

事業事前評価表（開発調査）

作成日：平成18年7月7日

担当グループ：社会開発部 都市地域開発・復興支援グループ

1. 案件名

モザンビーク国クアンバーナンプラ間道路改善計画

2. 協力概要

(1) 事業の目的

国道13号線クアンバーナンプラ道路改善を目的とするフィージビリティ・スタディを実施する。また、本調査の結果がアフリカ開発銀行とJBICの協調融資であるEPSA案件として採択される。

(2) 調査期間

2006年9月から2007年9月

(3) 総調査費用

2.3億円

(4) 協力相手先機関

公共事業住宅省 (Ministry of Public Works and Housing)
道路公社 (National Administration of Roads (ANE))

(5) 計画の対象 (対象分野、対象規模等)

1. 対象分野 国道13号線クアンバ-ナンプラ間の道路改善
2. 対象規模 道路延長約350km (沿線人口約112万人)
3. 対象地域 ナンプラ州 (約360万人)、ニアサ州 (約97万人)

3. 協力の必要性・位置付け

(1) 現状及び問題点

モザンビークは、1992年まで続いた17年間の内戦により国土は荒廃し、主要な交通インフラは破壊された。道路インフラの改善は、モザンビーク国における貧困削減に不可欠であるとされており、貧困削減行動計画 (PARPA = PRSP) において重点行動分野と位置づけられている。

モザンビーク北部における、インド洋に面するナカラ港からナンプラ州、ニアサ州を経てマラウイに至るナカラ回廊は、古くから幹線鉄道が通っており、内戦前はマラウイ、ザンビアの主要な輸出入ルートとして栄えたため、回廊周辺地域はモザンビーク北部で最も人口が集中している地区である。鉄道と平行して走る国道8号線のうちニアサ州クアンバとナンプラ州の州都ナンプラ間 (約350km) は、幹線道路であるにもかかわらず、全線が未舗装となっており、雨季には通行が困難となる。

ナカラ回廊の一部を構成する本要請区間はモザンビークで最も開発の遅れたニアサ州と北部の中心都市ナンプラを結んでおり、同区間を改良することにより経済発展の遅れた北部全体の開発及び貧困削減に大きく貢献する可能性がある。また、地域の経済開発のみならず、内陸国であるマラウイ、ザンビアの港湾へのアクセスが改善・強化されることから、国境を超えた裨益効果も期待されている。

(2) 相手国政府国家政策上の位置づけ

モザンビーク国の貧困削減戦略ペーパーであるPARPA*¹では、6つの優先プログラムのなかのひとつに交通インフラ整備をあげており、特に地方道路網の整備が重視されている。道路分野にかかる政

策・方針である道路橋梁維持管理プログラム（Roads and Bridges Management and Maintenance Program:RBMP）はPARPAと密接に関連しており、クアンバーナンプラ間の道路改善を、現段階で予算措置がなされていない道路プロジェクトの中で最も優先順位の高いものと位置付けている。また、本年5月に公表された『道路セクター戦略（2006-2011）』でも、第1次、第2次幹線道路の整備がうたわれており、同区間道路の整備が急がれる。

*1 2006年5月にPARPA II（2006-2009）が採択されたが、旧PARPA路線を踏襲しつつ、よりGrowth Agendaに重点を置くものとなっている。

（3）他国機関の関連事業との整合性

モザンビーク国の道路セクターに援助を行っている主要ドナーとして、アフリカ開発銀行、世界銀行、ECがあげられる。世界銀行はRBMPの策定・実施支援を行っている。主要幹線道路の整備及びリハビリを手がけているECは、モザンビーク国北部においては、SIDAと協調してグルーペークアンバーリシंगा間の道路改善に着手する予定であり、本調査との相乗効果が期待できる。アフリカ開発銀行はリシंगाモンテプエズ間の道路改善をJBICとの協調融資で行う予定である。

（4）我が国援助政策との関連、JICA国別事業実施計画上の位置づけ

道路整備は、援助重点分野「社会セクター（BHN、基礎インフラ）」を構成するサブ・セクターの1つである。また、本案件はモザンビークとマラウイにまたがるナカラ回廊の整備ということで、NEPAD案件として日本政府として支援していく方針が決まっている。

4. 協力の枠組み

（1）調査項目

（a）現地踏査及び関連情報の収集

（b）地域開発計画及びパイロット事業計画の策定

- 地域開発計画の策定
- パイロット事業計画の策定

（c）社会経済条件の検討

（d）道路整備計画及び概略設計の策定

- 自然条件調査
- 設計基準の設定
- 道の駅の検討
- 路線計画及び代替案検討
- 概略設計
- 道路維持管理計画の策定
- 事業実施計画の策定
- 概略事業費積算
- 概略経済財務分析

（e）地域開発パイロット事業の実施

（f）最適計画の策定

（g）経済財務評価及びリスク分析

（h）環境評価

（i）結論と提言

(2) アウトプット（成果）

1. 2020年を目標年次とするナンプラ-クアンバ間（約350km）道路のフィージビリティが明かになる。
2. 道路改善計画、維持管理計画策定に関する技術が移転される。
3. 地域開発パイロット事業が実施される。

(3) インプット（投入）：以下の投入による調査の実施

(a) コンサルタント（分野／人数）

1. 総括/道路計画
2. 地域開発
3. 道路設計
4. 橋梁設計
5. 交通調査/需要予測
6. 経済財務分析
7. 積算/自然条件調査
8. 環境社会配慮（各1名）

5. 協力終了後に達成が期待される目標

(1) 提案計画の活用目標

本調査の結果に基づき、クアンバーナンプラ間の道路及び維持管理体制が改善され、地域開発が実施される。

(2) 活用による達成目標

- 道路の通年走行が可能になること
- 維持管理体制が強化されること
- 交通・物流が増加する

6. 外部要因

(1) 協力相手国内の事情

モザンビーク国の対外債務の増大、対象地区における治安の悪化

(2) 関連プロジェクトの遅れ

特になし。

7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮（注）

プロジェクト形成調査では、対象地域に貴重種などは確認されていない。本調査ではJICA環境社会配慮ガイドラインに基づき、環境社会配慮に関する必要な対応を行う。

8. 過去の類似案件からの教訓の活用（注）

- (1) 設計基準、精度について相手国側と理解を共有する。
- (2) 維持管理能力を考慮して計画を策定/調査を実施する。

9. 今後の評価計画

- (1) 事後評価に用いる指標

(a) 活用の進捗度

- 本調査結果が、アフリカ開発銀行とJBICの協調融資であるEPSAで実施される。

(b) 活用による達成目標の指標

- クアンバ-ナン普拉間の通行所要時間の短縮
- 年間の通行止め期間の減少
- 交通・物流の増加

(2) 上記 (a) および (b) を評価する方法および時期

必要に応じ、2012年以降に事後評価を実施する。

(注) 調査にあたっての配慮事項