事業事前評価表

国際協力機構東・中央アジア部中央アジア・コーカサス課

１．案件名（国名）

国名：キルギス共和国（以下、キルギス）

案件名：ビシュケクーオシュ道路クガルト川橋梁架け替え計画（The Project for Reconstruction of Kok-Art River Bridge on Bishkek-Osh Road）

２．事業の背景と必要性

(1) 当該国における運輸・道路セクターの現状と課題

内陸国のキルギスは物・人の移動の約 95%を道路交通に依存し、約 34,000km の国内道路網は国民の生活道路、また中央アジア及び南西アジアを結ぶ域内交通手段としての役割を担っている。一方、同道路網は旧ソ連時代に整備後、1991 年の独立以降の経済低迷等により十分に改修されず老朽化が進行している。

(2) 当該国における運輸・道路セクターの開発政策における本事業の位置づけ及び必要性

2012 年 5 月発表の 2012-2014 年中期開発計画では運輸･道路セクターを優先分野に掲げ、地域市場との接続性確保に必要な国際幹線道路網の改修を優先項目としている。本計画の対象橋梁はアジアハイウェイ及び CAREC （中央アジア全体の物流円滑化、経済発展を目的に整備されつつある国際回廊）の一部を成すビシュケクーオシュ道路（総延長 672km）上に位置し、老朽化や過去の大洪水による損傷が激しい。仮に崩落した場合、重要幹線道路が寸断されることから改修の必要性は高い。

(3) 運輸・道路セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

本計画は首都ビシュケクと第二の都市オシュを結ぶ唯一の幹線道路上に位置する橋梁を架け替えるもので、対キルギス事業展開計画における援助重点分野の一つの「経済成長のための基盤整備（運輸インフラの整備）」に合致し、「地方幹線道路網整備プログラム」に位置づけられる。我が国の主な協力実績は以下のとおり。

- ビシュケクーオシュ道路改修事業、同(II)（有償：1996、1998）
- 道路維持管理能力向上プロジェクト（技協：2008）
- チュイ州橋梁架け替え計画（無償：2008）

(4) 他の援助機関の対応

アジア開発銀行、中国政府、世界銀行などが道路整備に対する資金協力を実施中。

３．事業概要

(1) 事業の目的

ビシュケクーオシュ道路上の損傷の激しい対象橋梁（クガルト川橋梁）を架け替えることにより、対象橋梁上及び当該道路上の円滑な交通の実現を図る。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

ジャララバード州スザク地区

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

- 既存橋（橋長 84.5m、幅員 10.1m、RC 単純桁橋(5 径間)）の撤去

- 新橋の建設（橋長 80m、幅員 12.8m、PC T 桁橋(3 径間)）、取付道路工（50m）

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（ソフトコンポーネントなし）

(4) 総事業費/概算協力額

総事業費 11.98 億円（概算協力額（日本側）：11.92 億円、キルギス側：0.06 億円）、A 国債（DD＋本体 3 年）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2013 年 1 月～2015 年 7 月を予定（計 31 ヶ月）

(6) 事業実施体制（実施機関/カウンターパート

実施機関は運輸通信省（MOTC）であり、完工後は同省傘下の道路維持管理事務所が維持管理を行う。

(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（2010 年 4 月公布）に掲げる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：本事業の環境影響評価（EIA）報告書は 2012 年 9 月に承認手続完了済。

④汚染対策：騒音について工事中は遮音壁の仮設等により影響を緩和し、供用開始後は国際基準を満たす見込み。

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と想定される。

⑥社会環境面：本事業は、既存橋梁と同位置に新橋を建設するため用地取得及び住民移転を伴わないが、仮橋設置のため一時的な借地と給油所建物の移転が発生する。

⑦その他・モニタリング：MOTC が大気汚染・騒音等のモニタリングを実施する。

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）：特になし

(8) 他事業、ドナー等との連携・役割分担

ビシュケクーオシュ道路の改修は日本（165km を整備）の他、アジア開発銀行、イスラム開発銀行が支援しており、総延長 672km のうち 557km が改修済み。

(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

仮橋の設置までに MOTC による電線の移設等が完了する。

(2)プロジェクト全体計画達成のための外部条件

治安情勢が現状より悪化しない。

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

ブータンの橋梁案件では段差の無い歩道の危険性が指摘されている。

(2)本事業への教訓

新橋の建設にあたり歩道に日本の基準に準ずる高さの縁石を設けるとともに歩車境界の視認性を高める工夫（縁石の色付け）を施す。

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

本計画は先方政府の国際幹線道路網の改修及び我が国の地方幹線道路網整備の方針と合致する。また重要幹線道路上に位置する一方で老朽化・損傷の激しい対象橋梁を架け替える本計画の緊急性・妥当性は高い。

(2)有効性

1）定量的効果

指標名	基準値（2012 年）	目標値（2018 年【事業完成 3 年後】）
通行可能な車両重量（t）	30	43
車両走行速度（km／時）	40	80

2）定性的効果

対象橋梁の対洪水性が増強され、同橋を含む路線の安定通行が実現する。

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