円借款

案件概要書

2019 年 8 月 27 日

１．基本情報

(1) 国名：ネパール連邦民主共和国（以下「ネパール」という）

(2) プロジェクトサイト／対象地域名

カトマンズ郡カトマンズ市（人口約 100 万人）

(3) 案件名：カトマンズ交差点改良計画

（Intersection Improvement Project in Kathmandu）

(4) 計画の要約：

本計画は，首都カトマンズ市の東部において，交差点改良を行うことにより，同市内及び同市とネパール東部地域との交通の円滑化及び交通渋滞の緩和を図り，もって経済成長や国民生活の改善に直結する社会・経済基盤整備に寄与するもの。

２．計画の背景と必要性

(1) 本計画を実施する外交的意義

ネパールは，インドと中国の間に位置しており，同国における民主主義の定着，安定と平和は，我が国にとり，政治的・経済的に重要な南アジア地域全体の安定を確保する上で重要である。かかる観点から我が国は，長年主要ドナーとしてネパールを支援している。

ネパールの道路網整備は依然として脆弱であり，国の経済成長の妨げとなっている。支援対象となっている本交差点はネパールの首都圏と東部・南部地域及びインド国境に至る幹線道路に繋がる交通の要衝となっており，同要衝において急増する交通需要等への対応を図ることは，特に同国の最大貿易相手国であるインドと物流，人の往来などをより円滑化・促進させることを可能とするもので，地域の連結性向上及び経済的繁栄に寄与することが期待される。我が国が得意とするインフラ分野において本計画の実施を通じてネパールを支援することは， 2018 年 2 月に発足し，道路セクター整備を重要戦略の一つとして掲げる現政権との関係強化の観点からも重要であり，良好な二国間関係の一層の発展に寄与するものであるため，外交的意義は高い。

(2)当該国における運輸交通セクターの開発の現状・課題及び本計画の位置付け

ネパールは，国土の約 8 割が急峻な山岳地帯である内陸国であることから，運輸交通の約 9 割を道路に依存している。2010 年以降，同国の実質 GDP 成長率は年約 3～6%を維持し，大震災が発生した 2015/16 年度は 0.6%まで落ち込んだものの，2017/18 年度は 6.3%まで回復し，今後 5 年間は約 5～7%の成長率を達成する見込みである（IMF，2019 年）。経済成長に伴い，国内の車両登録台数は過去 5 年間で約 2 倍に増加し（ネパール中央統計局，2016 年），交通需要が増加している。一方で，同国の道路網は，厳しい地形条件や過去の内戦の影響で整備が遅れており，道路延長は 1k ㎡あたり約 183m と周辺諸国と比較しても低い水準に留まっている（インド（1,425m），パキスタン（331m），ブータン（279m）（ネパール中央統計局，2016 年））。首都カトマンズでは急激な人口増加に伴い，交通渋滞や大気汚染が深刻化し，とりわけ幹線

道路と都市内道路を繋ぐ交差点では交通渋滞が悪化している。

かかる状況下，同国政府は，国家開発計画の最上位に位置づけられる第 14 次国家開発計画（2016/17～2018/19 年度）で，地域間の均衡を保ちながら社会経済の成長を実現するため，道路開発を重点課題として挙げている。

「カトマンズ交差点改良計画」は，同国の東部地域とカトマンズを結ぶ幹線道路「アルニコハイウェイ」がカトマンズ市内の環状道路に接続するコテショール交差点を立体化することで，カトマンズ市内及び東部地域と首都圏の円滑な交通を促進するもので，国家開発計画とも合致する。本計画は対ネパール国別開発協力方針の重点分野「経済成長や国民生活の改善に直結する社会・経済基盤整備」に合致している。

３．計画概要

(１) 計画概要

① 計画内容

ア）コテショール交差点の立体化（国際競争入札）

イ）コンサルティング・サービス（詳細設計，入札補助，施工監理等）（ショートリスト方式）

② 期待される開発効果：

コテショール交差点・ティンクネ交差点周辺の交通環境の改善（交通量の増加（現状約 130,000PCU/日→173,000PCU/日）（※PCU：乗用車換算台数。車種構成に関係なく，すべて乗用車であった場合の台数に換算した値），所用走行時間の短縮（現状 40～60 分→5～10 分），平均走行速度の改善（現状 20km/時→50km/時），ピーク時最大渋滞長の短縮（現状 600m→200m））により，大気汚染の緩和及び地域経済の成長に寄与することが見込まれる（詳細は協力準備調査で確認）。

③ 借入人：ネパール連邦民主共和国政府

④ 計画実施機関／実施体制：インフラ交通省道路局（Ministry of Physical Infrastructure and Transport，Department of Road）（以下，「DOR」という。）

⑤ 他機関との連携・役割分担：特になし。

⑥ 運営／維持管理体制：

DOR はこれまで JICA の無償資金協力によるシンズリ道路建設計画において，用地取得や実施運営管理を適切に実施してきていることに加え，技術面でも「シンズリ道路維持管理運営強化プロジェクト」等を通じて道路の運営維持管理に係る能力を向上させていることから，特段の問題はない。

