

案件概要書

2024 年 2 月 27 日

1. 基本情報

- (1) 国名：ベリーズ国（以下、「ベリーズ」という。）。
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：ベリーズシティ
- (3) 案件名：スイング橋梁架け替え計画（The Project for Swing Bridge Reconstruction）
- (4) 計画の要約：
本計画は、最大都市ベリーズシティのホールオーバー川にかかる橋梁を架け替えることにより、観光産業に係る交通インフラの強化及び気候変動の影響で激甚化する自然災害に対する防災レジリエンス向上を図り、もって同国における強靱な社会の構築に寄与する。

2. 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義
ベリーズを含むカリブ共同体（カリコム）加盟諸国は、民主主義及び法の支配等の共通の価値観を日本と共有し、これまでも国際場裡において我が国の立場を理解・支持している。ベリーズは、カリコム及び中米統合機構の両地域機関に属する唯一の国であり、カリコム及び中米諸国の橋渡し役として、我が国が対中米・カリブ外交を展開するに際し重要な役割を果たしている。
同国における主要産業である観光産業に係る交通インフラを災害に強いものとすることは、我が国が対ベリーズ国別開発協力方針の重点分野「強靱な社会の構築」で言及する「自然災害に対する脆弱性克服」に合致するとともに、2014 年の日・カリコム首脳会合において我が国が打ち出した対カリコム政策の三本柱のうちの一つである「小島嶼国特有の脆弱性克服を含む持続的発展に向けた協力」に合致する。更に、2024 年に日・カリコム交流年、2025 年に日・中米交流年を迎えることから、この節目に案件形成することで、ベリーズにおける我が国のプレゼンスや親日感情を一層高め、二国間関係強化に資することが期待されることから、本計画の外交的意義は高い。
- (2) 当該国における防災セクター、中米カリブ地域の開発の現状・課題及び本計画の位置付け
ベリーズは、ハリケーン、洪水等の自然災害の影響を受けやすい国であり、気候変動リスクに脆弱な国として世界で 167 カ国中 8 番目に位置づけられている（世銀、2022）。直近では 2022 年 11 月のハリケーン「リサ」により総額約 40 百万米ドル、2022 年 GDP の約 15%）の被害を受け、広く停電・断水の被害が見られた。また、同国ではカリブ海に面した地理的条件を背景に物流や観光において多くの船舶が活用されているが、自然災害に対する脆弱性を軽減し、船舶による日常的な交通・物流ル

ートと安全な避難路を確保することは喫緊の課題である。これらの状況に対し、同国政府はパリ協定（2015 年）で定められた「国が決定する貢献（NCD Implementation Plan 2022）」を策定し、気候変動に伴う災害対策として、25 百万米ドルの災害に強いインフラ整備の必要性について言及している。

ベリーズシティ中心部のスイング橋は 1923 年に建設され、当初は上部工が旋回することにより船舶の遡上ができたものの、2005 年頃より老朽化により橋の開閉ができず、一部船舶の通行と河川遡上が困難となっている。そのため、橋下を通過できない船舶は災害時に約 145km 外湾を迂回の上で避難せざるを得ない状況が続いている。加えて当該橋梁は現在、安全性を考慮し 2.2 トン以上の車両通行や対面通行が困難となっている。このため、物流や人の移動に制限が発生していることや災害時の崩落、浸水危険性からも早急な架け替えが必要となっている。しかしながら、同国政府の資金面が十分でないことから、災害に対する経験や知見、災害に強いインフラ技術を有する我が国に対し先方政府から架け替えを強く要請されている。

スイング橋梁架け替え計画（以下、「本計画」という。）は、ベリーズシティ中心部の河口部における橋梁を架け替え、頑強なインフラとしての橋を整備するとともに、災害時も含めた水上通航を可能とし、地元住民や同国の主要産業である観光産業のレジリエンス向上にも資するものであり、同国開発中期戦略（2022-2026）においてもインフラ整備は不可欠で優先度が高い事業として位置付けられている。

我が国の対ベリーズ国別開発協力方針（2022 年 4 月）では重点分野「強靱な社会の構築」を設定し、気候変動対策も含めた災害に対する脆弱性の克服を目的としている。また、対カリコム加盟国向け JICA 国別分析ペーパー（2022 年 3 月）において「強靱な社会基盤の整備」が開発課題とされている。更に、JICA グローバル・アジェンダ「防災・復興を通じた災害リスクの削減」では、「Build Back Better の推進」を掲げており、本計画の実施はハリケーンなどによる自然災害を軽減し、安全な船舶や人・モノの避難を可能とすることなどからこれら方針・分析等に合致する。

これまでの防災分野における協力実績として、技術協力「カリブ災害管理プロジェクトフェーズ 2」（2009 年～2012 年）、個別専門家「カリブ地域防災管理」（2015 年～2017 年）、「カリブ地域総合防災アドバイザー」（2021 年～2025 年）が挙げられる。

