

事業事前評価表

国際協力機構アフリカ部アフリカ第二課

1. 基本情報

国名：ウガンダ共和国（ウガンダ）

案件名：西ナイル地域の難民受入地域における国道改修計画

The Project for the Improvement of National Road in Refugee-hosting
Areas of West Nile Sub-region

G/A 締結日：2021 年 2 月 11 日

2. 事業の背景と必要性

（１）当該国における北部地域及び運輸交通セクターの開発の現状・課題及び
本事業の位置付け

ウガンダ北部の西ナイル地域は、1970 年代のアミン少将（当時）による軍事クーデター以降、2002 年の停戦合意（Uganda National Rescue Front II）に至るまで、複数の武装組織による様々な紛争の影響を受けていたことや、反政府武装組織「神の抵抗軍（LRA）」により首都カンパラから同地域を結ぶ幹線道路上の物資輸送網が遮断されていた等の理由から開発が停滞していた。その後、2006 年 8 月にウガンダ政府と LRA の間での敵対行為停止の合意やウガンダ政府が近隣国と共同で実施した軍事掃討作戦、それに伴う LRA の国外撤退等により北部地域の治安が回復し、ようやく西ナイル地域の復興と開発に向けた取り組みが進み始めた。

一方で、2016 年 7 月の南スーダン共和国（以下「南スーダン」という。）の首都ジュバにおける武力衝突後、同国南部の治安悪化によりウガンダにおける南スーダン難民数は武力衝突発生前の 20 万人台半ばから、100 万人超にまで急増した。国連難民高等弁務官事務所（The Office of the United Nations High Commissioner for Refugees。以下「UNHCR」という。）によると、ウガンダは現時点で 140 万人を超える難民を受け入れており（うち約 6 割は南スーダン、約 3 割はコンゴ民主共和国から流入）、世界第 3 位の難民受入れ国となっている（UNHCR、2020 年）。

本事業の対象地域であるユンベ県は国内最多の約 23 万人の難民が居住しており、世界でも有数の規模のビディビディ難民居住区も有している。当該地域は復興・開発に向けた取り組みの進展が期待される一方、流入する多くの難民により受入れコミュニティの負担が増大している。ユンベ県の貧困率（2016/17 年）は 30%であり、依然として高く、貧困削減や経済格差是正に向けたインフラ開発・整備の必要性が高い（世界銀行、2020 年）。また、同県の国道は西ナイル地域における主要物流幹線であるが、未舗装で路面状態が劣悪なため、降雨後

には車両の通行に時間を要し、運搬コストも上がる等、物流道路としての機能を十分発揮できず、国道沿線の住民や難民居住区に対する円滑な物流が阻害されている。

ウガンダ政府は中長期的な開発に関し、「ウガンダビジョン 2040」(Uganda Vision 2040)で交通機関の連結性、有効性及び効率性を先進諸国並みに高めるため、道路セクター開発を進める計画を有している。また、「第三次国家開発計画」(Third National Development Plan (NDP III))では、社会基盤の量と質の結合・強化を目標の一つに掲げており、舗装道路の整備を開発指標に含めている。さらに、北部地域の開発計画である「第三次北部ウガンダ平和復興開発計画」(Peace, Recovery and Development Plan 3 for Northern Uganda (PRDP 3))では、北部における平和の定着やインフラ改善等を通じた持続可能な社会・経済発展の実現を目指している。国際社会の動きとしては、2017年6月に「ウガンダ難民連帯サミット」がカンパラで開催され、日本を含めた各国政府、国際機関やNGO等がウガンダに対する包括的支援を表明した。

「西ナイル地域の難民受入地域における国道改修計画」(以下「本事業」という。)は、ユンベ県内の国道等の状態を改善することで、物流ルートの確保、輸送時間の短縮化、域内の人・モノの移動の円滑化やホストコミュニティ及び難民居住区の両者が受益する形での西ナイル地域開発を促進するものである。こうした舗装道路の拡充がウガンダ周辺地域全体の発展にも寄与し、ひいては東アフリカ地域の統合と市場拡大の促進に寄与することが期待される。また、ウガンダ政府にとって本事業は先述した各政策目標に合致しており、これら目標の達成に貢献するものとして位置付けられる。

(2) 北部地域及び運輸交通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

対ウガンダ共和国国別開発協力方針(2017年7月)では「北部地域の社会的安定」を重点分野の一つとしており、我が国はインフラ開発等を通じた同地域の社会的安定の促進や、隣国から流入してくる難民に対してホストコミュニティのレジリエンス強化を含めた取り組みを行う方針である。また、対ウガンダ共和国 JICA 国別分析ペーパー(2015年3月)においても、「北部復興支援」を協力の柱に位置付けている。さらに、第7回アフリカ開発会議(TICAD7)の「横浜宣言 2019」のもとで策定された「横浜行動計画 2019」においても、質の高いインフラ投資を通じた連結性と結合の強化が重点分野となっており、本事業はこれらの方針・分析等と合致する。また、本事業は SDGs ゴール 9(強靱なインフラの構築等)及び 16(持続可能な開発のための平和で包摂的な社会の促進等)に貢献する。

