

トーゴ共和国
トーゴロジスティクス回廊
開発・整備計画策定調査
詳細計画策定調査報告書

平成 24 年 4 月
(2012年)

独立行政法人国際協力機構
経済基盤開発部

基盤
JR
12-123

トーゴ共和国
トーゴロジスティクス回廊
開発・整備計画策定調査
詳細計画策定調査報告書

平成 24 年 4 月
(2012年)

独立行政法人国際協力機構
経済基盤開発部

序 文

日本国政府はトーゴ共和国政府の要請に基づき「トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査」の実施を決定し、独立行政法人国際協力機構がこのプロジェクトを実施することといたしました。

当機構ではプロジェクト開始に先立ち、本プロジェクトを円滑かつ効率的に進めるため、2012年4月5日（木）から11日（水）までの7日間にわたり、当機構国際協力専門員勝田穂積を団長とする詳細計画策定調査団を現地に派遣しました。調査団は、開発調査型技術協力に係る要請の背景、内容を確認し、先方政府関係機関との協議を経て、詳細な協力計画を策定し、同内容を本プロジェクトに関する討議議事録（Record of Discussions：R/D）に取りまとめ、署名しました。また、当該プロジェクトの事前評価を行うために必要な情報の収集、分析も行いました。

本報告書は、今回の調査を取りまとめるとともに、引き続き実施を予定しているプロジェクトに資するためのものです。

終わりに、調査にご協力とご支援を頂いた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成24年4月

独立行政法人国際協力機構
経済基盤開発部長 小西 淳文

目 次

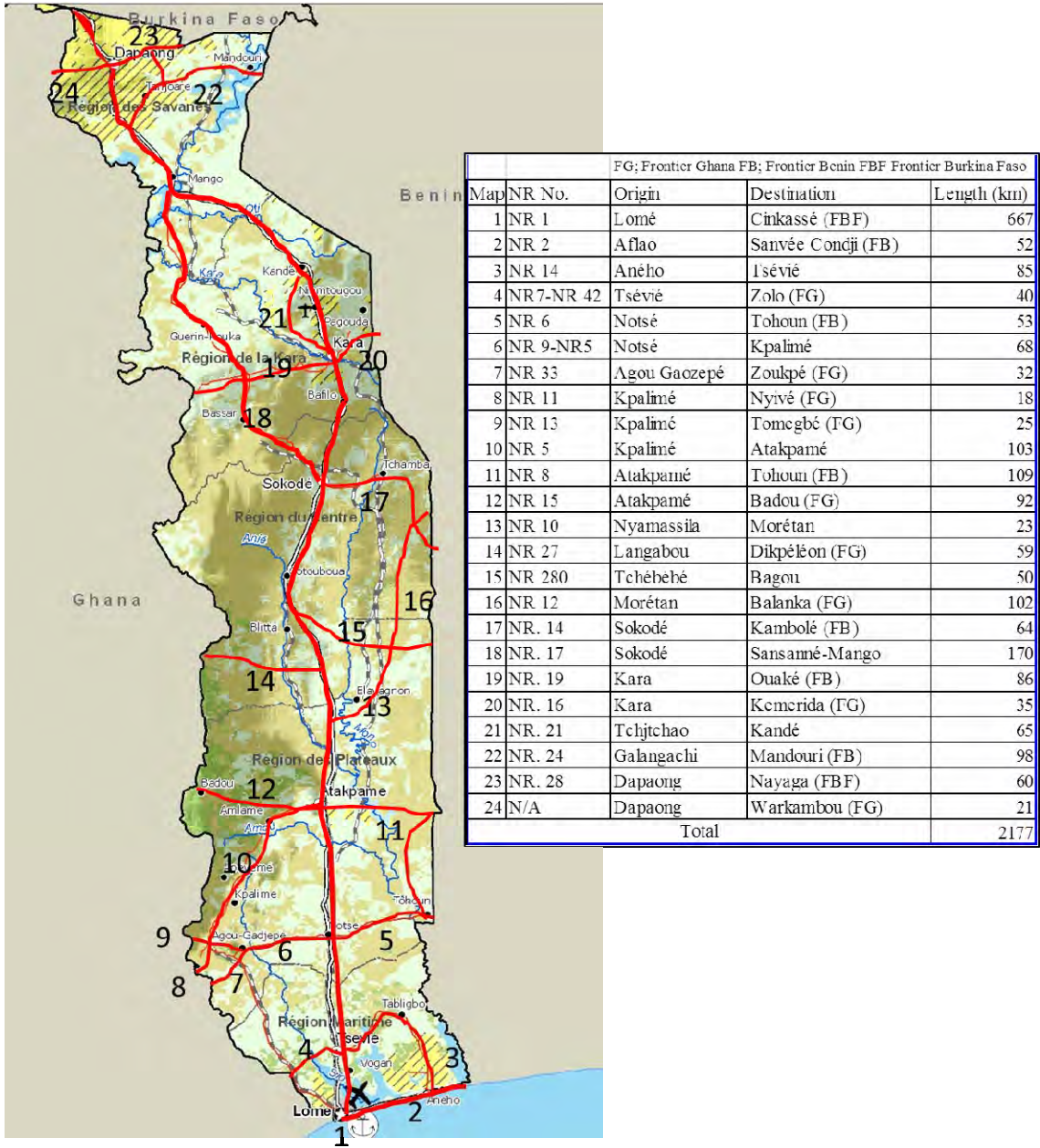
序 文
目 次
地 図
写 真
略語表
図表一覧

第 1 章 調査結果概要	1
1-1 背景及び経緯	1
1-2 目的	1
1-3 団員	2
1-4 調査地	2
1-5 日程	2
1-6 主要面談者	3
1-7 調査結果	4
第 2 章 調査結果詳細	8
2-1 開発パートナーによるトーゴ回廊をめぐる動き	8
2-2 現地踏査結果	11
2-3 環境社会配慮	18
2-4 ローカルコンサルタント	25
第 3 章 事前評価	26
3-1 案件名	26
3-2 協力概要	26
3-3 協力の必要性・位置づけ	26
3-4 協力の枠組み	28
3-5 評価及び提言	28
3-6 協力終了後に達成が期待される目標	29
3-7 外部要因	29
3-8 貧困・ジェンダー・環境等への配慮	29
3-9 過去の類似案件からの教訓の活用	30
3-10 今後の評価計画	30
第 4 章 本格プロジェクトへの提言	31
4-1 実施上の留意点	31
4-2 協力の枠組み	35

付属資料

1. 討議議事録 (R/D) 英・仏	41
2. 議事録	61

地 図



トーゴロジスティクス回廊全景

写 真



R/D署名式の様子



協議の様子



ロメ市街の様子



国道1号線



トーゴ政府基金、トーゴ業者による維持管理が実施されている。



国道1号線（トブレコベーツェビエ間、複線化を見据えてRight of Wayが確保されている）



国道2号線（アビジャンーラゴス回廊）



国道1号線のAnehoh峠（過積載トラックの事故が非常に多い）



国道17号線（未舗装、締固めのみ）



国道4号線（工場付近のみ舗装が新しい）



国道1号線及び17号線がかかる国立公園内（既にインフラ及び住居が点在している）



国道17号線（未ファイナンス区間、ドイツの植民地時代に作られた並木が唯一の目印）



17号線沿いのクモング橋（新規架橋要請済）



17号線沿いのカラ橋（改修の要請済）

略 語 表

略 語	欧 文	和 文
BAD	Banque Africaine de Développement	アフリカ開発銀行
BID	Banque Islamique de Développement	イスラム開発銀行
BOAD	Banque Ouest-Africaine de Développement	西アフリカ開発銀行
C/P	Counterpart	カウンターパート
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest	西アフリカ諸国経済共同体
CFAF	CFA Franc	セファフラン
DBST	Double Bituminous Surface Treatment	二層瀝青表面処理
EIA	Environmental Impact Assessment	環境影響評価
F/S	Feasibility Study	フィージビリティ・スタディ
GNI	Gross National Income	国民総所得
ICD	Inland Container Depot	内陸コンテナデポ
IEE	Initial Environmental Examination	初期環境調査
JCC	Joint Coordination Committee	合同調整委員会
M/P	Master Plan	マスタープラン
MAEC	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération	外務協力省
OJT	On-the-Job Training	オンザジョブ・トレーニング
OSBP	One Stop Border Post	ワン・ストップ・ボーダー・ポスト
PACITR	Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routiers	インフラ及び道路セクターに係る域内行動計画
PAL	Port Autonome de Lomé	ロメ港湾公社
PPP	Public-Private Partnership	官民連携事業
PRSP	Poverty Reduction Strategy Papers	貧困削減戦略ペーパー
R/D	Record of Discussions	討議議事録
RN	Route Nationale	国道
SAFER	Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier	道路財源維持協会
TOR	Terms of Reference	タームズ・オブ・レファレンス
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine	西アフリカ経済通貨同盟

図表一覧

表 2 - 1	BADによるトーゴ回廊に対する事業の提案.....	9
表 2 - 2	BADによるトーゴ回廊への事業に対するコスト及び融資元の提案.....	10
表 2 - 3	1日目現地調査結果.....	13
表 2 - 4	2日目現地調査結果.....	15
表 2 - 5	3日目現地調査結果.....	17
図 2 - 1	現地調査概要.....	12
図 2 - 2	1日目現地調査概要.....	14
図 2 - 3	2日目現地調査概要.....	16
図 2 - 4	3日目現地調査概要.....	18

第1章 調査結果概要

1-1 背景及び経緯

トーゴロジスティクス回廊（以下、トーゴ回廊）は、トーゴ共和国（以下、トーゴ）南端に位置するロメ港から北端に位置するブルキナファソ国境のシンカセまでの667kmから形成される回廊であり、トーゴの開発及び地域経済の生命線となっている。

トーゴは1980年代以降の一次産品価格の下落による経済停滞及び1993年以降の政治的混乱のため、政府による開発や諸外国による支援がなされずにきた結果、天然資源の輸出以外には際立った産業もなく、1人当たりのGNIは490米ドル（2009年）、人間開発指数は169カ国中162位（2010年）にみられるとおりの低開発状態を余儀なくされている。ようやく本格的な開発が開始されたのは、国民議会選挙が実施された2007年12月以降のことであり、大統領は開発着手に際しての最重要課題として、「港湾立国」すなわちトーゴ回廊を活用した物流による経済成長を掲げている。

西アフリカでは、地域共同体の西アフリカ経済通貨同盟（Union Economique et Monetaire Ouest Africaine : UEMOA）が中心となって域内の物流促進のための施策を進めている。2001年には各国の運輸及びインフラ開発セクター戦略の調和化を図ることを目的に整備優先回廊11の道路ネットワークを指定し、ハード・ソフト双方の整備を進めており、トーゴ回廊はこの優先回廊の1つとして指定されている。

トーゴ及び地域発展にトーゴ回廊が有するポテンシャルから、援助再開以降、現在までにアフリカ開発銀行（Banque Africaine de Développement : BAD）が国道1号線の改修及び調査の実施、西アフリカ開発銀行（Banque Ouest-Africaine de Développement : BOAD）がロメ港の拡張整備及び国道1号線の整備を、UEMOAが国道1号線のフィージビリティ・スタディ（Feasibility Study : F/S）を、イスラム開発銀行（Banque Islamique de Développement : BID）が1号線及び17号線の整備を実施してきてはいる。しかしながら、内陸国への裨益効果も含めた同回廊全体の分析と開発戦略・計画の検討が十分になされていない状況下ではその場のニーズに対応する形で個別に事業実施されているにとどまり、相乗効果を発揮できずにいる。

開発資金に限られたなか、トーゴ回廊を効率的・効果的に開発するために一連の事業・計画を整理し、不足部分を補った開発・整備計画の作成がトーゴ開発及び地域物流の観点から喫緊の課題となっている。

このような高いポテンシャルを有するトーゴ回廊を効率的に開発するためにトーゴ国政府は、運輸交通マスタープラン策定及び優先事業のF/Sをわが国に要請した。それに基づき2012年4月、JICAは詳細計画策定調査団を派遣して協力内容及び方向性に関し協議・合意し、運輸省及び公共事業省との間で討議議事録（Record of Discussions : R/D）の署名を行った。

1-2 目的

本調査は収集調査結果を踏まえ、本格プロジェクトのスコップ策定を目的として実施された。具体的な調査項目は次のとおりである。

- (1) UEMOA及び他ドナーから回廊に関する最新情報を入手する。また、本プロジェクトのスコップ及び意義を説明し、合意を得る。

(2) トーゴ政府と調査スコープ、実施体制等について協議を行い、R/D締結により合意する。

(3) 事前評価の実施。

1-3 団員

担当業務	氏名	所属
総括	勝田 穂積	JICA国際協力専門員
協力企画	小島 海	JICA経済基盤開発部平和構築・都市・地域2課 職員
通訳	田中 広美	JICE

1-4 調査地

チュニジア国 - チュニス、ブルキナファソ国 - ワガドゥグ

トーゴ国 - トーゴロジスティクス回廊 (巻頭地図参照)

1-5 日程 (2012年4月2~11日)

4月2日	月	(移動) 東京→チュニス 15:00 BADとの協議 18:00 JICAチュニジア事務所報告
4月3日	火	(移動) チュニス→ワガドゥグ
4月4日	水	14:30 JICAブルキナファソ事務所報告 16:00 UEMOAとの協議
4月5日	木	(移動) ワガドゥグ→ロメ 15:00 トーゴ国政府関係者との合同協議
4月6日	金	08:00 警察庁セキュリティーブリーフィング 09:30 公共事業省協議 15:00 合同協議
4月7日	土	現地踏査: ロメ→2号線→アフラオ→4号線→ツェビエ→7号線→ケベ→5号線→ガドジャガン→9号線→ノツツェ→1号線→ソコデ
4月8日	日	現地踏査: ソコデ→バサール→カブ→グエリンクカ→カラ橋 (国道17号線) →農道→17号線→クモング橋→1号線→カラ→16号線→ウワケ (ベナン国境) →カラ
4月9日	月	現地踏査: カラ→国道1号線→ロメ→2号線→アフラオ (ガーナ国境) →ロメ
4月10日	火	10:00 R/D協議 12:00 ロメ港湾公社ヒアリング 16:00 公共事業大臣ヒアリング
4月11日	水	09:00 R/D署名 09:45 ロメ港資料収集 10:00 公共事業省資料収集 (移動) ロメ→アビジャン

1-6 主要面談者

(1) 国際機関

BAD	運輸エンジニア	Maïmounatou NDIAYE DIOP
	運輸コンサルタント	Moctar MBODJ
	JICA専門家	Momoko WADA
UEMOA	陸上輸送課課長	Faty MALANG
	JICA専門家	Yuko SAKASHITA

(2) トーゴ政府関係者

大統領府	技術顧問	Vincent GATWABUYEGE
外務協力省	国際協力局	ADJA Kokou
		YEKPLE K. Dodji
		AVOGNON K. Mawuna
		GOUNA Kokoutché
		AFOKPA
		Boumié Bobadjé Loberé
経済財務省	税関総局	ADANTO Kossi A.
運輸省	次官	FATONZOUN Mawutoe
	次官補	MEDEZI Magnim
	調査担当官	DADU Toussadema
公共事業省	大臣	Tchamdja Andjo
	公共事業総局	B. Kanfitine TCHEDE ISSA
	道路計画調査課長	NAMBIEMA Nodoh-Wattara
	道路建設部長	AMATT sayadjakina
	環境社会調査課長	AGBOKPE Kokan D
	カラ州局長	M. meindou LEBIGAZA
	サバナ州技師	DAOUDOU Jamila
計画開発領土改善省	インフラ課長	KAMA Kodjo Ali
警察庁	調査統計局局長	Vondoly. A. D. Kodjo
ダンケン州	知事	MAGANAWA Dadjá
ロメ港公社	技術局技師	KABITCHADA Komi Essoneya

(3) JICA関係者

チュニジア事務所	次長	竹本 啓一
	所員	滝本 哲也
ブルキナファソ事務所	所員	小川 譲
コートジボワール事務所	所長	畠山 敬
	ナショナルスタッフ	Edi

1-7 調査結果

(1) 開発パートナーとの協議結果及びそれを踏まえた本プロジェクトへの反映

1) 現状の確認

a) Aid Memoireの現状

BAD及びUEMOAが2012年2月のAid Memoireに基づいて、6,400億8,950万セファフラン（以下、CFAフラン）規模でトーゴ回廊整備事業を進めていることを確認した。トーゴ国内で完結する事業は直接BADとトーゴ政府が、複数国にまたがる事業はUEMOAが調整機関となって事業を進めている。

b) 国道1号線F/Sの状況

UEMOAが実施する国道1号線複線化に係るF/Sは遅れ、2012年12月末に成果品が提出されることを確認した。同調査のデータは本プロジェクトでも活用可能なことから、成果品の共有を依頼し、トーゴ国政府から了解を得た。

2) 本プロジェクトとの共通点

BAD融資内容のうち、全国運輸交通マスタープラン、鉄道のF/Sは、本プロジェクトとの重複も想定されることから、調査実施中にタイムリーに情報を得、優先整備事業や方向性に相違がでないよう反映させることが不可欠である。

なお、大統領府からはBAD事業を上位計画、JICA事業を下位の具体的な整備計画として双方を国の開発計画として整理しているとの見解が示されている。

3) 本プロジェクトの特徴

本プロジェクトは計画策定及びF/S部分に類似点があるものの、JICA事業の特徴として以下の点が挙げられ、これは大統領府による見解に一致する。

a) 他回廊との比較の視点からの回廊強化策の提案

現在実施中の中西部アフリカ広域交通量調査の結果を活用しトーゴ回廊の強みを踏まえた開発戦略を策定する。

b) 調査対象として支線を組み込む

トーゴ回廊を活用した国内の活性化及びインクルーシブな開発の観点から重要な1号線を支える重要な支線も調査対象とする。

c) ロジスティクスタウンの検討

アジアにおける回廊開発の経験を生かし、インフラや法制度整備に加えて中継都市の整備等を開発計画に組み入れ、民間輸送業者等により良いサービスを提供できるようにする。

d) データの整備

BADによる運輸交通マスタープランが6カ月程度で交通量調査等を行わずに策定される

ことに対し、本プロジェクトでは策定された計画がドナーの審査に耐え得るよう中西部アフリカ地域の交通量調査データに加え、独自で交通量調査、インベントリの調査等データを精緻に収集し、それらを基にロジックを丁寧に組み立てる内容とする。

