無償用

事業事前評価表

国際協力機構南アジア部南アジア第四課

１．案件名（国名）

国名：ネパール国

案件名：シンズリ道路第二工区斜面対策

The Project for Countermeasure Construction for the Landslides on Sindhuli Road (Section II)

２．事業の背景と必要性

(1) 当該国における道路セクターの開発実績（現状）と課題

ネパール国（以下、「ネパール」）における道路整備はドナーの支援により整備が進みつつある。しかし、依然として全国 75 郡のうち 4 郡は未だ幹線道路が通じていない等、道路網は未だ整備途上にある。特に、カトマンズとインド及び中国を結ぶ幹線道路の整備、カトマンズ首都圏の交通対策、そして地方部の道路整備が大きな課題となっている。また、整備済み路線の道路維持管理体制の強化に加え、土砂災害が多発する地形･地質条件下にあることから、斜面対策にかかる技術力向上も喫緊の課題の一つである。こうした地形から物流網は脆弱な状況であり、安定的かつ信頼性のある陸上ルートの確保、また地方における最低限の道路アクセスの提供が急務となっている。

(2) 当該国における道路セクターの開発政策と本事業の位置づけ

国家開発戦略の最上位に位置づけられる暫定三カ年計画(案)(2010/11～2012/13 年度)において、持続的で安全な道路網拡張を目標に掲げており、また戦略道路網整備計画(Master Plan for Strategic Road Network、2005 年）及び道路プログラムと優先投資計画（Sector Wide Road Programme and the Priority Investment Plan、2007 年）の中で、当シンズリ道路建設が最重要路線リストの上位に位置づけられている。本事業は、最も自然条件の厳しい第二工区（クルコット～シンズリバザール）において速やかに対策工を実施しない場合、斜面崩壊の進行により道路機能の維持に支障が生じる恐れがある地点において対策工を実施し、安全な道路ネットワークを構築するものである。

(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

我が国は対ネパール国別援助方針（2012 年 4 月）において運輸交通を重点分野として掲げ、また、JICA 国別分析ペーパーにおいて協力プログラムとして「運輸交通インフラ整備プログラム」を設定し、カトマンズ首都圏と地方や国外との連結性強化、カトマンズ首都圏の交通改善、空港整備に取り組むこととしている。

道路セクターに対して我が国は 1996 年以来、シンズリ道路建設計画を無償資金協力にて支援してきており、現在、最終工区である第三工区（1/2 期）建設（2009 年 11 月～2012 年 3 月）を実施している他、カトマンズ－バクタプール間道路改修計画（2009 年 3 月～2011 年 9 月)、コミュニティ交通改善計画（2010 年 12 月～）等の支援実績がある。

(4) 他の援助機関の対応

世界銀行、アジア開発銀行は、ネパール山間部を東西に貫くミッドヒルハイウエイ（約 1,750km、シンズリ道路はその一部をなす）等、主要路線の新設・改修を支援している。

３．事業概要

(1) 事業の目的

首都カトマンズとタライ平野を結ぶシンズリ道路の第二工区において、速やかに対策工を実施しないと道路機能の維持に支障が生じる恐れのある地点において対策工を実施し、安全な物流網の構築を図る。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

シンズリ道路第二工区において、斜面崩壊が進みつつある 2 地点。

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

Sta.17+600：斜面対策工（アンカー工、押え盛土工）

Sta.18+200：道路移設、斜面対策工（道路延長 180m）

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、入札補助、施工管理

(4) 総事業費/概算協力額

総事業費：9.12 億円（概算協力額（日本側）：9.01 億円、ネパール国側：0.11 億円）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2012 年 5 月～2014 年 12 月（計 32 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）

公共事業計画省道路局をカウンターパート機関とする。

(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「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2004 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、且つ、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。

③ 環境許認可：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。初期環境調査（IEE）は 2012 年 7 月に承認済み。

④ 汚染対策：施工時の残土、騒音、粉塵等の発生が想定されるが、施工計画に適切な緩和策を盛り込み、同国国内の環境基準を満たす見込みである。

⑤ 自然環境面：既存道路改修のため、自然環境への望ましくない影響は限定的と想定される。

⑥ 社会環境面：住民移転はなく、社会環境への悪影響は限定的と想定される。

⑦ その他･ﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞ：ﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞは公共事業省が施工中の汚染対策等につき実施する予定。

2) 貧困削減促進：特に無し。

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）特に無し。

(8) 他事業、ドナー等との連携・役割分担：特に無し。

(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) 事業実施の前提条件

・建設用地取得、障害物除去

・調査対象地点の状況が現状より悪化しないこと

・雨季における冠水等による工事障害が起こらないこと

(2) プロジェクト全体計画達成のための外部条件

・先方政府の予算配分

５．過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

(1) 類似案件の評価結果

ネパールの道路セクター案件では、事業実施にあたり、現地雇用における賃金引上げを要望する地元住民の抗議が発生している。

(2) 本事業への教訓

本事業の実施に当たっては、先方関係機関を通じたパブリックコンサルテーションを丁寧に実施し、地元住民に対して十分な説明を行うことで事業実施及び現地雇用等への理解を求める。

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

我が国の対ネパール協力方針において、運輸交通を重点分野として掲げている点、またネパール政府はシンズリ道路建設を最重要路線リストの上位に位置づけている点から、本事業は両国の政策に合致しており、事業の妥当性は高い。また、対策工を実施しない場合、将来、道路崩壊が想定されることから事業の緊急性も高い。

(2) 有効性

1) 定量的効果

指標名	基準値（2011 年）	目標値【2018 年：事業完成 3 年後】
走行距離（km） （バルディバス交差点～カトマンズ間）	333	189
所要時間（時間） （バルディバス交差点～カトマンズ間）	8	5

2) 定性的効果

首都とタライ平野を結ぶ新ルートの機能維持することで、シンズリ農村地域における換金作物の栽培促進及び地域経済の活性化、ならびに内戦により開発の遅れた山岳地域の地域開発と経済活性化等による貧困削減促進の効果が見込まれる。

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３年後

以　上