

案件概要書

2017 年 10 月 31 日

1. 基本情報

- (1) 国名：フィジー共和国
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：ビチレブ島首都スバ市
- (3) 案件名：タマブア・イ・ワイ橋架け替え計画（The Project for Reconstruction of Tamavua-i-wai Bridge）
- (4) 事業の要約：

首都スバにおいて、サイクロン被害等による老朽化が著しい最重要幹線道路にかかるタマブア・イ・ワイ橋を架け替えることにより、安全で安定した交通の確保と輸送力の改善を通じた自然災害に対する基幹道路の強靱性の強化を図り、もってフィジーの環境・気候変動対策に寄与する。

2. 事業の背景と必要性

- (1) 本事業を実施する外交的意義

首都スバに太平洋諸島フォーラム（PIF）の事務局が置かれているフィジーは大洋州諸国の中心的役割を担っており、同国は、国際場裏で基本的に我が国の立場を支持する等、我が国との対日関係は良好である。大洋州で影響力を有するフィジーとの協力関係を維持するために、引き続き同国への支援は必要である。

本事業は、2015 年 5 月の第 7 回太平洋・島サミット(PALM7)で採択された共同宣言「福島・いわき宣言－共に創る豊かな未来－」の重点支援分野「防災」に該当する支援であり、同サミットにおける我が国のコミットメント達成に寄与するものである。

- (2) 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

フィジー国内には約 1,250 の橋梁がある中、多くの橋梁で老朽化が進んでいるにもかかわらず、フィジー政府の更新予算が全般的に不足しており課題となっている。また、同国は国連大学の世界リスク報告（2016 年度）にて世界 171 か国中災害リスク指標が 16 位と高く、たびたびサイクロン被害が発生している。2016 年 2 月にはサイクロン・ウィンストンにより、GDP の約 30%に及ぶ被害が発生した。

「タマブア・イ・ワイ橋架け替え計画」（以下、「本事業」という。）の対象であるタマブア・イ・ワイ橋は、首都スバのあるビチレブ島に位置し、南北を結ぶ環状道路のうち南回りのクイーンズロードにかかる橋梁である。ビチレブ島には北西部に第二の都市ラウトカ、ナンディ国際空港があり、クイーンズロードが唯一の大型車両通行可能な幹線道路である。クイーンズロード上のスバ西郊に位置する本橋は、1975 年に建設され、1 日に約 1 万 5 千台の車が往来しており、迂回路は無いため、同国の経済成長を支えると共に、国民の重要な生命線でもある。しかし、過積載車両による道路表面及び構造物の損傷だけでなく、塩害やサイクロン来襲時の漂流物等により橋脚にも深刻な損傷が確認されており、応急修理は随時行われているものの根本的な修復には至っておらず、今後更なるサイクロン来襲時には崩壊する恐れがあり、早急な対応が必要とされている。

かかる状況において、同国政府はインフラ部門を優先部門の一つとして位置付けており、フィジー道路公社は本事業を最優先すべき九つの橋梁更新事業の一つと位置付けている。中でも本事業における橋梁は主要幹線道路上にあり、交通量が多く、橋長が最も長いこと最も重要な事業であると言える。

(3) 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

我が国は、2015 年の第 7 回太平洋・島サミットで 7 つの優先課題を掲げており、その筆頭として防災を挙げている。本事業は対フィジー共和国事業展開計画（2016 年）の援助重点分野「環境・気候変動」、「防災プログラム」に位置付けられると共に、大洋州地域 JICA 国別分析ペーパー（2014 年）においても、防災が重点事業の一つであると分析しており、本事業はこれら方針・分析に合致する。また、我が国は当該セクターにおいて、大洋州広域総合防災アドバイザー（2016 年 9 月～2018 年 8 月、広域）等の専門家派遣を通して、人材育成、制度構築・政策策定支援等を行っている。