(2) 協力体制の構築

BAD及びUEMOAとも今後積極的に情報共有を行い、合同調整委員会（Joint Coordination Committee : JCC）のオブザーバーとして出席することへの了解を得た。

(3) 本格調査スコープの合意（R/Dにおける主な合意事項）

1) プロジェクト名

調査内容を的確に表すため以下の案件名への変更を合意した。

和文：トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査

英文：The Project for the Study on Togo Logistics Corridor Development

2) 目標

a) 提案計画の活用目標

- ①調査により策定される開発計画が、トーゴ国政府の回廊整備計画として取り入れられる。
- ②策定されるF/Sが事業化される。

■そのほかの確認・議論事項

- ・現状のプロジェクト配置図を作成し、本プロジェクトが他開発パートナーの事業と重複がないこと
- ・本プロジェクトはトーゴ回廊を効率的・効果的に開発するための「傘」となるプロジェクトとなること
- ・F/Sの精度は開発パートナーやトーゴ政府による投資の審査に耐え得る質とすること
- ・日本のODAによる別事業が特定された場合、別途準備調査を実施すること
- ・運輸省、公共事業省により承認された成果品は完成後自動的にトーゴ国の開発計画として組み込まれること

b) 活用による達成目標

提案された事業が実施されることでトーゴ回廊の輸送が円滑化される。

3) 成果

- a) 2025年を目標年次としたトーゴ回廊開発計画が策定される。
- b) 短期的優先プロジェクトに係るF/S（ハード・ソフト双方を含む）が実施される。
- c) 調査及びF/S結果が開発パートナーに広く周知される。
- d) 開発計画の策定及びF/Sの実施を通じ、カウンターパート（Counterpart : C/P）の計画策定・事業実施能力が向上する。

4) 活動内容

a) 現状調査

- ①社会経済状況分析
- ②地域におけるロジスティクス回廊の現状及び分析
- ③トーゴ回廊の現状及び分析

b) トーゴ回廊開発計画の策定

- ①主要課題の抽出

- ②2025年を目標年次とした開発ビジョンの設定
- ③既存計画及び事業のポジショニング
- ④総合的な開発戦略の策定
- ⑤制度整備計画の提案
- ⑥インフラ整備計画の提案（目標年次2025及び2018）

c) 優先事業の整備計画（F/S）の実施

- ①優先事業の抽出（ショートリストの作成、F/S対象事業の選定）
- ②自然条件調査
- ③概略設計
- ④概略工費の算出
- ⑤工程計画の策定
- ⑥財務経済分析
- ⑦維持管理運営計画の策定
- ⑧環境社会配慮調査の実施
- ⑨実施計画の策定

※開発計画策定を通じ精査するもののF/Sの候補事業として、以下事業を合意した。

セクター	目的	具体的案件
1. ロメ港の整備	・スムーズな積替え	・構内道路の改修 ・鉱物埠頭の整備
2. ロメ市域の拡大	・ロメ港のポテンシャル活用 ・トランSHIP増大の活用	・1号線都市近郊2車線化（要請済）
3. ロジスティクス展開	・スムーズな物流	・1号線上で事業化されていない区間 ・ICD／回廊都市開発 ・1号線の維持管理（技プロ）
4. インクルーシブな開発	・国土開発 ・農林業への配慮	・17号線上2橋の開発（要請済） ・1号線の支線整備

d) 総合評価及び提言

5) 投入

- a) JICA側：調査団の派遣、本邦研修／現地国内研修の実施
- b) トーゴ側：C/Pの配置とそれに係るコストの負担、オフィスの提供、そのほか便宜供与の提供
- c) 実施体制：
 - ①プロジェクト責任者：運輸省次官
 - ②プロジェクト副責任者：公共事業省公共事業総局局長
 - ③助言機関：大統領府
 - ④担当者：JICAから調査団のリストを受領しだいトーゴ側で決定する。

■そのほかの議論事項

- ・運輸省と公共事業省が共同C/Pとなるものの、政府として対応が必要な事項は運輸省がイニシアティブをとる。
- ・C/Pの日当・宿泊、地方出張の際の燃料費はC/Pが負担する。

6) JCCの開催

トーゴ政府、UEMOA及びJICAの共催で、①調査開始時、②インテリムレポート時、③ファイナルレポート時にJCCとしてセミナーを開催し、他ドナーも含めた本プロジェクトの周知、F/S案件の実施を慫慂することを合意した。

7) 対象地域

1号線、2号線に加え、トーゴ国及びUEMOAが開発の重要路線として指定する約2,170kmを調査対象とする。ただし、本格調査開始以降、明らかに交通量、重要性が低いと確認された路線は対象外とする。

8) 調査工程／報告書

全体期間14カ月、そのうち計画に6カ月、F/Sに6カ月、調整に2カ月程度となることを確認した。

9) そのほか、広報、評価、R/Dの修正体制に関し、トーゴ側とJICA側の両方で合意した。

(4) 事前評価

第3章のとおり実施した。

第2章 調査結果詳細

2-1 開発パートナーによるトーゴ回廊をめぐる動き

(1) BADによる開発の取り組み

BADはこれまで経済制裁の影響により事業量を制限したこともあり、援助の本格化に伴い2009年には国別戦略ペーパーを策定しトーゴ国運輸交通セクターのリーディングドナーとなることを掲げている¹。

このなかでも、以下のとおり2011年12月に締結された「トーゴ・ブルキナファソ多国間 UEMOA域内道路ネットワーク9号線改修及びロメ・ワガドゥグコリドー運輸交通改善プロジェクト準備・評価ミッション」の結果、100億円近い事業に対する融資を決定している。

同調査における主な提言、具体的に提案された事業は次のとおりである。

1) 主な提言

a) 運輸交通セクターの包括的な戦略がないこと

トーゴにおいては運輸交通セクターの包括的な戦略がなく、開発パートナーのより良い調整がとられていない。したがって、BADは運輸省と公共事業省に対して現在実施中の国道2号線改修事業の融資の一部を活用して運輸交通セクター戦略策定計画の要請書を提出することとする。

b) データ及び統計の不足と回廊上の交通安全

①運輸省による都市交通セクターのデータ・統計の収集及び定期的（少なくとも年に1度）な取りまとめを行い、②回廊交通安全担当部局を設置し、事故等のデータ収集・分析のため、財務省及び運輸省が共同で開発パートナーに対してファンドを求めることとする。

c) 次世代の道路資金がないこと

トーゴ国では2011年6月3日の決定2011-070/PRによって道路財源維持協会（*Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier : SAFER*）がつくられたにもかかわらず、①財務省と運輸省の役割分担、②資金の確保、使用料の徴収、SAFER口座に対する直接支払メカニズム、③そして管理契約の締結及び契約承認に関し課題があることが指摘されており、速やかな解決が求められる。

d) 入札図書類の見直し

BADは、トーゴ国における入札制度は創成期にあり必ずしも十分でないことを指摘し、まずは導入としてBADの制度を適用するよう提言している。

上述の a) ~ d) の4つの提言に基づき具体的な事業として提言されている事項は次のとおりである。

2) 具体的な提言

a) 目的

西アフリカの経済発展及び社会統合を目的として、交通サブセクターの効率性を向上させること。特にロメーワガドゥグ回廊の交通を円滑化し、ロジスティクスに係る時間とコストを低減させる。

¹ http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Policy-Documents/TOGO_2009-2010%20INTERIM%20COUNTRY%20STRATEGY%20PAPER.pdf 2012年4月27日最終アクセス

b) 対象区間

ロメーワガドゥグ回廊は全長が1,020kmあり、トーゴのアタパメーブリタ間（8,102km）は非常に悪い状況、ブリターカラ間（155km）は悪い状況、タンジュアレーサンカセ間（65km）は非常に悪い状況でこの区間は工事中である。ブルキナファソ側はサンカセーテンコドゴ間（109km）は非常に悪く、テンコドゴークペラ間（41km）は悪い状況であり、両国の間の「非常に悪い」区間を対象としてプロジェクトを実施する。

c) プロジェクトの詳細

表 2 - 1 BADによるトーゴ回廊に対する事業の提案

内容	百万CFAフラン
A：道路の改修	
トーゴ区間	42,572.64
環境影響評価事業	
実施監理	5,422.65
HIV対策、環境保護、軸重規制	524.38
用地確保	8.00
B：付帯工事	
地方道路リハビリ	2,325.69
社会インフラ整備とビトゥー税関のサンカセ移設に伴い、経済的損失を受ける女性グループへの支援	963.60
農業生産品の転換	41.30
交通安全	1,494.00
実施監理	241.23
C：運輸交通円滑化	
税関情報システム支援	600.00
無線通信整備	5,000.00
ロメ港支援（PPPによるロメ港の中古車駐車場移動支援）	2,000.00
トーゴ側軸重規制	1,040.00
実施監理	1,022.40
事後評価	400.00
D：運輸セクターソフト面支援	
運輸交通セクタープログラム策定	700.00
ロメーブリタ及びブリタのドライポート間鉄道リハビリ調査	1,050.00
E：プロジェクトマネジメント	
社会経済影響評価	170.00

会計、技術監査	265.00
実施機関の機材	160.00
実施機関の機能	444.52
技術委員会の設置	128.26
基本コスト	134,424.09
予備費	13,384.02
物価上昇	10,461.69
合計	158,269.81

出典：Aid Memoireを調査団翻訳

上記プロジェクトに対する融資計画は下表のとおりである。

表 2-2 BADによるトーゴ回廊への事業に対するコスト及び融資元の提案

事業内容	アフリカ 開発基金	脆弱国 支援基金	イスラム 開発銀行	EU-アフ リカ基金	ドナー/ 民間資金	UEMOA	政府	合計
A：道路改修	34.68	15.15	9.30				1.04	60.17
B：付帯工事		3.05						3.05
C：運輸交通の 円滑化	4.38				2.83	0.38		7.60
D：運輸セクタ ー組織支援	0.94			1.41				2.36
E：プロジェク トマネジメント	0.32					0.09	0.40	0.81
基本事業費	40.33	18.20	9.30	1.41	2.83	0.46	1.45	73.98
予備費	4.02	1.82	0.93	0.14	0.28	0.05	0.12	7.36
物価上昇	3.27	1.48	0.76	0.11	0.23	0.04	0.11	6.00
概略事業費 (EUR)	47.62	21.50	10.99	1.67	3.35	0.55	1.68	87.34
概略事業費 (CFAフラン)	35,379.73	15,971.65	8,162.17	1,240.37	2,487.82	408.04	1,245.30	64,895.08

出典：Aid Memoireを調査団翻訳

表 2-1 及び表 2-2 にまとめられたミッションの結果を受け、2012年4月時点でほぼ全事業をBAD、BID、BOAD、西アフリカ諸国経済共同体（Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest : CEDEAO）銀行の4行で協調融資を行うことが決定している。このうち、運輸交通マスタープラン作成のコンポーネントについては、2012年6月もしくは7月に運輸省をC/Pとして、6カ月の事業期間の予定である。目標年次を2030年とし、需要予測や自然条件調査等は含まずプロジェクトリストを作成する内容となる。

(2) UEMOAによる取り組み

基本的事項は基礎情報収集調査(2011年11月)²から変化はなく、特にソフト面を中心として域内統合を促進するための事業を実施している。現在実施中のF/Sについては進捗に遅れがみられており、2012年12月までには成果品が完成する見込みである。なお、BADとUEMOAの関係については、道路改修プロジェクトなど、国で完結する事業については各国政府をC/Pとしているものの、一方で地域にまたがる事業についてはUEMOAが「施主代理」機関として、全体の調整、モニタリングや評価を実施しているとのことが確認された。

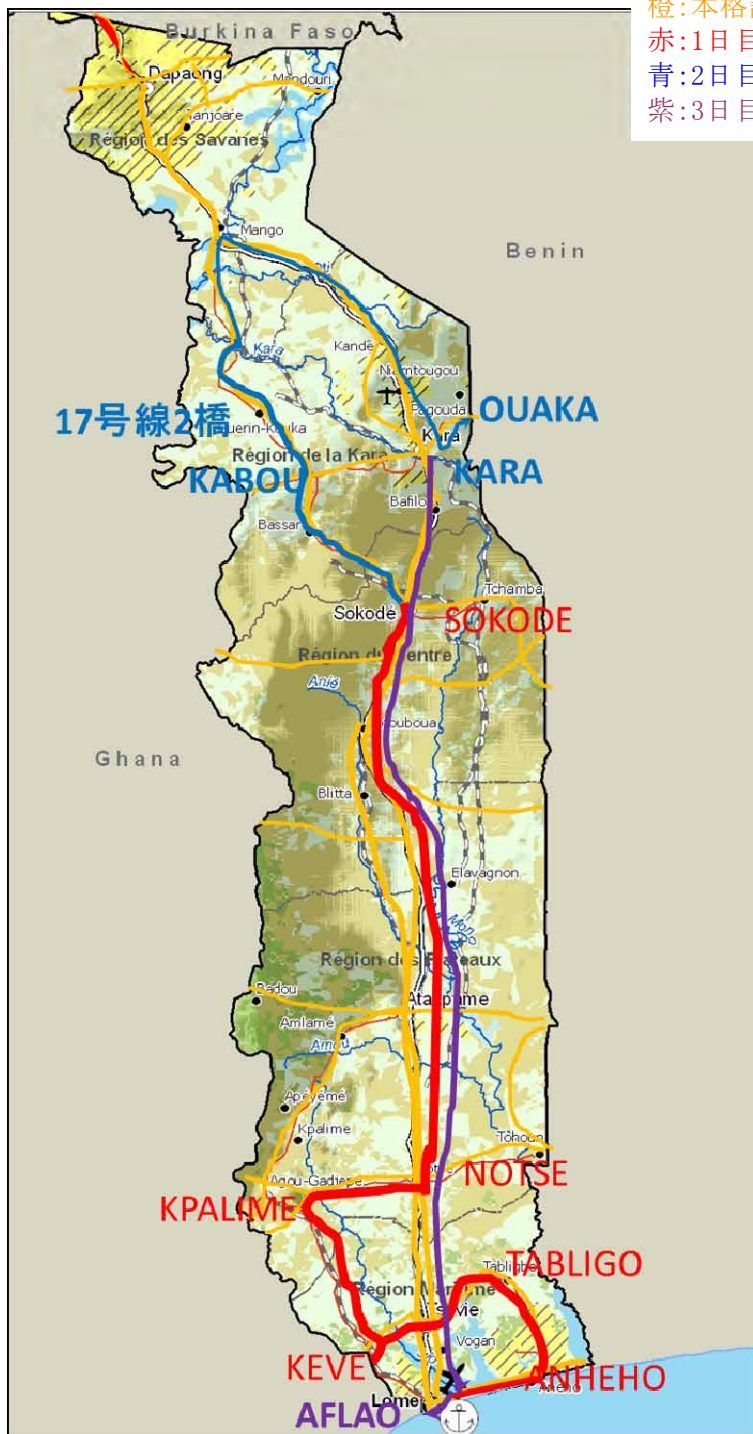
1号線F/SについてはUEMOAが支援するのはあくまでも調査のみであり、具体的な事業の実施段階ではトーゴ国政府のイニシアティブで資金を確保することが求められている。

トーゴ回廊に支援を集中させるBADとは異なり、UEMOAによるトーゴ回廊開発は地域統合を促進する策のひとつであり、他回廊と比較した際に特段トーゴ回廊に係るプライオリティはつけられていない。

2-2 現地踏査結果

調査団は本格調査実施に先立ち、支線の状況確認のため4月7日(土)～9日(月)の3日間で次のとおり現地踏査を実施した。

² JICA(2011)「トーゴ国ロメ港を起点とした広域回廊形成のための基礎情報収集調査報告書」参照



出典：調査団作成

図 2 - 1 現地調査概要

(1) 1日目〔4月7日(土)〕現地調査結果

1日目は合計475kmを踏査した。結果は表2-3及び図2-2のとおりである。

表2-3 1日目現地調査結果

時間	通過点	RN	km	舗装	状況	備考
07:07	ロメ	2	0	有	良	2号線はほぼすべての区間で工事を実施中
07:35	Kpeme	2	18	有	良	港から内陸への貨物車両を確認
07:55	Aneho	2	16	有	良	国境の街
08:15	Antoin	4	9	有	悪	Vogan (リン鉱石採掘場への分岐点)
08:40	Amegran	4	10	有	悪	ベナン国境 (RN36) との分岐点
08:50	Tabligbo	4	15	有	良	セメント工場。周辺道路は工場が自前で舗装
09:07	Tabligbo	-	—	-	—	出発
09:24	Abepe	4	11	有	悪	—
09:50	Gati	4	18	有	悪	—
10:13	Tsevie	4	15	有	悪	—
10:20	Tsevie	-	—	-	—	出発
10:58	Alokoegbe	7	14	無	悪	周辺に村落が点在しているが産業は確認できない。
11:30	Keve	7	19	無	悪	ガーナ国境との分岐点7号線の終点
12:15	Gadjagan	5	51	無	悪	小さな集落。7号線と5号線の分岐点
12:35	Gadjagan	-	—	-	—	出発
14:06	Notse	9	49	無	悪	未舗装。周辺に村落が点在。綿花畑有
14:52	Atakpame	1	66	有	良	—
15:15	Atakpame	-	—	-	—	給油など
16:15	Langabou	1	68	有	普	道路損傷有。ガーナ国境への27号線への分岐点
16:58	Tchebebe	1	43	有	普	道路損傷有。ベナン国境への228号線への分岐点
17:10	Sotouboa	1	15	有	普	料金所
17:55	Sokode	1	38	有	普	宿泊地

