

## 事業事前評価表

### 国際協力機構アフリカ部アフリカ第四課

#### 1. 基本情報

- (1) 国名：コートジボワール共和国（以下、「コートジボワール」という）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：大アビジャン圏（人口：約 632 万人（2021 年））
- (3) 案件名：大アビジャン圏における道路維持管理機材整備計画（Le Projet d'Amélioration des Équipements d'Entretien Routier dans le Grand Abidjan）

G/A 締結日：2026 年 2 月 26 日

#### 2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における道路セクターでの開発の現状・課題及び本事業の位置付け

コートジボワールの大アビジャン圏は、同国最大の商業都市であることに加え、物流拠点であるアビジャン港を擁し、近隣内陸国向けのトランジット貨物のハブ拠点としても機能している。そのため、同圏においては、急激な人口増加や交通需要増大への対応と共に、西アフリカ域内における物流円滑化の観点からも道路インフラ整備及び維持管理が重要となっている。

コートジボワール政府による「国家経済社会開発計画」（2021 年～2025 年）では、重点戦略「経済成長と雇用促進に資するセクターの活性化」の達成のため、「輸送交通インフラ整備と維持管理の推進が必要」と謳っている。輸送交通インフラ整備については、JICA が作成を支援した「大アビジャン圏都市整備計画策定プロジェクト」（2013～2015 年）を通じて、政府により承認された都市交通マスタープラン（以下、「SDUGA」という）に基づき、他ドナーとの協調・協働により複数の事業が実施されている。他方、道路の維持管理についても SDUGA においてその重要性が指摘されているが、十分な対応がなされておらず課題となっている。

道路損傷の激しい大アビジャン圏では、機材・道路維持管理省傘下の道路管理公社（以下、「AGERROUTE」という）により日次点検が行われ道路データベースが更新されている。AGERROUTE の一部署であり同圏の緊急工事に対応する道路維持管理作業ユニット（以下、「UMPAT」という）は、同データベースに基づき、緊急補修計画の策定及び実施を担っているが、緊急道路補修需要（40 万平方メートル/年）に対し、現行の保有機材では 50%しか対応できていない（2024 年）。そのため、損傷箇所通過車両の低速走行や頻繁な加減速が発生し、交通渋滞や移動時間の増大等が問題となっている。

このような現状を踏まえ、UMPAT が担う道路補修需要への対応能力の強化を目

的とし、道路維持管理機材の整備が要望された。加えて、効率的な道路補修体制の確立のため、GPS システム等を活用した DX の推進が期待される。

「大アビジャン圏における道路維持管理機材整備計画」（以下、「本事業」という）は、UMPAT に対して道路維持管理機材を整備することにより、大アビジャン圏における道路管理、道路交通・輸送の改善を図り、もって同圏のみならず西アフリカ地域内陸部への物流改善に寄与するものである。また、本事業を通じた適切な道路維持管理の実施により、同圏で進む他ドナーや同国政府によるインフラ整備事業及び周辺道路のメンテナンスに関する事業を補完するものであり、更なる整備の促進にも貢献する。

（２）道路セクター地域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

対コートジボワール共和国国別開発協力方針（2018 年 3 月）では、「持続的な経済成長の推進」を重点分野に掲げ、その基盤となるインフラ開発（広域含む）を支援するとしている。JICA 国別分析ペーパー（2023 年 3 月）でも、アビジャンの道路交通需要の充足が課題と分析されている。また、JICA グローバルアジェンダ（課題別事業戦略）「運輸交通」における道路アセットマネジメントクラスターでは「計画、実施、評価の一連のサイクルを通じて予防保全的な維持管理を行い、道路インフラ施設の長寿命化、持続性の強化を図ることで、持続性・安全性・信頼性の高い道路交通網を構築する」との目標が掲げられており、本事業はこれら方針、分析及び戦略に合致する。

（３）他の援助機関の対応

アフリカ開発銀行、世界銀行、米国ミレニアム挑戦公社（MCC）等のドナーが SDUGA に基づき、アビジャン市内の道路整備に携わっている。道路維持管理に関しては、MCC が経済効果を考慮した道路維持管理データベースの作成を行っており、同データベースに基づき、本事業の支援により増強される道路維持管理が実施されるなど連携している。

### 3. 事業概要

（１）事業概要

① 事業の目的

本事業は、大アビジャン圏において道路緊急補修整備を担う UMPAT に対し道路維持管理機材を整備することにより、同圏の道路状況と交通利便性の改善を図り、もって同圏及び近隣国への交通・物流の円滑化に寄与するもの。

