

無償資金協力に係る事後評価票 (注) 本案件は外務省評価案件であり、外務省による一次評価を踏まえ外部有識者による二次評価を実施していますので、評価項目ごとの二次評価結果を追記しています。二次評価の概要については、外務省ホームページに掲載されている無償資金協力におけるプロジェクト・レベル事後評価報告書(平成18年度)をご参照下さい。

担当公館名： 在ジンバブエ日本国大使館	
国名： ジンバブエ	案件名： チルンド橋建設計画
E/N署名日：1999年(H11)6月11日	供与限度額： 14.78億円
先方実施機関：運輸・エネルギー省 (省庁改編により現在は運輸・通信省)	完工日： 2002年(平成14年)10月31日
他の関連協力：	
1. 案件の目的	ジンバブエおよびザンビアの国境であるザンベジ川チルンドにはオートバイ橋が架かっているが、1車線で老朽化していることから、通行制限、重量制限が行われており、わが国が新橋を建設し、両国が国境施設の整備ならびに国境手続きの統一化・効率化により、通過車両の制限撤廃、国境通過時間の短縮化を図り、円滑な交通を確保する。
2. 案件の内容	既存のオートバイ橋の上流100mの位置にPC桁橋方式による橋梁(橋長400m、幅員3.5m x 2車線、側帯幅0.5m両側、管理用歩道幅0.75m両側)を建設し、あわせて取付け道路(ジンバブエ側延長220m、ザンビア側延長300m)を既存道路に摺りつける。
3. 案件の妥当性	<p>全般的評価：A (外部有識者による二次評価:A-)</p> <p>詳細評価：チルンドはモザンビークのベイラ港から、ジンバブエの首都ハラレを経てザンビアの首都ルサカにいたるベイラ回廊の要衝にあたり、新橋の建設によりそれまで迂回していた大型車両が通過できるようになることから流通の改善が図られ、域内に対する経済インパクトは大きい。</p>
4. 施設/機材の適切性・効率性	<p>全般的評価：A (外部有識者による二次評価:A-)</p> <p>詳細評価：橋梁本体、取付道路は構造上も機能上も現時点で基本的に問題なく、適切に活用されている。目視の結果では道路の亀裂や破損箇所等の不都合も発生しておらず、必要があれば清掃もおこなっている。歩行者保護のための橋の欄干の約30cmの嵩上げはジンバブエ・ザンビア側双方の負担でおこなわれた。</p>
5. 効果の発現状況(有効性)	<p>全般的評価：B (外部有識者による二次評価:B)</p> <p>詳細評価：本年8月の貨物ターミナル施設の新設に伴い、ジンバブエ側通関関係者は、旧施設から新施設への移転作業に追われ、新施設での業務再開に手間取っていることから、通関手続き処理能力が需要に追いつかず、今回聞き取りの結果では、一時的現象としながらも、1日あたりの車両通過台数は60~70台、人員は800人前後(国境を通過するバス10台前後の600~650人+徒歩で国境を通過する約200人を合わせた人数)であった。(詳説：両方向からの通過を考慮すると1日あたり120台から150台程度の車両が通過していることになり、基本設計時の将来交通需要予測では、2005年391台、2006年414台と予測されていた。なお、旧橋の交通容量は1日あたり300台であった(E/N締結の97年当時の交通量は1日あたり256台で、交通需要予測では2001年に300台を越え</p>

	ると予測された) ことを勘案しても、現在のところ想定の通過台数を下回っている)。
6. インパクト (波及効果)	<p>全般的評価： B (外部有識者による二次評価: B)</p> <p>詳細評価：日本側支援の部分は完成しているが、ジンバブエ側、ザンビア側が負担する施設で橋梁の道路の照明など一部が完成していない。</p> <p>また、今回の視察では、ジンバブエ側では税関での書類手続きに数時間～半日程度かかっているため、トラックの列が1～2 Km (約 70 台) できていた。国境通過後のザンビア側での手続きにも同様の時間がかかっているのが現状である。現在のところ、国境通過の手続きが円滑ではなく、流通の改善の点でのインパクトはいまだ限定的であるが、施設整備が自助努力により進んでおり、完成の暁には大きな正のインパクトが期待できる。</p>
7. 自立発展性・ さらなる改 善の余地 (改善の余地がある 点については以下 に記入)	<p>全般的評価： A (外部有識者による二次評価: A -)</p> <p>詳細評価：ジンバブエの経済状況の悪化から施設整備にかかる資金が十分でなく完成に時間はかかっているものの、国境関連施設整備をジンバブエ側努力で行っており、また、橋の欄干のかさ上げ工事や取付道路の侵食防止工事を自前で行うなど、自立発展性については先方努力があらゆる点で見いだされた。昨年3月に当館独自による評価の段階では、例えば、貨物ターミナル施設は、基礎と支柱部分しか出来ていなかったが、今回の調査では、ほぼ完成させるなど、遅々たる面があるものの、付帯施設の全体の完成に努力しているのが窺われた。</p> <p>橋梁はコンクリート構造として建設されており、維持管理には比較的コストを必要とせず、日常維持管理としては路面清掃、排水溝清掃、破損箇所点検であり、これらは調査時点では特に問題箇所はなかった。</p>
(1) 対応方針	先方負担工事がまだまだ完成途上であるため、本件の効果が十分発揮されるに至っていない。また、先方負担の制度面の整備も国境での手続き共通化、一元化などが、施設全体の完成の遅れに伴って滞っており、施設全体の完成への目処はある程度立っているものの、一刻も早く先方負担工事、及び制度面の整備が終わるようジンバブエ政府に強く申し入れる。
(2) 対応方針理由	国境通過にかかる手続きの遅延が円滑な国境通過の障害になっていることから、国境における橋のハードの面とソフト面の両方を考慮しないと、流通の効率化という目標が必ずしも達成できないため。
8. 広報効果 (ビ ジビリティ ー)	<p>全般的評価： C (外部有識者による二次評価: C +)</p> <p>詳細評価：開通式時にはジンバブエ、ザンビア両国大統領が出席し、日本国大使も来賓としてスピーチを行ったが、橋にかけられた記念碑のプレートが小さく、走行車両からは殆ど認識できないと思われるため、日本の国旗を明示したジンバブエ側には「ジンバブエ-日本友好橋」、ザンビア側には「ザンビア-日本友好橋」のような看板を立て、長く広報を行うような配慮が建設時に必要であったが、当初計画に盛り込まれてなかった。</p>

9. 被援助国による評価	日本側建設の新橋により大型トラックの通行が可能となり、ジンバブエ・ザンビアの経済に好影響を与えることが期待されることから、日本側支援を高く評価している。
10. 提言・教訓	円滑な国境通過の手続きの共通化、統一化のため、関連職員の訓練をソフトコンポーネントに含めて（又は個別の技術協カプログラムとして実施することにより）国境施設の円滑な運営を支援するのが望ましい。（橋のハードの部分を管理するエンジニアに限らず、税関職員、警察（麻薬・武器取締り）、交通安全、HIV/AIDS啓発等も含む）
11. その他	