出典：調査団作成

(2) 2日目〔4月8日(日)〕現地調査結果

2日目は合計395kmを踏査した。結果は表2-4及び図2-3のとおりである。

表2-4 2日目現地調査結果

2日目	地点	RN	km	舗装	状況	
07:03	Sokode	17	0	-	-	
08:10	Bassar	17	57	有	普	トーゴ政府資金で維持管理中
08:25	Bassar	-	-	-	-	鉄鉱石産出地。街も大きい。
08:40	Kabou	17	23	有	良	トーゴ政府がDBST舗装工事を実施済
09:45	Guerin-Kouka	17	37	無	普	クウェート資金による工事实施中
09:57	Guerin-Kouka	-	-	-	-	—
10:30	Kara橋	17	17	無	悪	BID資金がついているが具体的な動きはなし。
10:43	Kara橋					ドイツが植民地時代に作った既存橋梁有
11:15	Takpamba	農	15	無	悪	非常に悪路
12:15	Koumongou	17	33	無	悪	非常に悪路
12:30	Koumongou	-	-	-	-	新橋建設要請地点。車両で渡河。
13:00	1号線合流地点	17	12	無	悪	道なき道。非常に悪路
13:10	1号線合流地点	-	-	-	-	—
13:57	Kande	1	88	有	良	対面交通量多
14:45	Kara	1	55	有	良	対面交通量多
15:12	Ouake	16	29	有	普	損傷箇所は維持管理済
15:40	Ouake	-	-	-	-	ベナン国境施設視察
16:05	Kara	16	29	有	普	宿泊地

出典：調査団作成

赤: 舗装されていて良好
 青: 舗装されているが悪路
 紫: 未舗装



出典：調査団作成

図 2 - 3 2日目現地調査概要

(3) 3日目〔4月9日(月)〕現地調査結果

3日目は合計415kmを走破した。結果は表2-5及び図2-4のとおりである。

表2-5 3日目現地調査結果

3日目		RN	km	舗装	状況	備考
07:59	Kara	1	0	-	-	—
08:29	Koumonde	1	23	有	良	Adedjo峠の開始地。横転トラックを複数確認
09:05	Sokode	1	51	有	良	—
09:50	Sotouboa	1	52	有	良	—
10:15	Blitta	1	26	有	普	ポットホールが散見される。
11:40	Atakpame	1	100	有	普	ポットホール有、損傷が激しい。
12:00	Atakpame	-	-	-	-	休憩
12:35	Notse	1	66	有	良	—
13:05	Tsevie	1	60	有	良	複線化要請区間
13:45	Lome	1	35	有	良	—
13:55	Aflao	1	2	有	良	ガーナ国境施設視察

出典：調査団作成

赤:舗装されていて良好
 青:舗装されているが悪路
 紫:未舗装

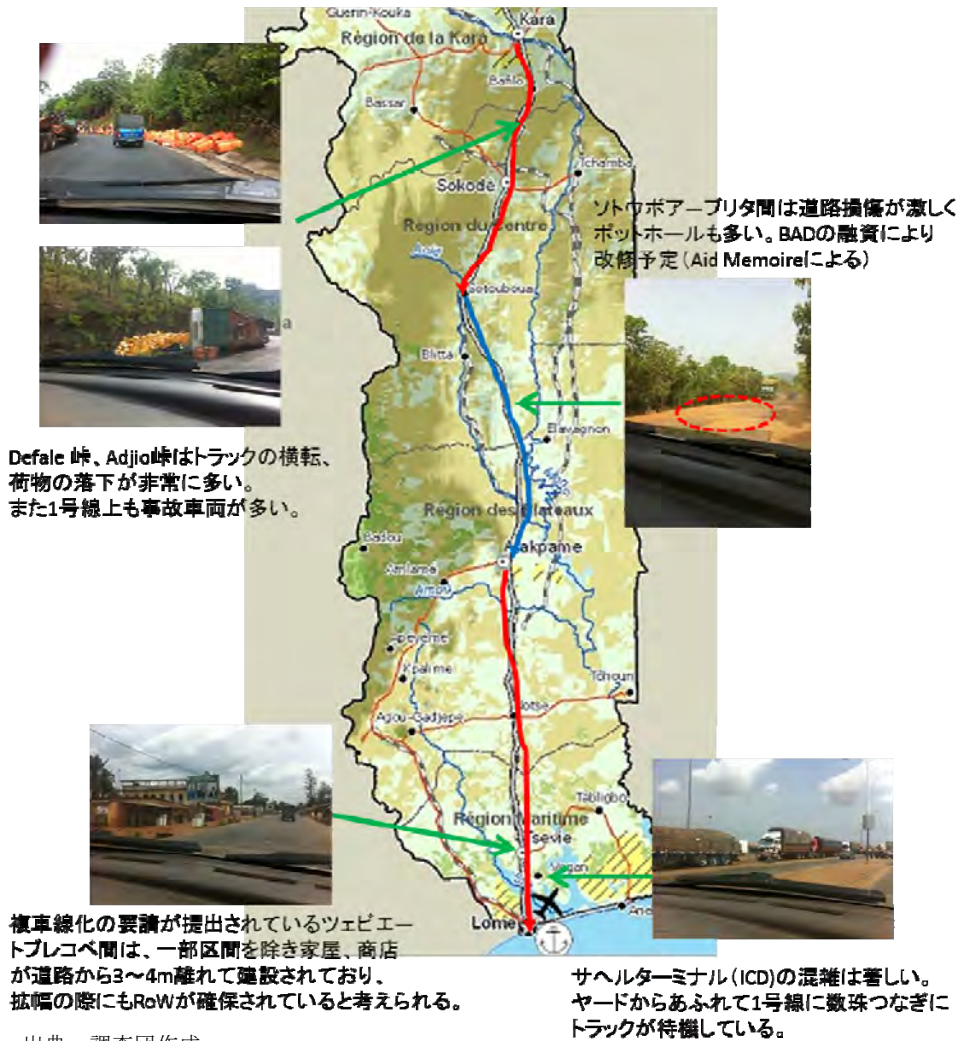


図 2-4 3日目現地調査概要

2-3 環境社会配慮

(1) トーゴ側への説明と了解の取り付け

調査において公共事業省環境局長に対し、JICA環境社会配慮ガイドラインを手交のうえ同ガイドラインに沿って実施することを説明し、同意を得た。トーゴ側からは以下(2)の関連法制度及び必要な手続きの確認がなされた。

(2) 保護区等の確認

トーゴ国地図上では今回のプロジェクト対象地域のうちKande-Sansanne Mango間でKeran国立公園を1号線が約60km横断している区間がある。この点に関し環境局にヒアリングを行ったところ同保護区は1990年以前に保護区として指定され、当該地域に住む住民はすべて移転させられたものの、1990年代以降の政治的混乱の時期に住民が帰還しており現在では学校、保健施設等も建設されていることに加え、希少種等も存在せず、保護区としての位置づけは実

際上失っているとのことであった。

現地踏査を通じても同地域が1号線及び17号線として既が開発されているとともに周辺部には断続的に集落が存在しており、実態上保護区ではない旨が確認できている。



ケラン国立公園内の住居



ケラン国立公園内の住居



ケラン国立公園内の綿花畑

(2) 法制度

法制度については2011年12月に「トーゴ共和国マリタイム州及びサバネス州村落給水計画準備調査(その2)」³をベースとして、公共事業省環境局に運輸交通インフラ事業実施に関連する法律及び実施の際の手続きについてヒアリングを行い、同調査結果から法制度及び手続きの変更はないことが確認された。主要事項は次の点である。

1) 環境法 (Loi N°2008-005) (2008年5月制定)

トーゴ国の土、海、水、空気などのグローバルな環境管理に関する法的なフレームを定める法律で、主たる目的は次のとおりである。

- ・環境の耐久性を維持管理する。
- ・全国民に生態的健康とバランスのとれた生活環境を無償で与える。
- ・現世代及び将来世代のために天然資源の理性的かつ耐久性のある管理状態をつくる。
- ・あらゆる汚染や損害に対抗し天然資源を増大させるために、環境をあらゆる悪化から管理、

³ 「トーゴ共和国マリタイム州及びサバネス州村落給水計画準備調査(その2)」(先行公表版) <http://staffopac.jica.go.jp/images/report/P1000000736.html> (2012年5月2日アクセス)

保護する基本的な原則を策定する。

- ・周辺環境に関して国民の生活条件を改善させる。

2) 政令 (Décret N°2006-58/PR)

環境影響評価調査 (Environmental Impact Assessment : EIA) を実施する事業を指定する政令。

3) 省令 (ArrêtéN°013/MERF)

EIAガイドラインで、EIAの手順、方法に関する規定である。

- a) 環境森林資源省環境局によるEIAのプロセスに関するオリエンテーション
- b) スポンサーによるIEEの調査結果を含む事業概要書の提出及びプレゼンテーション
- c) EIAに関するTORの評価と効力化
- d) EIAのTORの評価は15日以内、効力化についてはEIAの難易度により異なり30~45日と規定されているが、15日間の延長が認められている。
- e) 事業者または登録コンサルタントによるEIA報告書の評価
- f) EIA報告書の受理及び評価
 - ・事業に関する住民の意見収集のための公聴または調査
 - ・省令に規定された審査委員会のプロジェクトサイト視察及びEIA報告書の評価ワークショップの開催
 - ・審査委員会による技術的な意見により定められた観察・観測を報告書に加えた最終報告書の評価
 - ・環境森林資源省環境局による最終報告書の解析
報告書の解析は30日以内に行い、その結果を大臣に報告すると規定されている。環境森林資源大臣による環境認証の発行大臣が最終報告書を受理してから15日以内と規定されている。

4) 省令 (ArrêtéN°018/MERF)

3) の実施細則。EIAは環境森林資源省環境局の環境社会配慮部門 (Division Etudes d'Impacts et Audits Environnementaux) の所管である。初期環境調査レベルの調査 (EIE simplifiée : IEE) 及びフルスケールEIA (EIE approfondie) は環境局の登録コンサルタントに委託し実施される。

(3) カテゴリ

本プロジェクトは、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」(2010年4月公布) 上、セクター特性、事業特性及び地域特性にかんがみて、環境への望ましくない影響が重大でないと判断されるためカテゴリBに相当する。

ただし、具体的なF/S案件が決定次第その内容によってはカテゴリ変更を行うこととする。

(4) スコーピング

本件調査では以下のとおり環境・社会面への影響のスクーピングを実施した。ただし、これらはサンプル調査の結果であり、トーゴ国の所管政府機関によって承認されたものではないので、本格調査実施時には改めての実施が必要である。

項目		レベル	理由
1 許 認 可 ・ 説 明	(1) 許 認 可 ・ 説 明	(a) 環境アセスメント報告書（EIAレポート）等は作成済みか。	— F/S決定後必要に応じて実施する。
		(b) EIAレポート等は当該国政府により承認されているか。	— F/S決定後必要に応じて実施する。
		(c) EIAレポート等の承認は付帯条件を伴うか。付帯条件がある場合は、その条件は満たされるか。	— F/S決定後必要に応じて実施する。
		(d) 上記以外に、必要な場合には現地の所管官庁からの環境に関する許認可は取得済みか。	— F/S決定後必要に応じて実施する。
	(2) 現 地 ス テ ー ク ホ ル ダ ー へ の 説 明	(a) プロジェクトの内容及び影響について、情報公開を含めて現地ステークホルダーに適切な説明を行い、理解を得ているか。	— F/S決定後必要に応じて実施する。
		(b) 住民等からのコメントを、プロジェクト内容に反映させたか。	— F/S決定後必要に応じて実施する。
	(3) 代 替 案 の 検 討	(a) プロジェクト計画の複数の代替案は（検討の際、環境・社会に係る項目も含めて）検討されているか。	— 調査実施過程で検討する。
2 汚 染 対 策	(1) 大 気 質	(a) 対象となるインフラ施設及び付帯設備等から排出される大気汚染物質（硫酸酸化物（SOx）、窒素酸化物（NOx）、媒じん等）は当該国の排出基準、環境基準等と整合するか。大気質に対する対策はとられるか。	D F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(b) 宿泊施設等での電源・熱源は排出係数（二酸化炭素、窒素酸化物、硫酸酸化物等）が小さい燃料を採用しているか。	D F/S決定後必要に応じて対策をとる。
	(2) 水 質	(a) インフラ施設及び付帯設備等からの排水または浸出水は当該国の排出基準、環境基準等と整合するか。	D F/S決定後必要に応じて対策をとる。
	(3) 廃 棄 物	(a) インフラ施設及び付帯設備からの廃棄物は当該国の規定に従って適切に処理・処分されるか。	C F/S決定後必要に応じて対策をとる。
	(4) 汚 染 土 壌	(a) インフラ施設及び付帯設備からの排水、浸出水等により、土壌・地下水を汚染しない対策がなされるか。	C F/S決定後必要に応じて対策をとる。
	(5) 騒 音 ・ 振 動	(a) 騒音、振動は当該国の基準等と整合するか。	C F/S決定後必要に応じて対策をとる。

	(6) 地盤沈下	(a) 大量の地下水汲み上げを行う場合、地盤沈下が生じる恐れがあるか。	D	地下水事業は想定しない。
	(7) 悪臭	(a) 悪臭源はあるか。悪臭防止の対策はとられるか。	D	F/S決定後必要に応じて実施する。
3 自然環境	(1) 保護区	(a) サイトは当該国の法律・国際条約等に定められた保護区内に立地するか。プロジェクトが保護区に影響を与えるか。	D	立地しない。影響も与えない。
	(2) 生態系	(a) サイトは原生林、熱帯の自然林、生態学的に重要な生息地（珊瑚礁、マングローブ湿地、干潟等）を含むか。	D	含まない。
		(b) サイトは当該国の法律・国際条約等で保護が必要とされる貴重種の生息地を含むか。	D	含まない。
		(c) 生態系への重大な影響が懸念される場合、生態系への影響を減らす対策はなされるか。	D	対象外
		(d) プロジェクトによる水利用（地表水、地下水）が、河川等の水域環境に影響を及ぼすか。水生生物等への影響を減らす対策はなされるか。	D	対象外
	(3) 水象	(a) プロジェクトによる水系の変化に伴い、地表水・地下水の流れに悪影響を及ぼすか。	D	対象外
(4) 地形・地質	(a) プロジェクトにより、サイト及び周辺の地形・地質構造が大規模に改変されるか。	D	対象外	
4 社会配慮	(1) 住民移転	(a) プロジェクトの実施に伴い非自発的住民移転は生じるか。生じる場合は、移転による影響を最小限とする努力がなされるか。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(b) 移転する住民に対し、移転前に補償・生活再建対策に関する適切な説明が行われるか。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(c) 住民移転のための調査がなされ、再取得価格による補償、移転後の生活基盤の回復を含む移転計画が立てられるか。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(d) 補償金の支払いは移転前に行われるか。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(e) 補償方針は文書で策定されているか。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。

	(f) 移転住民のうち特に女性、子供、老人、貧困層、少数民族・先住民族等の社会的弱者に適切な配慮がなされた計画か。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
	(g) 移転住民について移転前の合意は得られるか。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
	(h) 住民移転を適切に実施するための体制は整えられるか。十分な実施能力と予算措置が講じられるか。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
	(i) 移転による影響のモニタリングが計画されるか。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
	(j) 苦情処理の仕組みが構築されているか。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
(2) 生活・生計	(a) プロジェクトによる住民の生活への悪影響が生じるか。必要な場合は影響を緩和する配慮が行われるか。	D	対象外
(3) 文化遺産	(a) 特に配慮すべき景観が存在する場合、それに対し悪影響を及ぼすか。影響がある場合には必要な対策はとられるか。	D	対象外
	(b) 大規模な宿泊施設や建築物の高層化によって景観が損なわれる恐れがあるか。	D	対象外
(4) 景観	(a) 特に配慮すべき景観が存在する場合、それに対し悪影響を及ぼすか。影響がある場合には必要な対策はとられるか。	D	対象外
	(b) 大規模な宿泊施設や建築物の高層化によって景観が損なわれる恐れがあるか。	D	対象外
(5) 少数民族、先住民族	(a) 少数民族、先住民族の文化、生活様式への影響を軽減する配慮がなされているか。	D	対象外
	(b) 少数民族、先住民族の土地及び資源に関する諸権利は尊重されるか。	D	対象外
(6) 労働環境	(a) プロジェクトにおいて遵守すべき当該国の労働環境に関する法律が守られるか。	D	対象外
	(b) 労働災害防止に係る安全設備の設置、有害物質の管理等、プロジェクト関係者へのハード面での安全配慮が措置されるか。	D	対象外
	(c) 安全衛生計画の策定や作業員等に対する安全教育（交通安全や公衆衛生を含む）の実施等、プロジェクト関係者へのソフト面での対応が計画・実施されるか。	D	対象外

		(d) プロジェクトに関する警備要員が、プロジェクト関係者・地域住民の安全を侵害することのないよう、適切な措置が講じられるか。	D	対象外
5 その 他	(1) 工事中 の影響	(a) 工事中の汚染（騒音、振動、濁水、粉じん、排ガス、廃棄物等）に対して緩和策が用意されるか。	D	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(b) 工事により自然環境（生態系）に悪影響を及ぼすか。また、影響に対する緩和策が用意されるか。	D	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(c) 工事により社会環境に悪影響を及ぼすか。また、影響に対する緩和策が用意されるか。	D	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
	(2) モニタ リング	(a) 上記の環境項目のうち、影響が考えられる項目に対して、事業者のモニタリングが計画・実施されるか。	D	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(b) 当該計画の項目、方法、頻度等はそのように定められているか。	D	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(c) 事業者のモニタリング体制（組織、人員、機材、予算等とそれらの継続性）は確立されるか。	D	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(d) 事業者から所管官庁等への報告の方法、頻度等は規定されているか。	D	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
6 留意 点	(1) 他の 環境 チェッ ク	(a) 必要な場合、道路、鉄道、橋梁に係るチェックリストの該当チェック事項も追加して評価すること（インフラ施設に関連して、アクセス道路等が設置される場合等）。	D	F/S決定後必要に応じて対策をとる。
		(b) 電話線敷設、鉄塔、海底ケーブル等については、必要に応じて、送変電・配電に係るチェックリストの該当チェック事項も追加して評価すること。	-	対象外
	(2) 環境 チェッ ク使 用上 の注 意	(a) 必要な場合には、越境または地球規模の環境問題への影響も確認する（廃棄物の越境処理、酸性雨、オゾン層破壊、地球温暖化の問題に係る要素が考えられる場合等）。	C	F/S決定後必要に応じて対策をとる。

