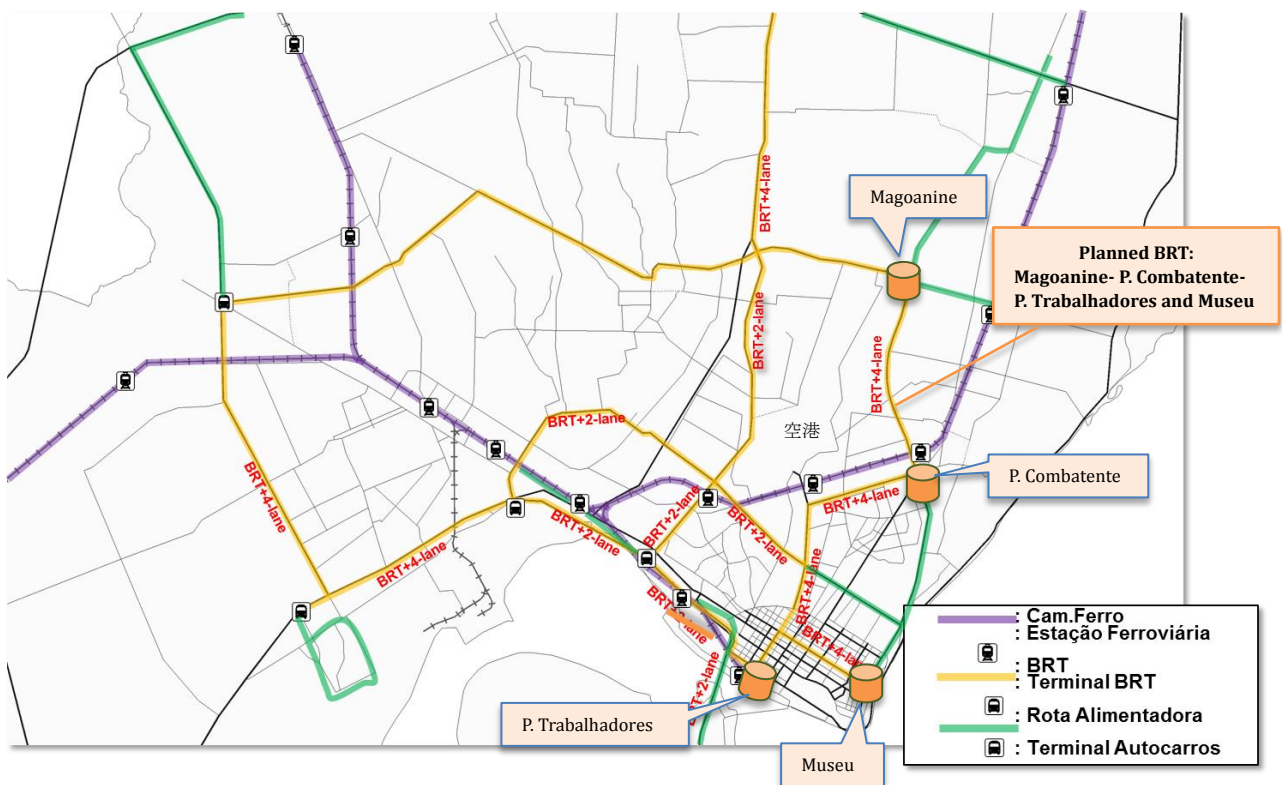


マプト都市圏の交通網整備の動向

1. 交通網整備計画の進捗状況

マプト都市圏は経済成長とともに急成長している一方、都市圏での交通処理能力が限界に達している。こうしたなか、2014年、JICA 資金援助による「マプト都市圏交通網整備計画」が完成し、BRT (Bus Rapid Transit) 及び通勤鉄道を含む大量交通機関の開発が優先事業として提案された。BRT については、図1の通り6区間が提案されており、そのうちの2区間である①Baixa - Magoanine (12.9km) 及び②Xiquelene- Museu (10km) において、ブラジル政府の支援により設計及びEIA が実施された。本プロジェクトのEIA は、土地環境農村開発省に提出され、再定住計画も完了している。再定住世帯は、約100世帯であり、Magoanine～Praça dos Combatentes 間の Julius Nyerere 通りのみとなっている。ブラジルの Odebrecht 社が設計を実施し、建設も行うことが予定されている。また、BRT 路線沿いに、4ターミナル (Magoanine、P. Combatentes、P. Trabalhadores、Museu) 及び1デポットを建設することが計画されている。自動車からBRT への交通モード変更を促すため、Magoanine には18haの駐車場を建設する予定である。事業費は約225百万ドルであり、当初は、ブラジル政府の譲許的借款によるBRT 建設が予定されていたが、ブラジルの財政問題等から借款支援がキャンセルされた。そのため、Odebrecht 社が代替案の財務プロポーザルを検討しており、民間企業によるBOTでの建設も検討されている。



出典：マプト市役所資料より加筆

図1：提案されているBRT及び鉄道路線網

他の BRT の優先区間としては、国道 1 号線 (N1) の Zimpeto-Benfica-Maputo Station 間 (19.1km)

