

案件概要書

2017 年 10 月 31 日

1. 基本情報

- (1) 国名：トーゴ共和国
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：セントラル州ソコデ市（セントラル州人口：617,871 人（2010 年））
- (3) 案件名：ソコデ・バイパス建設計画（Projet de Construction et de bitumage de la voie de contournement de la ville de Sokodé）
- (4) 事業の要約： 国道 1 号線と 17 号線の分岐点があるソコデ市街地を迂回するバイパス建設により、今後車両通行量が増加することが予想されるソコデ市街地の通過交通量の抑制、交通安全の強化を図るとともに国道 17 号線の利用促進を図り、もってトーゴ回廊全体の効率化を達成し、トーゴ北部及び周辺国への交通・物流の円滑化に寄与するもの。

2. 事業の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

トーゴはロメ港という水深が深い天然の良港を有し、周辺内陸国へ繋がる回廊となっているほか、ロメ空港は西アフリカ及び遠隔地を結ぶハブ空港としての役割を担い、同国の経済社会開発は周辺国の開発・経済促進に資するとともに、日本企業が西アフリカでビジネスを展開する上で重要である。

内政が安定した民主国家であるトーゴは、国際場裏において、常に我が国の基本的立場を支持する友好国である。また、トーゴは 2012 年から 2013 年まで国連安全保障理事会の非常任理事国を務めるとともに、2011 年から 2013 年まで西アフリカ経済通貨同盟（UEMOA）の議長国、2017 年 6 月から西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）の議長をニヤシンベ大統領が務める等、西アフリカ及び国際社会の平和と発展に積極的な貢献を行っている。

我が国は、TICADVI の機会に、日本企業の関心の高い西アフリカ成長地域の総合広域開発、都市開発（都市交通の整備等）等の分野において、約 100 億ドル（約 1 兆円）の質の高いインフラ投資を実施することを表明しており、本計画は同コミットメントの達成に貢献するものである。

- (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

天然の良港があるトーゴ共和国の首都ロメからブルキナファソまでを繋ぐトーゴ・ロジスティックス回廊（以下、「トーゴ回廊」という。）は、ブルキナファソ、マリ共和国、ニジェール共和国等の近隣内陸国に対する物流の生命線となっている。トーゴ回廊は周辺地域の他回廊と比べ総輸送費が安いという優位性があり、またトーゴ回廊上の警察・検問数を減らすなどの同国の取り組みにより、トーゴ回廊を通じた内陸国への輸送貨物は増加傾向にある（出典：「カラ・クモング 2 橋梁建設計画」協力準備調査報告書（2014 年 12 月））。

同国は、「第三次貧困削減文書（経済成長加速化と雇用促進のための戦略：SCAPE（2013-2017））」で、周辺国との経済活動の活性化が同国の発展に不可欠であるとし、トーゴ回廊の整備に重点を置いている。また、同国のみならず、西アフリカ経済通貨同盟（以下、「UEMOA」という。）も、「インフラ及び道路セクターに係る域内行動計画（PACITR）」の中で、トーゴ回廊を優先的に整備すべき地域回廊の内の一つとして定めており、同国政府及び他ドナーの支援によりトーゴ回廊の整備が進められている。

トーゴ回廊は、主に同国を南北に縦断する国道 1 号線と、国道 1 号線上にある同国中部の都市ソコデから西に分岐して、北部で再度国道 1 号線に合流する国道

17号線とで構成されている。国道1号線は、ソコデ市の北部に位置するカラ市北部から急カーブや急勾配の山岳道路区間が続き、大型トラック等の通過や雨期の洪水により同区間の路面の損傷が激しい。このため、ソコデから分岐する国道17号線は、国道1号線の代替道路としての機能を果たすことが期待されているが、未舗装区間及び未架橋区間が残っている。

かかる状況から、イスラム開発銀行、西アフリカ諸国経済共同体（以下、「ECOWAS」という。）投資開発銀行、西アフリカ開発銀行、アラブ経済開発クウェート基金等が国道17号線の道路建設・改修事業を実施・調査中であり、我が国も2015年度無償資金協力「カラ橋及びクモング橋建設計画」により、国道17号線上の二橋梁の建設事業を実施中である。これら一連の整備事業をもって国道17号線が国道1号線の代替路線として機能する見込みであり、併せてソコデ市の通過交通量の増加が予想される。この国道17号線の分岐点はソコデ市の市街地に位置しており、17号線を利用する車両のソコデ市通過交通量は2012年時点の156台/日から、2018年には1,300台/日に、2030年には3,350台/日にまで増加する見込みであり、この内約半数が内陸輸送を目的とした大型車両が占めることが予想される。これに加え1号線を利用する車両のソコデ市通過交通量は2030年に4,300台に達する見込みであり、ソコデ市内の渋滞に伴う物流の停滞や歩行者・二輪車との交通事故の増加等が予想される。

