

## 案件概要書

2025年9月2日

### 1. 基本情報

- (1) 国名：タジキスタン共和国（以下、「タジキスタン」という。）
- (2) 事業地域：共和国直轄地バフダット市（人口約 35.2 万人）
- (3) 案件名：カスピ海ルートとの連結性向上のためのバフダット橋梁架け替え計画  
（The Project for the Reconstruction of the Vakhdat Bridge for Enhanced Connectivity with the Trans-Caspian International Transport Route）
- (4) 計画概要：タジキスタンの国際幹線道路上に位置するバフダット橋梁の架け替えを行うことにより、物流網のボトルネックの解消を通じた運輸・交通の円滑化と活性化を図り、もってカスピ海ルートをはじめとする国際物流回廊との連結性向上及び域内連携の増進に寄与するもの。

### 2. 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

タジキスタンは、隣国アフガニスタンの自立と安定に向けて積極的な役割を果たす等しており、国際社会の取組において同国の安定は不可欠である。

また、ロシアによるウクライナ侵略以降、国際的にロシアを經由しない中央アジア・欧州間の物流ルートであるカスピ海ルートに対する注目が高まっており、我が国が各国のニーズや期待に応える外交的意義がある。

さらに、我が国は、中央アジア諸国の域内連携を支持しており、タジキスタンとキルギスとの間で国境が画定したタイミングを捉え両国間の国境紛争が繰り返されないよう、積極的に両国の経済関係の緊密化や人的交流を促進していく必要がある。

- (2) タジキスタンにおける運輸・交通セクターの課題及び本計画の位置付け

タジキスタンは、内戦を経て、2000 年以降は順調な経済成長を続け、2021 年以降は年間 GDP 成長率 8%~9%を維持している（2023 年大統領府統計局）。この成長を支えているのが、国内の貨物及び旅客の輸送の大半（旅客は 99%、貨物は 80%以上）を占める道路交通網である（2021 年 ADB 調査）。タジキスタンは「2030 年までの国家開発戦略」（NDS2030）において、運輸・通信の手詰まり状態（deadlock）から脱却し、経由国となることを開発目標の一つに掲げ、物流インフラの強化や国際的な輸送回廊の整備を重視している。

バフダット橋梁は、西方 19 キロメートルにある首都ドゥシャンベに向かう物流を支える玄関口に位置し、国際幹線道路（以下、「RB」という。）4号線及び7号線を通じて、タジキスタンをウズベキスタン・タシケント及びキルギス・オシュ経由で「カスピ海ルート」南部ルートにつなぐ極めて重要な交通の要衝としての機能を有する。

同橋梁の1日当たり線車両交通量は21,686台に上る（2024年12月運輸省交通量調査）。

しかし、橋梁の前後の道路が4車線であるのに対して、橋梁は2車線であるため、両側で渋滞が発生するなど交通のボトルネックとなっており、早急に車線の拡幅が求められている。また、同橋梁は、建設からすでに60年以上が経過し老朽化が進んでおり、旧ソ連時代の基準である45トンの荷重にしか耐えられないため、大型物流車両は大きく迂回せざるを得ず、交通・輸送効率の低下を招いている。こうした事情から、老朽化した既存橋の更新にあたっては、拡幅及び架替が必要となっている。さらに、カスピ海ルートはウクライナ情勢を受け、ロシアを經由せずに中央アジアを欧州に結ぶ物流ルートとして国際的に注目されていることに加え、2025年3月にタジキスタンとキルギスとの間の国境紛争が国境画定交渉の妥結をもって終結したことから、今後、同ルート経由のタジキスタン国内の物流量も増加が見込まれており、バフダット橋梁は車両交通・貨物輸送量の増加に耐える設計とする必要がある。

我が国は、対中央アジア外交の基本方針として、中央アジア諸国の、開かれ、安定し、持続可能な発展を後押しし、地域協力の触媒としての役割を果たしていくことを表明している。2022年12月の「中央アジア+日本」対話第9回外相会合では、海への出口を模索する運輸・物流の各分野での協力を進めることで一致し、日本の官民調査団による「カスピ海横断国際輸送ルート」に関する調査結果にも関心が示されていることから、「カスピ海ルートとの連結性向上のためのバフダット橋梁改修計画」をもってそのコミットメントを具体化することの意義は大きく、また、タジキスタン・キルギス間の往来促進を通じて平和構築に寄与することも重要であると判断される。

### 3. 計画概要

\* 協力準備調査の結果、変更される可能性あり。

#### (1) 計画内容

- ア 施設、機材等の内容：【施設】既存橋梁（2車線、鉄筋コンクリート）撤去、新橋梁（4車線、鉄筋コンクリート）の建設（橋長150.6メートル（10スパン）、幅員20.02メートル）
- 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：設計、施工・調達監理

#### (2) 期待される開発効果

- ・ ピーク時間帯の設計交通容量に対する実際の交通量が減少する（基準値：0.62→目標値：0.41）。
- ・ 一日当たりの車両交通量（台）が増加する（基準値：21,686→目標値：25,000）。
- ・ 近隣国からタジキスタンを通過する物流が円滑化される。

