

事業事前評価表

国際協力機構東南アジア・大洋州部東南アジア第六・大洋州課

1. 基本情報

国名：ソロモン諸島

案件名：第二次ククム幹線道路改善計画

The Project for Upgrading of Kukum Highway (Phase 2)

G/A 締結日：2021年1月27日

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における道路セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け

ソロモン諸島は、6つの大きな島及び1,000を超える小島から構成される島嶼国であり、約65万の人口を擁する。ガダルカナル島にある首都ホニアラ市では、自動車の増加や舗装の劣化等の複数の要因により円滑な交通が妨げられており、同市街地とホニアラ国際空港を結ぶククム幹線道路では、慢性的な渋滞が発生している。加えて、排水施設が不十分なために雨季には道路が冠水し、渋滞と舗装の劣化を助長し、また、歩行者のための道路横断施設も殆どないために、交通事故の危険性も高く、これらの問題の解決が強く求められている。上記背景から、我が国は2014年に無償資金協力「ククム幹線道路改善計画」(2018年12月完工)(以下、「フェーズ1」という。)にて、特に緊急度及び優先度の高かった市役所前から東へ3kmの区間の道路・橋梁改良、及び市役所前から西へ0.6km区間のバスベイ、地下道の整備等の交通渋滞対策を実施した。しかし、当初要請の約10kmのうち、フェーズ1の対象とならなかった区間である漁業海洋資源省から空港までの6.3kmについては、依然として排水、舗装、交通容量の面で改善が必要であり、更には道路の維持管理コストの増加、社会経済活動への負の影響、暴風雨などの災害時には冠水のため数日間道路が遮断されることによる物流改善及び防災の観点から、道路改良が喫緊の課題である。

当国は、国家開発戦略(2016-2035)において適切な交通サービス及び道路ネットワークの提供を掲げ、それに基づく国家交通計画(2017-2030)の中期交通アクションプラン(2017-2021)において、主要幹線道路の改良を優先インフラ事業として設定している。「第二次ククム幹線道路改善計画」(以下、「本事業」という。)は、その中で最重要のククム幹線道路の舗装、排水施設等の改善を図るものであり、最優先事業として位置づけられる。

(2) 運輸セクターに対する我が国及びJICAの協力方針等と本事業の位置付け

我が国は、2018年5月に開催された第8回太平洋・島サミット(以下、「PALM8」という。)で採択された首脳宣言で、「強靱かつ持続可能な発展のための基盤の強化」を協力の柱のひとつとして位置づけ、強靱で質の高いインフラ整備及び運輸交通の手段の提供を通じた地域の連結性の強化への取組みが必要と表明してい

る。また、本事業は対ソロモン諸島国別開発協力方針（2019年4月）の重点分野「脆弱性の克服」に位置づけられる。加えて、本事業は陸上交通網の整備による国際空港から首都の連結性の強化の観点から、「自由で開かれたインド太平洋」における経済的繁栄の追求に資するものである。

また本事業は、強靱で質の高いインフラ整備に資するだけでなく歩道の整備等の交通安全にも資するものであり、SDGs ゴール 3.6「すべての人に健康と福祉を（交通安全）」、ゴール 9「強靱なインフラの構築」及びゴール 11「包摂的、安全、強靱で、持続可能な都市」に貢献すると考えられる。

（3）他の援助機関の対応

2006年以降、アジア開発銀行（ADB）、豪州等が全国の国道・地方道整備や実施組織の強化を支援しているが、本事業及びフェーズ 1 が対象とするククム幹線道路の区間と重複しない。2018年には ADB がククム幹線道路の整備支援を目的に調査を実施し、今後、ホニアラ中央市場前から西へ約 4km（ホワイトリバー地区）の舗装道路改善を実施する予定。

3. 事業概要

（1）事業目的

本事業は、首都ホニアラの主要道路であるククム幹線道路において道路の改善を行うことにより、渋滞の緩和、排水能力強化を図り、もって物流改善及び防災に寄与するもの。

（2）プロジェクトサイト／対象地域名：

ホニアラ市（約 8.8 万人）

（3）事業内容

ア） 施設、機材等の内容：漁業海洋資源省からルンガ橋までの道路（4車線、4.3km、内 2.3km は舗装改良）及びルンガ橋からホニアラ国際空港までの道路（2車線、2.0km）の改良、ルンガ橋の補修、道路排水側溝（約 7.0 km）、バス停（19カ所）、道路照明、ラウンドアバウト交差点（2カ所）、横断歩道・交通警戒標識等