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) 施設：橋梁の建設（総延長約 40 m）

イ) コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネント：詳細設計、入札補助、施工監理、ソフトコンポーネントによる技術指導（橋梁の維持管理手法、塩害評価とモニタリング手法等）

② 期待される開発効果：船舶の桁下通行確保による船舶と車両・人の橋梁通行安全性の向上（安全な通過船舶数（一日当たり隻）100→300、災害時避難可能船舶数（一日当たり隻）100→600）、標準幅員の確保による 2.2t 以上の車両通行量（一日当

り台)の実現(0→1000)、舗装路面の改良による走行性向上と通過可能車輛台数(一日当たり台)の増大(9,000→11,000)による災害時のレジリエンス強化、並びに観光産業への裨益、兩岸アクセスの改善による対象地域周辺の商業活動の活性化が期待される。

③ 計画実施機関／実施体制：財務・経済開発・投資省（MFEDI：Ministry of Finance,Economic Development and Investment）（予算確保）、インフラ開発・住宅省（MIDH：Ministry of Infrastructure Development&Housing）（橋梁維持管理）

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：インフラ開発・住宅省が運営・維持管理を担当する。橋梁維持管理予算の確保についても協力準備調査において確認する。

(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）

4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

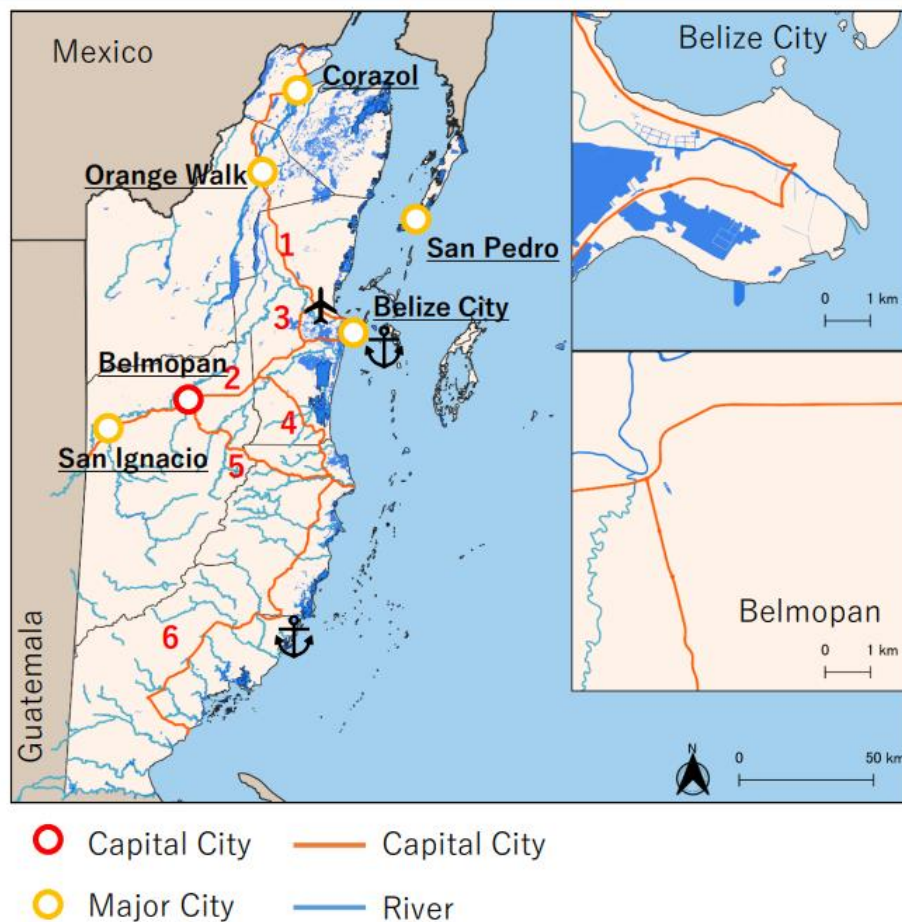
- マラウイ共和国向け無償資金協力「バラサ-サリマ間国道 5 号線橋梁架け替え計画」（評価年度 2013 年）の事後評価等において、予算不足により定期点検が実施されていないため、橋梁の維持管理予算を十分に確保することの重要性が指摘されている。本計画においては維持管理計画及び予算措置の重要性を調査の段階から先方政府に申し入れ、維持管理を担当する部署による維持管理予算計画の立案及び必要な維持管理費の予算の確保を確認する予定。

以 上

[別添資料] スイング橋梁架け替え計画 地図

[別添資料] スイング橋梁架け替え計画写真

[別添資料] スイング橋梁架け替え計画 地図



出典：JICA「北米・中南米（広域）With／Post COVID-19 禍下における強靱な社会共創のための人材及びインフラ開発に係る情報収集・確認調査最終報告書」



出典：Google Maps（地図データ©2023）よりJICA作成

[別添資料] スイング橋梁架け替え計画 写真



スイング橋外観



橋下を通過する船舶



老朽化した橋