② 事業内容

ア) 施設、機材等の内容

【機材】

アスファルト・ミリングマシン、モーターグレーダ、ホイールローダ、バックホウローダ、タンDEMローラ、タイヤローラ、アスファルト・フィニッシャ、ダンプトラック、カーゴトラック（クレーン付き）、トラクターヘッド及びセミトレーラ、アスファルト・ディストリビュータ、散水車、給油車、汚泥吸引車、高圧洗浄車、その他（小型機材、可搬式アスファルト乳剤プラント、維持管理機材等）計 90 台

イ) 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、調達監理。ソフトコンポーネントとして機材の運用・維持管理等。

ウ) 調達・施工方法: 機材については基本的に日本調達とし、日本又は当該国で調達困難な機材は第三国調達とする。

③ 本事業の受益者（ターゲットグループ）

直接受益者：UMPAT の職員及び技術者含む緊急補修作業関係者（約 300 人）

最終受益者：大アビジャン圏住民（約 632 万人）及び道路利用者

(2) 総事業費

総事業費 1,759 百万円（概算協力額（日本側）：1,618 百万円、コートジボワール国側：141 百万円）。単年度。

(3) 事業実施スケジュール（協力期間）

2025 年 12 月～2027 年 11 月を予定（計 24 か月）。機材の引き渡し時（2027 年 9 月）をもって事業完成とする。

(4) 事業実施体制

1) 事業実施機関：道路管理公社（L' Agence de Gestion des Routes）

2) 運営・維持管理機関：

① 体制面：AGERROUTE が大アビジャン圏の道路維持管理工事を直接担い、工事部隊が UMPAT となる。UMPAT が整備する機材の維持管理を担う。また UMPAT と同様に、AGERROUTE の下部組織である道路維持管理・研究局が道路の損傷現状を調査分析し必要な工事を判断して、UMPAT に必要な工事を指示している。なお、AGERROUTE は UMPAT に従事する職員を本案件の船積みまでに約 100 名の新規雇用を行い、体制の強化を図る予定である。また、整備した建機等の保管場所は駐機場予定地が確保されており、同敷地内において AGERROUTE が屋根付き機材整備場を建設予定。本事業では、UMPAT に対し 2 年間分の部品の備蓄を併せて支援することで、体制面を強化する。なお、人員配置のための予算要求は入札公告前までに、建屋建設については機材の船積み前までに夫々完了することを確認済。

② 技術面：UMPAT は 10 年以上道路補修事業を行っており補修技術はすでに

あると言える。それに加えて、合計 100 人程度の追加採用に必要な人件費を確保することを確認済み。調達機材の使用方法については初期操作・運用指導、ソフトコンポーネントを通じて研修を実施し、マニュアルを整備予定。

- ③ 財務面：国家開発計画の方針のもと、現政権は公共投資、特にインフラ整備に積極的であり、道路維持管理事業にも安定した予算措置が講じられてきており、2023 年以降に関しては UMPAT への予算は 30 億 FCFA が確保されており今後も同レベルの予算は割り当てられることになるが、調達機材の維持管理費に関する予算は 256 百万 FCFA 程度であり、予算全体の 8.5%程度である。これまで UMPAT は機材運営費として燃料、油脂類費、交換部品費、機材レンタル費が合計約 700 百万 FCFA（予算全体の約 23%）計上されていたが、本事業の実施により機材をレンタルする必要がなくなることから、これらの費用を本事業の維持管理費に充当されると考えられる。

(5) 他事業、他援助機関等との連携・役割分担：特になし

(6) 環境社会配慮

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類 C

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」（2022 年 1 月公布）上、環境への望ましくない影響は最小限であると判断されるため。

(7) 横断的事項：

パリ協定に基づき、各国は「自国が決定する貢献」（NDC: Nationally Determined Contributions）を策定している。当該国の NDC において、温室効果ガスを 2030 年までに 30.41%削減するという目標を掲げており、交通セクターでの緩和策については「交通網の拡充」「車両の燃費向上」「交通インフラの整備」等が示されている。本事業によって供与される資機材を通じて、交通インフラのリハビリが期待されており、これによって低速走行や加減速の抑制、もって交通渋滞の解消や移動時間の短縮につながり、温室効果ガスの排出削減に寄与すると考えられることから、本事業は気候変動緩和策（副次的目的）に資する可能性がある。

(8) 【対象外】 ■ G I（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）

<活動内容／分類理由>協力準備調査にて社会・ジェンダー分析がされたものの、ジェンダー平等や女性のエンパワメントに資する具体的な取組や指標等の設定に至らなかったため。

(9) その他特記事項  
特になし。

#### 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 (2024年実績値)	目標値(2030年) 【事業完成3年後】
UMPATによるポットホール・クラックの補修面積(m <sup>2</sup> /年)	195,800	400,810
単位時間当たりの平均施工面積(m <sup>2</sup> /h)	180	200

(2) 定性的効果

- ・大アビジャン圏における道路ネットワークにおける交通渋滞解消や移動時間の短縮が図られる。
- ・路面性状が改善することにより停発車に伴う車両の動きが少なくなり、渋滞が改善し、道路交通環境が改善する。

