

第1章
プロジェクトの背景・経緯

第1章 プロジェクトの背景・経緯要請内容の確認

1-1 当該セクターの現状と課題

1-1-1 現状と課題

タンザニア国は、人口の約半分が絶対的貧困状態にあるといわれ、国家財政は外国からの援助に依存している状況(1999年の国家予算の約4割が援助)であり、自立的経済・社会開発を達成していくためには農業をはじめとする産業振興が不可欠である。タンザニア国の主産業である農業は、1999年のGDPの約5割及び総輸出額の7割強を占め、労働人口の9割が農業に従事している。その内7割が耕作面積2ヘクタール以下の小規模農民であることから、農業の発展は経済成長の原動力としてだけではなく、貧困層の大半を占める農民層の生活レベルの向上という観点からも特に重要である。しかしながら灌漑設備が未整備で、専ら天水依存型の耕作方法であることから、干ばつ等の自然要因に農業生産高が大きく左右されている。また、小規模農業が大半を占めることやインフラの不足等により生産性は低迷している。表1-1及び表1-2に年度毎の主要農産物と輸出される換金作物の生産量の推移を示す。

表 1-1 主要農作物生産量の推移

	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99	1999/00	単位:千 ton	
						増減 98/99 - 99/00	
Maize	2,638	1,831	2,685	2,452	2,128	-13.2%	
Paddy	477	357	676	506	476	-5.9%	
Wheat	61	78	112	82	32	-61.0%	
Sorghum	1,250	835	799	755	771	2.1%	
Pulses	384	374	453	528	584	10.6%	
Banana	631	603	836	752	652	-13.3%	
Cassava	1,478	1,426	1,758	1,908	1,439	-24.6%	
Potatoes	446	446	644	570	587	3.0%	
合計	7,365	5,950	7,963	7,553	6,669	-11.7%	

出展: Bank of Tanzania

表 1-2 主要輸出用換金作物生産量の推移

	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99	1999/00	増減 98 - 99	単位:千 ton	
							最大生産量	
							年度	千 Tons
Coffee	52	43.6	38	46.6	47.9	2.8%	1980/81	66.6
Cotton	84.2	84.5	69.9	39	35	-10.3%	1996/97	84.5
Tea	25	19.9	25.5	21.9	24.8	13.2%	1997/98	25.5
Cashew	82	63.4	93.2	103.3	121.1	17.2%	1973/74	143.3
Tobacco	28	35.4	52	37.8	31.8	-15.9%	1997/98	52
Sisal	23	22.2	19.2	24	20.6	-14.2%	1964	230

出展: Bank of Tanzania

貿易の自由化、価格統制の廃止、公営企業、公団の民営化が進むなど市場経済を志向した新たな経済環境も生まれつつあるが、インフラの荒廃と未整備が経済活動の活性化を阻害する要因となっている。特に道路は、80年代前半からの経済の停滞による予算不足等から維持管理が十分なされておらず、雨期における路面の泥濘化、冠水などの荒廃が著しい。また、タンザニア国の主要農業地域は国境沿いに存在しており、道路、倉庫などの整備による農村部と都市部を結ぶ国内物資の輸送システムを確立し、農産物のみならず肥料等の生産投入材流通の活性化、安定供給化を図る必要があるため、運輸交通基盤の整備が最重要課題となっている。表 1-3 に幹線道路の路面状況を示す。

表 1-3 幹線道路の路面状況

				単位: km
	Good	Fair	Bad	計
舗装	1,792	1,694	220	3,706
未舗装	546	2,975	2,681	6,202
合計	2,338	4,669	2,901	9,908
比率	24%	47%	29%	100%

出展: Road Inventory by MOW, 1997

1-1-2 開発計画

(1) 上位計画との関連

タンザニア国は広範囲に広がる貧困の削減のために、オーナーシップ、パートナーシップ援助の効率性を図り、外部の開発支援の方向性を示すための基本的な戦略として、タンザニア支援戦略(TAS: Tanzania Assistance Strategy)を策定した。貧困削減戦略書(PRSP: Poverty Reduction Strategy Paper)は、タンザニア支援戦略の基本コンポーネントに位置付けられ、貧困削減及び社会指標向上についての明確な目標及び、これら目標のための明確な公共政策及び制度改革を目標としている。

