

事業事前評価表

国際協力機構南アジア部南アジア第四課

1. 基本情報

国名：バングラデシュ人民共和国（バングラデシュ）

案件名：ダッカ都市交通整備事業（5号線北路線）（第一期）

Dhaka Mass Rapid Transit Development Project (Line 5 Northern Route) (I)

L/A 調印日：2020年8月12日

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における都市開発セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け
バングラデシュ人民共和国の首都ダッカは、1990年から2015年にかけて人口が662万人から1,760万人まで増加しており（国際連合人口部、2018年）、人口増に伴う急激な交通需要の増大が慢性的な交通渋滞や大気汚染等を引き起こしている。これにより、ダッカにおける車両の平均移動速度は時速6.4キロと東京都都心部（時速14.7キロ）（国土交通省、2015年）の半分以下に留まっており、交通渋滞による経済損失は、年間3,868百万米ドルに上ると推計されている（当国水資源開発庁他、2013年）。また、大気汚染はPM₁₀濃度（年間平均）が146 μ g/m³と世界保健機関（World Health Organization）が定める環境標準（20 μ g/m³～70 μ g/m³）を大幅に上回る水準にある。さらに、深刻な交通渋滞に伴い長時間に渡り排出される排気ガスによるダッカ都市圏の住民への健康被害も懸念されている。

当国政府は、「第7次五か年計画」（2016/17～2020/21年度）において、経済成長と貧困削減の促進を大目標とし、「交通と通信」政策の中で都市圏における道路の交通渋滞を適切な投資により緩和することが重要であると指摘している。かかる目標に関し、当国政府は2016年8月に、JICA支援の下で都市交通マスタープラン「ダッカ都市交通戦略計画」（Strategic Transport Plan。以下「STP」という。）を改訂し、その中で公共交通網として大量高速輸送システム（Mass Rapid Transit。以下「MRT」という。）5路線及びバス高速輸送システム（Bus Rapid Transit。以下「BRT」という。）2路線の整備を計画した。

ダッカ都市交通整備事業（5号線北路線）（以下「本事業」という。）は、首都ダッカの中心部を東西に走行する路線として、円借款で支援中のMRT1号線とMRT6号線と接続し、公共交通網のネットワーク化を通じた交通の円滑化を図るものであり、上述の改訂STPにおいて、優先事業として位置付けられている。

(2) 都市開発セクターに対する我が国及びJICAの協力量針等と本事業の位置付け
対バングラデシュ人民共和国 JICA 国別分析ペーパー（2019年3月）において、都市交通を含む都市開発が重点課題であると分析しており、対バングラデシュ人民共和国国別開発協力量針（2018年2月）における重点分野としても「全国民が受益可能な経済成長の加速化」が定められ、交通機関の多様化に留意しつつ運輸・交通インフラを整備し、人とモノの効率的な移動を促進するとしており、本事業はこれら分析・方針に合致する。また、ダッカ都市圏の交通渋滞の緩和や大気汚染による環境上の悪

影響の軽減に資することから、SDGs ゴール 9（インフラ構築）、11（都市開発）及び 13（気候変動対策）にも貢献すると考えられる。

JICA の都市開発セクターに対する近年の主な支援実績としては、円借款「ダッカ都市交通整備事業」（第一期：2012 年度承諾、第二期：2016 年度承諾、第三期：2018 年度承諾）（注 MRT6 号線）、有償勘定技術支援「ダッカ都市交通戦略計画改訂プロジェクト」（2014～2016 年度）、有償勘定技術支援「ダッカ市都市交通料金システム統合のためのクリアリングハウス設立プロジェクト（フェーズ 1）」（2014～2018 年度）、円借款「ダッカ都市交通整備事業（1 号線）」（E/S 借款：2017 年度承諾、第一期：2019 年度承諾）、円借款「ダッカ都市交通整備事業（5 号線）」（E/S 借款：2018 年度承諾）、有償勘定技術支援「ダッカ市都市交通料金システム統合のためのクリアリングハウス設立プロジェクト（フェーズ 2）」（2019～2022 年度）が挙げられる。

（3）他の援助機関の対応

世界銀行は STP 策定支援の他、BRT3 号線（ダッカ空港 - ジルミル間）の詳細設計を含む「Clean Air and Sustainable Environment Project」を 2009 年から 2016 年にかけて実施した。アジア開発銀行（ADB）は、BRT3 号線（ガジプール - ダッカ空港間）の整備を行う「Greater Dhaka Sustainable Urban Transport Corridor Project」を 2010 年から支援中。また、本事業の南部に並行して建設することが計画されている 5 号線の南路線（ガブトリ駅 - アフタナガール駅間）への支援中である。同事業と本事業は、「質の高いインフラパートナーシップ」及び「JICA-ADB 戦略的パートナーシップ」の一環で JICA - ADB 連携案件の一つとして位置づけられている。

