

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：在ザンビア日本国大使館 | |
| 国名：マラウイ共和国 | 案件名：マンゴチ橋架替計画 |
| E/N署名日：1999/6/3 | 供与限度額：13.39億円(国債3年) |
| 先方実施機関：公共事業供給省 (現：運輸・公共事業省) | 完了日：2001/12/14 |
| 他の関連協力：無償資金協力「道路整備計画」1982 無償資金協力「道路整備計画」1984 無償資金協力「道路整備資材供与計画」1989 | |
| 1. 案件の目的 | <p>旧マンゴチ橋は、木床板の往復1車線を有するのみであり、加えて、その耐荷力は低く、通貨車輛の重量を7t以下と制限していた。</p> <p>そのため、旧マンゴチ橋は、モザンビークのナカラ港へと続くナカラ回廊のマラウイ国道3号線上に位置する重要な国際幹線としてのみならず同国の東部地方経済を支える国内幹線として期待されていたにも拘わらず、将来の交通需要に対応できるものではなかった。</p> <p>上記の事情に鑑み、将来の交通需要に見合うようマンゴチ橋の耐荷力を強化するとともに2車線化をはかり、マラウイの経済活動を活性化することが目的とされた。</p> |
| 2. 案件の内容 | マンゴチ橋の架替(橋梁延長220m)及び両側の接続道路を含めた総延長545mの敷設 |
| 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：</p> <p>①我が国の対マラウイ援助重点分野の一つとして電力・通信・運輸等の経済基礎インフラ整備に対する支援を打ち出しており、右政策に合致している。</p> <p>②マラウイでは、2000年に「長期開発計画(Vision2020)」が策定された。その中では、インフラ開発が主な目標とされている。また、1996年度から1999年度間の各セクターの具体的な達成目標がマラウイ政府と世銀及びIMFの間で合意されており、その中でインフラに関しては、交通輸送の効率化を図るため、モザンビークのナカラへの道路・鉄道輸送の改善を図り、国際輸送コストの低減を期すことが強調されている。</p> <p>③本件対象地域の人口は130万人であり、これはマラウイの人口全体の約10%に相当する。旧マンゴチ橋の周辺地域住民の利用に関しては、1998年の調査時点で歩行者(4,362人/日)、自転車(2,154台/日)と非常に多く、彼らの生活にとって非常に重要な橋である。また、橋の架替による地域振興も期待された。</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：</p> <p>本件により架け替えられたマンゴチ橋は、2車線で歩道もあり、またアスファル</p> |

| | |
|---------------------|--|
| | <p>ト舗装等により、旧マンガチ橋と比べると車輛及び歩行者の通行面での大幅な改善が行われた。そのため、歩行者の安全性も高まり、自動車、自転車も対面通行し、待ち時間なしで速度を落とさず通行しており、適切な施設であると考えられる。</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：</p> <p>B/D調査報告書において想定されている効果は、走行車輛の走行便益であるが、橋が2車線となり、アスファルトの敷設によって耐荷力も改善されたため、走行時間、燃料等の維持費の節約に繋がっていることは明らかである。ただし、この点については、マラウイ政府側には正確なデータがなく、その効果を定量的に特定することは困難であった。</p> |
| 6. インパクト（上位目標への影響等） | <p>全般的評価：C（外部有識者による二次評価：B-）</p> <p>詳細評価：</p> <p>本件実施による間接的な効果として、最もマラウイに近い外港であるモザンビークのナカラ港から道路輸送の円滑化及び同港へと至る国道3号線の国際道路としての機能強化が見込まれていた。しかし、現在マラウイ側の国道3号線からナカラ港へと繋がるモザンビーク側の国道8号線については、これまでも世界銀行や我が国の支援により整備が進められてきたものの、まだ数区間において整備がされていないため交通車輛は2006年2月の調査時点で約500台/日と需要予想を下回っており、国際道路としての効果が十分に発揮されていない状況である。モザンビーク側では国道8号の修復を引き続き進めており、修復に伴い今後は当初予想の交通需要と物流の増加が見込まれる。</p> |
| 7. 自立発展性・さらなる改善の余地 | <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：</p> <p>橋の維持・管理は、現在では国家道路庁（NRA：National Road Authority）が行っており、ガソリン税によって予算を確保して適切に行われている。上位目標である自動車の通行量が増え、物流が促進され、経済活動が振興されるためには、モザンビーク側の努力に因るところが大きく、マラウイ政府としては来るべき需要の増加に備えて今後も適切に維持・管理することが重要である。</p> |
| 8. 広報効果（ビジビリティー） | <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：</p> <p>マンガチ側の橋の袂には、建設終了時に我が国からの援助で本件橋が建設されたことを示す記念碑が建てられ、また、橋の欄干には我が国が供与したことを示す銘板が刻まれており、地元住民には広く知られている。</p> <p>しかし、通行する自動車から認識することは困難であり、地域住民を除く一般の認知度は高くないものと思われる。</p> |
| 9. 被援助国による評価 | <p>本件実施により、地元住民の交通の利便性が大幅に改善された。マラウイ政府としては、マンガチ橋のある国道3号線は、モザンビークのナカラ港及びベイラ港へ抜ける国際幹線として、今後大きな経済効果をもたらすものと期待し、重視し</p> |

| | |
|-----------|---|
| | <p>ている。</p> <p>そのため、運輸・公共事業省とマラウイ国内の道路の維持・管理を行っている国家道路庁（NRA：National Road Authority）が連携して、今後も適切に維持管理されるよう努めたい。</p> |
| 10. 提言・教訓 | <p>案件選定段階（予備調査・B/D調査）で確認すべき事項</p> <p>a) 当初計画が有効であったか：本件は、マラウイ政府の悲願である国際輸送コストの低減に資するものであり、有効であった。</p> <p>b) 準備に不足がなかったか：施設・機材は問題なく供与・建設されており、準備に不足はなかった。</p> <p>c) 案件の背景調査（セクター、地域）が十分になされてきたのか：本件は、マンガチ橋に繋がるマラウイ側の国道3号線改修及びモザンビーク側の国道8号線改修を前提に実施された案件である。しかし、モザンビーク側のナカラ港へと続く国道8号線改修の遅れにより、完工から5年経った現在でも当初期待されていた効果が十分に発現されていない。我が国としては、マラウイ政府を通じモザンビーク政府による国道8号線整備が加速されるよう、引き続き申し入れていく方針である。一方、国際幹線インフラ整備案件については調査において、周辺国の関連事業の実施可能性、進捗状況も十分に検討の上適切な目標設定を行う必要があると考えられる。</p> |
| 11. その他 | <p>特になし。</p> |