

事業事前評価表

国際協力機構社会基盤部運輸交通グループ

1. 案件名 (国名)

国名：タンザニア連合共和国 (タンザニア)

案件名：全国総合運輸マスタープラン改訂プロジェクト

Project for Revision of Integrated National Transport Master Plan

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における運輸交通セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け

タンザニアは、内陸国6か国を含む8か国と国境を接し、東アフリカ共同体 (EAC) 及び南部アフリカ開発共同体 (SADC) の2つの地域経済共同体に加盟している。さらに、インド洋に面したダルエスサラーム港と、そこを起点とする中央回廊及びダルエスサラーム回廊といった国際回廊を有し、アフリカ内陸国への玄関口として地理的に重要な位置にある。近年は、ダルエスサラーム～ドドマ間の標準軌鉄道 (SGR : Standard Gauge Railway) の運行開始 (2024年) や、港湾・空港の拡張整備など、地域の物流拠点としての機能強化が進められてきた。また、JICAは2011年から2014年にかけて「全国物流マスタープラン策定プロジェクト」(以下「前回マスタープラン」という。)を実施し、2030年を目標年次として港湾、道路、鉄道、航空、原油・天然ガスのパイプライン等を含む輸送網の整備計画策定を支援した。同マスタープランに基づき多くの短期的事業が実施に移されるなど (JICA 事後評価、2017年)、タンザニア政府は前回マスタープランの実施に取り組んできた。

しかしながら、タンザニア国家道路公社が管理する幹線・地方道路の舗装率は約32% (タンザニア国家道路公社、2024年)、タンザニア地方・都市道路局が管理する地方・都市道路では約2% (タンザニア地方道路公社、2022年)にとどまり、降雨期に未舗装区間での通行止めが発生し物流に影響が出ている。ダルエスサラーム港では、船舶の平均沖待ち時間が5.6日 (中央回廊運輸交通調整機関、2022年)に及び、タンザニア鉄道公社の中央鉄道ではインフラの老朽化や、貨車、積載・荷下し設備等の施設の不足により輸送効率が著しく低下している。また、タンザニアの運輸交通セクターは、本土においては公共事業省、大統領府地方自治庁、エネルギー省そして運輸省の計4省庁が所掌しており、交通モードを横断して調整を行うメカニズムが機能していない。その結果、鉄道・道路・港湾など輸送手段毎に異なる行政機関が個別に計画・開発を進めていることから、輸送モード間の分担や連結性が弱く、統合的な運輸交通システムの構築が課題である。また、本土とザンジバルに共通して、農業・鉱業・観光・土地利用など他セクターとの連携や、本土とザンジバルとの間の人及びモノの移動における連結性強化に向けた調整も限定的である。こうした運輸インフラの未整備や関係機関間の調整不足により、タンザニア全体としてその地理的優位性が十分に活かしきれておらず、輸入品価格に占める輸送コストは35~45%に達すると、同国の長期国家計画「タンザニア開発ビジョン2050 (The Tanzania Development Vision 2050)」で分析している。このような課題認識を踏まえ、同国家計画では「繁栄した、公正で包摂的、自立した国家」という国家ビジョン達成するための推進要素の一つとして「統合されたロジスティクス (Integrated Logistics)」を位置づけており、人・モノ・サービスが調和的かつ効率的に移動

可能な運輸交通システムの整備が国家ビジョン達成の鍵とされている。

さらに、前回マスタープラン策定後 10 年以上が経過し、その間にダルエスサラーム市からドドマ市への政府機能移転（2020 年 6 月に移転完了）や SGR の運行開始・ドドマ以西への延長計画、ドドマにおける国際空港の建設など、同国の空間構造に大きく変化も生じている。