また、貧困削減戦略書は、中期公共支出枠組書(MTEF: the Medium Term Expenditure Framework)で公共支出の優先分野を明確化し、これを公共支出レビュー(PER: Annual Public Expenditure Review)でモニターし、貧困福祉指標を予定策定の主要な手段としている。

一方、貧困削減戦略書は既存のセクタープログラムを代替するものではなく、セクター間の優先順位策定機能を強化することを目的としている。

道路分野及び本プロジェクトは全体の枠組みの中で以下のように位置付けられている。

タンザニア支援戦略書

2025年タンザニア開発ビジョン(Tanzania Development Vision 2025)では社会基盤、特に道路ネットワークの投資が地方開発及び(海外・国内を問わず)新規投資刺激、雇用促進のために不可欠とされていることを受け、道路の改修と開発、制度改革、労働集約型技術、及びローカル資源の効率的な活用等を実施することとしている。

貧困削減戦略書

特に地方道路の開発指標策定の重要性を指摘し、政策イシューとして、効率的で効果的な道路ネットワークの運営のために道路公社を設立することをあげている。

中期公共支出枠組書

道路分野の中期的公共支出枠組書では、地方での持続的かつ意義のある社会経済開発のためには道路整備の重要性が高いことを指摘している。一方で、公共事業省のプロジェクト実施能力の不足とカウンターパート資金の不足からIRP-IIの実施が遅れていることを問題として認識し、後者については道路基金から開発プロジェクトへの資金量を増やす、国家予算から開発プロジェクトの支出を増やす、IRP-IIの scope を減らす又は実施期間を延長するといった選択肢をあげている。

ローリング・プラン

93年度から、新たな計画・予算策定手法に基づく3年間の中期開発・予算計画であるローリング・プラン(RPFB)が導入された。同プランでは、初年度が終了するごとにその実施状況・緊急課題を踏まえて計画の見直しが行われ、毎年新たな3ヶ年計画が策定されている。各分野の開発計画は、分野別ドナー会合においてドナーの意見を取り入れており、世銀・IMFの構造調整政策に沿った計画作りが基本となっている。現在はGDP成長率1999年4.1% 2002年6.1%、インフレ率2000年6月7.5% 2002年6月5%、財政収支黒字の対GDP比1%の維持、金融の安定化と強化、国営企業の民営化の継続等を内容とするローリング・プラン(99/2000~2001/02)を定めている。近年のマクロ経済指標の推移は、ローリング・プランの目標に見合った成果を示しつつある。その中で経済サービス・セクターにおける交通部門の優先事項を次の分野に指定している。

- 特別幹線及び地方道路の改修
- 改修された幹線及び地方道路の維持管理
- 都市内交通機関及び地方交通の改善

セクタープログラム

MOWにより道路整備計画(IRP: Integrated Roads Project)が1990年から10年間の計画として実施されている。5ヶ年計画として、IRP-I(1990 - 1995)、IRP-II(1996 - 2000)が設定されており、目的は幹線道路 7,500km、地方道路 7,400km の道路修復・改良である。本プロジェクトはIRP-IIにおいて優先プロジェクトとして位置付けられている。

IRP-I (計画年 1990 - 1995、実施年 1991 - 2001)

農産物の消費地までの輸送道路の改善

- 幹線道路の舗装状態良好区間を 15%から 60%に拡大する。
- 農作物生産地域の地方道路の舗装状況良好区間を 10%から 50%に拡大する。
- メンテナンス体制の確立(幹線道路の 80%・地方道路の 60%)。
- 民間移管(道路改築・維持修繕・工事用機械の管理)。

1990年に始まったが完了は2001年になる見込みである。

IRP-II (計画年 1996 - 2000、実施年 1997 -)

- 新規の道路建設より既存道路のアップグレード及びリハビリに重点を置く。
- 幹線道路については全国の 8 つのコリドーに対して、25 の区間に関する改修プロジェクトを設定する。
- 幹線道路について、3 パッケージの橋梁改修が設定されている。
- その他、地方道路及び橋梁改修プロジェクト、組織強化のための Technical Assistance を設定する。

