事業事前評価表(開発調査事業)

作成日：平成13年11月1日 担当部・課：社会開発調査部社会開発調査第一課

1. 対象事業名：フィリピン国マニラ首都圏高速道路整備官民協力手法構築調査

2. 我が国が援助することの必要性・妥当性

(1) 現状及び問題点

フィリピン国における経済成長は、マニラ首都圏への過大な人口流入を促し、それに伴い自動車保有台数が急激に増加した。加えて、周辺地域からの大量の自動車交通の流入、道路ネットワークの欠如、交差点等のボトルネック等により、1980年代より朝夕のラッシュ時のみならず慢性的な渋滞に悩まされている。

交通需要管理といったソフト面の施策を順次実施してきているが、抜本的な問題解決のためには高速道路の整備が不可欠である。しかし、基本としている官民協力アプローチによる事業の進捗状況は通行料金が高額になってしまう等の理由で進捗状況は思わしくない。そのため、従来とは異なった適切な官民協力手法（PPP）が求められている。また、各路線が事業主体によって独自に整備が進められていることから、統一・標準化された高速道路運営・情報管理システムの必要性が求められている。

(2) 国家開発計画、地域開発計画、分野別計画等の計画と当該案件の整合性

同国の中期開発計画（1999～2004）における高速道路の主要課題として、有料高速道路整備における官民協力のアプローチの推進、その整備促進に向けた資金調達や管理システムの構築があげられている。

(3) 他国機関の関連事業と当該計画の整合性

世銀は道路建設への民間資本の参加を支援し、北部ルソン高速道路建設に融資を提供し、ADB（アジア開発銀行）も同道路の維持・管理および料金徴収に係るBOT事業に融資を行うなど優良案件への支援を行っている。ま

た、USAIDはBOT案件形成のための後方支援として、入札書類作成・省庁間調整等の支援体制の確立さらには人材訓練等を積極的に支援している。

(4) 我が国の当該国への基本的な援助方針との整合性

フィリピン国のマニラ首都圏の交通渋滞緩和という課題解決のため、我が国は「経済インフラ整備」を援助重点分野としており、「首都圏の混雑緩和（鉄道網の整備、道路の立体化等）」という協力プログラムで協力を実施中である。本件はこの方針に沿い、停滞している道路整備の促進をPPP手法の確立および統一的管理システムの適用により実現する実現することを意図している。

3. 事業の目的

フィリピン国政府の要請に基づき、マニラ首都圏の高速道路整備にかかる適切な官民協力手法（PPP）を提案するとともに、道路維持・管理／情報システムの統一、標準化に向けた検討を行う。また、それらにかかるケース・スタディを行う。

4. 事業の内容

(1) 対象

(a) 調査対象：

マニラ首都圏高速道路全体：適切な官民協力手法（PPP）の提案および高速道路運営システムの統一・標準化に向けた改善策の提示

放射10号線／環状3号線／放射9号線（総延長12km)：上記にかかるケース・スタディ

(b) 技術移転の対象：公共事業道路省計画局、BOT事務所の調査参加メンバー

(2) アウトプット

(a) 計画策定：高速道路整備にかかる適切な官民協力手法の提案、高速道路管理運営システムの改善策提示

(b) 技術移転：PPP事業用の入札図書および入札評価基準の作成技術

(3) インプット：以下の投入による調査及び技術移転の実施

(a) コンサルタント(分野/人数)

| 分野 | 人数 | 分野 | 人数 |
|---|---|---|---|
| 総括 | 1 | 事業評価 | 1 |
| 副総括／PPP事業手法構築／料金政策 | 1 | 入札図書の雛型作成1 | 1 |
| 交通需要予測 | 1 | 入札図書の雛型作成2 | 1 |
| 交通量調査 | 1 | 副総括／ETC,道路維持管理システム標準化 | 1 |
| 道路計画 | 1 | 交通情報システム標準化 | 1 |
| 道路構造 | 1 | | |
| 積算 | 1 | | |
| 環境影響評価／住民移転 | 1 | | |

