

事業事前評価表

国際協力機構アフリカ部計画・TICAD 推進課

1. 案件名（国名）

国名：ルワンダ共和国・タンザニア連合共和国

案件名：ルスモ国際橋及び国境手続円滑化施設整備計画

The Project for Construction of Rusumo International Bridge and One Stop Border Post Facilities

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国におけるインフラセクターの開発実績（現状）と課題

東アフリカ共同体（East African Community、以下「EAC」）が主導する East Africa Trade and Transport Facilitation Project のもと、東アフリカ地域の主要国際回廊である北部回廊（ケニアのモンバサ港からウガンダを経てルワンダに至る国際幹線）及び中央回廊を中心に、EAC 各国では国境通過交通の利便性向上に向けた取り組みが進んでいる。本計画の対象となる中央回廊はタンザニア連邦共和国（以下、「タンザニア」）ダルエスサラーム港からビクトリア湖の南側を回り、ルスモ橋を含む国境を通過し首都キガリに達する全長 1,463km の国際幹線である。ダルエスサラーム - ルスモ区間は舗装整備済みであり、路面状況は一定の水準にある。ルワンダ共和国（以下、「ルワンダ」）内においては、一部老朽化が確認されるものの、国境からキブンゴまでの区間は簡易舗装、キブンゴからキガリまでの区間は舗装整備済みである。しかしながら、国境域において、現存するルスモ橋は一車線かつ老朽化による軸重制限もあり、交通量増加に対応できておらず、また、越境時には煩雑な手続きを要する。従い、国境域においてルスモ橋の架け替えと国境施設の整備による越境時間の短縮が中央回廊における物流促進のための喫緊の課題となっている。とりわけ、内陸国であるルワンダにとっては、ケニアに抜ける北部回廊の代替路線として重要な位置づけにあり、国境通過の円滑化は重要な政策課題である。

(2) 当該国におけるインフラセクターの開発政策と本事業の位置づけ

ルワンダでは、「運輸セクター政策（Transport Sector Policy）」において貧困削減のための貿易促進を、タンザニアでは、「成長と貧困削減のための国家戦略フェーズ 2 (National Strategy for Growth and Reduction of Poverty II、スワヒリ語で「MKUKUTA II」）」において運輸・交通セクターをはじめとするインフラ分野を重要視しており、本事業は各国政府の開発方針と合致する。

また、EAC の下、加盟各国が国境通過交通利便性向上に向けた取り組みを行っており、同方針にも合致する。

(3) 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

我が国は TICADIV にて、広域インフラ整備の支援、施設整備及び技術協力による越境手続きの円滑化を促進する One Stop Border Post (以下、OSBP)¹ の支援を表明している。ルワ

¹ ワン・ストップ・ボーダー・ポスト（OSBP）とは、出国時と入国時とに別々に行ってきた税関・検疫・出入国管理を両国が共同で行うことで越境手続きをワンストップで済ませる仕組みで、回廊（線）上の物流を促進するために必要な 1 要素（点）。

ンダに対する援助重点分野「経済基盤整備/産業開発」の中で「経済基盤整備・ビジネス振興プログラム」を設定しており、本件は当該重点分野・プログラム内に位置づけられる。タンザニアにおいても、援助重点分野「インフラ」における「国内輸送網の確立支援プログラム」を展開しており、本件は我が国の援助政策に合致する。

(4) 他の援助機関の対応

ルワンダでは、欧州開発基金(EDF)等による幹線道路改修事業が実施されており、キガリからルスモに向かう幹線道路の一部も支援が行われている。タンザニアにおいては、世銀、EDF等により多くの幹線道路整備が行われており、ダルエスサラームからルスモまでの区間もIDA及びEU支援による整備区間を含む。

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)

ルワンダ、タンザニア国境に位置するルスモにおいて、国際橋及びOSBP施設を整備することにより、通過車両の通行規制の緩和、越境手続きの円滑化を図る。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

ルスモ国境

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

① 橋梁建設：ルスモ国際橋(形式：単純合成鋼箱桁、橋長：80m、幅員：9.5m)

② OSBP施設建設：

ルワンダ国側 国境施設

総合管理事務所、貨物検査施設、駐車場等

タンザニア国側 国境施設

総合管理事務所、貨物検査施設、駐車場等

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

設計・施工監理

(4) 総事業費/概算協力額

39.2億円(概算協力額(日本側)：38.0億円、ルワンダ・タンザニア国側：1.2億円)

(5) 事業実施スケジュール(協力期間)

