

案件概要書

2022 年 10 月 25 日

1. 基本情報

- (1) 国名：パラオ共和国（以下、「パラオ」という。）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：コロール島及びマラカル島
- (3) 案件名：ミナト橋架け替え計画
(The Project for Reconstruction of Minato Bridge)
- (4) 計画の要約：本計画は、ミナト橋の架け替えにより、橋の強靱化及び円滑な通行を確保し輸送力の安定化を図り、同国の産業基盤強化及び連結強化に寄与するもの。

2. 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

パラオは、第二次大戦前、我が国が国際連盟の下で委任統治を行うなど、我が国と歴史的に深い繋がりがある。国際機関選挙等の国際場裡において我が国の立場を支持するなど、対日関係は良好である。また、我が国は同国との間で民間漁業協定を有しており、漁業分野での繋がりも深い。

一方で、同国は政府歳入の約 2 割を米国の財政支援から受けるなど経済的脆弱性が高く、経済成長基盤の強化が喫緊の課題となっている。特に安定した経済成長の土台となる、幹線交通の強靱化及び円滑な通行の確保が求められている。

同国が上記のような課題に対処するにあたり、同国の道路・橋梁分野において多大な協力実績を有している我が国が積極的に支援することは、二国間関係の強化に資するものであり、また、同国内外の連結性の向上を図る観点から FOIP における経済的繁栄の追求に資する他、2021 年 7 月に開催された第 9 回太平洋・島サミット（PALM9）において、重点分野の 1 つとして掲げている「持続可能で強靱な経済発展の基盤強化」にも該当し、同サミットのコミットメント達成に寄与するものであることから、外交的意義は高い。

- (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

同国は、約 340 の島々で構成されるミクロネシア地域の島嶼国であり、同国の政治・経済活動は、全人口の約 7 割が居住するコロール島及び、同島東部に隣接し首都と同国唯一の国際空港や発電所、取水ダム、浄水場などの社会基盤があるバベルダオブ島に集中している。また、コロール島西部に隣接するマラカル島には、同国唯一の商業港であるマラカル港や発電所があり、バベルダオブ島からコロール島を経てマラカル島に至る交通を確保することが、同国の経済活動基盤確保に重要である。同国の陸上輸送・交通手段は車であり、全国に 9 つある橋梁（大規模 1 橋、中小規模 8 橋）を含む島間を連結するコースウェイは、運輸交通上の要衝であると共に、電線、電話線や上下水道も敷設されたライフラインである。その中でも、マラカル島とコロール島を連結するマラカルコースウェイ上に 1979 年に架けられた

ミナト橋（米国資金、韓国企業による建設。63.09m）は、1927 年に日本の南洋庁（当時）によって建設され、戦時中に破壊された「みなと橋」の名前を残しているもので、無償資金協力「島間連絡道路改修計画」（第 2 期 2005 年）にて、マラカルコーズウェイやマラカル島内道路の補修と共に、歩道拡幅、錆除去、防食工事及びひび割れ補修等の一部箇所の補修が行われたが、塩害によるコンクリートの劣化の進行が著しく崩落の危険性が指摘されており、仮に崩落することがあれば運輸交通及びライフラインが断絶することが想定されている。

同国政府は「国家インフラ投資計画 2021-2030」にてミナト橋（マラカル橋）の改修または架け替えの必要性を挙げている。本計画は、同国の経済活動の中心地であり人口が集中するコロール島と同国唯一の商業港及び発電所を有するマラカル島を結ぶミナト橋の架け替えを行い、橋梁の強靱化及び円滑な通行の確保による輸送力の安定化を図るものである。我が国は、1996 年にコロール島とバベルダオブ島を結ぶコロール・バベルダオブ橋（旧 KB 橋）が崩落しライフラインが遮断された際、同国政府からの要請を受けて無償資金協力「新コロール・バベルダオブ橋建設計画」（1999 年 32.21 億円）にて全長 412m の「日本パラオ友好橋（JP 橋）」の建設を支援するなど、同国の道路・橋梁分野において多大な協力実績を有している。今般、当該背景を踏まえ、公共基盤・産業省公共事業局より我が国に対してミナト橋架け替えにかかる緊急の要望がなされた。

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：ミナト橋の架け替え（二車線。橋長約 63m）、取付道路の建設（全長約 140m）