A：重大な影響が見込まれる。
B：ある程度の影響はあると見込まれる。
C：不明（具体的または詳細な状況を確認する必要がある）
D：悪影響はほとんどないものと見込まれる。EIAの必要性はないと判断される。

2-4 ローカルコンサルタント

ローカルコンサルタントについては、公共事業省より登録業者のうち、一定規模以上の受注実績のある優良業者を以下のとおり紹介を受けている。ロメ市内道路、1号線の維持管理、1号線のF/S等ローカルコンサルタントが多く受注しており、本業務においても現地再委託についてはトーゴ国のコンサルタント活用が可能であると考えられる。

DECO	Avenue du 30 Août, Tokoin Cassablanca ; B.P. : 20 311 LOME – TOGO Tél. : (228) 23 36 01 20/21/22 20 31 30 Cel. : (228) 90 04 48 57 E-mail : deco_ic@cafe.tg DIRECTEUR : Paul AKOUNONA
AZ CONSULT	05 B.P. 384 Lomé 05 Tel : (228) 234 63 36/230 47 78 Cel. : (228) 90 04 21 88 email : azc.azconsult@yahoo.fr DIRECTEUR : Komi GBATI
TPI	07 B.P. 13 448 LOME-TOGO Tél. : (228) 22 34 09 67 Cel. : (228) 90 04 20 89 email : Jules_akagbe@yahoo.fr DIRECTEUR : Jules AKAGBE
BETIA	B.P. 30 832 LOME-TOGO Tél. : (228) 22 36 77 75 / 22 32 35 50 Cél. : (228) 90 14 24 90 E-mail : betia.togo@yahoo.fr DIRECTEUR : Kêdjèssi DJOBO ALI
ETECC	B.P. : 4486 LOME – TOGO Tél. : (228) 22 21 82 83 Cel. : 90 04 30 83 E-mail : etecc@laposte.tg DIRECTEUR : Kangni FOLLY-BEBE

第3章 事前評価

3-1 案件名

トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査

3-2 協力概要

(1) 案件名

トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査

(2) 協力概要

1) 事業の目的

トーゴ回廊に係る整備計画を策定し、そのうち優先度が高いプロジェクトのF/Sを実施する。

(3) 調査期間

2012年8月～2013年9月（14カ月間）

(4) 総調査費用

約4億円

(5) 協力相手先機関

運輸省、公共事業省

(6) 計画の対象（対象分野、対象規模等）

1) 対象分野：公共・公益事業（運輸交通）

2) 対象規模：トーゴ回廊全体

a) ソフト面：車両関連、通関関連、国際輸送、交通安全等

b) ハード面：港湾（ロメ港）、道路・橋梁；トーゴ回廊約2,100km（国道1号線及び国道1号線につながるUEMOA回廊として指定される重要な支線）⁴、鉄道〔ロメーブリタ間（277km）〕、回廊（回廊都市、ドライポート等）

3-3 協力の必要性・位置づけ

(1) 現状及び問題点

トーゴ回廊はトーゴ国南端に位置するロメ港から北端に位置するブルキナファソ国境のシンカセまでの道路、鉄道、橋梁、ドライポート、国境の通関を含む667kmに及ぶ回廊でトーゴ国の開発及び地域経済にとって高いポテンシャルを有している。

トーゴ国は1980年代以降の一次産品価格の下落による経済停滞及び1993年以降の政治的混乱によって、政府による開発や諸外国による支援がなされずにきた結果、天然資源の輸出以外は際立った産業もなく、1人当たりGNI 490米ドル（2009年）、人間開発指数は169カ国中162

⁴ 詳細は調査を通じて精査する。

位（2010年）にみられるとおりの低開発状態を余儀なくされている。

西アフリカでは地域共同体のUEMOAが中心となり域内の物流促進のための施策を進めており、2001年には域内統一プログラムを通じた各国の運輸及びインフラ開発セクター戦略の調和化を図ることを目的に11の整備優先回廊を指定し、ハード・ソフト双方の整備を進めており、ブルキナファソ、マリ、ニジェールといった内陸国に物資を供給するトーゴ回廊はこの優先回廊のひとつとして指定されている。

トーゴ回廊の有するポテンシャルから、援助が再開されて以降これまでにBADによる国道1号線の改修や調査の実施、BOADによるロメ港の拡張整備、UEMOAによる国道1号線のF/S、BID等による1号線及び17号線の整備が個別に実施されてきてはいる。しかしながら、同回廊全体の分析と開発戦略・計画の検討が十分になされていない状況下では各事業が十分に連携されず、相乗効果を発揮できずにいる。

開発資金が限られたなか、トーゴ回廊を効率的・効果的に開発するために一連の事業・計画を整理し、不足部分を補った整備計画の作成がトーゴ国開発、地域物流の観点からも喫緊の課題となっている。

（2）相手国政府国家政策上の位置づけ

以下1）～3）のとおりにトーゴ国が定める回廊開発のための方針、戦略に対し、本プロジェクトを通じて具体的な実現指針を提供できる。

1）大統領の方針

国民議会選挙が実施された2007年12月以降、大統領は開発着手に際しての最重要課題として「港湾立国」すなわちトーゴ回廊を活用した物流による経済成長を掲げている。

2）“Sector Profile and Investment Opportunities”

内陸国へのゲートウェイ提供、大深水のロメ港、ロジスティクスを同国の強みとして掲げている。

3）貧困削減戦略ペーパー 2011-2015（PRSP）

ロメ港を活用した経済の再活性化による経済成長の達成を主要課題としている。

（3）他国機関の関連事業との整合性

1）BAD

国別戦略ペーパーにおいてトーゴ国の運輸セクターのリーディングドナーになることを掲げるとともに、2011年12月に調査を実施し、国道1号線の改修、支線の整備、運輸交通マスタープラン策定等への融資を決定している。

本調査では、BADをJCCのオブザーバーとし、BADが実施する事業内容を十分に反映させる実施体制を採用している。

2）UEMOA

国道1号線のF/S実施中であり、交通量調査、道路インベントリ等を適宜取り入れて本整備計画内容に反映させる。またBADによる融資事業のうち、複数国に係る事業についてはUEMOAが施主代理機関として調整を担っていることから、本事業実施にあたり緊密に情報共有を行う。UEMOAもBAD同様にJCCのオブザーバーとし、UEMOAが実施する事業内容を十分に反映させる実施体制を採用している。

(4) わが国援助政策との関連、JICA国別事業実施計画上の位置づけ

わが国はトーゴ国がPRSPに掲げる4つの戦略的機軸のうち、特に持続的成長のための基盤強化と人的資源の育成を中心に協力を行うこととしている。これを受け対トーゴ国事業展開計画では、経済再活性化プログラムを挙げ、ロメ港を活用した経済の再活性化による経済成長の達成を主要課題としており、本調査は同方針に一致する。

3-4 協力の枠組み

(1) 調査項目

1) 調査対象地域の現状調査

- a) 社会経済状況分析
- b) 地域におけるロジスティクス回廊の現状及び分析
- c) トーゴ回廊の現状及び分析

2) トーゴ回廊開発計画の策定

- a) 主要課題の抽出
- b) 2025年を目標年次とした開発ビジョンの設定
- c) 既存計画及び事業のポジショニング
- d) 総合的な開発戦略の策定
- e) 制度整備計画の提案
- f) インフラ整備計画の提案（目標年次2025及び2018）

3) 優先事業の整備計画（F/S）の策定

- a) 優先事業の抽出（ショートリストの作成、F/S対象事業の選定）
- b) 自然条件調査
- c) 概略設計
- d) 概略工費の算出
- e) 財務経済分析
- f) 工程計画の策定
- g) 維持管理運営計画の策定
- h) 環境社会配慮調査の実施
- i) 実施計画の策定

3-5 評価及び提言

(1) アウトプット（成果）

- 1) 2025年を目標年次としたトーゴ回廊開発計画が策定される。
- 2) 短期的優先プロジェクトに係るF/S（ハード・ソフト双方を含む）が実施される。
- 3) 調査及びF/S結果が開発パートナー（ドナー等）に広く周知される。
- 4) 開発計画の策定及びF/Sの実施を通じ、C/Pの計画策定・事業実施能力が向上する。

(2) インプット（投入）：以下の投入による調査の実施

1) コンサルタント（分野／人数）

総括／回廊計画、広域物流／物流諸制度／通関／物流情報システム、交通量解析、物流調

査／需要予測、鉄道計画、港湾計画、道路／橋梁計画、道路管理システム、物流施設計画、自然条件調査、施工計画・積算、経済・財務分析、環境社会配慮、回廊計画補助／業務調整

2) 研修員受入れ

本邦研修及び現地国内研修

3-6 協力終了後に達成が期待される目標

(1) 提案計画の活用目標

- 1) 調査により策定される開発計画が、トーゴ国政府の回廊整備計画として取り入れられる。
- 2) 本調査でF/Sを実施したプロジェクトが事業化される。

(2) 活用による達成目標

整備計画のうち優先度の高い事業が実施され、トーゴ回廊の物流が促進される。

3-7 外部要因

(1) 協力相手国内の事情

- 1) 政策的要因：大統領によるイニシアティブの下、港湾立国政策及びUEMOAによる広域物流促進のための政策が継続される。
- 2) 経済的要因：船会社等によるロメ港に対する投資が継続される。
- 3) 社会的要因：治安が悪化しない。

(2) 関連プロジェクトの遅れ

現地調査中の「中西部アフリカ地域 交通量調査」における交通量調査の大幅な遅れが生じないこと。

3-8 貧困・ジェンダー・環境等への配慮

(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」（2004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。

(3) 環境許認可

協力準備調査にて確認

(4) 汚染対策

協力準備調査にて確認

- (5) 自然環境面
協力準備調査にて確認
- (6) 社会環境面
協力準備調査にて確認
- (7) その他・モニタリング
協力準備調査にて確認

3-9 過去の類似案件からの教訓の活用

- (1) 他ドナーの融資審査を念頭に置いた開発計画策定及びF/Sの実施
策定された開発計画が開発パートナーによって採用されるようデータ収集及び論理構成を丁寧に行う。交通量調査を本調査で独自に実施するとともに、実施中の中西部アフリカ地域交通量調査による域内交通量結果も取り込む内容とする。
- (2) BADによる「運輸交通セクターマスタープラン」との調整
トーゴ国政府はBADによる「運輸交通セクターマスタープラン」を上位計画、本プロジェクトをその下位にある具体的な計画と位置づけているため、同マスタープランと齟齬がないよう、十分に調整を行う。
- (3) アジア（特に大メコンサブリージョン）における回廊開発の経験の活用
UEMOA圏内同様に地域統合を進めるなかで回廊整備を実施している大メコンサブリージョンの経験を参考にロジスティクスとそれに絡む都市の整備及び回廊の支線整備を視野に入れる。
- (4) インクルーシブな成長も取り込んだ広域交通網
主要幹線である1号線のみではなく、支線を調査対象とすることで、トーゴ国内のインクルーシブな成長に資する開発計画を策定する。

3-10 今後の評価計画

- (1) 事後評価に用いる指標
 - 1) 活用の進捗度
 - ・トーゴ国政府により本調査による開発計画が承認される。
 - ・本調査で優先度が高いとされた事業がわが国及び他ドナーにより実施される。
 - 2) 活用による達成目標の指標
トーゴ回廊における交通量の増加（ベースラインは調査中の交通量調査において把握する）
- (2) 上記1)及び2)を評価する方法及び時期
調査終了後3年目以降に事後評価を実施

第4章 本格プロジェクトへの提言

4-1 実施上の留意点

(1) トーゴ政府との密接なコミュニケーションの確保

トーゴは「失われた15年」と位置づける1993年以降の政治的混乱から2007年までの期間、開発支援をほとんど受けてこずにおり、本プロジェクトに対する期待は大統領を筆頭に極めて高く、本調査結果を「港湾立国」を実現するため具体的な計画として国家計画の一部として位置づけることとしている。

したがって、本調査の成果は開発・整備計画の策定ではあるものの、技術協力であることを十分考慮し、コンサルタントはトーゴ側と日々のコミュニケーションを良好に保ち、常に調整を図りながら、先方の意向を十分踏まえた開発・整備計画の策定に形成に努めること。

また人材育成に対する期待も高いことから開発・整備計画策定のためのコンサルティングサービスに加え、技術移転のための取り組みを強化する。

(2) トーゴ側の実施体制について

本プロジェクトは要請元である運輸省をプロジェクト責任者とし、公共事業省を副責任者と位置づけており、プロジェクトではこれらの省と連携して実施する（付属資料1. R/Dのp.5を参照）。

ただし、既述のとおり、本プロジェクトに対してはトーゴ政権上層部における関心が極めて高いため、全体の調整役及び助言役として大統領府技術顧問と定期的に情報共有を行い、意見を調査結果に反映させる。

(3) トーゴ回廊をみる視点

これまでの調査を通じ、トーゴ政府及びJICAは今回廊開発の妥当性として次の3点に着目しているところ、プロジェクトはこれらのポテンシャルが最大限に発揮されるよう開発・整備計画を策定する。

1) トーゴ国の最も重要な開発軸としての役割

トーゴ回廊は南北に長いトーゴ国内を縦断しており、東西への広がりには1号線からそれぞれ50km程度であり、トーゴ回廊の発展そのものが国内の生産・消費活動の先導、ロジスティクスの活発化に直結する地形条件にある。したがって、トーゴ回廊の開発そのものがトーゴの国家開発に重要な役割を果たすという点。

2) 地域統合を促進する役割

トーゴ回廊はブルキナファソ、マリ、ニジェールといった背後圏へのゲートウェイを提供しており、今回廊インフラ（道路、港湾、その他施設）の整備、越境交通協定等のロジスティクス機能の強化によって、地域統合を加速化させることができるという点。

3) 西アフリカにおけるハブ港となる可能性があること

現在ギニア湾岸ではコトヌー港、テマ港、アビジャン港等複数の同規模の港湾から内陸国に対してトランジット貿易を行っている。そのなかでもロメ港は大深水の天然の良港という自然条件を有している点。また、比較的安定した政治情勢にかんがみてMediterranean Shipping Companyが同地域におけるハブ港として位置づけ、地域の中心港として開発を計画しているた

め、今後、著しい貨物量の増加が期待される点。

(4) 開発パートナーとの連携、調整及び周知

トーゴ回廊に関しては2007年の支援再開後からBAD、UEMOA、BOAD、BID等が個別に事業を展開している〔具体的な事業は付属資料1. R/DのAppendix 2 (Other Points Discussed) に明記〕。

とりわけBADが国別開発戦略ペーパーを作成し、トーゴ国における運輸交通セクターのリーディングドナーとなることを明示するとともに、2011年12月にはトーゴ国政府とAid Memoireを締結し、1号線の改修、支線の改修、運輸交通セクター戦略の策定といった事業の実施を決定しており、既に約100億円近い融資も決定されている点は第2章で述べたとおりである。

したがって、開発パートナーが本プロジェクトのF/Sを融資対象プロジェクトとして検討、採択しやすいよう情報収集及び戦略策定において、随時ドナーからの情報収集、連携、周知を行い、調査結果が生かされるよう努める。

(5) 本プロジェクトの独自性

(4) のとおり、複数の開発パートナーが運輸交通セクターに対する支援を実施するなかで、トーゴ政府が本プロジェクトに期待する独自性は以下の4点に整理される。したがって、本プロジェクト実施に際しては十分これらを反映させることが重要である。

1) 他回廊との比較によりトーゴ回廊の強みを見だし、生かすこと

現在調査実施中の「中西部アフリカ内陸国及び周辺国主要国際港湾所在国を結ぶ国際回廊の交通における情報収集・確認調査」(以下、中西部アフリカ交通量調査)では中西部仏語圏アフリカ内陸国と主要国際港(ダカール港、アビジャン港、ロメ港、コトヌー港及びテマ港)を結ぶ国際回廊道路及びダカール・バマコ間南北回廊道路の主要地点における以下の各種交通・物流実態に関する各種データが把握・整理される予定である。

したがって、本調査結果を十分活用し他回廊との比較の視点からトーゴ回廊の優位性を分析し、それらを伸ばすような計画策定を行うこと。

2) 支線を含むことによってインクルーシブな発展に寄与すること

2012年4月の詳細計画策定調査時において「トーゴ回廊」に係る明確な定義はないものの、UEMOAが整備優先回廊CU9として位置づけているのは、1号線のみであり、他開発パートナーの事業も1号線上に集中している。

一方、本プロジェクトにおいてはアジアでの経験等を生かし、主要幹線の開発により地方が取り残されることのないよう、また主要幹線の活動を下支えできるよう1号線に接続する主要な支線も調査の対象とする。すなわち、トーゴ国内のインクルーシブな成長に資する開発・整備計画を策定することとする。

具体的な路線としては域内交通を促進するとしてUEMOAが指定する「UEMOA道路」とする(全路線は付属資料1. RDのp.6に記載している)。

3) 回廊都市を構想に入れ、経済回廊化への接近を目指すこと

同様な回廊開発を行ってきたアジアの経験を生かし、トーゴ回廊が経済発展に寄与できるよう回廊都市の整備を開発計画に組み込むこととする。具体的には現行の回廊インフラ開発

プロジェクトや本プロジェクトによる回廊の開発による恩恵によってトーゴが発展し、また整備されたインフラの利用を促進するための投資を引き付けるために、ロジスティクス機能とともに、給水、衛生、宿泊、商業施設といった一定の都市インフラを有し、輸送業者をはじめとするユーザーが快適に事業を展開したり、休息をとったり出来る機能を有する都市の整備計画を提案する。

4) データ及び明確な論理を提供し具体的な事業化に寄与すること

BADによる運輸交通セクター戦略策定は、6カ月程度で交通量等実際の調査を行わずに実施される予定であり、具体的な開発事業を想定した計画ではない上位計画となることを想定している。したがって、本プロジェクトは、大統領からの日本の信頼性の高いマスタープランを活用した開発を進めたいとの意向に示されるとおり、詳細なデータ収集及びデータに裏打ちされた精緻な論理構成によって付加価値を付与する。