2011年3月～2014年7月を予定(計41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)

監督官庁はルワンダインフラ省、タンザニアインフラ開発省、実施機関はルスモ国際橋及びアクセス道路については、ルワンダインフラ省傘下の運輸開発局(RTDA)、タンザニア道路公社(TANROADS)、OSBP施設については、ルワンダインフラ省、タンザニア建設局が実施機関となる。ただし、本件は、国際橋及び国境施設が対象となるため、施設を利用する他の関係機関間の調整や、両国の協働による運営維持管理の実施が必要となるため、両国政府関係機関の代表による合同技術委員会を設立している。

(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 カテゴリ分類の根拠：旧JICA環境社会配慮ガイドラインを適用。橋梁、アクセス道

路、国境施設等の建設を行う案件であり、重大ではないが、住民移転、樹木伐採等の環境・社会への望ましくない影響が考えられる。

- ③ 環境許認可：各国とも自国のEIA承認が必要。それぞれ2012年5月までに承認予定。
- ④ 汚染対策：施工時の土壌流出、水質汚染等の発生が想定されるが、影響が最小限となるよう施工計画に反映するため、特段の影響は想定されない。
- ⑤ 自然環境面：盛土、切土、用地確保のための樹木の伐採等一定程度的影響はあるが、大規模な影響は無い。先方EIAにおいても確認される予定。
- ⑥ 社会環境面：用地取得に伴う住民移転（両国あわせて6軒）が発生する。当該国法制度及び住民移転計画に基づいた適切な措置により、移転が進められている。
- ⑦ その他、モニタリング：実施機関により、環境影響、住民移転等について実施される見込み。

2) 貧困削減促進

事業実施期間における地域住民への裨益、物流の促進に伴う経済効果による沿線住民への裨益等、地方部の住民への裨益効果が期待でき、貧困削減促進に一定程度資する案件である。

3) ジェンダー

特記事項なし。

(8) 他援助機関等との連携・役割分担

国境手続きの管理、運用は、一定規模のトレーニングが必要なため、別途技術協力を検討することとする。

(9) その他特記事項

特に無し。

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

ルワンダ、タンザニアによる用地取得、EIA手続きを事業実施までに終了すること。

(2) プロジェクト全体計画達成のための外部条件

ルワンダ及びタンザニアにおける治安、政治情勢が急激に悪化しないこと、世界経済の悪化・環境の急激な変化による物資調達への影響が無いこと。

5. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

既往の二国間国境橋の案件（ザンビア・ジンバブエ国境のチルンド橋）において、両国間による合同委員会を設置し、運用・維持管理に係る調整を行っており、本件でも合同技術委員会の設置と国境施設も含めた運用に係る二国間協定の締結（2010年3月署名済み）により、供用後の適正な利用を図る。

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

本事業は2.事業の背景と必要性で記述のとおり、ルワンダ、タンザニアのニーズならびに開発政策と十分に合致している。また、ルスモ橋の整備は橋の交通量増加や煩雑な越境手続きの効率化に資するものであり、中央回廊における物流円滑化にとって不可欠である。ルワンダにとっては内陸国としての港への代替ルート確保の観点からも本件にかかるニーズは高い。

(2) 有効性

1) 定量的効果

指標名	基準値 (2010 年)	目標値 (2017 年)【事業完成 3 年後】
通過車両の軸重制限 (t)	8	20
〃 速度制限 (km/hr)	5	30
通関・越境手続き 手続き箇所	5	2
往復所要時間(時間)	約 14	約 5~10 ^{注)}
輸送所要費用 (ダルエスサラーム港~キガリ往復) (USD/40ft コンテナ)	3,130 (2008 年)	3,050 ※年間約 1.8 百万 USD の削減

2) 定性的効果

- ① 中央回廊における老朽化した橋の交通量制限や煩雑な越境手続き等のボトルネックの解消により、中央回廊全体（港湾、道路等）の整備が加速する。
- ② ボトルネックの解消及び越境手続きの円滑化により、北部回廊を利用している車両（輸送所要経費（往復・現状）4,352USD）の一部が、輸送所要経費の低い中央回廊（輸送所要経費（往復・現状）3,130USD）に迂回することにより、中央回廊を利用する車両数が増加し、現時点では北部回廊に偏重している物流の平準化が図られ、東アフリカ全体の物流が円滑化される。
- ③ ルワンダにとっては、北部回廊（ルワンダ側国境通過貨物：14mi | USD 相当（2007 年））の代替路線が確保されることにより、物流の安定化が図られる。

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