

## 事業事前評価表

国際協力機構 社会基盤・平和構築部  
都市・地域開発グループ第一チーム

<b>1. 案件名</b>
国名:コンゴ民主共和国 案件名:キンシャサ市都市交通マスタープラン策定プロジェクト Project for Urban Transport Master Plan in Kinshasa City Projet d'Elaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa
<b>2. 協力概要</b>
(1) 事業の目的 本事業は、コンゴ民主共和国の首都キンシャサにおいて、2040 年を目標年次とする長期的な開発ビジョンおよび 2030 年を目標年次とする中期的な開発プログラムを示した都市交通マスタープランを策定し、また優先プロジェクトの実現可能性にかかる予備的調査を行うことにより、都市交通問題の改善に寄与するものである。
(2) 調査期間 2016 年 8 月-2018 年 7 月
(3) 総調査費用 3.65 億円
(4) 協力相手先機関 インフラ・公共事業省(中央政府) インフラユニット Infrastructure Unit, Ministry of Infrastructure and Public Works
(5) 計画の対象(対象分野、対象規模等) キンシャサ市 (9,985km <sup>2</sup> )のうち、市街地(約 1,450km <sup>2</sup> )を対象とする。
<b>3. 協力の必要性・位置付け</b>
(1) 現状及び問題点 コンゴ民主共和国の首都キンシャサの人口は、1960 年には約 40 万人であったが、その後の急速な都市化によって 2015 年には 1,159 万人に増加しており、2030 年には 1,999 万人に達すると推定されている <sup>1</sup> 。また、キンシャサ市の面積は 9,985km <sup>2</sup> であるものの、人口の大半が中心部の約 583km <sup>2</sup> に居住しているため、高密度な都市空間となっている。 急速な都市化が進展する一方で、都市交通インフラの整備および維持・管理が十分に行われなかった結果、設備不足・老朽化などによる交通問題が顕在化している。主要幹線にはルムンバ通り、コンゴ-日本大通り(旧ポア・ルー通り)、マタディ通り、6 月 30 日通りなどがあるが、中でも 6 月 30 日通りの交通量は 35,749 台/12 時間 <sup>2</sup> と最も多く、渋滞が多発している状況である。2009 年時

<sup>1</sup> United Nations (2014), "World Urbanization Prospects"

<sup>2</sup> 国際協力機構(2009), "キンシャサ特別州都市復興計画調査"

点の主要な交通手段はバスであるが、公的機関によるものと個人や業者によるものが併在しており、効率的な運営になっていないと言いはない。また、都市内鉄道として 3 路線が敷設されているが、キンシャサ中央駅~キンタンボ~キンス力を結ぶ線は路線状況が悪いため、現在運行していない。他の 2 路線についても軌道が劣化しており、午前・午後に各々1, 2 本のみ運行している状況である。

上述のとおり、急速な都市化が進むキンシャサ市の計画的な都市開発を促すため、フランス開発庁の支援によりキンシャサ整備戦略方針(SOSAK)が策定されており、同方針はキンシャサ州議会によって正式に承認されている。また、同方針には更なる都市開発の推進のため、セクター別のマスタープランを策定することが提言されており、交通分野にかかるマスタープランの必要性も謳われている。

一方で、科学的な裏付けを持った都市交通計画策定にかかる知見をインフラ公共事業省は十分に有していないことから、同省はキンシャサ市都市交通マスタープランの策定および優先プロジェクトの実現可能性にかかる事前調査を目的とした技術協力を我が国に要請した。

(2) 相手国政府国家政策上の位置づけ

コンゴ民主共和国政府はキンシャサ市の計画的な都市開発の推進を目的として、2015 年にキンシャサ整備戦略方針(SOSAK)を策定しており、同方針においてキンシャサ市における都市交通マスタープランの必要性が謳われている。

(3) 他国機関の関連事業との整合性

フランス開発庁は 2015 年にキンシャサ整備戦略方針(SOSAK)の策定を支援しており、キンシャサ市における都市交通マスタープランの策定を目指す本事業は、上記方針と整合のとれたものとなる。

(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

我が国は対コンゴ民主共和国国別援助方針(2012 年)の重点分野の一つに「経済開発」を掲げており、運輸交通インフラの改善に取り組む方針を採っていることから、本事業は援助政策と合致している。

