

事業事前評価表（開発計画調査型技術協力）

作成日：2014年11月27日

担当部署：社会基盤・平和構築部都市・地域開発グループ

1. 案件名
国名：ケニア、ウガンダ 案件名： （和）北部回廊物流網整備マスタープラン策定支援プロジェクト （英）Project for Formulation of Master Plan on Logistics in Northern Economic Corridor
2. 協力概要
(1) 事業の目的 東アフリカ地域において経済の要である北部回廊の物流および沿線地域の開発計画を策定することにより、内陸国を含む地域全体の発展に寄与し、ひいては、東アフリカ地域の統合と市場拡大を促進する。
(2) 調査期間 2015年3月～2016年8月を予定（18か月）
(3) 総調査費用 約2億円
(4) 協力相手先機関
① ケニア 運輸インフラ省（Ministry of Transport and Infrastructure）を主たるカウンターパート機関とし、同省を通じて国内の関連省庁と連携・協力しながら調査を実施する。関連省庁は以下のとおり。 財務省（National Treasury）、産業化企業省（Ministry of Industrialization and Enterprise Development）、国土住宅都市開発省（Ministry of Land, Housing and Urban Development）
② ウガンダ 公共事業・運輸省（Ministry of Works and Transport）を主たるカウンターパート機関とし、同省を通じて国内の関連省庁と連携・協力しながら調査を実施する。関連省庁は以下のとおり。 財務計画経済開発省（Ministry of Finance, Planning and Economic Development）、貿易産業共同組合省（Ministry of Trade Industry and Cooperatives）
(5) 計画の対象（対象分野、対象規模等） 分野：地域総合開発 地域：ケニア、ウガンダにおける北部回廊沿線地域 裨益者：協力相手先機関において地域開発計画策定に従事する職員、周辺地域を含むプロジェクト対象地域の住民 約1.01億人 ¹
3. 協力の必要性・位置付け
(1) 現状及び問題点 東アフリカ地域における物流網の要である北部回廊は、ケニア・モンバサ港からウガンダを経由しルワンダ、ブルンジ、あるいは南スーダン、コンゴ民主共和国を結び、地域経済の生命線である。回廊輸送量は毎年20%増加 ² してい

¹ ケニア 4,318万人（2012年：世銀）、ウガンダ 3,635万人（2012年）、ルワンダ 1,130万人（2012年）、南スーダン 1,031万人（2011年）の合計（外務省ウェブサイト）。

² 要請書の記述による

るが、インフラの未整備、各種輸送手段の相互連結性の悪さ、港や国境における貨物滞留、片荷輸送等の問題が深刻化している。物流コストは物価の 30% を占める³と言われ、産業振興と経済成長の阻害要因となっている。

北部回廊の起点であるケニア・モンバサは同回廊における重要な都市として位置づけられるが、貨物の滞留や交通渋滞などで回廊輸送上の最大のボトルネックとなっている。モンバサ港の取扱コンテナ貨物量は過去 10 年で約 3 倍に増え、2002 年の 30 万 TEU から 2012 年には 90 万 TEU となり、今後も需要は伸び続け、2020 年には 180 万 TEU 超となることが見込まれている⁴。

(2) 相手国政府国家政策上の位置づけ

ケニアの国家戦略「Kenya Vision 2030」において、道路、鉄道、港湾などのインフラ整備に対して優先的に投資することが掲げられている。

同様に、ウガンダの国家戦略「Uganda Vision 2040」及び「National Development Plan(2010/11-2014/15)」においてもインフラ整備を行い、輸送ネットワークを構築することが重要課題として掲げられている。

(3) 他国機関の関連事業との整合性

北部回廊に関しては東アフリカ共同体（East African Community：以下、「EAC」という。）や北部回廊運輸交通調整機関（Northern Corridor Transit Transport Coordination Authority：以下、「NCTTCA」という。）などが、回廊診断、インフラ開発計画、輸送戦略、地域道路開発計画、鉄道計画、物流コスト分析などに関する調査を行っている。

既存調査は総じて輸送ボトルネックの特定と解消を目的としたインフラ整備計画となっている。対して、本調査は地域開発ポテンシャルを調査したうえで将来の輸送量を予測し、必要となる物流計画を提案するものである。既存調査で得られた知見は最大限活用し、情報更新等を行いながら本プロジェクトを実施するものとする。

(4) 我が国援助政策との関連、JICA 国別事業実施計画上の位置づけ

北部回廊物流網整備マスタープランは、我が国の対ケニア国別援助方針（2012 年 4 月）の重点分野「経済インフラ整備」及び対ウガンダ国別援助方針（2012 年 6 月）の重点分野「経済成長を実現するための環境整備」に位置づけられる。同方針では、ケニアにおいて東アフリカ地域全体の発展を念頭に置いた国際回廊の形成、交通・都市インフラの適切な計画、整備を支援するとされ、また、ウガンダでは国際回廊及び幹線道路、地方道路の整備を通じて、物流、人の移動を円滑化し、ウガンダ及び周辺国の経済活性化を目指すとされている。なお、域内統合推進や広域運輸回廊開発は TICAD V 横浜行動計画における重点分野「インフラ整備のための戦略的マスタープラン策定」に該当する。

