoft PowerPoint (Product Activation Failed)

File Home Insert Design Transitions Animations Slide Show Review View Acrobat

Clipboard New Slide Section Slides Outline

Font Paragraph Drawing Editing

Yangon Port Development Chronology

Private Investment in Yangon Port

- ❑ All the terminals in Yangon Port were operated by MPA till 1997.
- ❑ The private investment has been allowed in Port Industry since 1998.

Terminal Type	Percentage
PPP Terminals	93.6%
Public Terminals	6.4%

Slide 34 of 35 | Office Theme | English (U.S.)

Participants: MASAKI, OCHI, M, YI

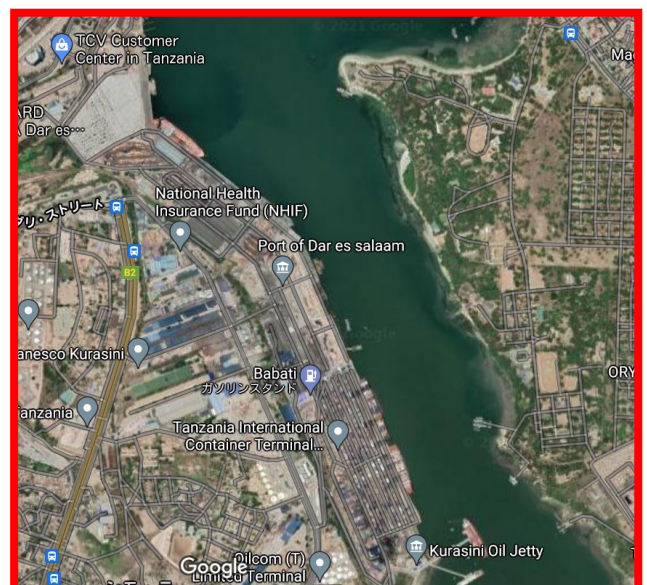
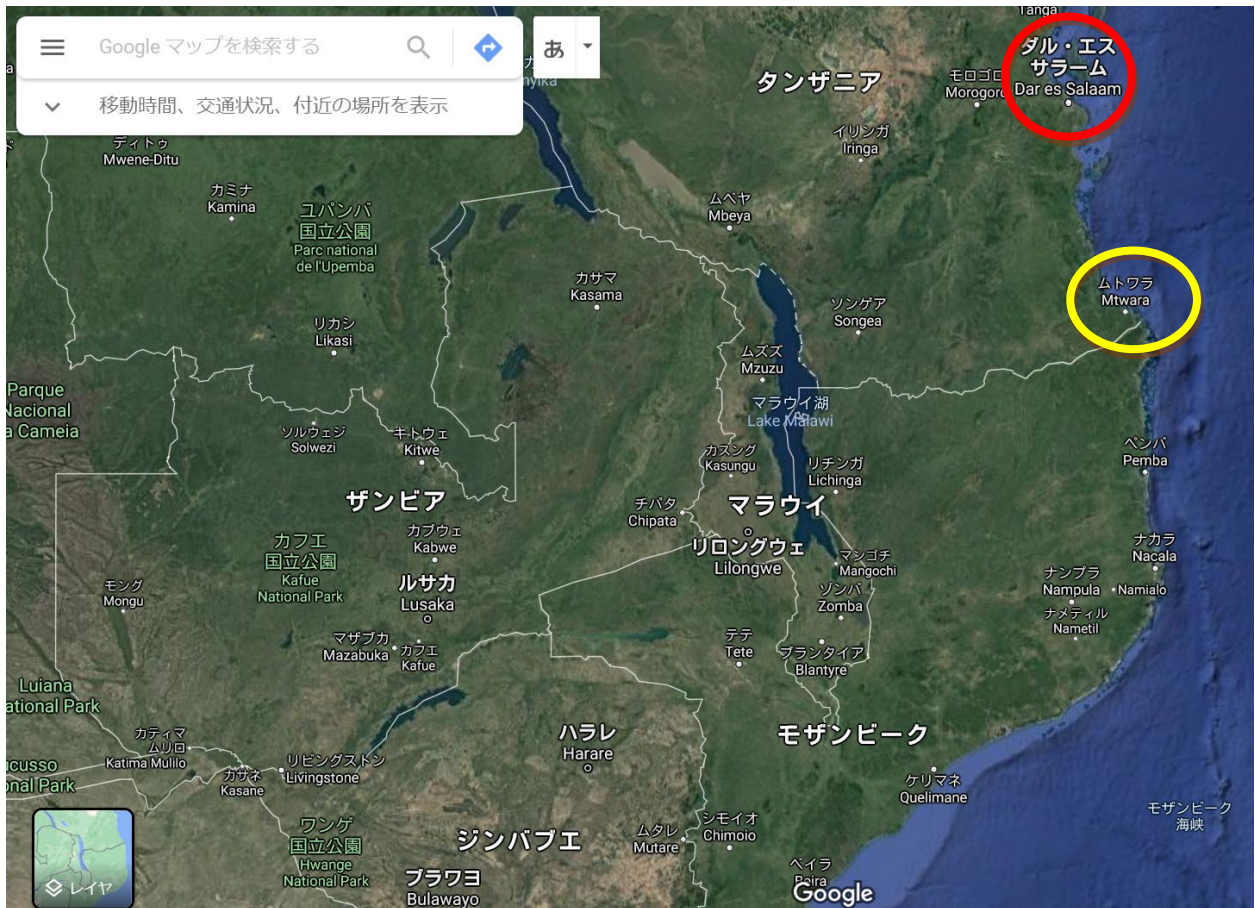
Participants: MASAKI, OCHI, E. TOMODA, OCHI, YI

(11) Mr. KIJAVARA Juma Semhando (タンザニア港湾公社)

①アクションプランの概要

タンザニア港湾公社は、北部に位置するタンガ港、中央部に位置するダル・エス・サラーム港、南部に位置するムトゥワラ港を管理している。ムトゥワラ港は、モザンビークとの国境近くにあり、主な貨物は、カシューナッツや燃料（石炭）、セメント原料（クリンカー）などである。

しかしながら、近年では、政府の禁輸方針やエネルギー発掘プロジェクトの減少により、2018年を境に同港の取扱い量が激減（2018年：36万トン、2019年：11万トン）している。アクションプランでは、同港の港湾貨物の増加にかかる取組について記載している。



②タイムスケジュール

(1) Short-Term (2020-2022)

- (a) Identifying Potential Cargo Traffic
- (b) Identifying Potential Customers
- (c) Identifying future trend of potential demand
- (D) Identifying port bottlenecks in attracting cargo

(2) Mid-Term (2020-2024)

- (a) Identifying countermeasures to each challenge
- (b) Port Marketing and promotion
- (C) Set the competitive port price
- (d) Capacity Building

(3) Long-Term (2024-2030)

- (a) Concession
- (b) Retention of Customers using ICT and so on.

<参考>モニタリング時において想定される港湾利用産業と貨物

Name of Potential Customer	Type of Cargo	Type of Cargo	2018	2028
Dangote Industry	Cement, Clinker	Liquid Bulk		
Tan-coal, Market Insight	Coal	Compressed natural gas	350	600
PIL, MSC, CMA-CGM	Containers	Bio-diesel	10	100
Export Trading, Olam	Cashewnuts, Sesame	Sub Total (Liquid Bulk)	360	700
Oryx, PBPA, GM	Fuel	Dry Bulks		
Malawi	General cargo, Fuel, Vehicles, Bio-diesel, sugar	Woodchips	1,200	2,000
Zambia	Copper, Fuel, Vehicles	Charcoal		500
Solvochem	Chemicals	Cement and Clinker	3,100	3,850
UNICEF	Maize	Fertilizer	800	1500
Other Transporters	Woodchips, General Cargo, Fruits, Tea, coffee, Timber	Coal		15,000
		Sub Total (Dry Bulk)	4,500	22,850
		Break Bulk	191	551
		Containerised	99	219
		Grand Total: (All Cargo)	5,150	24,320
		Containers ('000 TEU)	13.8	30.4

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr.KIJAVARA Juma Semhando

(Mtwara Port Manager, Management, Tanzania Ports Authority)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

林 健介(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治 (調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

WEB 環境は悪く、所々研修員の会話が途切れることがあったが、最終的には、率直な意見交換を行うことができた。

(iii) モニタリング結果概要

<アクションプランの概要>

- ・ムトゥワラ港における取扱貨物量を増やすため、各種対策を行うもの。

<ムトゥワラ港の港勢>

- ・2018/2019年においてコンテナ取扱量が激減しているが、これは、政府の方針で、主要貨物であるカシューナッツの輸出が禁止となった影響である。カシューナッツはコンテナで運ばれていたため影響が出た。しかし、現在、政府の禁止令が解かれ輸出が可能となっている。なお、クリンカーと石炭についても政府が輸入を禁止していたが、石炭については解禁になった。(クリンカーについては、国内で十分賄えるため、輸入する必要がなくなったとのこと。)
- ・カシューナッツのピーク時の輸出量は200,000トンであり、現在は180,000トンとピークに近い状況である。しかし、2019/2020同貨物の輸送形態がコンテナ船からバルク船に変わった。理由としては、バルク船の方が輸送コストを低減できるからである。なお、同貨物は、以前はインド、ベトナム向けであったが、現在はベトナム向けのみとなった。
- ・2020/2021は、品質保持の観点から、一部コンテナ輸送も復活しているようなので、注視している。

<貨物増加見込みについて>

- ・ムトゥワラ港の貨物増加のシナリオとしてモザンビークからの石炭と鉄鉱石、ダル・エス・サラーム港から一部石炭貨物のシフトを見込んでおり、その対応策として、同港のPPPによる運営やタリフを下げることを検討している。
- ・(⇒貨物のシフトのみでタンザニア全体の港湾を管轄するTPAとしては、メリットが享受できないのではないかと尋ねると)ダル・エス・サラーム港では、マラウイやザンビアなどの鉱物資源国から新たに石炭や鉄鉱石が増えることを見込んでおり、同港で扱えない石炭貨物を、ムトゥワラ港で扱うことを想定している。
- ・(⇒モザンビークから貨物がシフトする見込みについて尋ねると)ナカラ回廊(ザンビアからマラウイを経てモザンビークのナカラ港に至る回廊)における鉄道輸送コストが84USD/トンである。一方、ムトゥワラ回廊(ザンビアからマラウイを経てタンザニアのムトゥワラ港に至る回廊)の陸上輸送コストは94USD/トンかかっている。これを同じ水準まで下げるこ

とができれば競争は可能と考えている。

(⇒これに対し、一般的にはトラックよりも鉄道輸送の方が安いと、モザンビークからの貨物のシフトは精査した方がよい旨指摘したところ、マラウイ回廊を中国が、PPP方式で鉄道整備を行う計画がある由。)

<ターミナルの拡張計画と進捗について>

- ・ムトゥワラ港のターミナルのキャパシティは400,000トンだが、この度、拡張工事を終えて百万トンまで扱えるようになった。(拡張したターミナルは既存岸壁に隣接。)将来的(2028年)には、28百万トンの取扱い量が見込まれるが、その場合、ターミナルのキャパシティを2百万トンまで上げる必要があり、さらに4バース整備する必要がある。

<マスタープラン>

- ・ムトゥワラ港の過去のマスタープラン(2009年作成で2018年を目標年次としたもの)では、515万トンの取扱いを見込んでいた。しかし、現在、ムトゥワラ港を含むすべての港湾のマスタープランの見直しを行っている。年末(2021年9月)には、そのためのフィージビリティスタディが完了予定。

<アクションプランの進捗>

- ・毎月、ステークホルダー(船社、荷主、フォワーダーなど)と意見交換を行っており、アクションプランの内容を実現すべく動いている。

<今後の協力など>

JICAより、ムトゥワラ港は、カシューナッツや鉱産品など多く潜在貨物が存在するので、アクションプランを着実に実現して取扱量の増加につなげてほしい旨、また、他の研修員とのネットワークを生かして頂きたい旨発言。

④ 今後の技術協力の方向性

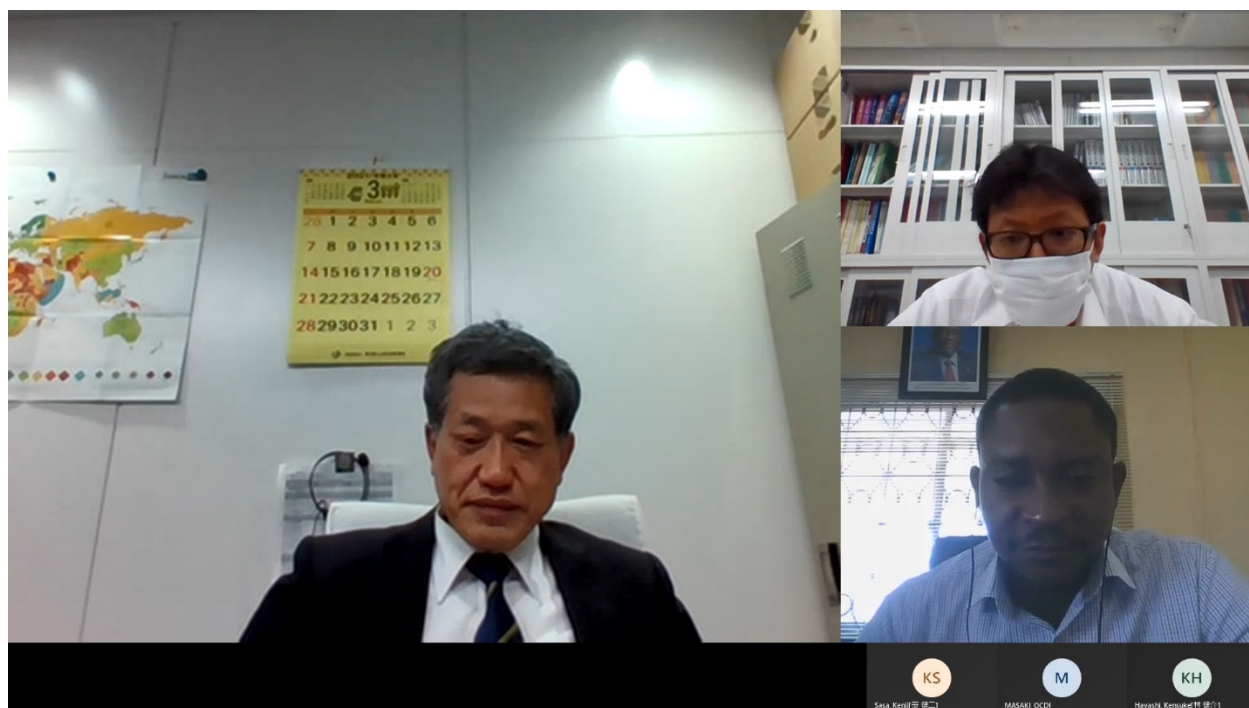
研修員によると、現在、同港を含むタンザニア全体の港湾マスタープランを見直しており、現在そのためのフィージビリティ調査を実施しているところとのことである。ムトゥワラ港は、同国最大のダル・エス・サラーム港とモザンビーク有数の規模であるナカラ港と距離が近く、また、経済回廊を通じた背後圏が重複するため、将来の港湾取扱量については、慎重に検討する必要がある。

一方、タンザニアに対する開発協力方針として、同国は、毎年7%近い成長率を達成し、豊富な資源、域内最大規模の人口などを鑑み、日本企業のビジネス拠点になる潜在力を有しており、運輸などの基盤インフラの整備を進めていくこととしている。また、インフラシステム海外展開戦略2025では、アフリカ全体が資源、経済成長の面から有望な市場である一方で、ヨーロッパなどと比べて、日本企業の進出が遅れていることから、港湾などのインフラと関連産業の一体的な立地を促進していることとしている。

この意味においては、タンザニアの港湾整備の指針となるマスタープランの見直しに対して日本が関与する意義は大きいと思われる。我が国は、これまで世界各国で多くのマスタープランづくりに関与しており、ノウハウも十分に有している。研修員のアクションプランでは、同港の活性化にかかる方策がやや抽象的なものとなっていたが、今後具体化していく中でマスタープランとの整合が図られているものと考えられる。

現時点では、同国からマスタープラン作成にかかる日本の協力要請はないものの、上記理

由により、港湾マスタープランの進捗を含む同アクションプランの実施状況については、引き続き、注視していく必要がある。



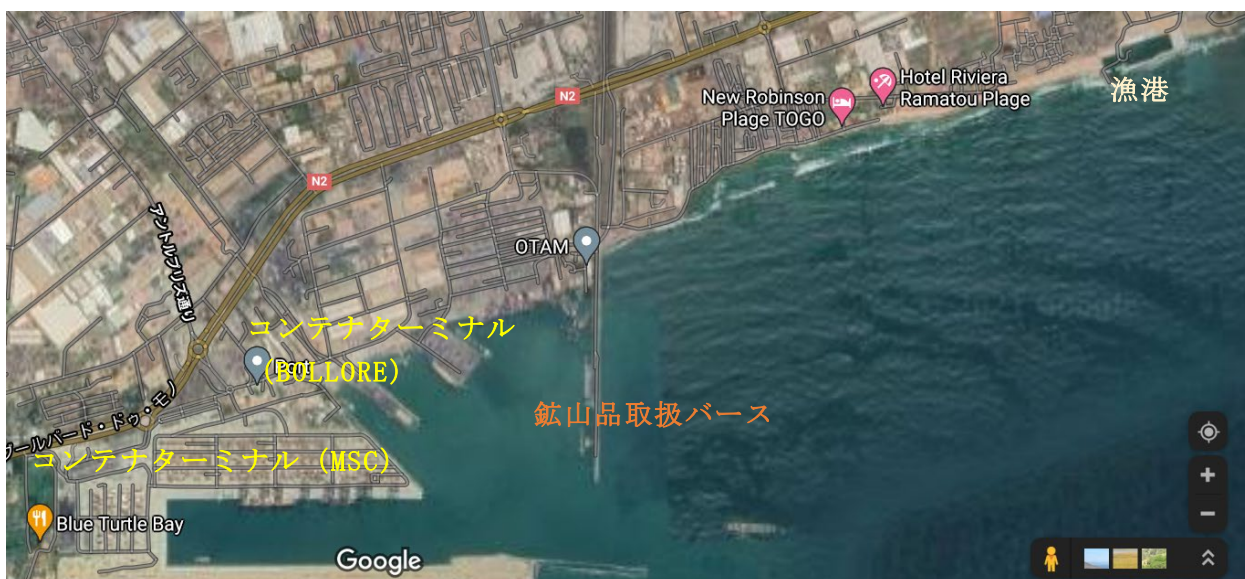
(12) Ms. AGNALA epse Alagan Akpen Manzim (ロメ港港湾公社)

①アクションプランの概要

ロメ港は、トーゴ沿岸域に位置し、西アフリカ有数の港湾である。同港は、内陸への貨物輸送の玄関口となっており、自国以外にも、ブルファナキャソ、ニジェール、マリなども港湾背後圏として貨物の取扱いを行っている。

同港は、新規利用促進を目的とした PR 活動の一貫として、衛生環境面の改善に注力しており、2019年2月に、同港を利用する船会社を対象に環境・衛生面での満足度調査を行ったところ、労働環境と環境保全政策に課題があることが判明した。

研修員のアクションプランでは、港湾の労働環境の改善と港湾の美化活動を通じて、港湾利用者の満足度を向上し、ロメ港のさらなる利用促進につなげていることとしている。



②タイムスケジュール

(1) Short-Term (2020-2022)

- (a) Capacity-building seminar for Lomé Port Authority staff, shipping agencies, freight carriers, public services on the port platform, the High Council for the Sea, the Maritime Prefecture, Cargo terminal companies and Customs staff (with the support of the association “Alliance for the Promotion of the Port of Lomé” .
- (b) Seminar to strengthen the capacity of employees in charge of pre-collection of waste in offices.
- (c) Share the actions of solid waste management and the environment on Billboards; share good practices on advertising spots on TV.
- (d) Sensibilize and establish restrictions on the protection of trucks transporting ores (manganese, coal, gravel) in order to avoid spillage on the track leading to the ore quay at the of Lomé.
- (e) A mineral wharf dredging project 2020-2021 does not pollute the sea and meets environmental standards.
- (f) Estimate the cost of this solid waste management mechanism and Provide a budget line for environmental management including solid waste management.

(2) Mid-Term (2022-2025)

- (a) Set up a pre-collection space for hazardous materials.
- (b) Install smokehouses for customers and workers in front of administrative offices, trucks parking, labor dockers office, mineral wharf.
- (c) Share the actions of solid waste management and the environment on films and advertising spots of the port of Lomé.
- (d) Install an alert system to denounce bad practices on the platform.
- (e) Installation of Sanitary and Garbage on mineral wharf and container trucks waiting area in order to increase the daily output.
- (f) Promote Lomé Port as an ecological Port by Commercial department.
- (g) Launch a fundraiser for the development of roadways where the shipping companies, companies based on the port authority's grounds, are located

(3) Long-Term (2025-2030)

(a) Sanitize the mineral Wharf.

(b) Rearrange the port market.

(c) Extend the pollutants management mechanism on the new Lomé fishing port from JICA and on all shipping companies located on Lomé Port Authority area.

