

事業事前評価表(開発調査)

作成日:平成 19 年 11 月 8 日

担当グループ:社会開発部第三グループ運輸
交通・情報通信第二チーム

1. 案件名
大カンパラ都市圏道路網及び交通改善計画調査
2. 協力概要
(1)事業の目的 既存関連調査のレビューに基づき、大カンパラ都市圏に関するマスタープランを整理する。また、道路網・交通管理計画に係る優先プロジェクトに対するプレフィージビリティスタディの実施、公共交通計画の策定、交通安全改善計画の策定を行う。
(2)調査期間 11ヶ月
(3)総調査費用 約 1.8 億円
(4)協力相手先機関 建設交通省 (Ministry of Works and Transport)
(5)計画の対象(対象分野、対象規模等) (a)調査対象地域: 大カンパラ都市圏 (Greater Kampala Metropolitan Area (GKMA)、カンパラ市中心部から半径約 2 km 圏内) (b)調査対象地域規模: GKMA 人口 2,032 千人 (2002 年) (c)対象分野: 道路網、都市交通
3. 協力の必要性・位置付け
(1)現状及び問題点 内陸国であるウガンダ国 (人口 25,900 千人、1 人当たり GNI 266USドル (2004)) では、鉄道網が機能していないため貨物及び旅客運搬の 92%以上が陸上運輸(道路)によって担われており、経済開発上、道路が非常に重要な位置を占めている。80 年代後半まで続いた内戦後、ウガンダ国政府は経済インフラの中でも道路施設の再建を重要視し、多くのドナーの支援を受けつつ積極的に事業を展開してきた。1996 年には、首都と主要都市とをつなぐ幹線道路整備に重点を置いた「道路分野開発 10 年計画 (RSDP1)」がウガンダ国政府によって策定され、この方針の下で、「カンパラ主要道路改善計画調査 (JICA, 1997)」や、それをフォローする「大カンパラ都市圏交通改善計画 (KCC: Kampala City Council, 2002)」が実施されてきた。2001 年には、安全で効率的な道路網の確立に向けた整備に重点を置いた「改訂版道路分野開発 10 年計画 (RSDP2)」がウガンダ国政府によって策定され、この方針の下で、「The National

Transport Master Plan and the Master Plan for Greater Kampala Metropolitan Area (世銀, 2005)」(以下、世銀 M/P)が策定された。

継続的な施策にもかかわらず、増大する経済活動に伴う物流、人々の移動、それに伴う交通量の増加は交通渋滞、及び交通事故をもたらしており、長期的な都市圏の発展、拡大を視野に、更なる対策が必要となっている。特に都市圏として成長拡大し、交通量が急増する GKMA においては、経済発展及び貧困削減に貢献するためにも、道路整備、交通渋滞の緩和、交通安全の確保が、必要不可欠な施策となっている。

(2)相手国政府国家政策上の位置づけ

世銀 M/P に対するより詳細な事業計画として、世銀の支援の基でポジションペーパー(以下、世銀ポジションペーパー)が作成され、さらに 2007 年 7 月を完成期限として、ウガンダ国政府自身による最終的なポジションペーパー(以下、政府ポジションペーパー)の作成が進められている。本調査は、世銀 M/P 及び政府ポジションペーパーに準拠して調査を実施する。

(3)他国機関の関連事業との整合性

上述のとおり、本調査は世銀 M/P に沿って実施されるものである。

また、GKMA はケニアとルワンダとをつなぐ東アフリカ北部回廊上に位置するが、ウガンダ国内の同回廊道路に整備不良箇所が多数存在するのと共に、迂回路が無いため全通過交通が GKMA 中心部に流入するといった問題が生じている。これに対しては、ウガンダ国内における同回廊道路の整備を主に EU が支援すると共に、GKMA への流入交通に対するバイパスを EU が GKMA 北部に建設中である。これらの整備状況が本調査にも影響を及ぼすことから、関係機関と開発戦略を共有していく必要がある。

(4)我が国援助政策との関連、JICA 国別事業実施計画上の位置づけ

我が国は、運輸・交通に関する基礎インフラを整備することによって、ウガンダにおける物流・人々の異動が円滑になることを目標としており、本案件はその中でも特に重要なカンパラ市内の交通事情改善に資するものと位置づけられる。