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、橋梁点検・維持管理に係る技術指導（調査で確認）

② 期待される開発効果：ミナト橋の架け替えにより橋梁前後区間と同じ道路幅員構成を確保することにより、国内交通・流通の円滑化（全車両の年平均日交通量の増加：8,200 台→9,840 台など）や安全性・走行性の向上が期待される。

③ 計画実施機関／実施体制：公共基盤・産業省公共事業局（Bureau of Public Works : BPW）

④ 他機関との連携・役割分担：特に無し。

⑤ 運営／維持管理体制：本事業実施後の運営・維持管理は同国の他の幹線道路の橋梁同様に BPW が担う。BPW は定期的な点検を行っているが技術系職員が不足しており異常が見つかった場合の原因究明・対処法に係る知見が蓄積されていない。構造物の点検や維持管理に従事する国内コントラクターも限定的であるため、維持管理の方法についてはソフトコンポーネントで橋梁点検・維持管理に係る技術指導や、実施機関への海外協力隊員派遣、道路/橋梁維持管理及び自然災害に備えた道路インフラの復旧やリスクマネジメント等に関連する課題別研修との連携を検討する。

(2) その他特記事項

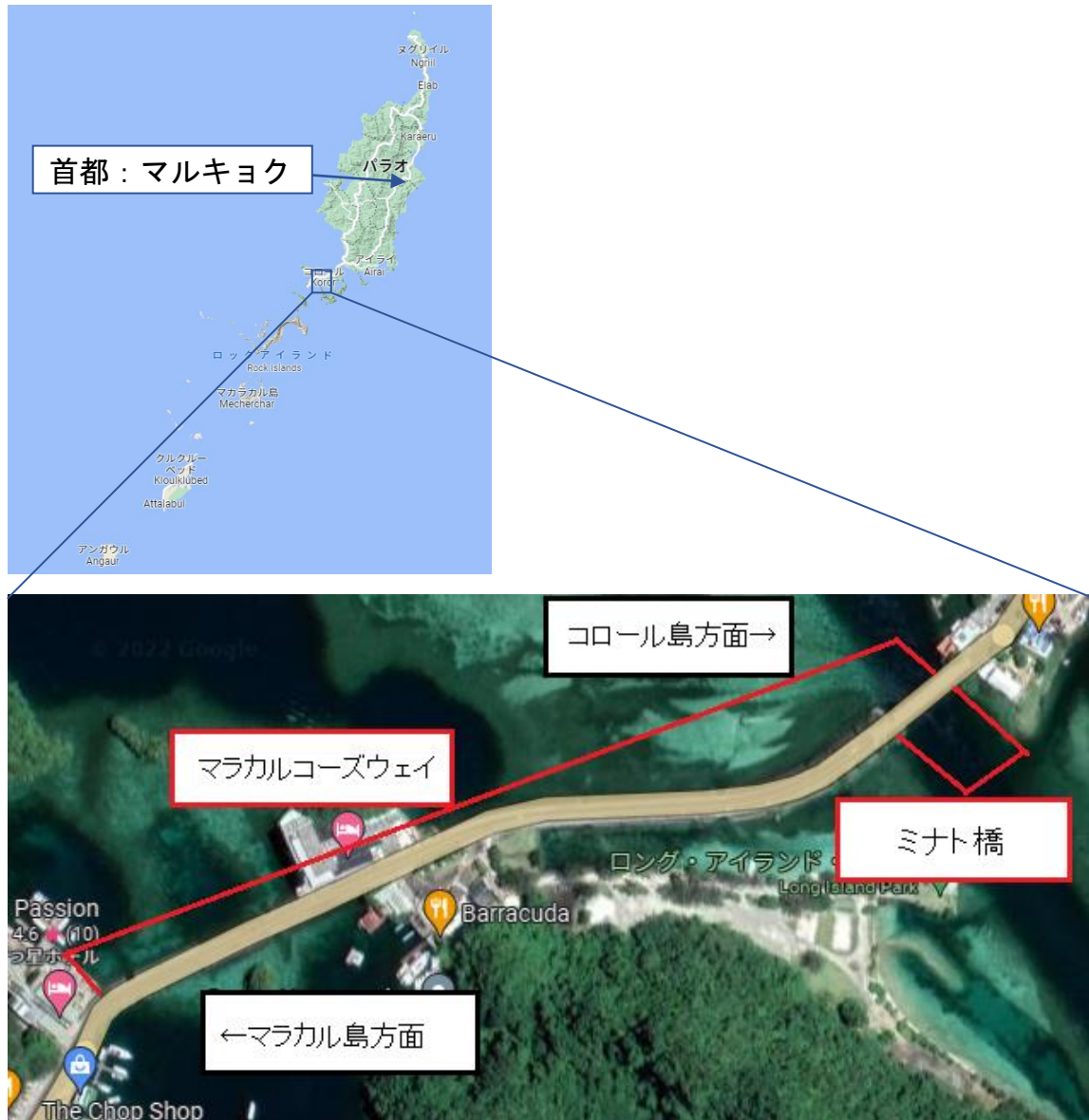
- 環境社会配慮カテゴリ分類：B
- ジェンダー分類：GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）
- パラオの所得水準は相対的に高いことから「所得水準が相対的に高い国に対する無償資金協力の効果的な活用について」に基づき、無償資金協力の供与の適否について精査が必要である。パラオは統計上その所得水準は高いが、経済規模が小さく、またその財政収支は観光収入等による税収及びODAや国際機関からの財政援助により支えられており、国際的な経済変動に脆弱であり、返済能力の観点から有償資金協力が困難である（「経済的脆弱性」、「債務状況」）。さらに同国は日本と豪州を結ぶシーレーンの上に位置するため地政学的に重要な地域に位置し（「重要政策との関係」）、2022年5月の林外務大臣訪問時にはウィップス大統領より本事業について優先プロジェクトとして要請を受けた（「外交的視点」）。本計画は、上記の観点より無償資金協力の供与が適当と判断できる。