< 参考：満足度調査結果 >

INDICATORS	APPRECIATION 2018 (%)	
	Satisfied	Unsatisfied
Environment around workplace	44	56
Port's environmental protection policy	63	37
Raising the port community's awareness of environmental protection	40	60
Provisions for the removal of garbage on board ships	89	11
Provisions for garbage removal on port facilities	76	24
Seawater quality	68	32
Dock cleaning	77	23

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Ms.AGNALA Akpen Manzim spse ALAGAN

(Head of Commercial Relations(Customer Relationship Manager),
Commercial Department, Lome Port Authority)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

林 健介(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

WEB 環境はよく、スムーズに意見交換を行うことができた。

(iii) モニタリング結果概要

<アクションプランの概要>

- ・ロメ港の環境美化、環境改善を行うもの。長期的には、アンケートを通じて利用者の環境に関する満足度を 100%にすることを目標としている。

<ロメ港の環境の現状について>

- ・港の環境保全政策に対する利用者の満足度が対前年度と比較して悪化している理由はよくわからない。コロナ禍で清掃スタッフの活動が制限されたことも一因ではないか。最終的には様々な対策を通じて 100%にしていきたいと思っている。
- ・Quality Certification Audit は、ISO の認定を受けるための公聴会である。ロメ港では 2014 年に ISO9001 (※品質マネジメントシステム) の認定を受け、3 年後に 180001 (※OHSAS18001 労働衛生安全マネジメント) を取った。

<コンテナ取扱量>

- ・ロメ港は 2020 年に 25million トンの取扱いがあった。他国の港をフォローしていないが、西アフリカでは最大の港であると自負している。

<廃棄物処理施設>

- ・港湾エリア外に廃棄物処理施設を整備する予定である。当該施設は、港湾内から出てくるごみを処理するもの。インフラ担当大臣の肝いりの案件であり、船会社や港湾管理者などが参画したプロジェクトとなる。2021 年に FS を実施する予定。
- ・(⇒コストが、170 万ドルと高いが廃棄物処理施設はどのようなものかと問うたところ) 詳細は承知していない。この金額は自分が想定している金額であり正確でない。運営方式も含めて検討しているところ。個人的には、(受益者負担の観点から) 船会社や港湾管理者がお金を支払い、運営していくのではないかとと思っている。
- ・(⇒当該プロジェクトの責任者はどの機関になるのかと問うたところ) 港湾管理者である。但し、規模が大きいので関係省も支援し、参画する形になろう。

<ロメ港のポートセールス>

“Alliance for the promotion of the port of Lome” は、環境面だけに特化したものでな

く、ロメ港全体のPRを目的に立ち上げたもの。構成メンバーは、港湾管理者や船会社などロメ港の利用者が広く参画している。同アライアンスは港湾管理者が音頭を取って活動している。

<通報システム>

- ・中期計画として、港湾内で起きた環境を悪化させる事象をまとめて公表(本として)したいと思っている。そうした情報を集めるために、無料通報システムを計画している。同システムは、安全を担当する部門(Captain Department)が管轄することになる。
- ・(⇒電話でなく、SNSで書き込む方がよいのではないかと問うたところ) いいアイデアですね。担当部署に伝えておく。

※アンニャラ氏は、プロモーション課長から営業課長に昇格した。一方、アクションプランにあるロメ港の環境改善プロジェクトについては、関連委員会の委員として参画しており、その立場で推進していくとのこと。

<今後の協力など>

- ・先方より、トーゴのJICA事務所の担当者を教えて頂きたい旨依頼あり。JICAより確認後、追って連絡する旨伝えたと、先方了承。また、JICAより、ロメ港が環境保全真摯に取り組んでいることがよく理解できたことや、船会社など様々な主体と協力して、ロメ港の一層の環境美化に取り組んでいただきたい旨言及。

④ 今後の技術協力の方向性

研修員によると、現在、トーゴで唯一の商港であるロメ港の活性化の一環として環境改善に着目した取組を行っている。具体的には、清掃活動や港湾業務従事者への意識改善などのソフト対策に加え、廃棄物処理施設の整備などハード対策にも取り組む計画である。ロメ港の特色として、国内経済活動の拠点に加え、西アフリカの「成長の環」と呼ばれる国際回廊の重要な拠点としても位置付けられており、同港の発展が西アフリカ地域への発展にもつながるものである。

トーゴに対する開発協力方針として、同国は2017年に西アフリカ諸国経済共同体(ECOWAS)の議長国を務めた他、2018年から2019年までアフリカ連合平和安全保障理事会の議長国を務めるなど、西アフリカの平和と発展に積極的に貢献しており、同国への支援意義は高いとしている。現に、トーゴは、ロメ港を起点に、「ロジスティック回廊」と呼ばれるブルキナファソとの国境付近に渡る延長670kmにもわたる交通インフラの整備に着手しており、日本政府としても運輸・交通インフラ整備などの支援を行っていくこととしている。

また、インフラシステム海外展開戦略2025によると、アフリカに対する豊富な天然資源や人口増加を背景とした経済成長などのポテンシャルに着目する一方、日系企業の進出の観点からは他の先進国に遅れを取っている現状を鑑み、沿岸部と内陸部を連結する国際回廊の開発に対してインフラと関連産業の一体的な立地を促進していくとしている。

この意味においては、ロメ港の活性化に対する支援に日本が関与する意義は大きいと思われる。現時点では、同国からアクションプランの実現に対する日本の協力要請はないものの、上記理由により、ロメ港そのものの状況や周辺環境の動向については、引き続き、注視していく必要がある。

FOLLOW UP ACTION PLAN- AGNALA LOME PORT-TOGO-ENGLISH - Microsoft PowerPoint

Accueil Insertion Création Transitions Animations Diaporama Révision Affichage

Couper Copier Coller Reproduire la mise en forme Nouvelle diapositive Section

Police Paragraphe Orientation du texte Aligner le texte Convertir en graphique SmartArt

Remplissage de forme Contour de forme Effets sur la forme

Rechercher Remplacer Sélectionner

Diapositives Plan

1 AGNALA AKPÉN MANZIM SPSE ALAGAN

2 STRATEGIC PORT ADMINISTRATION AND MANAGEMENT
Improving the management of pollutants for customers satisfaction at Lomé Port (IROC).

3 CONTENTS
1- RECEPTION REPORT OF LOME PORT AUTHORITY
2- INTRODUCTION
3- RESEARCH METHOD
4- GENERAL DIAGNOSIS / SINDOT
5- ACTION PLAN
CONCLUSION

4 LE PORT AUTONOME DE LOME
Lomé Port Authority was established on 26th April 1995.
Lomé Port Authority is the main port of Togo and the only port of West Africa.
The Lomé and Benin harbours are registered in the World Bank's
Bunking Plan. Agnal, has the role of Lomé Port in its office.
Port size and capacity:
2000 1000 5000
No. of berths 27 26 23
Water depth
8 Mts
www.lomeport.tg

AGNALA
Akpén
Manzim spse
ALAGAN

HEAD OF PROSPECTING & PROMOTION DIVISION
LOME PORT AUTHORITY (TOGO)

AGNALA ALAGAN AKPÉN- HEAD OF PROMOTION DIVISION LOME PORT AUTHORITY

Diapositive 1 de 36 | RetrospectVT | Français (France)

MASAKI OCHI Masaki Ochi Masaki Ochi

FOLLOW UP ACTION PLAN- AGNALA LOME PORT-TOGO-ENGLISH - Microsoft PowerPoint

Accueil Insertion Création Transitions Animations Diaporama Révision Affichage

Couper Copier Coller Reproduire la mise en forme Nouvelle diapositive Section

Police Paragraphe Orientation du texte Aligner le texte Convertir en graphique SmartArt

Remplissage de forme Contour de forme Effets sur la forme

Rechercher Remplacer Sélectionner

Diapositives Plan

11

12 Once upon a time...Agnala in Japon(january- february 2020)

13 2- INTRODUCTION
The recommendations of the Quality Certification Audit 2019 recommended to Lomé Port Authority to improve the management of its immediate environments in terms of renovation of workplaces, in terms of welcoming ships, trade and by extension in all departments and access routes to the Port of Lomé. This requirement of Quality Auditors and field findings led to the following topic:
"Improving the management of pollutants for customers satisfaction at the Lomé Port Authority."

14 3- GENERAL DIAGNOSIS
3.1 CUSTOMERS SATISFACTION SURVEY RESULTS 2018

Once upon a time...Agnala in Japon (january- february 2020)

Port de YOKOHAMA

Port de Kamigumi - OSAKA

Port de NAGOYA

Port de MIKAWA

AGNALA ALAGAN AKPÉN- HEAD OF PROMOTION DIVISION LOME PORT

Diapositive 12 de 36 | RetrospectVT | Français (France)

Masaki Ochi Masaki Ochi Masaki Ochi Masaki Ochi Masaki Ochi Masaki Ochi

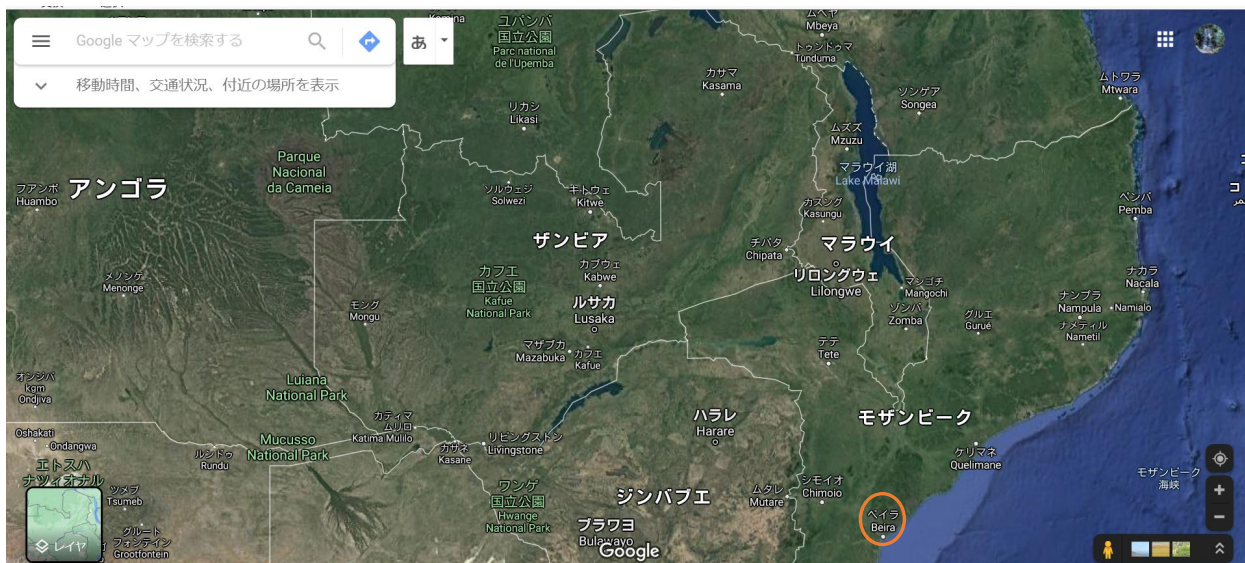
(13) Mr. RODRIGO Sergio Hortencio (モザンビーク運輸・通信省)

①アクションプランの概要

ベイラ港は、モザンビーク南部に位置しており、内陸のジンバブエ、マラウイ、ザンビア等の諸国と地理的に近く、港湾、鉄道、道路が比較的良好に整備されていることもあって、これらの諸国にとっても重要な港湾である。

また、ベイラからジンバブエの首都ハラレまでの距離はわずか 600km、両者を結ぶ幹線道路はベイラ回廊と呼ばれ、南部アフリカ地域の最も重要な国際ルートの一つとなっている。

一方、同港は、1日 700 台程度のトラックの行き来があるが、駐車場や待機スペース、適切なトラックの誘導システムなどが未整備のため、港湾内での渋滞が日常化しており、その影響で船舶の滞船も常態化しているなどの課題がある。研修員のアクションプランでは、ベイラ港の交通渋滞の緩和対策について記載されている。



②タイムスケジュール

cause of Congestion	Type of Measures	Period	Items
No Strategy	strategic master plan	short term (urgent)	convene stakeholders including Municipality, police and private sector, to detail traffic survey, obtain consensus of direction of future measures
volume of trailers	Parking Lot (Port of Tokyo)	short term (urgent)	establish rule of implementation land acquisition, budgeting procurement
Not enough Gates	gate expansion (streamlining gate process)	mid term	Negotiate with operators
Insufficient Road capacity	expansion and rehabilitation of roads	mid-long term	negociate with Municipality, budgeting, design and procurement
Driver behaviours	discipline of drivers	short-mid term	negociate with Police Department develop an education program implemtation and draft Rules

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr. RODRIGO Sergio Hortencio

(Logistic Officer, Department of Logistics and Development of Private Sector of Transport, Ministry of Transport and Communication)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

林 健介(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

WEB 環境はよく、スムーズに意見交換を行うことができた。

(iii) モニタリング結果概要

<アクションプランの概要>

- ・ベイラ港の交通渋滞緩和のため、短期的には、ドライバーに対する注意喚起や駐車場の整備を行い、中期的にはゲートの拡張、長期的には、道路の延伸を行うもの。

<ベイラ港の管理・運営について>

- ・ベイラ港は、CFM (モザンビーク港湾鉄道公社) とコーネルダールホールディングスが共同出資した会社により運営されている。コーネルダールホールディングスはオランダの物流会社である。同会社は、コンテナと一般貨物のターミナルを専門としている。

<滞船状況について>

- ・航路 (Channel) の沖側にベイラ港の入り口があり、そこで滞留している。というのも、航路の入り口が浅く狭いので、沖で待たざる得ない状況となっている。また、堆砂の関係ですぐに埋まるため、日々、CFM が維持浚渫を行っている状況である。
- ・(⇒先船優先とした場合、コンテナ船は定時性を求められている関係上問題はないのか。) 船の緊急性によって変わるが原則は先船優先。これは CFM が決めたルールである。

<混雑状況について>

- ・ベイラ港は 365 日、24 時間運営しているが、日曜日はトレーラーの行き来が特に少ない。一日あたり 700 台のトレーラーが来るが、これはコンテナだけでなく一般貨物を運搬するものも含めてである。また、入り出の合計ではなく、入りだけの合計。
- ・一般道路では、トレーラー専用レーンと一般車を分けている。トレーラーの事故が多く、また事故が起きた際に道をふさぐためこのようなシステムとなった。但し、港湾エリアでは分離がされていない。
- ・トラックの混雑対応のシステムは他のターミナルで導入されているが、複雑な問題があり、適切に稼働していない状況。特に民間が運営するターミナルは、利潤追求を優先するのでお金のかかるシステムの導入には否定的。
- ・港湾の目下の課題は駐車スペースがないこと。実際には運営ターミナル会社が作った駐車スペースはあるものの、有料であるためドライバーは使いたがっていない状況。
- ・港湾内では、ゲートを一か所にして、チェックポイントもまとめているが、ベイラ港から

ベイラ回廊をとって国境まで行くルートでは約 15 km 毎に検問があり、それが渋滞を引き起こしている。国境に接しているため貨物の出入りを厳しくチェックしている。

- ・(⇒現在、ターミナル内の混雑は緩和されているか問うたところ、) 対策を取っているおかげで多少は和らいでいるが十分でない。

<アクションプランの進捗について>

- ・混雑対応にかかる戦略プランを作るには、混雑の理由を特定して関係者と議論しながら対策を考える必要があるが、現在、関係者と議論できるような委員会を立ち上げようとしているところ。特に、ベイラ港の混雑対策は、港湾の問題だけでなく、ベイラ回廊全体の議論にも影響する。
- ・政府レベルでは、隣国のザンビアやジンバブエの関係者と委員会の立ち上げ、同委員会の中でベイラ回廊も議論することに合意し、今後、地域レベルでの委員会を立ち上げて議論していくことになる。ただ、残念ながら自分は技術系の人間であり、早く担当に同委員会の立ち上げを急かしているがなかなか進まない。

<日本の協力について>

- ・JICA はこれまでベイラ港のプロジェクトに支援をしている他、研修も行って非常に感謝している。今後とも引き続き支援を頂ければ有難い。(⇒これに対し、JICA より、日本は、同問題に対してシステムを導入して対応しているが、研修で得た知見を、ベイラ港の課題解決のために活用して対応して頂きたい旨言及。)

④ 今後の技術協力の方向性

日本はベイラ港に対して無償資金協力として浚渫船の供与などを行っているが、研修員より、これまでの日本の技術協力について謝意が述べられた。モザンビークに対する協力の方向性として、インフラシステム海外展開戦略 2025 や国別開発協力方針の中でも、同国の資源関連ビジネスのポテンシャルに着目し、インフラ開発など戦略的に協力を行っていることが示されている。

アクションプランの中では、ベイラ港の渋滞緩和について記載されているが、同時に、博多港のターミナル事前予約システム (HITS) や名古屋港のスムーズなゲート・レーン設計、東京港のシャーシ、バンプールなどを優良事例として取り上げており、日本の渋滞緩和対策を参考にしたいといった姿勢が伺える。

渋滞対策の効果は、物流の時間短縮、コスト削減といった直接効果だけでなく、環境面に対する貢献も大きい一方で、港湾毎の特性を踏まえた個別性の高い対応を取る必要がある。その意味において、日本は、港湾の混雑対策における種々のノウハウを有し、実際にアジア諸国を中心に技術協力も行っていることから、同アクションプランに対する効果的な支援が可能と考える。

現在、渋滞対策を検討するうえで、関係者との議論の場を設けるための調整段階とのであるが、引き続き状況をフォローする必要がある。

Beira Port Action Plan (2016年)

STRATEGIC PORT ADMINISTRATION AND MANAGEMENT COURSE

Congestion Action Plan for Beira Port

Beira Port Authority Logo

Zoom Meeting Interface: MASAKI OODI, 16:15 2022/04/16

Zoom Meeting Grid View

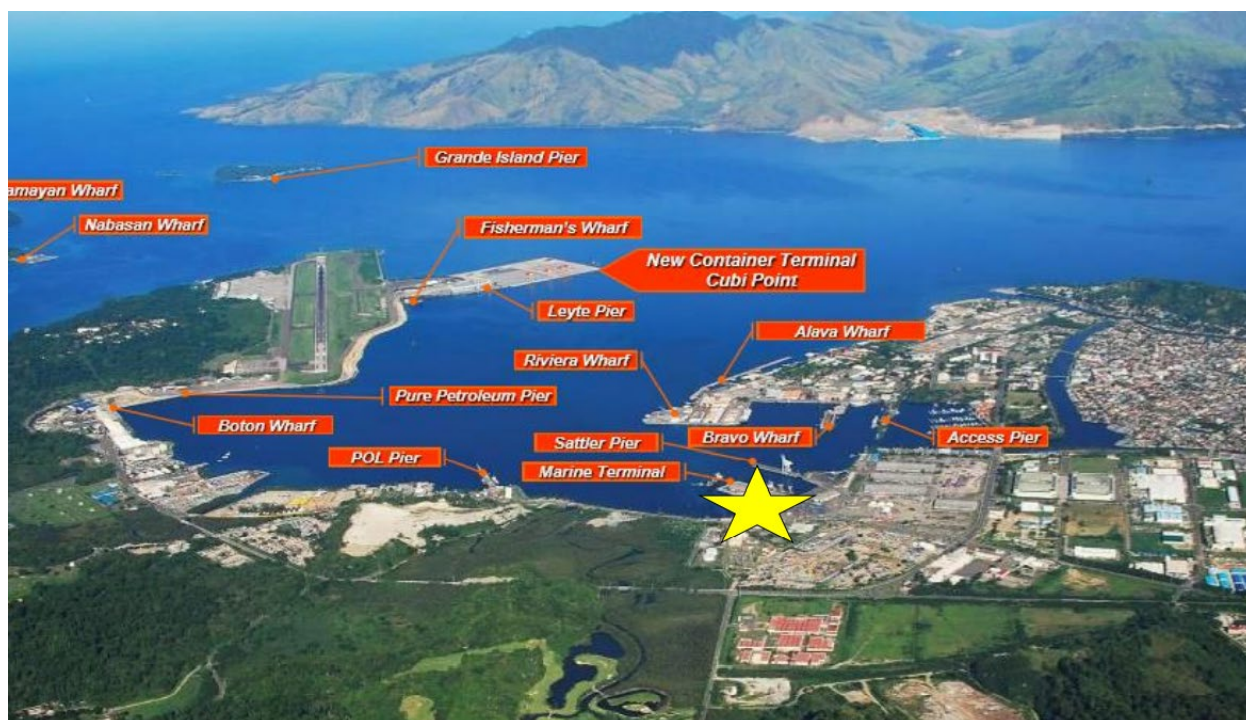
Participants: KH (Hayashi, Kenji), M (MASAKI OODI), KS (Sasa, Kenji)

(14) Mr.LAZARO Michael Philip (スービック湾開発庁 (SBMA))

①アクションプランの概要

スービック港は、1992年に米国海軍からフィリピン政府に返還され、当該エリアを特別経済・自由貿易特区として指定し、これまで整備を進めてきたものである。現在、スービック港では、NSD エリアにおいて、既存バースや倉庫の老朽化、非効率な荷役に伴う港湾内の混雑の発生、駐車スペースの不足、安全・環境に対する配慮などを様々な問題を抱えている状況にある。

アクションプランでは、スービック港のマスタープランを改訂しつつ、こうした課題の解決にむけた対応を検討するとともに、中長期的には、マスタープランの実現を通じて安全で効率的な港湾運営を追求するものである。





②タイムスケジュール

(1) Short-Term (2020-2022)

- Develop a Master Plan for the NSD Compound and the Marshalling Yard to identify the proper zoning of activities, address operational inefficiencies, classify port development and rehabilitation projects to solve shortage of port and support facilities.
- Conduct inventory of all facilities inside the NSD Compound and collect data specific to cargo, pedestrian and vehicle traffic.
- Implement and Monitor Port KPI's to ensure quick vessel turnaround.
- Review and Improvement of the Current System to allow the quicker exit of trucks.
- Automate the Access Pass Control System for both pedestrian and vehicles to allow smoother access and proper monitoring.
- Conduct Cargo Forecasting in support of future initiatives and develop human resources through various capacity building programs.

(2) Mid-Term (2020-2024)

- Conversion of the Marshalling Yard into an Automated Truck Marshalling Yard similar with the Truck Waiting Yard being implemented at the Port of Tokyo with provision for Automation System (HITS).
- Completion of Road Rehabilitation projects inside the NSD Compound.

(3) Long-Term (2020-2030)

- Rehabilitation of Berthing Facilities (Sattler Pier) to accommodate larger vessels and heavier cargo load. In addition, installation of sufficient pier lighting to allow night-time vessel movements and safer cargo operations.
- Construction of additional warehouses with provision for refrigerated cargoes.