#### 5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件・外部条件: 2025年10月に予定されている大統領選挙により、現地の治安情勢が悪化しない。

#### 6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

タジキスタン「ソグド州及びハトロン州東部道路維持管理機材整備計画」(評価年度2022年)では、供与した道路維持管理機材の大部分は日本製品であり、その部品は日本から取り寄せる必要があることが多く、多くの時間と予算がかかるため、道路維持管理活動に大きな影響が及んでしまうという課題があり、一定の部品の備蓄を併せて支援しておくことが重要であったとされている。本事業においても、一定の部品の備蓄を併せて支援することで、事業効果の持続性を高める。

#### 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、道路アセットマネジメントの強化を通じて交通利便性の向上と物流改善に資するものであり、SDGsゴール9「産業と技術革新の基盤をつくろう」及びゴール13「気候変動に具体的な対策を」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

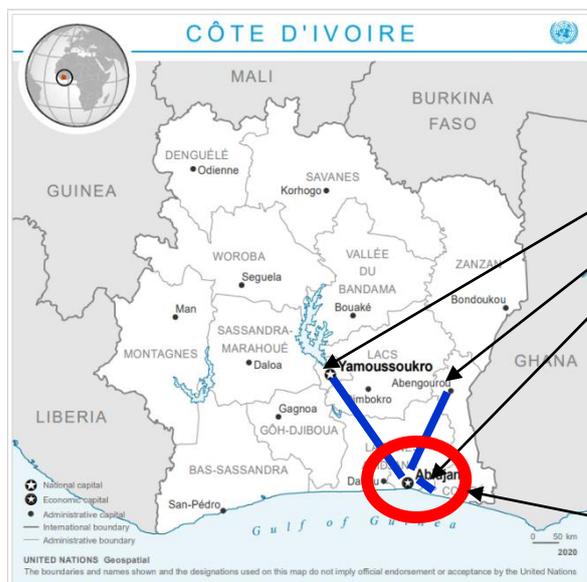
- (1) 今後の評価に用いる指標
  - 4. のとおり。
- (2) 今後の評価スケジュール
  - 事業完成3年後 事後評価

以 上

別添資料 大アビジャン圏における道路維持管理機材整備計画 地図

大アビジャン圏における道路維持管理機材整備計画 地図

コートジボワール 全体地図



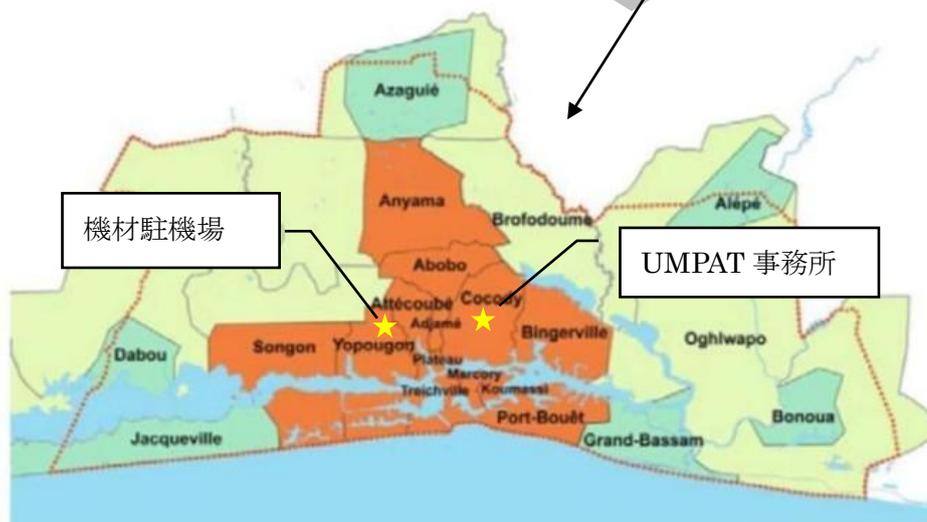
- UMPAT 所掌範囲 ;
- (1) 大アビジャン圏
  - (2) 北部高速道路 (Autoroute de nord)
  - (3) 東部道路 (Route de l'est)
  - (4) バッサム高速道路 (Autoroute de Bassam)

(1) 大アビジャン圏 (オレンジ・緑・黄緑部分)

出典 : United Nations

<https://www.un.org/geospatial/content/c%C3%B4te-divoire-0> より JICA 作成

大アビジャン圏 地図



出典: Fraternité Matin

(<https://www.fratmat.info/article/204334/Soci%C3%A9t%C3%A9/Coronavirus%20%28cov-id-19%29/coronavirus--le-point-par-commune-dans-le-grand-abidjan>) より JICA 作成