(b) その他

・C／P研修の研修員受入れ1名

(4) 総事業費

調査に要す費用：約1.8億円（概算）

(5) 調査のスケジュール

2002年1月～2003年3月（1年3ヶ月）

(6) 実施体制

(a) 協力相手国実施機関名：公共事業道路省計画局BOT事務所

(b) 協力相手国実施機関の責任者：公共事業道路省エンカルナシオン次長

実務責任者：公共事業道路省BOT事業管理事務所ガラノ事業課長

5. 成果の目標

(1) 提案計画の活用目標

1. 当調査で開発された入札書類、契約書等の雛型をCCPSP（Coordinating Council for Private Sector Participation）が優良道路建設案件の入札準備書類として一般に配布を開始する。
2. PPP有料道路建設案件の公募開始（具体的には、公開入札を前提としたPPP説明会の開催および当調査団の準備した資料の提供）
3. 本調査で提案されたETS（有料道路自動料金収受システム）／ITS（高度道路交通システム）仕様が、フィリピンでの標準仕様として採択決定されること。
4. 本調査で提案されたETS／ITS仕様が、ケース・スタディの対象路線で採用されること。

(2) 活用による達成目標

PPP有料道路建設事業が成立する。

6. 外部要因リスク

(1) 協力相手国内の事情

(a) 政策的要因：進捗が望めないPPP方式による有料道路建設から、全額ODA資金の利用による建設に移行する等の政策変更が行われる可能性がある。（現在既に交通渋滞が劣悪を極めている状況を打破するため）

(b) 行政的要因：公開入札のための個別案件F／Sの実施、優先順位の絞り込み・調整などの行政能力の不足、既存のフランチャイズの扱いに関わる民間からの訴訟等。

(c) 経済的要因：本案件の事業採算性はクリアーできても、一方でフィリピンの経済状況が改善せず投資環境改善も見られない場合、民間の新規投資は停滞する。

(d) 社会的要因：地域住民の強い移転拒否などの抵抗、さらには公共事業道路省保有の事業用地内の無断居住者などの抵抗により、用地取得が進展しない可能性がわずかながら予見される。

(2) 関連プロジェクトの遅れ：

本調査は、既存のBOTによる道路建設手法の弱点を解消するための手法提案を内容とするものであり、パイオニア的性格を有するものである。現状、マニラ首都圏のBOT方式による高速道路整備事業の全てが資金難および事業採算性を原因として実施計画が頓挫している。

7. 今後の評価計画

(1) 事後評価に用いる指標

(a) 活用の進捗度

1. CCPSPにより、本調査で作成された関連書類雛型の一般への配布が開始されたか否か。
2. 公募説明会が開催されたか。また、その席上、調査団の作成した事業関連資料が配付されたか否か。
3. 本調査ケース・スタディ対象路線の事業が契約に至ったか否か。
4. 他の複数案件にも本調査のPPP手法が適用されたか。また、関連する契約書類の雛型が使用されたか否か。

(b) 活用による達成目標の指標

1. 本調査終了後、CCPSPが本調査で作成した関連書類の雛型の一般への配布を開始し始める。
2. 本調査終了後、ケース・スタディ区間のPPP方式による高速道路建設に関わる公募説明会（入札説明会）が開催される。
3. 本調査終了後、ケース・スタディ区間のPPP方式による高速道路建設に関わる関連契約を完了し、工事に着手する。
4. 本調査終了後、ケース・スタディ区間以外にもPPP方式による高速

道路建設に関わる公募説明会（入札説明会）が開催される。

5. ETC（自動料金所システム）の標準化が確立される。

なお、数字がおおきいものほど達成度が高いことを示す。

(2) 上記(a)及び(b)を評価する方法及びタイミング

調査終了時から5年後