(4) 他の援助機関の対応

アジア開発銀行は 1980 年以來、道路・橋梁を含めた運輸セクター支援を行っており、2015 年から 100 百万米ドルの運輸セクターローンプログラムを世界銀行の支援（50 百万米ドル）と協調融資で実施中。中国は無償（約 16 億 5 千万円）で、スバ近郊にある本事業対象とは別の 2 橋の架け替えを支援しており、2018 年 11 月に完工予定。

(5) 本事業を実施する開発政策上の意義

同国の所得水準は相対的に高いことから、「所得水準が相対的に高い国に対する無償資金協力の効果的な活用について」に基づき、無償資金協力の供与の適否について精査が必要である。

当国は、サイクロン及び洪水の多発など自然災害に極めて脆弱であり、①人命及びインフラへの被害が甚大であるところ、災害による被害の拡大や再発を避けるために迅速な対応が必要であり（「緊急性・迅速性」）、②人間の安全保障の観点から、個人の尊厳、生命、生活に対する脅威への対応が必要である（「人道上のニーズ」）。橋梁の強靱化を図る本事業は、SDGs のゴール 9 に掲げる強靱なインフラの構築、及び 13 に掲げる気候変動による影響の軽減に寄与する。

本事業は、上記の観点を満たすものであり、無償資金協力の供与が適当と判断される。

3. 事業概要

(1) 事業概要

① 事業の目的

首都スバにおいて、サイクロン被害等による老朽化が著しい最重要幹線道路にかかるタマブア・イ・ワイ橋を架け替えることにより、安全で安定した交通の確保と輸送力強化を図り、もってフィジーの環境・気候変動対策に寄与する。

② 事業内容

ア) 施設、機材等の内容

【施設】新橋建設（2 車線、橋長 90m、幅 12m）、現橋の撤去（90m）、アクセス道路建設。

イ) 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

詳細設計、入札補助、施工監理。必要に応じ、橋梁・道路維持管理に係るマニュアル整備及び技術指導。

ウ) 調達・施工方法

詳細については協力準備調査により確認する。

③ 他の JICA 事業との関係

特になし。

(2) 事業実施体制

① 事業実施機関／実施体制

インフラ・運輸省、フィジー道路公社（Ministry of Infrastructure and Transport／Fiji Roads Authority）

② 他機関との連携・役割分担

前述のアジア開発銀行支援は既存施設の復旧・修復を中心としているのに対し、本事業は橋の抜本的な更新を行うものであり、重複は無い。協力準備調査でアジア開発銀行支援の技術協力の内容を確認し、連携を検討する。

③ 運営／維持管理体制

フィジー道路公社の職員数は約 160 名、予算額（2016/2017 年）は年間約 295 百万米ドルで、道路・橋梁・栈橋の維持管理予算は約 38 百万米ドルである。サイクロン被害により日常的な維持管理に困難は生じているものの、人員・予算共に当国政府として可能な限り配分しており、今後も配分される見込みである。詳細については協力準備調査にて確認する。

(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）に掲げる橋梁セクターのうち大規模なものに該当せず、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

本事業は気候変動の影響によりサイクロン・洪水が発生しやすい地域の橋梁架け替えであり、気候変動への適応案件に資する可能性がある。詳細は協力準備調査で確認する。また、歩行者道路のバリア・フリー化を図る等、車両、歩行者共に安全な道路となるよう配慮する。

(5) ジェンダー分類

ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件

(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

ソロモン諸島向け無償資金協力「ガダルカナル島東部橋梁架け替え計画」の事後評価（2013 年）等では、当該国政府による事業用地確保に際して取得手順を確認し土

地収用に際し十分な配慮が重要との教訓を得ている。本事業では事業用地の所有者は明確であるものの、取得にかかる適切な手続きを確認すると共に、実施に必要な予算確保が先方負担であることについて具体的手続きと合わせて合意文書に記載し、先方政府の実施を担保する。

以 上

〔別添資料〕 地図

[別添資料] 地図

タマブア・イ・ワイ橋架け替え計画