#### 4. 協力の枠組み

(1) 調査項目

- 1) 関係資料・情報の収集、整理および分析
- 2) 都市交通に関連する SOSAK を中心とした計画や、政策、規則等の調査
- 3) SOSAK の社会・経済フレームワークの調査
- 4) キンシャサ市の都市開発へ向けた課題の整理および分析
- 5) 交通量調査の実施
- 6) 2040 年を目標年次とした複数開発シナリオの検討
- 7) 開発シナリオに基づいた最適な交通ネットワークの検討
- 8) 2030 年を目標年次とした優先プロジェクトの選定
- 9) 都市交通マスタープランの策定
- 10) 優先プロジェクトにかかる予備的調査の実施
- 11) マスタープランの策定手法にかかる技術移転
- 12) 環境社会配慮
  - 戦略的環境アセスメントの考え方に基づいた環境社会影響も含めた代替

案の比較検討

- 優先プロジェクトの環境社会影響項目のスコーピング(優先プロジェクトの事前調査を行う場合に限る)

(2) アウトプット(成果)

- 1) キンシャサ市都市交通マスタープラン(交通需要予測を含む)
- 2) 優先プロジェクトの実現可能性にかかる予備的調査

(3) インプット(投入): 以下の投入による調査の実施

- 1) コンサルタント(分野/人数)
  - (ア) 総括/都市交通計画
  - (イ) 副総括/都市交通計画 2
  - (ウ) 都市計画/社会経済フレームワーク/土地利用計画
  - (エ) 交通調査
  - (オ) 交通需要予測モデル/交通データ解析
  - (カ) 道路網計画
  - (キ) 道路維持管理計画
  - (ク) 排水/都市防災/リスクアセスメント
  - (ケ) 道路公共交通計画
  - (コ) 都市鉄道計画
  - (サ) 交通管理計画
  - (シ) 交通安全計画
  - (ス) 経済・財務分析
  - (セ) 組織制度/能力強化計画
  - (ソ) 事業化計画
  - (タ) 環境社会配慮
  - (チ) 地理情報システム他、予備的調査に要する団員を追加予定。

2) その他

機材: なし

国別研修: (計 2 回、各 10 名程度を想定)

**5. 協力終了後に達成が期待される目標**

(1) 提案計画の活用目標

交通セクターを取り巻くステークホルダーが提案計画に基づいた交通整備を行う。

(2) 活用による達成目標

提案計画に基づいた都市交通インフラの整備および維持管理がなされ、キンシャサ市における都市交通問題が緩和される。

**6. 外部要因**

(1) 協力相手国内の事情

- 1) 政策的要因: 市長の交代等による政策の転換により提案計画やその根拠方針となる SOSAK が形骸化しない。
- 2) 行政的要因:
  - 関係省庁・機関の権限が変更されない。
- 3) 社会的要因:
  - 自然災害等の影響により想定外の人口流入・流出が生じない。

- 日本人コンサルタントによる調査継続が不可能なほどの治安悪化、政権不安定化が生じない。

(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)」に掲げる運輸交通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およ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

本調査にて確認する。

4) 汚染対策

本調査にて確認する。

5) 自然環境面

本調査にて確認する。

6) 社会環境面

本調査にて確認する。

7) その他・モニタリング

本調査にて確認する。

### (2) ジェンダー配慮

計画策定に先立ち、現状分析を行う際には、都市交通におけるニーズが男女間で異なる可能性があることを念頭に置き、可能な限り男女別での統計データにあたるよう努める。更に、ステークホルダー会議に女性を含む多様な関係者が参加できるよう配慮する等、計画に女性の意見が適切に反映されるよう工夫する。

### (3) 気候変動対策

本事業は、バスや鉄道等の公共交通機関の活用を含めた都市交通マスタープランを作成することにより、対象地域における将来的な排気ガスの抑制に寄与する可能性が高いことから、気候変動への適応に資するものである。

## 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

ルサカ市総合開発調査(2007-2008)等の開発計画調査型技術協力の案件では、提案された計画の位置づけが明確ではないため実効性が担保されず、必ずしも提案計画に即した開発がなされているとは言えない事例がある。

提案計画の実効性の担保のためには、先方政府内における位置づけを明確にし、提案計画に即した開発を進めるよう関係機関に周知する必要がある。

### (2) 本事業への活用

本事業で策定する都市交通マスタープランは未だ先方政府内の位置づけが明確でないことから、JCC等を通じて関係機関と協議し、省令としての発布や州議会での承認等を見据えつつ、位置づけおよび承認プロセスを整理する。

また、本事業で策定する都市交通マスタープランを関係機関およびキンシャサ市民等に周知するためにも、最終 JCC の後に C/P のウェブサイトに掲載することとする。

#### 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

- 策定された都市交通 MP の先方政府における位置づけが明確化され、正式な計画として承認されている。
- 提案計画に基づいた予算配分がなされる。
- 本事業で選定された優先プロジェクトの FS が実施されている。

(2) 上記(1)を評価する方法および時期

調査終了後 3 年目に事後評価を実施。