

案件概要書

2013 年 12 月 24 日

国際協力機構アフリカ部アフリカ第四課

1. 案件名（国名）

国名：トーゴ共和国

案件名：カラ・クモング 2 橋梁建設計画（Projet de construction de deux ponts, Kara et Koumongou）

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における運輸交通セクターの開発実績（現状）と課題

トーゴ共和国は、天然の良港であるロメ港を起点とし、ブルキナファソ国境までの約 667km に及ぶ運輸交通インフラ「トーゴロジスティクス回廊」を有しており、当国の国家開発の基軸となっている。右回廊は、アビジャンやテマ等の周辺地域の他回廊と比べて、特にトランジット輸入貨物量が多く、後背地のブルキナファソ、ニジェール、マリ等の内陸国への物流の生命線となっている。

他方、当国の政治・経済的混乱により、近年はインフラ整備に係る投資やメンテナンスが停滞していたところ、雨期には道路インフラが泥濘化する等、港湾で取り扱われた貨物を国内、及び、域内周辺国に安全に輸送するインフラ整備が急務である。また、高低差が激しくカーブの多い国道 1 号線の上に依存しているため、事故や自然災害に対して、輸送能力が脆弱であることが当該セクターの課題となっている。

(2) 当該国における運輸交通セクターの開発政策と本事業の位置づけ及び必要性

当国は、第二次貧困削減文書（経済成長加速化と雇用促進のための戦略：SCAPE2013-2017）の柱に経済インフラ整備を掲げ、回廊整備に取り組んでいる。また、西アフリカ経済通貨同盟（UEMOA）は、「インフラ及び道路セクターに係る域内行動計画（PACITR）」で当国回廊を優先的に整備すべき回廊として位置付けている。

本件の実施対象となる国道 17 号線は、国道 1 号線の代替路としての機能が求められており、これまでの当国政府の取組により、着実な資金動員と計画実施が進んでいる。本件は、2 橋梁建設によってミッシングリンクをつなぎ、当国回廊の一部である国道 17 号線の輸送能力を向上させ、もって、当国の安定的かつ円滑な運輸交通インフラの実現に寄与するものである。

(3) 運輸交通セクターに対する我が国の援助方針

我が国は、開発計画調査型技術協力「トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査」（2012-13）を実施しており、本件は右調査の結果、最優先で取り組むべき計画の一つとして提言されており、TICAD V 横浜行動計画で示された「成長回廊整備」にも資する案件である。

(4) 他の援助機関の対応

西アフリカ開発銀行、アフリカ開発銀行、イスラム開発銀行等が国道 1 号線及び 17 号線のリハビリに係る資金援助、及び、調査を実施している。

3. 事業概要

(1) 事業の目的

国道 17 号線上の 2 橋梁建設により、右道路の輸送能力を向上させ、もって、当国、及び、周辺国における円滑で安定的な国際物流網の整備に寄与する。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

トーゴ共和国カラ州、及び、サバネス州

(3) 事業概要

- 1) 土木工事、調達機器等の内容：カラ橋（全長約 120m）、クモング橋（全長約 160m）、及び、周辺アクセス道路の建設
- 2) 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：施設/機材の運営・維持管理等に係る技術指導の要否・内容を協力準備調査により検討。
- 3) 調達・施工方法：協力準備調査にて詳細を確認。

(4) 事業実施体制

事業実施機関：公共事業運輸省

(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・橋梁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：協力準備調査にて確認。

(6) 他スキーム、他ドナー、他案件等との連携：我が国は、開発計画調査型技術協力「トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査」を実施しており、右調査の結果、本件は最優先で取り組むべき計画の一つとして提言された案件である。

(7) その他特記事項：特になし。

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

過去の類似案件の評価から、橋梁建設事業の効果発現には、先方負担事項の実施（アクセス道路の整備等）が不可欠であることが指摘されている。

(2) 本事業への教訓

国道 17 号線における未舗装区間に係る資金確保等により、本件のアクセス道路整備が促進されることから、早期に右整備が実現されるよう、他ドナーとの連携を図る。

橋の下の地盤調査を十分に行い、橋脚及び橋梁自体の強靱性を確保する。

以上

〔別添資料〕 地図

