

事業事前評価表

1. 案件名

国名：アフガニスタン・イスラム共和国

案件名：和名 カブール市道路建設管理能力強化プロジェクト

英名 The Project for Capacity Development for Management of Kabul City Road Improvement

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における道路交通セクターの開発実績(現状)と課題

アフガニスタン・イスラム共和国(以下、アフガニスタン)の都市は、急激なペースで都市化が進行しており、首都カブール市人口は現在推計で約400万人、またこの急増の傾向は続き2025年には650万人に達するとの予測もある。人口増加に伴う自動車登録台数の増加により、交通渋滞も悪化している。タリバン政権崩壊後、ドナーの支援により市内道路は約300kmが整備されたが、老朽化や人口増加に伴う道路整備の需要が高まり、カブール市内の道路舗装率は20%(2012年)と整備状況は不十分で都市交通での弊害となっている。道路の維持管理についてもカブール市には重要な役割が求められているが、治安情勢や行政能力不足から成果が得られていない。

これらの課題へ対応するため、JICAは2010~2015年に「カブール首都圏開発計画推進プロジェクト」を実施し、そのサブプロジェクトとして「既存カブール市道路整備サブプロジェクト」を実施した。一方でこれまでの研修の成果は基礎的レベルに留まり、今後カブール市役所が実質的に道路建設事業及び道路維持管理を進めるためには、より実践的な人材能力向上支援が求められている。

本件は、上記を背景として、カブール市の道路建設や維持管理に係る実施管理能力の技術向上を目的とする「カブール市道路建設管理能力強化プロジェクト」(以下、本プロジェクト)としてカブール市からの要請を受けたものである。

(2) 当該国における道路交通セクターの開発政策と本事業の位置づけ

アフガニスタン国家開発戦略(ANDS)(2008~2013)は現在更新作業が進められているが、カブール市によれば現在でもこの戦略は上位国家開発政策として有効なもの、とされている。

同戦略では、インフラ整備を経済開発と経済成長による貧困削減の柱と位置づけ、道路・電力・都市開発等のインフラ整備分野を重要開発課題としている。なかでも、カブール首都圏開発はANDSにおいて国家プロジェクトとし

て位置づけられ、インフラ整備分野における重要事業の一つとなっている。また、公共サービスの効果的・効率的な提供とミレニアム開発目標 (MDG) (注: アフガニスタン政府による MDG 合意は 2004 年であり、目標年次は 2020 年である) に向けた進捗をめざしており、本プロジェクトの目的と合致している。

(3) 道路交通セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

日本は 2001 年よりアフガニスタンの復興開発を支援しており、とりわけインフラ開発は重点分野である。日本政府の対アフガニスタン国別援助方針 (2013 年 4 月) ではカブール市を含む首都圏開発の促進とインフラ整備支援を、持続的、自立発展のための支援として重点目標の一つとしている。本プロジェクトはこの目的に整合しており、日本政府の対アフガニスタン国別援助方針にも合致している。また、JICA 国別分析ペーパー (JCAP) (2016 年 3 月) においても、インフラ開発、特に運輸交通インフラは重要な課題として挙げられている。

JICA は 2010~2015 年に「カブール首都圏開発計画推進プロジェクト」を実施し、そのサブプロジェクトの一つとして 2010 年 7 月から市内道路の改善・改良をとおり、道路建設にかかるキャパシティ・ディベロップメントを行うことを目的とする「既存カブール市道路整備サブプロジェクト」を実施した。

同サブプロジェクトでは、パイロット事業を実施し、道路改良事業の一連の実務を実施したとともに、設計・調達・施工監理と維持管理にかかる研修・実習と水平展開を行った。

また、2016 年から開始予定である、JICA 支援による技術協力「土地区画整理・都市再開発におけるカブール市役所機能向上プロジェクト」との連携による相乗効果が期待できる。

(4) 他の援助機関の対応

道路事業での他ドナーによる支援は、世界銀行 (以下、世銀) が 2014 年から 2019 年までの期間で実施中の「Kabul Urban Transport Efficiency Improvement (以下、KUTEI)」と 2018 年まで実施される予定の「Kabul Municipal Development Program (以下、KMDP)」の 2 プロジェクトである。KUTEI の主な支援内容は、幹線道路の改修事業とそれに伴う施工監理能力向上、交通改善事業、PMU による事業管理能力向上の 3 つの内容から成る。KMDP は主にコミュニティ道路の新規建設と補修を行っている。本事業とは重複なく相乗効果が生まれるよう、情報共有を図り事業内容の調整を行う予定である。