3. 事業概要

（1）事業目的

本事業は、急速な都市化と交通量の増加による交通渋滞と環境の悪化に直面する首都ダッカにおいて、東西に接続する都市高速鉄道（MRT5 号線北路線）を建設し、公共交通網のネットワークを形成することにより、ダッカ都市圏の輸送需要への対応を図り、もって経済の発展及び都市環境の改善に寄与するもの。

（2）プロジェクトサイト／対象地域名

ダッカ県

（3）事業内容

- 1) 車両基地建設（土地整備、車庫建設、引き込み線敷設等）
- 2) 鉄道構造物建設（高架約 6.5km、地下約 13.5km、計約 20.0km）（高架鉄道施設、地下鉄道施設、駅舎建設、軌道敷設等）
- 3) 電気・通信・信号システム敷設
- 4) 車両調達（180 両（6 両×30 編成））
- 5) コンサルティング・サービス（F/S レビュー、基本・詳細設計、入札補助、施工監理、環境社会配慮支援、運営・維持管理能力強化支援、組織開発支援、非鉄道事業開発支援等）

(4) 総事業費

556,237 百万円（うち、今次円借款対象額：55,696 百万円）

(5) 事業実施期間

2018 年 6 月（E/S 借款の L/A 調印月）～2031 年 10 月を予定（計 161 ヶ月）。全ての施設供用開始時（2029 年 11 月）をもって事業完成とする。

(6) 事業実施体制

1) 借入人：バングラデシュ人民共和国政府（The Government of the People's Republic of Bangladesh）

2) 保証人：なし

3) 事業実施機関：ダッカ都市交通会社（Dhaka Mass Transit Company Limited。以下「DMTCL」という。）

4) 運営・維持管理機関：DMTCL

(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

円借款「ダッカ都市交通整備事業」及び円借款「ダッカ都市交通整備事業（1 号線）」において、本事業と接続する都市鉄道建設が先行して進められている。加えて、実施済みの有償勘定技術支援「ダッカ市都市交通料金システム統合のためのクリアリングハウス設立プロジェクト（フェーズ 1）」での成果を元に、同フェーズ 2 では IC カードを普及するための実施体制の整備及び IC カードの決済システムの本格導入及び普及を目指す。さらに、2018 年度に採択済の有償勘定技術支援「MRT 運営管理人材強化プロジェクト」を通じて、MRT 従事者に対し運行安全マネジメント体制の構築や実施に係る能力強化を行い、安全な都市鉄道の運行に必要な能力を有する人材を育成する予定。

2) 他援助機関等の援助活動

特になし。

(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 カテゴリ分類：カテゴリ A

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）（以下、「JICA ガイドライン」）に掲げる鉄道セクターに該当するため。

③ 環境許認可：本事業に係る環境影響評価（EIA）報告書は、2017 年 11 月に当国環境森林省環境局により承認済み。同国では毎年環境許認可の更新が必要であり、2020 年 12 月末までの更新手続きが完了している。

④ 汚染対策：工事中の大気質、騒音・振動については、定期的な散水、仮囲いの設置、建設機材に対する消音対策等により影響を最小化する。供用時の騒音については、ロングレールや遮音壁の設置等により日本の在来鉄道騒音基準を満たす見込みであり、水質については、駅・車両基地からの排水処理の設備の導

入により悪化は回避される見込み。また、本事業では地下トンネル掘削による建設残土（約 150 万 m³）が発生するが、かかる建設残土についてはダッカ首都圏開発公社及び民間企業による埋立・盛り土用として再利用される予定。詳細設計において当国政府内で調整され、具体的な使用用途、保管方法、処理方法等が決定される。

- 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と想定される。
- ⑥ 社会環境面：本事業は、施設建設の大半が既設道路幅上及びその地下を利用するが、約 23.6 ha（うち車両基地約 22 ha、地上・高架区間約 1.6 ha）の用地取得を伴う見込み。本事業による被影響住民（補完調査結果含む）1,107 世帯 4,660 名のうち、29 世帯 135 人の住民移転が発生する予定である。当国国内手続きと JICA ガイドラインに沿って作成された住民移転計画に従ってこれらの用地取得及び住民移転の手続きが進められる。本事業に係る住民協議では、本事業実施に対する特段の反対は確認されていない。
- ⑦ その他・モニタリング：本事業の工事中の大気質、騒音・振動、水質、廃棄物等については施工業者及び実施機関が、供用時の騒音・振動、水質等については実施機関がモニタリングする。用地取得・住民移転手続きや生計回復支援等の進捗状況については実施機関がモニタリングする。

