

2014 年 10 月 28 日

1. 基本情報

- (1) 国名：インド
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名
北東州一帯(アッサム州、マニプール州、メガラヤ州、ミゾラム州、ナガランド州、トリ
プラ州)
- (3) 案件名：北東州道路網改善計画(North East Connectivity Improvement Project)
- (4) 事業の要約：インド北東州において国道を整備することにより、同地域内及び域外と
の連結性を改善するもの。

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における道路セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け

インドにおいて、道路は、鉄道と並び、国内の物流の大部分を支える重要な輸送手段であり、運輸部門のうち 85%の旅客輸送、60%の貨物輸送を担っている。こうした中、経済成長の著しい同国では、平野部において主要幹線道路をなす国道整備が進む一方、財政的かつ技術的な課題から、山岳部の国道整備は遅れた状況となっている。とりわけ北東州については、他地域と比較して山岳部が多く、全道路の舗装率が 28.5%(全国平均:63.4%)、国道における2車線以上道路の比率が 53.0%(同 77.9%)と整備が遅れている。多雨地域(例としてメガラヤ州の一部では 10,000mm 強の年間降水量)という自然環境もあり、多発する土砂災害による通行止めが物流のボトルネックとなり、北東州の経済発展を妨げる一因となっている。対象地域の一人当たり GDP(2010-2011 年)は 34,405 インドルピーと、全国平均の 59,606 インドルピーと比較して低く、この地域の経済発展を促進するためには、経済活動の基盤となる域内道路網改善が必要となっている。また、昨今、経済活動の拡大の観点等から、近隣国との国境を越える交通の円滑化による連結性向上の取り組みが活発化しているが、本事業はこれにも寄与するものである。

インド政府は上記の課題に対応するため、第 12 次 5 か年計画(2012 年 4 月～2017 年 3 月)において、北東州における特別プログラム(Special Accelerated Road Development Programme for North-East)による、地域内主要都市間の国道整備を掲げている。また、モディ新政権においても北東州の開発、特に道路網の整備は重点政策の一つとなっており、本事業もその中に位置づけられるものである。

本事業を通じて同地域内及び域外とのアクセスが改善され、同地域の経済開発が後押しされるとともに、地域住民のライフライン確保にも資することが期待される。

(2) 道路セクターに対する我が国の協力方針等と本事業の位置付け

我が国の対インド国別援助計画(2006 年 5 月)では、重点目標として「経済成長の促進」を定め、運輸セクターへの支援を行うこととしており、本事業はこの方針に合致するものである。

(3) 他の援助機関の対応

アジア開発銀行が本件事業対象地域において、州道を主な対象とする道路改良事業を、また、世界銀行が対象地域内ミゾラム州の州道改良事業を実施している。

(4) 本事業を実施する意義

本事業は、インドの開発課題、インド政府の開発政策、我が国の援助方針に合致することから、本事業の実施を支援する必要性及び妥当性は高い。

なお、本年9月の日印首脳会談において、両首脳は、インド北東州における連結性と開発の促進に向けた日本の協力を確認した上で、日本として、インド北東州における道路連結性事業を含むあり得べき協力を特定するための調査を行う旨、発表しており、本事業は外交上も非常に重要な意義を有する。

3. 事業概要

(1) 事業概要

① 事業の目的

本事業はインド北東州において国道(橋梁含む)の改良及び新設を行うことにより、同地域内及び域外との連結性向上を図り、もって同地域の経済開発に寄与するものである。

② 事業内容

- 1) 既存道路 8 区間の道路改良(計 1,242km: 拡幅、線形改良、斜面对策等含む)
- 2) 既存橋梁 2 か所の補修(2.5km と 350m)
- 3) 橋梁 1 か所の新設(橋梁部: 9.5km、取付け部: 10km)
- 4) コンサルティングサービス(詳細設計、入札補助、施工監理等)

③ 他の JICA 事業との連携: 山岳道路の維持管理に関する技術協力が要請される予定であり、実現すれば、建設される山岳道路の維持管理能力向上に寄与する見込み。

(2) 事業実施体制

- ① 借入人: インド大統領(President of India)
- ② 事業実施機関/実施体制: 道路交通省(Ministry of Road Transport and Highways)
- ③ 他機関との連携・役割分担: 特になし
- ④ 運営/維持管理体制: ②に同じ

(3) 環境社会配慮

- ① カテゴリ分類 ☒A ☐B ☐C ☐FI
- 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」に掲げる影響を及ぼしやすいセクター(道路、橋梁)に該当するため。

