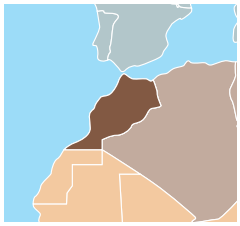
中東 モロッコ



高速道路建設事業
カサブランカ市南部バイパス建設事業

高速道路建設により、カサブランカ市周辺地域の経済開発の促進に貢献

【外部評価者】
三州技術コンサルタント株式会社　坂入 ゆり子／川畑 安弘

レーティング

有効性・インパクト	b	総合評価 B
妥当性	a	
効率性	b	
持続性	a	

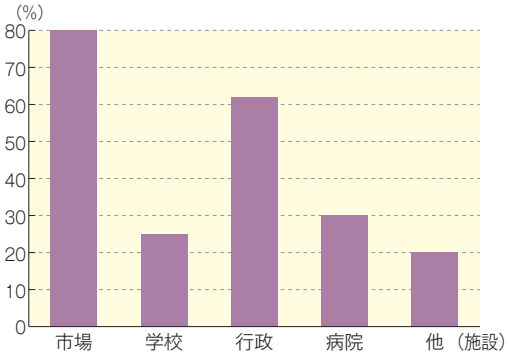
本事業の目的

カサブランカ市南部において交通量の将来的な伸びに対応し、カサブランカ－セタット間の既存道路改修・拡幅・新規高速道路の建設（約56.4km）および、カサブランカ市南部に新規高速道路（約35km）を建設することにより、道路の安全性の向上および物流の高速化をはかり、もって民間投資の環境を整え対象地域の経済開発をいっそう促進する。

借款契約概要

■承諾額／実行額：
①高速道路建設事業：
95億6800万円／75億1400万円、
②カサブランカ市南部バイパス建設事業：
70億4600万円／47億9300万円
■借款契約調印：①1997年12月、②1998年6月
■借款契約条件：①金利2.7%、返済30年（うち据置10年）、一般アンタイド［コンサルティングサービス部分は、金利2.3%、返済30年（うち措置10年）、一般アンタイド］
②金利2.2%、返済30年（うち据置10年）、一般アンタイド［コンサルティングサービス部分は、金利0.75%、返済40年（うち据置10年）、部分アンタイド］
■貸付完了：①2003年5月、②2005年9月
■実施機関名：モロッコ高速道路公団（ADM）
■WEBページURL：http://www.adm.co.ma

事業によってアクセスの改善が実感できた施設



［出典］受益者調査

本事業実施による効果（有効性・インパクト）

カサブランカ－セタット高速道路のカサブランカ市に近い区間での年平均日交通量はほぼ計画どおりか、予測値を上回っている。20km以遠では交通量はきわめて少ないが、これは、2005～2006年時点では、南部の主要都市であるマラケシュまでの区間が未開通であることが影響している。一方、南部バイパスについては、実績交通量は予測値の45%～70%に留まっている。ひとつの理由は、並行しているカサブランカ－ラバト高速道路において、現時点では渋滞が発生しておらず、交通容量上、余裕があることが挙げられる。

受益者調査を行ったところ、回答者の51%が事業の経済効果を評価している。また回答者の88%は道路改良によって家庭収入が増加したと感じており、78%が市場へのアクセス改善を、60%が行政へのアクセスが向上したと感じている。本事業の実施により一定の効果発現が見られ、有効性は中程度である。

妥当性

1991年策定の高速道路整備マスタープランで、本事業対象区間を含む区間は特に優先度が高く2004年の完成を目標に実施することが決定されていた。また、事後評価時点でのモロッコ政府の2大開発目標のうち、ひとつは、投資環境の整備である。本事業の実施は審査時および事後評価時ともに、開発ニーズ、開発政策と十分に合致しており、事業実施の妥当性は高い。

効率性

本事業は、事業費については計画内に収まったものの、期間が計画を大幅に上回った（両事業合わせ計画比241%）ことから、効率性についての評価は中程度と判断される。遅延の理由としては、当初の実施計画が過少に見積もられたことのほかに、設計・工事変更さらに用地取得に想定以上の時間を要したこと等が挙げられる。

今後の展望（持続性）

本事業は実施機関の能力および維持管理体制ともに問題なく、高い持続性が見込まれる。現在は、供用開始後、数年しか経過しておらず、簡単な日常維持管理作業のみ実施されているが、5～10年以内に大規模修復工事が必要となった際、十分な財源が確保できるかが課題である。

結論と教訓・提言

以上より、本事業の評価は高いといえる。審査時点では、両事業とも用地取得・住民移転に大きな問題は生じないと予測されていたが、用地取得にともなう地域分断が発生し、追加横断施設の建設等の対策が必要になった。教訓として、用地取得・住民移転については、地域住民への情報開示および十分な事前協議を通じて住民の理解を得ることが挙げられる。