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr. MICHAEL PHILIP M. LAZARO

(Assistant General Manager, Port of SUBIC BAY, Philippines)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

林 健介(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

WEB 環境は問題なく、スムーズな意見交換を行うことができた。

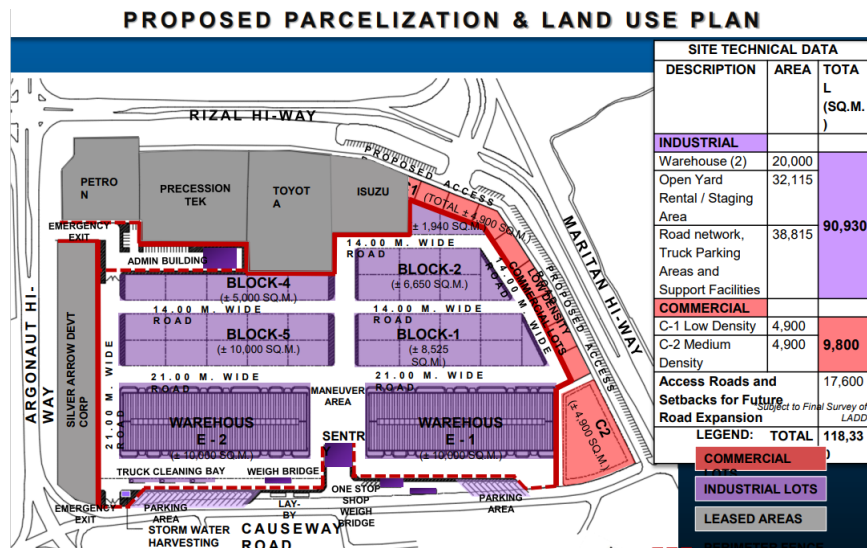
(iii) モニタリング結果概要

<アクションプランの概要>

- ・スービック・ベイ港に位置する NSD 地区とマーシャリングヤードの開発計画。荷役オペレーションの効率性を高めるため、老朽化した港湾施設の更新やゲートの自動化などを導入するもの。また、その前段として同エリア（NSD 地区およびマーシャリングヤード）のマスタープラン作成について、JICA の協力のもと進めている。

<マーシャリングヤード計画>

- ・アクションプランの中で示したマーシャリングヤードの配置（P15）は、不足している倉庫とオープンスペースをどう配置するかを検討するためのものであり、決定したものではない。マーシャリングヤードに特化した委員会があり、そこで説明後、関係者に案として示している。今後、関係者からの意見をもとに見直し、詳細を詰めていく。なお、マーシャリングヤード配置案は、現在 JICA にて実施しているスービック港のマスタープラン改訂作業とは別に進めてきた。
- ・マーシャリングヤードに 2 棟の倉庫（E-1,E-2）の計画があるが、ブレイクバルクと小規模バルクの用途を考えている。
- ・Block1,2,4,5 の用途は、オープンスペースを考えており、具体的には、背後にトヨタやホンダといった自動車メーカーがあるのでその保管スペースに使うほか、スービック・ベイ港に貨物を搬出入するトラックの駐車スペースを考えている。
- ・オープンスペースの規模などを把握するためのシミュレーション分析は、行っていないが、JICA、OCDI が手伝ってくれるのであれば有難い。



< NSD 地区の現況 >

- NSD エリアの港湾施設の概要について、MT-EAST と MT-WEST の岸壁（棧橋）は、共に水深 12m。対象船舶は喫水 11m 程度のハンディータイプもの。荷役機械は無いため、シップクレーンを使って荷役している。
- 現状ではバルク用の倉庫が 5 棟あり、いづれも使用している。
- 荷役機械の整備については、本岸壁はバルク船だけでなく、トランシップ船も着岸する。このため、固定式の荷役機械では、トランシップ船の着岸の際に邪魔になる。移動式であっても、重量物を扱う場合にはいいと思うが、RORO 貨物や米、大豆などを扱うので必要ないと思っている。



< 新ターミナル計画 >

- 全体として岸壁自体の数が足りておらず、MT-EAST に大型バルクが入ると 7-14 日は占用される。
- このため、船舶の大型化に伴い、棧橋（Sattler Pier）を壊し、埋め立てて別のターミナルを作る計画である。
- 予定では、岸壁延長約 700m で、JICA のローンで整備する計画だが、詳細は決まっていない。なお、当該エリアはバルクターミナルとして集約する予定であり、港内と港外の 2 か所の建設を検討しているところ。

- ・(⇒2 か所のターミナル建設とのことだが、現状で扱っている一般バルクとブレイクバルクを将来的には分ける意向について確認したところ、) 然り。一般バルクの主要貨物は穀物関連になるであろう。新たにニューマティックアンローダーを整備して取り扱う。
- ・当該ターミナル計画に、取締役会 (Board of Director) には説明している。
- ・倉庫やターミナルなど NSD 地区の運営方式は、JICA の提案を見てから判断することになる。以前は PPP 方式を検討していたが、民間企業ともめている案件があり、最高裁での判決待ちとなっている。そうした状況も考慮する必要がある。

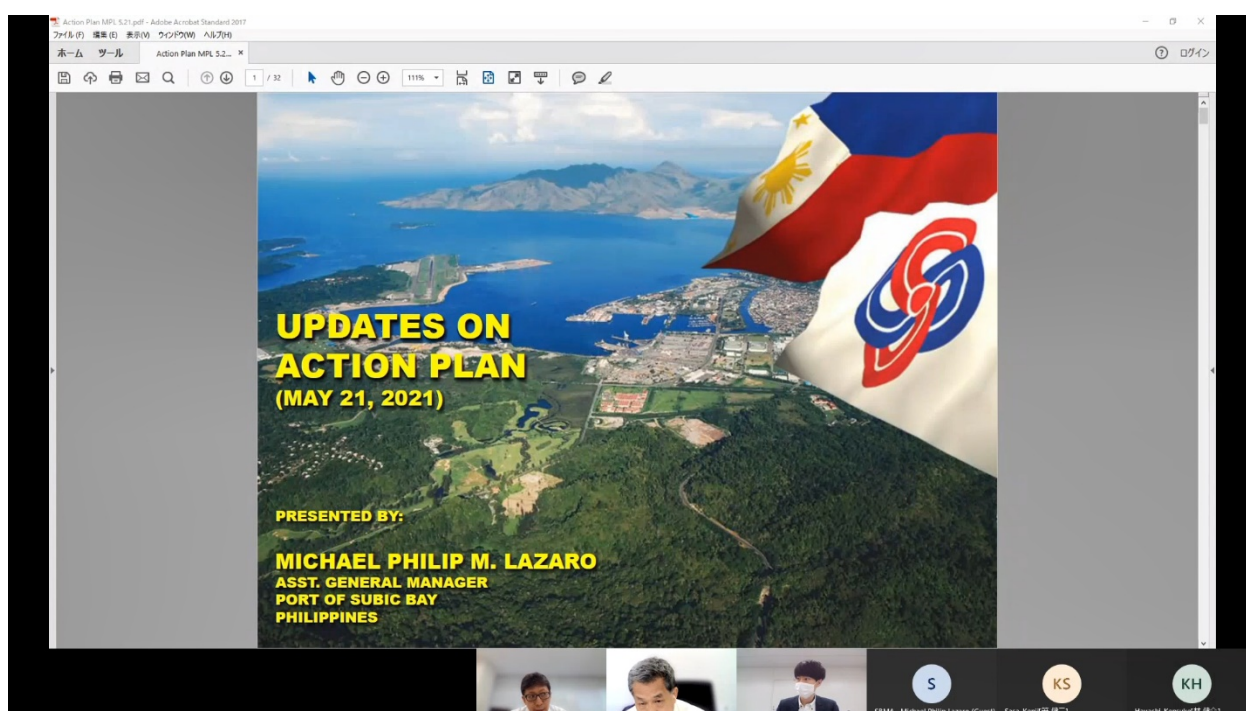
<日本の協力について>

- ・本件も含め、日本から多くの支援を頂いており感謝。本日の議論なども含め、引き続き支援を頂ければ有難い。(⇒これに対して JICA より、アクションプランを詳細に説明して頂き感謝。スービック港の効率化、環境、高いパフォーマンスの達成に向けて、懸命に取り組んでいただければと思う。また、研修で得た知見を活用し、研修を受けた仲間とのネットワークも大切にいただければ有難い。)

④ 今後の技術協力の方向性

フィリピンでは、現政権下において、公的資金の積極的な投入によりインフラ整備を推進していく方針が示されている。平成 29 年 1 月の日比首脳会談では、「経済協力インフラ合同委員会」を設置し、安倍総理 (当時) より、長期開発計画に基づくインフラ整備への協力が表明された。これを受けて、現在、JICA では、港湾を含むスービックエリア全体の開発計画の策定に関する技術協力を行っている。研修員からは、こうした日本の協力に謝意が示されるとともに、モニタリングの中で、アクションプランを進める上で、当該開発計画との整合を取る必要性についての言及がなされた。

こうしたことから、現時点では、当該開発計画の進捗や内容について、適宜フォローしつつ、整備段階になった際に、円借款など他の協力スキームについて検討することが望ましいと考えられる。





(15) Mr. DONIA Hany Adel Ali (スエズ経済開発特区庁)

①アクションプランの概要

エルトゥール港は、スエズ運河の経済開発エリアにおける6つの主要商業港（West Port Said, East Port Said, Al Arish, Adabyia Port, Sokhna Port, El Tur Port）の一つであり、現在、原油ターミナルとしての利用されている。しかしながら、同港の港湾設備は、水深5m、延長75mの岸壁1バースを有しているのみである。

エジプト政府は、同港を南シナイ半島のハブ港として原油ターミナルのみならず、トランシップ港としても活用する意向を示しており、アクションプランはその具体的な進め方について記載している。



②タイムスケジュール

(1) Short-Term (2020-2022)

- The infrastructure of the port needs to be developed to shorten the handling time of petroleum services(on-going) .

(2) Mid-Term (2020-2023)

- The coastal area's development (Including land reclamation).
- Basic and Detailed design for the transit container terminal.
 <Plan: Total Length Berths: 1000 M, Draft: ≈ 18 M>

(3) Long-Term (2023-2030)

- Construction of new specialized berths and raise the efficiency of existing Petrol and Gas berths within the Tur port with the partnership of private sector.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2026	2027	2030
Analysis of the economic fundamentals of South Sinai Governorate															
Analysis of the movement of goods between South Sinai and the governorates of the Arab Republic of Egypt															
Analysis of available ship services along the Suez Canal hub path															
Analysis of the capabilities currently available at El Tur port															
Short term (construction)															
Mid term (container terminal)															
Long term (other)															

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr. DONIA Hany Adel Ali

(Deputy Manager of Tur Port, Tur Port, General Authority for Suez Canal Economic Zone)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

林 健介(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

WEB 環境は、それほど良くなく、研修員の接続が所々落ちることがあったが、最終的には、意見交換を行うことができた。

(iii) モニタリング結果概要

<アクションプランの概要>

- ・ **EI-TUR** 港の効率化を図るため既存の建設を進めるとともに、同港の将来計画を策定し、**EI-TUR** 港の核としたスエズ経済特区のさらなる発展を目指すもの。

<アクションプランの進捗>

- ・ コロナの影響によりすべての計画が見直され、政府として取り組む優先順位が変更された。研修中(2020年1~2月)は、アクションプランにあるように **EI-TUR** 港の開発の優先順位が高かった。
- ・ しかしながら、研修期間当時にも計画されていたシーメンス(ドイツ)社による **Al-Sokhnak-Alamein-Alexandria** を結ぶ高速鉄道が決まった。本プロジェクトにより **Al-Sokhnak** 北部の砂漠エリア(首都カイロから100km程度)を **NewCapital** 駅として周辺開発が予定されている。このため、**Al-Sokhnak** 港の拡張計画がエジプト政府の優先事項となっており、**EI-Tur** 港の拡張計画はエジプト政府高官の判断待ちであり、現在とまっている。
- ・ 現在、**EI-TUR** 港の原油ターミナルの整備は着々と進んでおり、自分もその担当者として関わっている。

<Al-Sokhnak 港の現状>

- ・ **Al-Sokhnak** 港はコンテナ貨物の他、一般貨物も扱っている。同港のコンテナ収容能力は、100万 TEU であり18m岸壁を有する。鉄道整備計画に伴い、同港の拡張計画も予定されており(第2フェーズ~第4フェーズ)、最終的には、300万 TEU の取扱い港となる。
- ・ このため、現状では **EI-TUR** 港の取扱いの方が多いものの将来的には、**Al-Sokhnak** 港の方が多くなる見込み。
- ・ 同港は **DPWorld** が行っており、拡張エリアも **DPWorld** が運営するのではないか。(⇒建設工事も **DPWorld** が行うのか問うたところ)、港湾施設の建設はスエズ運河庁が行うのではないか。

<日本の協力について>

(⇒(JICAより)コロナの影響でアクションプランの進捗が止まったことは残念であるが、エジプト全体として、今後益々港湾が発展していくことを期待している。研修で得た知見を活用するとともに、研修を受けた仲間とのネットワークを大切にしていきたい。)

④ 今後の技術協力の方向性

エジプトは、アジア・アフリカ・欧州の結節点にあり、スエズ運河を要する地政学的な要衝に位置しており、政治・経済面において、中東・アフリカ地域の平和と安定に重要な役割を果たしている。また、同国は、約1億人の人口を有し、かつ約3分の2が35歳未満の若年層が占めることから、将来有望な市場を有する国として日本企業の進出も期待されている。こうした特性により、国別開発協力方針では、①中東・アフリカ地域の安定、②海上輸送路の安定、③外交戦略的見地からの重要性により、インフラなど様々な分野でODA協力を積極的に行うこととしている。

また、インフラ戦略海外展開2025においても、エジプトのもつ人口や経済規模に注目し、港湾を含む運輸・交通分野における整備の推進を謳っている。

研修員とのモニタリングの結果、アクションプランに記載していたエルトゥール港の整備が、コロナの影響により政府方針の見直しにより優先順位が下がったため、整備のめどが立たないとのことであった。しかしながら、エジプトは、経済規模に比して運輸・交通インフラ整備は遅れており、ヨーロッパをはじめとする世界各国が、エジプトでのインフラの整備を行っていることから、日本も引き続き、研修の受け入れなどを通じて、エジプトのインフラ事情に関する情報収集を行うとともに、必要な技術協力を提供していくことが重要であると考える。





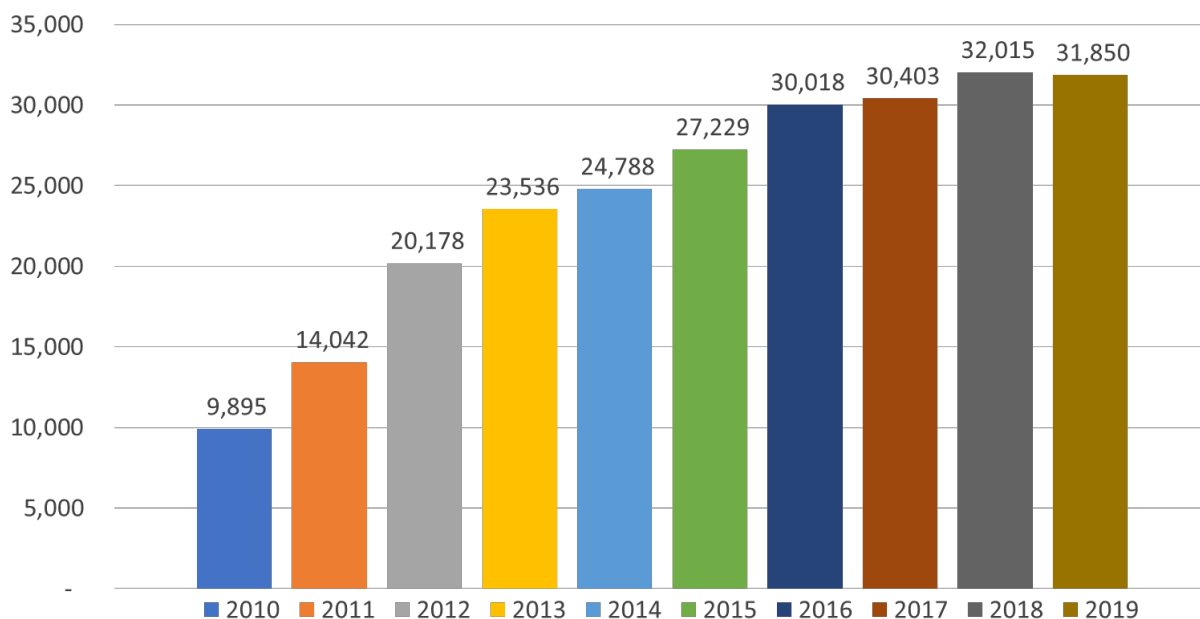
(16) Mr. HOEU Song (プノンペン港湾公社 (PPAP))

①アクションプランの概要

プノンペン港湾公社は、4つのターミナルを管理しており ((Tonle Bet Terminal (UM2)、多目的ターミナル (TS3)、旅客ターミナル (TS1)、コンテナターミナル (LM17))、同氏は、TS3ターミナルのオペレーション部門に勤務している。現在、カンボジアでは年々観光客が増加傾向にある一方で、既存の旅客ターミナル (TS1) は、老朽化が進んでおり、安全面に課題がある。また、カンボジア政府は、中国企業とTS1背後エリアの長期リース契約を締結したこともあり、TS1ターミナルをTS3に隣接するエリアへ移設することが決定した。アクションプランでは、その施設計画の進め方の詳細について記載している。



Passengers throughputs in Phnom Penh Autonomous Port 2010 - 2019



②タイムスケジュール

Description	Quarter of 2020				Quarter of 2021				Quarter of 2022			
	1st	2nd	3rd	4th	1st	2nd	3rd	4th	1st	2nd	3rd	4th
Phase I: Preparing documents to request for Relocated Passenger Terminal from TS1 to TS3 construction	1. Present an action plan to PPAP Management											
	2. Completion of a feasibility study											
	3. Submit an action plan to Board of Director											
	4. Meetings between relevant working groups (PPAP - Construction company))											
	5. Preparing project plan											
	6. Preparing action plan											
	7. Request for approval/permission from relevant authorities											

Description	Quarter of 2020				Quarter of 2021				Quarter of 2022			
	1st	2nd	3rd	4th	1st	2nd	3rd	4th	1st	2nd	3rd	4th
Phase II: Construction of Infrastructure	1. Pontoon installation (15mx45m) 3pc (9months)											
	1.1 Structure Pontoon frame											
	1.2 Pile foundation (1month)											
	1.3 Frame connection (2months)											
	2. Construct steel jetty and reinforced concrete jetty 3 Units (9months)											
	2.1 Steel Jetty (2months)											
	2.2 Reinforced concrete jetty (2months)											
	2.3 Repairing Pontoon 3PC (3Months) (Total price=\$150,000)											
	3. River Embankment and Walkway (18 months)											
	3.1 Site Preparation											
	3.2 Foundation											
	3.3 Prepare embankment											
	3.4 concrete pouring on beam of embankment											
	3.5 Embankment											
	3.6 Prepare walkway											
	3.7 Final checking the plan and follow up the construction											

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr.HOEU Song

(Head of TS3 Dept, Operation Dept, Phnom Penh Autonomous Port)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

林 健介(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

WEB 環境は問題なく、スムーズに意見交換を行うことができた。

(iii) モニタリング結果概要

<アクションプランの概要>

- ・プノンペン港の老朽化した客船ターミナル施設 (TS1) を多目的ターミナル (TS3) に移設するもの。(なお、既存の TS1 施設は使用しない。)

<アクションプランの進捗等>

- ・アクションプランのうち、TS1にある3つの栈橋・ポンツーンの撤去と新設は開始しているが、護岸 (River Embankment) と遊歩道の整備はこれから着手する。
- ・コロナの影響で全体的に遅れ気味であるが、2022年内には完了する予定である。
- ・栈橋が、栈橋構造が鋼構造のものとコンクリートのものと2つあるが、既存の構造を基にしている (15m×45m:2基、9m×30m:1基)。
- ・TS1の具体的な移設場所は、TS3に隣接したところであり、栈橋の配置は、TS3の右側に2基、左側に1基を予定している。
- ・既存のTS1ターミナルは廃止する。背後に中国企業 (Yeutai Group) が高層ビルを建設するとともに、当該エリアを50年間リースすることが政府方針で決定した。同グループは、トンレサップ川およびバサック川の沿岸一帯を都市開発する予定である。
- ・リース料は年間30万ドル程度であり、PPAPに入る予定である。また、栈橋・ポンツーンの撤去及び新設代も同グループが補償することになっている。PPAPとしては、TS3は日本の無償で今の形があるので大変思い入れがある。LM17ができた後も多目的ターミナルとして健在である。TS1エリアは用地も広く、ターミナルが両側に移設・集約されることによってユーザの利便性の向上が期待される。但し、TS3エリアは用地も広く、隣接地 (TS3ターミナルの左側) に開発の余地があり、そこは守っていく意向。

<日本の協力について>

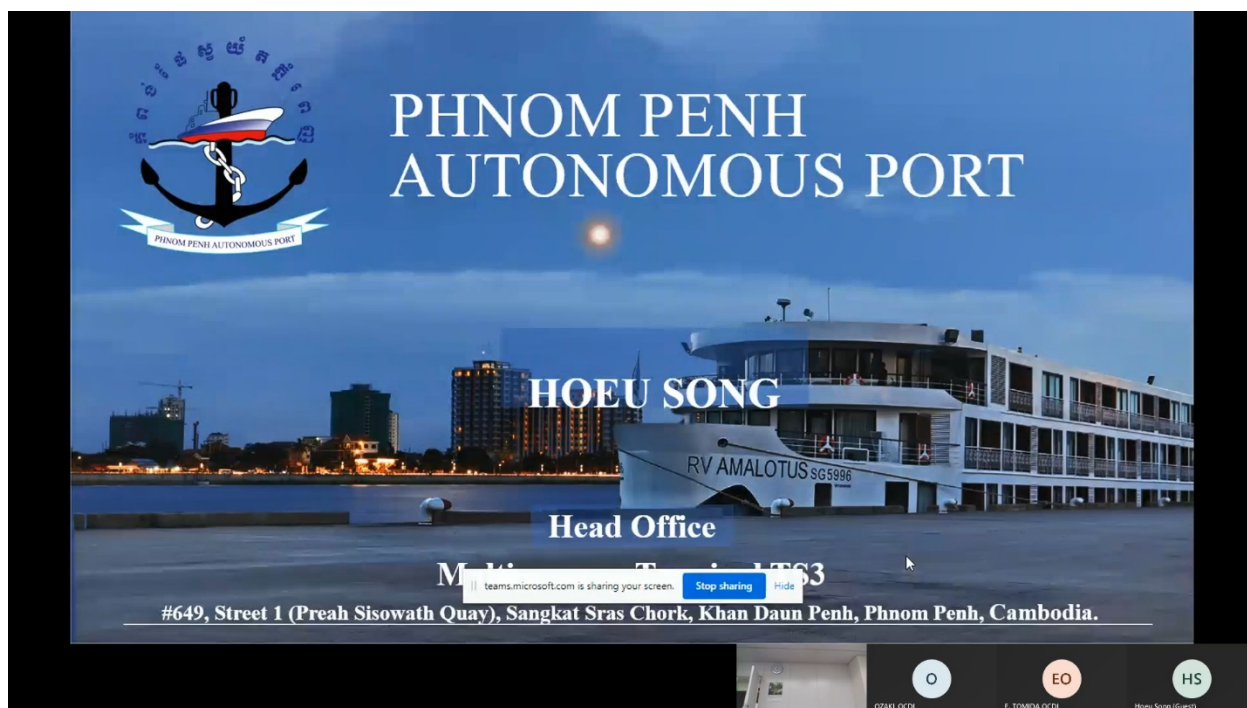
- ・(JICAより、) プノンペン港のTS1は、近傍にナイトマーケットや沿岸沿いに高級レストランがあり、集客地としては非常に優れている。そのエリアに中国企業が開発を進めていくため、港湾としての機能を廃止することは残念なことであるが、隣接のTS3 (多目的ターミナル) と連携、補完しあって、TS3及びその周辺エリアがますます活性化が図られることを期待している。カンボジアとは、協力関係を構築していきたいと考えているので、引き続き、情報交換などを密にしていきたい。

④ 今後の技術協力の方向性

カンボジアは、南部経済回廊の中核であり、同国の発展が ASEAN 経済共同体の安定と発展に資することから、同国の重要性が益々高まっている。外務省が公表している対カンボジアにおける開発協力方針によると、同国が 2030 年までの高中所得国入りの実現に向けた経済社会基盤の強化を図るため、より高いレベルのインフラ整備や人材育成、さらには、ガバナンスの強化に取り組むものとしている。

同国に対する港湾分野での技術協力として、シハヌークビル港において、港湾 EDI の導入を行った他、シハヌークビル港の管理運営能力の向上に係る技術協力や、公共事業交通省に対する港湾政策・行政システムの構築に向けた行政能力の向上にかかる技術協力が現在進行中である。

アクションプランにかかる協力はプノンペン港湾公社が自ら実施可能なレベルのものとして、日本の技術協力を要するほどのものではないと考えられるが、現在進行中の技術協力プロジェクトの進捗をフォローしつつ、必要に応じて、新たな協力内容を検討することが重要と考える。

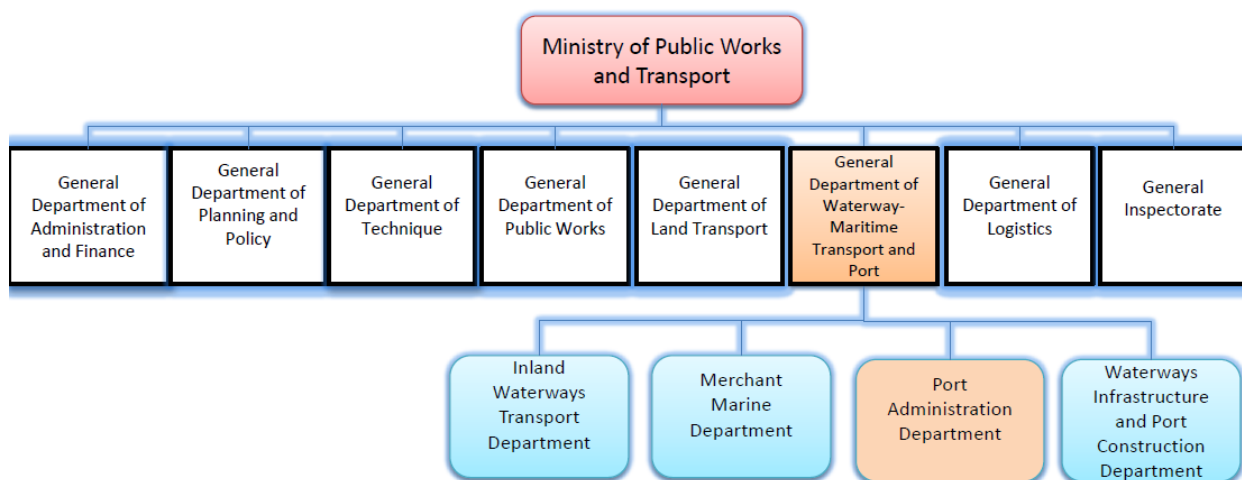




(17) Mr. Prem Sopheak (カンボジア公共事業運輸省)

①アクションプランの概要

カンボジア公共事業運輸省は、2016年に港湾の行政管理を専門に行う部を新設し、現在は、港湾の監理に不可欠な港湾の統計データを収集するスキーム作りを行っている。アクションプランでは、港湾 EDI を導入して効率的にデータ収集を行うこととしており、そのために必要な事項の整理や関連法の整備、データ活用にかかる手法の検討について記載している。



②タイムスケジュール

(i) In 2019

Port Administration Department collected port statistic as following

- Ports/terminals along the river in provinces.

