

## 案件概要書

2012年9月7日

国際協力機構アフリカ部アフリカ第二課

## 1. 案件名（国名）

国名： ウガンダ共和国

案件名： 大カンパラ都市圏道路網改善事業（Greater Kampala Road Network Improvement Project）

## 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実績（現状）と課題

ウガンダ共和国（以下、「ウガンダ」という）では、輸送全体の90%以上を道路に依存しており、同国の車輛登録数は2001/02年度から2008/09年度で2倍以上、車輛通行量も年間約10%増加している。しかし、同国の道路網（約78,100km）のうち国道（約10,800km）の舗装率は約27%（2009年）と、ケニアの国道（Class A及びB）の約68%（2010年）、タンザニアの幹線道路の約45%（2011年）と比べても低い。幹線道路以外（県道等）に至っては、舗装率がさらに低いのみならず、ウガンダ政府が道路網についての正確なインベントリーさえ持っていないという状況である。また、同国は、東アフリカ共同体（East African Community、以下「EAC」という。）及び東南部アフリカ市場共同体（Common Market for Eastern and Southern Africa、以下「COMESA」という。）に加盟しているが、いずれも加盟国間で関税同盟が発足済みであり、域内の貿易活動は年々活発化していることから、域内の道路網の整備は地域全体の課題として認識されている。ウガンダは其中で、ルワンダ、コンゴ民主共和国、南スーダン等にとってのインド洋へつながる要所としての役割を占めており、そのウガンダの経済活動の中心である大カンパラ都市圏では、急速な人口増加、経済成長、それによる交通量の増大で主要交差点、主要道路で深刻な渋滞が発生している。

## (2) 当該国における道路セクターの開発政策と本事業の位置づけ及び必要性

ウガンダ政府が2010年に策定した「国家開発計画（National Development Plan FY2010/11-2014/15、以下、「NDP」という）」において、運輸・交通インフラを含むインフラ整備は優先的な投資先として挙げられており、中でも大カンパラ都市圏の道路整備は優先すべき戦略的アクションの一つとして掲げられている。また、ウガンダ政府は2009年に「全国及び大カンパラ都市圏運輸交通マスタープラン（National Transport Master Plan including a Transport Master Plan for the Greater Kampala Metropolitan Area、以下、「NTMP/GKMA」という）」を策定しているが、本事業対象コンポーネントに含まれるフライオーバー建設については、特に優先すべき事業として位置づけられている。また、道路セクターについては、2002年に「第2次道路セクター開発10ヵ年プログラム（The Second 10 Year Road Sector Development Program: RSDP2）」を策定し、同国内の道路網整備、道路関連の制度及び政策改善、関係機関の道路管理能力の向上等に取り組んできている。現在後継となる第3次プログラムを策定中である。

## (3) 道路セクターに対する我が国の援助方針

対ウガンダ国別援助方針では、「経済成長を実現するための環境整備」を重点分野としており、本事業は同分野における「運輸・交通網改善プログラム」の中に位置づけられる。また、大カンパラ都市圏は、ケニアのモンバサ港とルワンダ、コンゴ民主共和国等を結ぶ北部回廊上に位置することから、本事業の実施はTICAD IVの横浜行動計画において我が国が表明した支援分野の一つである「広域運輸インフラ」の整備に該当する。我が国はこれまで大カンパラ都

市圏において、無償資金協力にて「カンパラ市内幹線道路改善計画」（1998年度）、「第二次カンパラ市内幹線道路改善計画」（2002～2004年度）、「カンパラ市内交通事情改善計画」（2005～2007年度）を実施し交差点改良や道路の路面舗装・拡張などを行っている他、開発調査「大カンパラ都市圏道路網および交通改善計画調査（以下、「開発調査」という）」（2009～2010年度）を実施している。本事業において実施される予定のコンポーネントについてはいずれも開発調査において我が国支援の候補案件として提案され、開発調査の中でプレF/Sが実施されているものである。また、技術協力プロジェクト「地方道路地理情報システムデータベース整備および運用体制構築プロジェクト」（2012年度～）により地方道路インベントリ整備への協力を実施中であり、さらに、「アティアクーニムレ間道路改修計画」（2009年度～）、「ナイル架橋建設事業」（2010年度～）の2件の有償資金協力により、隣国南スーダンとの輸送路の整備及びカンパラとケニアを結ぶ幹線上の橋梁の架替を支援している。

#### (4) 他の援助機関の対応

道路セクターにおいては、世界銀行、アフリカ開発銀行、EU、中国等、7ドナーが支援を行っている。中国を除いた6ドナーは、ウガンダ政府も含めたセクター・ワーキング・グループ及びドナー会合を定期的実施し、支援分野の調整、協調融資などの協力の検討、セクターの重点課題についての協議等を行っている。本事業との関連では、世界銀行が高速バス輸送（Bus Rapid Transit、以下、「BRT」という）のF/S及び詳細設計、EUが北バイパス建設、中国がカンパラ－エンテベ間有料道路建設の支援を行っている。

### 3. 事業概要

#### (1) 事業の目的

ウガンダの経済活動の中心である大カンパラ都市圏において、フライオーバー建設、道路拡幅、交差点改良を実施することにより、物流の円滑化を図ることをもって、同国の経済社会発展に寄与するもの。

#### (2) プロジェクトサイト/対象地域名

大カンパラ都市圏（人口約250万人（2008年））

#### (3) 事業概要

1) 土木工事（フライオーバー建設、道路拡幅、交差点改良）（国際競争入札）

2) コンサルティングサービス（詳細設計、入札補助、施工監理）（ショート・リスト方式）土木工事（高架建設）

#### (4) 事業実施体制

借入人：ウガンダ共和国政府（The Government of the Republic of Uganda）

事業実施機関：カンパラ首都省（Kampala Capital City Authority、以下「KCCA」という）を予定（協力準備調査前に確認）

#### (5) 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月公布）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。

2) 貧困削減促進等：協力準備調査、審査にて確認

(6) 他スキーム、他ドナー等との連携：世界銀行がBRTのF/S、詳細設計の支援を行っているため、本事業の設計、施工計画等において調整が必要。その他中国がカンパラ横断ハイウェイ建設を支援する可能性があるとの情報があることから、情報収集及び必要に応じて調整を行う。また、事業費及びウガンダ政府の負担可能額によっては協調融資を検討する。

- (7) その他特記事項:無償資金協力で実施した事業と相乗して効果を高めることができるよう検討する。また、防音対策、事故防止、メンテナンスの体制等、必要な対策が講じられるよう検討する。

#### 4. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

##### (1) 類似案件の評価結果

- ・ 既往案件の事後評価から、人口密度の高いとし道路にて事業を実施する場合は、用地取得や住民移転に想定以上の時間を要し、事業進捗が遅延する例が見られる。
- ・ 都市圏道路の場合、近接する建築物、電柱や看板、地下埋設物など工事に支障となる物件が多く、これらの管理者確認、仮移設等の調整及び手続きに時間を要し、事業進捗が遅延する例が見られる。

##### (2) 本事業への教訓

- ・ 事業実施前に住民や関係者に事業の周知や意見交換を行うことにより、地権者などの本事業に対する理解を促進するが重要である。また、用地取得などの状況について注意深くモニターする体制を確保することが必要である。
- ・ 事前に支障物件につき詳細な調査を行い、権利関係、移設方法などにつき調整を行っておくと共に、できるだけ既設物件に抵触しない設計、施工方法について検討することが必要である。

以 上

〔別添資料〕 地図

大カンパラ都市圏道路網改善事業地図

