円借款

案件概要書

2023 年 4 月 25 日

１．基本情報

(1) 国名：モロッコ王国（以下、「モロッコ」という）

(2) プロジェクトサイト／対象地域名：カサブランカ=セタット地方及びラバト=サレ=ケニトラ地方（人口約 1,100 万人）

(3) 案件名：ラバト - カサブランカ内陸高速道路建設計画（Rabat-Casablanca Continental Motorway Construction Project）

(4) 計画の要約：本計画は、ラバト - カサブランカ間に第二高速道路を建設することにより、当該区間における人の移動や物流の効率化・増強を図り、モロッコの経済競争力の強化・持続的な経済成長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

我が国とモロッコは、外交関係樹立以来の皇室・王室間の深い親交及び従来から経済インフラ整備をはじめとした緊密な協力を通じて、極めて良好な二国間関係を有している。また、同国は、欧州に近接する北アフリカに位置することから、アフリカや欧州への玄関口としての重要性も有している。

我が国の対モロッコ国別開発協力方針（2020 年 9 月）では、「経済競争力の強化」を重点分野の一つとし、経済インフラ整備の支援を通じて産業多角化や投資環境改善を促進するとしている。JICA 課題別事業戦略（グローバル・アジェンダ）「開発途上地域の経済成長の基礎及び原動力の確保」に資する「運輸交通」では、国内及びグローバルにひろがる運輸インフラの整備や持続可能な維持管理、安全の確保に取り組むことが掲げられており、本計画はこれに合致する。

我が国は、基幹道路を含むモロッコ産業の基盤を支えるインフラの整備を行う協力を展開しており、当該セクターに関し、これまで道路整備に関する円借款計 8 件（うち高速道路 3 件）の実績を有しており、モロッコ経済の要であるラバト - カサブランカ間の第二高速道路建設の支援を実施することは、二国間関係の強化の観点からも意義が大きい。

(2) 当該国における運輸交通セクターの開発の現状・課題及び本計画の位置付け

モロッコは、コロナ禍により 2020 年 GDP 成長率は▲6.3%となったが、過去 20 年にわたり堅調な経済成長を続けている（2000 年代は平均 4.9%、2010 年代は平均 3.5%の成長率）（World Development Indicators）。かかる経済成長は、交通網整備を含むインフラ整備が大きな役割を果たしてきた（世銀、2021）。設備・水利省（以下、「設備省」という。）はこれまで、全国で計 57,300km 以上の公道（うち高速道路は 1,800km）を建設し、これら道路は現在モロッコ国内の人の移動の 90%、物流の 75%を担っている。同国は一人当たり GDP を 2021 年から 2035 年にかけて倍増させる計画であり（「新しい発展モデル」、2021）、これに伴い人やモノの移動も増加することが見込まれている。この増加に対応すべく、設備省は第二次全国高速道

路計画（2008）において、2035 年までに更に 1,700km の高速道路新設を目指すとしている。

またモロッコの経済の中心は、最大都市であるカサブランカが位置するカサブランカ=セタット地方（総人口の約 20%）と、首都ラバトが位置するラバト=サレ=ケニトラ地方（同約 13%）であり、この両都市間の人の移動や物流を支えている既存のラバト - カサブランカ高速道路（総延長 59km。ラバト - カサブランカ - サフィを結ぶ全長約 330km の有料高速道路 1 号線の一部区間）は、1991 年に開通したモロッコで最初の高速道路であり、北部タンジェから南部、また内陸部に伸びる国内の交通大動脈である高速道路網の基幹部をなす。ラバトとカサブランカの経済成長と人口増加に伴って同区間の交通量は年々増加（約 28 千台/日（2005 年）→約 68 千台/日（2019 年））しており、2035 年には 120 千台/日となることが予測されている（高速道路公社、2022）。2012 年には同区間の 2 車線から 3 車線への拡張事業が実施されたが、平日の朝夕の通勤時を中心に渋滞が頻繁に発生している（ピーク時は平常時と比べて 1.5 倍の時間を要する）。

上記に加えて、同国には本邦企業も多く進出しており（2021 年時点で 67 社、うち半数以上が製造業）、カサブランカ=セタット地方、ラバト=サレ=ケニトラ地方を中心に多くの拠点や工場を構えている。また近年、本邦企業のカサブランカ、ケニトラ、タンジェなどにおける自動車部品等の新工場設立の計画が相次いで発表されている。これら本邦企業にとっても、工業製品を円滑に輸送させるためラバト - カサブランカ間の交通インフラが整備されることの意義は大きい。

このようにモロッコ経済の要であるラバト - カサブランカ間の第二の高速道路となる内陸高速道路を整備することで、当該区間における人の移動や物流の効率化・増強を図り、同地域及び国内全体における経済成長に寄与することが運輸交通セクターにおける重要課題とされているため、本計画は同国の開発政策に合致する。

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） 高速道路（片側 2 車線（橋梁部のみ片側 3 車線）、約 60km）建設、付属施設（料金所、休憩施設・サービスエリア等）建設、道路交通システム導入等

