

事業事前評価表

1. 対象事業名
国名：インドネシア共和国 案件名：タンジュンプリオク港アクセス道路建設事業(II) 貸付契約調印日：2006年3月29日 承諾金額：26,620百万円 借入人：インドネシア共和国 (The Republic of Indonesia)
2. 本行が支援することの必要性・妥当性
<p>インドネシアの経済・商業の中心地であるジャカルタ首都圏では交通渋滞が深刻化しており、道路容量の拡大、交通需要管理政策の実施等様々な対策が実施されている。JICA ジャカルタ首都圏総合交通計画調査（フェーズII）（2004年3月）では、特に、地域経済に必要な原材料・製品の輸出入の国際的な玄関口であるタンジュンプリオク港では、交通渋滞のため港湾へのアクセスに非常に時間がとられており、地域の経済成長の停滞の原因の一つとなっていると指摘されている。</p> <p>2003年9月に発表されたIMF支援プログラム後の同国の包括経済政策では、疲弊したインフラのリハビリ及びモード間の連携の強化、経済発展の見込まれる地域でのインフラ開発、交通インフラ開発への民間セクターの参入機会の拡大が大きな柱になっており、タンジュンプリオク港アクセス道路を含む、ジャカルタ外環道の完成が強調されている。</p> <p>我が国の「対インドネシア国別援助計画」（2004年11月）では、援助の重点分野・重点事項として「民間主導の持続的な成長」実現のための支援を掲げ、経済インフラ整備等を重点分野とするとしている。また、本行の「海外経済協力業務実施方針」（2005年4月）では、重点分野として持続的成長に向けた基盤整備を掲げており、インドネシアについては、投資環境整備のための経済インフラ整備を重点分野としている。</p> <p>よって、本行が支援する必要性・妥当性は高い。</p>
3. 事業の目的等
本事業は、ジャカルタ外環道路の北東部分とジャカルタ湾岸道路を結ぶタンジュンプリオク港アクセス道路（計画全長12.1km）の内、フェーズ1で供与済みの部分を除く、タンジュンプリオク港からジャカルタ外環道路西部及び南北接続部分（約4km）を建設するとともに、交通管制システムを導入することにより、ジャカルタ近郊からタンジュンプリオク港へのアクセス改善を通じて交通渋滞の緩和を図り、もってジャワ島の投資環境改善に資するものである。
4. 事業の内容
(1) 対象地域名

ジャカルタ市

(2) 事業概要

ジャカルタ市において、ジャカルタ近郊からタンジュンプリオク港へのアクセス改善と高速道路のネットワーク及びバイパス機能を改善するため、以下を行うもの。

タンジュンプリオク港アクセス道路（高架式）建設：タンジュンプリオク港～外環道西部及び南北接続（約 4km）

交通管制システムの導入

コンサルティング・サービス（入札補助、施工監理、運営・維持管理補助）

(3) 総事業費

33,765 百万円（うち円借款対象額：26,620 百万円）

(4) スケジュール

2006 年 4 月～2011 年 12 月を予定（69 ヶ月）

(5) 実施体制

借入人：インドネシア共和国（The Republic of Indonesia）

実施機関：公共事業省道路総局（Directorate General of Highways, Ministry of Public Works）

運営・維持管理体制：2004 年 9 月 29 日に国会承認された新道路法（法律第 38 号）に従い、供用後の運営・維持管理は入札を通して公社又は民間企業に委託される。また、交通管制システムの運営・維持管理についてはインドネシア高速道路公社が行う予定。

(6) 環境及び社会面の配慮

環境に対する影響 / 用地取得・住民移転

(a) カテゴリ分類：A

(b) カテゴリ分類の根拠：本事業は、「環境社会配慮確認のための国際協力銀行ガイドライン」（2002 年 4 月制定）に掲げる道路セクターに該当するため、カテゴリ A に該当する。

(c) 環境許認可：EIA 承認済。（2004 年 12 月）

(d) 汚染対策：大気汚染と騒音に対する緩和策を詳細設計で具体的に検討する。

(e) 自然環境面：本事業はジャカルタ北部の商工業地域に位置し自然保護区、貴重な自然生態系、動植物及び貴重な景観は有しておらず特段負の影響は予見されない。

(f) 社会環境面：本事業により計画路線沿いに発生する住民移転の対象世帯数は、合法住民 14 世帯、不法住民 58 世帯の計 72 世帯であり、用地取得面積は約 18.5ha である。公共事業省は、既に移転対象世帯を含むステークホルダーとの協議を行っており、今後とも補償条件、手続き等については個別に協議を継続しつつ、同国国内法に基づき、用地取得委員会に

より適切な措置が講じられる。

(g) その他モニタリング：環境管理計画及び環境モニタリング計画に基づいて、工事中・供用後の大気汚染、騒音等について公共事業省がモニタリングを実施する。

貧困削減促進：特になし。

社会開発促進（ジェンダーの視点等）：施工業者が労働者にHIV/AIDS対策を実施予定。

(7) その他特記事項
特になし。

5 . 成果の目標

(1) 評価指標（運用・効果指標）

指標名（単位）	基準値（2004年）	目標値（2012年[事業完成1年後]）
年平均日交通量（台/日）	70,058	42,000（一般道） 78,400（アクセス道路）
タンジュンプリオク港からの所要時間（分）		
・チャクン(13 km)	29	15
・チカラン(43 km)	106	47
・チトゥルップ(43 km)	70	47
・バララジャ(72km)	174	79

(2) 内部収益率（経済的・財務的内部収益率）

以下の前提に基づき、本事業の経済的内部収益率（EIRR）は30.7%となる（フェーズIも合わせた事業全体において）。

費用：事業費（税金を除く）、運営・維持管理費

便益：走行費の節減、所要時間の短縮（EIRR）、通行料（FIRR）

プロジェクトライフ：30年

以下の前提に基づき、本事業の財務的内部収益率（FIRR）は4.0%となる（同上）。

費用：事業費、運営・維持管理費

便益：通行料

プロジェクトライフ：30年

6 . 外部要因リスク

経済環境の変化等による急激な交通量の変化

7 . 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

既往の道路セクターにおける類似事業の事後評価によれば、コントラクター選定に当たっては、業者の経験・規模のみならず、工事実施時点での財務状況にも十分留意するよう実施機関側に十分注意喚起する必要がある旨指摘されている。これを踏まえ、本事業ではコンサルティング・サービスのうち入札補助業務においてこの点に十分留意し、インドネシア側への提言を行っていくこととする。

8 . 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる指標

年平均日交通量（台 / 日）

所要時間（分）

経済的内部収益率（％）

財務的内部収益率（％）

(2) 今後の評価のタイミング

事業完成後