事業事前評価表

国際協力機構アフリカ部アフリカ第四課

１．案件名（国名）

国名：ギニア共和国

案件名：（和名）国道一号線橋梁改修計画

（仏名）Projet d’aménagement d’un pont sur la route nationale N°1

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

ギニア国の道路総延長は約 43,000km であり、うち国道は 7,625km （うち舗装道は 2,400km）となっている。1958 年の独立後、十分な道路整備が行われなかったため、都市への人口集中を背景とした都市部・郊外における交通渋滞が発生している。また、ギニア国の主要幹線道路に架かる橋梁の一部は、老朽化（建設後 50～80 年が経過）が進んでいることに加え、大型車両の通行を考慮しない設計となっていることから、今後増大する大型車両の通行により落橋する危険性がある。また、十分な幅員が確保されていないため、安全で円滑な交通の支障となっている。特に、首都コナクリから内陸部の都市に繋がる重要な幹線道路であり、周辺国のセネガル、マリ、コートジボワールへつながる国際幹線道路である国道 1 号線に位置するカアカ橋（コヤ県）は、幅員が狭いために大型車がすれ違うことができず、ギニア国の経済を支える物流交通の大きな支障となっていることに加え、必要な桁かかり長の 55%しか満たしておらず、落橋の危険性が極めて高い状況となっている。

(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及び必要性

ギニア国の幹線道路網は、目標年次を 2013 年とした国家運輸計画(PNT、2002 年)に基づいて整備が進められており、孤立した地域が多い北部地域、農業地帯である高地ギニア地方と森林ギニア地方の交通網の整備や周辺国へ繋がる国道 1 号線、国道 3 号線、国道 4 号線等の主要幹線道路の整備が急務とされている。本事業は、ギニア国における経済活動において最も重要な幹線道路である国道 1 号線の円滑な交通の確保、安全な輸送サービスの確保に資するものである。

(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

本事業は、TICAD IV 横浜行動計画における「広域経済回廊の整備拡充」及び TICAD V に向けた指針である「成長の加速化」に資するものであり、我が国の援助方針に合致している。また、地域物流の円滑化により、経済活性化を通じた MDGｓ目標１「極度の貧困と飢餓の撲滅」への貢献も期待できる。我が国の過去の支援として、「キンディア・カンカン道路事業」への支援（有償）（1990 年～1995 年）を、世銀、アフリカ開発銀行、EU との協調融資にて実施した。

(4) 他の援助機関の対応

ギニア国道路セクターにおいては、世銀、EU、仏、アラブ系ドナー等が主要幹線国道の改修及び首都圏高速道路建設などへの支援を行っている。

３．事業概要

(1) 事業の目的

本事業は、ギニア国における主要幹線道路である国道 1 号線において、老朽化による落橋の危険性があり、十分な幅員が確保されていないカアカ橋（コヤ県）を架け替えることにより、幹線道路網における円滑な交通の確保、安全な輸送サービスの提供を図り、もってギニア国の経済社会発展に寄与するものである。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

コヤ県（人口約 37 万人）。

(3) 事業概要

1)土木工事、調達機器等の内容

【施設】カアカ橋（国道 1 号線）の架け替え

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

3) 調達・施工方法

一部の資機材を除きギニア国での現地調達を予定。

(4) 総事業費/概算協力額

総事業費：12.58 億円（概算協力額（日本側）：12.53 億円、ギニア国側：0.05 億円）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2013 年 7 月～2015 年 6 月を予定（計 24 か月）

(6) 事業実施体制（実施機関/カウンターパート）

主管官庁：国際協力省、実施機関：公共事業運輸省

(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・橋梁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報告書は 2008 年 10 月に持続開発・環境省により承認済み。

④ 汚染対策：工事中に予見される大気汚染、河川水質汚染等については、適切な機材選択、濁水流出防止フェンスの設置等により影響は最小化される見込みである。

⑤ 自然環境面：計画対象地域は国立公園等の影響を受けやすい地域に該当せず、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、1.5ha の用地取得を伴い、同国国内手続き及び JICA ガイドラインに沿って取得が進められる。

⑦ その他・モニタリング：本事業では、実施機関が工事中の大気質、土質、水質、騒音、振動、及び共用後の水質についてモニタリングを行う。

2) 貧困削減促進：特になし

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）：特記事項なし

(8) 他事業、ドナー等との連携・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
環境影響評価および用地取得計画に沿って手続きが適切かつスケジュール通りに実施されること。
(2)プロジェクト全体計画達成のための外部条件
・ギニア国の政情・治安が悪化しないこと。
・想定外の自然災害や急激な物価上昇が起こらないこと。

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
スリランカ国「マナンピティヤ新幹線道路橋梁建設計画（2005 年～2007 年）」の事後評価結果において、橋梁単体の事業効果のみならず、道路網の中で重要な位置にある橋梁の修復を行ったことにより、道路網との相乗効果が生まれ、より大きなインパクトが生まれたことについて教訓を得ている。
(2)本事業への教訓
対象サイト選定等の計画策定時に上記評価結果を活用し、道路網での位置づけや周辺道路との相乗効果を考慮した。本事業の対象橋梁は、同国の主要幹線道路の中でも特に重要であり、かつ老朽化による落橋等の危険度が高いものとした。

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、我が国の援助方針及びギニア国の開発政策に合致している。加えて、本事業の対象橋梁は、落橋の恐れも懸念される老朽化の激しい橋梁であり、ギニア国における社会経済活動上の大きな障害となっている。このため、本事業により円滑な交通の確保、安全な輸送サービスを確保することは、実施意義が高く妥当性・緊急性を有する。
(2) 有効性
1) 定量的効果

指標名	基準値 （2013 年）	目標値 （2018 年【事業完成 3 年後】）
走行速度（km/h）	15	60
通過（アプローチ道路を含む）所要時間（秒）	108	13

2) 定性的効果
① ギニア国内における物流の強化、安定化に伴い、社会・経済の活性化、雇用創出、貧困削減
② 国際物流機能の向上による経済の活性化
③ 歩行者、車両に係る安全性の向上

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