(6) 本プロジェクトの構成

本プロジェクトは「開発計画」策定及び「整備計画」策定の2つのフェーズに分けて実施する。

1) 「開発計画」の策定

2018年（中期的）及び2025年（長期的）を目標年とした開発戦略の策定を実施する。

2) 「整備計画」の策定

戦略において抽出されたプロジェクトのうち、緊急に実施が必要かつ開発パートナーの関心が高いプロジェクト2~3件に関し、開発パートナーの融資審査に耐え得る精度のF/Sを実施する。すなわち、開発計画の策定段階で日本による技術協力もしくは資金協力の妥当性が高いプロジェクトが明らかになった場合は、トーゴ国からの要請に基づき本調査とは別途準備調査を実施することとする。

(7) 対象地域の選定について

対象地域は「3-2 協力概要」に示したとおり、現時点ではトーゴ政府が「UEMOA道路」として指定したすべての支線を対象としている。一方で、支線のなかには現状からもポテンシャル面からも明らかに組み込むことが妥当でないと考えられる路線が含まれている可能性があるため、現地調査開始後合理的な説明がつく路線に関しては本調査の対象外とすることが妥当である。

(8) 鉄道分野の取り扱いについて

本プロジェクトはトーゴ回廊を活性化するための具体的な計画を策定する主旨から、港湾、道路及び鉄道を計画策定の対象とするものの、鉄道については現状調査及び開発計画の策定にとどめることが妥当といえる。

これは、基礎情報収集及び詳細計画策定調査を通じて、回廊開発に対する膨大なニーズはあるなかで鉄道に対するプライオリティは低くならざるを得ないと判断されるためであり、BADやUEMOAにおいても鉄道への事業化については慎重な姿勢を示している。

ただし、トーゴ政府としては鉄道の事業化を強く希望しているため、先方に対する説明については十分留意することが必要である。

(9) F/S候補案件について

F/Sの候補案件については以下から2～3案件程度の実施を想定しているが、開発計画フェーズを通じてより適切と考えられる内容がある場合は、調査を通じて提案することとする。

分野	具体的計画
ロメ港	・ 構内道路改修：約10km程度
ロメ近郊の発展	・ 1号線の複線化ツェビエートブレコベ間（22km）
ロジスティクス	・ 1号線改修ソトウボアーカラ（126km） ・ ICD開発（サヘルターミナル及び回廊上2カ所程度）
インクルーシブな開発	・ 17号線上の橋梁 カラ橋：既存コンクリート橋の改修（120m） クモング橋：新規建設（200m） ・ 17号線の改修 Guerin Kouka-1号線合流地点（37km程度） ・ 1号線の利用を促進する支線開発（40km×3本程度）

なお、先方の要請を受けてR/Dには明記したロメ港関連の具体的計画のうち鉱物埠頭の改修及びロジスティクス分野のうち回廊都市に係るF/Sは、現地ニーズはあるものの、他事業との優先順位及び規模感からF/Sに組み込むことは適当ではないと考えられる。

一方で17号線改修については、橋梁を検討対象とする以上接続道路としての検討が不可欠であるため、R/Dにはないものの上記候補に組み込んでいる。

(10) 環境社会配慮

1) 戦略的環境アセスメントの実施

戦略的環境アセスメントの考え方に基づいた代替案の比較検討を行う。具体的には、政策、計画、プログラム等の意思決定にあたり極めて重要な環境社会影響項目とその評価方法を明らかにし、複数ある代替案の環境社会的側面の影響を含む比較検討を行う。

詳細計画策定調査時点では主たるF/Sを想定するコンポーネントは既存施設の改修が中心であること、実施機関環境局へのヒアリングを通じ、調査対象地域が国際協力機構社会配慮ガイドライン（2010年4月公布）に掲げる影響を受けやすい地域に該当しないことが明らかになっているため、環境への望ましくない影響は重大でない判断し、カテゴリBとしている。

ただし、開発計画フェーズにおいて、F/S対象としてカテゴリA相当の対応が必要なことが明らかになった場合はJICAがカテゴリの変更を行う。

2) スコーピングの実施

マスタープラン策定後に、複数のプロジェクトの代替案の比較検討を通じて選定された優先プロジェクトに対しスコーピングを行う。具体的には、優先プロジェクトの環境アセスメントに必要な環境社会影響項目を選定し、調査・予測方法を決定する。

主な調査項目は、以下のとおりである。

a) 政策、計画等の目的・目標の検討

b) 諸制約のなかで目的を達成するための代替案の検討

- c) 政策や計画の内容の検討（開発予測、対策のリスト、ルートや将来の開発区域の地図等）
- d) スコーピング（政策、計画、プログラム等の意思決定にあたり極めて重要な環境社会項目とその評価方法を明らかにすること）の実施
- e) ベースラインとなる環境社会の状況（土地利用、自然環境、先住民族の生活区域、及び経済社会状況等）の確認
- f) 相手国側の環境社会配慮制度・組織の確認
 - ・環境社会配慮（環境影響評価、住民移転、住民参加、情報公開等）に関連する法令や基準等
 - ・「国際協力機構 環境社会配慮ガイドライン」（2010年4月）との乖離
 - ・関係機関の概要
- g) 影響の予測
- h) 影響の評価及び代替案（ゼロオプションを含む）の比較検討（PPPレベル）
- i) 緩和策（回避・最小化・代償）の検討
- j) モニタリング方法の検討
- k) 優先プロジェクトの環境社会配慮項目のスコーピング結果（検討すべき代替案及び重要と思われる環境社会影響項目の範囲並びに予測・評価方法案）の作成
- l) ステークホルダー協議の開催支援（実施目的、参加者、協議内容等）

(11) 雨季の考慮について

トーゴでは南部で4～6月及び9～10月、北部が6～9月が雨季といわれており、調査計画はこの季節変動を十分に考慮して策定する必要がある。

4-2 協力の枠組み

(1) 事前準備（国内作業）

- 1) 関連資料・情報の収集・分析等
- 2) インセプションレポートの作成

(2) 本調査の周知、及びドナーとの調整

- 1) インセプションレポートの説明・協議等
- 2) JICA-UEMOAセミナーの開催（第1回目）

(3) 調査対象地域の現状調査及び分析

- 1) 社会経済状況分析：国及び州レベルでの社会経済状況
- 2) 地域におけるロジスティクス回廊の現状調査及び分析
 - a) UEMOA圏における回廊整備状況
 - b) ギニア湾近隣港湾の現状（アビジャン港、テマ港、コトヌー港）
- 3) トーゴ回廊の現状調査及び分析
 - a) 運輸交通政策（上位計画、関連計画）
 - b) 各交通モードの現状
 - ①整備、計画管理、運営、組織等に関する法律、規則、制度、財源等

- ②実施機関の状況（年間計画、組織体制、保有施設、運営・維持管理等）
- ③コンセッション契約、建設基準、交通量調査等の関連情報
- ④トーゴ国によるプロジェクト情報
- ⑤開発パートナーによるプロジェクト情報
- ⑥関連施設及び交通サービスのインベントリ調査（現地再委託を認める）

c) 物流

- ①施設〔内陸コンテナデポ（Inland Container Depot : ICD）等〕
- ②サービス（回廊都市の現状等）
- ③物流業者、鉄道などのサービスプロバイダーの現状及び問題点・課題を把握する。

d) 交通実態調査

- ①目的
- ②交通実態調査の実施に際しての留意事項
 - ・統計的信頼性の確保
 - ・中西部アフリカ地域交通量調査結果の活用
 - ・UEMOAによる国道1号線F/S調査結果の活用
- ③仕様
 - ・既存データの収集と分析
 - ・需要予測手法の検討及びゾーニングの検討
 - ・現地調査によるトーゴ回廊の交通・物流量の把握
 - 調査計画の立案
 - 交通・物流実態調査の実施
 - 物流関連企業調査
 - ・現況OD表の作成

4) トーゴ回廊の競争力分析

(4) トーゴロジスティクス回廊開発計画の策定

- 1) 主要課題の抽出
- 2) 開発ビジョンの設定
- 3) 将来交通量需要予測
 - a) 社会経済フレームワークの設定
 - b) 将来交通需要予測
- 4) 既存計画及び事業のポジショニング
- 5) 総合的な開発戦略の策定
- 6) 制度整備計画の提案
 - a) UEMOAによる「インフラ及び道路セクターに係る域内行動計画（Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routiers : PACITR）」の概要及び進捗状況を整理する。
 - b) 制度整備計画の提案
- 7) インフラ整備計画の提案
 - a) ロメ港整備計画

- b) 道路整備計画
 - c) 鉄道整備計画
 - d) 物流施設計画
 - 8) 評価
 - 9) 環境社会配慮
 - 10) 事業計画のための実施体制の提案
 - 11) 段階的実行計画の作成
 - 12) 中期的行動計画（2018年）の作成
 - 13) 本邦研修の実施
 - a) C/P研修の実施
 - b) 課題別研修の上乗せ
 - 14) インテリムレポートの提出
 - 15) JICA-UEMOAセミナーの開催（第2回目）
- (5) 優先事業の整備計画（F/S）の実施
- 1) 優先プロジェクトの特定
 - 2) 補足調査の実施
 - 3) 概略設計
 - 4) 概略工費の算出
 - 5) 財務経済分析
 - 6) 工程計画の策定
 - 7) 維持管理運営計画の策定
 - 8) 環境社会配慮調査の実施
 - 9) 実施計画の策定
- (6) 評価及び提言
- 1) ドラフトファイナルレポートの提出
 - 2) 先方政府内調整
 - 3) ファイナルレポートの作成
 - 4) JICA-UEMOAセミナーの開催（第3回目）

付 属 資 料

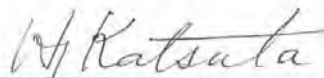
1. 討議議事録 (R/D) 英・仏
2. 議事録

RECORD OF DISCUSSIONS
ON
THE PROJECT FOR
THE STUDY ON TOGO LOGISTICS CORRIDOR DEVELOPMENT
IN
REPUBLIC OF TOGO
AGREED UPON BETWEEN
MINISTRY OF TRANSPORT,
MINISTRY OF PUBLIC WORKS
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

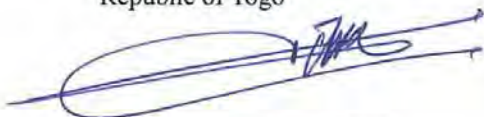
Lomé, 11 April 2012



Mawutoe FATONZOUN
Secretary General
Ministry of Transport
Republic of Togo



Hozumi KATSUTA
Leader
Preparatory Survey Mission
Japan International Cooperation Agency



B.Kanfitine TCHEDE ISSA
Director General of Public Works
Ministry of Public Works
Republic of Togo

NA

JK

tk

Based on the memorandum of meetings on the data collection survey mission on the Project for the Study on Togo Logistics Corridor Development (hereinafter referred to as “the Project”) signed on Lomé, 21st November, 2011 between Ministry of Transport (hereinafter referred to as “MoT”), Ministry of Public Works (hereinafter referred to as “MoPW”), Ministry of Foreign Affairs and Cooperation (hereinafter referred to as “MoFAC”) and the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as “JICA”), JICA held a series of discussions with MoT, MoPW, and relevant organizations to develop a detailed plan of the Project.

Both parties agreed the details of the Project and main points discussed as described in the Appendix 1 and the Appendix 2, respectively, and to request their respective governments to proceed with the necessary procedures for implementation of the Project.

Both parties also agreed that MoT and MoPW, the counterparts to JICA, will be responsible for the implementation of the Project in cooperation with JICA, coordinate with other relevant organizations and ensure that the self-reliant operation of the Project is sustained during and after the implementation period of the Project in order to contribute toward social and economic development of Republic of Togo.

The Project will be implemented within the framework of the Note Verbal to be exchanged between the Government of Japan (hereinafter referred to as “GOJ”) and the Government of Togo (“GoT”).

The effectiveness of the record of discussions is subject to the exchange of the Note Verbal by both Governments and the approval of JICA.

Appendix 1: Project Description

Appendix 2: Other Points Discussed

PROJECT DESCRIPTION

I. BACKGROUND

Togo Logistics Corridor has significant potential in economic and social development of Togo and the Region. The 667km corridor, stretching from Port of Lomé-an entrance to Togo to Cinkassé- boarder to Burkina Faso- provides road, bridges, railway, and dry ports as a mainstay of the country.

Restarting full-scale economic development in 2007, Togo declared the policy for “Port-oriented nation” by stimulating both tranship and transit, undermined by the increasing capacity of Port of Lomé.

The Region also targets the same goals. Union Economique et Monétaire d'Ouest Africaine, (hereinafter referred to as “UEMOA”) takes initiatives for promoting smooth regional logistics. As a benchmarking, UEMOA settled on Le Programme d'Actions Communautaire des Infrastructures et Transports Routiers de l'UEMOA hereinafter referred to as “PACITR”) to coordinate and harmonize the strategies for development of transport sector in all member nations, then designated 11 corridors for development priority, which includes this Togo Logistics Corridor.

Those intrinsic potentials drove Togo to request GoJ for Technical Cooperation for Development Planning “Project for modernization and development of Transport Sector” to harmonize all the development projects and plans under one umbrella to achieve the effective and efficient modernization and development of the country.

II. OUTLINE OF THE PROJECT

1. Title of the Project

The Project for the Study on Togo Logistics Corridor Development

2. Expected Goals which will be attained after the Project Completion

(1) Goal of the Proposed Plan

- a. The Plan will be integrated as national development policies in Togo
- b. Outputs of the Project will be budgeted by GoT and development partners.

(2) Goal which will be attained by utilizing the Proposed Plan

The smoothness of logistics corridor will be strengthened by implementing some of the prioritized projects proposed by the Project.

3. Outputs

- (1) The development plan, which targets 2025, will be drafted.
- (2) Feasibility Studies will be done for prioritized projects.
- (3) The result of development study and the feasibility studies will be shared among development partners.
- (4) The capacity of MoT and MoPW for planning and implementing transport-related projects will be improved.

4. Activities

- (1) Review and analysis of the current situation
 - a. Review of social economic situation
 - b. Review of current situation in regional logistics corridors
 - c. Review of current situation in Togo Logistics Corridor
- (2) Formulation of Development Plan of Lome Logistics Corridor

- a. Identification of issues
- b. Visioning (Target year 2025)
- c. Positioning of existing projects and development plans
- d. Preparation of comprehensive development strategy
- e. Preparation of institutional development plan
- f. Preparation of physical infrastructure development plan (target 2018 and 2025)
- (3) Implementation of feasibility studies for the prioritized projects
 - a. Shortlisting of the projects
 - b. Natural condition survey
 - c. Preliminary design
 - d. Preliminary cost estimation
 - e. Cost-benefit analysis
 - f. Scheduling
 - g. Operation and maintenance plan
 - h. Environmental and Social considerations
 - i. Finalize planning
- (4) Overall Evaluation and Recommendations

5. Input

(1) Input by JICA

- a. Dispatch of missions
 - Assignment of members of missions
 - b. Trainings in both Togo and in Japan
 - Training in Japan will target decision-making level. The exact number of trainees and location will be discussed
- Input other than indicated above will be determined through mutual consultations between JICA and MoT and MoPW during the implementation of the Project, if necessary.

(2) Input by MoT/MoPW

MoT/MoPW will take necessary measures to provide at its own expenses:

- a. Services of MoT//MoPW's counterpart personnel and administrative personnel as referred to in II-6
- b. Suitable office spaces with necessary equipment ;
- c. Information as well as support in obtaining medical services
- d. Credentials or identification cards;
- e. Available data (including maps and photographs) and information related to the Project;
- f. Running expenses necessary for the implementation of the Project ;
 - Major expenses would be ; utility expenses in office and fuels for vehicle. JICA cannot provide any salary or allowances with any counterparts.
- g. Necessary arrangements to members of the JICA missions for the remittance as well as utilization of the funds introduced into Togo from Japan in connection with the implementation of the Project, if any necessity arises.

6. Implementation Structure

The Project organization chart is shown below.. The roles and assignments of relevant organizations are as follows:

MF

4
TM

HK

(1) Counterpart

(a) Project Director
Secretary General, MoT

(b) Vice Project Director
Director General of Public Works, MoPW

(c) Project Advisor
See Appendix 2

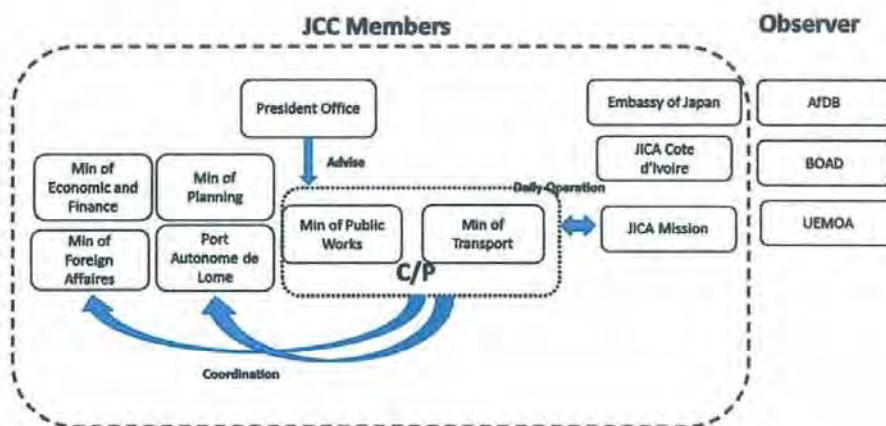
(d) Person in charge
Togolese side agreed to assign due counterpart upon the receipt of the list of experts by Japanese Side

(2) Members of JICA Missions

The Members of JICA Missions will give necessary technical guidance, advices and recommendations to MoT and MoPW on any matters pertaining to the implementation of the Project.

(3) Joint Coordinating Committee

Joint Coordinating Committee (hereinafter referred to as "JCC") will be established in order to facilitate inter-organizational coordination. JCC will be held whenever deems it necessary. Tentative JCC members are as mentioned is following picture.