イ） 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、入札補助、施工監理

（4）総事業費

総事業費 3,472 百万円（概算協力額（日本側）：3,159 百万円、ソロモン諸島側：313 百万円）

（5）事業実施期間

2021年2月から2024年6月を予定（計 41 ヶ月）。施設供用開始時（2023年6月）をもって事業完成とする。

(6) 事業実施体制

1) 事業実施機関：インフラ開発省（Ministry of Infrastructure Development. 以下、「MID」という。）

2) 運営・維持管理機関：MID

(7) 他事業、他援助機関等との連携・役割分担

1) 我が国の援助活動：2. (1) のとおり。

2) 他援助機関等の援助活動：2. (3) のとおり。

(8) 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月交付）に掲げる道路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はないと判断され、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（EIA）は、2020年12月までに環境省の承認を得る予定。

④ 汚染対策：工事中の大気、水質、騒音・振動、廃棄物等について、散水、鋼矢板・土嚢による仮締め切り、重機のメンテナンス、作業時間の制限、掘削土の再利用等により、負の影響は最小化する見込み。供用時の大気、騒音・振動にかかる影響は限定的となる見込み。

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：本事業は総計 3,890 m²（取得 2,490 m²、施工のための一時的な借地 1,400 m²）の用地取得と、建設ヤードのために一時的に 35,000 m²の用地借用が予定される。施工のための用地取得においては、63件の商業用施設（露店）の移転が想定される。非自発的住民移転は発生しない。当国の国内法及び JICA ガイドラインに沿った住民移転計画を策定済。住民協議における被影響住民からの特段の反対意見はなし。

⑦ その他・モニタリング：工事中は大気、水質、廃棄物、騒音、住民移転、既存の社会インフラや社会サービス、作業環境・事故について、供用時は大気汚染、騒音・振動、歩行者の横断状況、被影響民の生計状況について MID がモニタリングを実施する。

2) 横断的事項

本事業の裨益対象が、道路利用者に限定されず貧困層を含む公共バス利用

者や中央市場利用者を含めた一般市民の社会経済にも資すると考えられる。

3) ジェンダー分類

【対象外】GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）

<分類理由>協力準備調査にてジェンダー主流化ニーズが調査されたものの、ジェンダー平等や女性のエンパワメントに資する具体的な取り組みを実施するに至らなかったため。

(9) その他特記事項：特になし。

4. 事業効果

(1) 定量的効果

1) アウトカム（運用・効果指標）

指標名	基準値 (2019年実績 値)	目標値(2026年) 【事業完成3年 後】
平均速度(km/h)(注)	33	50
降雨に起因する通行止め時間 (時間/年)	24	0
輸送量 旅客数(万人/年)	2,150	3,091
輸送量 貨物量(t/年)	658,760	900,000

注) 漁業海洋資源省から空港国内線ターミナル間(約6.3km)、晴天時の走行を想定。

(2) 定性的効果

- 1) 雨水排水能力強化を通じた防災対策強化
- 2) 道路改良に伴う渋滞緩和及び輸送コスト削減による経済活動活性化
- 3) 照明設置、歩道、横断歩道整備等による歩行者及び通行車両の交通安全、利便性の向上

5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件

必要な住民移転及び用地取得が遅滞なく実施されること。

(2) 外部条件

特になし。

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

フェーズ1では、ユーティリティ（電線、上水等）の移転先選定能力や調達調整力の不足により、計画より半年程度ユーティリティ移設が遅延し入札公告が遅れた経緯がある。本事業でもこれらの移設は先方負担であるが、ユーティリティ移設の指導を詳細設計時に行い、計画通りに移設が行われるよう促進する。また、フェーズ1では舗装工事による渋滞が発生したことを踏まえ、工事による

一般交通への影響を事前に十分に検討し、交通渋滞を回避するため工事順序、夜間工事指定等の必要な対策をとる。

7. 評価結果

本事業は、当国の開発課題・開発政策並びに我が国及び JICA の協力量針・分析に合致し、ククム幹線道路の改善を通じて強靱で質の高いインフラ整備及び歩道整備等の交通安全に資するものであり、SDGs ゴール 3.6「すべての人に健康と福祉を（交通安全）」、ゴール 9「強靱なインフラの構築」及びゴール 11「包摂的、安全、強靱で、持続可能な都市」に貢献すると考えられることから、事業の実施を支援する必要性は高い。

8. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる指標

4. のとおり。

(2) 今後の評価スケジュール

事業完成 3 年後 事後評価

以 上