

(11) 事業前計画表(基本設計時)

1 案件名
ガーナ国 国道8号線改修計画
2 要請の背景(協力の必要性・位置付け)
<p>ガーナ国(以下「ガ」国)において道路網は、社会・経済活動の主要な基軸となっている。「ガ」国の主要な経済産品は、生産地・集積地である同国第二の都市クマシを中心とした経済圏から南下し、本調査対象道路である国道8号線を通り、同国第2の港であるタコラディ港から出荷されている。一方、輸入に関しては、主に「ガ」国最大の港であるテマ港から首都アクラを経由して、「ガ」国全域に物資が運搬されている。この物流ルートは首都アクラ及びテマ港からなるアクラ経済圏、内陸部のクマシ経済圏、そしてタコラディ港を中心とした「ガ」国西部経済圏を三角形に結ぶ同国の主要経済活動を担う重要なルートであると共に、近年、国内地域間格差が問題となっている北部サバナ地帯や南部森林地帯に接続し、北部からのヤム芋などの農産品や、南部農産品及び木材などが、輸出港や主要経済圏に向け輸送される重要なルートである。さらに、「ガ」国が国境を接するブルキナファソやマリ、ニジェール等の内陸諸国の物流路としても重要な位置付けにある。「ガ」国の道路網は、1970年代からの国内の経済発展に伴う交通量増加と共に、建設資材や一次産品を荷台に積み上げた過積載状態の大型車両が大幅に増加した結果、これら大型車の増加に伴い国内各所で舗装の急速な劣化発生が問題となった。こうした状況の下、国内各地で大型車両の観測が行われ、大幅な過積載の実態が確認された。本調査の対象区間であるアシンプラソ - ベクワイ(現在実施中のGHAによる道路維持管理区間16kmの終点)間の道路においても1993年に調査が実施され、他の道路区間同様の過積載車が確認された。対象道路は、1990年～1994年にかけて我が国の円借款によりアスファルトコンクリート舗装で整備されたものの舗装の急速な劣化が発生し、「ガ」国の定期維持管理で修復可能なレベルを超えた損傷が生じ、幹線道路網のボトルネックとなっており、一刻も早い改修が必要とされている。このような背景にあって、本計画は対象となるアシンプラソ - ベクワイ間道路改修計画を実施する事により、対象区間の安全で円滑な交通流を確保することを目的とする。</p>
3 プロジェクト全体計画概要 *下線部：本無償資金協力に直接関係する成果、活動及び投入
(1) プロジェクト全体計画の目標(裨益対象の範囲及び規模) 国道8号線上、アシンプラソ - ベクワイ間の円滑かつ安定的な交通が確保される。 裨益対象：「ガ」国の住民2,300万人
(2) プロジェクト全体計画の成果 <u>アシンプラソ - ベクワイ間道路59.9kmが改修される。</u>
(3) プロジェクト全体計画の主要活動 <u>対象道路の舗装、道路構造物、付帯施設及びアシンプラソ橋の改修工事を実施する。</u>
(4) 投入(インプット) ア <u>日本側：無償資金協力</u> イ 相手国側 (ア) 道路建設実施に伴う支障物件の移設に係る費用 (イ) 線形改良に伴う一部区間の土地取得及び、建設ヤード造成用の土地借り上げ費用 (ウ) 環境許可の取得費用

(工) 道路建設後の維持管理費用																	
(5) 実施体制 主管官庁：運輸省(MOT) 実施機関：ガーナ道路公団(GHA)																	
4 無償資金協力案件の内容																	
(1) サイト 「ガ」国、アシャンテ州																	
(2) 概要 対象道路の改修																	
(3) 相手国側負担事項 建設用地の確保 支障物件の移設 環境許可の取得 建設に必要な手続き																	
(4) 概算事業費 概算事業費																	
(5) 工期 実施設計、入札期間を含め約 48 ヶ月(予定)																	
(6) 貧困、ジェンダー、環境及び社会面の配慮 なし																	
5 外部要因リスク(プロジェクト全体計画の目標の達成に関するもの)																	
過積載車両の規制が適正に行われる。																	
6 過去の類似案件からの教訓の活用																	
特になし																	
7 プロジェクト全体計画の事後評価に係る提案																	
(1) プロジェクト全体計画の目標達成を示す成果指標																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現状(2008年)</th> <th>計画(2013年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>対象区間の走行時間の短縮</td> <td>90分</td> <td>47分</td> </tr> <tr> <td>路面の平坦性(IRI)の向上</td> <td>平坦性が悪く安全性に問題のある区間9km</td> <td>平坦性が悪く安全性に問題のある区間0km</td> </tr> <tr> <td>橋梁部の安全な走行速度の向上</td> <td>10km/時</td> <td>80km/時</td> </tr> <tr> <td>橋梁部の許容荷重の向上</td> <td>設計自動車荷重12トン</td> <td>設計自動車荷重24.5トン</td> </tr> </tbody> </table>			成果指標	現状(2008年)	計画(2013年)	対象区間の走行時間の短縮	90分	47分	路面の平坦性(IRI)の向上	平坦性が悪く安全性に問題のある区間9km	平坦性が悪く安全性に問題のある区間0km	橋梁部の安全な走行速度の向上	10km/時	80km/時	橋梁部の許容荷重の向上	設計自動車荷重12トン	設計自動車荷重24.5トン
成果指標	現状(2008年)	計画(2013年)															
対象区間の走行時間の短縮	90分	47分															
路面の平坦性(IRI)の向上	平坦性が悪く安全性に問題のある区間9km	平坦性が悪く安全性に問題のある区間0km															
橋梁部の安全な走行速度の向上	10km/時	80km/時															
橋梁部の許容荷重の向上	設計自動車荷重12トン	設計自動車荷重24.5トン															
(2) その他の成果指標 ・ 特になし																	
(3) 評価のタイミング 2013年(対象区間の供用開始)以降																	