事業事前評価表(開発調査)

作成日：平成14年1月25日 担当部・課：社会開発調査部社会開発調査第1課

1. 対象事業名：カンボディア国国道1号線プノンペン～ネアックルン区間改修計画調査

2. 我が国が援助することの必要性・妥当性

(1) 現状及び問題点

A. 東南アジア第一の大河メコン河を擁するカンボディア国(以下「カ」国)では、雨期(5月～10月)にたびたび洪水被害を受けている。2000年8月から10月にかけて発生した洪水は、首都プノンペン付近で観測史上最高の洪水水位を記録し、各地に大きな被害をもたらした(総額80百万US$相当)。

B. プノンペンを起点として隣国ヴェトナム国ホーチミンへと東方に延びる国道1号線(総延長約165km)は、「カ」国の大動脈の一つであるが、2000年の大洪水により被害を受けた。特に、メコン河と平行して走るプノンペン～ネアックルン間(約55km)は堤防としての機能も兼ねており、洪水による影響は大きく、切断(2カ所)を余儀なくされたほか、路面の破損・劣化等に至った。

C. 「カ」政府は、アジア開発銀行(以下ADB)の緊急補修事業により応急補修を実施し、概ね洪水前の状態に復旧した。しかしながら、その耐用年数は2～3年と考えられ、今後想定される洪水に対処し得る抜本的な道路改修を行う必要がある。

D. 1996年から1997年にかけてGreater Mekong Sub-region Projectの一環として国道1号線全区間を含むアジアハイウェイ(プノンペン～ホーチミン区間)に係る設計調査がADBにより実施されている。しかしながら、今次洪水で被害の大きかったプノンペン～ネアックルン間は事業化の目途がたっておらず、未だに洪水被害の危険性にさらされている。

(2) 国家開発計画、地域開発計画、分野別計画などの計画と当該案件の整合性

カンボディア国では、国家社会経済開発5ヵ年計画(SEDP、1996年～2000年)において、道路建設・改修計画を最重要課題の一つとして位置づけている。現在策定中の第2次5カ年計画(SEDP2、2001年～2005年)においても右方針は変わらないものと見られている。貧困対策のためには経済発展が必要であるが、そのためには今次計画の様な、道路を主体とするインフラ整備が急務とされている。

一方、カンボディア国では、国家洪水対策委員会が組織される等、洪水対策は常に重要な国家課題となっている。近年になって大洪水による被害が増大傾向にあることから、公共事業運輸省、水資源省等関係する諸機関の優先対応事項の一つとして位置づけられている。

(3) 他国機関の関連事業との整合性

カンボディア国の道路・橋梁建設・改修計画に対しては、ADB、世銀等の国際機関及び日本等各国からの援助で各地で整備が進められている。

国道1号線については、C1区間(プノンペン～ネアックルン)とC2区間(ネアックルン～ベトナム国境)に区分されており、両区間共にADBによる設計調査が実施されている。現在C2区間が、カンボディア-ベトナム国境～ホーチミン区間と併せて、ADBローンによって、改修工事が実施中である。係る、C2区間改修計画の中に、C1区間の緊急補修工事も含まれており、陥没した部分などの簡易補修を実施している。

なお、2000年洪水後、ADBの洪水被害緊急復旧計画により、被災を受けた国道の応急修復が行なわれ、国道1号線も含まれていた。但し、主として被災した部分を対象とした応急的な補修工事である。

(4) 我が国の当該国への基本的援助方策との整合性

わが国は、カンボディア国に対しては、積極的な援助姿勢をとっている。最

貧国の一つであることから、主として無償資金協力及び技術協力を行なっている。カンボディア国にとって、我が国は最大の援助国である。今回、国道1号線改修計画の調査を行うことは、同国の貧困対策、都市基盤の整備、居住環境改善、安全対策に貢献するものであり、人道的にも有意義なものである。わが国の基本的援助方策と一致するものと判断できる。

これまで我が国が実施してきた国道及び橋梁の建設・改修計画の無償資金協力援助については、カ国の一般国民にも広く知られて評価されている。同時にさらなる継続的支援が期待されている。

3. 事業の目的

国道1号線(プノンペン～ヴィエトナム国境：約165km)のうち、プノンペン～ネアックルン区間約55kmの改修を目的として、国道1号線及び同国道整備により影響が想定される地域を対象にフィージビリティ調査を実施する。なお、事業化にあたっては日本の無償資金協力を想定するものとする。

4. 事業の内容

(1) 対象

a. 調査対象：国道1号線プノンペン～ネアックルン区間およびその隣接地域と洪水対策調査に関連する区域。

b. 技術移転の対象：公共事業運輸省(Ministry of Public Works and Transportation)及び調査関係者

(2) アウトプット

a. 計画策定：カンボディア国国道1号線プノンペン～ネアックルン区間改修計画の策定

b. 技術移転：計画策定手法

(3) インプット：以下の投入による調査および技術移転の実施。

a. コンサルタント(分野/人数)

分野	人数
総括/道路計画	1
副総括/河川・洪水対策計画	1
道路設計	1
水文・水理解析	1
交通調査・交通需要予測	1
構造物設計	1
施工計画・積算	1
農業・灌漑調査	1
経済分析	1
社会・環境配慮	1
計	10

b. その他

再委託調査(道路施設インベントリー、交通量調査、測量調査、洪水被害実態調査、住民移転実態調査、初期環境影響評価)

(4) 総事業費

調査に要する費用：約1.9億円(概算)

(5) 調査のスケジュール

2002年4月～2003年3月(12ヶ月間)

(6) 実施体制

a. 協力相手国実施機関名：公共事業運輸省

b. 協力相手国実施機関の責任者：公共事業運輸大臣(Mr.Khy Tainglim)、公共事業運輸省総括局長(Mr.Chhin Kong Hean)

5. 成果の目標

(1) 提案計画の活用目標

a. 策定された計画は協力相手国政府および関連機関の計画の一部に取り入れられる。

b. 策定された計画を基に我が国の無償資金協力による事業化に活用される

(2) 活用による達成目標

a. 洪水発生時に、道路面越流・崩壊が防止され、交通分断も解消される。従って、洪水による経済損失が大幅軽減されるとともに、住民のより快適で安全な生活が確保される。

b. 対象区間の交通事情が大幅に改善され、周辺地域も含めた経済活動の活性化に貢献する。住民の生活環境も向上する。

c. 対象区間を利用する車輌等が、数量などにおいて大幅増となると共に、交通時間が大幅に短縮される。また、通行時の快適な走行が確保される。

6. 外部要因リスク

(1) 協力相手国内の事情

a. 政策的要因：政権交代等による相手国政府の事業整備方針の変更

b. 行政的要因：関連省庁間の調整の不備等

c. 経済的要因：道路関連の借款返済による維持管理費等リカレンコストの削減

d. 社会的要因：対象地域における住民移転問題

7. 今後の評価計画

(1) 事後評価に用いる指標

a. 活用の進捗度

・調査結果が(我が国の)無償資金協力事業として実現したか

b. 活用による達成目標の指標

・公共事業運輸省の国道1号線維持管理費の減少度

・調査対象区間における移動時間の短縮度

(2) 上記a.およびb.を評価する方法およびタイミング

終了時評価：無償資金協力による事業化が終了して3～5年後の案件別事後評価の実施を予定