7. Project Site(s) and Beneficiaries

Project Sites and identification of routes are as follows;



Map	NR No.	Origin	Destination	Length (km)
1	NR 1	Lomé	Cinkassé (FBF)	667
2	NR 2	Aflao	Sanvèe Condji (FB)	52
3	NR 14	Aného	Tsévié	85
4	NR7-NR 42	Tsévié	Zolo (FG)	40
5	NR 6	Notsé	Tohoum (FB)	53
6	NR 9-NR5	Notsé	Kpalimé	68
7	NR 33	Agou Gaozépé	Zoukpé (FG)	32
8	NR 11	Kpalimé	Nyivé (FG)	18
9	NR 13	Kpalimé	Tomegbé (FG)	25
10	NR 5	Kpalimé	Atakpamé	103
11	NR 8	Atakpamé	Tohoum (FB)	109
12	NR 15	Atakpamé	Badou (FG)	92
13	NR 10	Nyamassih	Morétan	23
14	NR 27	Langabou	Dikpèléon (FG)	59
15	NR 280	Tchébébé	Bagou	50
16	NR 12	Morétan	Balanka (FG)	102
17	NR. 14	Sokodé	Kambolé (FB)	64
18	NR. 17	Sokodé	Sansané-Mango	170
19	NR. 19	Kara	Ouaké (FB)	86
20	NR. 16	Kara	Kemerida (FG)	35
21	NR. 21	Tchitchao	Kandé	65
22	NR. 24	Galangachi	Mandouri (FB)	98
23	NR. 28	Dapaong	Nayaga (FBF)	60
24	N/A	Dapaong	Warkambou (FG)	21
Total				2177

MA

6
The

AK

- (3) exempt members of the JICA missions from taxes and any other charges on the equipment, machinery and other material necessary for the implementation of the Project;
- (4) exempt members of the JICA missions from income tax and charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowances paid to them and/or remitted to them from abroad for their services in connection with the implementation of the Project; and
- (5) meet taxes and any other charges on the equipment, machinery and other material, necessary for the implementation of the Project.

3 . MoT/MoPW will report claims to MoFAC, if any arises, against members of the JICA missions resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with, the discharge of their duties in the implementation of the Project, except when such claims arise from gross negligence or wilful misconduct on the part of members of the JICA missions. MoFAC will coordinate those claims.

IV. EVALUATION

JICA will conduct the following evaluations and surveys to mainly verify sustainability and impact of the Project and draw lessons. The MoT and MoPW is required to provide necessary support for them.

1. Ex-post evaluation three (3) years after the project completion
2. Follow-up surveys on necessity basis

V. PROMOTION OF PUBLIC SUPPORT

For the purpose of promoting support for the Project, MoT and MoPW will take appropriate measures to make the Project widely known to the people of Togo.

VI. MUTUAL CONSULTATION

JICA and MoT/MoPW will consult each other whenever any major issues arise in the course of Project implementation.

VII. AMENDMENTS

The Record of Discussions may be amended by the minutes of meetings between JICA and MoT/MoPW.

The minutes of meetings will be signed by authorized persons of each side who may be different from the signers of the record of discussions.

OTHER POINTS DISCUSSED

1. Title of the Project

The Team proposed title of the project be changed as “the Project for the Study on Togo Logistics Corridor Development”, and the Togolese side agreed.

2. Role of the Project

2-1. Both sides carefully designed the Project to avoid any duplication with other projects implemented or planned by Togolese side and other development partners. Active and expected Projects areas in the last page.

2-2. Both side shared understandings that this Project will be an “Umbrella” Project to identify the characteristics of existing projects, then re-assemble them under one coherent strategy to develop the corridor efficiently, supplementing insufficient projects.

2-3. Japanese side explained that Feasibility Study shall be the base when requesting budget for GoT or any other development partners

2-4. JICA explained that if any project is identified, suitable to Japanese ODA in the course of implementation, the preparatory survey will be launched.

2-5. In completing the Project, Togolese side promised to integrate the results of the Project into the Strategies for National development officially.

3. Coordination mechanism among stakeholders

3-1. Both sides agreed that the Project can benefit from the advices by the office of the President.

3-2. Both sides confirmed that MoT and MoPW will closely cooperate as counterpart of the Project.

3-3. Both sides confirmed that MoT will take initiatives in the situation where any actions from GoT is required.

4. Coordination with other development partners

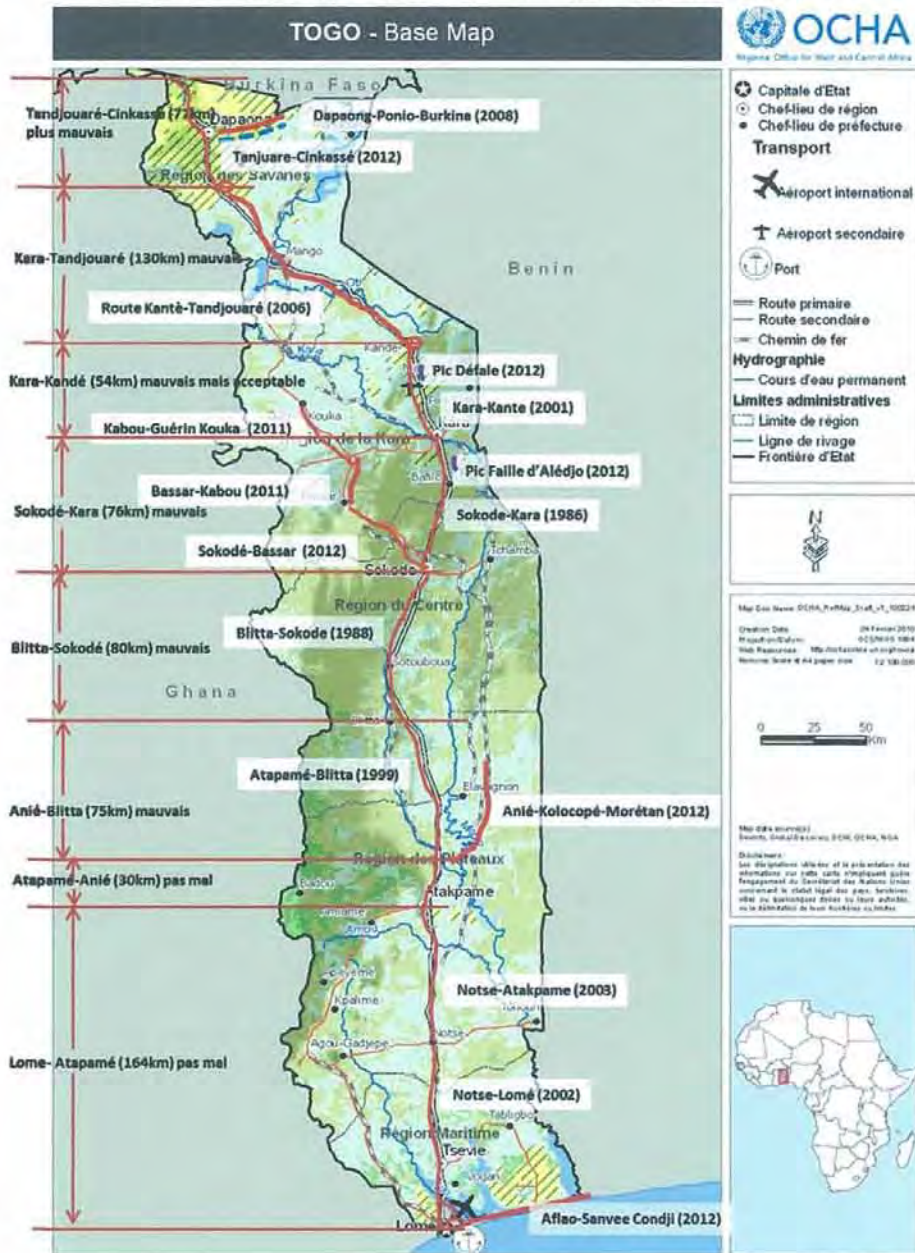
In order to disseminate the output of the Project, both sides assured that JCC will organize periodical seminars in collaboration with UEMOA and JICA: i.e. for Inception Report, Interim Report, and Final Report.

5. Possible Project to be studied its feasibility

Both sides shared understandings that the Project study feasibility for the components as in the list below. Possible projects are due to change depending on the result of the Project.

Sector	Purpose	Projects
Port of Lomé	To facilitate smooth transit	-Rehabilitation of roads within Port Area -Extension of mineral berth
Outskirts of Lomé	To support and realize the smooth transit of increasing traffic volume	Widening of Route No.1
Logistics	To facilitate smooth transportation	-Route no.1 rehabilitation -ICD/Corridor Town Development -Maintenance of Route No.1
Inclusive development	Improvement of accessibility	-Bridges along Route No.17 -Main feeder roads connected to Route No.1

Completed/On-going/Planned Projects in Togo Logistics Corridor



END

THC

THC

THC

PROCES-VERBAL DES DISCUSSIONS

POUR

**LE PROJET D'ETUDE SUR LE DEVELOPPEMENT DU
CORRIDOR LOGISTIQUE DU TOGO**

**EN
REPUBLIQUE TOGOLAISE**

CONVENU ENTRE

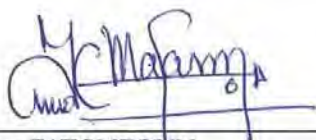
LE MINISTERE DES TRANSPORTS

LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

ET

L'AGENCE JAPONAISE DE COOPERATION INTERNATIONALE

Lomé, le 11 avril 2012



Mawutoe FATONZOUN
Secrétaire Général
Ministère des Transports
République Togolaise



Hozumi KATSUTA
Chef de Mission
Mission de l'étude préparatoire
Agence Japonaise de Coopération
Internationale



B. Kanfitine TCHEDE ISSA
Directeur Général des Travaux Publics
Ministère des Travaux Publics
République Togolaise

Sur la base du mémorandum des réunions de la mission de collecte de données pour le projet d'étude sur le développement du corridor logistique du Togo (ci-après désigné « le Projet ») signé à Lomé, le 21 novembre 2011 entre le Ministère des Transports (ci-après désigné « le MT »), le Ministère des Travaux Publics (ci-après désigné « le MTP »), le Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération (ci-après désigné « le MAEC ») et l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (ci-après désigné « la JICA »), la JICA a tenu une série de discussions avec le MT et le MTP ainsi que les organisations concernées pour développer le plan détaillé du Projet.

Les deux parties se sont mises d'accord sur les détails du Projet et les principaux points discutés comme mentionnés dans l'Appendice 1 et l'Appendice 2 respectivement, et ont demandé aux gouvernements respectifs de suivre les procédures nécessaires pour la mise en œuvre du Projet.

Les deux parties ont également convenu que le MT et le MTP, les homologues de la JICA, seront responsables de l'exécution du Projet en collaboration avec la JICA, coordonneront avec d'autres organisations concernées et assureront que l'exécution autonome du Projet soit soutenue pendant et après la période de réalisation du Projet en vue de contribuer au développement social et économique de la République Togolaise.

Le Projet sera exécuté dans le cadre des Notes Verbales qui seront échangées entre le Gouvernement du Japon (ci-après désigné « le GdJ ») et le gouvernement togolais.

La mise en vigueur du Procès-verbal des discussions est conditionnée par l'échange des Notes Verbales entre les deux gouvernements et après l'approbation de la JICA.

Appendice 1: Description du Projet

Appendice 2: Autres points discutés

W/S

²
TAC

W/S

DESCRIPTION DU PROJET

I. CONTEXTE

Le Corridor logistique du Togo a un potentiel significatif pour le développement économique et social du Togo et de la Région. Le corridor d'une longueur de 667km, s'étendant du Port Autonome de Lomé, une entrée au Togo, jusqu'à Cinkassé, la frontière du Burkina Faso, comporte des routes, ponts, chemins de fer et ports secs et constitue une épine dorsale du pays.

A la relance du développement économique de grande envergure du pays en 2007, le Togo a mis en place une politique axée sur la transformation du Port Autonome de Lomé (PAL) en un noyau d'ancrage en vue de la transformation de l'économie togolaise en stimulant aussi bien les opérations de transbordement que le transit international soutenus par l'augmentation de la capacité du Port de Lomé.

La Région également vise les mêmes objectifs. L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (ci-après désignée « l'UEMOA ») a pris l'initiative de promouvoir la fluidité de la logistique régionale. Comme une référence, l'UEMOA a établi le Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et Transports Routiers de l'UEMOA (ci-après désigné « le PACITR ») en vue de coordonner et harmoniser les stratégies de développement du secteur des transports dans tous les pays membres. A cet effet, elle a désigné 11 corridors pour la priorité de développement, y compris le corridor logistique du Togo.

C'est ce potentiel intrinsèque qui a conduit le Togo à demander au Gouvernement du Japon la coopération technique pour la planification du développement « le Programme de modernisation et de développement du secteur des transports » afin d'harmoniser tous les projets et plans de développement sous un même toit, pour réaliser la modernisation et le développement effectifs et efficaces du pays.

II. APERCU DU PROJET

1. Titre du Projet

Le Projet d'étude sur le développement du corridor logistique du Togo

2. Objectifs attendus qui seront atteints après l'achèvement du Projet

(1) Objectif du plan proposé

- a. Le plan sera intégré dans la politique nationale de développement du Togo
- b. Les résultats du Projet seront budgétisés par le Togo et par des partenaires au développement.

(2) Objectif qui sera attendu en utilisant le plan proposé

La compétitivité du corridor logistique sera renforcée par l'exécution de certains projets prioritaires proposés par le Projet.

3. Résultats

- (1) Le Plan de développement, à l'horizon 2025, sera rédigé.
- (2) L'étude de faisabilité sera effectuée pour les projets prioritaires.
- (3) Les résultats de l'étude de développement et des études de faisabilité seront partagés avec les partenaires au développement.
- (4) Le renforcement des capacités du MT et du MTP en matière de planification et

d'exécution des projets dans le domaine des transports, se fera par le biais du transfert de technologie.

4. Activités

- (1) Revue et analyse de la situation actuelle
 - a. Revue de la situation socio-économique
 - b. Revue de la situation actuelle des corridors logistiques régionaux
 - c. Revue de la situation actuelle du corridor logistique du Togo
- (2) Formulation du plan de développement du Corridor logistique du Togo
 - a. Identification des défis
 - b. Etablissement de la vision (année cible 2025)
 - c. Positionnement des projets existants et des plans de développement
 - d. Préparation du plan de stratégie compréhensif
 - e. Préparation du plan de développement institutionnel
 - f. Préparation du plan de développement de l'infrastructure physique (ciblage 2018 et 2025)
- (3) Exécution de l'étude de faisabilité pour les projets prioritaires
 - a. Présélection des projets
 - b. Etude des conditions naturelles
 - c. Conception préliminaire
 - d. Estimation préliminaire des coûts
 - e. Analyse coût-bénéfice
 - f. Préparation du calendrier
 - g. Plan d'opération et d'entretien
 - h. Considérations environnementales et sociales
 - i. Finalisation du planning
- (4) Evaluation globale et recommandations

5. Intrants

- (1) Intrants par la JICA
 - a. Envoi de mission
Affectation des membres de la mission
 - b. Formation au Togo et au Japon
La formation au Japon fera l'objet du niveau de la prise de décision. Le nombre exact de stagiaires et le lieu de formation seront à discuter.
Les intrants autres que ceux susmentionnés seront déterminés à travers des consultations mutuelles entre la JICA et les MT/MTP durant l'exécution du Projet, si nécessaire.
- (2) Intrants par le MT et le MTP
Les MT/MTP prendront des mesures nécessaires pour fournir à leurs propres frais:
 - a. Services du personnel homologue et du personnel administratif des MT/MTP comme indiqués dans II-6;
 - b. Espace convenable pour le bureau avec l'équipement nécessaire;
 - c. Information et soutien pour obtenir les services médicaux;
 - d. Pièces ou carte d'identité;
 - e. Données disponibles (y compris les cartes et photographies) et information relative au Projet;

4
TMC

OHK

- f. Dépenses de fonctionnement nécessaires pour la mise en œuvre du Projet.
Les dépenses principales seront ; frais utilitaires du bureau, carburant de véhicule des MT/MTP. La JICA ne prendra en charge aucun salaire ni indemnité des homologues togolais;
- g. Arrangement nécessaire pour les membres des missions de la JICA en matière d'envoi et d'utilisation de fonds mis en place au Togo depuis le Japon pour l'exécution du Projet, en cas de nécessité.

6. Organisation d'exécution

L'organigramme du Projet est indiqué ci-dessous. Le rôle et la mission des organisations concernées sont comme suit:

(1) Homologue togolais

- (a) Directeur du Projet
MT, Secrétaire général
- (b) Directeur Adjoint du Projet
MTP, Directeur général des travaux publics
- (c) Conseiller du Projet
Cf. voir l'Appendice 2
- (d) Personnes en charge

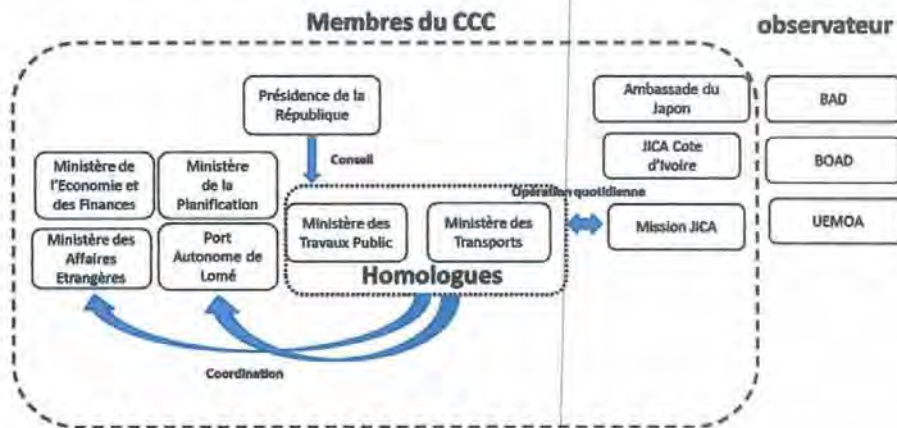
La partie togolaise a accepté de désigner les homologues appropriés après la réception de la liste des experts par la partie japonaise

(2) Membres des missions de la JICA

Les membres des missions de la JICA donneront aux MT/MTP des instructions, conseils et recommandations techniques, nécessaires sur tous les sujets relatifs à l'exécution du Projet.

(3) Comité de Coordination Conjoint

Le Comité de Coordination Conjoint (ci-après désigné « le CCC ») sera mis en place pour faciliter la coordination inter-organisationnelle. Le CCC aura lieu chaque fois que cela sera jugé nécessaire. Les membres provisoires sont sous-mentionnés.