4. 協力の枠組み

(1)調査項目

- 1) 既存関連調査のレビューに基づく GKMA にかかるマスタープランの整理
- 2) 補足調査と交通需要検討
 - ・ 交通関連調査
 - ・ 自然条件調査
 - ・ 交通需要検討
- 3) 「道路網・交通管理計画」にかかるプレフィージビリティスタディの実施
 - ・ 政府ポジションペーパーの整備計画における、対象プロジェクトの内容確認
 - ・ 対策検討
 - ・ プレフィージビリティスタディ対象プロジェクトの選定
 - ・ 施設設計基準の作成
 - ・ 代替案の作成及び比較検討
 - ・ 施設の概略設計
 - ・ 施工計画
 - ・ 概略積算

- ・ 経済分析
- ・ 維持管理計画
- ・ 環境社会配慮調査
- ・ 全体実施計画
- 4) 「公共交通計画」の策定
 - ・ 現状分析、問題点解析
 - ・ 中長期戦略の策定
 - ・ 規制及び制度的枠組みについての検討
 - ・ 公共交通ネットワーク計画
 - ・ 運交計画の策定
- 5) 「交通安全計画」の策定
 - ・ 現状分析、問題点解析
 - ・ 中長期戦略の策定
 - ・ アクションプランの策定

(2)アウトプット(成果)

- 1) 既存関連調査のレビュー
- 2) 対象プロジェクトに対するプレフィージビリティスタディ
- 3) 公共交通計画
- 4) 交通安全計画

(3)インプット(投入):以下の投入による調査の実施

(a)コンサルタント(分野/人数)

以下の分野で各1名を予定。

- ・ 総括
- ・ 公共交通計画
- ・ 公共交通運営計画
- ・ 道路計画/交通管理計画
- ・ 道路設計/維持管理
- ・ 交通安全計画
- ・ 交通調査/需要予測
- ・ 事業費概算/実施計画
- ・ 経済分析
- ・ 自然条件調査
- ・ 環境社会配慮

(b)その他

研修員受入れ

5. 協力終了後に達成が期待される目標

(1)提案計画の活用目標

策定された計画が順次実施されること。

(2)活用による達成目標

- ・ GKMAにおける交通渋滞の緩和

- ・ GKMA における公共交通サービス網の拡充
- ・ GKMA における交通事故の減少

6. 外部要因

(1) 協力相手国内の事情

- (a) 政策的要因: 提案事業の優先度が低下しない。
- (b) 行政的要因: 当該分野に対する予算が適切に配分される。
- (c) 経済的要因: プロジェクトに対する資金が不足しない。
- (d) 社会的要因: 対象地域における治安が悪化しない。対象地域人口・交通モードに、予想不可能な変化が生じない。

(2) 関連プロジェクト

政府ポジションペーパーが作成される。

7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮 (注)

「道路網・交通管理計画」の策定にあたっては、道路の拡幅・新設や交通流の変更等による、自然環境及び社会環境への影響に留意する。「公共交通計画」の策定にあたっては、ルーと選定や料金設定等において、貧困層にも裨益するよう公共性の確保に配慮する。

8. 過去の類似案件からの教訓の活用 (注)

道路整備効果の持続的発現のために、ウガンダ国側に要望される具体策として、以下 1)～3)が上げられる。

- 1) 道路インベントリーの整備(道路価値推定、維持管理実施記録を含む)
- 2) 品質管理の重要性の認識と実践
- 3) 計画的な維持管理予算の実行と確保

また、維持管理能力向上への強化策として、以下 1)～5)があげられる。

- 1) メンテナンスセンター・モータープール・試験所等の整備
- 2) 各プロジェクトを通じたオン・ザ・ジョブ・トレーニングの実施
- 3) 大学を含む研究機関の整備
- 4) 製品別、業種別協会活動の活性化
- 5) 技術者・技能者の資格制度の導入

9. 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

策定された「道路網・交通管理計画」「公共交通計画」「交通安全計画」が実施されているかどうか。

(b) 活用による達成目標の指標

- ・ GKMA における平均移動時間、渋滞時間
- ・ GKMA における公共交通サービスの利用率、カバーエリア、利便性
- ・ GKMA における交通事故数、交通事故による死傷者数

(2) 上記(a)および(b)を評価する方法および時期

- ・ フォローアップ調査によるモニタリング
- ・ 必要に応じ、調査終了後 5 年目以降に事後評価を実施

(注): 調査にあたっての配慮事項