

**1. 基本情報**

- (1) 国名：ウガンダ共和国（以下、「ウガンダ」という。）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：キリヤンドンゴ県・ヌウォヤ県の県境
- (3) 案件名：カルマ橋架け替え計画(The Project for Reconstruction of Karuma Bridge)
- (4) 計画の要約：本計画は、ウガンダの首都カンパラと同国北部地域及び南スーダンを結ぶ唯一の幹線道路である東アフリカ北部回廊（以下「北部回廊」という。）上に位置するカルマ橋を架け替えることにより、対象区間の交通円滑化と安全の確保を図り、もって北部回廊の物流・交通の円滑化及び同国の経済成長を実現するための環境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

ウガンダは、不安定な国が多い東アフリカにおける安定国であり、東アフリカ及び周辺地域の安定と発展を推進する上で重要な役割を担っている。我が国は、主要ドナー国の一つとして 1966 年から同国への ODA 事業を実施しており、同国はこうした我が国の協力を評価し、各種国際選挙をはじめとする国際場裡において、我が国を基本的に支持する友好国である。

内陸国である同国は、貨物輸送の約 95%、旅客輸送の 99%が陸上運輸によって占められており、持続的な経済成長を達成するには陸上輸送網の整備が必須である。他方、同国内の舗装道路は総延長 151,000 km のうちわずか 3.3%であり、天候に左右されることなく交通が可能な道路を利用できる区間・人口が極端に限られている（世界銀行、2020 年）。同国政府は中長期的な開発に関し、「ウガンダビジョン 2040」(Uganda Vision 2040) で交通機関の連結性、有効性及び効率性を先進諸国並みに高めるため、道路セクター開発を進める計画を有している。また、「第三次国家開発計画」(Third National Development Plan (NDP III)) では、社会基盤の量と質の結合・強化を目標の一つに掲げており、舗装道路の整備を開発指標に含めている。

本事業は、2019 年 8 月に開催された第 7 回アフリカ開発会議（以下、TICAD7）の際に実施した日・ウガンダ首脳会談においてムセベニ・同国大統領（2021 年 1 月に行われた大統領・国会議員選挙で同大統領は 6 度目再選を果たし、任期は 2026 年まで）から安倍総理（当時）に対して直接要請を受けた案件の一つであり、本件の実施は二国間の強化にとって有効である。また、我が国は「北部地域及び難民受入地域の社会的安定」を対ウガンダ開発協力重点分野に掲げて北部地域への協力を実施している。我が国による同国北部地域への協力は、同国政府のみならず、他ドナー国や国際機関の間でも広く認知されており、本事業の実施は、日・ウガンダ二国間のみならず、国際社会における我が国の開発協力の更なる認知度向上が見込まれるところ、外交的意義は大きい。なお、本事業は TICAD7 において我が国が表明した『『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』を具体化する

るもの。

(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

カルマ橋は、同国の首都カンパラから北部の中核都市グルへ向かう途中で、同国南部から中部を經由して西部へ流れるヴィクトリア・ナイル川を渡河する橋梁であり、ケニアのモンバサ港から南スーダンを繋ぐ国際幹線網である北部回廊上の物流・交通の要となっている。同国北部は紛争の影響により南部との格差が生じていることに加え、同国が近隣国からの難民を受け入れる政策をとっていることから、北部のアチョリ地域及び西ナイル地域には南スーダンやコンゴ民主共和国等から 80 万人以上の難民が流入している。難民支援物資の多くはカルマ橋を經由して運搬されており、同橋は経済的重要性に加え、難民支援や南北格差是正の人的観点からも重要な役割を果たしている。

現行のカルマ橋は 1964 年に、国立公園内の東端、野生生物保護区内に建設されており、亀裂や鉄筋露出等の損傷、漏水による腐食等の老朽化が著しい。橋につながる両岸道路は勾配と曲線が急なため、交通容量の制限に加え、車両が川に転落する死亡事故や、橋梁の交通が遮断される事故が毎年発生している。また近年、川の水位が上昇し、増水時は橋桁下近くに達したとの報告もある。天候や事故によって橋梁が閉鎖された場合、車両はヴィクトリア・ナイル川を渡河するために別の地点でフェリーを利用した上で陸路にて 200km 以上迂回せねばならず、通行車両の安全確保及び円滑な物流を確保するため、橋梁整備の緊急性は高い。

同国の国家開発計画（2020/21-2024/25）では、同国の貨物及び旅客運搬の 9 割以上が道路に依存していることに鑑み、「統合的交通インフラ振興プログラム」を重点分野に掲げており、本計画を優先度の高い事業として位置づけている。

我が国の対ウガンダ国別開発協力方針（2017 年 7 月）では、重点分野として「経済成長を実現するための環境整備」及び「北部地域の社会的安定」を掲げており、本計画は同方針に合致する。また、我が国の対ウガンダ無償資金協力「西ナイル地域の難民受入地域における国道改修計画」（2021 年 2 月に E/N 署名）では西ナイル地域の主要道路及び橋梁の改修を実施し、技術協力「西ナイル・難民受入地域レジリエンス強化プロジェクト」（2021-2026）では難民・受入地域住民の双方に裨益する総合開発計画の推進を支援している。これら事業の対象地域へのアクセス改善に本事業は貢献するものであり、相乗効果が期待される。

**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：カルマ橋（片側 1 車線、約 240m）、道路（約 2km）
- 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、橋梁維持管理に関する技術指導

② 期待される開発効果

平均日交通量の増加（4,615PCU/日→7,726PCU/日）（PCU：乗用車換算台数（Passenger Car Unit））、事故発生件数の低減等により、北部回廊及び同国北部地