4. 協力の枠組み

(1) 調査項目

- ① 各国の既往の開発計画、プロジェクト、調査、投資活動（公共・民間）のレビュー

³ 要請書の記述による

⁴ SAPROF Review Report (Draft) October, 2013 の記述による

<p>② 対象地域及び周辺地域にかかるデータ・情報の収集（北部回廊開発に関する既往の開発計画、プロジェクトのデータ・情報並びに社会経済情報及びセクター関連情報の収集、物流実態調査の実施）</p> <p>③ 現在及び過去の回廊の活用にかかる経済分析（貨物輸送を含む）</p> <p>④ 社会経済及び概略セクター調査の実施</p> <p>⑤ 課題の分析（開発制約要因、開発促進要因）</p> <p>⑥ 産業開発ポテンシャル及び北部回廊沿線のバリューチェーンの特定</p> <p>⑦ 社会経済フレームワークの設定と需要予測（将来物流 OD 表の推計、将来交通モード毎の輸送量の設定など）</p> <p>⑧ 代替開発シナリオの作成と分析</p> <p>⑨ 戦略的環境アセスメントの実施</p> <p>⑩ 北部回廊に関する総合的な地域開発戦略の作成（既存計画と齟齬があった場合の対応検討を含む）</p> <p>⑪ 最適化された輸送システムと地域開発から構成される北部回廊物流網整備マスタープランの策定</p> <p>⑫ 進行中及び計画された開発プロジェクトを補完する方策の提案</p> <p>⑬ 既存または提案されている国家及び地区レベルの開発プロジェクトの優先順位づけ</p> <p>⑭ プロジェクトの進捗及び結果の公開のためのセミナーまたは個別会議の開催（民間を含む関係者からのインプットを得る）</p> <p>(2) アウトプット（成果） 北部回廊のインフラ開発計画と周辺地域における開発戦略にかかるマスタープランが策定される</p> <p>(3) インプット（投入）：以下の投入による調査の実施</p> <p>(a) コンサルタント（分野／人数）</p> <p>人数： 12 名 合計： 35M/M 分野：</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 総括/総合開発計画 ② インフラ総合計画 ③ 物流計画 ④ 産業開発・投資促進 ⑤ 官民連携 ⑥ 資源・エネルギー ⑦ 農林水産業・アグリビジネス ⑧ 都市開発 ⑨ 水資源開発 ⑩ 経済分析（地域経済） ⑪ 環境社会配慮 ⑫ 業務調整 <p>(b) その他 研修員受入れ 地域開発分野にかかる本邦研修あるいは回廊開発経験を有する第三国での研修を 2 回程度実施する。研修期間は 10 日間から 2 週間程度を予定。</p>
<p>5. 協力終了後に達成が期待される目標</p>
<p>(1) 提案計画の活用目標 本調査の結果が政府承認され、次期国家開発計画や州開発計画等の策定に取</p>

り込まれる。また、それらに基づいた開発プロジェクトが実施される。

(2) 活用による達成目標

- ① 域内の交通・物流の改善が図られる。
- ② 域内の輸送コストが低減される。
- ③ 域内の物流網整備により公共・民間投資が拡大する。

6. 外部要因

(1) 協力相手国内の事情

- ① 政策的要因：政権交代等により提案計画が形骸化しない。
開発政策の変更により地域開発分野の優先度が低下しない。
- ② 行政的要因：関係省庁・機関の権限が変更されない。
- ③ 経済的要因：国内の経済状況が極度に悪化しない。
- ④ 社会的要因：各流域人口の極端な増減・移動が発生しない。治安が悪化しない。

(2) 関連プロジェクトの遅れ

特になし

7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮（注）

(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）に掲げる道路・橋梁セクター（等）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：本調査で確認
- ④ 汚染対策：本調査で確認
- ⑤ 自然環境面：本調査で確認
- ⑥ 社会環境面：本調査で確認
- ⑦ その他・モニタリング：本調査で確認

8. 過去の類似案件からの教訓の活用（注）

(1) 類似案件からの教訓

マスタープランの提言を受けた個々のプロジェクトを実施する際、各機関が個別に開発を進めるのではなく、これら関係機関を調整する機関の存在が総合的な地域開発を進めていくうえで重要との教訓が「プログラム評価手法検討のためのマスタープランの試行的評価」における「フィリピン国カラバール村地域総合開発計画調査（1991）」の事例より得られている。

(2) 本事業への活用

本プロジェクトにおいては、総合的な地域開発が行われるようカウンターパートである①ケニア運輸インフラ省、②ウガンダ公共事業・運輸省が中心となり、関係機関の協力のもと、開発計画にかかる分析・運営管理を行うことが必要となる。

9. 今後の評価計画

(1) 事後評価に用いる指標

① 活用の進捗度

(ア)本プロジェクトによる提言のケニア及びウガンダ政府の施策としての承認状況

(イ)策定された計画の対象地域での実施状況

(2) 上記①を評価する方法および時期

調査終了3年後 事後評価

(注) 調査にあたっての配慮事項