3. 事業概要

(1) 事業目的（協力プログラムにおける位置づけを含む）

本事業はカブール市において道路設計、道路建設監理ならびに道徳維持管理にかかる能力の向上を行うことにより、道路事業部署の事業実施能力と管理能力の強化を図り、もって同市の適切な道路維持管理に寄与するものである。

(2) 対象地域名/プロジェクトサイト

対象地域：カブール市（推計人口 400 万人）

プロジェクトサイト：インドおよび本邦（本事業の対象地域はカブール市であるが、専門家のカブール市派遣は行わず、実際の事業は第三国（インドを想定）及び本邦における研修および遠隔管理により実施する予定。）

(3) 本事業の受益者（ターゲットグループ）

カブール市役所の道路事業関連部署（政策調整部、都市計画部、施工管理部、維持管理部）・職員 420 名

(4) 事業スケジュール（協力期間）

2016 年 9 月～2019 年 8 月（計 36 ヶ月間）を予定

(5) 総事業費（日本側）

約 3.5 億円（予定）

(6) 相手国側実施機関

カブール市役所

(7) 投入（インプット）

1) 日本側

① 専門家派遣

- 1) 総括/道路事業管理
- 2) 地形測量
- 3) 道路設計
- 4) 技術仕様書作成支援
- 5) 施工監理
- 6) 道路維持管理
- 7) 橋梁維持管理
- 8) プロジェクトモニタリング・評価

9) 業務調整/広報

② 本邦、第3国研修（トレーナー研修（TOT）にかかる費用）

- 1) 道路設計
- 2) 道路建設・施工管理
- 3) 道路維持管理

③ 機材供与

選定された講師候補生各人へのラップトップ PC

2) 相手国側

① カウンターパート配置

- ・ 市長
- ・ 人事部、政策調整部、都市計画部、施工・維持管理部の各部署長、人事部の能力強化担当責任者
- ・ カブール市の関連部署の技術職員

② 施設（執務スペース）

- ・ 執務スペース（在カブール専門家用）
- ・ 電気・水道、通信

③ プロジェクト経費（主にカブール市での活動にかかるもの）

- ・ パイロット建設事業の全費用
- ・ カブールで実施されるピア・トレーニングと OJT にかかる費用
- ・ 機材・材料テスト、機材の維持管理にかかる費用
- ・ 専門家用オフィスならびにピア・トレーニングと OJT で要する設備
- ・ OJT に要する車両
- ・ 安全管理用機材とその維持管理にかかる費用
- ・ 地形測量用機材とその維持管理にかかる費用

(8) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境に対する影響/用地取得・住民移転

① カテゴリー分類（A, B, C を記載）：C

② カテゴリー分類の根拠

本プロジェクトではパイロット建設では大規模な新規道路建設工事を伴う計画はなく、環境への望ましくない影響は最小限であると考えられるため。

2) ジェンダー・平等推進/平和構築・貧困削減

日本は 2001 年よりアフガニスタンの復興開発を支援しており、本プロジェクトの実施により、カブール市民の生活の安定化や経済基盤の構築が図られ

ることが想定され、平和構築と安定に資するものである。

(9) 関連する援助活動

1) 我が国の援助活動

2016年から開始予定である、JICA 支援による技術協力「土地区画整理・都市再開発におけるカブール市役所機能向上プロジェクト」との連携による相乗効果が期待できる。

2) 他ドナー等の援助活動

上記の世界銀行のカブール市役所を対象とする道路事業実施能力強化との情報交換や相乗効果が期待できる。

(10) その他特記事項

現在の計画案では目標やそれぞれの成果の達成のための活動は詳細かつ十分に計画されている、と判断できる。一方、プロジェクト開始直後に実施が計画されているカブール市役所における技術レベル、人材や業務の規範・範囲にかかるベースライン調査の結果を基に、プロジェクト活動の妥当性の再検証と進捗・達成の状況を測定するための指標をより正確で具体的数値にすることを再検討する必要がある。