こうした背景を踏まえ、全国総合運輸マスタープラン改訂に係る支援が同国政府より要請された。

（２） 運輸交通セクターに対する我が国及び JICA の協力方針等と本事業の位置付け、課題別事業戦略における本事業の位置づけ

「対タンザニア連合共和国国別開発協力方針」（2024 年 4 月）において経済社会開発基盤整備を重点分野の一つとしており、これまで主に道路整備やダルエスサラームの都市交通に係るマスタープラン策定などを中心に協力を展開してきた。本プロジェクトは、タンザニア及び周辺国の経済・社会開発を支える物流・人流インフラの長期的戦略を立てるものであり、上述の方針に貢献するものである。加えて、2025 年 8 月に開催された TICAD 9 の成果文書である「TICAD9 横浜宣言」では、3 本柱の一つである「経済」において、「アフリカの貿易上の潜在性を解き放つ上で効率的な輸送・物流インフラが果たす重要な役割を認識し、道路、鉄道、海上、航空の各輸送形態にわたる持続可能かつ強靱なインフラネットワークへの投資を加速することをコミットする」としている。さらに「『自由で開かれたインド太平洋（FOIP）』のための新たなプラン」の第二の柱「インド太平洋流の課題対処」における強靱性・持続可能性の向上や第三の柱「多層的な連結性」の実現にも貢献するものである。

また、「タンザニア連合共和国 JICA 国別分析ペーパー（2025 年 3 月）」においては、域内の連結性向上、特に北部・中央回廊を一体化した一つの成長リングと捉えて地域連結性強化に取り組むという協力方針が示されている。さらに、JICA の課題別事業戦略であるグローバル・アジェンダ「運輸交通」では、グローバル化により人、モノの移動が増大する中で、運輸交通インフラの連結性、信頼性の向上が課題と分析しており、本プロジェクトはこれら JICA の方針や課題に対応するものである。さらに、JICA は「全国物流マスタープラン策定プロジェクト」（開発調査型技術協力、2014 年）や「キゴマ港改修計画」（無償資金協力、2022 年 2 月 G/A 締結）、「天然ガス利活用能力強化プロジェクト」（技術協力プロジェクト）などを実施してきており、本プロジェクトはこれら全国の輸送網に係る事業や調査の結果も活用することで相乗効果を図るものである。

さらに、本案件はマスタープラン策定を支援することで、経済成長に資する効率的でレジリエントな運輸交通の総合的計画を示すとともに、モーダルシフトにより温室効果ガスの排出削減に寄与する可能性があり、本件実施を通じ、持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals : SDGs）のゴール 9（強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに技術革新の拡大を図る）、ゴール 8（経済成長）及びゴール 13（気候変動対策）に貢献するものである。

（３） 他の援助機関の対応

世銀（港湾、鉄道、バス）や中国（鉄道、ガスパイプライン）、アフリカ開発銀行（鉄道、道路、バス）などが個別の運輸交通インフラ整備や制度改善の支援を行っているが、ザンジバルを含むタンザニア全土の国土構造や将来需要を踏まえた運輸交通全体を包含する戦略的な計画策定支援は行われていない。

3. 事業概要

(1) 事業目的

本事業はタンザニアにおいて全国総合運輸マスタープラン 2050 を作成することにより、港湾・鉄道・道路・空港・パイプライン等の複数の輸送インフラ間の整合性がとれた計画・開発を促進し、国内外の物流・人流の効率化を図ることで、競争力のある回廊の形成と全国ネットワークを整備し、本土及びザンジバルの各国家ビジョン 2050 の達成に寄与する。

(2) 総事業費

5.06 億円

(3) 事業実施期間

2026 年 9 月～2028 年 8 月を予定（計 24 カ月）

(4) 事業実施体制

タンザニア本土運輸省（Ministry of Transport。以下「MOT」という。）及びザンジバルのインフラ・運輸省（Ministry of Infrastructure and Transport。以下「MOIT」という。）を中心として実施する。

(5) インプット（投入）

1) 日本側

①調査団員派遣（合計約 64P/M）：

- 業務主任者／運輸交通政策
- 国土／都市計画
- 産業開発計画
- 道路・アセットマネジメント計画
- 港湾・水海運計画
- 鉄道・施設計画
- 航空・空港計画
- 環境社会配慮・気候変動対応
- 交通調査／需要予測
- 物流計画
- パイプライン計画
- 組織強化
- 官民連携
- 経済・財務分析
- ジェンダー／インクルーシブ
- GIS／データベース