4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

- 「新コロール・バベルダオブ橋建設計画」の事後評価（評価年度：2005年）において、定期的な技術点検・補修の実施においては、同国の技術水準及び財政状況を踏まえ、日本政府として必要とされる点検実施を支援すべきとの提言を得ており、3.(1)⑤のとおり対応を検討する。また、ソロモン諸島向け無償資金協力「ガダルカナル東部橋梁架け替え計画」（評価年度：2013年）の事後評価にて、補修のための実施機関の予算手当が遅れ必要な対応が取られていないことが指摘されており、本計画では、補修予算の確保を含む維持管理体制を調査にて確認の上、対応する。

[別添資料] 地図「ミナト橋架け替え計画」

地図「ミナト橋架け替え計画」



(出典：Google Map 及び「パラオ共和国橋梁セクター情報収集・確認調査」)

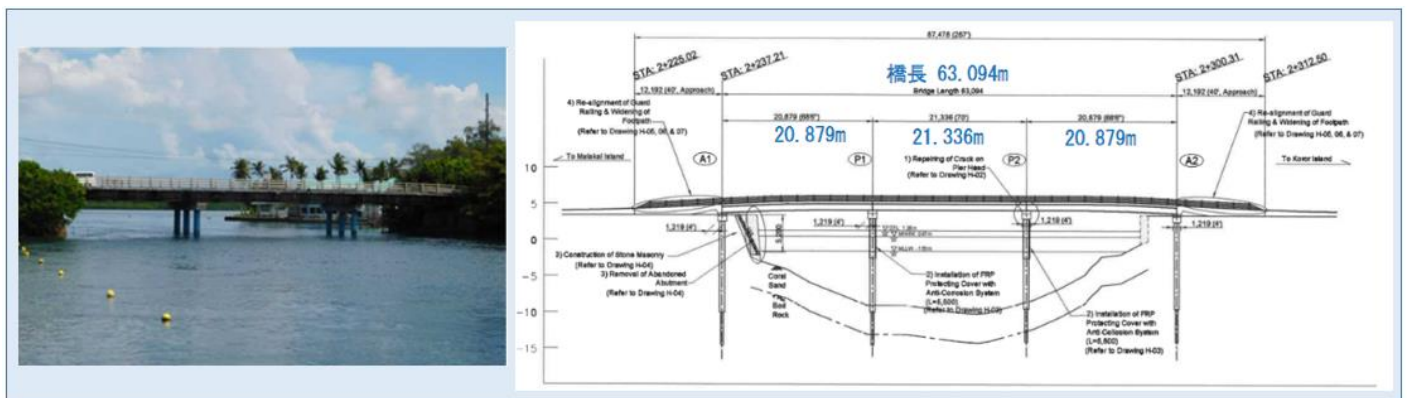


写真 ミナト橋 全景（左）、橋長及び径間割（計画）（右）

(出典：Google Map 及び「パラオ共和国橋梁セクター情報収集・確認調査」)