イ） コンサルティング・サービス（詳細設計レビュー、入札補助、施工監理、環境社会配慮等）

② 期待される開発効果：高速道路の建設により、当該区間における人の移動や物流の効率化・増強を図り（ラバト - カサブランカ間のピーク時所要時間：1 時間 50 分（2018-2019）→1 時間 15 分（2030））、同地域及び国内全体における経済成長に寄与する。

③ 借入人：モロッコ高速道路公社（ADM）

④ 計画実施機関／実施体制：ADM

⑤ 他機関との連携・役割分担：協力準備調査にて詳細確認する。

⑥ 運営／維持管理体制：ADM が運営・維持管理を行う。

(2) その他特記事項

- 環境社会配慮カテゴリ分類：A（国際協力機構環境社会配慮ガイドライン別紙３の１「影響を及ぼしやすいセクターの例示」にある「(8) 道路」に該当するため）
- 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）

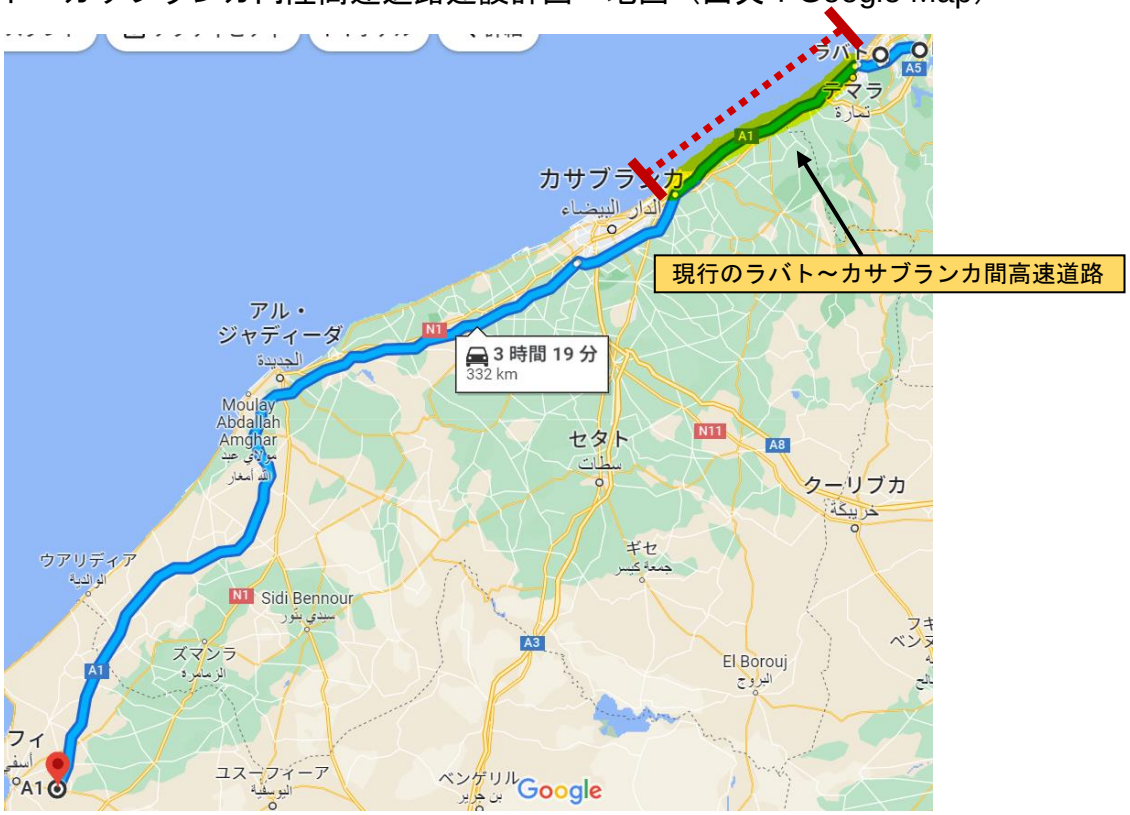
４．過去の類似案件の教訓と本計画への適用

- 対モロッコ円借款「高速道路建設計画」の評価等では、用地取得に伴う地域分断が発生し、追加横断施設の建設等の対策が必要となった。本計画においてはかかる教訓を生かし、協力準備調査において、事業対象地域住民への情報開示および十分な事前協議を通じて住民の理解を得ていく。

以　上

［別添資料１］ラバト - カサブランカ内陸高速道路建設計画　地図
［別添資料２］ラバト - カサブランカ内陸高速道路建設計画　写真

ラバト - カサブランカ内陸高速道路建設計画　地図（出典：Google Map）



ラバト - カサブランカ - サフィを結ぶ現行の有料高速道路１号線
（赤字の点線区間が現行のラバト～カサブランカ間高速道路）

別添資料２

ラバト - カサブランカ内陸高速道路建設計画　写真

高速道路建設予定地