(Finished, but listed only ports and terminals number)

- Ports along the coastal in provinces.

(Finished, but listed only ports and terminals number)

(ii) In 2020

. Continue doing port statistic along the river in Phnom Penh City.

(Finished, but listed only ports and terminals number)

(iii) In 2021

Port Administration has duty to collect, compile and manage port data, manage port data on the map.

(To be continued)

③モニタリング結果

(i)出席者

研修員：Mr.PREM Sopheak

(Deputy Director, Port Administration Department, Ministry of Public Works and Transport, Cambodia)

JICA：笹 健二(社会基盤部 国際協力専門員(港湾・物流))

林 健介(社会基盤部 運輸交通グループ 第二チーム)

OCDI：富田 英治(調査役)

尾崎 精一(第三調査部 研究主幹)

真崎 幸浩(研究員)

(ii) WEB 環境

WEB 環境は悪かったものの、最終的には、情報収集や意見交換を行うことができた。

(iii) モニタリング結果概要

<アクションプランの概要>

港湾の統計データの収集・管理

<アクションプランの進捗>

- これまでの進捗として、統計データを収集する港湾のリストを作成したところである。一方、JICA の協力で EDI の導入を進めているが、これがつながれば統計データの収集ができるものと考えられる。
(⇒民間セクターが運営しているシハヌークビル港とプノンペン港も統計データの収集の対象としているか否かを問うたところ、) 対象としている。※統計の対象港湾として、河川港が 77 港、海港が 26 港。
- EDI の導入については、近い将来始まる予定。※JICA 調査団に確認したところ 2021 年 8 月より 1 年間テストし、2022 年 8 月より本格稼働予定。
- (関連法を整備するとのことであるが、どのような内容か問うたところ、) 法律については、動いていない。まずは、EDI の稼働を優先させて、その後内容を詰めることになる。
- (City Hall 管理の港湾ターミナルという記載があるが、これはプノンペン市が管理しているターミナルか否か問うたところ、) 然り。
※JICA 調査団によると、プノンペン港は、プノンペン港湾公社 (PPAP) が管理している 4 ターミナルの他、市や民間が管理しているターミナルが多数あるとのこと。今回 EDI の接続対象も、公共が管理しているターミナルだけでなく、民間や市が管理しているターミナルも対象とのこと。
- (研修中に SWOT 分析の話があった。アクションプランには、新たに港湾管理部が新設され、今後、港湾 EDI や法律を導入・整備していく旨の言及があるが、これらに対し SWOT 分析を行いながら進めるものと理解している。具体的な進捗について確認したところ、) 現在は、統計のためのターミナルのリストを作ったところ。今後、SWOT 分析も行いながら進めていく。
(⇒これに対して、助言が必要であれば対応する旨伝えたところ、感謝の意を表した。)
- 統計のリストを作成するうえで、現地調査を行ったか否かについて問うたところ、) 現地調査は行っていない。

<日本の協力について>

- ・日本には港湾 EDI をはじめ、研修の受け入れなど数々の協力を行って頂き感謝。この場を借りて JICA や関係者に御礼を述べたい。

<まとめ> (JICA)

- ・統計データの収集は、港湾を監理していく上で重要なので、アクションプランの着実な実施に期待している。いつでもサポートする用意があるので、引き続き、意見交換を行っていききたい。

④ 今後の技術協力の方向性

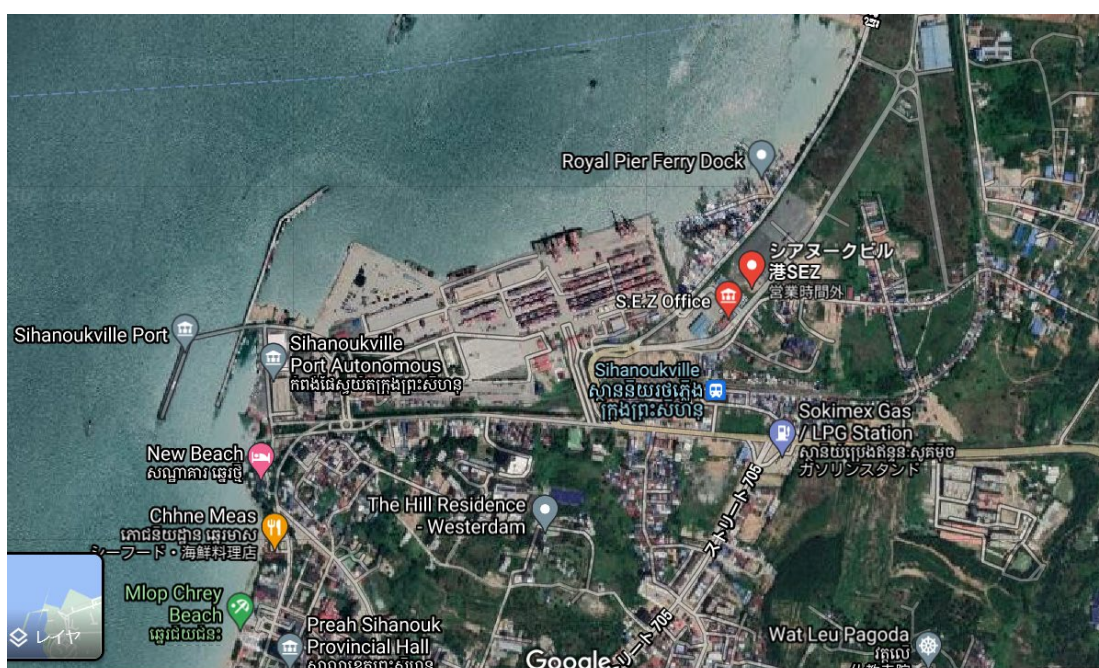
同研修員からは、現在、日本が無償技術協力を行っている港湾 EDI を核として、行政による港湾管理運営の体制を整えていることが把握できた。カンボジアはこれまで日本との結びつきが強く、今後も積極的に技術協力を行っていく方針であることから、現在進行中の技術協力プロジェクトと連携を取りながら、アクションプランの進捗などについて引き続き確認や情報収集を行い、必要に応じて、新たな協力内容を検討することが重要と考える。

(18) Mr.KONG Sophea (シハヌークビル港湾公社)

①アクションプランの概要

シハヌークビル港はカンボジアにおける唯一の大水深港で、コンテナ取扱貨物量も年平均で10%以上増加している。2017年には、円借款で新コンテナターミナル整備に着手することが決定した他、同年シハヌークビル港湾公社がカンボジア証券取引所に上場した際に、JICAが株式を取得(2018年12月に阪神国際港湾株式会社、2019年5月に上組に対して株式を譲渡)するなど、我が国と関係の深い港湾である。

こうした状況の下、シハヌークビル港の更なる活性化のため、周辺に設定されている経済特区(SEZ)に多くの企業を呼び込むことを目的に、必要な施設の整備や手続き面、制度面での改善などを行うこととしている。



② タイムスケジュール

Item	2020												2021												2022											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
(a) Lack of infrastructure and institution to utilize advantage as good location																																				
Development of infrastructure (PAS)																																				
Development of infrastructure (Private company)																																				
Development of integrated gate (PAS)																																				
Preparation of free-port concept																																				
Development of legal system of free-port (GDCE)																																				
(b) Management system which provides limited customer services																																				
Increase No. of staff at SEZ department (PAS)																																				
Capacity development with manual (PAS)																																				
Outsourced Management (Private company)																																				
Transfer of Authority (PAS)																																				
Secure Budget for Operation (PAS)																																				
Review of contract, internal regulation, manual (PAS)																																				
Review of system and price list (PAS)																																				
(c) Difficulty to secure labors																																				
Public Relation (PR) activity in suburban areas (PAS)																																				
Provision of pickup bus (PAS)																																				
Lease of housing facilities within SEZ (PAS)																																				
Development of training facility (PAS)																																				
(d) Inefficient import/export procedure																																				
Acceleration of digitization (GDCE)																																				
Development of legal system (GDCE)																																				

③ モニタリング

同氏とモニタリングを行う上で、メールを通じたアナウンスや JICA からの連絡を行ったものの、同氏と連絡がつかない状況が続いた。その後本人から、体調や新型コロナウイルス感染拡大防止対策によるロックダウンを理由とし、メールでの対応の希望があった。このため、以下の質問を同氏に送付して回答してもらう手法を取ったが、10 月末現在返事がない状況である。

	The number of Slide	Comment
		I think it's a well-thought-out AP overall. I expect steady implementation. I have some questions and comments below
1	3, 4	Please indicate the target years of short, medium and long term plan respectively.
2	8, 6	Please indicate actual progress of each component of the AP in this time chart.
3		There is a description of establishment of legal system on Vendor Managed Inventory (VMI) in 4. (a) of p.3. Please show us more detail of legal system do you specifically envision?
4		There is a description in (b) on p.4 that "In the mid-term, effective use of resource from outside should be considered." What functions are you specifically considering outsourcing?
5		There is a description in (c) on p.4 that "it is harder to secure human resources against tourism sectors such as hotels and casinos." It seems that the most direct and effective way to secure human resources is to raise their salaries, but is it possible? What is the current salary gap between SPSEZ and the Hotels near by the port?
6	9	In the 6. Timeline, you mentioned "increase No. of staff at SEZ department" starting from 2022. Is there any reason why you cannot start now?
7	9	In 7. Matters to be Improved in Early Period, you mention ③Improvement of working environment. Specifically what are your plans on this, beside raising salary?
8	6	In the schedule chart, you mentioned "CFS". Is there any idea/wish in you or in PAS on how to utilize CFS?
9	7	In the chart, you mentioned "Necessary to start from changing attitude and desire to work of staff department". I think "changing mind" will always be the tough part for operation. Is there any specific plan on how to change staffs' mind?

④ 今後の技術協力の方向性

これまで伸びてきた通り、日本はカンボジアに対して様々な協力をしてきており、ここはシハヌークビル港においては、円借款プロジェクトをはじめ、港湾 EDI の導入や行政能力の向上にかかる技術協力が現在進行中である。

アクションプランに記載されている SEZ の活性化は、円借款プロジェクトである新ターミナル整備とも密接に関係しており、アクションプランの着実な実施が望まれる。当該アクションプランの進捗なども考慮に入れながら必要に応じて、新たな協力内容を検討することが重要と考える。

VI. 参考資料

- 添付資料－1 研修員名簿
- 添付資料－2 研修日程表
- 添付資料－3 達成度測定結果
- 添付資料－4 シラバス
- 添付資料－5 研修員アンケート結果
- 添付資料－6 研修教材の著作権処理に係る報告
- 添付資料－7 契約金相当額計算書

添付資料－1 研修員名簿



LIST OF PARTICIPANTS

研修員名簿

201984567J003

STRATEGIC PORT ADMINISTRATION AND MANAGEMENT (FOR PORT MANAGER)

港湾戦略運営

2020/1/13～2020/2/22

Yokohama Centre, Japan International Cooperation Agency
(JICA Yokohama)
2-3-1, Shinkou, Naka-ku, Yokohama-city, Kanagawa Pref. Japan 231-0001
Tel:045-663-3251 Fax:045-663-3265

独立行政法人 国際協力機構 横浜センター
〒231-0001 神奈川県横浜市 中区新港2-3-1
Tel:045-663-3251 Fax:045-663-3265

Photo 写真	No.	Name 名前	Country 国	Occupation 職業
	1	Mr.HOEU Song フー ソン (ソン) D1958927	CAMBODIA カンボジア	Head of TS3 Dept, Operation Dept, Phnom Penh Autonomous Port
	2	Mr.PREM Sopheak プレム スペアク (スペアク) D1958949	CAMBODIA カンボジア	Deputy Director, Port Administration, Ministry of Public Works and Transport
	3	Mr.KONG Sophea コン ソフィア (ソフィア) D1958955	CAMBODIA カンボジア	Marketing & Planning Manager, Sihanoukville Port Special Economic Zone, Sihanoukville Autonomous Port
	4	Mr.MARTINEZ TELLO Gustavo Andres マルティネス デリョ グスタボ アンドレス(グスタボ) D1958879	COLOMBIA コロンビア	Senior Advisor on Ports, Infrastructure and Energy, NATIONAL PLANNING DEPARTMENT
	5	Mr.ALVAREZ ROCHA Marcel David アルパレス ロチャ マルセロ デイビッド(マルセロ) D1958880	COLOMBIA コロンビア	Senir Yard Planner, Operations, Port of Cartagena City
	6	Mr.DONIA Hany Adel Ali ドニア ヘンリー アデル アリ (ドニア) D1959241	EGYPT エジプト	Deputy Manager of Tur Port, Tur Port, General Authority for Suez Canal Economic Zone
	7	Ms.MANURUNG Ram Agustina マヌルグラム アグスティナ (マヌルグ) D1958956	INDONESIA インドネシア	Evaluator of Land & Water Uses & Port Business, Directorate of Port Affairs, Ministry of Transportation
	8	Ms.IOUZZI Nisrine イオズィニスリン (ニスリン) D1959007	MOROCCO モロッコ	Head of Planning and Financing Division, Planning and Financing Division, Directorate of Ports and Public Maritime Domain
	9	Mr.RODRIGO Sergio Hortencio ロドリゴ セルジオ ホルテシオ (セルジオ) D1959031	MOZAMBIQUE モザンビーク	Logistic Officer, Directorate of Logistics and Development of Private Transport Sector, Ministry of Transport and Communication

Photo 写真	No.	Name 名前	Country 国	Occupation 職業
	10	Ms.Saw Wut Yee ソー ウシー (ソー) D1959736	MYANMAR ミャンマー	Assistant Engineer, Myanma Port Authority, Civil Engineering Department, Ministry of Transport and Communications
	11	Mr.LAZARO Michael Philip ラザロ マイケル フィリップ (マイケル) D1959311	PHILIPPINES フィリピン	Assistant General Manager / Head Port Operations Division, Seaport Department / Port Operations Division, Subic Bay Metropolitan Authority
	12	Mr.SAMARAKOON MUDIYENSELAGE Nimal Karunaratna サマルコーン ディヤンセルゲ ニマル(カルナラトナ) D1959092	SRI LANKA スリランカ	Operation Manager, Operations Division, Sri Lanka Ports Authority
	13	Ms.HETTI MUDIYANSELAGE Dimuthu Hansika ヘティ ムディヤセラゲ ディムトゥ ハシカ (ディムトゥ) D1959093	SRI LANKA スリランカ	Senior Port Engineer, Outer Port Projects Division, Sri Lanka Ports Authority
	14	Mr.KIJAVARA Juma Semhando キジャベラ ジュマ セムハンドウ (ジュマ) D1958806	TANZANIA タンザニア	Mtwara Port Manager, Management, Tanzania Ports Authority
	15	Ms.AGNALA epse Alagan Akpen Manzim アンガラ スプス アラガン アクペン モンズィム (アンガラ アクペン) D1959008	TOGO トーゴ	Head of Division of prospecting and promotion, Commercial Department, Autonomous Port of Lome
	16	Mr.GAFSI Brahim ガフスイ ブラヒム (ブラヒム) D1958842	TUNISIA チュニジア	Director, Operations and Development Direction, The Merchant Marine and Ports Authority (OMMP)
	17	Mr.JALLOULI Houcine ジロウリ ホウシン (ホウシン) D1958886	TUNISIA チュニジア	Port Director, Port Manager, Merchant Marine and Port Authority
	18	Mr.LE Quoc Khanh リクオク カン (カン) D1958972	VIET NAM ベトナム	Official, Department of Planning and Investment, Vietnam Maritime Administration (VINAMARINE)

添付資料－ 2 研修日程表

研修詳細計画書(初版)

(作成日) 2020年2月19日

受託者・担当者	一般財団法人国際臨海開発研究センター 井上 岳
JICA国内機関 担当者	研修業務課 鈴木 愛二
研修監理員	安藤 亜津子
研修監理員	高見澤 麻衣

(連絡先)	inoue@ocdi.or.jp
(連絡先)	Suzuki.Aiji@jica.go.jp
(連絡先)	ando-atsuko@cdn.jica.go.jp
(連絡先)	takamizawa@ocdi.or.jp

研修コース名:	港湾戦略運営		
研修コース番号:	201984567-J003	受入形態	課題別研修
受入期間:	2020/1/13 ~ 2020/2/22	研修員数	18人
第三国研修:	2020/2/23 ~ 2020/2/27		

研修目標: 本研修において、参加各研修員(各国)が抱えている諸問題に対し、自ら考えた対処方法が作成される。作成されたアクションプランを研修終了時に発表し、研修実施機関と他の参加研修員に共有されるだけでなく、多くの民間企業等(※)を交えた中で議論されることで、最も有効的な方策へ導かれる。
(※) 海外港湾物流プロジェクト協議会(民間75社、関係機関13団体)

単元目標: ①港湾の戦略的な開発・計画、及びそれらを行うにあたって必要となる実現可能性調査(F/S調査)についての知識を習得し整理できる。
②港湾の戦略的な港湾経営、運営管理に関する知識を習得し整理できる。
③世界の海上輸送及び港湾開発の動向について知識を習得し整理できる。
④国内外における港湾開発と臨海部産業立地との連携について、本邦研修や第三国における研修を通じ、本邦企業の活動事例について理解する。
⑤自国の港湾開発に関する課題について整理されると共に、アクションプランが作成され、その実現に向けての取組みが行われる。

日付	時刻	形態	研修内容	講師又は見学先担当者等(調整中)			単元目標	講師使用言語	備品(バナガイド等)	研修場所(住所・TEL)
				氏名	所属先及び職位	連絡先				
1/7(火)	10:00 ~ 10:45	事前打合せ(CDN)		安藤 亜津子 高見澤 麻衣 真崎 幸浩	研修監理員 OCDI研究員(研修監理員) OCDI研究員				OCDI	
	11:00 ~ 12:00	事前打合せ		伊藤 敦 今井 俊樹 鈴木 愛二 福尾 朋洋 安藤 亜津子 高見澤 麻衣 真崎 幸浩	JICA 社会基盤部 JICA 社会基盤部 JICA横浜研修業務課 JICA横浜研修業務課 研修監理員 OCDI研究員(研修監理員) OCDI研究員				JICA本部	
1/13(月)		来日								
1/14(火)	9:45 ~ 12:00		JICAブリーフィング	山田 徹	JICA横浜		-	英	YIC 会議室1	
	13:30 ~ 15:00		プレゼンテーション(日本の社会と文化)	アンドラディウ美	JICA横浜		-	英	クラス①SR2、クラス②SR3	
	15:15 ~ 16:45	講義	日本語研修①	①松丸、②藪下			-	英	クラス①SR2、クラス②SR3	
	17:00 ~ 19:00		街歩き		神奈川SGGクラブ		-	英	YICフロント集合	
1/15(水)	9:30 ~ 10:00	開講式		時任 博之 不破 雅実 伊藤 敦 今井 俊樹 殿川 広康 大久保 泰子 鈴木 愛二 富田 英治 井上 岳 真崎 幸浩 高見澤 麻衣	国土交通省港湾局係長 JICA 国際協力専門員 JICA 社会基盤部 JICA 社会基盤部 JICA横浜次長 JICA横浜研修業務課長 JICA横浜研修業務課 OCDI理事長 OCDI研究主幹 OCDI研究員 OCDI研究員		-	英	YIC 会議室1	
	10:00 ~ 11:30	講義	プログラムオリエンテーション	井上 岳 鈴木 愛二	OCDI研究主幹 JICA横浜研修業務課		-	英		
	13:00 ~ 14:30	講義	プレゼンテーション(日本の経済)	内田 智允			-	英		
	14:45 ~ 16:15	講義	プレゼンテーション(日本の歴史と政治機構)	内田 智允			-	英		
	16:30 ~ 18:00		日本語研修②	①松丸、②藪下			-		SR9、10	
1/16(木)	9:00 ~ 17:00	実習	面談(IRおよびAPのための)	富田 英治 藤田 郁夫 長谷部 英司 井上 岳	OCDI理事長 株不動産トラ 顧問 OCDI調査役 OCDI研究主幹		5	英	YIC SR2-面談用 SR3-面談用 4Fフリースペース:待機	
1/17(金)	9:15 ~ 10:45	講義	日本の港湾制度	成瀬 進	OCDI調査役		2	英	YIC会議室1	
	11:00 ~ 12:00	講義	港湾のマーケティング	井上 岳	OCDI研究主幹		2	英	YIC会議室1	
	13:00 ~ 14:00	実習	振り返り	井上 岳	OCDI研究主幹			英		
	14:15 ~ 17:15	発表	Inception Report Presentation	富田 英治 藤田 郁夫 長谷部 英司 井上 岳	OCDI理事長 株不動産トラ 顧問 OCDI調査役 OCDI研究主幹		5	英	YIC 会議室1	
1/18(土)										
1/19(日)										
1/20(月)	9:00 ~ 17:00	発表	Inception Report Presentation	富田 英治 藤田 郁夫 長谷部 英司 井上 岳	OCDI理事長 株不動産トラ 顧問 OCDI調査役 OCDI研究主幹		5	英	YIC 会議室1	
1/21(火)	9:30 ~ 11:00	講義	世界の海運動向	松田 琢磨	公益財団法人 日本海事センター		3	英		
	11:15 ~ 12:45	講義	世界の港湾の課題と取組	古市 正彦	IAPH事務総長		3	英		
	13:30 ~ 15:30	講義	【研修員ニーズに応じた補講】日本の港湾制度(補論)、地方財政制度・地方自治制度	井上 岳			2	英	YIC 会議室1	
	15:30 ~ 16:00	実習	振り返り	井上 岳	OCDI研究主幹			英		