2) 横断的事項

本事業は公共交通の促進を通じて温室効果ガス（Green House Gas。以下「GHG」という。）排出削減に貢献する。本事業による気候変動の緩和効果（GHG 排出昨全量の概算）は約 39,491 トン／年 CO₂ 換算である。（2025 年時点推計）加えて、本事業では、バングラデシュ国内法（Bangladesh National Building Code: BNBC）及び日本の公共交通機関の旅客施設・車両等に関する「バリアフリー整備ガイドライン」に基づいて、視覚障害者誘導用ブロックや車いす等のための斜路（スロープ）等を含むバリアフリー対策が図られる予定。

3) ジェンダー分類：【ジェンダー案件】GI（S）（ジェンダー活動統合案件）

<活動内容/分類理由> 当国の公共交通機関においては、女性の利用時の安全性が十分に確保されていないため、女性が公共交通機関を利用する際の障害となっている。よって、車両及び駅施設における女性の安全やジェンダー理解促進を図る必要があることから、ピーク時における女性専用車の運行や車両及び駅構内の監視カメラの設置、工事实施及び運営事業体における女性の雇用促進等を含んだジェンダーアクションプランを合意している。よって、ジェンダー活動統合案件に分類。

(9) その他特記事項

質の高いインフラ実現に向けた日本の高度な技術（車両、電気・信号システム、土木技術等）を導入できる可能性がある。

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 (2017年実績値)	目標値(2031年) [事業完成2年後]
乗客輸送量(千人・km/日)	N/A	10,023
列車運行距離(km/日)※	N/A	5,794
所要時間(分)※※	122	32
運行数(列車本数/日)	N/A	261
車両稼働率(%)	N/A	93

※列車運行距離＝車両キロ（調達車両の駅間通過車両数×駅間キロ）÷車両数として算出。

※※事業対象区間（ハマヤプール駅～バタラ駅間）の所要時間。

(2) 定性的効果

ダッカ都市圏の交通・物流の円滑化、交通混雑の緩和による経済的損失の抑制を通じたバングラデシュ経済の発展、公共交通へのモーダルシフト促進を通じたGHG削減による気候変動の緩和等。

(3) 内部収益率

以下の前提に基づき、本事業の経済的内部収益率（EIRR）は12.4%、財務的内部収益率（FIRR）は7.1%となる。

【EIRR】

費用：事業費、運営・維持管理費（いずれも税金を除く）

便益：走行費用節減効果、旅行時間削減効果、温室効果ガス削減効果

プロジェクトライフ：37年

【FIRR】

費用：事業費、運営・維持管理費

便益：料金収入

プロジェクトライフ：37年

5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件

特になし。

(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

インド向け円借款「カルカッタ地下鉄建設事業」（評価年度2001年）の事後評価等から、用地取得や施設移転が生じる事業では、計画・実施段階において積極的に住民・関係者の意見を取り入れることが重要との教訓が得られている。また、上下水道等の

地下埋設物の移転の遅れが工期遅延及びコストオーバーランの要因になりうるとの教訓が得られている。加えて、インド「デリー高速輸送システム建設事業（Ⅰ）～（Ⅳ）」（評価年度 2010 年）の事後評価等において、水道公社ではなく実施機関（デリーメトロ公社）が地下埋設物の移設を行うことで工期の遅れを防いだと指摘されている。さらに、タイ王国向け円借款「バンコク大量輸送網整備事業（パープルライン）（Ⅰ）（Ⅱ）」（評価年度 2018 年）の事後評価等においては、マスタープランにおいて策定されている MRT 路線の計画通りの進捗及び、MRT 駅と住宅エリアを結ぶ支線整備が十分な乗客数確保に必要なことが報告されている。

本事業では、上記の教訓を踏まえ、環境社会配慮支援にかかるコンサルティング・サービス等を通じて、本借款の詳細設計の段階から用地取得の規模及び移転先を特定し、早期から各ステークホルダーとの協議を開始する予定。また、詳細設計の段階で地質調査、地下埋設物調査、埋設支障物調査及び文化財調査を実施する他、本事業の実施機関である DMTCL が地下埋設物の移設、地下埋設物除去及びそれに伴う関係機関との調整等を行うことで、当該事由による工期の延伸やコストオーバーラン等を予防する計画とする予定。また、MRT5 号線へのアクセス利便性を確保すべく、MRT 路線及び他鉄道やバス等の他交通モードへの接続について、ユーザーの利便性を確保した計画、設計となるよう、詳細設計段階から各ステークホルダーとの調整を図る予定。

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 の協力方針・分析に合致し、都市鉄道の整備を通じて深刻化するダッカ都市圏の交通渋滞の緩和や大気汚染による環境上の悪影響の軽減に資するものであり、SDGs ゴール 9（インフラ構築）、11（都市開発）及び 13（気候変動対策）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.（1）～（3）のとおり。
- （2）今後の評価スケジュール
事後評価 事業完成 2 年後

以 上