JICA はこれまでウガンダ北部地域において「アムル県総合開発計画策定支援

プロジェクト」(開発計画調査型技術協力、2009 年～2012 年)、「アチョリ地域
地方道路網開発計画プロジェクト」(開発計画調査型技術協力、2011 年～2012
年)、「ウガンダ北部アチョリ地域国内避難民帰還・再定住促進のためのコミュニ
ティ再建計画」(無償資金協力、2012 年～2014 年)、「アティアクーニムレ間
道路改修事業」(有償資金協力、2010 年 L/A 調印)等を実施しており、本事業
はこれら既存の事業との相乗効果が期待される。

(3) 他の援助機関の対応

本事業の対象地域の周辺において、アフリカ開発銀行(AfDB)がモヨ県内(モ
ヨーラロピ間)の道路の支援を検討中である。欧州投資銀行(EIB)は「Upgrading
of Atiak-Laropi Road (66 km) to Paved Standard」によりアマル県(アティアク)
ーモヨ県(ラロピ)間の 66 km に及ぶ道路改修事業を、世界銀行は「Roads and
Bridges in the Refugee Hosting Districts Project」によりコボコ県ーユンベ県ー
モヨ県の 105 km に及ぶ道路改修事業を実施中。先述した「ウガンダビジョン
2040」の実現に向け、各機関が協調して道路整備を行っている。

3. 事業概要

(1) 事業目的

本事業は、ウガンダ北部の西ナイル地域においてユンベ県内の国道、周辺の
支線道路及び橋梁等を改善することにより、社会・経済基盤の整備及び物流の
円滑化を図り、もって北部地域における社会的安定及び経済成長の促進に寄与
するもの。

(2) プロジェクトサイト／対象地域名

ウガンダ共和国ユンベ県(人口:66 万人、同県に居住する難民数:23 万人(い
ずれも UNHCR、2020 年))

(3) 事業内容

- 1) 施設の内容:2 車線国道の整備(約 23.6 km)、支線道路の整備(約 4 km)、
橋梁建設(橋長 34 m、取付道路約 830 m)及び付帯施設・設備(排水施
設、街路灯及び横断歩道等)の整備等

(注) 支線道路の整備においては、労働集約型工法(Labour Based
Technology。以下「LBT」という。)を用いて、支線道路付近(ホストコ
ミュニティ)住民及びその周辺に居住する難民の雇用機会を創出する。
LBT は過去に LBT 工事の経験があるローカルコントラクターによる実施
を想定。雇用方法等の助言を行う LBT 助言委員会の設置や工事着手時・
完成時に LBT 専門家の派遣等を行う。

- 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、入札補助、施工監理

(4) 総事業費

総事業費 4,084 百万円（概算協力額（日本側）：3,821 百万円、ウガンダ側：263 百万円）

(5) 事業実施期間

2021 年 3 月～2025 年 9 月を予定（計 55 ヶ月）。全道路供用開始時（2024 年 9 月予定）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：ウガンダ道路公社（Uganda National Roads Authority。以下「UNRA」という。）なお、公共事業・運輸省（Ministry of Works and Transport）が監督省庁として本事業を監理する。
- 2) 運営・維持管理機関：UNRA 現地事務所（国道及び橋梁）、ユンベ県（支線道路）

(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

「アチョリ・西ナイル地域コミュニティ・レジリエンス強化のための地方行政能力強化プロジェクト」（技術協力、2016 年～2020 年）では、県・郡の行政官に対して、開発事業計画や予算計画策定能力の向上、さらにはコミュニティ開発の実施体制の強化を目指している。本事業では、当該地域の基幹道路である国道等の整備を実施することとしているため、関連事業との相乗効果により、北部地域における脆弱性の克服と地域社会の安定が期待される。

2) 他援助機関等の援助活動

LBT 実施経験のある UNHCR と LBT 実施におけるノウハウ等の共有・意見交換等を実施。西ナイル地域で道路改修事業を実施している他機関との意見交換等も必要に応じて行う。

(8) 環境社会配慮・横断的事項・ジェンダー分類

1) 環境社会配慮

- ① カテゴリー分類：B
- ② カテゴリー分類の根拠：本事業は、「国際協力機構環境配慮社会配慮ガイドライン」（2010 年 4 月公布。以下「JICA ガイドライン」という。）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）報告書は、2020 年 9 月に UNRA が申請し、入札公告前（2021 年 6 月を予定）までに National