日付	時刻	形態	研修内容	講師又は見学先担当者等（調整中）			単元目標	講師使用言語	備品（バナガイド等）	研修場所 (住所・TEL)
				氏名	所属先及び職位	連絡先				
1/22(水)	9:00 ~ 10:30	講義	港湾関連手続きの電子化	井上 岳	OCDI研究主幹		2	英	YIC 会議室1	
	10:45 ~ 11:15	実習	討論（最終グループミーティング）	井上 岳						
	11:15 ~ 12:45	講義	税関行政一般	山本 淳子	財務省関税局第二参事官室 (国際協力担当)上席調査官		2	英		
	13:30 ~ 15:30	講義	日本のシングルウィンドウシステム	山神 秀樹 岡崎 孝治	NACGSセンター(株)経営戦略企画部国際課課長 NACGSセンター(株)経営戦略企画部国際課課長補佐		2	英		
	15:30 ~ 16:00	実習	振り返り	井上 岳	OCDI研究主幹			英		
1/23(木)	10:30 ~ 12:00	講義	PPP理論と実際	加藤 浩徳	東京大学		2	英	OCDI 東京都千代田区 麹町1-6-2 7-Floor 麹町ビル グラウンドアーク半蔵門 東京都千代田区隼人町1-1	
	13:00 ~ 17:00	講義	港湾におけるPPP・コンセッション政策（演習）	井上 岳	OCDI研究主幹		2	英		
	17:00 ~ 17:30	実習	振り返り	井上 岳	OCDI研究主幹			英		
	18:30 ~ 20:00		意見交換会（9団体主催）		OCDI					
1/24(金)	9:30 ~ 11:30	講義	港湾マスタープランの策定	柳生 忠彦	OCDI調査役		1	英	YIC 会議室1	
	11:30 ~ 12:00	実習	振り返り	井上 岳	OCDI研究主幹			英		
	13:00 ~ 16:30	実習	討論	富田 英治 長谷部 英司 井上 岳	OCDI理事長 OCDI調査役 OCDI研究主幹		5	英		
1/25(土)										
1/26(日)										
1/27(月)	10:00 ~ 11:45	講義	横浜港概要	織地 啓	横浜市港湾局政策調整部政策調整課担当係長		2	日	産業貿易センタービル6F 横浜市中区山下町279 YIC 山下公園 横浜市中区山下町279 横浜税関コック検査センター 横浜市中区本牧ふ頭 YIC セミナールーム6/7	
	11:50 ~ 12:50		昼食（JICA横浜）							
	13:30 ~ 14:30	見学	横浜港船上見学	海老原信良	横浜市港湾局賑わい振興課課長		4	英		
	15:00 ~ 15:30	見学	横浜税関（本牧）X線検査場視察（車中より）	井上 岳	OCDI研究主幹		2	英		
1/28(火)	9:00 ~ 10:45	講義	タイの東部臨海開発について	中島 潔	OCDI調査役		4	英	YIC 会議室「かもめ」	
	10:55 ~ 12:45	講義	港湾運営・管理の歴史と比較	井上 岳	OCDI研究主幹		2	英		
	13:30 ~ 15:30	講義	日本の臨海部開発政策と港湾（鹿島港の事例）	國田 治	OCDI調査役		4	英		
	15:30 ~ 16:15	実習	振り返り	井上 岳	OCDI研究主幹			英		
1/29(水)	7:40 ~ 10:50		YIC→鹿島移動						鹿島港湾・空港整備事務所 茨城県鹿嶋市粟生2254 ギガ7オン	
	11:00 ~ 12:00	講義	鹿島港概要	後藤 寿	鹿島港湾・空港整備事務所 副所長		4	日		
	12:00 ~ 13:00		昼食(往路の大栄PAで購入予定)		事務所会議室					
	13:20 ~ 13:30	視察	ケーソンヤード視察	内川 直洋 大飼 涼太	鹿島港湾・空港整備事務所沿岸防災対策室 検査係長 鹿島港湾・空港整備事務所沿岸防災対策室		4	日		
	13:35 ~ 14:20	視察	海上視察	内川 直洋 大飼 涼太	鹿島港湾・空港整備事務所沿岸防災対策室 検査係長 鹿島港湾・空港整備事務所沿岸防災対策室		4	日		
	15:15 ~ 15:35	視察	展望塔	内川 直洋 大飼 涼太	鹿島港湾・空港整備事務所沿岸防災対策室 検査係長 鹿島港湾・空港整備事務所沿岸防災対策室		4	日		
1/30(木)	9:00 ~ 10:30	講義	JICA協カスキーム、港湾プロジェクト紹介	伊藤 敦	JICA社会基盤部		3	英	YIC 会議室1	
	10:45 ~ 12:15	講義	日本の港湾計画	筧 隆夫	OCDI調査役		1	英		
	13:00 ~ 14:30	講義	総合的渋滞対策	深沢 紀博	OCDI調査役		2	英		
	14:45 ~ 16:45	講義	日本の港湾開発、海外協力の歴史と展望	池田 龍彦	放送大学副学長		3	英		
	16:45 ~ 17:15	実習	振り返り	井上 岳	OCDI研究主幹			英		
1/31(金)	10:30 ~ 12:00	講義	東京港の概要と交通混雑対策	増田 博	東京都港湾局		2	英	OCDI	
	13:00 ~ 16:00	講義	東京港渋滞対策(単中説明)	増田 博	東京都港湾局		2	英	ギガ7オン 東京港	
			移動(東京→横浜)							
2/1(土)										
2/2(日)										
2/3(月)	9:00 ~ 15:00	実習	面談	富田 英治 藤田 郁夫 井上 岳	OCDI理事長 株不動産トラ 顧問 OCDI研究主幹		5	英	YIC SR3-面談用 SR10-面談用 4F フリースペース	
	15:00 ~ 16:30	講義	ターミナルオペレーションと荷役機械	市村 欣也	㈱三井造船マシナリー運搬機システム事業部 企画管理室 戦略企画Gr 技術士（機械部門）				YIC 会議室1	
	16:45 ~ 17:15	講義	【研修員のニーズに応じた補講】 Port Community System	井上 岳	OCDI研究主幹			英		

日付	時刻	形態	研修内容	講師又は見学先担当者等（調整中）			単元目 標	講師 使用 言語	備品 (バナ ガイド 等)	研修場所 (住所・TEL)
				氏名	所属先及び職位	連絡先				
2/4(火)	9:00 ~ 13:00	実習	面談	富田 英治 藤田 郁夫 井上 岳	OCDI理事長 株不動テトラ 顧問 OCDI研究主幹		5	英	YIC SR3-面談用 SR10-面談用 4F フリースペース 待機	
	14:15 ~ 15:15	講義	名古屋港の概要（事前説明）	井上 岳	OCDI研究主幹		2	英	YIC 会議室1	
	15:30 ~ 16:00		旅行会社とのミーティング 本邦タイ査証申請対象者書類作成 【研修員のニーズに応じた補講】	(JICA手配)	国際サービスエージェンシー					
	16:15 ~ 17:15		港湾運営会社制度	井上 岳				英		
2/5(水)	9:00 ~ 10:30	講義	港湾計画における需要予測	長谷部 英司	OCDI調査役		1	英	YIC SR6/7	
	10:45 ~ 12:15	講義	現代の港湾運営・管理	能勢 道治	OCDI調査役		2	英		
	13:30 ~ 14:15		移動（横浜→羽田）							
2/6(木)	9:45 ~ 10:15	講義	博多港の概要	山口 章	福岡市港湾空港局港湾振興部クルーズ支援課企画係長		2	英	博多港センタービル第3会議室 福岡市博多区沖浜町12-0	
	10:15 ~ 11:15	講義	クルーズターミナルの運営	山口 章	福岡市港湾空港局港湾振興部クルーズ支援課企画係長		2	英	博多港センタービル第3会議室 福岡市博多区沖浜町12-1	
	11:20 ~ 12:00	視察	クルーズターミナル	山口 章	福岡市港湾空港局港湾振興部クルーズ支援課企画係長		2	英	博多港クルーズターミナル 福岡市博多区沖浜町24-25	
	12:30 ~ 13:15		昼食（持ち込み、博多港ふ頭株式会社）						博多港ふ頭株式会社 東区香椎浜ふ頭4-2-2	
	13:15 ~ 14:15	講義	博多港の運営、物流効率化システム	吉本 珠美	博多港埠頭株式会社コンテナ事業部事業推進課		2	日	博多港ふ頭株式会社 東区香椎浜ふ頭4-2-2	
	14:15 ~ 15:45	視察	香椎コンテナターミナル、アイランドシティ地区	吉本 珠美	博多港埠頭株式会社コンテナ事業部事業推進課		2	日	香椎コンテナターミナル 東区香椎浜ふ頭4-2-2	
2/7(金)	7:00 ~ 10:30		移動（福岡→神戸）							
	10:40 ~ 12:10	講義	阪神国際港湾株式会社の業務と戦略	小倉 一仁	阪神国際港湾株式会社事業開発部長		4	日	阪神国際港湾株式会社 神戸市中央区御幸通8-1-6 神 戸国際会館20・19階	
	10:30 ~ 11:30	視察	【研修員のニーズに応じた補講】 水先人教育制度及び訓練施設見学	堀 晶彦 堀家 勝	海技大専校長 海技大専水先教育センター副センター長			日		
	12:10 ~ 13:00		昼食（持ち込み、神戸港湾事務所）						神戸港湾事務所 神戸市中央区小野浜町7-30	
	13:00 ~ 13:45	講義	神戸港の整備計画	谷上 健二	神戸港湾事務所企画調整課長		4	日		
	14:00 ~ 14:40	視察	上組神戸コンテナターミナル（PC-18）視察	高岡 鎮雄	株式会上組所長代理		2	日	上組神戸コンテナターミナル（PC-18） 神戸市中央区港島8-14	
	14:50 ~ 15:55	視察	上組ポートアイランド青果センター	横下 陽介	株式会上組ポートアイランド青果センター 部長		4	日	上組ポートアイランド 総合物流センター 神戸市中央区港島8-1	
	16:00 ~ 16:30	視察	上組ポートアイランド流通加工センター	池田 修	株式会上組ポートアイランド流通加工セン ター 所長		4	日		
2/8(土)			京都サンライズツアー（8:25-13:30）		JICA手配					
2/9(日)										
2/10(月)	8:40 ~ 11:00		移動（京都→名古屋）							
	11:00 ~ 12:00	講義	集中管理ゲートの概要	藤井 大地	国土交通省中部地方整備局 港湾計画課 課長 補佐		4	日	中部地方整備局丸の内庁舎 名古屋市中区丸の内2-1-36	
	12:00 ~ 12:50		昼食（持ち込み、中部地方整備局丸の内庁舎）							
	12:50 ~ 13:30		移動（丸の内庁舎→集中管理ゲート）							
	13:30 ~ 14:10	視察	名古屋港集中管理ゲート	黒川 利樹也	国土交通省中部地方整備局 クルーズ振興・港湾物流企画室		4	日	集中管理ゲート 名古屋港海部部飛島村 東浜1-13-2	
	14:20 ~ 15:30	視察	名古屋港飛島ふ頭南側コンテナターミナル	福原 篤	飛島コンテナ埠頭株式会社総務グループ部長		2	日	飛島コンテナ埠頭株式会社 愛知県海部郡飛島村東浜3丁目1-4 飛島コンテナ埠頭	
2/11(火)										
2/12(水)	11:00 ~ 12:00	講義	三河港の概要	岩月 優太	国土交通省中部地方整備局三河港湾事務所		4	日	かもめりあ 豊橋市神野埠頭町3-29	
	12:00 ~ 13:00		昼食・かもめりあ1F展示物見学				-			
	13:00 ~ 13:20	視察	神野埠頭（かもめりあ タワー）	岩月 優太	国土交通省中部地方整備局三河港湾事務所		4	日		
	13:30 ~ 14:30	視察	VPCセンター	澤田 潤次	ボルボ・カー・ジャパン(株) 営業部 車両品質 管理		4	英	ボルボ・カー・ジャパン 新車整備センター 豊橋市神野西町1-1-4	
			移動（豊橋→横浜）							
2/13(木)	9:00 ~ 10:30	講義	我が国の港湾における環境政策	牧野 武人	OCDI研究主幹		2	英	YIC 会議室 1	
	10:45 ~ 12:45	講義	港湾施設の戦略的維持管理	川端 雄一郎	PARI構造研究グループ主任研究官		2	英		
	13:40 ~ 14:30	講義	【研修員のニーズに応じた補講】 港湾計画（基本施設）	井上 岳	OCDI研究主幹		2	英		
	14:40 ~ 15:00		MCによる説明（新型コロナウイルス感染対策等について）	那須 裕子	YICメディカルコーディネーター			英		
	15:00 ~ 18:00	実習	討論（準備）					英		
2/14(金)	9:30 ~ 11:35		地域交流プログラム（横浜市立岡津小学校 訪問） ・6年生授業参観 ・国際協力クラブと交流 ・6年生と交流	井上 文裕	横浜市立岡津小学校教諭		-	日	横浜市立岡津小学校	
	13:30 ~ 17:15	実習	討論	富田 英治 藤田 郁夫 長谷部 英司 井上 岳	OCDI理事長 株不動テトラ 顧問 OCDI調査役 OCDI研究主幹		5	英	YIC 会議室1	
	17:25 ~ 18:05	講義	【研修員のニーズに応じた補講】 港湾統計及び港湾KPI測定論	井上 岳	OCDI研究主幹			英		
2/15(土)										
2/16(日)										

日付	時刻	形態	研修内容	講師又は見学先担当者等（調整中）			単元目 標	講師 使用 言語	備品 （パン ガイド 等）	研修場所 （住所・TEL）
				氏名	所属先及び職位	連絡先				
2/17(月)	9:00 ~ 15:00	実習	面談	富田 英治 藤田 郁夫 長谷部 英司 井上 岳	OCDI理事長 榊不動テトラ 顧問 OCDI調査役 OCDI研究主幹		5	英	YIC SR3-面談用 SR4-面談用 4F フリースペース 待機 SR1-AP作成用	
	15:00 ~ 16:45	講義	【研修員のニーズに応じた補講】 費用便益分析（演習）・財務分析（演習その1）	井上 岳	OCDI研究主幹					
	17:00 ~ 18:00	講義	【研修員ニーズに応じた補講】 ICD及びターミナル計画（RO-PAX、Automation）	井上 岳	OCDI研究主幹			英	会議室1	
2/18(火)	9:00 ~ 13:00	実習	面談	富田 英治 藤田 郁夫 長谷部 英司 井上 岳	OCDI理事長 榊不動テトラ 顧問 OCDI調査役 OCDI研究主幹		5	英	YIC SR3-面談用 SR4-面談用 4F フリースペース 待機 SR1-AP作成用	
	14:00 ~ 16:30	講義	【研修員ニーズに応じた補講】 財務分析（その2）・経済影響評価論	井上 岳	OCDI研究主幹			英		
	16:45 ~ 17:45	講義	【研修員ニーズに応じた補講】 温室効果ガス対策	井上 岳	OCDI研究主幹			英	会議室1	
2/19(水)	10:30 ~ 16:15	発表	アクションプラン発表会	富田 英治 藤田 郁夫 長谷部 英司 井上 岳 真崎 幸浩	OCDI理事長 榊不動テトラ 顧問 OCDI調査役 OCDI研究主幹 OCDI研究員		5	英	アクセサ貸会議室 US半蔵ビル5F 第1会議室	
2/20(木)	10:30 ~ 16:15	発表	アクションプラン発表会	富田 英治 藤田 郁夫 長谷部 英司 井上 岳 真崎 幸浩	OCDI理事長 OCDI研究主幹 榊不動テトラ 顧問 OCDI調査役 OCDI研究員		5	英	アクセサ貸会議室 US半蔵ビル5F 第1会議室	
	17:00 ~ 18:30		意見交換会		OCDI				OCDI	
2/21(金)	9:30 ~ 11:00		評価会	不破 雅実 小泉 幸弘 伊藤 敦 今井 俊樹 鈴木 愛二 惟住 智昭 富田 英治 井上 岳 真崎 幸浩	JICA国際協力専門員 JICA社会基盤部次長 JICA社会基盤部 JICA社会基盤部 JICA横浜研修業務課 国土交通省港湾局産業港湾課国際企画室課長補佐 OCDI理事長 OCDI研究主幹 OCDI研究員		5	英	YIC やまゆり	
	11:00 ~ 11:30		研修著作物の利用許諾確認 第三回研修オリエンテーション	井上 岳 真崎 幸浩	OCDI研究主幹 OCDI研究員					
	11:30 ~ 12:00		閉講式	不破 雅実 小泉 幸弘 伊藤 敦 今井 俊樹 鈴木 愛二 山田 徹 惟住 智昭 富田 英治 井上 岳 真崎 幸浩	JICA国際協力専門員 JICA社会基盤部次長 JICA社会基盤部 JICA社会基盤部 JICA横浜研修業務課 国土交通省港湾局産業港湾課国際企画室課長補佐 OCDI理事長 OCDI研究主幹 OCDI研究員		-	英	YIC いちよう	
	12:00 ~ 13:30		意見交換会	同上	JICA横浜			英	YIC かもめ	
2/22(土)										
2/23(日)			07:30YIC発 8:00羽田空港T6カウンターで集合							
2/24(月)	10:00 ~ 11:00	講義	JICA's Development Assistance in Eastern Seaboard of Thailand	Mr. Miyoshi Ms. Katharine	Representative, JICA Thailand Office Senior Program Officer, JICA Thailand Office		4	英	JICAタイ事務所 388 Sukhumvit Rd, Khwaeng Khlong Toei, Khet Khlong Toei, Krung Thep Maha Nakhon 10110	
	14:00 ~ 15:30	講義	バンコク港とレムチャバン港の計画について	Mr. Theerakarn SuriyakuNa Ayudhaya	Assistant Director, Reserch and Organization Development Division, Policy and Planning Department, PAT		3	英	PAT Khwaeng Khlong Toei, Khet Khlong Toei Krung Thep Maha Nakhon 10110	
	16:00 ~ 17:00	視察	バンコク港	Mr. Pramet Chotirat	Chief, Container Planning Section, Container Terminal Division 2, Ship and Cargo Operations Department, Bangkok Port, PAT		3	英	Bangkok Port	
2/25(火)	9:30 ~ 11:30	見学	Bangkok Barge Terminal	Mr. Pattarapon Munkongsupaleark	Managing Director, BANGKOK BARGE TERMINAL CO., LTD.		4	英	8/8 Moo 8, Poochoasamingprai Road., T. Bangyapraek, A. Phapradeang, Samutprakarn, 10130.	
	14:30 ~ 15:30	見学	ラッカバンICDの概要	Mr. Ovarsuwon	Operation Manager, State Railway of Thailand (SRT)		4	英	SRT in ICD	
	15:30 ~ 16:30	視察	ICDの役割 鉄道輸送について	Ms. Hathai Thip Mr. Thanadon Heirumpai	Marketing & Customer Service Manager, Marketing & Customer Service Department, ESCO Deputy Manager, LRB-Operatins Department, ESCO		4	英	ESCO in Lat Krabang office in ICD 33/4 M. 1 Chaokhun Thaharn Road, Sub-direct Klong Sam Pravet, Lat Krabang District, Bangkok 10520, ESCO in Lat Krabang terminal in ICD PAT Container Office Faibon Thung Suk La, Amphoe Si Racha, Chang Wat Chon Buri 20230 Pat Terminal, Bangkok.	
2/26(水)	9:30 ~ 12:00	講義	レムチャバン港開発計画 Observation of DI Terminal		Leam Chabang Port, PAT		3	英		
	13:00 ~ 14:00	視察	コンテナターミナルの管理・運営	菊野 成光	Vice President, Eastern Sea Leam Chabang Terminal Co., Ltd.		2	英	B3 Terminal, Eastern Sea Leam Chabang Terminal Co., Ltd.	
	14:20 ~ 15:20	視察	RO-RO船ターミナル、クルーズ船ターミ ナルの管理・運営	伊藤 嘉崇	Vice President Deputy General Manager- Terminal		2	英	A1 terminal, NYK Auto Logistics(Thailand) Co., Ltd.	
	18:00 ~ 20:30		ディスカッション	井上 岳	OCDI研究主幹		5	英	Mandarin Hotel	
2/27(木)			研修員帰国							
			研修員帰国							
3/9(月)	17:00 ~ 18:30		反省会	不破 雅実 伊藤 敦 今井 俊樹 鈴木 愛二 時任 博之 井上 岳 高見澤 麻衣 真崎 幸浩	JICA 国際協力専門員 JICA 社会基盤部 JICA 社会基盤部 JICA横浜研修業務課 国土交通省産業港湾課国際企画室係長 OCDI研究主幹 OCDI研究員 OCDI研究員			JICA 本部		