5
TMC

AKC

7. Sites du Projet et bénéficiaires

Les sites du Projet et l'identification des routes sont les suivants.



Map	NR No.	Origin	Destination	Length (km)
			FG; Frontier Ghana FB; Frontier Benin FBF Frontier Burkina Faso	
1	NR 1	Lomé	Cinkassé (FBF)	667
2	NR 2	Aflao	Sanvée Condji (FB)	52
3	NR 14	Aného	Tsévié	85
4	NR7-NR 42	Tsévié	Zolo (FG)	40
5	NR 6	Notsé	Tohou (FB)	53
6	NR 9-NR5	Notsé	Kpalimé	68
7	NR 33	Agou Gaozépé	Zoukpé (FG)	32
8	NR 11	Kpalimé	Nyivé (FG)	18
9	NR 13	Kpalimé	Tomegbé (FG)	25
10	NR 5	Kpalimé	Atakpamé	103
11	NR 8	Atakpamé	Tohou (FB)	109
12	NR 15	Atakpamé	Badou (FG)	92
13	NR 10	Nyamassila	Moretan	23
14	NR 27	Langabou	Dikpékou (FG)	59
15	NR 280	Tchébébé	Bagou	50
16	NR 12	Moretan	Balanka (FG)	102
17	NR. 14	Sokodé	Kambolé (FB)	64
18	NR. 17	Sokodé	Sansamé-Mango	170
19	NR. 19	Kara	Ouaké (FB)	86
20	NR. 16	Kara	Kemerida (FG)	35
21	NR. 21	Tchitchao	Kandé	65
22	NR. 24	Gahngachi	Mandouri (FB)	98
23	NR. 28	Dapaong	Nayaga (FBF)	60
24	N/A	Dapaong	Warkamboi (FG)	21
Total				2177

MW

6
TKC

TKC

8. Calendrier

Le calendrier provisoire est comme indiqué ci-dessous.

	Phase Planification						Phase Etude de faisabilité						Phase Initiation			
	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8		
(1) Revue et analyse de la situation actuelle																
a. Revue de la situation socio-économique	■	■														
b. Revue de la situation actuelle des corridors logistiques régionaux	■	■														
c. Revue de la situation du Corridor Logistique du Togo		■	■													
(2) Formulation du Plan de développement du Corridor Logistique du Togo																
a. Identification de défis					■											
b. Établissement de la vision (année cible 2025)				■												
c. Positionnement des projets existants et plans de développement					■											
d. Préparation du plan de développement compétitif					■											
e. Préparation du plan de développement institutionnel						■										
f. Préparation du plan de développement de l'infrastructure physique (ciblage 2018-2025)							■									
(3) Évaluation de l'étude de faisabilité pour les projets prioritaires																
a. Prélégation des projets						■										
b. Etude des conditions naturelles							■	■								
c. Conception préliminaire								■	■							
d. Estimation préliminaire de coût								■	■							
e. Analyse coût-bénéfice									■	■						
f. Préparation du calendrier									■	■						
g. Plan d'opération et d'entretien										■	■					
h. Considération des environnements naturel et social											■	■				
i. Finalisation du planning												■	■			
(4) Évaluation globale et recommandations													■	■		
Rapports	A Rapport de commencement						B Rapport intermédiaire						C Avant-projet de rapport final		D Rapport final	
Comité de Coordination Conjointe/T0							a. Réunion								b. Réunion	

9. Rapports

La JICA préparera et présentera les rapports suivants en français et anglais y compris fichier électronique.

- (1) 30 copies du Rapport de commencement (20 en français et 10 en anglais) au début de la période des premiers travaux au Togo.
- (2) 30 copies du Rapport intermédiaire (20 en français et 10 en anglais) environ six (6) mois après le commencement de la période des premiers travaux au Togo.
- (3) 30 copies de l'avant-projet du Rapport final (20 en français et 10 en anglais) à la fin de la période des derniers travaux au Togo.
- (4) 50 copies du Rapport final (40 en français et 10 en anglais) un (1) mois après la réception de commentaires et validation en atelier de l'avant-projet du Rapport final.

10. Considérations environnementales et sociales

Les MT/MTP ont accepté de respecter « les Lignes directrices relatives aux considérations environnementales et sociales de la JICA » en vue d'assurer que les considérations appropriées soient faites pour les impacts environnementaux et sociaux du Projet.

III. ENGAGEMENTS

1. Le MT et le MTP prendront des mesures nécessaires pour assurer que les technologies et connaissances acquises par les nationaux togolais comme résultats de la coopération technique du Japon contribuent au développement socio-économique du Togo, et que les connaissances et expériences acquises par les personnels togolais à travers la formation technique ainsi que les équipements fournis par la JICA seront utilisés efficacement dans l'exécution du Projet.
2. Le Gouvernement togolais prendra des mesures nécessaires pour :
 - (1) fournir l'information sur des mesures de sécurité en vue d'assurer la sécurité des membres des missions de la JICA;
 - (2) accorder aux membres des missions de la JICA à entrer, partir et séjourner au Togo pour la durée de leur envoi dans le pays, et à les exonérer des exigences d'enregistrement des étrangers et des frais consulaires;

MS

7
JICA

NIC

- (3) exonérer les membres des missions de la JICA des taxes et toute autre charge sur les équipements, machines et autre matériel nécessaire pour l'exécution du Projet;
- (4) exonérer les membres des missions de la JICA des impôts sur le revenu et de toute sorte de charges imposées ou relatives à toutes rémunération et indemnité qui leur seront payées et/ou remises depuis l'étranger pour leurs services concernant l'exécution du Projet; et
- (5) payer les taxes et toute autre charge sur les équipements, machines et autre matériel nécessaires pour l'exécution du Projet.

3. Les MT/MTP rapporteront au Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération (MAEC) les réclamations, si elles en surgissent, contre les membres des missions de la JICA, se produisant au cours ou liées à la décharge de leurs fonctions dans la mise en œuvre du Projet, sauf quand de telles réclamations surgissent par une négligence grave ou une faute intentionnelle de la part des membres des missions de la JICA. Le MAEC pourrait recevoir ces réclamations.

IV. EVALUATION

La JICA effectuera l'évaluation et l'étude suivantes pour vérifier principalement la durabilité et les impacts du Projet et pour tirer des leçons. Le MT et le MTP devront leur donner l'appui nécessaire.

1. Evaluation ex-post trois (3) ans après l'achèvement du Projet.
2. Etude de suivi sur la base de la nécessité.

V. PROMOTION DU SUPPORT PUBLIC

En vue de promouvoir l'appui au Projet, les MT/MTP prendront des mesures appropriées pour faire connaître largement le Projet au peuple du Togo.

VI. CONSULTATION MUTUELLE

La JICA et les MT/MTP se consulteront au cas où un problème majeur se poserait au cours de l'exécution du Projet.

VII. AMENDEMENTS

Le Procès-verbal des discussions pourrait être amendé par un procès-verbal des réunions entre la JICA et les MT/MTP.

Le Procès-verbal des réunions sera signé par les personnes autorisées de chaque partie qui pourraient être différentes que les signataires du procès-verbal des discussions.

AUTRES POINTS DISCUTES

1. Titre du Projet

La Mission a proposé de modifier le titre du projet comme « le Projet d'étude sur le développement du Corridor logistique du Togo », et la partie togolaise l'a accepté.

2. Rôle du Projet

2-1. Les deux parties ont soigneusement élaboré le Projet pour éviter toute duplication avec d'autres projets exécutés ou préparés par le Togo et d'autres partenaires au développement. La zone du Projet active et prévue est indiquée sur la dernière page.

2-2. Les deux parties ont partagé la compréhension que ce Projet sera un « projet cadre » pour identifier les caractéristiques des projets existants, puis pour les rassembler sous une stratégie cohérente pour développer le corridor de façon efficace, tout en complétant des projets insuffisants.

2-3. La partie japonaise a expliqué que l'étude de faisabilité sera la base de requêtes de financement au Gouvernement togolais ou à tous les autres partenaires au développement.

2-4. La JICA a expliqué que si un projet est identifié, convenable pour l'aide public au développement du Japon au cours de l'exécution, une étude préparatoire sera lancée.

2-5. A l'achèvement du Projet, le Togo s'est engagé à intégrer officiellement les résultats du Projet dans la Stratégie de développement du pays.

3. Mécanisme de coordination parmi les parties prenantes

3-1. Les deux parties ont convenu que le Projet pourrait bénéficier éventuellement des conseils de la Présidence.

3-2. Les deux parties ont confirmé que le MT et le MTP collaboreront étroitement en tant que homologues du Projet.

3-3. Les deux parties ont confirmé que le MT prendra l'initiative dans la situation où toutes les actions du gouvernement togolais soient demandées.

4. Coordination avec d'autres partenaires au développement

En vue de disséminer les résultats du Projet, les deux parties ont assuré que le CCC organise des séminaires périodiques en collaboration avec l'UEMOA et la JICA : à savoir pour le rapport de commencement, le rapport intermédiaire et le rapport final.

5. Projet possible à étudier la faisabilité

Les deux parties ont partagé la compréhension sur les projets dont on peut étudier la faisabilité pendant l'exécution du Projet comme mentionnés dans la liste ci-dessous.

Des projets possibles devraient être modifiés en fonction des résultats du Projet.

Secteur	Objectif	Projets
Port de Lomé	Faciliter la fluidité du transit	Réhabilitation des routes dans la zone portuaire et extension du quai minéralier
Aux alentours de Lomé	Appuyer et réaliser la fluidité du transit du volume croissant du trafic	Elargissement de la Route n° 1
Logistique	Faciliter le transport fluide	- Réhabilitation de la Route n° 1 - Développement de la ville de port sec/corridor - Coopération technique
Développement inclusif	Amélioration de l'accessibilité	- Ponts sur la Route n° 17 - Principales routes de desserte reliée à la Route n° 1

Projets terminés/en cours d'exécution/planifiés sur le Corridor Logistique du Togo



FIN

10
TM

rich

MC

2. 議事録

議事録 01

トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査 詳細計画策定調査

日時： 2012年4月2日（月曜日）15：00～17：00		
件名： アフリカ開発銀行（BAD）		
所属	職位	氏名
アフリカ開発銀行	Ingénieur des Transports	Maïmounatou NDIAYE DIOP
	Economiste des Transports	Moctar MBODJ
	Consultant	
	JICA 専門家	Momoko WADA
調査団	団長	勝田 穂積
	計画管理	小島 海
	通訳	田中 広美
場所： 往訪・来訪・ 会議 （場所：ATR building 425号室）／電話（発・受）		

■資料

- (1) 配布：Concept Paper
- (2) 収集：なし

■■冒頭勝田団長より JICA 事業の内容について説明。

■■■主な議論

1. Aid Memoire の経緯及び現状について

- ・ 地域回廊整備関連の事業は西アフリカ地域を対象に2000年ころから着手している。当初トーゴは経済制裁下にあったため多くの事業がペンディングになっていた。
- ・ 2000年代にまでにロメーノツツェ間リハビリ、タンジュアレー国境区間、ロメ港拡張プロジェクトの要請が出ている。
- ・ このうち、タンジュアレー国境区間は緊急にリハビリする必要があったためトーゴ政府が自国資金で着手している。
- ・ 本事業については当初トーゴ国政府からアタパメーカラ間の国道1号線の改修にかかる要請として提出された。その後の調査、関係者との協議を通じて現在の Aid Memoire のとおりソフト面を含む内容に合意している。
- ・ Aid Memoire のリストにある事業には一部の道路改修を除きすべて融資先が決まっており、BAD、BID、BOAD、CEDEAO 銀行の4行で協調融資を行う。

2. 本体事業の内容について

- ・ 道路改修の対象区間は最終的にはアタパメからソトウボア近郊までの「非常に悪い」150kmの区間。

残りの 105km 程度についてはトーゴ国政府がほかのドナーを探している。

- ・ 本プロジェクトの事業費のうち 9 割が公共事業省管轄の道路事業だが、残りは農業アクセスの改善、交通安全といったソフトコンポーネントである。
- ・ ソフトコンポーネントのうち Anié-New Moretan の支線及び市場整備については人々によりインパクト及び事業に対するオーナーシップを与えることが目的。
- ・ アニエにはトーゴおよびベナン、ガーナからの女性が集まり、週 2 回マーケットが開催されている。一方、現在マーケットは道路沿いで開催されており交通安全上望ましくない。
- ・ 社会インフラの整備にあたっては AU、ILO、UN アフリカコミッションとの共同プロジェクトとして若年層、女性の職業訓練、収入向上関連の事業も実施している。
- ・ 鉄道についてはマスタープラン (M/P) のみ実施する。ロメーブリタ間は 2,000 台/日程度の交通量があり、鉄道輸送への分担があり得ると考えている。ただし本体事業については融資先を探している。
- ・ 技術協力は 2 年間×2 名を派遣し事業のモニタリング、入札図書作成、実施監理等にアドバイスを提供する。

3. 本体事業の実施状況について

- ・ 当該 150km の F/S(詳細設計、入札図書作成を含む)は 2008 年から 2009 年までに UEMOA による支援で実施済み。トーゴ国政府自身で 2011 年に事業化調査も実施されている。次の動きは 2012 年 6 月末の BAD 理事会承認待ちの状況。
- ・ BAD のシステムでは理事会前に調達手続きに入ることができずすでに公示もなされている。数日以内に関心表明締切の予定。

4. 運輸交通マスタープラン作成のコンポーネントについて

- ・ トーゴ国政府より現在実施中のプロジェクトの残余金を活用した要請が提出され、BAD の承認も下りている。現在はコンサルタントのショートリストが完了し、1 月以内に入札が行われる予定。
- ・ 運輸省をカウンターパート (C/P) として、2012 年 6 月もしくは 7 月から調査を開始する。6 か月の事業期間。
- ・ 2030 年を目標とした全国の運輸交通マスタープランを策定する。需要予測や自然条件調査等は含まずプロジェクトリストの作成となる。

5. 実施体制について

- ・ 本プロジェクトは道路コンポーネントが 9 割となるため公共事業省を C/P として選定している。税関、交通政策、港湾部分についてはそれぞれの省庁から担当者を得ている。

6. BAD と UEMOA の関係について

- ・ 道路改修プロジェクト等国で完結する事業については各国政府を C/P としている。一方で地域にまたがる事業については UEMOA が「施主代理」機関として、全体の調整、モニタリングや評価を実施している。

7. トーゴへの事業量

- ・ これまで経済制裁もあり事業量は多くはなかったが現在は地域のプロジェクトとして多くのプロジェクトを実施している。他国と比較した際にも多くなっている。

■■■■フォローアップ事項

- ・ 先方に基礎情報収集調査時のミニッツ送付（済）

<以 上>

日時： 2012年4月2日（月曜日）18：00～18：30		
件名： JICA チュニジア事務所への報告		
所属	職位	氏名
JICA チュニジア事務所	次長	竹本 啓一
	所員	滝本 哲也
調査団	団長	勝田 穂積
	計画管理	小島 海
	通訳	田中 広美
場所：往訪・来訪・会議（場所：JICA チュニジア事務所）／電話（発・受）		

■資料

- (1) 配布：Concept Paper
- (2) 収集：なし

■■冒頭勝田団長より JICA 事業の内容について説明。その後、内容について確認の質疑応答

■■■主な質疑

1. BAD とのコミュニケーションについて

・調査実施にあたって必要な際は、可能な範囲で BAD とのコミュニケーションを支援したい(事務所)。

■■■■フォローアップ事項

なし

<以 上>

日時： 2012年4月4日（水曜日）14：30～15：15		
件名： JICA ブルキナファソ事務所への報告		
所属	職位	氏名
JICA ブルキナファソ事務所	所員	小川 譲
調査団	団長	勝田 穂積
	計画管理	小島 海
	通訳	田中 広美
場所： 往訪・来訪・ 会議 （場所：JICA ブルキナファソ事務所）／電話（発・受）		

■資料

- (1) 配布：Concept Paper
- (2) 収集：なし

■■冒頭勝田団長より JICA 事業の内容について説明。その後、内容について確認の質疑応答

■■■主な質疑

2. UEMOA の機能について

- ・ UEMOA は具体的な資金供与、融資の機能はないが、域内統合という目的を達成するための触媒機能を果たしている。特に加盟 8 か国の中央政府とのつながりが強いいため、JICA が個別に働きかけを行うよりも地域での事業が円滑に進む（事務所）。

3. 共催のワン・ストップ・ボーダー・ポスト（One Stop Border Post : OSBP）ワークショップ開催について

- ・ 東・南アフリカで実施してきた OSBP 整備の支援を実施している。4 月末には UEMOA と共催で UEMOA 8 か国と一部 CEDEAO 諸国を招いてブルキナファソでワークショップを実施予定（事務所）。

4. 今後の事業実施に際して

- ・ 坂下専門家派遣以降、JICA-UEMOA のパイプが確立されてきている。今後本調査で調整が必要であれば事務所としても対応していく（事務所）。
- ・ 進捗報告を随時行い、必要な際は支援をお願いしたい。都合がつけば本調査において予定しているワークショップへの参加も依頼したい（調査団）。

■■■■フォローアップ事項

なし

< 以 上 >

日時： 2012年4月4日（水曜日）16:00～18:00		
件名： UEMOA ヒアリング		
所属	職位	氏名
UEMOA	Chef de la Division Infrastructures Terrestres	Faty MALANG Yuko SAKASHITA
	調査団	団長 計画管理 通訳
		勝田 穂積 小島 海 田中 広美
場所：往訪・来訪・ <u>会議</u> （場所：UEMOA 本部）／電話（発・受）		

■資料

- (1) 配布：Concept Paper、1号線 F/S の TOR（当方が 2011 年 11 月に公共事業省から収集した資料を先方コピー希望）
- (2) 収集：なし

