

1. 基本情報

- (1) 国名：ギニア共和国（以下、「ギニア」という。）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：ファラナ県ファラナ市（人口：約 30 万人）
- (3) 案件名：国道二号線ファラナ橋架け替え計画（Projet de reconstruction de pont Faranah sur la route nationale No.2）
- (4) 計画の要約：本計画は、首都コナクリと森林ギニア地方を結ぶ国道二号線上のファラナ市において、老朽化した一車線橋梁を二車線橋梁へ架け替えることにより、落橋を防ぎ交通の安全性を確保するとともに輸送サービスの改善を図り、もってギニア国内の経済インフラ整備に寄与することを目的とする。

2. 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

ギニアは伝統的な親日国であり、国際場裏において我が国と基本的立場を同じくする友好国であることから、開発協力の実施による協力関係の維持・強化は重要である。ギニア政府は我が国が過去に同国において実施した橋梁改修の実績を高く評価しており、本計画についてもギニア政府から高い期待が示されるとともに実施要請が寄せられていることから、実施の意義は大きい。

我が国は、TICAD7 において、「質の高いインフラ投資に関する G20 原則」を踏まえた質の高いインフラ投資の推進を表明しており、本計画はこれを具体化するものである。

- (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

ギニアでは、気候の違いから各地方で異なる農産物が生産され、地方間の農産品の物流は国民の生活基盤として重要な役割を担っている。ギニア唯一の商業港は首都コナクリに位置するが、鉄道・航空輸送が存在しないため、コナクリから地方部への生活用品の供給は道路輸送に頼っており、首都－地方間を繋ぐ主要国道は人口の約 8 割を占める地方住民のライフラインとなっている。さらにギニアは西アフリカ経済共同体（Economic Community of West African States、以下「ECOWAS」という）の 6 か国と国境を接しており、主要国道は ECOWAS 地域を繋ぐ国際回廊となっている。

ギニアは、国家開発計画である「経済・社会開発国家計画（2016-2020）」（以下「PNDES」という）の中で「持続的・包括的な経済への構造転換」を柱の一つに掲げ、産業の多角化を目指し、その一環として農業品の輸出促進に取り組んでいる。PNDES では「地方間の連結強化」、「隣国との連結道路の舗装化」が優先事項として設定され、農産品の輸送にも寄与する道路網整備が進められている。一方、全国道 7,576km の内良好な状態にあるのは 16%に留まり（2018 年公共事業省）、橋梁を含む道路網の改善は喫緊の課題となっている。このような状況下、我が国は、無償資金協力「国道一号線橋梁改修計画」及び「国道三号線スンバ橋架け替え計画」を実施し、首都と地方都市間のアクセス改善に取り組んでいる。

国道二号線は、ゴム、コーヒー、カカオなどの輸出農産品の国内最大の生産地域である最南東部の森林ギニア地方と首都を結んでおり、これら農産品のコナクリ港や隣国への輸送に活用されている。また、コートジボワール、リベリアへと繋がり、周辺国との物流改善にも貢献す

る重要な経済回廊でもある。国道二号線は現在、全区間で二車線化され、一部の未舗装区間や舗装状態の悪い区間においても、他ドナーの支援により 2021 年 11 月までの整備が進められている。しかし、地方都市のファラナ市にあるファラナ橋はギニア政府の予算措置ができていないため、一車線の状態であり、国道二号線における交通の最大のボトルネックとなっている。

このファラナ橋は、国道二号線上の首都から東部 450Km に位置するコナクリー森林ギニア地方間の交通の要衝であるファラナ市内にあり、コナクリー森林ギニア地方間を移動するほとんどの車両が通行している（約 2,600 台／日、うち 31%が重車両）。当橋梁は、1950 年代に建設された一車線橋梁であるため、対向車の通過待ちや、耐荷重が小さいことによる貨物車両の低速走行で渋滞が発生している。また、ギニアでは通行車両の重量規制が行われておらず、老朽化した当橋梁は落橋の危険にも晒されている。ギニアは、2016 年以降 GDP 成長率 6.0% 以上（世界銀行）という高い経済成長の推移から交通量の増加による渋滞が深刻化する恐れがあり、当橋梁の架け替えは喫緊の課題である。

本計画は、ファラナ橋を重車両の相互交通に耐えうる二車線の橋梁に架け替えることにより、交通の安全性を確保し、地域間の連結性の強化を図り、農産品・生活用品を始めとした国内物流の安定化を図るものである。本計画は、国際回廊である国道二号線の機能強化を図り、隣国との経済活動を促進するものと位置付けられ、上述の PNDES を具現化する計画である。

