円借款用

事業事前評価表

1. 案件名(国名)

国名： モロッコ王国

案件名：地方道路整備事業（II）（Rural Road Improvement Project （II））

L/A 調印日：2011 年 7 月 29 日

承諾金額：5,981 百万円

借入人：道路金融機関

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における地方道路セクターの開発実績（現状）と課題

モロッコの運輸セクターを通じた経済活動は同国 GDP の約 6%を占め、都市部の雇用人口の 10%を生むとともに、運輸関連の税収が国家歳入の 15%に相当するなど、同国の経済社会活動において大きな役割を果たしている。モロッコの公道（57,334km）は、設備・運輸省道路局が管理する高速道路（1.6%）、国道（18.3%）、州道（17.6%）、県道（62.5%）に区分されており、さらに、公道に属さない未分類道路(Non-classified Road)があり、地方部の交通に重要な役割を果たしている。幹線道路である国道、州道では舗装率が 80%を超える一方、県道の舗装率は 62%（2009 年）、地方住民の道路アクセス率は 54%（2005 年）に留まるなど、地方部の道路整備は相対的に遅れている。

(2) 当該国における地方道路セクターの開発政策と本事業の位置づけ

モロッコ政府は「経済・社会開発計画（2000～2004 年）」において、都市部と地方部の格差是正、地方道路整備を通じた地方部の経済開発、僻地･遠隔地住民の交通アクセス確保を重要課題としており、同方針は現在でも維持されている。また、同国は 1995 年に「第一次全国地方道路計画（PNRR-I）」を策定し、10 年間で 11,200km の地方道路の整備を行った。さらに、2005 年には「第二次全国地方道路計画（PNRR-Ⅱ）」（総事業費約 1,150 億円）を策定し、2012 年までの 7 年間で 15,500km の地方道路を整備し、地方住民の道路アクセス率を 80%まで引き上げることを目標としている（2010 年末時点の工事進捗率は 65.0%）。このように、PNRR-II では、PNRR-I よりも速い事業実施スピード（PNRR-I は約 1,000km/年、PNRR-Ⅱは約 2,000km/年）を目指すほか、地方住民の道路アクセス率向上等の成果重視、地方自治体が財政面や事業スコープの選択に関与するアプローチ等、PNRR-I に比べより地方の開発促進に資する計画となっている。本事業は、PNRR-II において対象路線とされている地方道路の一部について円借款を供与し、路線周辺住民の生活環境改善や経済活動の活性化に寄与するものである。

(3) 地方道路セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

地方道路セクターにおいて我が国は、円借款では「道路セクター整備事業（7,741 百万円）」、「高速道路建設事業（9,568 百万円）」、「カサブランカ市南部バイパス建設事業（7,046 百万円）」、「地中海道路建設事業（12,764 百万円）」、「マラケシューアガディール間高速道路建設事業（17,726 百万円）」及び「地方道路整備事業（8,439 百万円）」を供与してきた。本事業は地方部の道路アクセス改善に伴う経済効率改善、医療施設及び女性自立支援活動拠点等の福祉・行政施設へのアクセス強化、農業開発への可能性等に着目したモロッコ側のさらなる努力を支援するものであり、対モロッコ経済協力に係る我が国の重点分野の一つである「持続的経済成長を支える基礎インフラ整備分野への支援」及び「地域的・社会的格差是正」に合致する。

(4) 他の援助機関の対応

世界銀行（2006 年及び 2010 年）、フランス開発庁（AFD）（2005 年及び 2009 年）、欧州投資銀行（EIB）（2005 年及び 2009 年）等のドナーが継続的に PNRR-II を支援している。

(5) 事業の必要性

本事業は、整備が遅れている地方部の道路の整備を行うものである。また、我が国、JICA の援助重点分野とも合致しており、本事業を実施する必要性・妥当性は高い。

3. 事業概要

(1) 事業の目的

本事業は、第二次全国地方道路計画（PNRR-II）の枠組みの中で、より貧困の度合いが高い県における地方道路整備を行うことにより、沿線住民の交通アクセスの改善を図り、もって地域住民の生活水準改善及び地域間格差の是正に寄与する。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

モロッコ北部・中部・内陸部の 5 県（アルハウズ県、シェフシャウエン県、エッサウイラ県、サフィ県、セタット県）（貧困率等の社会経済指標を用いて、より貧困度合いの高い県から対象路線を選定）。