域の物流・交通の円滑化が期待される。

③ 計画実施機関／実施体制：ウガンダ国道公社

他機関との連携・役割分担：世界銀行や欧州連合が北部地域の道路を整備しており、北部回廊整備及び北部地域の開発の観点で相乗効果が見込まれる。

④ 運営／維持管理体制：ウガンダ国道公社による直営もしくは外部委託で実施する。

同公社は職員を JICA の課題別研修に参加させてきた他、道路及び橋梁の運営・維持管理実績も豊富であり、カルマ橋についても 2012 年に自己予算で修繕を行っている。

(2) その他特記事項

- 環境社会配慮：A
- 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）に該当し、協力準備調査にてジェンダー主流化ニーズを確認する。
- 他の援助機関の対応：世界銀行が北部回廊上のアティアクーグル間、欧州連合がラロピーアティアク間で道路整備事業をそれぞれ実施している。

**4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用**

エチオピア連邦民主共和国向け無償資金協力「国道一号線アワシュ橋架け替え計画」（評価年度 2017 年）の事後評価等では、事業完了後の維持管理に関して、実施機関の体制、予算、技術水準を計画時に確認していたものの、建設直後のアワシュ橋ではなく、他の老朽化した橋梁の維持管理が優先され、維持管理予算がアワシュ橋へ十分に配分されず、持続性に一部問題があることが指摘されている。本計画では、これら教訓を生かし、計画時に総合的な維持管理計画・体制を確認し、必要に応じて具体的な措置を検討、合意する予定である。

以 上

[別添資料] 地図

[別添資料] 写真

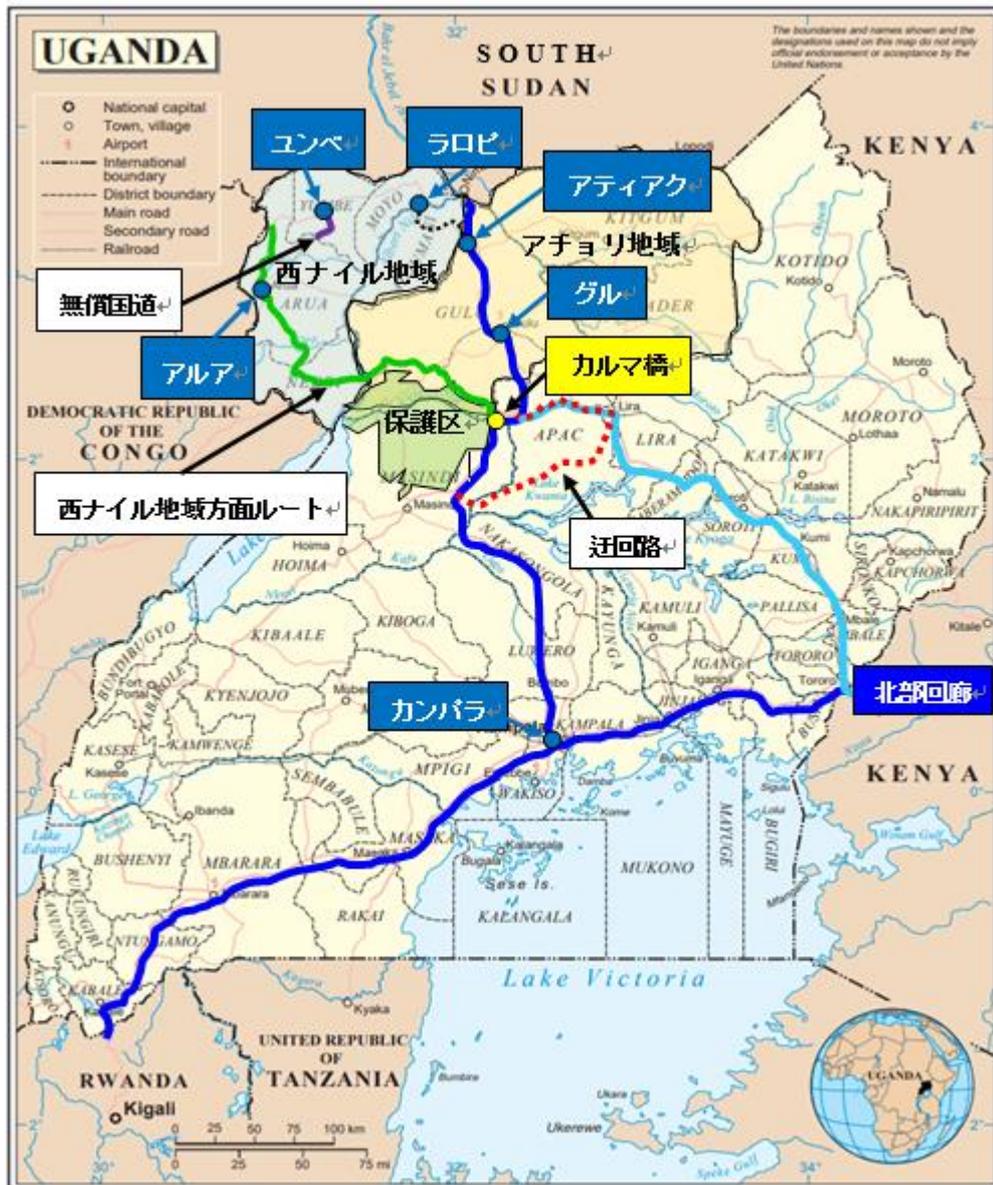


ウガンダ位置図（出典：外務省 HP）



北部回廊全体図（出典：JICA HP）

ウ



カルマ橋位置図

(出典：ウガンダ共和国北部回廊インフラ開発のための情報収集・確認調査最終報告書)



既設カルマ橋



既設カルマ橋及び道路全景

(出典：ウガンダ共和国北部回廊インフラ開発のための情報収集・確認調査最終報告書)