②研修員受け入れ

2) タンザニア側

① カウンターパートの配置

② 案件実施のためのサービスや施設、現地経費の提供

(6) 計画の対象（対象分野、対象規模等）

対象分野：運輸交通全般

対象規模：タンザニア全土（ザンジバル含む）、94.5万平方キロメートル

(7) 他事業、他開発協力機関等との連携・役割分担

1) 我が国の援助活動

開発調査型技術協力「天然ガス普及促進プロジェクト」（2017年～2021年）及び技術協カプロジェクト「天然ガス利活用能力強化プロジェクト（2023年～2026年）において、タンザニアにおける天然ガス利活用促進のためのマスタープランの策定と更新を支援している。ここで検討されたガス輸送の全国パイプライン網の整備計画を本プロジェクトで策定するマスタープランでも活用する。加えて、令和5年度補正グローバルサウス未来志向型共創等事業委託費「カッパーベルトを中心とした重要鉱物サプライチェーン分野マスタープラン策定等調査事業」（経済産業省、2024年～2026年）においてザンビアやコンゴ民主共和国からアフリカ各方面の港への鉱物資源の輸送ルートを調査中である。さらに、「アフリカ地域（広域）Food Basket 構想に基づく強靱な食料システムの構築の実現に向けた情報収集・確認調査」（2025年～2026年）を実施中であり、EAC域内でのコメ流通における物流インフラの整備状況や課題を分析している。実施中の「アフリカ地域空港・航空管制分野のトランスポートネットワークにかかる情報収集調査」（2025年～2026年）において、タンザニア含むアフリカ各国の空港のインフラ整備及び航空安全の向上に関する課題を整理している。これら調査結果も本プロジェクトで策定するマスタープランで活用する。また、無償資金協力「キゴマ港改修計画」（2022年GA締結）により中央回廊上に位置するキゴマ港の改修が進められており、同港を最大限活用した輸送網の計画を検討する。加えて、現在アフリカ諸国が推進するアフリカグリーン産業イニシアティブ（AGII）関連の回廊マスタープラン調査も検討されている。

これら既往事業・調査の成果を本プロジェクトで作成する全国総合運輸マスタープランに集約することで、エネルギー・鉱物資源・食料等の全国的な輸送効率の向上や、競争力のある回廊の形成を通じた広域経済連携の促進、資源・食料の安定供給等の効果創出を図る。

2) 他の開発協力機関等の援助活動

2.(3)に記載のとおり、国土構造や将来需要を踏まえた全国の運輸ネットワークの観点から運輸交通全体を包含する戦略的な計画策定支援は行われていない。他方で、マスタープランで提案されるプロジェクトの実施促進のため、マスタープランの策定段階から他の開発協力機関等との情報共有を図り、同プランに基づいた新規プロジェクトの形成及び実施に繋がるよう働きかけを行う。

(8) 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：本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2022年1月公布）上、セクター特性、事業特性及び地域特性に鑑みて、環境への望ましくない影響が重大でないと判断されるため。

③ 環境許認可：本格調査で確認

④ 汚染対策：本格調査で確認

⑤ 自然環境面：本格調査で確認

⑥ 社会環境面：本格調査で確認

⑦ その他・モニタリング：本格調査で確認。なお、詳細計画策定調査では、カテゴリ分類に基づき予備的スコーピングを実施し、その結果に基づき本格調査の環境社会配慮調査の TOR 案を作成し、合意済み。また、環境社会配慮調査の結果が、プロジェクトの計画決定に適切に反映されることについて、相手国実施機関等の関係者から基本的な合意を得ている。

2) 横断的事項：

タンザニアは「国が決定する貢献（Nationally Determined Contribution、以下「NDC」という。）」を、NDC2021として、2021年7月に更新しており、2030年までに経済全体のGHG排出量を気候変動分野における特段の対策のない自然体ケース（Business-As-Usual）シナリオと比較して30～35%削減する目標を掲げている。本プロジェクトは、交通混雑の緩和や、トラックから鉄道、パイプラインへのモーダルシフトといった効率的な輸送により温室効果ガスの排出削減に寄与し、気候変動緩和策に資する可能性があり、タンザニアのNDCと整合している。また本案件では気候変動に起因する洪水や斜面崩壊等へのレジリエンス強化を含めたインフラ整備の提案をマスタープランに取り込むことを想定していることから、気候変動適応策に資する可能性があり、インフラと防災を適応策の重要なセクターとしている同国のNDCに貢献する。