(4) 横断的事項

気候変動の影響により、今後、増加・規模拡大が予想される土砂災害に対応する設計とすることにより、気候変動への適応に貢献する。詳細は協力準備調査で確認する。

(5) その他特記事項

多雨山岳地帯という日本と似た自然条件にある地域での道路改良工事であり、特に斜面災害対策に本邦技術活用条件適用の可能性がある。詳細は協力準備調査で確認する。

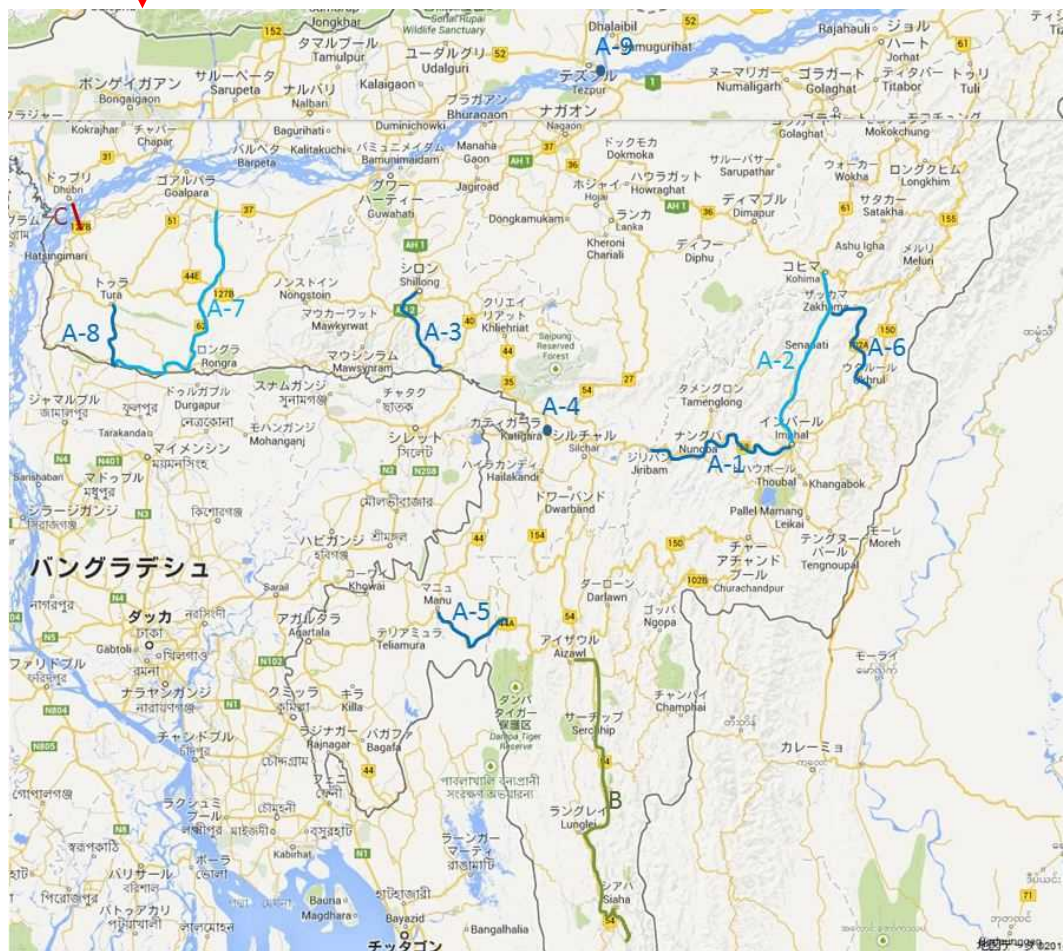
4. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

過去のインドにおける道路案件では、受注者がリスクを負う形となる請負契約で発注される場合が多いが、特に山岳道路工事では事前予測困難なリスクが多く、かかる発注条件では入札が不成立となり、事業が停滞する可能性がある。そのため、契約形態についてインド側と協議が必要である。

以 上

[別添資料] 地図

(インド全国地図)



	区間	延長 (km)	事業費 (億円)	工事概要
A-1	<u>Imphal</u> to <u>Jiribam</u> (NH-53)	220	272.0	既存道改善
A-2	<u>Imphal</u> to <u>Kohima</u> (NH-39)	126	212.5	既存道改善
A-3	<u>Shillong</u> to <u>Dawki</u> (NH-40) <u>Dawki Bridge</u>	80	34.0	既存道改善 橋梁建設
A-4	<u>Badarpurghat Bridge</u> (NH-44)	0.35	62.9	橋梁建設
A-5	<u>Manu</u> to <u>Simlung</u> (NH-44)	112	190.4	既存道改善
A-6	<u>Ukhrul</u> to <u>Tadubi</u> (NH-102A)	115	195.5	既存道改善
A-7	<u>Dudhanal</u> to <u>Dalu</u> (NH-62)	208	353.6	既存道改善
A-8	<u>Tura</u> to <u>Dalu</u> (NH-51)			既存道改善
A-9	<u>Koliabhomora Bridge</u> (NH-37)	2.5	12.9	橋梁補修
B	<u>Aizawl</u> to <u>Tuipang</u> (NH-54)	381	646.0	既存道改善
C	New Bridge between <u>Dhubri</u> to <u>Phulbari</u>	20	340.0	橋梁建設
Total		1,265	2,319.8	