事業事前評価表（開発調査）

作成日：平成17年1月5日
担当グループ：社会開発部第3グループ

1．案件名

ラオス国 ヴィエンチャン特別市都市交通計画調査

2．協力概要

（1）事業の目的

ヴィエンチャン特別市の都市交通マスタープラン（目標年次2010年）を策定する。

- 土地利用、都市の経済活動、道路網、公共交通、車両保有、交通混雑解消、交通安全、環境保全など相互に関連しあう要因を総合的に調査し、将来の都市交通のあるべき姿を描く
- 施設整備ばかりでない、制度改革などの計画を含む実効性のある短期計画の策定し、ソフト面からの交通政策を行う
- 当該都市における公共交通を中心とした都市交通計画を実施することにより、将来見込まれる交通渋滞を逓減し、当該都市の交通安全を向上する。
- 市民とともに計画を作ることをベースに、ワークショップなどにより広く意見を聞く機会を持ち、当該都市の貧困層も含めた一般の市民とともに彼らの望む当該都市交通を描く
- 免許制度、車検制度の見直しを行い、交通安全行政能力の向上に資する

（2）調査期間

2005年4月～2006年5月（約14ヶ月）

（3）総調査費用

約2.0億円（概算）

（4）協力相手先機関

主要協力機関：公共事業省（Ministry of Communication, Transport, Post and Construction）、ヴィエンチャン特別市 （Vientiane Capital City）
（また、本件調査のために上記以外の関係省庁を含むステアリングコミッティが設置される予定）

（5）計画の対象（対象分野、対象規模等）

ヴィエンチャン特別市（そのうちの5つのディストリクト／区）

3．協力の必要性・位置付け

（1）現状及び問題点

1）ラオス国（人口520万）は、90年代以降の高水準な経済成長により、自動車登録台数（二輪車含む）が1990年の8万台から19万台へと大幅に増加しており、将来的なモータライゼーション化も見込まれている。しかしながら、車輌の増加に加えて、交通インフラの未整備、行政側の交通管理体制の脆弱さ、民衆の交通安全認識の低さなどにより、近年、交通事故数が増加の傾向にある。

2）特に自動車が普及している首都ヴィエンチャン特別市（人口約60万人）においては、自動車登録台数（二輪車を含む）が約11万台で全国での登録数の約6割を占めている。

同市では他都市に比べて、交通事故が頻発しており、日本の約10倍、他のASEAN各国と比較しても極めて高いものとなっている。

3）ラオス国の経済・政治の中心である首都ヴィエンチャン市において、このような交通事故が頻発

する状況は、同市だけでなくラオス全体の社会活動・日常生活への深刻な障害となるため、将来の更なる車輌数の増加による交通通渋滞問題への対応も含めて、早急に対策を講じる必要がある。

4）こうした背景を踏まえ、事前調査を実施したところ、ヴィエンチャン特別市においては、各ドナー（国際機関を含む）から交通安全分野、信号システムの供与などの援助があるものの、それらを包括的に調整・整理、将来の当市の交通ヴィジョンを含んだ総合都市交通計画（上位計画）が存在しないことが明らかになった。本件調査は当初総合的な交通安全計画調査として要請されたが、要請から案件実施まで2年間のブランクがあったこと、その間他ドナーによって交通案件分野についての援助を実施している（若しくは実施予定にある）ことに鑑み、ヴィエンチャン特別市の特徴を捉え、他のアセアン諸国で起こっている首都における交通渋滞を未然に防ぐ事を視野に入れた総合都市交通計画の作成が求められている。

（2）相手国政府国家政策上の位置づけ

ラオス国の公共事業を担う組織として通信・運輸、郵政・建設省（Ministry of Communication, Transport, Posts and Construction: MCTPC）があり、その下部組織として、各県には地方局（Department of Communication, Transport, Posts and Construction: DCTPC）がある。MCTPCは道路交通安全アクションプラン（Road Safety Action Plan）を2004年1月に案の形で公表し、このアクションプランのさらに上位の政策に位置する交通安全戦略（Traffic Safety Strategy）を議会に提出し、その承認を待っているところである。本件で策定されるマスタープランはこれらアクションプランや戦略と整合性を持つものである。

（3）他国機関の関連事業との整合性

現在、ラオス国においてアジア開発銀行が「ADB ASEAN Regional Traffic Safety」 プログラムを実施、またインフラサービスの分野において、当該都市南方でメコン川を横切る友好橋に接続する市道1号がわが国無償資金協力の対象として選定されている。本件調査は、これらの先行事業との整合性を踏まえつつ、交通安全事業、道路整備計画を取り込んだ形で総合的な都市交通計画を策定する。