(3) 事業概要（調達方法を含む）

上記地域において地方道路（州道・県道・未分類道路）を改良（舗装、拡幅）及び新設（舗装）するもの（30 路線、約 530Km）。調達方法は国内競争入札。

(4) 総事業費

7,740 百万円（うち円借款対象額：5,981 百万円）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2011 年 9 月～2014 年 10 月を予定　計 38 ヶ月　施設供用開始時(2013 年 10 月)をもって事業完成とする。

(6) 事業実施体制

1) 借入人：道路金融機関（CFR）
2) 保証人：モロッコ王国政府
3) 事業実施機関：設備・運輸省道路局（DR）
4) 操業・運営／維持・管理体制：DR 及び地方自治体

(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 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のうち大規模なものに該当せず、環境への望ましくない影響は重大でないと判断され、かつ、同ガイドラインに掲げる影響を及ぼしやすい特性及び影響を受けやすい地域に該当しないため、カテゴリ B に該当する。

③ 環境許認可：本事業に係る環境影響評価（EIA）報告書は、同国国内法上作成が義務付けられていないが、基本設計の段階において、事業実施機関（DR）は予備的環境アセスメント（FEEP）の結果に基づき、EIA の作成を行う場合もあるが、PNRR-II において、FEEP の結果 EIA が必要と判断された実績はなく、本事業でも EIA は作成されない見通しである。EIA が不要と判断された場合、設備・運輸省地方支局（DRET/DPET）は簡易環境管理計画（PGES）を策定する。

④ 汚染対策：工事中は騒音や濁水、粉塵等の影響が想定され、PGES にてその内容を特定し、工事時間の制限や許可された場所への運搬・処理等、施工業者が PGES で定められた緩和策を実施する予定であり、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。

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：本事業は、既存の未舗装･未整備道路の舗装･整備事業であるため、用地取得及び住民移転は発生しない予定であるが、各路線の基本設計･詳細設計の結果、発生することとなれば、同国国内手続きに沿って進められる。

⑦その他・モニタリング：モニタリング計画については、PGES に基づき作成され、DRET/DPET の管理のもと、工事中及び供用後に廃棄物処理や工事サイトの原状回復等についてモニタリング

が実施される予定である。

2) 貧困削減促進

本事業では、貧困率や道路アクセス率等の指標を用いて、より貧困度合いの高い県から対象路線を選定することとする。本事業により、地方部での道路アクセスが向上し、また、舗装道路化による所要時間短縮及び平均速度向上から地方経済の活性化、ひいては貧困削減促進が期待される。

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）

女子児童初等教育就学率の改善、ガスや水等の配給者の道路アクセス改善に伴う家庭用ガス普及による薪拾い等の労働の減少、女性の社会経済活動の参加拡大が見込まれる。

(8) 他ドナー等との連携

世界銀行、AFD、EIB、アフリカ開発銀行等が PNRR-II に融資している。

4. 事業効果

(1) 定量的効果

1) 運用・効果指標

指標名	基準値（2010 年実績値）	目標値(2015 年)【事業完成 2 年後】
年平均日交通量（台数/日）	各路線 0～250	各路線 60～319
所要時間の短縮（時間/日）（通過所要時間）	ﾍﾞｰｽﾗｲﾝ調査にて確認	各路線 9～1,204※1
自然災害による通行不能日数の低減（日/年）	各路線 0～365※2 平均 74	全路線 0

※1 各路線における自動車利用者の走行時間の合計。　※2 舗装工事をしない限り全く通行不能な道路を含む。

2) 内部収益率（EIRR） 12.47%

費用：土木工事費（税金を除く）及び運営・維持管理費

便益：自動車利用者の総走行時間短縮便益の合計

プロジェクトライフ：10 年

(2) 定性的効果 地域経済の活性化、地域住民の生活環境改善、地域間格差の是正

5. 外部条件・リスクコントロール

特になし。

6. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

過去の地方道路整備事業における経験から、事業完成後の維持管理体制の確立に留意が必要との教訓を得ている。本事業では、対象 30 路線のうち未分類道路が 10 路線あり、これら未分類道路の維持管理は地方自治体の管轄となっているところ、右教訓を踏まえ、他の援助機関と協調し、CFR と DR による地方自治体の維持管理体制の確立への取り組みを支援するとともに、確立後の運営をフォローする。

7. 今後の評価計画

(1)今後の評価に用いる指標

1) 年平均日交通量（台数/日）

2) 所要時間の短縮（時間/日）

3)自然災害による通行不能日数の低減（日/年）

4)内部収益率（EIRR）

(2)今後の評価のタイミング：事業完成 2 年後

以　上