

事業事前評価表

国際協力機構東南アジア第二部第五課

1. 案件名（国名）

国名：カンボジア

案件名：国道一号線改修計画（第3期）

(The Project for the Improvement of the National Road No.1)

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における運輸セクターの現状と課題

カンボジアの道路網は、幹線国道1,988km、一般国道2,177km、州道3,615km及び枝線道路31,000kmで構成されており、幹線国道は首都プノンペンを中心として放射状に展開し、各州の中心都市及び主要な国境通過点と首都を結んでいる。内戦時代に殆どの主要な道路が損壊したため、1993年から日本、米国、オーストラリア等の援助及び国際開発金融機関等の援助により復旧が進められており、幹線国道の高規格化（国際規格化）を順次実施しているが、2003年末現在の幹線国道の整備状況は60%（約1,200km）に留まっている。

特に、国道一号線は、首都とベトナム国境のバベットを結ぶ幹線国道であり、カンボジアの幹線道路網を構成する最重要道路の一つであるとともに、ホーチミンに達するアジアハイウェイAH-1号線の一部を形成する国際幹線道路である。同道路のプノンペンからネアックルンまでの約56km区間は、損傷が著しく現在平均時速約30km程度の走行しかできない状況であり、メコン河畔の氾濫原に位置する最も設計・施工が困難な区間である。日本政府は、カンボジア政府の要請に応じて2005年度から無償資金協力により改修を支援している。なお、同道路のネアックルンからバベットまでの約105km区間は、アジア開発銀行の融資により改修事業が実施された。

(2) 当該国における運輸セクターの開発政策における本事業の位置づけ

カンボジアの国家戦略開発計画において「インフラの改修と建設」が4本柱のひとつに位置づけられており、首都と各州の中心地を結ぶ幹線道路を整備し、隣接する州の中心地間を直結する道路及び主要経済拠点に接続する道路を整備することが、緊急の課題となっている。同国において最重要幹線である国道一号線を修復する本事業はかかる計画に合致している。

(3) 道路セクターに対する我が国及びJICAの援助方針と実績

本案件は、我が国の「カンボジア国別援助計画」の重点分野「持続的な経済成長と安定した社会の実現」の開発課題「社会経済インフラ整備」に貢献するものである。JICAの援助実施方針である「国家の基幹となる道路橋梁の改修・整備への支援」とも合致している。我が国及びJICAの主要な協力実績は以下のとおり。なお、国道一号線改修事業は既に2件の無償資金協力を実施しており、本事業は3期目にあたる。

- ・ 無償資金協力「メコン架橋建設計画」（1996-2000年）
- ・ 無償資金協力「国道6A号線橋梁整備計画」（2000-2001年）
- ・ 無償資金協力「国道7号線コンポソンチャム区間改修計画」（2000-2003年）
- ・ 無償資金協力「国道1号線（プノンペン～ネアックルン区間）改修計画基本設計調査」（2004年）
- ・ 無償資金協力「国道1号線改修計画（1/3期）」（2005年）

- ・ 無償資金協力「国道1号線改修計画(2/3期)」(2006-2008年)
- ・ 技プロ「プノンペン市都市交通改善プロジェクト」(2007-2009年)

(4) 他の援助機関の対応

カンボジアの運輸セクターにおいては、内戦後から各ドナーにより道路橋梁の復旧や維持管理に係る支援が継続的に実施されている。直近ではADBによる有償資金協力「主要幹線道路復旧計画」(2000-2003年)や「カンボジア道路整備計画」(2004-2007年)、世界銀行による有償資金協力「道路改修計画」(2001-2004年)のほか、中国、韓国、タイ、ベトナムといった新興ドナーによる支援も実施されている。

3. 事業概要

(1) 事業の目的(協力プログラムにおける位置づけを含む)

本事業は、国道一号線(プノンペン~ネアックルン区間)約56kmの道路改修が実施されることによって、プノンペン~ホーチミン間の人及び物の流通の改善を図る。なお、国道一号線の改修のために2件の無償資金協力を実施済みであるが、今次協力は第3期として9.1kmの道路改修を実施する予定。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

カンダール州

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

2 車線区間9.1kmの道路改修、道路排水施設整備220m、交差点改良1ヶ所等

2) コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネントの内容

詳細設計、施工監理

(4) 総事業費/概算協力額

事業費 20.17 億円(今次概算協力額(日本側) : 20.05 億円、カンボジア側 : 0.12 億円)
(本協先に先行する第1期及び第2期協力を含めた総協力額は 75.37 億円)

(5) 事業実施スケジュール(協力期間)

今次協力については、2009年8月~2011年3月を予定(計20ヶ月。詳細設計、入札期間を含む)

(6) 事業実施体制(実施機関/カウンターパート)

公共事業運輸省公共事業総局

(7) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類 : 本件は JICA 環境社会配慮ガイドライン施行(2004年4月)前に要請を受けた案件であるため同ガイドライン適用外。(ただし、カテゴリ A 相当案件として、同ガイドラインに沿った環境社会配慮手続きを実施)

② 影響と緩和・軽減策 :

住民移転、土壌浸食、交通・生活施設、廃棄物、水質汚濁、騒音振動、生態系への影響について対応策を実施又は確認した。

2) 貧困削減促進 : 特になし。

3) ジェンダー : 特になし。

(8) 他援助機関等との連携・役割分担 : 特になし

(9) その他特記事項 : 特になし

4. 外部条件・リスクコントロール

(1) 事業実施のための前提条件

カンボジアにより以下が実施されること。

- ① 住民移転の円滑な実施
- ② 電柱・電線、光ケーブル、水道管等の障害物の撤去

(2) プロジェクト全体計画達成のための外部条件

改修後の道路の適切な使用及び維持管理をカンボジアが行うこと。

5. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

住民移転をはじめとする環境社会配慮について、これまでの事業を通じてカンボジア政府の能力向上を支援してきたが、今次協力においても一層の能力向上が図られるよう支援してゆく。

6. 評価結果

以下の内容により本案件の妥当性は高く、また有効性が見込まれると判断される。

(1) 妥当性

国道一号線はアジアハイウェイ A-1 号線の一部を形成する国際幹線道路であり、カンボジア社会経済の開発及びメコン地域全体の開発を下支えする基幹インフラとして、同国の国家開発における運輸インフラ整備分野の中で最優先の事業である。また、日本政府のカンボジア国別援助計画及び JICA の援助実施方針と合致している。

(2) 有効性

1) 定量的効果（国道一号線（プノンペン～ネアックルン区間）約 56km 改修後の効果）

指標名	基準値 (2000 年)	目標値 (2014 年) 【事業完成 3 年後】
走行時間の短縮 (分)	110	45～50
平均走行速度 (km/時)	30	80
大型車の通行 (t 車以下)	15	20
プノンペン市周辺の洪水時冠水水位 (m)	10.16 (2000 年洪水時)	10.05
国道一号線の洪水時冠水区間 (m)	1,100 (2000 年洪水時)	0

2) 定性的効果

- ・洪水による農地の荒廃防止
- ・住民の生活の利便性向上
- ・交通公害の減少

7. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる主な指標

6. (2) 1) のとおり。

(2) 今後の評価のタイミング

事後評価 事業完成 3 年後

以 上