

事業事前評価表

1. 案件名

国名：カメルーン共和国

案件名：バメンダーマムフェーエコック間及びマフムーアバカリキーエヌグ間道路交通促進事業

L/A 調印日：2009年3月31日

承諾金額：4,540百万円

借入人：カメルーン共和国政府（The Government of Republic of Cameroon）

2. 事業の背景と必要性

(1) カメルーン共和国およびナイジェリア連邦共和国周辺地域における運輸セクターの現状と課題

アフリカ経済・社会の包括的開発を掲げる「アフリカ開発のための新パートナーシップ（The New Partnership for Africa's Development。以下「NEPAD」という。）」を中心として、アフリカ域内の経済統合の重要性が認識される中、国境を越えた物流を円滑にする運輸インフラ整備、特に道路整備の必要性が唱えられている。こうした状況はサブサハラ・アフリカにおける高い内陸輸送コストにつながっており、経済発展のボトルネックになっている¹。

中部及び西部アフリカ諸国でも国境を跨ぐ複数の広域道路インフラの整備が構想され、そのうちのいくつかについてはドナーの支援を受けつつ開発が進んでいる。カメルーンとナイジェリアは各々が属する地域経済圏（カメルーン：中部アフリカ諸国経済共同体（ECCAS）、ナイジェリア：西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS））における中核的な国であるが、隣接する両国を接続する道路輸送網の整備は遅れており、両地域経済圏を結ぶ既存の道路網は未舗装もしくは舗装されていても劣化した状態であることが多く、雨季には通行困難となり、同地域の経済活動及び生活水準向上に支障をきたしている。カメルーンとナイジェリアの間の貿易額は合計で約5.5億ドル程度と推計されているが、これは金額ベースでナイジェリアの貿易額の1%を占めるに過ぎない。

(2) カメルーン共和国における運輸セクター政策と本事業の位置づけ

本事業の対象地域のうち、円借款対象となるカメルーンの運輸セクターにおいては、旅客の約90%、貨物の約75%が道路輸送に依存しており、舗装道路区間における近年の交通量は年9%の急激な増加を遂げているが、総延長約5万kmの道路網のうち、道路舗装率はわずか10%に留まっており、経済活動活性化のための道路網整備が喫緊の課題となっている。

カメルーンの貧困削減支援戦略（2003～15年）では、経済の生産性向上および社会セクター支援のためのインフラ整備、地域統合促進を主たる課題と位置づけており、本事業はこれらの課題に対応する運輸セクターの優先事業として位置づけられる。また本事業の受益対象地域であるカメルーン共和国北西州及び南西州の主要産業は農業であり、農産物の国内外への輸送ルートの確保にも資するものである。

(3) カメルーン運輸セクターに対する我が国及びJICAの援助方針と実績

¹ 2001年時点の輸入総額に占める輸送コストは、世界平均が約6%であったのに対し、サブサハラ・アフリカ諸国の平均はその2倍以上となる13.8%、サブサハラの内陸国では20.7%に及んでいる（出所：JICA社会開発部『アフリカにおける運輸交通インフラ支援のあり方研究（プロジェクト研究）最終報告書（平成20年3月）』）。

JICA は従来よりカメルーンにおいて交通網の整備を通じた経済開発を重視している。アフリカの民間セクター開発のための共同イニシアティブ（EPSA for Africa）の支援方針においても「経済・社会インフラ整備」、「貿易・直接投資促進」を重点分野に位置付けている。

(4) 他の援助機関の対応

本事業が目指す国境を跨ぐ幹線道路網の整備による地域経済の活性化・統合促進は他の多くの援助機関によっても支持されている。特に本事業の協調融資先であるアフリカ開発銀行は、カメルーンを含むサブサハラ・アフリカ各国において各種事業に対して融資を行う一方、地域統合のための広域インフラ整備の枠組み作りのための知的支援を積極的に行っている。

(5) 事業の必要性

本事業は、カメルーンとナイジェリアを結ぶ幹線道路整備に加え、沿線における付帯設備（フィーダー道路、学校、上水供給施設、市場等）を整備するものであり、事業対象地域の経済活動の活性化・統合を促進すると共に、沿線地域住民の生活水準向上に寄与せんとするものであり、本事業を JICA が支援する必要性・妥当性は高い。

3. 事業概要

(1) 事業の目的

本事業は、カメルーンのバメンダと、ナイジェリアのエヌグを結ぶ国際幹線道路及び周辺の社会インフラを整備することにより、輸送能力増強・周辺住民の社会的サービスへのアクセス向上を図り、もって両国間の経済統合推進、及び沿線地域住民の生活水準向上に寄与するもの。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

