

事業事前評価表

国際協力機構アフリカ部南部アフリカ第一課

1. 案件名（国名）

国名：マラウイ

案件名：国道1号線南ルクル橋架け替え計画

(The Project for Replacement of South Rukuru Bridge on the Main Road M001)

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における運輸交通インフラセクターの現状と課題

マラウイは南北に細長く、周囲をタンザニア、ザンビア、モザンビークに囲まれた内陸国である。タザーラ回廊（ダルエスサラーム港：タンザニア）、ナカラ回廊（ナカラ港：モザンビーク）、ベイラ回廊（ベイラ港：モザンビーク）及びダーバン港（南アフリカ共和国）に輸出入を依存しており、長い輸送距離、各回廊や国内のインフラ整備の遅れが輸送コストを押し上げ、結果として国内産業の競争力低下を招いており、運輸交通セクターの計画的な整備が急務となっている。

国道1号線は、タンザニアとの国境の街、ソングェからモザンビーク国境マルカまで続く、マラウイを南北に縦断する全長1,108kmの基幹道路であり、国内物流において重要な役割を担うばかりでなく、タンザニア、モザンビーク、ザンビア、南アフリカとの物流を支える国際幹線道路としての役割も持つと言われている。しかし、この国道1号線上に位置する既存のルクル橋は、国道1号線上であるにも関わらず一車線で交通のボトルネックとなっており、築30年の老朽化も進み、雨季の洪水による橋脚の損傷も激しく、早急な架替えが課題となっている。

(2) 当該国における運輸交通インフラセクターの開発政策における本事業の位置づけ

マラウイ政府は、貧困削減手段として、持続可能な経済成長とインフラ開発により経済成長を確保するために、2006年7月～2010年11月の同国における包括的戦略として、2006年に「マラウイ成長開発戦略（Malawi Growth and Development Strategy:MGDS）」を策定した。MGDSは、インフラ開発を含む「6つの重点分野」と「5つの主要テーマ」から構成されており、目標達成に至る戦略と中長期達成目標を示している。MGDS構想における道路セクターの戦略としては、同国の現在の道路交通の必要性を満たすために、主要な回廊において安全で効率性が高く、経済的な交通サービスを確立することに焦点が当てられている。

(3) 運輸交通インフラセクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

TICADIV 横浜行動計画においてもインフラ網の整備が不可欠であるという共通認識が得られており、我が国は広域インフラ支援に重点的に取り組んでいくこととしている。マラウイは地理的にも国際回廊との関連性が高いため、周辺諸国の運輸交通インフラ整備状況を踏まえながら重点協力内容を絞るとともに、大型案件を実施する当該分野のリードドナーである EU 等との連携も念頭において協力内容を検討する。

- ・ マンゴチ橋架け替え計画 (2001 年度) 13.96 億円
- ・ バーサリマ間国道 5 号線橋梁架け替え計画 (2006 年度) 6.91 億円
- ・ ブランタイヤ市道路網整備計画 (2007 年度) 11.55 億円

(4) 他の援助機関の対応

(欧州連合による無償資金協力)

- ・ 国道 1 号線の定期的な整備事業に対する支援 (2006-2010 年度)
- ・ 運輸・交通事業・住宅省、道路公社等への専門家派遣 (10 名) を通じたキャパシティディベロップメント支援 (2007-2009 年度)

(世界銀行による有償資金協力)

- ・ 国道五号線に対するインフラパッケージ支援 (2007-2011 年度)

3. 事業概要

(1) 事業の目的 (協力プログラムにおける位置づけを含む)

北部ルンピ地区において、主要幹線道路上のルクル橋を架け替えることにより、円滑な交通の確保、交通上のボトルネックの解消を図る。本プロジェクトは、マラウイに対する我が国の援助重点分野「インフラ開発」に位置づけられる。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

北部ルンピ地区 南ルクル橋

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

南ルクル橋及びその取付け道路、護岸・護床工の建設

2) コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネントの内容

詳細設計、施工監理。

(4) 総事業費/概算協力額

総事業費 8.93 億円 (概算協力額 (日本側) : 8.83 億円、マラウイ側 : 0.1 億円)

(5) 事業実施スケジュール (協力期間)

2010 年 4 月～2013 年 3 月を予定 (計 36 ヶ月。詳細設計、入札期間を含む)

(6) 事業実施体制 (実施機関/カウンターパート)

主管官庁 : 運輸・公共事業省 (Ministry of Transport & Public Works)

実施機関：道路公社 (Roads Authority :RA)

(7) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類：B

幹線道路に架かる橋を架け替える案件であり、限定的だが環境・社会への望ましくない影響が考えられる。

② 影響と緩和・軽減策：特筆事項なし。

2) 貧困削減促進：駐車帯の設置により、既存橋周辺で商売を営むベンダー達の小規模商業機会が維持される。

3) ジェンダー：特になし。

(8) 他援助機関等との連携・役割分担

特になし。

(9) その他特記事項：特筆事項なし。

4. 外部条件・リスクコントロール

(1) 事業実施のための前提条件

特になし。

(2) プロジェクト全体計画達成のための外部条件

- ・ 物価が急激に高騰しない。
- ・ 想定外の大洪水、大地震等の自然災害が発生しない。
- ・ マラウイの治安・政情が悪化しない。

5. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

特になし。

6. 評価結果

以下の内容により本案件の妥当性は高く、また有効性が見込まれると判断される。

(1) 妥当性

内陸国であるマラウイにとって、南北を縦断する国道 1 号線は国内・外の物流において非常に重要な役割を担っており、交通のボトルネックになっている本橋梁の架替えの必要性が認められる。

(2) 有効性

1) 定量的効果

| 指標名 | 基準値 (2009 年) | 目標値 (2013 年)【事業完成年】 |
|---------------------|--------------|---------------------|
| 橋梁通行可能な車両重量の増大 (トン) | 16.3 | 43 |
| 平均走行速度の上昇 (km/h) | 10 | 60 |

2) 定性的効果

物流の促進を通して、東南部アフリカにおける地域開発に貢献する。

7. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる主な指標

6. (2) 1) のとおり。

(2) 今後の評価のタイミング

・事後評価 事業完成3年後

以 上