Environmental Management Authority（NEMA：国家環境管理庁）により承認される見込み。

- ④ 汚染対策：工事中は大気質、水質、土壌及び騒音等について、散水、オイルの再利用や適切な廃棄、工事従事者用トイレの設置や重機・工事用車両の定期的な維持管理等の対策により、負の影響は緩和される予定。工事中に発生が想定される廃棄物は一般的な固形廃棄物であり、当国の法制度に沿って廃棄・処分される。建設残土については、植生工に利用し、残りは埋戻しを行う。供用時の大気質に関しては、不良整備車両を制限する啓発活動等を実施することにより影響は緩和される見込み。
- 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である。一部 Right of Way（ROW：道路用地）内の木を伐採するが、保全の必要性を改めて確認しながら伐採することで、植生の除去を最小限に抑える。また、植生の除去を行う場合にも一部を残し、あわせて道路沿いや近くの学校で植林プログラムを実施することで影響を緩和する。
- ⑥ 社会環境面：本事業では、15 名の非自発的住民移転及び 46.27 ヘクタール（ha）の用地取得が発生するが、同国国内法及び JICA ガイドラインに基づき作成される住民移転計画に沿って手続きが進められる。難民受入れが集中している地域のため、難民とホストコミュニティとの間に緊張が生じないように、苦情処理メカニズムでは難民からの苦情にも対応し、また双方の意見を踏まえた工事中の雇用方法の検討といった、双方への適切な配慮を行う。
- ⑦ その他・モニタリング：本事業は、工事期間中は UNRA 及び施工業者が、大気質、水質、騒音、廃棄物等について、供用時は UNRA が大気質や騒音等についてモニタリングを行う。また、植林に関するモニタリングは、工事期間中は UNRA 及び施工業者が、供用時は UNRA が 3 年間実施する。

- 2) 横断的事項：紛争予防配慮の観点から不安定要因を助長しうる点である、
- ①実施体制及びカウンターパート（C/P）の妥当性、②事業内容の妥当性、③裨益対象地域及び受益者の妥当性、④人口の流動性（難民等の流入・流出）、⑤資機材輸送の安全性等に関し、必要に応じて事業実施時に対策を講じる予定。また、本事業は参加型開発の一環として支線道路の整備をホストコミュニティの住民及び難民の両者による LBT で実施する想定のため、両者に対し、道路改修事業を通じた能力強化等が図られる見込

み。

3) ジェンダー分類：■GI (S) (ジェンダー活動統合案件)

＜活動内容/分類理由＞LBT への女性参画によるジェンダー平等の推進に取り組むため。

- (9) その他特記事項：本事業は、西ナイル地域を含む北部地域の経済・社会開発への貢献や難民居住区に対する円滑な物資輸送の実現等、ホストコミュニティ及び難民居住区の両者が受益するように実施される。LBT については、ホストコミュニティの住民及び難民の両者が LBT 工事に参画することにより、双方の雇用創出、相互理解の促進、工事を通じて身に着けた道路整備に関する技能等が本事業終了後にも他の機会で活用されること等が期待される。また、LBT 工事の実施は、道路整備のみならずコミュニティ開発の観点からも重要な取組みと言える。さらに、ウガンダ政府の寛容な難民受入れ政策の促進には国際社会のさらなる理解や協力が必要であるが、本事業は同政策の持続性を高めるために後押しするものである。

4. 事業効果

(1) 定量的効果

指標名	基準値 (2019 年実績値)	目標値 (2027 年) 【事業完成 3 年後】
年平均交通量 (台/日) (国道 L=23.6 km 区間)	361	715
旅客数 (人/日) (国道 L=23.6 km 区間)	1,780	2,341
貨物量 (t/日) (国道 L=23.6 km 区間)	244	343
平均走行速度 (km/h) (国道 L=23.6 km 区間)	45 (乾季) 10 (雨季)	64 (乾季) 64 (雨季)
年間通行不能日数 (日) (コロ橋)	120	0
本事業の対象である県道部分における LBT 導入による 雇用創出の累積 (人)	0	150

(2) 定性的効果

- ①ユンベ県を中心とした経済活動の活性化、②LBT への女性参画によるジェンダー平等の推進、③LBT に参画した住民・難民の道路整備能力強化、④市民生活の改善及び⑤ホストコミュニティと難民間の対話の促進。

5. 前提条件・外部条件

- (1) 前提条件：用地取得・住民移転等の先方負担事項が予定通り実施される。
南スーダン等からの難民受入れ数の増加により社会・経済の安定性が損なわれない。
- (2) 外部条件：なし

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

エチオピア連邦民主共和国向け無償資金協力「第四次幹線道路改修計画」（評価年度 2018 年）における事後評価等では、道路整備／改修事業において交通事故の発生が予見される際の事前対応強化の必要性が指摘されている。

上記教訓を踏まえ、本事業においても、道路の改修による交通速度の上昇が交通事故の増加に繋がる可能性があるため、規制標識及び警告標識等の設置、主要交差点や公共施設付近における歩行者の安全を考慮した横断歩道の設置や速度抑制装置の設置等を計画しており、これらの取組みを実施することで、より高い事業効果の発現を図る。

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、西ナイル地域の運輸交通インフラ改善を通じてウガンダ北部の社会・経済開発を推進するものであり、持続可能な開発目標（SDGs）のゴール 3（健康的な生活の確保—道路交通事故による死傷者半減）、5（ジェンダー平等の実現）、9（強靱なインフラの構築等）、11（包摂的、安全、強靱で、持続可能な都市と人間住居の構築）及び 16（持続可能な開発のための平和で包摂的な社会の促進等）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