17号線事業の完成に伴い懸念されるこれら課題を解決すべく、本計画は、ソコデ市街地の通過交通を、市内を迂回するバイパスに誘導することにより、市街地の渋滞を緩和し交通安全を確保すると同時に、国道1号線及び国道17号線の物流の円滑化を図るものである。本計画はトーゴ回廊全体の効率化を促進し、トーゴ国内のみならず内陸国との経済活動を活性化するものであり、上述のSCAPEを具現化する事業として位置付けられている。

（3）運輸交通セクターに対する我が国の協力方針等と本計画の位置付け

我が国は第6回アフリカ開発会議（TICADVI）のナイロビ宣言（2016年8月）の中で「経済の多角化・産業化」を優先分野の一つとし、「質の高いインフラ投資」の推進による地域の連結性強化を取組みの一つとしている。本計画は、この取組みの一つとして実施中の開発計画調査型協力「西アフリカ成長リング回廊整備戦略的マスタープラン策定プロジェクト」においても重要な位置付けを成す、トーゴ回廊の整備・強化に資する案件である。また、我が国の対トーゴ共和国国別開発協力方針（2015年5月）においても重点分野として「トーゴ・ロジスティックス回廊の活性化」が定められており、バイパス建設により回廊の円滑な交通実現を目指す本計画はこれら方針に合致する。

（4）他の援助機関の対応

西アフリカ開発銀行、イスラム開発銀行、アフリカ開発銀行、ECOWAS投資開発銀行等が国道1号線及び国道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。

（5）本計画を実施する開発政策上の意義

本計画は、同国の開発課題・開発政策及び我が国の協力方針・分析に合致し、トーゴ回廊の整備を通じて同国のみならず周辺国への物流の円滑化に資するものであり、SDGsゴール9及び11に含まれるレジリエントなインフラ構築、持続可能な産業化の促進や持続可能な都市の実現等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。

3. 事業概要

（1）事業概要

①事業の目的

国道 1 号線と 17 号線の分岐点があるソコデ市街地を迂回するバイパス建設により、今後車両通行量が増加することが予想されるソコデ市街地の通過交通量の抑制、交通安全の強化を図るとともに国道 17 号線の利用促進を図り、もってトーゴ回廊全体の効率化を達成し、トーゴ北部及び周辺国への交通・物流の円滑化に寄与するもの。

②事業内容

概要は以下のとおり。詳細は協力準備調査で確認する。

ア) 施設、機材等の内容

【施設】バイパス道路 約 10km (片側一車線道路)

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、施工監理等。(ソフトコンポーネントは協力準備調査にて詳細確認する。)

ウ) 調達・施工方法

建設資機材は現地調達を基本とするが、品質の確保が困難な資材や免税措置により安価に調達できる輸入品は本邦又は第三国調達も検討する。

③他の JICA 事業との関係

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」(2012-2013)により、優先案件として挙げられた国道 17 号線上の 2 橋の建設を無償資金協力「カラ橋及びクモング橋建設計画」(2015-2018)(E/N 金額 31.25 億円)として実施中。また、本計画も優先案件の一つとして提案されており、橋梁案件と本計画の相乗効果により 17 号線の更なる利用促進が期待される。また同国は開発計画調査型技術協力「西アフリカ成長リング戦略マスタープラン策定プロジェクト」(2015-2017)の対象国でもあり、同調査でも本計画が優先案件とされる予定である。

(2) 事業実施体制

- ① 事業実施機関／実施体制：インフラ・運輸省（以下、「MTPT」という。）公共事業局。先行の「カラ橋及びクモング橋建設計画」(2015-2018)の実施機関でもある。
- ② 他機関との連携・役割分担：西アフリカ開発銀行、イスラム開発銀行、アフリカ開発銀行、ECOWAS 投資開発銀行、中国輸出入銀行、アラブ経済開発クウェート基金等、他援助機関が実施する国道 1 号線・17 号線上の整備事業について協力準備調査において確認する。
- ③ 運営／維持管理体制：MTPT が主管し、実際の維持管理作業は MTPT の外部機関である道路維持管理財源自治公社 (SAFER) が民間会社に委託して実施する。本計画の対象区間は平坦な土地であり維持管理にあたって技術的困難が少ないこと、SAFER の収入 (石油関係税及び有料道路収入) は安定していることより、本計画完成後の維持管理業務も十分に実施できる体制となっている。先行の「カラ橋及びクモング橋建設計画」も同様の維持管理体制であることから、本計画修繕計画の検討の際は同計画を参照するなど、先行案件の教訓を活用する。(詳細については協力準備調査において確認する。)

(3) 環境社会配慮

① カテゴリー分類 ☐A ☒B ☐C ☐FI

② カテゴリー分類の根拠：

本計画は、「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はないと判断され、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。

(4) 横断的事項：特になし

(5) ジェンダー分類：ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件

(6) その他特記事項： 特になし

4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

マダガスカル共和国「国道 7 号線バイパス建設計画」（評価年度 2012 年度）の事後評価等では、バイパス道路の開通に伴って渋滞の緩和等の効果発現が認められた一方、交通事故の増加等の負の側面も確認された。主要因はドライバーや歩行者の交通安全に関する認識の欠如であるため、運転手や住民に対する交通安全教育の実施及び法令違反者に対する取締り強化により、負のインパクトを最小限に留める必要があるとされている。