現在、IRP-II に続くIRP-III を作成中である。そのつなぎとして公共事業省は緊急道路改善計画(ERRP)を策定し、2000年から5年間に渡って10%の道路基金と90%のドナーからの援助により実施する計画がある。幹線道路に1,500億Tsh、地方道路に1,000億Tshを見込んでいる。このERRPの中で本整備区間を含むタンザム幹線道路は表1-4に示すように、沿線の裨益人口、穀物・換金作物の物流、通過貨物、観光資源、舗装度を総合評価した結果、幹線道路の中で最も重要な路線と位置付けられている。

表 1-4 幹線道路の評価付け

Trunk Road	Length km	Population 2000 千人	Food Crops 千 ton	Cash Crops 千 ton	Tourists No.	Transit Cargo 千 ton	Paved km	Unpaved km	Gross Corridor weight	Rank
T1 TANZAM	1,328	4,830	1,060	36	9,898	178	1,070	195	0.17	1
T2 NORTH EAST	895	3,981	915	22	97,333	12	648	262	0.10	4
T3 CENTRAL	1,503	7,965	1,559	203		50	724	818	0.16	2
T4 SOUTHERN	1,251	3,250	629	56			510	812	0.07	6
T5 LAKE CIRCUIT	1,016	3,858	1,126	126	123,652	28	309	660	0.10	3
T6 SOUTH COASTAL	490	1,922	168	13			187	274	0.03	8
T7 GREAT NORTH	1,032	2,266	814	12	269,288		220	815	0.01	5
T8 WESTERN	1,192	2,766	420	0	1,150		7	1,218	0.02	7
T9 MID WEST	1,097	935	345	21				1,075	0.01	9
合計	9804	31,773	7,036	489	501,321	268	3,675	6,129		

出展: Emergency Roads Rehabilitation Programme (ERRP) 1999.9

1-1-3 社会経済状況

1999年度のタンザニア国の国家歳出規模は11,700億Tshであり、1997/98年度からは3年連続して歳出超過の赤字体質になっている。その内、投資的経費は30%にとどまっているが、前年度の倍に増加している。1人当たりのGNPは240ドル(1999年:世銀統計)と依然として低く、後発開発途上国(LLDC)である。対外債務残高は71.77億ドル(1999年)と深刻な状況にあり、重債務貧困国(HIPCs)に対する2国間ODA債権の100%削減を含む拡大HIPCイニシアティブを適用することが2000年4月に決定されている。産業は農業が中心であり、メイズ、米、豆類等の農作物と、コーヒー、綿花、カシューナッツ、紅茶、タバコ等の換金作物を主要輸出品とする典型的な一次産品依存型の経済構造である。

93年から政府の開発戦略指針と中期財政計画の性格を併せ持つRPFBの導入により、マクロ経済計画、分野別政策及び3ヶ年の財政計画を毎年見直しつつ、堅実な財政、経済運営を行っている。こうした経済改革努力の結果、マクロ経済指標は改善してきており、1999/2000年度のGDP実質成長率は2年連続で前年度を上回る4.0%を達成し、1999年の平均インフレ率は過去20年間で最低の6.5%となった。

また、運輸・交通部門への投資の多くは道路開発に充てられるが、その大部分は海外からの融資に依存している。

表 1-5 主要経済指標

一人当たりGNP(99年)と同成長率 (90 - 97年平均)	実質GDP成長率
240ドル、0.9% (世銀統計)	95年 3.6%、96年 4.2%、97年 3.3%、98年 4.0%、99年 4.7%

表 1-6 タンザニア国財政状況

単位:百万 Tsh

項目	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99	1999/00
1. 国家歳入	495,254.5	653,445.3	738,440.9	859,270.9	1,057,951.4
A. 通常歳入	448,372.9	572,029.7	619,082.6	689,325.3	777,644.7
物品税	131,396.6	168,548.1	183,002.8	171,993.2	178,000.7
所得税	103,870.7	125,726.2	149,787.4	162,894.1	209,713.6
関税	84,558.3	123,502.6	138,179.3	208,040.4	222,341.1
その他税	63,917.9	87,577.8	95,152.6	73,356.4	75,052.0
その他収入	64,629.4	66,675.0	52,960.5	73,041.2	92,537.3
B. 援助	46881.6	81,415.6	119,358.3	169,945.6	280,306.7
2. 国家歳出	475,395.9	608,384.0	856,177.4	927,732.2	1,168,778.8
通常会計	470,013.6	579,488.4	669,592.4	791,208.3	808,865.4
開発会計	5,382.3	28,895.6	186,585.0	136,529.3	359,913.4
3. 収支	19,858.6	45,061.3	-177,736.6	-68,461.4	-110,827.4
4. その他項目	-41,128.1	32,078.0	49,599.3	92,885.0	-2,444.2
5. 融資	21,269.5	-77,139.3	68,137.2	-24,423.6	113,271.8
外国援助	-34,899.5	-49,065.3	64,468.1	-18,683.6	105,417.2
国内借入	56,169.0	-28,074.0	3,669.2	-5,740.0	7,854.4