(２) その他特記事項

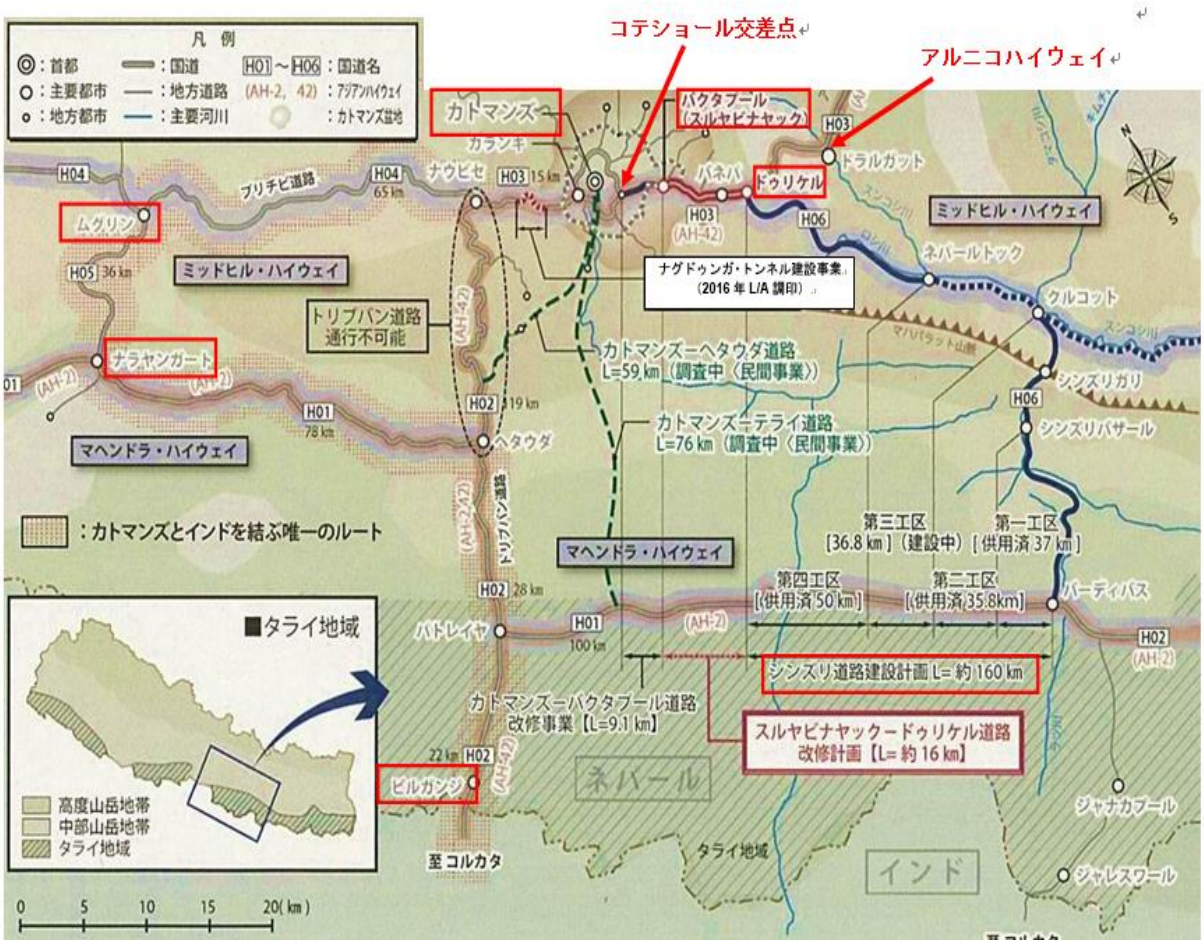
- ジェンダー分類：GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）に該当し，協力準備調査にてジェンダーに係るニーズを確認する。
- 環境社会配慮カテゴリ：B
- 本邦技術の活用：コテショール交差点はカトマンズ盆地の東部に居住する住民がカトマンズ市中心部への通勤･通学路として利用する幹線道路上に存在するため，工事中に現道を遮断することは好ましくない。協力準備調査では，現道交通を確保しながら交差点を立体化する建設技術の採用等について検討する。

４．過去の類似案件の教訓と本計画への適用

過去の立体交差建設にかかる類似案件では，計画開始後に鉄道高架化計画が浮上し，また先方政府より将来需要を見越してコンポーネントの追加が要請され，大幅な設計変更が生じたことから，経済成長や人口増の著しい都市では，調査段階で将来計画や交通需要の伸びを踏まえ，計画段階にある構想も考慮しながら検討する必要があるとの教訓が得られている。本計画は，成長著しい首都が対象地域であり，将来的には軌道系公共交通の導入が検討されていることから，協力準備調査時から他の事業計画の設計やスケジュールと整合性のとれた事業スコープとなるよう検討を行う。

以　上

［別添資料］地図



出典：JICA 調査団