3. 計画概要

* 協力準備調査の結果変更されることがあります。

(1) 計画概要

① 計画内容

ア) 施設、機材等の内容：橋梁（橋長約 70m、総幅員 約 12m、二車線、歩道）

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確認する。

② 期待される開発効果：国道二号線の輸送サービスの改善（平均交通量：2,613 台/日→3,375 台/日、うち貨物車両数：690 台/日→1,050 台/日）により、ギニア国内および周辺国への物流の円滑化・経済活動の活性化への貢献が期待される。

③ 計画実施機関／実施体制：公共事業省インフラ局

他機関との連携・役割分担：協力準備調査にて確認する。

④ 運営／維持管理体制：道路及び橋梁の維持管理は道路維持管理基金を財源とし、公共事業省道路維持管理局が民間企業に委託している。道路維持管理基金は燃料税から成るため、基金は安定して確保される。詳細は協力準備調査にて確認する。

(2) その他特記事項

- 環境社会配慮カテゴリ分類：B
- 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）
- 他の援助機関の対応：イスラム開発銀行（IsDB）、クウェート基金、アフリカ経済開発アラブ銀行の支援により、森林ギニア地方の国道 2 号線の改修を実施中。本計画及び他ドナーの整備によってファラナ市からコナクリ市の全区間の整備が達成される。また、その他主要国道についてもアフリカ開発銀行（3、4 号線）、IsDB（1、3、8 号線）、中国（1 号線）が道路・橋梁改修を支援。

4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

ギニアにおける橋梁建設計画において、橋梁開通後に低速走行する重車両の交通量が想

定以上に増加したことにより舗装が損傷したため、本計画では橋面舗装の仕様を検討する上で耐流動性に十分配慮する。

以 上

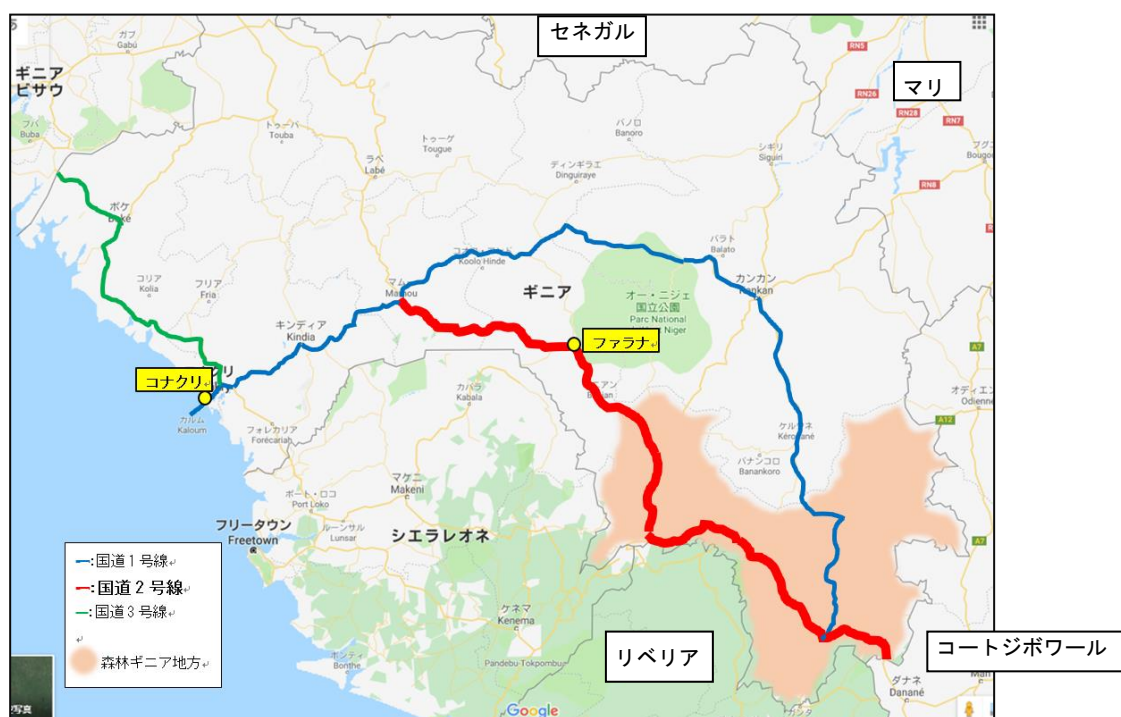
[別添資料] 地図

[別添資料] 写真

国道二号線ファラナ橋架替え計画 地図



(出典：外務省 HP)



(出典：Google Map を基に JICA 編集)



(出典：Google Map をもとに JICA 編集)

国道二号線ファラナ橋架替え計画 現況写真



仮設橋。一車線となっており、交互交通となっている。



本来ならば地中部にあるべき橋脚の基礎土台部分（フーチング）がむき出しになっており、川幅を狭める河積阻害が起きている。



橋梁添架の様子。手前の橋台に大きなクラックが発生している。