カメルーンの北西州バメンダ～ナイジェリアのエヌグ州エヌグ間を結ぶ国際幹線道路 443km。なお JICA の融資対象はカメルーンのパチュオ・アカグベ～マムフェーエコック区間（約 91km、AfDB との協調融資）。

(3) 事業概要

- 1) 道路・橋梁の建設・舗装・補修
- 2) 沿線における付帯設備の整備（フィーダー道路、学校等）
- 3) 国境交通円滑化のための施設整備（共通通関施設）
- 4) コンサルティング・サービス（施工監理、国際交通円滑化にかかる調査・セミナー実施、沿線住民に対する AIDS を含む感染症及び交通安全にかかる啓発活動実施、等）

(4) 総事業費

45,590 百万円（うち、円借款対象額：4,540 百万円）

(5) 事業実施スケジュール

2008 年 7 月～2013 年 12 月を予定（計 66 ヶ月）。土木工事にかかる保証期間終了時をもって事業完成とする。

(6) 事業実施体制

- 1) 借入人：カメルーン共和国政府（The Government of Republic of Cameroon）
- 2) 事業実施機関：公共事業省（Ministère des Travaux Publics：MINTP）
- 3) 操業・運営／維持・管理体制：公共事業省

(7) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリー分類：A

② カテゴリー分類の根拠：本事業は、「環境社会配慮確認のための国際協力銀行が

イドライン」(2002年4月制定)に掲げる影響を受けやすい地域に該当するため、カテゴリAに該当する。

- ③ 環境許認可：本事業に係るカメルーン側の区間に関する環境社会影響評価(ESIA)報告書は、2007年12月に同国環境自然保護省により承認済み。
- ④ 汚染対策：本事業では、供用後の騒音や沿道における水質悪化等については、植栽等の対策が採られる。
- ⑤ 自然環境面：事業対象地域は国立公園等の影響を受けやすい地域またはその周辺に該当せず、自然環境への望ましくない影響は最小限であると想定される。
- ⑥ 社会環境面：本事業によりカメルーン側において、約100世帯の住民移転が発生する見込みであり、住民移転はMINTPが作成した住民移転計画に沿って手続きが進められる。
- ⑦ その他・モニタリング：カメルーン側の区間においては、MINTPが環境社会管理計画に基づき、工事中及び供用後の大気質、騒音及び住民移転による生活への影響等についてモニタリングを行う。

2) 貧困削減促進

本事業による幹線道路及び付帯設備の整備を通じた事業対象地域の経済活性化や社会的サービスへのアクセス向上を通じて、貧困削減に資することが期待される。

3) 社会開発促進(ジェンダーの視点、エイズ等感染症対策、参加型開発、障害者配慮等)

本事業のコンサルティング・サービスの枠組みの中で、AIDS、マラリア等の感染症や交通安全等にかかる啓発活動が実施される予定。

(8) 他ドナー等との連携：本事業はAfDBとの協調融資により実施される。

(9) その他特記事項：特になし

4. 事業効果

(1) 運用・効果指標

指標名	基準値 (2007年実績値)	目標値 (2013年 [事業完成時])
通過所要時間(バメンダ〜エヌグ)(注)	8~12時間 (乾季/雨季による)	約5時間
国境通過所要時間	約12時間	約3時間
走行費の削減(USD/台・km)	1.99(大型車) 1.47(乗用車)	1.27(大型車) 0.94(乗用車)
事業対象地域住民の安全な飲料水供給場所までの平均歩行距離	5km	2km

(注) 国境通過所要時間を除く。

(2) 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28.4%となる。

【EIRR】

費用：事業費(税金を除く)、維持管理費等

便益：所要時間短縮、走行費の節減等

プロジェクト・ライフ：20年

5. 外部条件・リスクコントロール

事業実施監理・調整の円滑な実施のために、関係機関（両国政府、ECOWAS、ECCAS）により事業監理委員会が設立され、各種調整を図ることとしている。

6. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

過去の事後評価において、二国間に跨る事業の場合は、二国間の事業実施の調整を図ることが重要であることが指摘されている。本事業では、ECOWAS を中心とした関係国・機関の調整システム（両国政府、ECOWAS、ECCAS 代表による事業監理委員会の設置）を導入することで、円滑な調整・監理を進めていくことを予定している。

7. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる指標

- 1) 通過所要時間（バメンダ～エヌグ）
- 2) 国境通過所要時間
- 3) 走行費の削減（USD/台・km）
- 4) 事業対象地域住民の安全な飲料水供給場所までの平均歩行距離
- 5) EIRR

(2) 今後の評価のタイミング

事業完成時

以 上