が選択されている。N1 では、沿道の商業活動も活発で日交通量が往復 30,000 台を超えており、混雑が見られる。本区間は、JICA 調査において Pre-F/S が実施されており、16 駅及び 3 ターミナル (Zimpeto、Missao Roque、Maputo Station) の建設が提案されている。本プロジェクトの総事業費は、約 89 百万ドルが見込まれている。また、マプト市の中心市街地である Baixa では、新たなビジネス街を建設する計画を進めており、マプト駅と新ビジネス街を BRT で結ぶ BRT 延長計画もある。道路の拡幅が必要であるため、約 200 世帯以下の住民移転が見込まれている。一方で、交通量全体の伸びに連れて、更なる混雑が予想されるため、N1 の Missao Roque 付近から分岐して、住宅地の開発がそれほど進んでいない低湿地の緑を通過して N4 に接続する延長約 8.5km の自動車専用道路を N1 バイパスルートとして建設することが提案されている。交通渋滞が予想される N1 バイパスの建設においては、交差道路 (Benfica、Jardim、Junta) を立体構造物による交差を原則としている。

マプト市役所によると、この N1 の BRT 区間を AGT (Automated Guideway Transit) にて建設するという案も検討されている¹。

マプト首都圏では、モザンビーク港湾・鉄道公社 (CFM) がマプト市及びマトラ市をつなぐマプト～マシャバ～マトラ・ガレ間 (20km) とマプト市とマラクエネ郡を結ぶマプト～マラクエネ間 (35km)、マトラ市とボアネ郡を結ぶマシャバ～ボアネ間 (27km) を管理している。新型車両などが納入されているものの、マプト都市圏の移動における鉄道分担率は 1% に留まっている。JICA 調査では、混雑の激しいマプト～マシャバ～マトラガレ間 (20km) の通勤鉄道線整備事業 (650 百万ドル) が優先プロジェクトとして選定されている。そのうちのマプト～マシャバ間 (16km) が第 1 フェーズとして建設することが計画されており、中国政府が同区間をライトレールとして建設するため Pre-F/S を実施した。地上路線は 10.19km であるが、N4 との交差は立体交差による高架鉄道 (6.17km) となる計画であり、事業費は約 800 百万ドルと見積もられている。地上駅は 4 カ所、高架駅は 2 カ所を建設する計画である。しかしながら、事業費が高いこと等から、中国支援



出典：マプト市役所資料より加筆

図 2：N1 の BRT 路線 (Zimpeto-Maputo Station 間) 及び延長区間

¹ 2015 年 2 月に開催された国交省主催の現地関係機関協議において、日本の都市鉄道システムとして AGT が紹介されたことがあり、マプト市役所においても AGT 導入には関心があるとのことである。

による本件の実施は見送られている。ライトレールでは、4 地上駅、2 高架駅が計画されており、そのうち、マプト港湾駅とマシヤバ駅の 2 駅が他路線との乗換駅として提案されている。鉄道整備事業では、新駅周辺における公共交通志向型開発（TOD）が検討されている。



2. 現在入札中の案件

マプト市役所は、高度道路交通システム（ITS）の導入のため、DBOT（Design、Built、Operation and Transfer）方式の入札を公示しており、本件を PPP 事業として実施する予定である。本 PPP では、交通管理センターの建設やセンサーの導入等により、交通管理を改善することを目的としている。本件の関心表明の公示期間は、2016 年 7 月 27 日～9 月 9 日までであり、資格のある企業を 5～6 社選定した後、プロポーザルの提出を募ることが予定されている。

3. 日本企業の参加の機会

マプト都市圏の交通網整備は、JICA 調査にて実施された経緯もあり、運輸通信省及びマプト市役所から日本政府への支援が期待されている一方、日系企業からの参加にも期待がある。BRT の Magoanine～ P. Trabalhadores and Museu 間は、ブラジル政府・企業による案件形成が進められているが、優先度が高い N1 沿い及びマプト～マシヤバ間鉄道については、現在のところドナーの支援などもないため、日本企業が参加する機会がある。どちらの路線においても、交通モードの変更を促すためには、ターミナル・駅周辺に十分な駐車場を整備する必要がある。さらに、BRT、鉄道、道路が集約するマプト駅の再開発の機会やマルチモーダル・ハブとしての機能、マプト駅からビジネス街までの密集地での BRT もしくは鉄道（AGT）の建設という案もあり、他にも様々な案が検討される。現在の交通網整備計画では、空港へのアクセスが提言されていないが、BRT・AGT、道路、国際空港をつなぐマルチモーダル・ハブとして、空港とのアクセスを検討することも有効と思われる。

る。さらに、N1 バイパスや通勤鉄道等の立体交差構造、密集市街地・既存の交通流動の多いエリアでの施工という点でも、日本企業に強みがあると思われる。現在入札中の ITS 案件も含めて、マプト都市圏の交通網整備は日本政府への要請がある案件であるため、官民連携による開発も可能と思われるところ、日本企業からの調査の提案や関係機関への積極的なアプローチも検討される。