

## 事業事前評価表

### 国際協力機構アフリカ部東部アフリカ第一課

#### 1. 案件名（国名）

国名：ブルンジ国

案件名：ブジュンブラ市内交通網整備計画

The Project for Rehabilitation of Roads and Infrastructures for Bujumbura City

#### 2. 事業の背景と必要性

##### (1) 当該国における運輸交通セクターの開発実績（現状）と課題

1993年から10年以上にわたって続いた内戦及び1996年以降の周辺諸国からの経済制裁により、ブルンジでは経済活動が停滞し、運輸交通網は未整備で維持管理が十分になされてこなかった。内戦終了後の経済回復に伴い、首都ブジュンブラ市内を走行する自動車数が増加する一方、道路の幅員が十分確保されていない市内中心部においては、慢性的な交通渋滞が発生している。

本プロジェクトが対象とする複数の接続した道路は環状道路の一部をなすが、内Yaranda道路は現在未整備の劣悪な土道であり車両の通行は困難な状況である。他の対象道路は現在片側1車線で道路幅員が狭く、また延長3kmのうち始点から約1kmは、北に位置する河川の氾濫による冠水から道路舗装の損傷が激しく安全かつ円滑な交通に支障をきたしているため、車両が通行を避け市内道路に流入する傾向にあり、市内中心部の交通渋滞に拍車をかけている。

##### (2) 当該国における運輸交通セクターの開発政策と本事業の位置づけ

2007年に承認されたブルンジの貧困削減戦略において、優先プログラムとして「持続的で公平な経済成長の振興」が挙げられており、同国の社会経済活動の活性化のために交通網整備は急務とされている。本計画が対象とする首都ブジュンブラ市は同国の社会経済活動の中心であり、また、対象道路には、ブルンジの輸出入の要であるブジュンブラ港に隣接した道路も含まれており、上記優先プログラムの目的と合致する。

##### (3) 運輸交通セクターに対する我が国及びJICAの援助方針と実績

我が国は対ブルンジ協力の重点プログラムの一つとして「経済基盤整備」を掲げており、本案件は交通網整備により当該プログラム内に位置づけられるものである。我が国は2008年にブジュンブラ市の交通改善を目的とした開発調査「ブジュンブラ市都市交通改善計画調査」を実施しており、同調査において本計画の対象区間は優先度の高い道路とされている。また、TICADIVで策定された横浜行動計画においても「成長の加速化」として国内インフラ整備が掲げられている。

##### (4) 他の援助機関の対応

道路網整備分野では世銀、EU、ベルギー技術公社等が支援してきているが、膨大な協力ニーズを依然として満たしていない状況であり、本計画対象区間はどのドナーも協力を行う予定はない。

### 3. 事業概要

#### (1) 事業の目的

ブジュンブラ市内の道路網を整備することにより、市内において安全でスムーズな交通を確保するとともに、渋滞緩和による輸送コストの削減を図る。

#### (2) プロジェクトサイト/対象地域名

首都ブジュンブラ市内

#### (3) 事業概要

##### 1) 道路網整備の内容

- ① Plage 通りの一部約 1.5km の道路拡幅（片側 2 車線）、歩道の整備、付帯する排水側溝等の整備
- ② Octobre13 通りの一部約 0.5km の道路拡幅（片側 2 車線）、歩道の整備、付帯する排水側溝等の整備
- ③ Large 通りの一部約 1.0km の道路拡幅（片側 2 車線）、歩道の整備、付帯する排水側溝等の整備
- ④ Yaranda 道路 約 1.4km の道路改修（片側 2 車線）、付帯する排水側溝等の整備
- ⑤ Yaranda 道路と Novembre13 道路との取り付け部を含む主要交差点（Round About）7 箇所の整備、同箇所への街路灯の設置
- ⑥ 擁壁、信号基礎、標識、バスベイ、路面表示、駐車場の整備

##### 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 設計・施工監理

#### (4) 総事業費/概算協力額

総事業費 27.43 億円（概算協力額（日本側）：27.00 億円）

#### (5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2010 年 6 月～2012 年 12 月を予定（計 31 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）及び実施能力・維持管理能力

ブルンジ国 公共事業・設備省 道路局

#### (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 B
- ② 影響と緩和・軽減策

既存道路の拡幅及び改修により、小規模な用地取得が生じるが、国内法に基づき補償が支払われる。EIA の承認は 2009 年 11 月 6 日付けで環境当局から承認が下りている。また、Yaranda 道路終点の交差点に位置する記念碑は、無名戦士の記念碑であり、地下に戦士の遺骨が埋まっていることから、移設を回避するロータリー交差点形式にて設計することとしている。

##### 2) 貧困削減促進

道路網整備により経済効果が期待でき、貧困削減促進に貢献し得る案件である。

##### 3) ジェンダー

ジェンダー問題に対するネガティブインパクトはないと想定される。

#### (8) 他スキーム、ドナー等との連携・役割分担

ブルンジの道路整備に関しては、EU がこれまで精力的に支援してきている。

(9) その他特記事項

特に無し。

**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

ブルンジの治安・政治情勢が急激に悪化しないこと。

(2) プロジェクト全体計画達成のための外部条件

特に無し。

**5. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓**

特に無し。

**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

本計画は「2. 事業の背景と必要性」で記述のとおり、日本政府・JICAの援助方針、及びブルンジ政府の開発戦略と十分に合致している。整備予定の道路はブジュンブラ市内交通のボトルネックになっており、本計画実施の必要性は高い。

(2) 有効性

1) 定量的効果

指標名	基準値 (2009年)	目標値 (2013年) 【事業完成1年後】
通行時間① (分) (Yaranda 道路以外)	6	3
通行時間② (分) (Yaranda 道路)	8	1.7
市内交通流入量 (台/日)	86,000	76,700
始点部周辺の冠水日数 (日/年)	冠水日数 : 90	冠水日数 : 45
および時間 (時間/回)	冠水時間 : 6	冠水時間 : 3

2) 定性的効果

流通が促進され、輸送コストの低減による経済効果が期待される。

**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1年後

以上