■■冒頭勝田団長より JICA 事業の内容について説明。その後、内容について確認の質疑応答

■■■主な質疑

1. 調査スコープについて

- ・ UEMOA は回廊整備に際し道路と鉄道が重要と考えており、JICA の調査 TOR に事業化を視野にいれつつ鉄道をぜひ入れてほしい。本回廊を円滑化するにはカラに ICD を設置しロメーカラ間の輸送を鉄道にシフトするのが有効と考えている。また、地域交通の全体を見るには鉄道の視点が不可欠。BAD の鉄道への関与は限定的で、計画されている調査のスコープはロメーカラ間の路線に限定されているうえに事業化の意向はない。(UEMOA)。
- ・ 鉄道の重要性は理解するが、現在のトーゴ回廊の交通量で道路輸送を鉄道に転換するのは難しいと考えている。今回調査の TOR には入れて検討する (JICA)。

2. 1号線 F/S (UEMOA 資金、公共事業省実施) の実施状況

- ・ トーゴ政府国内で本調査 TOR にかかる調整が難航しており進捗が遅れている。具体的には本調査は1号線の複線化〔(7m)の複線化(7m×2)〕を想定したものだが、トーゴ政府内では高速道路化を前提として実施するよう強い意見があったとの由。現在の提出見込みは2012年内を想定している(UEMOA)。
- ・ ロメ近郊の複線化は考えられるが、北部は交通量から考えると複線化は時期尚早と考えられる

(JICA)。

- ・ UEMOA としても複線化は時期尚早と考えているが、トーゴ政府としての強い意向をうけ複線化をスコープとしている (UEMOA)。
- ・ F/S 調査は詳細設計及び環境社会影響調査も含んでいる (UEMOA)。

3. 調査の活用について

- ・ UEMOA が支援するのはあくまでも調査のみ。実施に際しては調査結果を受けて、トーゴ国政府が必要と考える区間を各開発パートナーに申請する。

4. ロメーワガドゥグ回廊の開発における UEMOA の役割、立場

- ・ ロメーワガドゥグ回廊の開発は UEMOA 地域統合を促進する回廊の一つとして支援している。ほか回廊と比較した際に特段トーゴ回廊にかかるプライオリティはつけていない。
- ・ 実施の段階では各国で完結する事業は各国政府が、複数国にまたがる事業は BAD からマネジメントの要請を受けて UEMOA が調整役を担うことになる。
- ・ 各国の要請に基づき UEMOA は支援を行っており、現在 BAD による支援により事業量が増加しているのはトーゴ国政府による要請があつてこそ。
- ・ 域内を活動のベースとしているためトーゴに特化した政策はない。現在の活動内容からいえばサンカセの OSBP が重点地区となっている。

5. 本プロジェクトへの関与について

- ・ 今後、本プロジェクト実施に際しては、開始時、中間、終了時にセミナーを開催し、調査内容の確認及び周知を行っていく予定。その際にはぜひ UEMOA からオブザーバー参加をお願いしたい (JICA)。
- ・ 問題ない。ぜひ情報共有を図っていききたい (UEMOA)。

■■■■フォローアップ事項

なし

<以 上>

トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査 詳細計画策定調査

日時： 2012年4月5日（木曜日）15：00～17：00		
件名： トーゴ政府との協議 ※トーゴ側出席者は別添のとおり		
所属	職位	氏名
調査団	団長	勝田 穂積
	計画管理	小島 海
	通訳	田中 広美
JICA コートジボワール事務所	ナショナルスタッフ	Edi Yayo Bruno
場所：往訪・来訪・ <u>会議</u> （場所：外務協力省）／電話（発・受）		

■資料

- (1) 配布：Concept Paper、実施体制検討図
- (2) 収集：なし

■■冒頭勝田団長より JICA 事業の内容について説明

■■■主な質疑

1. 開発計画の位置づけについて

- ・ F/S は JICA が実施することではなく、ほかの開発パートナーもしくはトーゴ政府による実施を想定している。したがって、その制度はそれぞれの機関の融資のための審査に耐えられるものとする予定。JICA の開発スキームに合致するものがあれば、JICA としても資金協力や技術協力を実施していく（調査団）。
- ・ 開発計画策定後はトーゴ政府の政策の一部として本計画が取り入れられるようにしてほしい（調査団）。
- ・ 了解した（公共事業省）。

2. 交通量調査との関連について

- ・ 本プロジェクトは現在実施中の交通量調査の成果活用が重要であると認識している。一方でマリの政変をうけた同プロジェクトの進捗状況如何（大統領府）。
- ・ マリにおける情報収集は止まっているが調査自体は当初計画どおり進めている（調査団）。

3. 回廊都市の位置づけについて

- ・ JICA による調査の特徴はよく理解できたし 4 つのポイントは非常に歓迎する。一方で回廊都市としてロメを指定することはできないか（大統領府）。
- ・ 回廊都市とはそもそもハード・ソフトを整備したにもかかわらず交通量が当初想定より伸びない事態への課題として出てきており、国境もしくは途中の都市を整備し、回廊を活用する民間セク

ターに適切な環境を提供することが大きな目的。ロメは起点都市としての枠組みでの整備が妥当（調査団）。

- ・ 回廊都市として適当な町はあるか（調査団）。
- ・ 現時点ではわからない。追って検討したい（大統領府、公共事業省）。

4. JICAによる協力の全体の流れについて

- ・ 基礎情報収集調査の結果を全体のなかにどのように生かしていくのか（外務協力省）。
- ・ 生かし方は2通りあり、1点目はすでに終了しているが採択のための基本情報として活用したことである。今後の本格調査において基礎情報収集調査の情報をベースとして不足部分を補完して開発計画を策定していく（調査団）。

5. 協力の枠組みについて

- ・ 調査の対象となるのはどこか、また何をコンポーネントとするのか。環境社会配慮等も調査するのか（計画省）。
- ・ トーゴ回廊上のインフラはおおむね対象とする。（内容は R/D p.6 の調査詳細を再度説明）。環境社会配慮については JICA の環境社会配慮ガイドラインに準拠して実施する。本事業で提案する開発計画はリハビリが主になると考えており、現在はカテゴリ-B だが、F/S 対象が決まった段階で影響が多い事業が対象となればカテゴリ-A に上がる可能性がある。詳細は公共事業省と協議したい（調査団）。

6. 実施体制について

- ・ JCC のメンバーは提案通りで問題ない。また JCC の議長は運輸省と公共事業省が共同で実施する旨も問題ない（大統領府、外務協力省、運輸省、公共事業省）。
- ・ C/P の具体的な役割は何か（大統領府、外務協力省、運輸省、公共事業省）。
- ・ オフィススペースの提供や C/P の配置。特に JICA の協力は単なるコンサルティングサービスではなく技術移転も重要な要素としており、トーゴ側と一緒に作業できる 10 人程度のスペースを提供してほしい（調査団）。
- ・ 了解した（公共事業省、運輸省）。

■■■■フォローアップ事項

- ・ 翌 6 日（金）は R/D の中身について協議。

<以 上>

Nom et prénoms	Fonction/Service	Organisation
Monsieur ADJA Kokou	Direction de la Coopération internationale	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (MAEC)
Monsieur YEKPLE K. Dodji	Direction de la Coopération internationale	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (MAEC)
Monsieur AVOGNON K. Mawuna	Direction de la Coopération internationale	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (MAEC)
Monsieur ADANTO Kossi A.	Direction Générale des Douanes	Ministère de l'Economie et des Finances
Monsieur B. Kanfitine TCHEDÉ ISSA	Directeur Général des Travaux publics	Ministère des Travaux publics
Monsieur Vincent GATWABUYEGE	Conseiller technique	Présidence du Togo
Monsieur NAMBIEMA Nodoh-Wattara	Chef Division Etude et Planification des Routes en Terre	Ministère des Travaux publics
Monsieur GOUNA Kokoutché	Direction de la Coopération internationale	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (MAEC)
Mme MEDEZI Magnim	Assistante du Secrétaire Général du Ministère des Transports	Ministère des Transports
Monsieur KAMA Kodjo Ali	Chef Division Infrastructures	Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du Territoire
Monsieur FATONZOUN Mawutoe	Secrétaire Général	Ministère des Transports
Monsieur AFOKPA	Directeur de la Coopération Internationale (DCI)	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (MAEC)

トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査 詳細計画策定調査

日時： 2012年4月6日（金曜日）8：00～8：30		
件名： セキュリティーブリーフィング		
所属	職位	氏名
警察庁	調査統計局局長	Vondoly. A. D. Kodjo
調査団	団長	勝田 穂積
	計画管理	小島 海
	通訳	田中 広美
JICA コートジボワール事務所	ナショナルスタッフ	Edi Yayo Bruno
場所：往訪・来訪・ 会議 （場所：警察庁）／電話（発・受）		

■資料

- (1) 配布：なし
- (2) 収集：ソコデ、カラの警察署長の電話番号

■■主な質疑

- ・ 2012年3月は犯罪率の上昇がみられているが、今回の調査に影響はないと考えている。1号線では夜間の強盗も発生しているので、18時以降の移動は避けること。
- ・ 公共事業省の同行もあるので支線についても日中の移動であれば問題ない。
- ・ アタパメーソコデ間は雨季の影響もうけて特に道路状況が悪い。時速100km～120km程度までに抑えること。
- ・ 街と街の間で事故に遭遇した場合は速やかに次の街の警察に事故発生を報告すること。
- ・ なるべく街から外れたところでは止まらず、目的地には速やかに向かうこと。
- ・ ソコデ、カラの警察署長には連絡してあるので、毎日到着後確認の連絡をいれること（電話連絡先を受領）。

■■■フォローアップ事項

なし

<以 上>

トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査 詳細計画策定調査

日時： 2012年4月6日（金曜日）9：30～11：45		
件名： 公共事業省との協議		
所属	職位	氏名
公共事業省	総局長	B. Kanfitom TSHEDÉ ISSA
	環境社会調査課長	AGBOKPE Kokan D
	道路計画調査課長	NAMBIEMA Nodoh-AXIatton
大統領府※部分参加	技術顧問	Vincent GATWABUYEGE
調査団	団長	勝田 穂積
	計画管理	小島 海
	通訳	田中 広美
JICA コートジボワール事務所	ナショナルスタッフ	Edi Yayo Bruno
場所：往訪・来訪・ 会議 （場所：外務協力省）／電話（発・受）		

■資料

(1) 配布：JICA 環境社会配慮ガイドライン

(2) 収集：1号線上のプロジェクト、道路カテゴリーごとの延長と路面状態、中国によるロメーノツェ間リハビリの対象道路

■ ■主な質疑

1. 環境社会配慮について

(1) 準拠ガイドラインについて

- ・ JICA プロジェクトではすべからく JICA 環境社会配慮ガイドラインに準拠する必要がある。具体的には、事業ごとのカテゴリー分けを行い、各カテゴリーに必要な対応を行う必要がある（調査団）。
- ・ 了解した。問題ない。公共事業省が準拠している UEMOA の環境社会配慮ガイドラインを追って共有する（公共事業省）。

(2) 必要手続きについて

- ・ 情報公開資料の案のとおりで変更ない（公共事業省）。

(3) 回廊上で特に環境社会配慮に関し、留意が必要な事項について

- ・ 特筆すべき事項はない。1号線は以前は保護区を通過しており、現在も地図上では保護区の存在が確認できるが実態はない。1990年以前は確かに保護区として指定され、当該地域に住む住民はすべて移転させられたが、1990年代以降の政治的混乱の時期に住民が帰還してしまい、現在では学校、保健施設等も建設されている。希少種等も存在せず、保護区としての位置づけは実際上失っている（公共事業省）。

- ・ 国道はすべて国の所有地であり、リハビリ事業であれば特段の環境社会配慮手続きは必要ない（調査団）。
- ・ 新規事業の場合はしかるべき手続きが必要。住民移転については、不法居住者を含めて国が移転補償を行っている（調査団）。

(4) 道路体系について

- ・ 現在 UEMOA の体系にしたがって変更中であり、変更後は以下の通りになる予定（公共事業省）。

① 国道…舗装国道(1,700km)、未舗装国道(1,300km)

② 農道…主要農道(1,000km)、農道(6,000km)

※道路体系表を受領

(5) 支線の選定方法について

- ・ 支線選定の基準は広域回廊の促進に資するかが重要な視点になる（調査団）。
- ・ UEMOA 回廊（国同士を結ぶ横の支線を含む）、鉱山、農業が盛んな地域の道路を先方が選定（地図に記載）
- ・ サンカセほど大規模ではないが、東西方向の交通もある。国境地点にはイミグレーション、税関等も備えられている。
- ・ JICA の調査では、地域に資する UEMOA 回廊から選定するのが妥当と考えられる（調査団）。
- ・ 支線を選択するには現状の交通量だけでなく、ポテンシャルもクライテリアに含めてほしい。交通量だけではすでに豊かな地域しか選定されない（大統領府）。

(6) UEMOA の F/S について

- ・ 2012 年 12 月末には成果品が提出される予定。結果、データはすべて JICA に共有できる（公共事業省）。

(7) ローカルコンサルタントの有無について

- ・ 地質調査、自然条件調査等を行うことのできるコンサルタントはいる。ある程度の工事経験を有するコンサルタントはリストアップして共有する（公共事業省）。

(8) 回廊タウンについて

- ・ 回廊タウンを再度説明してほしい（大統領府）。
- ・ 回廊上の中継都市に街としての基本的な機能を備えることが基本的な考え。具体的にはターミナル等のロジスティクスに直結する施設から、水道、下水道、廃棄物といった都市基盤のインフラを広く含む考え方（調査団）。

■■■■フォローアップ事項

- ・ コンサルタントリストの受領

<以 上>

トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査 詳細計画策定調査

日時： 2012年4月6日（金曜日）15:00~17:45		
件名： トーゴ政府との協議(R/D協議) ※トーゴ側出席者は別添のとおり		
所属	職位	氏名
調査団	団長	勝田 穂積
	計画管理	小島 海
	通訳	田中 広美
JICA コートジボワール事務所	ナショナルスタッフ	Edi Yayo Bruno
場所：往訪・来訪・ <u>会議</u> （場所：外務協力省）／電話（発・受）		

■資料

- (1) 配布：R/D
- (2) 収集：なし

■■冒頭勝田団長より R/D 内容について説明。協議の目的は R/D のワーディングではなく、内容確認が主旨である旨説明。

■■■主な質疑応答

1. Other Points Discussed

(1) 成果品の位置づけについて

- ・運輸省・公共事業省で承認されれば自動的に国家の開発計画として組み入れられる（大統領府、外務協力省）

2. Project Description

(1) 署名者

- ・運輸省次官、公共事業省総局長の2名

(2) OUTLINE OF THE PROJECT

- ・研修の詳細は？キャパビルをどのようにして図るのか(運輸省、計画省)。
- ・本プロジェクトは開発計画の策定が主であるためキャパビルの測定は行わない。具体的にはコンサルタントとのOJTや研修を実施する（調査団）。

(3) Activities

- ・戦略と計画の違いは？ソフト面での取り組みとは？（運輸省）。
- ・戦略は上位の計画のこと。計画はその戦略のもとで実施される具体的なプロジェクトの計画を表している。ソフト面とは税制、規制等のこと（調査団）。

(4) Input

- ・オフィスの準備は可能だがランニングコストの提供は難しい（公共事業省）
- ・先方負担事項なのでトーゴ側で調整する（外務協力省）。

(5) Implementation Structure

- ・ Director については大臣による決定マターである。持ち帰り、各省の大臣に決定してもらう（外務協力省）。

(6) Undertakings

- ・ 外務協力省（MAEC）が免税や特権事項については制度を整備しているので問題ない。具体的な方法は、JICA から運輸省に相談したうえで外務協力省が同制度に基づいてマネージする（外務協力省、財務省）。

■■■フォローアップ事項

- ・ 10日（火）はR/Dの詳細の言葉づかい等を協議

<以 上>

Nom et prénoms	Fonction/Service	Organisation
Monsieur Vincent GATWABUYEGE	Conseiller technique	Présidence du Togo
Monsieur YEKPLE K. Dodji	Direction de la Coopération internationale	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (MAEC)
MAGNON Afi	Direction de la Coopération internationale	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (MAEC)
Boumié Bobadjé Lobéré	Direction de la Coopération internationale	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (MAEC)
Monsieur AFOKPA	Directeur de la Coopération Internationale (DCI)	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (MAEC)
Monsieur GOUNA Kokoutché	Direction de la Coopération internationale	Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération (MAEC)
Monsieur ADANTO Kossi A.	Direction Générale des Douanes	Ministère de l'Economie et des Finances
Monsieur NAMBIEMA Nodoh-Wattara	Chef Division Etude et Planification des Routes en Terre	Ministère des Travaux publics
Mme MEDEZI Magnim	Assistante du Secrétaire Général du Ministère des Transports	Ministère des Transports
Monsieur DADU Toussadema	Chargé d'études	Ministère des Transports
Monsieur KAMA Kodjo Ali	Chef Division Infrastructures	Ministère de la Planification, du Développement et de l'Aménagement du Territoire

トーゴロジスティクス回廊開発・整備計画策定調査 詳細計画策定調査

日時： 2012年4月10日（火曜日）12:00~12:30		
件名： ロメ港ヒアリング		
所属	職位	氏名
ロメ港湾公社	技術局局长	KABITCHADA Komi Essonéya
調査団	团长	勝田 穂積
	計画管理	小島 海
	通訳	田中 広美
JICA コートジボワール事務所	所長	畠山 敬
場所：往訪・来訪・ <u>会議</u> （場所：外務協力省）／電話（発・受）		

■資料

なし

■■主な質疑応答

1. 世銀によるM/P作成プロジェクトについて

- ・ 2025年を目標としたM/Pが完成している。短・中・長期で計画を策定し、組織改革、マネジメント改革、インフラ開発が主たる内容。F/Sは実施していない。コストや詳細計画は実施していない方向性を示したもの。

2. 構内道路の改修事業進捗について

- ・ 資金がなく着手していない。

3. 鉱物バースの改修プロジェクトについて

- ・ 調査TORを策定中。コンセッションを行うための入札を実施予定。ただし資金は調達できていない。建設は直営で行い、その後の運営管理をコンセッションに任せたい。

4. 直営事業

- ・ 石油と鉱物はロメ港湾公社（Port Autonome de Lomé : PAL）が直営で荷役を行っている。コンテナ、一般貨物はコンセッションに出している。道路、ヤードはPALが管理、開発に責任を追っている。

■■■フォローアップ事項

- ・ WBによるマスタープランを11日収集

<以上>