出典: Bank of Tanzania

1-2 無償資金協力要請の背景・経緯及び概要

タンザム幹線道路は、タンザニア国の首都であり最大の港のあるダルエスサラームからタンザニア西部、及びザンビアを結ぶ総延長約 1,400km(内タンザニア国内分は約 920 km)の国際幹線道路である。

タンザム幹線道路は、隣接するザンビア、マラウイやコンゴ民主共和国などの内陸国にとっては海へ至る重要な路線であるばかりでなく、タンザニア西部に位置する一大農耕地帯であるイリング州、ムベヤ州にとっては、農産物や外貨獲得のための換金作物を首都圏・港に運搬する大切な輸送路である。これらの州にとって農業は基幹産業であり、貧困層の大半を占める農民層の生活を支えている。



また、本道路は、沿線住民への裨益効果、穀物・換金作物の物流、及び近隣諸国間の国際通過貨物等の観点からタンザニア国で最も重要な路線と位置付けられている。

「キトンガ峡谷」は、同幹線道路のダルエスサラームの西 450km、イリンガ州内に位置し、急勾配、小曲率のカーブの連続からなる約 10km の山岳道路にある。1970 年代、2 車線に AC 舗装化された後は、重貨物車輛の増加に伴う重度の轍掘れの発生にも関わらず、根本的な道路改修はなされていない。タンザム幹線道路が様々な援助国・機関により道路改修が実施されている中、本区間だけ路面状態が悪い。排水の不備、谷側路肩の浸食や交通安全施設の未整備から事故の多い難所として知れ渡り、円滑な交通が確保されていない状態にある。第 2 次全国道路整備計画(IRP-)において、タンザム幹線道路の整備に最も高い優先順位がつけられ、1993 年には英国 ODA 資金によりキトンガ峡谷を含む道路のフィージビリティ・スタディが実施されている。

このような状況を背景にして、タンザニア国政府は 1997 年 10 月に我が国に対してタンザム幹線道路キトンガ峡谷区間の道路改修の無償資金協力による事業化を要請してきたものである。

1-3 我が国の援助動向

タンザニア国は我が国の 2 国間援助の実績(98 年までの支出純額累計)で第 19 位(アフリカ地域では第 2 位)の受け取り国である。我が国の無償資金協力による過去のインフラ案件の施設及び機材供与案件を表 1-7 に示す。

表 1-7 我が国の無償による施設・機材供与案件

案件名(無償)	実施年度
南岸道路計画	1978～1991 年度
サレンダー橋拡張計画	1980 年
モロゴロ道路改良計画	1984～1985 年度
首都圏道路網整備計画	1991～1995 年度
幹線道路橋梁改良計画	1996～1998 年度
ダレサラム道路改善計画	1997～2000 年度
マクユニ・ンゴロンゴ間道路整備計画	2001～2004 年度
機材供与:橋梁ユニット	1993～1994 年度
機材供与:道路補修機材整備計画	1993, 1997 年度

タンザニア国は 1 人当たりの GNP が 240 ドルと極めて低い水準にあることに加え、3,000 万を超える人口を有しており、援助需要が極めて大きい。また、民主化や経済改革を含めた開発努力に主体的に取り組んでおり、天然資源、観光資源も豊富で潜在的な経済発展の可能性を有している。こうしたことから、我が国の国際貢献を一層進める上で、タンザニア国に対して引き続き支援を行っていくことが重要である。貧困の削減、社会開発、経済的自立に向けた