#### (3) 計画実施機関／実施体制：運輸省（Ministry of Transport）

- (4) 他ドナーとの連携・役割分担：ADBによるRB9号線ほかの整備・支援、世界銀行による山岳地域の橋梁架け替え、中国政府によるRB4号線のアフガニスタン国境近辺の一部区間の道路改修が行われているが、バフダット橋梁については他ドナーによる事業は計画されていない。

- (5) 運営／維持管理体制：タ運輸省が維持管理に必要な予算措置及び保守管理を担う。過去に技術協力プロジェクト等により橋梁の維持管理能力や体制の強化に係る支援を行っており、運営・維持管理能力は十分備わっていることを確認済み。
- (6) 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：【確認中】 ■GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）

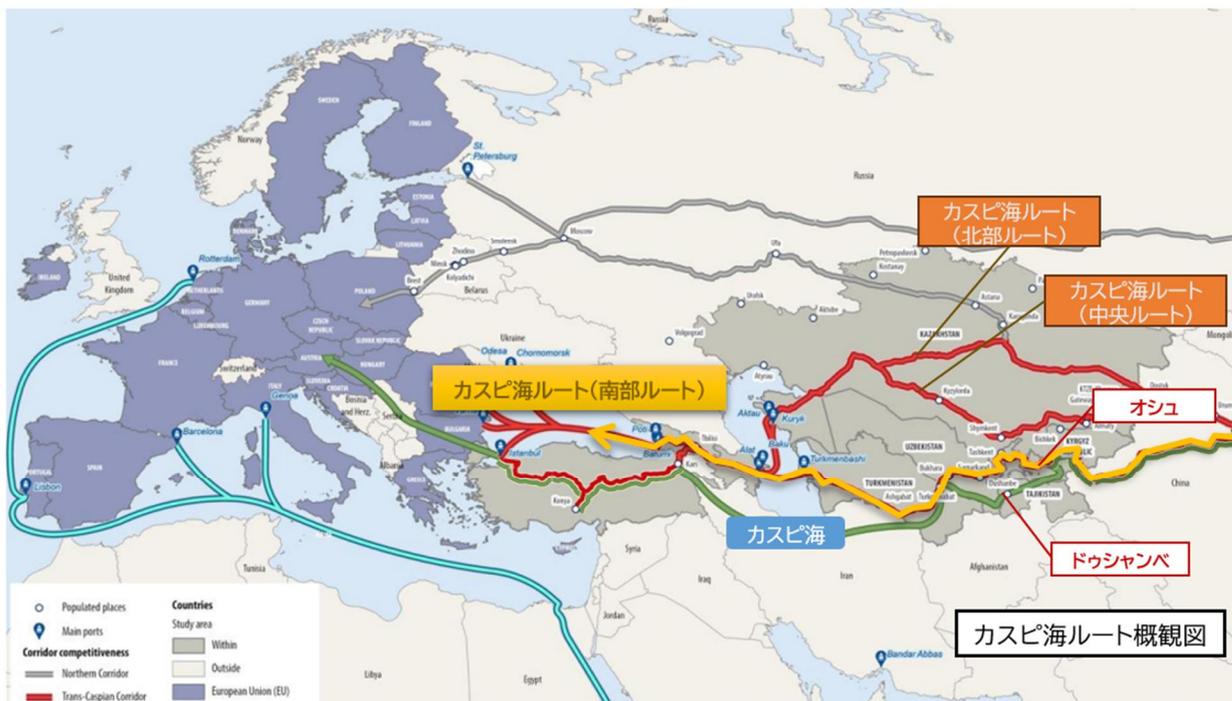
#### 4. 本計画に適用する過去の類似案件の教訓

令和 25 年度対キルギス「ビシュケク - オシュ道路クガルト川橋梁架け替え計画」（事後評価：2018 年度）では、事業内容に対し過大なインパクトが設定されていたことに加え、具体的な計測指標も未設定であったこと、また、被援助国政府によるモニタリングが行われていなかったことから、事後評価時に理論の再整理や指標の補足の必要が生じた。そのため、計画時の評価指標設定においては、その必要性、適切性、設定された指標に係るデータの入手場所及び収集方法、モニタリングの頻度について、実施機関との合意結果を書面に残しておく必要があるとの教訓が得られている。本計画で整備する橋梁は、多岐にわたる開発効果が見込まれることから、上記の教訓を十分考慮し、関係者間で指標や目標値の適切性につき認識を共有することを事業計画に反映させた。

以 上

〔別添資料〕地図「カスピ海ルートとの連結性向上のためのバフダット橋梁架け替え計画」

地図「カスピ海ルートとの連結性向上のためのバフダット橋梁架け替え計画」



タシケント～至カスピ海ルート(南部ルート)



出典： [欧州復興開発銀行「持続可能な欧州・中央アジア間交通網調査（2023年）」](#)、米国国際開発庁、[国連](#)及び[Google](#)（地図データ© Google）のデータを基に JICA 作成（地図上の国際境界線は必ずしも日本政府の見解を示すものではない。）