さらに活動の成果として得られる量的に測定可能な成果に加え、可能であれば質面から測定される成果の目標も設定し、計画された活動の結果、十分な成果や目標を達成しうるか、再検討することが必要である。

4. 協力の枠組み

(1) 上位目標：

事業実施と管理にかかる能力強化の結果により、カブール市内の道路状況が適切に維持管理される。

指標：

- ① カブール市の舗装率が 75%以上となる。
- ② 損傷の著しい道路の延長がプロジェクト開始期に比較して 50%以下に減少する。

(2) プロジェクト目標：

カブール市における道路関連部署の事業実施と管理の能力が強化される。

指標：

- ① 道路建設事業のプロジェクト期間中の年次計画のうち、80%以上が実施される。

- ② プロジェクト期間中の道路事業予算の 60%以上が計画どおりに執行される。

(3) 成果

成果 1：道路設計の能力強化の結果として、施工が円滑に実施される。

成果 2：道路建設監理の能力強化の結果として、道路建設の質の向上が行われる。

成果 3：道路維持管理にかかる能力向上の結果、道路の維持管理が体系的に実施される。

5. 前提条件・外部条件

(1) 事業実施のための前提条件

- ・ カブール市により能力強化を実施するために必要な組織体制と技術人材が確保される。
- ・ カブール市長のリーダーシップと活動への賛同のもと、関係部署間で万全の調整が図られる。
- ・ カブール市役所の年間活動計画、予算措置や研修計画と日本側専門家等の投入時期の計画との整合が綿密に行われる。

(2) 外部条件

- ・ 講師となるための研修を受けた技術人材がピア・トレーニング、OJT や日常業務で能力強化をとおして得た知識や技術を同僚職員に派及させ、研修講師としての職務を遂行するために職位に留まる。
- ・ 技術職員の転職や他部署への異動が大きく起こらない。
- ・ カブール市の現在の道路政策・戦略の変更が生じない。
- ・ 治安悪化等による市内チェックポイントの増加等、円滑な交通への支障が大きく生じない。

6. 評価結果

本事業は、アフガニスタンの開発政策、開発ニーズ、日本の援助政策と十分に合致しており、また計画の適切性が認められることから、実施の意義は高い。

7. 過去の類似案件の教訓と本事業への活用

(1) 類似案件の評価結果

「既存カブール市道路整備サブプロジェクト」の主な成果として、設計における CAD の導入、道路建設期間の短縮、維持管理システムの新たな構築、質の高い道路の建設事例が挙げられる。反面、建設監理と維持管理の両面においてサブプロジェクトで実施された内容が、同市役所内の関連部署の長の認識が十

分で無かったことなどを理由に、業務パッケージとして十分な持続はできていない、サブプロジェクトで利用された技術仕様書のダリ語版が作成されないまま、などの不備が本事業の詳細計画調査時のカブール市側との議論で判明した。

(2) 本事業への教訓（活用）

「既存カブール市道路整備サブプロジェクト」の教訓から、本プロジェクトでは、能力強化の進行では、TOT、ピア・トレーニング、OJT と段階的にカブール市の自主性に委ねていく形式・方法で実施され、カブール市役所内部に技術人材育成・継承の体制と導入された技術・知識がカブール市の通常業務として漸次、統合・内在化されていくようなプロジェクト・デザインに反映させた。

また、本事業では、本事業開始までに作成されるダリ語版技術仕様書をカブール市の実情に即した内容とすることをプロジェクト活動に盛り込んだ。

さらに、カブール市役所のプロジェクト実施へのオーナーシップ意識と自立発展性を高めるため、四半期のプロジェクト進捗のモニタリングと年次の能力強化の達成の評価は、同市役所の関係部署代表で構成するプロジェクト・モニタリング・ユニットにより実施するようにプロジェクト計画に反映させた。

8. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる主な指標

4. (1) のとおり。ただし本プロジェクトの開始後3ヶ月以内に実施されるベースライン調査の結果を基に、指標の目標数値の妥当性の再検証を行うため、調査の結果次第では指標や目標数値の内容の変更が行われることが想定される。

(2) 今後の評価計画

- ・ 事業開始3ヶ月以内：ベースライン調査
- ・ 各関連部署の代表で構成するプロジェクト・モニタリング・ユニットによる四半期の進捗・成果確認、また各年次の能力強化結果の評価
- ・ 事業終了3年後：事後評価

以 上