産業支援等を、対アフリカ援助の重点課題とする政府開発援助に関する中期政策を踏まえつつ、タンザニア国側との合意に基づき以下の5分野を援助の重点項目としている

- 農業・零細企業の振興のための支援
- 基礎教育支援
- 人口・エイズ及び子供の健康問題への対応並びにその一環としての基礎的保健医療サービス
- 都市部等における基礎インフラ整備等による生活環境改善
- 森林保全

1-4 他ドナーの援助動向

(1) タンザム幹線道路

最大の援助機関である世銀は1986年の市場経済化志向政策の採用以降、IMFとともに構造調整を支援している。北欧諸国やEUも援助国として重要な位置を占めている。タンザム幹線道路も1973年に拡幅工事され、1988年以降、デンマーク、ノルウェー、国際開発協会等の国際機関の無償及び有償援助による復旧・改良工事が実施されている。現在はIRP-Iによるダルエスサラーム(Dar es Salaam)～マラヂジ(Mlandizi)を結ぶ56kmの道路改修工事を終え、続いてシャリジエ(Chalinze)～メレラ(Melela)間の工事が始まっている。さらに2001年中にザンビア国境側のソンウェ(Songwe)～トドマ(Tunduma)の改良工事が開始される予定である。他ドナーによるタンザム幹線道路の改修状況を表1-8に示す。

表 1-8 他ドナーによるタンザム幹線道路改修の援助状況

区間	ドナー名(資金)	区間長(km)	建設費(USD)	実施年
Dar es Salaam (Ubungo) – Mlandizi	DANIDA(Grant)	56	38,600,000*	1997~2001
Mlandizi – Chalinze	AfDB(Loan) + GOT	45	19,119,950	1990~1995
Chalinze – Melela	DANIDA(Grant)	129	34,100,000*	2001~2004
Melela – Mikumi	IDA(Credit) + NORAD(Grant)	72.64	20,463,292	1988~1991
Mikumi – Msimba	AfDB(Loan) + GOT	33	14,437,139	1991~1994
Igawa – Igurusi	IDA(Credit) + NORAD(Grant)	58	-	1991~1993
Igurusi – Songwe	IDA(Credit) +NORAD(Grant)	91	19,692,396	1998~1994
Songwe – Tunduma	NORAD(Grant)	70	-	2001~2003

*追加契約金額が不明または未定のため含まれていない

キトンガ峡谷を除くムシンバ(Msimba)～イガワ(Igawa)間 350km については、1973 年の舗装工事以降、定期的なパッチワークや部分的なオーバーレイ等による舗装補修工事が行われており、キトンガ峡谷を除いて比較的良好な状態を保っている。なお、本プロジェクト区間を含む 35km の改修工事が 1991 年に AfDB と政府の資金でユーゴスラビア国の業者に落札されながら、同時に受注したミクミ(Mikumi)～ムシンバ(Msimba)間 33km の事業費の増大により中止となった。その後、タンザニア国政府を含め他援助国、機関による改修工事の計画はない。

(2) 現在進行中の道路案件

2001 年の幹線道路の道路・橋梁改修案件の実施状況は表 1-9 のとおりである。

表 1-9 2001/02 年度の幹線道路の道路・橋梁改修案件

案件概要	道路延長 / 橋数	ドナー名	予算 2001/2002 百万 USD
Mutukula – Muhutwe – Kagoma	136km	AfDB	4,779
Shelui – Nxega	108km	- ditto -	5,962
Trunk Roads Bridges	22nos.	IDA	7,200
Singida – Shelui	110km	- ditto -	10,000
Mkuranga (Kitonga) – Kibiti	70km	Kuwait Fund/OPEC /Saudi Fund/GOT	3,123
Rufiji Bridges and Approaches	135km	- ditto -	7,078
Ndundu – Somanga	60km	- ditto -	180
Dam (Wazo Hill) – Bagamoyo	43km	EU/ITALY	1,282
Ilula – Tinde/ Isaka - Nzega	168km	EU	10,926
Mwanza Town Roads + Airport + Mwanza Nyanguge	58km	- ditto -	8,507
Morogoro – Dodoma	256km	- ditto -	4,870
Mandela Road	166km	- ditto -	1,222
Tunduma – Sumbawanga (Feasibility Study)	231km	IDA	400