

1. 基本情報

- (1) 国名：ソロモン諸島
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：ホニアラ市（約 8.8 万人）（ホニアラ市街地の漁業海洋資源省から東へ約 7km の道路）
- (3) 案件名：第二次ククム幹線道路改善計画（The Project for Upgrading of the Kukum Highway Phase 2）
- (4) 計画の要約：

本計画は、当国の首都ホニアラの主要道路であるククム幹線道路において道路の改善を行うことにより、渋滞の緩和、排水能力強化を図り、もって物流改善及び防災に寄与することを目的とする。

2. 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

日本は、ソロモン諸島独立前の 1977 年に同国に対する経済協力を開始して以来、1998 年末から激化した部族間対立により治安が悪化したことから二国間援助を一時停止し、抗争が終結した 2004 年に再開するまでの間を除いて、これまで、無償資金協力や技術協力を通じ、主要ドナー国として同国の開発に大きく寄与している。ソロモン諸島は、こうした日本の協力を評価し、国際場裏において日本の立場を一貫して支持してきている。更に、同国 EEZ は日本にとり大洋州で三番目に漁獲量が多い海域であり、日本にとり、同国との漁業協力は極めて重要。市街地と国際空港を結ぶ幹線道路を整備することは、我が国の重要な外交政策である「自由で開かれたアジア太平洋」の進める連結性向上により、ソロモン諸島の自立的・持続的な発展を後押しすることは、同国との二国間関係強化のみならず、地域における日本の影響力拡大にとっても重要。

我が国は、2018 年開催の第 8 回太平洋・島サミットで「強靱かつ持続可能な発展の基盤強化」を支援の柱として表明しており、対ソロモン諸島国別開発協力方針（2012 年 12 月）の基本方針では、「経済インフラ整備などの経済成長基盤の強化」を行うとしており、本計画は、これら方針に合致する。

本件は同国の経済成長基盤を強化し、自立的・持続的な発展の後押しと二国間関係の強化を図るものであるため、本計画を実施する意義は大きい。

- (2) 当該国における道路セクターの開発の現状・課題及び本計画の位置付け

ソロモン諸島は、六つの大きな島及び 1,000 を超える小島から構成される島嶼国であり、約 65 万の人口を擁する。ガダルカナル島にある首都ホニアラ市では、自動車の増加や舗装の劣化等の複数の要因により円滑な交通が妨げられており、同市街地とホニアラ国際空港を結ぶククム幹線道路では、慢性的な渋滞が発生している。加えて、排水施設が不十分なために雨季には道路が冠水し、渋滞と舗装の劣化を助長し、また、歩行者のための道路横断施設も殆どないために、交通事故の危険性も高い。上記背景から、当国政府は市街地の市役所前からホニアラ国際空港間の約 10km の道路改良に

ついて支援を要請し、我が国は 2014 年に無償資金協力「ククム幹線道路改善計画」（2018 年 12 月完工）（以下、「フェーズ 1」という。）にて、排水、舗装、交通量、安全面を考慮し、特に緊急度及び優先度の高かった市役所前から東へ約 3km の区間の道路・橋梁改良、及び市役所前から西へ約 0.5km 区間のバスベイ、地下道の整備等の交通渋滞対策を実施した。しかし、当初要請の約 10km のうち、フェーズ 1 の対象区間外となる漁業海洋資源省から空港までの約 7km についても、依然として排水、舗装、交通量の面で改善が必要であり、更には道路の維持管理コストの増加、社会経済活動への負の影響が見られる他、暴風雨などの災害時には冠水のため、数日間道路が遮断される等、物流改善及び防災の観点から、道路改良が喫緊の課題となっている。

当国は、国家開発戦略（2016-2035）において適切な交通サービス及び道路ネットワークの提供を掲げ、それに基づく国家交通計画（2017-2030）の中期交通アクションプラン（2017-2021）において、主要幹線道路の改良を優先インフラ事業として設定している。「第二次ククム幹線道路改善計画」（以下、「本計画」という。）は、その中でも最重要のククム幹線道路の舗装、排水施設等の改善を図るものであり、最優先事業として位置づけられる。

3. 計画概要

(1) 計画概要

① 計画内容（詳細は協力準備調査で確認する。）

ア) 施設、機材等の内容：漁業海洋資源省からルンガ橋までの道路（4 車線、約 5km）及びルンガ橋からホニアラ国際空港までの道路（2 車線、約 2km）の改修、排水溝、バスベイ等の整備

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・調達監理等

ウ) 調達・施工方法：資機材は現地／本邦調達を想定。

② 期待される開発効果：ラナディ地区からルンガ橋へのピーク時交通量交通渋滞長の短縮（現状約 1000m→約 700m）（事業完成 3 年後）、同区域交通量ピーク時平均走行速度の向上（現状約 12km/h→約 25km/h）（事業完成 3 年後）、対象区間における道路冠水日数の低減（事業完成後は 0 日）、物流の改善、交通の利便性向上、降雨時の円滑な交通確保、排水能力強化を通じた防災対策強化が期待できる。詳細については協力準備調査を通じて確認する。

③ 計画実施機関／実施体制：インフラ開発省（Ministry of Infrastructure Development。以下、「MID」という。）

④ 他機関との連携・役割分担：ククム幹線道路について、ADB が市役所前から西へ約 4km（ホワイトリバー地区）の舗装道路改善を実施する予定。

⑤ 運営／維持管理体制：道路の運営・維持管理を担う MID は 150 名弱の職員を擁し、上記ドナーと類似のインフラ整備事業も実施しており、フェーズ 1 でも案件実施能力及び維持管理能力に大きな問題はない。また、本計画の実施により維持管理費用の削減が見込まれ、本計画実施後の維持管理費用は賄えると見込まれる。

(2) その他特記事項

- 環境社会配慮：本計画は、「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せず、カテゴリCに分類。

- ジェンダー分類：GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）に該当し、協力準備調査にてジェンダー主流化に係るニーズを確認する。
- 本計画では2車線で改修を予定する空港からルンガ橋までの区間について、中長期的には交通量の増加に伴い4車線化のニーズが生じることが予想される。そのため、同区間が4車線となった場合でも道路、ユーティリティ、排水施設等の改修が最小限にできる設計となるよう留意する。
- フェーズ1では、ユーティリティ（電線、上水等）の移設を先方負担としていたが、移転先選定能力や調達調整力の不足により計画より半年程度遅延した。本計画では、ユーティリティ移設の指導を詳細設計作成と同時に実施し、計画通りに移設することで早期の開発効果を発現させる。また、フェーズ1では舗装工事による渋滞が発生したことを踏まえ、交通渋滞を回避するため工事順序、夜間工事指定等の必要な対策をとる。

以上

[別添資料] 地図



(出典：外務省ウェブサイト)
ソロモン諸島及びホニアラ市の位置

