

事業事前評価表

国際協力機構アフリカ部アフリカ第一課

1. 案件名（国名）

国名： ケニア共和国

案件名： ウゴンゴ道路拡幅計画

The Project for Dualling of Nairobi-Dagoretti Corner Road C60/C61

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における道路セクター（都市道路）の現状と課題

ケニア共和国（以下、「ケニア国」）の首都であり最大の都市であるナイロビ市は、人口増加、通過交通の増加、環状道路の分断等による非効率な交通システム等により、渋滞が深刻化し、経済損失、大気汚染・騒音等の自動車公害を引き起こしている。現在、ナイロビ市内の移動は渋滞ピーク時には通常の2倍以上も時間を要し、時間・燃料の浪費といった車両運行費用・車両維持費の増加を招いている。ナイロビ市の人口は2025年には現在（2010年）の330万人から430万人へ増加すると推測され、交通渋滞はますます悪化することが予想される。

(2) 当該国における道路セクター（都市道路）の開発政策における本事業の位置づけ

ケニア国政府は、国家開発計画であるVision 2030（2008年～2030年）及びVision 2030の第一期中期計画（First Medium Term Plan 2008-2012）に基づき、各分野で構造改革を進めるとともに、インフラ整備による経済発展及び貧困削減を推進してきた。道路セクターに関しては、既存道路網の維持管理能力の向上や2012年までに約2,000kmの道路網の拡張を目標として掲げている。また、道路政策文書（Road Sector Investment Programme 2010-14）においては、2010年以降15年間の道路セクターに対する投資計画概要及び5年間の実施計画について記載があり、本プロジェクトの対象道路も実施されるべき区間として挙げられている。

(3) 道路セクター（都市道路）に対する我が国及びJICAの援助方針と実績

我が国はケニア国の経済成長を支えるナイロビのインフラの適切な計画・整備を支援していく方針であり、2004年～2006年にナイロビ市内の交通網改善を目的とした開発調査「ナイロビ都市交通網整備計画調査」を実施し、ナイロビ市内の交通網の分析及び交通整備マスタープラン（M/P）を策定した。同調査においてプレF/Sを実施した「ナイロビ西部環状道路建設計画」は、2008年に予備調査が行われ、2010年11月にG/Aが締結された。本事業の対象区間は、ナイロビ市内で最も車両混雑が著しい地域であり、市内西部から中心部への物資・人々の移動に欠かせない生活道路として、同M/Pにて優先度の高い事業として位置づけられている。近接する「ナイロビ西部環状道路建設計画」と並行して実施することにより、両道路を利用する物資・人々の移動の利便性の向上、ナイロビ市内中心部の混雑緩和に寄与することが期待される。

(4) 他の援助機関の対応

ナイロビ市内の道路事業は、アフリカ開発銀行、中国、EU等によって支援が行われている。

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）

本事業はナイロビ市中心部と市西部を結ぶウゴンゴ道路の拡幅、歩道設置等を行うことにより、交通渋滞の緩和及び移動の利便性・安全性確保を図る。なお、本事業はJICAの「ナイロビ都市圏交通網改善プログラム」に位置づけられる。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

ナイロビ市ウゴンゴ道路

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

ウゴンゴ道路のアダムスアーケード交差点からケニヤッタ道路の交差点までの区間（4.69km）の2車線道路から4車線へ拡幅するとともに、舗装（車道・歩道）、交差点改良、道路排水施設、横断排水施設、道路付帯施設（縁石、道路区画線、道路標識、安全防護柵、擁壁、道路照明、路側緑化、バス停、道路信号施設）を整備する。

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

総事業費 16.98 億円（概算協力額（日本側）：15.66 億円、ケニア国側：1.33 億円）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2012年6月～2014年5月を予定（計24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）

ケニア都市道路公社（KURA）

(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月公布）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。

③ 環境許認可：本事業に係る環境影響評価（EIA）報告書は、実施機関である KURA が作成の上、国家環境管理庁（NEMA）により 2011 年 3 月 3 日に承認済。

④ 汚染対策：工事中の大気汚染、騒音については、散水、工事時間帯の制限等の対策を、事業開始後の大気汚染・騒音等については、速度の交通規制の遵守の確認等の対策を講じる。

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。道路用地内で樹木を伐採するため、EIA レポートに準拠し、代替植樹を行う。

⑥ 社会環境面：本事業は、道路用地内でのキオスク 6 店舗及び小規模商業活動者 20 名程度の非自発的な移転を伴い、同国国内手続き及び住民移転計画に沿って移転が進められる。

⑦ その他・モニタリング：本事業では、工事中は、工事請負業者が大気環境、騒音等についてモニタリングする。供用時は、KURA が、大気環境、騒音等についてモニタリングする。

2) 貧困削減促進：渋滞が緩和されることで、沿道の貧困地区の居住者の都市部への移動時間が短縮されるほか、渋滞発生時に乗合バスに支払う追加運賃が不要となり、可処分所得が増加することが期待される。

3) ジェンダー：特に無し

(8) 他援助機関等との連携・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) 事業実施のための前提条件

先方負担事項（プロジェクト用地確保、障害物移転）の確実な実施。

(2) プロジェクト全体計画達成のための外部条件

- ・ 当初想定よりも交通量が大幅に増加しない。
- ・ 2012年（もしくは2013年）の大統領選挙及び総選挙により、行政能力が低下しない。

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

ケニア国の他の道路案件において、先方負担事項である住民等の移転について遅延が生じている。

(2) 本事業への教訓

- ・ 本事業でもキオスク及び小規模商業活動者の移転が計画されている。
- ・ 先方実施機関との情報共有を密に行い、工事の着工までにキオスク及び小規模商業活動者の移転を完了させる必要がある。

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

本事業は 2. 事業の背景と必要性で記述のとおり、JICA の対ケニア国援助方針及びケニア国の開発政策と十分に合致している。加えて、本事業の対象道路は、特に渋滞の激しい道路であり、沿道住民の市街地への通勤における時間的・金銭的な大きな障害となっており、蔓延する排気ガスは沿道住民の生活環境を悪化させている。このため、本プロジェクトにより同道路の渋滞を解消することは、実施意義が高く妥当性を有する。

(2) 有効性

1) 定量的効果

指標名	基準値 (2010年)	目標値 (2014年)
対象路線（4.69km）のピーク時の平均所要時間（分）	29	9
朝 7:00～8:00、夕 17:00～18:00 の平均走行速度の向上（km/hr）	10	30程度

2) 定性的効果

- ① 歩道・自転車道が整備されることにより、自動車を持たない歩行者・自転車利用者も、安全で快適な通行が可能となる。
- ② 街灯が整備されることにより、人の往来の多いバス停留所や横断歩道において、夜間安全性が大幅に改善される。
- ③ 貧困層への裨益（乗り合いバス追加料金がなくなる、渋滞が原因となる排気ガス削減による生活環境改善等）

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