添付資料－3 達成度測定結果

港湾戦略運営

2020/1/14 ~ 2019/2/27

No.	Name 名前	Country 国	達成度についてのコメント	アクションプラン発表日
1	Mr. HOEU Song	CAMBODIA	<p>プノンベン港湾公社 (PPAP) のマネージャーである同氏は、現在の旅客船ターミナル機能をT3地区において新規に整備する港湾施設に移転させることとしている。</p> <p>関係者間の合意形成や計画、設計、工事実施など、実施に必要な項目に関し適切なタイムライン、役割分担が設定されたアクションプランであり、実効性が高い対処方針案であるものと認められる。</p>	2020/02/19
2	Mr. PREM Sopheak	CAMBODIA	<p>カンボジア公共事業運輸省に勤務する同氏は、港湾管理運営の礎となる同国港湾に係る統計制度の整備を進めることとしている。</p> <p>実施に必要な項目が対処方針案として適切に取りまとめられている。各港湾の管理主体から港湾統計として報告を求める項目や方法、細目などの具体的な検討が次段階として必要なものと思われる。</p>	2020/02/19
3	Mr. KONG Sophea	CAMBODIA	<p>シハヌークビル港湾公社 (PAS) のマネージャーである同氏は、同港近傍の経済特区 (SEZ) の振興を図るため、関連する規定の見直し・整備など管理運営体制の改善を総合的に図っていくこととしている。</p> <p>SEZ振興のために必要な施策・実施主体が網羅的に整理されており、実現性の高いアクションプランがコンパクトに取りまとめられている。これから実施する調査研究項目が整理されており、計画の発展性・拡張性も大きい。</p>	2020/02/20
4	Mr. MARTINEZ TELLO Gustavo Andres	COLOMBIA	<p>コロンビア国家企画庁に勤務する同氏は、同国における諸港の機能分担を明確に図るとともに港湾開発を効率的に進めるための港湾計画制度の改善を進めることとしている。</p> <p>国全体の港湾開発の全体最適を図るための中央政府による調整メカニズム導入など極めて野心的な計画であるものの、日本の港湾計画制度を手本にした特定港における試行など、実施可能性を可能な限り高める努力・工夫がなされており、秀逸なアクションプランであるものと認められる。</p>	2020/02/20
5	Mr. ALVAREZ ROCHA Marcel David	COLOMBIA	<p>中南米有数のトランシップ港 (取扱300万TEU) のヤードプランナーである同氏は、増大するコンテナ取扱量や世界最大級の超大型コンテナ船を同港に受け入れるべく、新港のコンセプトデザインを行い、マネジメントに提案することとしている。</p> <p>港湾基本施設の配置計画、ターミナルレイアウト方法、需要予測など、本邦研修の過程で学んだ要素が多数取り入れられた網羅的なアクションプランであるものと認められる。</p>	2020/02/19
6	Mr. DONIA Hany Adel Ali	EGYPT	<p>スエズ運河経済開発庁 (SCZone) のマネージャーである同氏は、新港 (Tur Port) の総合的開発マスタープランの策定を進めることとしている。</p> <p>新港におけるコンテナターミナルなどの概念設計が示されているが、段階整備が提案されているなど、実効性のある対処方針案として取りまとめられている。</p>	2020/02/20
7	Ms. MANURUNG Ram Agustina	INDONESIA	<p>同国運輸省海運総局で港湾計画審査等の業務にあたる同氏は、地方港 (Pangkajene) の開発計画の策定を進めることとする。</p> <p>代替計画案を複数準備したうえで、スコアリングによるスクリーニングをしていること、研修の過程で学んだ需要予測を実地に適用することを試行するなど、実現への端緒となる対処方針案であるものと認められる。</p>	2020/02/19
8	Ms. IOUZZI Nisrine	MOROCCO	<p>モロッコ設備・運輸省に勤務する同氏は、カサブランカ港、タンジェ・メッド港を含む同国諸港のKPI測定を継続的に実施する体制整備を図るとともに、開発予算の配賦その他マネジメントに活用するための制度構築を図っていくこととしている。</p> <p>多数にわたるKPIの計測方法が具体化されるなど、かなり詳細にプログラムされており、実現性が極めて高い、効果的な対処方針案が策定されたものと認められる。</p>	2020/02/19

No.	Name 名前	Country 国	達成度についてのコメント	アクションプラン発表日
9	Mr. RODRIGO Sergio Hortencio	MOZAMBIQUE	<p>同国運輸省に勤務する同氏は、同国主要港の1つであるベイラ港においてトラックアポイントシステムの導入を含む総合的な渋滞対策を講じていくこととしている。</p> <p>短期施策、中長期施策のバランス、責任・役割分担などが明確に記載された対処方針案となっており、実現への端緒となる計画案が策定されたものと認められる。</p>	2020/02/20
10	Ms. Saw Wut Yee	MYANMAR	<p>同国ミャンマー港湾公社 (MPA) に勤務する同氏は、ヤンゴン河西岸の浸食対策の策定を進めていくこととしている。</p> <p>実施の詳細は今後調達に付するF/S如何によるものとされているが、便益計測の予備的な検討が対処方針案策定の過程で行われるなど、実効力をもって実施に移されることが期待される。</p>	2020/02/19
11	Mr. LAZARO Michael Philip	PHILIPPINES	<p>スービック湾開発庁 (SBMA) に勤務する同氏は、スービック湾港におけるバルク施設のリハビリテーションと渋滞緩和のためのトラック退避場整備等、総合的な開発を行っていくこととしている。</p> <p>同港において土地利用の制約が激しいこと、現在の利用状況を丁寧にレビューしたうえで適切な計画が取りまとめられており、現在実施中のマスタープラン策定計画と相まって、着実に実施に移されることが期待される。</p>	2020/02/20
12	Mr. SAMARAKOON MUDIYENSELAGE Nimal Karunarathna	SRI LANKA	<p>スリランカ港湾公社 (SLPA) のマネージャーである同氏は、インド沿海方面のコンテナを取扱うJayaターミナルにおけるトランシップ貨物の横持ち輸送を円滑化するための情報化推進等を行うこととしている。</p> <p>現在のオペレーションルールやITインフラ整備状況を踏まえ、実施可能な段階実施計画がコンパクトにまとめられており、同港の混雑緩和の一助となることが期待される。</p>	2020/02/20
13	Ms. SAMARAKOON Hetti Mudiyansele D. H.	SRI LANKA	<p>スリランカ港湾公社 (SLPA) に勤務する同氏は、同国東岸に位置するトリンコマリ港の開発計画を策定することとしている。</p> <p>アクションプランでは貨物需要予測、オペレーションの検討、施設配置計画、財務計画など、実現に向けて行うべき検討がコンパクトにまとめられており、策定された対処方針案が開発の一助になることが期待される。</p>	2020/02/20
14	Mr. KIJAVARA Juma Semhando	TANZANIA	<p>タンザニア港湾庁 (TPA) のマネージャーである同氏は、本年3月に供用開始予定の多目的国際ターミナルを含むムトワラ港のマーケティング活動を更に推進するための施策を今後図っていくこととしている。</p> <p>同港における大宗貨物が鉱石などのばら積み貨物であることが期待されている。特定少数の荷主へのpush型のマーケティング活動を展開するとしており、実効性が高いものと認められる。</p>	2020/02/20
15	Ms. AGNALA epse Alagan Akpen Manzim	TOGO	<p>トーゴ港湾庁に勤務する同氏は、ロメ港の総合的な廃棄物処理計画 (船内で発生する産業廃棄物の処理、鉱物を取り扱う際に生じる排水の処理プラントを含む。) を策定することとしている。</p>	2020/02/19
16	Mr. GAFSI Brahim	TUNISIA	<p>海事港湾庁 (OMMP) のマネージャーである同氏は、首都近傍港湾 (ラデス港、ラグレット港) の混雑緩和のため、RORO型の貨客兼用船 (ROPAX) ターミナル機能を外港 (ビセルテ港) に移転させるための制度設計 (PPP導入) を図っていくこととしている。</p> <p>既存港の役割分担など総合的な開発戦略なしにPPP導入が独り歩きするきらいがなくもないが、目下の課題であるラデス港、ラグレット港における過剰な混雑の解消に一助となるものであり、一定の評価を行うことができる。</p>	2020/02/19
17	Mr. JALLOULI Houcine	TUNISIA	<p>海事港湾庁 (OMMP) のマネージャーである同氏は、ラデス港の港湾サービスレベル向上のための総合的な施策 (容量不足に対応するための新規岸壁整備や貨物蔵置場のPPPによる整備を含む。) を講じていくこととしている。</p> <p>既存港の役割分担など総合的な開発戦略なしにPPP導入が独り歩きするきらいがなくもないが、目下の課題であるラデス港の過剰な混雑の解消に一助となるものであり、一定の評価を行うことができる。PPPプロジェクトのストラクチャリングが適切に行われて、investorが実際に投資意欲を持ちうる計画となっているか、引き続き注視が必要と史料される。</p>	2020/02/19
18	Mr. LE Quoc Khanh	VIET NAM	<p>運輸省海運総局に勤務する同氏は、ベトナム主要34港を対象とした国家港湾開発戦略の策定を図るとともに、港湾諸活動を継続的にモニタリングするための制度設計を図っていくこととしている。</p> <p>同国において港湾管理者制度の実施が法的に謳われているものの、実施は道半ばである。対処方針において本邦研修で学んだ地検が的確に反映されており、国全体の利害や開発の調整を企図した本邦の港湾管理者制度、港湾計画審査制度及び港湾統計制度が、同港における港湾管理者制度実施の一助となることが期待される。</p>	2020/02/20

添付資料－４ シラバス

STRATEGIC PORT ADMINISTRATION AND MANAGEMENT (FOR PORT MANAGER)

Duration: 2020-01-14 ~ 2020-02-027

Participants : 18

DATE		TIME		Program	Lecturers/In charge		Outline of Lecture	Venue
17-Jan	Fri	9:15	~ 10:45	Port Administration System of Japan	Mr. Susumu Naruse	Advisor, OCDCI	This lecture will present an overall picture of the Japanese port administration system.	YIC
		11:00	~ 12:00	Marketing strategy of the Port	Mr. Gaku Inoue	Chief Researcher, OCDCI	The lecture will explain about 4P (Product,Price,Place,Promotion) of marketing of port. And also it will explain about hub ports and mega vessels.	YIC
21-Jan	Tue	9:30	~ 11:00	World Trends of Maritime Shipping	Mr. Takuma Matsuda	Japan Maritime Center	The lecture will give you introduction of recent international maritime market. In general, cargo throughput is greatly affected by the trends of international maritime market and you should know the trends and principles of the market in order to achieve the better administration and management in a strategic way.	YIC
		11:15	~ 12:45	Challenges facing World's Ports	Mr. Masahiko Furuichi	Secretary General, IAPH	The lecture covers a variety of challenges the global port industry is facing right now, which focuses, in particular terminal automation, port environments and global warming. After the lecture, you will be familiar with the global trends of the port industry.	YIC
22-Jan	Wed	9:00	~ 10:30	Port-related Procedure by Electronic Application	Mr. Gaku Inoue	Chief Researcher, OCDCI	The lecture covers international best practices on information-sharing and port-related procedures in order to streamline logistics activities	YIC
		10:45	~ 12:45	Custom Administration	Ms. Yamamoto	Deputy Director, Office of Technical Cooperation, Customs and Tariff BureauMinistry of Finance, Japan	The lecture will give you introduction of customs and trade facilitating policies in Japan. Such policy formulation and implementation shall be in accordance with international standards formulated by the World Custom Organization(WCO). Hence you will have a quick look regarding how the custom policy implementation helps not only correct taxes but also ensure security and safety of the country and facilitate the movement of goods efficiently.	YIC
		13:30	~ 15:30	Single Window System in Japan	Mr. Hideki Yamagami Mr. Kouji Okazaki	NACCS	The lecture will give you introduction of informatization policy. In general, procedures regarding custom clearance and vessel entrance/departure are very time-consuming issues to be addressed for facilitation of cargo movement at ports. Informatization including useage of the EDI is an essential way to reduce related tasks, costs and times, which would be great help for enhancing the overall productivity of port(s).	YIC
23-Jan	Thu	10:30	~ 12:00	Public-Private Partnership Theory and Practice	Dr.Hironori Kato	Univ. of Tokyo	Basics of Public-Private-Partnership (PPP) in Infrastructure Project This class aims to show the definition of PPP, the background of introducing PPP into infrastructure investment, classification of PPP with its applications to transportation infrastructure development and operation. It highlights the financial aspects of business activities in project financing.	OCDCI
		13:00	~ 17:00	Public Private Partnership and Concession Policy of Ports	Mr. Gaku Inoue	Chief Researcher, OCDCI	This lecture covers a basic theory for implementation of PPP on port facilities provision from financial perspectives. Some excises on financial analysis is included in this session.	OCDCI
24-Jan	Fri	9:30	~ 11:30	Formulation of Port Master Plan	Mr. Tadahiko Yagyu	Advisor, OCDCI	This lecture will introduce the method of formulating the master plan including demand forecasting, facility deployment, economic and financial analysis to ensure the sustainable development and growth of port(s) in a practical way.	YIC
27-Jan	Mon	10:00	~ 11:30	Outline of Yokohama Port	TBA	Yokohama city	This lecture covers an overview of port related activities and port development at Yokohama port, which is one of the largest container ports in Japan	Industry&Trade Center Building
28-Jan	Tue	10:00	~ 11:30	Eastern Coastal Development of Thailand	Mr. Kiyoshi Nakashima	Advisor, OCDCI	Accompanying with the technical tour to the Thailand, the lecture will give you overviews of current situation of ports in Thailand including their history of development, policy regimes and so on. This lecture will be great help for you to understand how the development policy and ports and harbors policy are closely related, and the port development has contributed to the economy.	YIC
		10:45	~ 12:45	Comparative Analysis of Port Management and Operation System	Mr. Gaku Inoue	Chief Researcher, OCDCI	Appropriate system for port management and operation is analyzed in conjunction with historical changes of port management body, which revealed that port privatization and port nationalization took place in line with the stage of economic development. Participants will study how to design the best port management system for their country.	YIC
		13:30	~ 15:30	Development History of Port and Region –The Port of Kashima	Mr. Osamu Kunita	Advisor, OCDCI	This lecture is to explain development policies and ports of Japan through the development of Kashima port. Kashima port is a typical example for the development of a port and the region achieved during Japan's high economic growth period.	YIC
30-Jan	Thu	9:00	~ 10:30	JICA's Cooperation Scheme and Ports Projects	Mr. Atsushi Ito	Deputy Director, Team 2 Transportation Group, Office for Science, Technology and Innovation, Infrastructure and Peacebuilding Department	This lecture will explain JICA's mission and cooperation scheme.And it will also explain about practical case related ports(Corridor Development)	YIC
		10:45	~ 12:15	Port Planning in Japan	Mr. Takao Kakei	Advisor, OCDCI	This lecture is to explain the importance of a port plan and how to make a port plan. Port plan is a base for development, management and utilization of a port. In the case of Japan, a port management body of a major port has to formulate the port plan as stipulated in the port and harbor act.	YIC
		13:00	~ 14:30	Comprehensive measures for Port Congestion	Mr. Norihiro Fukazawa	Advisor, OCDCI	This lecture covers international best practices for addressing port congestion by using state-of-art-technology and utilizing technical assistance provided by the JICA.	YIC
		14:45	~ 16:45	Port Infrastructure Development and History of International Cooperation in Japan	Dr.Tatsuhiko Ikeda	Professor of the Open University of Japan	Infrastructure development plays important role for economic growth that facilitates improvement of the quality of life of the people. Key factors for infrastructure development are shown and various successful projects and failure incidents are introduced in the lecture.	YIC
31-Jan	Fri	10:00	~ 11:30	Measures for Congestion at Tokyo Port	Mr. Hiroshi Masuda	Port and Harbor Bureau to Tokyo Metropolitan Governmen	This lecture covers measures for addressing traffic congestion at Tokyo Port, which is the largest container port in Japan.	OCDCI
3-Feb	Mon	15:00	~ 16:30	GHG Emission Reduction and Energy Conservation Measures	Mr. Kin-ya Ichimura	Mitsui E&S Machinery		

DATE		TIME		Program	Lecturers/In charge		Outline of Lecture	Venue
5-Feb	Wed	9:00	~ 10:30	Demand Forecast for Port Planning	Mr. Eiji Hasebe	Advisor, OCDI	The lecture is the introduction of basic of cargo demand forecast. How to utilize the result of demand forecast to port planning. Some practical method of demand forecast by commodities. Example of demand forecast from previous JICA FS report.	YIC
		10:45	~ 12:15	Current Status of Port Administration and Management	Mr. Michiharu Nose	Advisor, OCDI	The lecture intends to overview the various types of port administration models and to digest the roles of Port Authority. The lecture further guides the audience to the current trend of port administration and globalization of port operation business under the PPP scheme.	YIC
13-Feb	Thu	9:00	~ 10:30	Environmental Policy Related to Port and Harbor	Mr. Taketo Makino	Chief Researcher, OCDI	The lecture covers the outline of Basic Environment Act, Basic Environmental Plan and Environmental measures related port and harbor policy.	YIC
		13:30	~ 15:30	Recent Topics on Maintenance of Port Facilities in Japan	Mr. Yuichiro Kawabata	Senior Researcher, Structural Mechanics Group, Structural Engineering Field, PARI	The lecture covers both theory and practice to reduce so-called life-cycle-cost (LCC) in order to maintain port facilities properly.	YIC

添付資料－5 研修員アンケート結果

集計年月日：2020 / 2 / 18

質問集計表/Questionnaire

研修コース名	Strategic Port Administration and Management (for port manager) (201984567J003)
研修期間	2020/01/13～2020/02/22
受入人数	18名

パート 1：研修成果について/PART I Program output

1. 案件目標を達成しましたか？

案件目標：To improve capabilities of formulating port development and management strategies by formulating an Action Plan taking into consideration of a wide range of public administration issues including planning, financing, operation and management in respective countries.

← 十分達成できた	達成していない →		
4	3	2	1
11	7		

2. コメントや提言（特に評価が1または2の場合）

(グスタボさん・コロンビア)

I believe that in order to achieve the objective of the course, the action plan should be discussed in more detail with one of the OCDI/JICA experts beyond reviewing the presentation of the action plan but focusing on the activities and resources necessary to implement it.(3 でコメント有)

(マルセルさん・コロンビア)

Appropriate content. Would have like to address on operations standards of container terminals and capacity calculation.(4 でコメント有)

(カルナラトナさん・スリランカ)

I am in port of Colombo, I understand how to build port facility. terminal management system. (4 でコメント有)

(ディムトゥッさん・スリランカ)

Received good guidance to prepare my Action plan in a realistic manner(3 でコメント有)

1. 単元目標を達成しましたか？

	← 十分達成できた 達成していない →			
	4	3	2	1
単元 1	10	8		
単元 2	12	6		
単元 3	14	4		
単元 4	11	7		
単元 5	11	7		

2. コメントや提言（特に評価が1または2の場合）

<p>【単元 1】 Participants acquire knowledge of strategic port development planning and a feasibility study that is required to form the development plan.</p> <p>(グスタボさん・コロンビア)</p> <p>Until February 13th the program did not cover the feasibility study issue. (3 でコメント有)</p> <p>(マルセルさん・コロンビア)</p> <p>Not covered so far feasibility study. (3 でコメント有)</p> <p>(ニスリンさん・モロッコ)</p> <p>I suggest to develop more lectures on feasibility studies (technical, financial, environmental and organizational aspects) (3 でコメント有)</p> <p>(マイケルさん・フィリピン)</p> <p>The Lectures combined with field studies serves as the perfect blend for proper learning and practical application. (4 でコメント有)</p> <p>(カルナラトナさん・スリランカ)</p> <p>So many module out put here, I'm ready to go back to my country. (4 でコメント有)</p> <p>(ディムトゥさん・スリランカ)</p> <p>Adequate knowledge is received. (3 でコメント有)</p> <p>【単元 2】 Participants acquire knowledge of the strategic port operation and management.</p> <p>(マルセルさん・コロンビア)</p> <p>Good content. (4 でコメント有)</p> <p>(マイケルさん・フィリピン)</p> <p>I feel that Module 2 will only be completed after the 3rd country visit to Thailand. (3 でコメント有)</p>
--

(ディムトゥさん・スリランカ)

Received good practical exposure during site visits and learnt new things in addition to my engineering knowledge (3 でコメント有)

【單元 3】 Participants acquire and sort out knowledge of the trends of maritime transportation and port development around the world.

(グスタボさん・コロンビア)

It would be a good strategy to have the opportunity to discuss and receive the opinion from big players involved in the maritime transportation trends or port development such as shipping lines or global terminal operators. (4 でコメント有)

(マルセルさん・コロンビア)

Good content. (4 でコメント有)

(マイケルさん・フィリピン)

We have a very good understanding of the Japan Model already, but I believe we still need to complete the Thailand leg of the Program to supplement our learnings.(3 でコメント有)

(カルナラトナさん・スリランカ)

We Observe container terminal, Roro terminal, Bulk cargo Terminal. (4 でコメント有)

【單元 4】 Participants acquire knowledge of the collaborative relationships between port development and coastal industrial parks through learning about business activities of Japanese companies in Japan and in the third country.

(マルセルさん・コロンビア)

Still pending visit to third country. However, covered content so far is quite good. (4 でコメント有)

(ニスリンさん・モロッコ)

I suggest providing more lectures of industrial parks especially aspects of how a port manager can plan logistic and industrial areas related to the port activities. (3 でコメント有)

(ディムトゥさん・スリランカ)

Study tour to Kashima Port has provided good practical experience and their lecture was interesting(4 でコメント有)

【単元 5】 Participants sort out the issues related to port development of their countries and formulate an Action Plan that includes implementation measures.

(グスタボさん・コロンビア)

I believe that in order to achieve the objective of the module, the action plan should be discussed in more detail with one of the OCIDI/JICA experts beyond reviewing the presentation of the action plan but focusing on the activities and resources necessary to implement it. (3 でコメント有)

(マルセルさん・コロンビア)

Main lecturer has always been eager to address questions or doubts regarding action plan implementation. (3 でコメント有)

(マイケルさん・フィリピン)

At this stage my action plan is still incomplete, thou I must say that I believe I have the proper understanding on how to complete the Action Plan. (3 でコメント有)

(ディムトゥさん・スリランカ)

Received adequate guidance to address the implementation issues with respect to my port issues being discussed under Action Plan. (3 でコメント有)

3. 全単元目標を通じて、「科目」について、以下の質問に答えてください。

特に有益であった科目

〈Subject and Reason〉 科目及び理由

(ソンさん・カンボジア)

Port Planning

(理由)To develop a port, one must have port planning, it plays a very important role in the port sector. This lesson is very important in port planning their own future plan based on strategies and policies for better management, operations and development of the ports.

(スーベックさん・カンボジア)

Port Planning

(理由)Ports in the world have their own future plans for better mangement, operations and development of the port sectors.

(ソフィアさん・カンボジア)

1.Port Planning, 2. Port Operation and Management, 3. Container terminal development, 4. Port development, 5. Formulating of an Action Plan, 6. Marketing Strategy of the Port, 7. Port Administration System in Japan, 8. Comprehensive measures for Port Congestion, 9. Challenge facing World's Ports. 10. PPP

(理由)They are closely related to trade facilitation and markets and economic of the country. The improvement of Port Planning, Development and Operation, Administration, and Maritime transports is to maintain economic growth of the country and world markets and competitiveness.

(グスタボさん・コロンビア)

Port Planning and Port Master Plan

(理由) In Colombia we do not carry out port planning at the local level, so it was very important for me to understand the need to plan at this level in comprehensive way. We have to include in the legal framework and in basic port public policy in order to regulate the activities in the port and waterfront areas, as well as to be able to plan in the future the expansion of port areas, redevelopments or relocations that should be done considering the development of urban land in the cities where the ports are located and their relationship with the cities.

(マルセルさん・コロンビア)

Shipping and maritime, industry trends, Port planning and PPP

(理由) It allows to understand about criteria to take into account when considering the construction or upgrade of ports.

(ドニアさん・エジプト)

1.Container terminal Operations

2.Container ship loading and discharging Operations

(理由)These subjects imply a behavior change in one or more of the three types of behavior, which is associated with the learning process [cognitive (knowledge), psychomotor (skills) and affective (attitudes)].

(アグスティナさん・インドネシア)

Port Development, Environment and Master plan

(理由)Port activities will definitely increase every year, so it is necessary to develop a planned port so that port services can be carried out. Port development must also pay attention to the master plan and not forget to include environmental elements

(ニスリンさん・モロッコ)

1.Port administration in Japan

2.World trend of maritime shipping

3.Formulation of a master plan

4.Demand Forecast for port planning

(理由)The subjects mentioned above are directly related to my job activities.

I acquire important and useful knowledge to be able to plan and develop a port policy.