3) ジェンダー分類：

【ジェンダー案件】「GI（S）ジェンダー活動統合案件」

<活動内容/分類理由>

詳細計画策定調査にて、旅客輸送におけるハラスメントの発生や、設備が不十分であること等により女性、高齢者、障がい者、その他の社会的弱者を含む多様な利用者にとって安全性や快適性に課題があることを確認するとともに、女性の物流産業への参画や働く上での障壁があり、将来の同国の物流を支える人材の育成の観点からは改善すべきであることを合意した。これを踏まえ、本案件のアウトプットであるマスタープランの文書中で、ジェンダー課題の分析結果とこれらのジェンダー課題に対応するための提言を盛り込むことで合意したため。

(9) その他特記事項

特になし。

4. 事業の枠組み

- (1) インパクト（事業完了後、提案計画により中長期的に達成が期待される目標）
 全国総合運輸マスタープラン 2050 に基づき、港湾・鉄道・道路・空港・パイプライン等の複数の輸送インフラ間の整合性が取れた計画・開発が促進されることで、国内外の物流・人流の効率化を図ることにより、競争力のある回廊の形成と全国ネットワークワークを整備し、本土及びザンジバルの各国家ビジョン 2050 の達成に寄与する。
- (2) アウトプット
 ・全国総合運輸マスタープラン 2050 が作成される。
- (3) 調査項目
- 1) タンザニアの全国運輸交通に関する現状・課題の分析及びマスタープランの前提となる需要予測と国土構造フレームワークの検討
- ① 現状・課題分析
- ・ タンザニア及び周辺国の基礎情報収集及び現状整理
 - ・ 産業開発の現状整理
 - ・ 運輸交通開発の現状整理
 - ・ 組織制度の現状整理
 - ・ 運輸交通におけるジェンダー主流化に関する現状整理
- ② 経済社会フレームワークの設定
- ③ 交通需要予測の実施
- ④ 国土構造フレームワークの設定
- 2) 全国総合運輸マスタープラン 2050 の作成
- ① モノ・人の円滑な流れを実現する、将来の国土構造を踏まえた全国スケールの運輸交通インフラ整備の提示
- ② 物流・旅客流動を支える制度・運用面の整備の方向性の提示
- ③ 各運輸交通モードの計画の調整枠組みの改善、政府の組織体制の強化に関する提案
- ④ 戦略的環境アセスメントの実施／気候変動対策に関する提案
- 3) マスタープランの策定や実現に向けた政府関係者の能力強化
- ① 各運輸交通モードの計画策定・運用に関わる政府関係者の計画策定能力強化に向けた研修の実施
- ② 民間企業の意見を取り入れるためのマスタープラン普及セミナーの実施

5. 前提条件・外部条件

- (1) 前提条件
 特に無し
- (2) 外部条件
 タンザニアの運輸交通政策に大きな変更が生じない。
 MOT や MOIT 等、省庁間及び関係機関間の権限が変更されない。
 タンザニア連合共和国政府とザンジバル革命政府との関係に大きな変更が生じない。

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

タンザニア「全国物流マスタープラン策定プロジェクト」(開発計画調査型技術協力)の事後評価

(2017年)では、作成されたマスタープラン活用の効果を検証するため、輸送時間・コスト、車両通行量、貨物輸送量、貨物収入等の指標を設定し、全事業が完了した際に測定することで、事業成果を定量的に示すことができ、予算確保のために財務当局を説得するのに効果的であったと提言している。

本事業では上記提言を踏まえ、マスタープランが目標とする定量的指標を設定し、計画の進捗に合わせてマスタープランの効果を測定できるようにする。

7. 評価結果

本事業は、タンザニアの長期国家政策や開発課題並びに我が国及び JICA の協力方針・分析に合致し、マスタープランの策定を通じて国内外の物流・人流の効率化を図ることにより、競争力のある回廊の形成と全国運輸ネットワークを強化するものであり、SDGs ゴール 9 (強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに技術革新の拡大を図る)、ゴール 8 (経済成長) 及びゴール 13 (気候変動対策) に貢献すると考えられることから、事業の実施を支援する必要性は高い。

8. 今後の評価計画

(1) 事後評価に用いる基本指標

(マスタープランの活用状況)

- 1) 本事業完了 3 年後までに、全国総合運輸マスタープラン 2050 における提案内容が、本土及びザンジバルの 5 か年開発計画に反映されている。
- 2) 全国総合運輸マスタープラン 2050 で設定した定量的指標に基づき、関係機関が計画の進捗をモニタリングしている。

(2) 今後の評価スケジュール

事業開始 6 か月以内 ベースライン調査

事業完了 3 年後 事後評価

以上