

1. 基本情報

- (1) 国名：ジンバブエ共和国（以下「ジンバブエ」という。）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：南北回廊北部山間部（ザンビア国境のチルンドからマクティ間の一部区間（8.8km））
- (3) 案件名：南北回廊北部区間道路改修計画（フェーズ2）（The Project for the Road Improvement of the Northern Part of the North-South Corridor (Phase 2)）
- (4) 計画の要約：

本計画は、南部アフリカの国際幹線道路である南北回廊のうち、ジンバブエの北部山間部を通過する8.8kmの区間において、登坂車線の建設及び急カーブ地点の拡幅を行うことにより、交通事故の減少、渋滞の緩和及び通行時間の短縮を図り、もって南北回廊における安全且つ円滑な物流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

我が国とジンバブエは、2016年3月にはムガベ大統領（当時）が公式実務訪問賓客として訪日し、2018年8月のムナンガグワ大統領就任式には田中和徳衆議院議員が総理特使として出席するなど、良好な二国間関係を維持している。また、ジンバブエは、国連安保理改革において日本の常任理事国入りを支持する等、国際場裡においても我が国にとって主要なパートナーである。加えて、2019年8月の第7回アフリカ開発会議（TICAD7）では、ジンバブエ貿易促進庁（Zim Trade）と日本貿易振興機構（JETRO）の間で「貿易投資関係拡大に向けた協力等に関するMOU」が締結されるなど、近年ジンバブエと我が国との経済関係も強化されてきている。

本件事業は、2019年のTICAD7の際に行われた首脳会談において、ムナンガグワ大統領から支援を要請され、その後の各種ハイレベル会合の機会においても累次に亘り支援要請があったものであり、ジンバブエ側の我が国支援に対する期待は極めて高いことから、本事業を実施することはジンバブエ側に高く評価され二国間関係の強化に大きく資する。本事業は2022年に開催予定の第8回アフリカ開発会議（TICAD8）に先立ち閣議に附議することを想定しており、TICAD8における首脳会談、外相会談等にて大きくアピールできる案件となることが期待されることから、政治的に重要な意義を有する。

また、ジンバブエは南部アフリカ開発共同体（SADC）の地理的中心に位置しており、南北回廊は、ジンバブエのみならず南部アフリカ地域の経済開発に広く貢献するポテンシャルを有する。同回廊における交通・物流状況の改善を支援することは、日・ジンバブエ二国間関係の強化のみならず、南部アフリカ地域全体の経済開発に貢献し、同地域における我が国の貢献の認知度向上や日本企業のビジネス展開促進にも寄与することが期待され、経済面においても意義が大きい。

なお、TICAD7において、我が国は日本の取組として「連結性強化に向けた質の高いインフラ投資」を掲げており、本件は右取組を具現化するもの。

(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

ジンバブエ政府は 2013 年からの国家経済回復計画で、道路環境の改善を重要項目に掲げている。南アフリカのダーバン港からジンバブエ及びボツワナを通過し、ザンビア、コンゴ民主共和国へと続く南北回廊は、同地域の鉱物輸出と必需品輸入を中心に、年間輸送量が 400 万トン以上（2016 年、「アフリカ地域ナカラ回廊総合開発情報収集・確認調査」と域内最大で、アフリカ連合（AU）作成の「アフリカ・インフラ開発プログラム（PIDA）」では、2040 年には年間 5,000 万トン超の輸送量を誇るアフリカ最大の回廊になると予測されている。ジンバブエの国家運輸マスタープランにおいては、同回廊のジンバブエ内全区間の改修と拡幅が、最優先案件に位置付けられている。

JICA は 2018 年から無償資金協力「南北回廊北部区間道路改修計画」（以下「フェーズ 1」という。）にて、チルド国境から近い狭隘且つ急カーブの多い山岳区間 6.5km で改修・拡幅を実施しており、山岳地帯の多い日本の企業が有する道路設計、施工計画・監理、安全管理の技術は高く評価されている。同回廊のハラレ以南はジンバブエ政府による改修が進められているが、カロイ以北の北部山間部区間（約 140 km）は設計・施工の難易度が高いため、ジンバブエ政府による改修は進んでいない。このため、交通事故が多発し、大型トラックの走行速度が時速 15km に制限される等、当該回廊の円滑・安全な輸送の障害となっており、当該区間道路の改修・拡幅が喫緊の課題となっている。

「南北回廊北部区間道路改修計画（フェーズ 2）」（以下「本計画」という。）は、同回廊北部未整備区間のうち、フェーズ 1 区間に連続する線形が複雑な 8.8km を対象に、登坂車線の建設と急カーブ地点の拡幅を行うことにより、交通事故の減少及び渋滞の緩和を図り、もって同回廊の利用促進を通じた域内の国際的物流円滑化に貢献するものである。また 2020 年に開始した技術協力「南北回廊における円滑な OSBP 運営管理能力強化プロジェクト」（以下、「OSBP 技プロ」という。）と共に、同回廊の利用促進と地域の連結性強化に貢献するもの。

3. 計画概要

* 協力準備調査の結果変更されることがあります。

(1) 計画概要

① 計画内容

- ア) 施設、機材等の内容：対象区間（8.8 km）のうち 3ヶ所の登坂車線の建設及び 6ヶ所の急カーブ地点の拡幅（工事対象となる総延長は 5.2km）
- 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、研修（道路設計・施工監理・安全管理（残りの区間の整備について、先方政府が将来的に独自に改修工事を行えるよう、フェーズ 2 で使用した改修技術を体系的に先方に技術移転する仕組みを構築する）

② 期待される開発効果

対象区間（8.8km）の交通事故件数の減少、車両通行時間の短縮（27 分→9 分）、当該区間を通行する旅客数・貨物量の増加により、ジンバブエの南北回廊における安全且つ円滑な物流への貢献が期待される。

③ 計画実施機関／実施体制：運輸・インフラ開発省道路局

- ④ 他機関との連携・役割分担：特になし
- ⑤ 運営／維持管理体制：道路の運営・維持管理を担当する運輸・インフラ開発省道路局の職員数は574名。うち30名程度が道路維持管理のためのパトロールと簡易・定期補修を行っており、一定の技術と予算を有していると思込まれる。

(2) その他特記事項

- ① 環境社会配慮カテゴリ分類：B
- ② 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）
- ③ 他の援助機関の対応：南北回廊の改修について、ハラレ以南で中国系企業によるPFI（BOT方式）での整備が二度計画されたものの、いずれも実現していない。

4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

エチオピア共和国向け「第四次幹線道路改修計画」の事後評価（評価年度2018年）では、道路の快適性向上のため速度超過による交通事故の増加リスクが指摘されている。本計画においては、視線誘導標の設置により事故リスクの軽減を図るとともに、瑕疵検査時に事故発生状況を確認し、更なる軽減策の提言を行う。また、本事業隣接区間で先行しているフェーズ1では硬岩の掘削量が多く作業能率が低下したため、協力準備調査時に土質調査位置に配慮し、設計を行う。

以 上

[別添資料] 第二次南北回廊北部区間道路改修計画 地図



地図1. ジンバブエにおける南北回廊の位置



地図2. 本計画対象位置 (地図1 青枠内を拡大)

出典 : Google Map

[別添資料] 写真



写真1. 拡幅が必要なカーブ



写真2. 大型車による交通事故が頻発

出典：南北回廊北部区間道路改修計画（フェーズ1）準備調査報告書