

1. 基本情報

- (1) 国名：リベリア共和国
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：モンセラード県モンロビア
- (3) 案件名：モンロビア首都圏ソマリアドライブ復旧計画フェーズ 2(The Project for Reconstruction of Somalia Drive in Monrovia Phase 2)
- (4) 事業の要約：本事業は、モンロビア首都圏幹線道路ソマリアドライブにおいて、既存 2 車線の改修工事を実施することにより、対象道路の円滑かつ安全な道路交通の確保を図り、もってモンロビア首都圏のインフラ整備に寄与するもの。

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
リベリア共和国（以下「リベリア」という。）は、1989 年～2003 年の 14 年間の内戦の結果、首都モンロビアを中心に主要幹線道路の損壊・老朽化が深刻であるが、これらインフラに対する政府による補修・維持管理は十分に行なわれていない。また、リベリアの人口は 2008 年時点で約 350 万人であるが、内戦後その大半が帰還民及び国内避難民としてモンロビア首都圏に流入したことにより、2008 年時点の同首都圏の人口は 101 万人に達した（出典：リベリア国モンロビア都市施設復旧・復興整備マスタープラン策定調査 ファイナル・レポート 要約報告書、2009）。人口増加とともに、生活・道路交通環境が急速に悪化しており、迅速な基礎インフラ整備の必要性が高まっている。そのような状況下、2014 年に発生したエボラ出血熱の感染拡大はリベリア経済に大きな打撃を与えた。リベリア政府は 2015 年 4 月にリベリア国経済安定復興計画を発表したが、インフラ整備の遅れが公共サービス提供の遅れに繋がったため、運輸・交通セクターも今後の最優先課題の一つと位置付けている。市内道路は内戦後、少しずつ復旧整備が進んでいるものの、昨今の交通量の増加に伴い市街地の至る所で交通渋滞が起こっている。本事業の対象であるソマリアドライブは延長 13km のモンロビア首都圏の主要幹線道路であるが、港から内陸部への交通や周辺コミュニティ道路からの交通が混合し交通混雑が常態化している。かかる状況下、我が国の無償資金協力「モンロビア首都圏ソマリアドライブ復旧計画」(2013 年 E/N 締結)により 2 車線（片側 1 車線）から 4 車線（片側 2 車線）への拡幅工事（追加の 2 車線の新設工事）を行っているが、今後の更なる交通流の増加に対応するため、拡幅前から存在する既存の 2 車線道路の改修も必須である。

(2) 運輸・交通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

本事業は、リベリア共和国国別援助方針における重点分野「インフラ整備支援」に位置付けられる。また、リベリアを含むエボラ出血熱感染三カ国へのエボラ復興支援は我が国だけでなく、国際社会における優先課題の一つであり、2015 年 7 月 9 日～10 日にはニューヨークで国連主催のプレッジ会合が開催された。日本政府は 2015 年度向けの支援として 8,000 万ドルの支援を表明している。

(3) 他の援助機関の対応

世界銀行を中心に複数のモノロビア市内道路・幹線道路改修事業が進行中。また、本事業道路の終点である Red Light 交差点の改修は世界銀行が実施する予定。

(4) 本事業を実施する意義

内戦による主要幹線道路の損壊・老朽化は深刻であり、またエボラ出血熱の感染拡大により、公共サービスの迅速な提供のためのインフラ整備等緊急的な経済復興支援が国際社会に求められているため、無償資金協力として本事業の実施を支援する必要性及び妥当性は高い。

3. 事業概要

(1) 事業概要

- ① 事業の目的：本事業は、モノロビア首都圏幹線道路ソマリアドライブにおいて、既存 2 車線の改修工事を実施することにより、対象道路の円滑かつ安全な道路交通の確保を図り、もってモノロビア首都圏のインフラ整備に寄与するもの。
- ② 事業内容：モノロビア首都圏幹線道路ソマリアドライブの既存 2 車線改修工事（13.0km）、橋梁の架け替え、道路付帯施設一式、詳細設計、施工監理等
- ③ 他の JICA 事業との関係：モノロビア首都圏ソマリアドライブ復旧計画において、本事業対象道路の拡幅工事（新道 2 車線の追加）を実施。

(2) 事業実施体制

- ① 事業実施機関／実施体制：公共事業省（Ministry of Public Works）
- ② 他機関との連携・役割分担：世界銀行が対象道路区間終点の Red Light 交差点改良を含む道路改修事業を実施予定である。
- ③ 運営／維持管理体制：設計・施工時は同省建設局、運営維持管理は同省運営局がカウンターパートとなる。先行案件では住民移転の対応やエボラ出血熱発生時の機材保管を適切に行っており、運営／維持管理体制に問題ない。

(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」（2010 年 4 月公布）に掲げる道路セクターのうち大規模なものには該当せず、環境への望ましくない影響は重大でないと判断され、かつ、同ガイドラインに掲げる影響を及ぼしやすい特性及び影響を受けやすい地域に該当しないため。

(4) 横断的事項：特になし。

(5) ジェンダー分類：協力準備調査にてジェンダー主流化ニーズを確認する。

(6) その他特記事項：特になし。

4. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

エチオピア国道路事業の評価結果等では、将来的に施設が適切に利用されるためには、建設段階の経済性だけでなく、施設引渡後に道路管理者が維持管理しやすいように、適切な舗装厚を確保する必要があるとの教訓を得ている。本事業では、改修に伴う通行車両数、特に現在通行している大型車両の積載状況や将来的な大型車両数の増加等を踏まえ、必要な舗装厚を設けるほか、荷重が特にかかる箇所については設計に当たり改質アスファルトの使用や、コンクリート舗装を検討する。また、施工時にはホイールトラッキング試験等により舗装の品質管理を徹底する。

以 上

[別添資料] 地図

別添

リベリア共和国「モンロビア首都圏ソマリアドライブ復旧計画フェーズ2」 地図

【リベリア全土】



【モンロビア首都圏】