(セルジオさん・モザンビーク)

Japan History and Political Structures, World Economy and Container Shipping Market, Port Master Plan, Port Planning, Marketing the Port, Congestion Alleviation at container Terminal gate, and Counter Measures to traffic congestion.

Recent Topics of Port Facilities in Japan

(理由) I think Those Subjects are the mainstream subjects of the course and I have very much benefitted from those lectures. We had the overview and the trend of Strategic Port Management and Administration. We found the lecturers very competent and with a lot of experience to share.

(ソウさん・ミャンマー)

1.Formulation of Port Master Plan by Mr.Yagyu

2.Public- Private Partnership Introduction by Mr.Kato

3.Port Planning by Mr.Kakei

(理由) Actually, all lectures give comprehensive and valuable knowledge. However, now I am working in planning division, I mentioned these subjects will be very beneficial and useful in our port development and long term schemes. From the lecture of Formulation of Port Master Plan, I learned the knowledge of meaning of Port Master Plan and what kind of items include in Port Master Plan and how to consider. The lecture of Public- Private Partnership Introduction was given PPP is very important for lack Budget of Government, however, ppp will also be taken a lot of risk for implementing countries. Therefore, we should consider a lot of things that some projects will be suitable or not with PPP and how to control from Government side. And Port Planning lecture is very useful one how to advertise and prepare necessary things to invest local or foreign investor. The most important thing from these lecture is that lecturers can speak English clearly. Therefore, I can easily understand without trouble.

(マイケルさん・フィリピン)

Demand Forecasting, Techology in Port Operations (Automation, Digitization), Port Masterplan

(理由) In terms of practical application, these are the subjects that I feel will significantly help me in improving the operations of my Port.

(カルナラトナさん・スリランカ)

Port Operation and managment, terminal managment system.

(理由) I am operation manager, Day to Day we sort out so many issues in our port.

(ディムトゥさん・スリランカ)

World trends of maritime shipping, Public Privat Partnership and Demand Forecast for Port Planning

(理由) Those subjects provided me additional knowledge to perform my office tasks in home country

(ジュマさん・タンザニア)

1.Port Planning

2.Recent Topics on Port Maintenance in Japan

(理由)

1.The Port Planning shows exactly what have to be done before starting the port or starting the port operations to make good port performance also, shows how to plan the port with other hinterland development activities which is very important in port operations.

2.For port maintenance it helps to understand that it is very important to make investigations on those structures which needs maintenance so easy to know the source of the failure and when the maintenance is done to be durable.

(アンニャラさん・トーゴ)

1.Railways

2.Master Plan

3.Congestion management

4.Container Terminal and automatisation

5.Industrialisation near to port area

6.Directs observations on different Japanese ports and terminals.

(理由)My country Togo has planned since 20 years to build a railway from the port of Lomé to the north of Togo without success. The objective is to transport containers from the port to the countries of the hinterland. Today, the Togolese authorities are seeking funding for the project.

(ブラヒムさん・チュニジア)

Master plan, PPP.

(理由) the tender of making a new master plan 2040 for all ports on going

Involvement of private sector to invested in port superstructure

(フーシンさん・チュニジア)

1.Contreasures of congestion

2.Private public partnership

(理由) Involving private sector to invest in port facilities

The port of Rades suffered about congestion, law service, low productivity, delivery service

(カンさん・ベトナム)

1.Port administration (理由) To have a look back to my country's system and to have an idea how to improve the system by properly applying the advantages in other developed countries' system to my country's system.

2.Maritime transportation trend (理由)To be updated with the trend for formulating appropriate strategy for my country.

3.Demand forecast (理由)To be able to thoroughly understand every aspect in forecasting.

4.Port marketing (理由)To know about important aspects that affect to your port's attraction.

必要ではなかった科目

〈Subject and Reason〉 科目及び理由

(ソンさん・カンボジア)

I have nothing more to say on the subject.

(ソフィアさん・カンボジア)

Industrial Development and Special Economic Zone (Bonded Warehouses, Free-trade Zones) of the Port Sectors.

They are back up Services and relate the Port Business.

(グスタボさん・コロンビア)

‘Repeat topics in different classes’

It seems to me that in some classes several topics were repeated that could have been explained only once, such as the operation model of the different port terminals in Japan, and others related to PPP.

(セルジオさん・モザンビーク)

I think all the subject were necessary and we benefited a lot with them. I take an example of Mitsui Presentation, was important to know where those crane are coming from and the in the world Market regarding those Cranes. All was perfect

(ソウさん・ミャンマー)

1.Transitions of Japan’s history and political structure

2.Japanese Economy

(理由) I think that these two subjects are also necessary but the preparation of the lecture document was in very detail. I want to reduce some parts that it does not describe in detail and it will be enough to explain in main points.

(マイケルさん・フィリピン)

None (理由) All were relevant.

(カルナラトナさん・スリランカ)

not any unnecessary subject here.

(理由) Jica well arranged this programme. Most important ship and yard operation people.

(ブラヒムさん・チュニジア)

all necessary

(フーシンさん・チュニジア)

I think all subjects are necessary

扱われなかったが、含むべき科目

〈Subject and Reason〉 科目及び理由

(グスタボさん・コロンビア)

‘Dredging and reuse of dredging material’

(理由) I think this is an issue that affects navigable access channels in some of our countries and that it would be interesting to understand the strategies that Japan has used successfully to maintain and deepen its maritime accesses, on the other hand Japan is a world reference for its Good practices in the reuse of dredged materials for reclamation or waste utilization of landfills, expansion of port land, protection works and other uses that would be interesting to know and discuss during the program.

(マルセルさん・コロンビア)

Operations standards of container terminals and capacity calculation

Subject useful to determine required amount of container handling machines, slots, hectares or space to handle certain throughput having a target vessel or berth occupancy

(ドニアさん・エジプト)

‘Packing of goods in containers (principles and planning)’

‘Packing of goods in containers (Working practices)’

‘Safe workers on containers terminals’

Inclusion of specific handling of certain cargoes, for example logs, scrap metal and dangerous goods.

- To explain why containers need to be secured during loading.
- To describe the main types of securing devices used on container terminals.
- To explain how container securing devices are used.”

(ニスリンさん・モロッコ)

Aspects related to port security and international regulations (IMO, IHO, IALA,...)

Infrastructure maintenance of different components of the port (Breakwater, quays, dredging,...): the presentation kindly provided aimed the maintenance against corrosion.

(Reason)Each maritime authority should ensure compliance with international regulations. In my point of view, it's important that a port manager be informed especially of the commitments of each part involved in maritime sector.

I propose to complete the presentation of the Port Infrastructure maintenance to cover topics related to each part of the port infrastructure, to have a wide overview of this field, and to be able to evaluate the global cost of port maintenance.

(セルジオさん・モザンビーク)

I can't respond on this one. Since I'm in the Ministry of Transport and not dealing with day to day management of the Port.

(マイケルさん・フィリピン)

Bulk and Breakbulk, General Cargo Vessel Operations, Port Reception Facilities, VTMS System

(理由)The focus of the subjects were mostly for container terminal operations, which is very understandable. But the abovementioned subjects are also important and would help in developing participants into more well rounded Port Managers.

(カルナラトナさん・スリランカ)

No, i think so many factors are covered.

(ディムトゥさん・スリランカ)

Basic knowledge on preparation of feasibility study for a port infrastructure development

(理由) This knowledge is usefull to assess the viability of any project at initial stage of any project and it can be applicable for non infrastructure Project with slight adjustments.

(ジュマさん・タンザニア)

1.Port Operations.

2.Port safety.

3.Port Navigation.

4.Pilotage.

5.Dredging

6.Maintanance of Port Concrete structure.

(理由) Much knowledge and experience sharing for the participants for improvement of the ports

(ブラヒムさん・チュニジア)

the future of maritime transport

(理由)printing 3D, hyperloop

パート 2 : 研修デザインについて / PART II Program Design

1. あなたもしくは所属組織が案件目標を達成する上で、プログラムのデザインは適切だと思いますか？
 (※プログラムのデザイン: プログラムの構成、バランス)

← 適切である		適切ではない →	
4	3	2	1
13	5		

2. 研修期間は適切でしたか？

長い	適切	短い
1(ニスリンさん)	16	1(ソフィアさん)

3. 本研修の参加者人数は適切だと思いますか？

多い	適切	少ない
1(グスタボさん)	17	

4. 本研修において研修参加者の経験から学ぶことができましたか？

← できた		できなかった →	
4	3	2	1
10	8		

5. 視察や実習など直接的な経験を得る機会が十分ありましたか？

← 十分あった		なかった →	
4	3	2	1
11	7		

6. 討議やワークショップなど、主体的に参加する機会が十分ありましたか？

← 十分あった		なかった →	
4	3	2	1
12	6		

7. 講義の質は高く、理解しやすかったですか？

← 良かった		良くなかった →	
4	3	2	1
9	9		

8. テキストや研修教材は満足するものでしたか？

← 満足した		満足していない →	
4	3	2	1
14	4		

9. 本邦研修で得た日本の知識・経験は役立つと思いますか？

A	11	はい、業務に直接的に活用することができる。
B	6	直接的に活用することはできないが、業務に応用できる。
C	1(ディムトゥさん)	直接的に活用、応用することはできないが、自分自身の参考になる。
D		いいえ、全く役立たない。

10. 目標を達成するための適切なファシリテーション（講義内容の理解促進、AP等の作成にかかる助言等）を受けることができましたか？

← 満足した		満足していない →	
4	3	2	1
15	3		

11. 研修監理員の通訳および研修監理サービス（調整・手配）には満足しましたか？

	← 満足した		満足していない →		
	4	3	2	1	
通訳	15	3			通訳はなかった
調整業務	18	3	2	1	

12. 日本の社会的・文化的背景を理解できたと思いますか？

← 十分できた		できなかった →	
4	3	2	1
10	7	1(スーベックさん・カンボジア)	

13. 宿泊施設に関する以下の項目について、満足であったかお答えください。

	← 満足した		満足していない →		X
	4	3	2	1	
JICA センターの設備	14	4			
JICA センターの食事	8	10			
JICA センターのサービス	16	2			
ホテルの設備	14	3			1(ドニアさん)
ホテルのサービス	15	2			1(ドニアさん)

14. Q1～Q13 に関して、改善のための提言

(ソンさん・カンボジア)

Each lesson is important, and lectures are well equipped to transfer knowledge to all trainees, the professor has lot of experience in Japan and abroad. On the other hand, to catch up on all the lessons, the organizer should provide extra time for lunch, then have class in the late afternoon and finish in the late evening.

(スーペックさん・カンボジア)

We would like lectures more explain by their own experiences rather than reading through the text.

(グスタボさん・コロンビア)

I think it would be desirable to have more time to discuss with Japanese lecturers the idea of my action plan

Regarding to JICA Facilities I suggest that the rooms could be warmer in the nights are so cold sometimes and I had to raise the temperature quite often.

(マルセルさん・コロンビア)

It was difficult to understand few lecturers, however as we had printed material, the information was acquired.

(ソウさん・ミャンマー)

The title of all lectures were very useful because it would be given valuable and widen my knowledge. However, we can obtain knowledge that depends on the lecturer who can speak English clearly. Most of lecturers from this training speak English fluently and clearly.

(マイケルさん・フィリピン)

Internet outside the rooms at the JICA Center would be very useful. Especially in the recreation area where group meetings and discussion usually happen.

(ディムトゥさん・スリランカ)

I'm mostly satisfied with the coverage of course content. But I'm sorry to say certain lectures(not all) didn't have clear English pronunciation and I found it hard to understand what they spoke at times. So I lost the concentration and interest to listen the lectures at that time. But if you can distribute the note set one day before the lecture, we can get prepared and can get better understanding on what they talk during the lecture. And easy to sort out our problems with the lecturer as well.

(ジュマさん・タンザニア)

The lectures were very comprehensive and understandable but for me on the side of practical/onsite learning were neither very comprehensive nor first hand also, we had very short time for visiting the ports. I suggest improvement in those parts.

(フーシンさん・チュニジア)

I suggest more courses in Japanese language

パート 3 : 日本での気づき・学びについて / PART III Findings and Learnings

1~4.(必須):“日本での学びとその活用について”

1.研修を通じて学んだ知見の中で、自国の課題解決に貢献しうる知見(手法、業務・組織、制度、概念)、技術、技能を挙げてください。

(ソンさん・カンボジア)

The techniques and skills which can be adoptable to solve problem in my country are service, and system.

(スーベックさん・カンボジア)

Port Administration Model in Japan.

(ソフィアさん・カンボジア)

1. Success example of industrial supporting port generating employment and regional welfare.
2. Success case implementation of measures to improve congestion by trucks.
- 3.Container trailer waiting yard.
- 4.Chassis pool.
- 5.Truck turnaround time has been reduced because of the implementation of gate control system.
- 6.Implementation of electrified RTG by Port Management Body - MLIT.
- 7.Port management body giving incentives to SL to increase cargo and or vessel calls.
- 8.Kamigumi logistics company operates container terminal successfully.
- 9.Port favorable for refrigerated cargo due to Kamigumi refrigerated warehouse.
- 10.The contribution to develop port and terminal by providing AGV technology
- 11.Land reclamation used to develop port
- 12.VPC (Vehicle Processing Center) and PDI (Pre-Delivery Inspection)
- 13.No truck appointment system in any Japanese port
- 14.NACCS SYSTEM used by stakeholders to share information. 1 stop call
- 15.Hinterland container trailer waiting yard
- 16.Chassis Pool might alleviate lack of space when parking terminal or port facility chassis
- 17.No twin lift quay cranes at majority of container terminals
- 18.Land reclamation as useful tool to gain additional area

(グスタボさん・コロンビア)

The port planning system of the country allows to coordinate the urban development plan of the cities with the port master plan and stimulates the relationship between different levels of government, national, prefecture and local

(マルセルさん・コロンビア)

Concept of Public Private Partnerships

(ドニアさん・エジプト)

System (Getting the right people and getting the people right).
I think that adaptable to solve problems in my country.

(アグスティナさん・インドネシア)

techniques and skills and environment

(ニスリンさん・モロッコ)

Among others, the knowledge that it was useful for me is the port administration system in Japan.

(セルジオさん・モザンビーク)

Congestion Alleviation at container terminal gates and Countermeasures to Traffic Congestion

(ソウさん・ミャンマー)

Due to the almost international hub ports in Japan are sea ports, these ports can connect with international countries all over the world and can handle huge amount of TEU and many Cruise Terminals. From this training course, I have learned technologies of international hub ports in Japan such as NACCS, automated container Terminal, Pre-gate screening system, Electronic RTG, construction of Caisson, tourist attractions and so on.

(マイケルさん・フィリピン)

Organization, System, Methods, Institution.

(カルナラトナさん・スリランカ)

In Japanese (method, service, organization, system, institution, concept) most important under developing country us.

(ディムトゥさん・スリランカ)

Port community system

(ジュマさん・タンザニア)

Congestion Management at Nagoya Port

(アンニャラさん・トーゴ)

Japanese know-how in the construction and management of the rail network for passenger transport.

The remediation policy through the waste sorting and recycling system in Japan.

(ブラヒムさん・チュニジア)

Organization and know how

(フーシンさん・チュニジア)

Know how in news technologies in the port operations and the exchange of information between the users of ports

(カンさん・ベトナム)

1. Port administration in Japan: Authorization of local government in port planning.
2. Truck appointment system/alleviation.

2.なぜそれが有用であるか述べてください。

(ソンさん・カンボジア)

The knowledge that I chose are useful because service my country can learn how to provide a good service as Japan, service is very important point. In port there are lot of services if we provide a good service with good price, we will get more customers to use our services.

Port system is also import because if we don't have the port system the operation cost is high and we can't compete with them for the high price. When we have a good the system, we can corporation with other ports easily.

(スーベックさん・カンボジア)

To ensure waterway transportation sector more efficient, having port administration in proper way is the key in managing and developing waterway transportation field.

(ソフィアさん・カンボジア)

These Systems, techniques, experiences, and services are very helpful for our port development which can be improved the port services, infrastructures and management. Some important aspects we have already applied, but others will have to be taken into account to adapt and adopt in cooperation with JICA for further improvement following up the country economics of scales.

(グスタボさん・コロンビア)

It is useful because in Colombia there are many problems about the port city relationship

and since the port authority is the Ministry of Transport, national ports policies are not always aligned with the urban development policies of each city

(マルセルさん・コロンビア)

It could represent an option to explore on developing countries specially to develop infrastructure, allowing economy to grow due to increase of income of citizens

(ドニアさん・エジプト)

Comprises the following three basic outputs: Effectiveness + Efficiency + Personnel satisfaction

(アグスティナさん・インドネシア)

The employee work so discipline, master/skill of their works,
The port is so clean, environmentally friendly port

(ニスリンさん・モロッコ)

This system is very useful for the following reasons:

- Building knowledge of local government in port development sector;
- Getting the local government more actively involved in the port;
- Taking advantage of local government conditions in port development and operation: land acquisition, closely supervision of port implementation and operation;
- Port development plan to be integrated with the region's development;

The central government can concentrate on overall national strategy and policy making, provision of technical/financial supports.

(セルジオさん・モザンビーク)

Its useful because, we are struggling to overcome this issue of congestion in our main ports in Mozambique. The experiences we have learned here will give us a way out on how to solve this problem, and if possible with a partner like JICA

(ソウさん・ミャンマー)

In the near future, we will implement and develop deep sea port in Myanmar. At that time, we will need to construct breakwater by using caisson and Cruise Terminal.

(マイケルさん・フィリピン)

In general, I believe that the Japanese systems and society as a whole is very matured and have proven to be a very good template on how to strike balance between economic growth and development of society.

(カルナラトナさん・スリランカ)

In our country we try to change, advice, organization, with our family how to enjoy life.

(ディムトゥさん・スリランカ)

Facilitates to avoid bulk paper works and improve the efficiency of work

(ジュマさん・タンザニア)

I think the system which was used to tackle congestion in Nagoya Port if applied to Dar es salam Port which is the principal port in Tanzania it can very much solve the congestion problem.

(アンニャラさん・トーゴ)

The commissioning of a rail service for passengers and containerized goods will relieve congestion on the only international road linking the capital Lomé to the north of Togo. the benefit would be a time saving and a reduction in truck and passengers accidents on National No. 1.

(フーシンさん・チュニジア)

To improve productivity and service in our ports

(カンさん・ベトナム)

1. Building knowledge of local government in port sector. Getting the local government more actively involved in port development. Taking advantage of local government conditions in port development and operation: land acquisition, closely supervision of port implementation and operation. Central government can concentrate on overall national strategy and policy making.
2. Facilitate gate in/gate out procedure for the common benefit of all terminals.

3.どのように自国に採用もしくは適用するか述べてください。また、採用もしくは適用において課題があれば記述してください。

(ソンさん・カンボジア)

If there are any obstacle, when I am adopting, I will give them more evident and share experience that I have learnt in Japan or in developing country around the world. Sometime those people don't know clearly about the objective.

(スーベックさん・カンボジア)

We have to share knowledge gained from the training course to our organization and colleagues on port sector developing in developed country.

(ソフィアさん・カンボジア)

Based on the Growth of Cargo throughput, GDP, and the population, the port development has to be taken steps in proportion to the Port Planning. Any scope of the project of mentioned aspects have to be taken into effect in collaboration with the technical and financial assistance form JICA.

(グスタボさん・コロンビア)

The port planning scheme must be adopted comprehensively by the national port authority, but it must be articulated with the development of cities and more specifically with urban development plans, which will improve the relationship between cities and ports.

However, there are several challenges, the first is the multiplicity of authorities involved in port governance in Colombia, the second that the local port planning instruments do not exist in Colombia and their scheme must be implemented, third that in the cities there are concessions that will end in the next 20 years and you have to take them into account.

(マルセルさん・コロンビア)

PPP may be applied to initiatives related to expanding container terminal by land reclamation between Port Management Body and company I'm working for.

(ドニアさん・エジプト)

I think my country faces a lot of problems with implemented new system of management according to unstable political issues last 10 years ago.

(アグスティナさん・インドネシア)

perhaps by training employees about their work and for the environment, a law must be made which requires that ports to be built in Indonesia must meet environmentally friendly requirements

(ニスリンさん・モロッコ)

In Morocco "Advanced regionalization program" which aims to transfer tasks from central government to regions is ongoing. My Direction is in charge of preparing the action plan for port sector.

(セルジオさん・モザンビーク)

I think, Investment is necessary after my peers have understand this. We think with investment everthing can be achieved

(ソウさん・ミャンマー)

We will apply the knowledge of construction of breakwater by using Caisson when we implement deep sea port.

(マイケルさん・フィリピン)

Work Ethic, Discipline and Commitment to completing tasks.

(カルナラトナさん・スリランカ)

Public organization, political influence, so many barriers, but we try how to change.

(ディムトゥさん・スリランカ)

Need to conduct discussions with other stakeholders of the system like SL customs and convince the importance of implementing this system.

(ジュマさん・タンザニア)

The system can be adopted easily as now the Ports in Tanzania are changing from manual to automated operations. The obstacles might be on how to get the trucks parking area, adoption of the system by truck drivers and owners also, financing of the project.

(アンニャラさん・トーゴ)

All that needs is a feasibility study for the railway project and a master plan for railway management. Next, study the different possibilities of contracts for the management of the rail network and the setting of the price of transport tickets taking into account the standard of living of the population. The same will have to be done to transport containers to the Togo hinterland.

As for sanitation, it will be a matter of providing technical assistance to the Ministry of the Environment and the various town halls for community management of the environment.

(フーシンさん・チュニジア)

By cooperation with Japanese institution like JICA

(カンさん・ベトナム)

1. Currently, most of port related issues are concentrated in central government's office. Should gradually authorizing some of the tasks to local government possibly starting from drafting of port master plan.

2. Planning buffering land/area in port development plan for mitigation of traffic congestion when needed.

4. 日本滞在中に強く印象に残った日本人の特徴や日本の特性にマークをしてください。

親切	15	細部までこだわる	8
時間に正確	13	文化と歴史が素晴らしい	13
規律を守る	15	食事がおいしい	6
勤労・勤勉	14	清潔・きれい	16
礼儀正しい	15	治安が良い	16
物静かである	8	交通渋滞が激しい	11
働きすぎである	5	自然豊か	9
その他()	1(カルナラトラ		

具体的なエピソード その他の特徴・特性

(ソンさん・カンボジア)

(1) Polite, When they meet each other they always bow heads each other mean respect, when they meet, the Japanese always bow down.

(2) Time, Japan takes its time management very seriously, Japanese people respect the time when they are make appointment with customers or with others people, they always go before of schedule.

(3) Japanese people are the most active people in the world. Japanese are very good at working in teams to get things done and, naturally, prefer to collaborate with others. This means that colleagues can be very supportive, and also creates a natural sense of belonging.

(スーペックさん・カンボジア)

I notice that Japanese are gentle.

(ソフィアさん・カンボジア)

(1) Punctual, Neat and Well-ordered, Nice and Friendly, Modest, Cultural and Traditional Conservative, and Hard- Working.