本計画においても、国際物流を担う大型車両を含め、通行量の増加や平均速度の上昇が見込まれる。については、協力準備調査で交通安全及び取締状況を確認すると共に施設設計に際しては減速帯（ハンプ）や減速喚起の看板を設置するなど交通安全に十分配慮する。また、調査等の各段階において、交通安全教育や違反者の取締り強化について、同国政府実施機関に対して必要な対策を講じるように申し入れる。

以 上

[別添資料] ソコデ・バイパス建設計画 地図

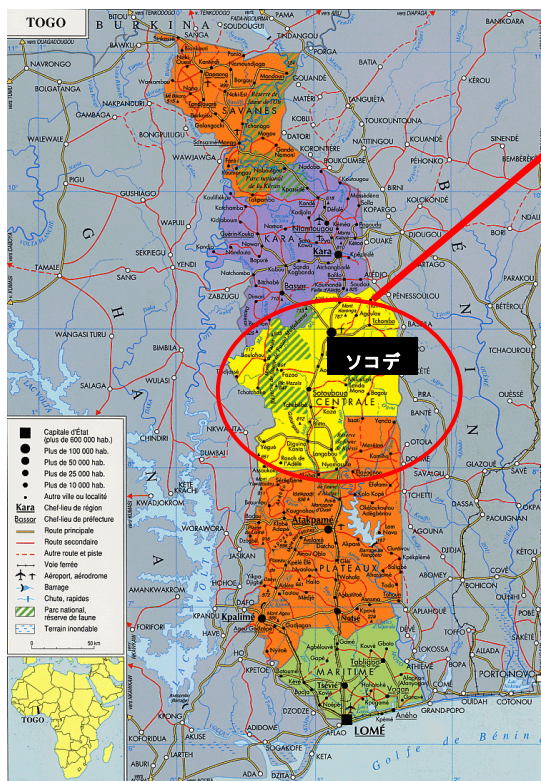
別添

ソコデ・バイパス建設計画 地図

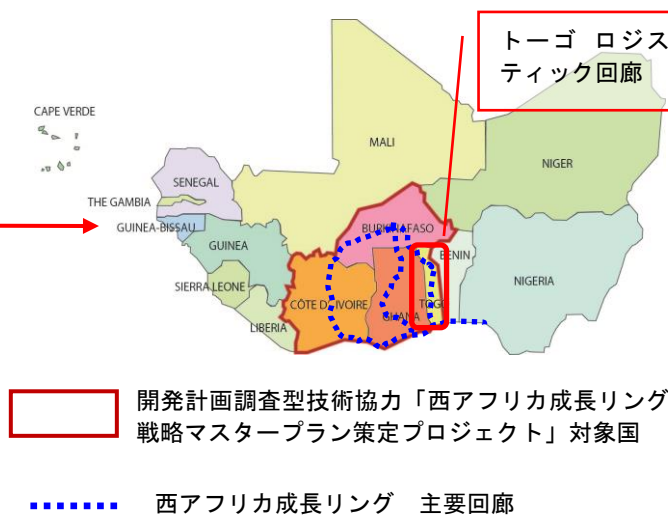
アフリカ大陸地図



トーゴ共和国セントラル州



西アフリカ成長リング

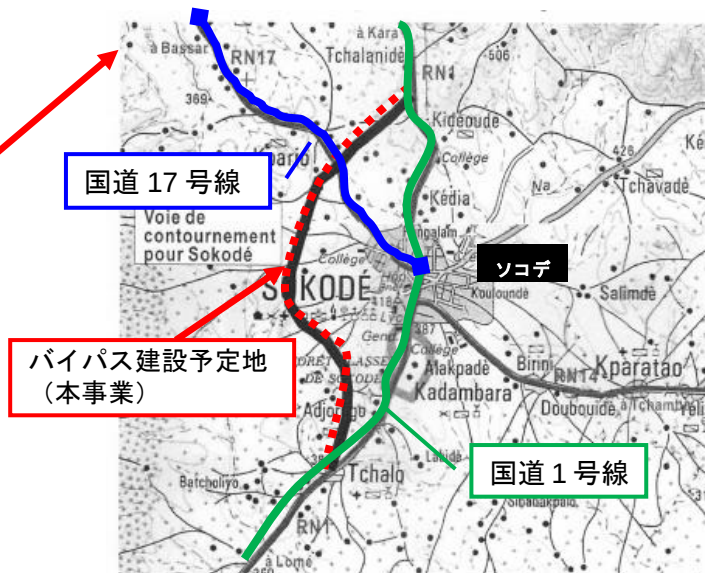


トーゴ ロジスティック回廊

開発計画調査型技術協力「西アフリカ成長リング戦略マスタープラン策定プロジェクト」対象国

..... 西アフリカ成長リング 主要回廊

ソコデ市



国道 17 号線

バイパス建設予定地
(本事業)

国道 1 号線