無償用

事業事前評価表

国際協力機構中南米部中米カリブ課

１．案件名（国名）

国　名：ニカラグア

案件名：サンタフェ橋建設計画

The Project for Construction of Santa Fe Bridge

２．事業の背景と必要性

(1) 当該国における運輸セクターの開発実績（現状）と課題

ニカラグアは中米地域のほぼ中央に位置する、中米・カリブ地域でハイチに続く貧困国である。同国では国家の経済状態、自然災害及び内戦の後遺症により橋梁を含む道路インフラの建設状況が不十分であり、物流に大きな支障をきたしており、道路・橋梁の舗装率は中米地域各国のうちで最も低い。加えて毎年のように発生する洪水の影響で幹線道路や橋梁が被害を受けるなど、輸送アクセスの悪さが経済社会発展の妨げになっている。

本橋梁建設予定であるアコヤパ～サン・カルロス～コスタリカ国境街道（以下「ア」街道）はニカラグア中央の農業地帯を縦断する唯一の幹線道路であり、太平洋回廊[1]を補完し、北はホンジュラス首都のテグシガルパから南はコスタリカ首都のサンホセに通じるものである。アコヤパから北は舗装が完了しているが、貧困層の多いアコヤパから南はほとんど未舗装の状態である。

(2) 当該国における運輸セクターの開発政策と本事業の位置づけ

同国は 2008 年に「国家人間開発計画（2008～2012）」を策定しているが、「道路や橋梁等経済インフラ基盤の整備」は生産性向上の重要な手段として位置づけられている。また「国家運輸計画（2001～2020）」では全国の道路施設の改善を目指しているが、同計画においても「ア」街道の整備およびサンタフェ橋の建設が挙げられている。加えて本案件は中米地域のインフラ統合を目指すプロジェクトメソアメリカ計画とも整合性がある。

(3) 運輸セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

本案件は我が国外務省が策定した「国別援助計画」において、重点分野の（二）道路・交通インフラ整備に位置づけられる。JICA では、貧困問題の解決に必要な経済成長を達成するための投資促進、生産力増強、輸出振興には、経済インフラの整備が不可欠との認識から、当該セクターへの支援を展開してきた。具体的実績としては「道路保守整備計画（1991－1992）」、「主要国道橋梁架け替え計画」（第一次 1994-1997・第二次 1998-2000）、「主要幹線道路橋梁架け替え計画」（2000-2001）、「国道 7 号線主要橋梁架替計画」（2006-2008）などがある。

(4) 他の援助機関の対応

ニカラグアにおける運輸セクターの主なドナー機関・国は世界銀行、米州開発銀行（IDB）、中米経済統合銀行、デンマークなどである。米州開発銀行が「ア」街道整備を進めている。

３．事業概要

[1] プエブラ・パナマ計画に基づき、プエブラ（メキシコ）とパナマシティ（パナマ）間を、ラ・リベルタッド（ホンジュラス）やマナグア（ニカラグア）等の中米諸国の太平洋側の都市を通過するように整備されている幹線道路を指す。

(1) 事業の目的（協力プログラムにおける位置づけを含む）
　サンタフェ地区において、コスタリカとの国境沿いに位置するサンファン川に橋梁を新設することにより、国際物流の活性化を図る。
(2) プロジェクトサイト/対象地域名
ニカラグア南東部のコスタリカ国との国境地域「サンタフェ地区」（ニカラグアのリオ・サン・フアン県とコスタリカのアラフエラ県をまたぐ地域）
(3) 事業概要
　1) 土木工事、調達機器等の内容
　　・ サンタフェ橋及びその取り付け道路(高架橋)の建設（全長 230 メートル）
　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
　　・なし
(4) 総事業費/概算協力額：
総事業費約28.35億円（概算協力額（日本側）：28. 29億円（うち詳細設計0.76億円)、ニカラグア側：0.06億円）
(5) 事業実施スケジュール（協力期間）
2010 年 1 月～2013 年 8 月を予定（計 44 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）
　　運輸インフラ省（MTI）
(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
　2) 貧困削減促進：特になし。
　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：IDB は「ア」街道の道路改良事業を融資により実施中であり、本事業は IDB 事業を補完し、大西洋回廊を完結させるものである。
(9) その他特記事項：特になし

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
想定外の大洪水、大地震等の自然災害が発生しない。
詳細設計と案件実施中の施行管理上が滞りなく進む。
(2)プロジェクト全体計画達成のための外部条件
ニカラグア国内の政情・治安が悪化しない。

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
「国家運輸計画（2001～2020)」では全国の道路施設の改善を目指しているが、同計画においても「ア」街道の整備およびサンタフェ橋の建設が挙げられている。加えて本案件は中

米地域のインフラ統合を目指すプロジェクトメソアメリカ計画とも整合性があり、妥当性は高い。

(2) 有効性

1) 定量的効果

指標名	基準値（2009 年）	目標値（2016 年）【事業完成３年後】
渡航可能な輸送重量の増大（最大値、トン）	1.4	40.8
輸送可能交通量の増加（台/日）	480	825
所要時間の短縮（分）	15	0.25

2) 定性的効果

・太平洋回廊を補完・代替する機能を有する大西洋回廊を完結することにより、三国間（ホンジュラス～ニカラグア～コスタリカ）を結ぶ国際輸送回廊上の物流車両ならびに貨物輸送量が増大し、三国間のみならず、中米諸国間の流通及び経済関係の維持・発展に資する。

・本件整備をあわせ「ア」街道が開通し、通年の安定した旅客、貨物の輸送路が確保されることで、街道沿道地域の経済振興が実現し、もってニカラグアの社会・経済活動の活性化がなされる。

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