（4）我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

ラオス国に対するわが国の援助重点分野「インフラ整備」の開発課題「運輸インフラ整備」の中で「運輸行政強化」が協力プログラムとしてあげられている。JICAの国別事業実施計画においても、ラオス国はインフラ整備が重点分野に位置づけられており、インフラ整備を行うことだけではなく、それと同時に人的能力開発・制度整備を実施することにより、自立発展性のある開発の方向性を目指している。

4．協力の枠組み

（1）調査項目

- 交通関連法令／政策、交通分野に関する既存の計画、プロジェクトに関するレビュー
- 環境社会配慮調査の実施（IEEレベル）
- 都市交通分野における財政的制約・財源分析
- 交通特性と需要、都市交通システムにおける制約と問題の特定
- 社会経済フレームワークの設定
- 将来交通量の需要予測
- ヴィエンチャン市の今後の都市計画ヴィジョンに係る都市交通のあり方（基本コンセプト）の方針決定
- 都市交通マスタープランの基本方針の作成
- マスタープランに関する事業計画の作成
- 優先プロジェクトの選定
- 環境社会配慮調査（Pre-EIA）
- 交通安全キャンペーンの実施
- 施設設計基準の作成

道路施設の維持管理計画の作成
- 公共交通維持のための財源確保案の検討・計画案の作成
- 長期・中期・短期の実施計画案の作成
- マスタープランに係る事業計画の作成（目標年次2020年）

（2）アウトプット（成果）

a. 計画策定： 2020年を目標とする都市交通計画が策定される。
b. 技術移転： 総合都市交通計画作成についての技術が移転される。

（3）インプット（投入）：以下の投入による調査の実施

a. コンサルタント（分野／人数）
    - 総括／都市交通 1名
    - 都市開発計画／土地利用計画 1名
    - 交通計画／交通施設計画 1名
    - 道路整備計画 1名
    - 公共交通計画 1名
    - 交通管理計画／制度計画 1名
    - 交通需要予測 1名
    - 交通調査／解析 1名
    - 経済・財務分析 1名
    - 環境社会配慮（自然条件／社会条件） 1名
    - 参加型開発 1名

    - 合計 11名
b. その他 研修員受入れ
    - カウンターパート研修員の受入れ（運転免許制度、車検制度）
    - 現地にて交通安全セミナー・ワークショップ・キャンペーンの実施
    - 調査に必要な機材の購入

5. 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

a. 策定されたヴィエンチャン特別市都市交通マスタープランが、当市の交通計画として承認される。
b. 同計画が優先事業として位置づけられ、事業実施される。

（2）活用による達成目標

a. ヴィエンチャン特別市の交通渋滞が低減される。
b. ヴィエンチャン特別市において、市民の交通マナーが向上し、交通事故が減少する。
c. ヴィエンチャン特別市において公共交通機関の利用率が向上する。

6. 外部要因

（1）協力相手国内の事情

a. 政策的要因：開発方針の変更による提案事業の優先度の低下
b. 行政的要因：ステアリングコミッティの形骸化
c. 経済的要因：経済成長の急激な失速による財政緊縮及び資金不足
d. 社会的要因：対象地域人口・交通モードの、予測を遥かに上回る急激な変化

（2）関連プロジェクトの遅れ

特になし

7．貧困・ジェンダー・環境等への配慮（注）

都市交通問題の大きな要因の一つである首都圏における交通渋滞の発生をできるだけ食い止める事によって環境への配慮がなされ、また公共交通機関が整備される事により、バイクなどを持たない市民も安全に移動する手段を確保することができる。

8．過去の類似案件からの教訓の活用（注）

JICAは「ラオス国南部地域道路改善計画調査」（実施機関：2001年11月～2003年2月、C／P：公共事業省（MTCPC）道路局（Department of Road））において、道路改善計画調査を実施した。右プロジェクトでは道路整備のマスタープラン策定や優先道路のF／Sが実施されたが、技術移転の面で積極的にラオス側とのやりとりをした記録は残っていない。

本プロジェクトでも、マスタープランを策定するが、ヴィエンチャン特別市には総合都市交通計画がない点に留意し、都市交通計画の策定、公共交通分野に対する支援の仕組み・制度などについて、適宜ワークショップやセミナーなどを開催するなどして公共事業省およびヴィエンチャン特別市職員へ技術移転をし、実際に参加・実施できるマスタープランの策定を目指す。

9．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
- 公共事業省（MCTPC）からの提案事業が優先案件として実行に移されたか。
- 策定されたマスタープランに基づいた交通計画を実施するための予算・人員が確保されたか。
- 策定されたマスタープランが交通計画として承認されたか。

b. 活用による達成目標の指標
- ヴィエンチャン特別市の道路舗装率、道路改良率、通年通行確保率、交通量、所要時間の短縮。
- ヴィエンチャン特別市の交通事故の減少、公共交通機関利用割合の増加。

（2）上記（a）および（b）を評価する方法および時期

調査終了後、3から5年度にフォローアップ調査を実施する。

（注）調査にあたっての配慮事項