(2) Industrious and Creative

(3) Supportive and Respectable

(グスタボさん・コロンビア)

(1) Japan

A developed country with a vast culture, beautiful landscapes, unforgettable food and above all friendly inhabitants and committed to their work and their country

(2) Japanese members of JICA -JOPCA – MLIT - OCDI

Members of all organizations have given their best effort to make us feel at home, in addition to providing their knowledge, care and help when learning more about port issues, Japanese culture and the singularities of their country.

(マルセルさん・コロンビア)

(1) Japanese people appreciate the effort of foreigners when speaking Japanese

(2) Japanese are always eager to help foreigners

(アグスティナさん・インドネシア)

(1) Respect for people from abroad

(2) shy but trying hard to help if I get confuse in train.

(3) I love the toilets

(ニスリンさん・モロッコ)

- (1) Intelligent
- (2) Formal
- (3) Respectful

(セルジオさん・モザンビーク)

(1) Very Respectful people and respect other cultures, so as we could pray five times with no problems at all.

(ソウさん・ミャンマー)

(1) When we visit some places, sometimes I lost the way. At that time, I asked Japanese people to know my way. I found that Japanese people helped and showed the way although some Japanese people can't speak English. I appreciate this one.

(2) I am impressed one is that Japanese people from Yokohama International Center are very helpful, very kind and polite. I always have in my memory.

(カルナラトナさん・スリランカ)

(1) Japanese people are very respectful person, I observed jica centre, lectures, cafeteria person, our jica staffs, very kind.

(2) Japanese people are very helpful for others.

(3) I am not seen any angry people in this period.

(ディムトゥさん・スリランカ)

(1) They try to deal with foreigners in a very pleasant, helpful manner.

(2) Set of Trustworthy people and amazing to see how they greet and respect other people. I'm impressed by that quality and I didn't notice such good behavior from a whole nation in a country compared to the all other countries (This is my 18th country to visit) I travelled before!

(ジュマさん・タンザニア)

- (1) Cooperative
- (2) Excellent transport systems
- (3) Education system

5.(任意):“日本での経験について”

(ソンさん・カンボジア)

My name is Hoeu Song (Mr.) the representative of Phnom Penh Autonomous Port (PPAP), Cambodia.

Firstly, I would like to show my thankfulness to JICA which gave me an opportunity to attend this important and valuable course in Japan. I would like to express gratitude to PPAP that encouraged, guided, and supported me since the day I was employed until now.

I am very lucky to arrive in JICA Yokohama Center during the winter, and it is very cold. I still remember that there was a JICA member who came to pick me up at Narita airport. I met him at 8:00 am and he was friendly and kind of polite and respectful person. Then he instructed me how to take a bus from Narita airport to Yokohama city. I arrived in Yokohama station at noon, and met another JICA member. He arranged a taxi from the bus station to Yokohama center.

On the first day, I had class at 10am. JICA staff introduced me how to use internet in my room, meal card, washing machines and so on. I was very pleased that the JICA staffs were very friendly and kind, I feel like my second home here in Japan. I started to study about Japanese society, culture and the language; those were my first lesson. Japanese cultures have long history and mature among others in the region, especially in Asia. Japan is an island country in the North Pacific Ocean, and there is no boundary land border with another country. Japan has the four major islands- Hokkaido, Honshu, Kyushu and Shikoku form a curve that extends for about 1,900 kilometers.

On the next day, I studied about Strategic Port Administration and Management, a practical lesson during the stay in Japan. This lesson is very important because I will prepare and present my action plan at the end of this course. The lecturer who came to make presentation, he had a lot of experiences in shipping and port sector. Some lecturers are experts; he has worked in many countries such as Cambodia, Sri Lanka, Philippines and Viet Nam. I can say it is an amazing program as it challenged everyone to invent new ideas as much as possible, then I will bring these ideas to combine as a project that can be provided to develop PPAP, especially Cambodia. Aside from study after the first weekend, Japan Overseas Ports Cooperation Association (JOPCA) members took us on a tour to Sumida city and Tokyo city. On this tour, I was very happy to know the historical and beautiful cities of Japan; furthermore, I tasted even more delicious Japanese food.

Last but not least, I would like to say that I'm very glad to participate in this course and being honored to get the opportunity to study at JICA YOKOHAMA, I am grateful to the lecturers that have shared a lot of experiences from other countries. After finishing this course, I hope to develop many essential skills, especially on the action plan and I would like to share what I have gained from the course, experiences during the program with all my colleagues on the day I get back to Cambodia.

(スーペックさん・カンボジア)

During we stay in Japan through the training course, I noticed that Japanese have a plan well in doing something and be punctual. In the training course, participants not only stay and learn in the center but also have a trip or tour trip to visit the site. This shows participants to see of theory and implementing in modern society.

(ソフィアさん・カンボジア)

Dear All,

Personally, I love Japanese people the way they behave and their culture to me and to other Nations. This is my second time in Japan and I still want to be here as long as possible to get to know the people and culture, and social perspective. The knowledge, experience, and viewpoint I obtain in Japan, will be shared amongst my Organization as much as possible, and of course We will complete our Action Plans successfully and happily. We hope that our endless relationship with the two Nations will bring more than success in Country Development. I strongly believe that we will have an opportunity to join the program and meet you again, if you do not have any objections.

My Best Regards.

(グスタボさん・コロンビア)

The Japanese people have impressed me not only for their vast culture, respect for others and their commitment to their country, but because they are extremely resilient; they have recovered from adversity and difficult conditions over and over again and weighed on unfortunate situations like natural disasters or regional difficulties; always find a way to overcome and be successful not only in the economic field but also of basic welfare conditions for their population. This trip has impressed me in a positive way because it expanded my mind and ways to address the problems we have in developing countries.

Through this co creation of knowledge program experience you can see the problems from another point of view and with broader solutions.

(マルセルさん・コロンビア)

I will always remember this experience not only for the knowledge acquired but also for the friends and experience of life, discipline and passion you show your country and culture. I will always be grateful because despite being away from my family, they made me feel like I was at home.

(ドニアさん・エジプト)

During the training, I visited Tokyo and Kyoto, the current and old capitals, respectively, which gave me a feel of both modern and traditional Japan. I was impressed by the sophistication and care the Japanese put into virtually everything they do, from architecture to the simple act of cleaning. Yet, the level of sophistication and care they put into their daily activities was also commensurate with the reservation and

distance felt from individuals and society at large.

(アグスティナさん・インドネシア)

this experience may have been experienced by others. I missed my handphone charger at one of my hotels, I only remembered 2 days after arriving at my destination, and asked the JICA committee for help, and my charger was sent by the hotel. honesty is very high in Japan.

Another thing that I found at the Japanese Port is port activities that can take place between urban activities and tourist destination attractions. things that I might dream of can happen in Indonesia

(ニスリンさん・モロッコ)

Before coming in Japan, I heard about a book that called IKIGAI, which mean The Japanese secret to a long and happy life. I decided to bring it with me and to read it in Japan.

Once in Japan, I realized how is amazing this country, and how wonderful Japanese people are.

I visited different places (Fuji san, Senso-ji temple, bamboo forest, nabanano sato gardens, nagoya castle, Kinka-kuji, Shibuya crossing,.....) and appreciated The Japanese lifestyle which is a blend of traditional and modern culture.

I'm grateful to have this chance.

(セルジオさん・モザンビーク)

The Issue that has impressed me much was rigor in cleaning.

Japanese way of keeping the sites cleaning is very interesting and I think this is something people of every background can adopt. If one of us is responsible for his garbage and I think we should introduce it in our schools as well. It doesnt demand us any funding and is easy to practice.

(ソウさん・ミャンマー)

Although Japanese country encounters natural disaster such as earthquake, tsunami and typhoon, Japanese can stand the rehabilitation in the short period. I am very impressed of Japanese people's spirit. Therefore, nowadays Japan is not only one of developed countries but also technical leading country in the world. It means that Japan has highest technology.

I found that Japanese people are very hardworking, punctual and value their work. It means that Japan has good human resources.

All systems in Japan are very systematic and high security.

(マイケルさん・フィリピン)

I have been to Japan several times, but one trait or experience that still impresses me every time that I would be visit, would be the genuine willingness and sincerity of the Japanese people to make foreigners like me feel welcomed.

Though I think Japanese people are generally reserved, but once you get to talk or know them you would really feel their sincerity. Even with something as simple as asking for directions from strangers on the street, while some may have a hard time with communicating in a different language, they would still go out of their way to make sure you get the assistance you need.

And this genuine sincerity is likewise reflected or extended to nations as a whole, through their foreign policies and programs.

(カルナラトナさん・スリランカ)

Excellent.

(ディムトゥさん・スリランカ)

Japan being the most economically developed country in the Asian Region I appreciate their generous effort taking to share their technical knowhow via this JICA program with their fellow developing countries. As a country which is comparatively more prone to natural disasters and the way they rectify the damages physically and mentally within short time by their own is appreciable.

The story behind this achievement to become an economic giant/developed country was not sweet as the Japan we see today. And the scarifications done by their past generations during the economic boom and health issues they suffered as a result of environment pollution has drove them towards inventing this developed but non polluted Japan we see today. Their hands on experience had lead them to the success with no return I feel.

In parallel to their achievements as a developed country, I appreciate their maintenance of good human qualities and the way they respect towards other people around them. I'm happy to be a part of such community during my stay of 6 weeks in Japan and those memories will remain forever with me in my life.

(ジュマさん・タンザニア)

Since 2009 I have been visiting so many places around the world interact with people of different culture. For almost one and half a year, from 2017 I stayed in China for my Masters so, I very much experienced the Chinese culture by exploring their different cities, their cultures and food. While I was in China, I very much appreciated their countries. But, my stay here in Japan for almost two months I'm now pretty sure the Japanese are more hospitality people and very much developed. The cities here are very clean; I did not experience any racism behaviors when walking in streets. Can you guess what the biggest surprise was for me? The food! Wow delicious food anywhere you go, different restaurants with different types of food to choose and halal food for muslim were available.

For sure my stay in Japan was enjoyable and it was huge privilege for me to be here!

Arigato gozaimasu

(アンニャラさん・トーゴ)

Compliance with all Japanese rules and guidelines on waste management. I noticed that everyone keeps in his possession his package containing the leftovers, empty bottle, cans, plastic glasses, until he finds a dedicated trash can. This is a mark of respect and discipline towards oneself and others. I practiced this way of dealing during my stay in Yokohama and during the tour in the ports and cities of Japan.

(ブラヒムさん・チュニジア)

Despite the absence garbage cans in the street a total cleanliness

(フーシンさん・チュニジア)

Hard working

Polite

punctual

※あなたの回答は JICA が事業改善のために使用させていただきます。ご協力ありがとうございます。

添付資料―6 研修教材の著作権処理に係る報告

2020年 1月 17日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDI
氏名 真崎 幸浩

署名もしくは捺印

真崎幸浩

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「港湾のマーケティング」
2. 講師名 井上 岳
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年 1月 17日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (36)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係のないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

-
- 全て創作
-
-
- 第三者の著作物の引用を含む
-
-
- 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

-
- 許諾取付済み
-
-
- 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作人)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作人)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
2. JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作人)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 講師(著作人)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作人)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 1月22日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDCI
氏名 真崎 幸浩

署名もしくは捺印

真崎 幸浩

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「港湾関連手続きの電子化」
2. 講師名 井上 岳
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年 1月22日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (38)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作権者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年1月23日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDI
氏名 真崎 幸浩

署名もしくは捺印

真崎 幸浩

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「港湾におけるPPP・コンセッション政策(演習)」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 井上 岳
3. 講義日 2020年1月23日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) ()枚/Word,Excel (35)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) ()枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係のないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み:) 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作人)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作人)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作人)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作人)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作人)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 1月28日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDI

氏名 真崎 幸浩

署名もしくは捺印

真崎幸浩

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「港湾運営・管理の歴史と比較」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 井上 岳
3. 講義日 2020年 1月28日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、() 内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (44)スライド/PowerPoint
- 原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係のないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
- 第三者の著作物の引用を含む
- 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
- 許諾未取付(取付見込み:) 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
2. JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 講師(著作権)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 1月 17日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDI
氏名 成瀬 進

署名もしくは捺印

成瀬 進

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「日本の港湾制度」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 成瀬 進
3. 講義日 2020年 1月 17日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (51)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年1月21日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) IAPH 事務総長

氏名 古市 正彦

署名もしくは捺印

古市正彦 (印)

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「世界の港湾の課題と取組」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 古市 正彦
3. 講義日 2020年1月21日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (41)スライド/PowerPoint
- 原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel (10)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係のないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
- 第三者の著作物の引用を含む
- 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
- 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
2. JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 講師(著作権)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年1月22日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 財務省 関税局
氏名 山本 淳子

署名もしくは捺印

山本 淳子

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「税関行政一般」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 山本 淳子
3. 講義日 2020年1月22日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (17)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel (17)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み:) 頃

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作権者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年1月22日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社

氏名 岡崎 孝治

署名もしくは捺印

岡崎 孝治

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「Overview of NACCS」
2. 講師名 岡崎 孝治
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年1月22日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (19)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel (0)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 1月 22日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社

氏名 山神 秀樹

署名もしくは捺印

山神 秀樹

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「Port EDI System」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 山神 秀樹
3. 講義日 2020年 1月 22日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (26) スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel (4) スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係しないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 1月 23日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 東京大学大学院
氏名 加藤 浩徳

署名もしくは捺印

加藤 浩徳



研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「PPP理論と実際」
2. 講師名 加藤 浩徳
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年 1月 23日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) ()枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) ()枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

-
- 全て創作
-
-
- 第三者の著作物の引用を含む
-
-
- 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

-
- 許諾取付済み
-
-
- 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
2. JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 1月 24日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDI

氏名 柳生 忠彦

署名もしくは捺印

柳生 忠彦

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「港湾マスタープランの策定」
2. 講師名 柳生 忠彦
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年 1月 24日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (46)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel (12)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素 全て創作 第三者の著作物の引用を含む 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年1月27日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 横浜市港湾局政策調整部政策調整課担当係長
氏名 織地 啓

署名もしくは捺印

織地 啓

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

- 1. 講義名 「横浜港概要」
- 2. 講師名 織地 啓
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
- 3. 講義日 2020年1月27日

スライド14(12ページ)の図面内に記載している
ライセンス名は、削除した上で、Ⅱについて
了承します。(当日配布している資料の回収まではしません)

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

- 1. 新規・改訂の別 新規 改訂
- 2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
- 3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (32)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係のないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
- 第三者の著作物の引用を含む
- 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
- 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

- 1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
- 2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
- 3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

- 1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
- 2. JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
- 3. 講師(著作権者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年1月27日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 横浜市港湾局賑わい振興課課長
氏名 海老原 信良

署名もしくは捺印

海老原 信良

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「横浜港船上見学」
2. 講師名 海老原 信良
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年1月27日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) ()枚/Word,Excel (25)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) ()枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「Ⅲ. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年1月28日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDI
氏名 國田 治

署名もしくは捺印

國田 治

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「日本の臨海部開発政策と港湾(鹿島港の事例)」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 國田 治
3. 講義日 2020年1月28日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (50)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年1月30日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) JICA

氏名 伊藤 敦

署名もしくは捺印

伊藤 敦

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「JICA協カスキーム、港湾プロジェクト紹介」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 伊藤 敦
3. 講義日 2020年1月30日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (69)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素 全て創作
- 第三者の著作物の引用を含む
- 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
- 許諾未取付(取付見込み:) 頃

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 1月 30日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDI
氏名 寛 隆夫

署名もしくは捺印

寛 隆夫

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「日本の港湾計画」
2. 講師名 寛 隆夫
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年 1月 30日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (77)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係のないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 1月 30日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDI

氏名 深沢 紀博

署名もしくは捺印

深沢紀博

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「総合的渋滞対策」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 深沢 紀博
3. 講義日 2020年 1月 30日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、() 内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (38)スライド/PowerPoint
- 原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel (5)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素 全て創作
- 第三者の著作物の引用を含む
- 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

許諾取付済み

許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作人)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作人)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
- JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作人)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
- 講師(著作人)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作人)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年1月30日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 放送大学 副学長

氏名 池田 龍彦

署名もしくは捺印

池田 龍彦

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「日本の港湾開発、海外協力の歴史と展望」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 池田 龍彦
3. 講義日 2020年1月30日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) ()枚/Word,Excel (64)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) ()枚/Word,Excel (7)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。
また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み:) 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】


1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
2. JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 講師(著作権者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 1月 31日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 元東京都港湾局課長
氏名 増田 博

署名もしくは捺印



研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「東京港の概要と交通混雑対策」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 増田 博
3. 講義日 2020年 1月 31日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、() 内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) (12) 枚/Word,Excel (38) スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel () スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係のないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

許諾取付済み

許諾未取付(取付見込み:) 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作人)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作人)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作人)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作人)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作人)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 2月 5日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDI
氏名 長谷部 英司

署名もしくは捺印

長谷部英司

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「港湾計画における需要予測」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 長谷部 英司
3. 講義日 2020年 2月 5日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (44)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 〇 頁)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年2月3日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 株式会社三井E&Sマシナリー
氏名 市村 欣也

署名もしくは捺印

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「ターミナルオペレーションと荷役機械」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 市村 欣也
3. 講義日 2020年2月3日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、() 内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (87)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel (25)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素 全て創作 第三者の著作物の引用を含む 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

許諾取付済み 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考: 利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 2月 6日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 福岡市港湾空港局

氏名 山口 章

署名もしくは捺印



研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「博多港の概要」
2. 講師名 山口 章
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年 2月 6日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、() 内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel () スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel () スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み:) 頃

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考: 利用許諾の条件】

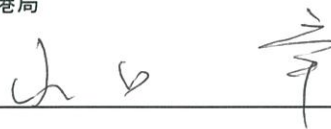
1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作権者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 2月 6日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 福岡市港湾空港局
氏名 山口 章

署名もしくは捺印



研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「クルーズターミナルの運営」
2. 講師名 山口 章
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年 2月 6日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (2) スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel (2) スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係のないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素 全て創作
- 第三者の著作物の引用を含む
- 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み:) 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年2月7日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 株式会社 上組 ポートアイランド流通加工センター 所長
氏名 池田 修

署名もしくは捺印

池田 修

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「上組ポートアイランド流通加工センター」
2. 講師名 池田 修
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年2月7日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) (/) 枚/Word(Excel) ()スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年2月7日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 株式会社 上組 神戸支店 青果部 部長
氏名 榎下 陽介

署名もしくは捺印

榎下 陽介



研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「上組ポートアイランド青果センター視察」
2. 講師名 榎下 陽介
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年2月7日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) (6) 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
2. JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 講師(著作権者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年2月7日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 近畿地方整備局 神戸港湾事務所 企画調整課長
氏名 谷上 健二

署名もしくは捺印

谷上 健二

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「神戸港の整備計画」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 谷上 健二
3. 講義日 2020年2月7日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (13)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

*当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み:) 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年2月7日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 株式会社 上組 PC18営業所 所長代理
氏名 高岡

署名もしくは捺印

高岡 鎮雄

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「上組 神戸コンテナターミナル(PC-18)視察」
2. 講師名 (許諾者と講師が異なる場合のみ) 高岡
3. 講義日 2020年2月7日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) ()枚/Word,Excel (24)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) ()枚/Word,Excel (24)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
2. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年2月10日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 国土交通省中部地方整備局
氏名
署名もしくは捺印 藤井大地

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「集中管理ゲートの概要」
2. 講師名 藤井大地
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年2月10日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (25)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel (0)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
- 第三者の著作物の引用を含む
- 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
- 許諾未取付(取付見込み:) 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身の 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとして扱います。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
2. JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年2月12日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 国土交通省 中部地方整備局 三河港湾事務所
氏名 岩月 優太

署名もしくは捺印 岩月 優太

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「三河港の概要」
2. 講師名 岩月 優太
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年2月12日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (22)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel ()スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係のないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素

- 全て創作
 第三者の著作物の引用を含む
 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み: 頃)

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 講師(著作権者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年2月13日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) 国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所
港湾空港技術研究所
氏名 川端 雄一郎

署名もしくは捺印

川端 雄一郎

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「港湾施設の戦略的維持管理」
2. 講師名 川端 雄一郎
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年2月13日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (87)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) () 枚/Word,Excel (0)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素
 - 全て創作
 - 第三者の著作物の引用を含む
 - 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み:) 頃
 ※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作権者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作権者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。
2. JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作権者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。
3. 講師(著作権者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作権者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

2020年 2月 13日

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
理事長 富田 英治 殿

所属先・役職(ない場合は住所) OCDI
氏名 牧野 武人

署名もしくは捺印

研修著作物(教材)利用許諾書

研修コース名:2019年度「港湾戦略運営」研修

記

I. 講義内容:

1. 講義名 「我が国の港湾における環境政策」
2. 講師名 牧野 武人
(許諾者と講師が異なる場合のみ)
3. 講義日 2020年 2月 13日

II. 教材(テキスト(パワーポイント含む)・配布資料)内容:

該当する内容にチェック(✓)してください。また、()内に具体的な内容をご記入下さい。

1. 新規・改訂の別 新規 改訂
2. 原稿言語 日本語(要 翻訳) 英語 その他()
3. 原稿枚数(全体) () 枚/Word,Excel (47)スライド/PowerPoint
原稿枚数(新規作成) (2) 枚/Word,Excel (2)スライド/PowerPoint

* 当該研修のために新たに作成された原稿、あるいは既に作成されている原稿の修正原稿を対象とし、既存の資料及び著作物を転記したものは対象外です。また、表紙(中・裏含む)、挿絵、目次、プリントスクリーン画面、講義内容に関係ないものなどは、新規に作成されたものであっても、原稿謝金の対象外とします。

4. 原稿の構成要素 全て創作 第三者の著作物の引用を含む 第三者の著作物の利用(正当な引用の範囲を超える場合)

- 許諾取付済み
 許諾未取付(取付見込み:) 頃

※第三者の著作物を利用する場合、一定の「例外的」な場合を除き、利用許諾の取付は必須です。

III. 上記著作物に関する利用許諾

下記の各内容について、許諾いただける内容にチェック(✓)をお願いいたします。

1. 利用の方法(複数選択) 複製・配布 翻訳可(多言語) 二次利用
2. 利用の対象(複数選択) JICA/研修員自身のみ 研修員所属先等の関係者
3. 共有の形態(いずれかを選択) PDF化可能(及び紙) 紙のみ

※翻訳、二次利用を許諾した場合は、翻訳物、二次的著作物につき、原著作者としての権利を行使しないことに同意いただいたものとします。

【備考:利用許諾の条件】

1. 作成された教材(著作物)の著作権は、【講師/講師所属機関】(著作者)に帰属する。JICAは、教材の利用にあたって、講師(著作者)が著作権者である旨の著作権表示を行う。

2. JICA費用負担にて翻訳した教材(二次的著作物)につき、当該翻訳により翻訳会社に生じた著作権(著作権法第27条、第28条所定の権利を含む)は、納品と同時にJICAに譲渡されたものとする。また、講師(著作者)は翻訳した教材につき、本許諾書において定める範囲で利用を許諾する。

3. 講師(著作者)は、教材(著作物)からJICAが作成する二次的著作物(翻訳)がある場合、非営利目的に限り、上記「III. 上記著作物に関する利用許諾」と同等の範囲で利用を行うことができる。その場合、講師(著作者)はJICAに予め利用申請を行うこととする。

