技プロ用

事業事前評価表

国際協力機構　経済基盤開発部・都市・地域開発第一課

1. 案件名

国　名：フィリピン国

案件名：総合交通計画管理能力向上プロジェクト

The Project for Capacity Development on Transportation Planning and Database Management in the Republic of the Philippines

2. 事業の背景と必要性

(1)当該国における運輸セクターの現状と課題

マニラ首都圏をはじめとした地方都市での経済活動の活性化と人口の集中にともない、交通混雑や交通事故、生活環境の悪化が深刻な社会問題となっている。特に、自家用車の増加が交通混雑の要因となっており、2007年から2009年にかけて約11%の登録台数の増加が見られている(2009年時点では177万台)。また、2009年の年間交通事故発生数は64747件と報告されている[1]。さらには、近年の地球温暖化の問題への取り組みも求められてきており、公共交通網の整備が重要となっている。加えて、持続的経済成長を実現していくためには基盤整備への投資が不可欠であり、運輸・交通網の整備・改善、及び交通モード間の連携強化を図り、民間投資を誘致しやすい環境を作りだしていくことが重要である。

運輸交通インフラ整備には陸海空の各交通モードを総合的に計画することが必要である。フィリピンの運輸交通政策を担う運輸通信省(Department of Transportation and Communications、以下「DOTC」)では、国家交通計画の策定時に必要となる各種交通データが、航空交通、鉄道交通、道路交通、水上交通というモード別に分かれているが、省内においてもモード間の情報を十分に共有できていない。つまり、関係する主要機関(軽量軌道交通公社、フィリピン国鉄等)での各モードで実施しているマスタープランのデータ連携、連絡調整、データ蓄積、共有、アップデート等が不十分な状況にある。こうしたことから、総合交通政策を所管するDOTCにおいて、各種交通モードのデータ蓄積と組織力強化及び総合交通に係る政策立案能力強化が求められている。特に、マニラ首都圏では現在運営されている 3 つの都市軌道交通システムの拡充、セブ市やダバオ市などでは BRT やモノレールなどの検討も行われている。自家用車から公共交通への転換を促進する交通政策は、交通混雑などの交通問題や様々な環境問題を緩和するものとしてそのニーズは非常に高いものと判断される。これを可能とするには、MMUTIS(Metro Manila Urban Transportation Integration Study:

[1] マニラ首都圏開発庁道路安全ユニット報告、死亡・負傷事故全てを含めた値

マニラ首都圏総合都市交通改善計画（1999 年））によって整備された交通データベースをさらに細かく解析し、さらに高度な交通予測の精度を高めるための交通データベースの計画・運用・維持管理能力の向上と公共交通計画策定への活用が不可欠である。

（2）当該国における運輸セクターの開発政策と本事業の位置づけ

フィリピンでは、2010 年に新政権が誕生し 2011 年～2016 年の国家開発計画（PDP: Philippine Development Plan）では、「インフラへの大規模投資」、「透明性の高く反応性の高いガバナンス」、「人間開発」、「雇用創出」を通じて「包括的成長」を図るとしている。経済成長と密接な関わりがある交通分野の優先度は高い。インフラセクターでは、広域物流システムの改革を進めるために都市間高速道路や空港、港湾の整備、鉄道のサービス向上のほか、インフラ政策を促進するために組織間の連携、効率的な計画策定や計画に沿った財源の確保などを重点課題としている。また、戦略的な交通政策を実施していくために、交通政策法（TPA: Transport Policy Act）が制定されようとしており、政府関係機関の計画能力の向上が喫緊の課題となっているなど、本業務の目的はフィリピンの政策に合致している。

（3）運輸セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

我が国の対フィリピンへの3つの援助重点分野（国別援助計画（2008 年 6 月））は、(i)「雇用機会の創出に向けた持続的経済成長」、(ii)「貧困層の自立支援と生活環境改善」、および(iii)「ミンダナオにおける平和と安定」である。(i)にはマニラ首都圏地域・セブをはじめとする経済成長の中核となる地域でのインフラ・サービスの向上、持続的経済成長基盤となるインフラ整備ならびに運営維持管理能力改善が含まれており、本案件の実施は我が国援助方針と合致している。

（4）他の援助機関の対応

Aus-AID 支援による Transport Policy Act の制定が最終段階に来ている。

国際援助機関である世銀や ADB でも、都市交通問題への支援、特に公共交通システムの整備を重点課題の一つとしている。

3. 事業概要

（1）事業目的（協力プログラムにおける位置づけを含む）

本事業は、マニラ首都圏において、DOTC による交通データベース管理能力、公共交通網の計画策定能力、公共交通網整備に係る政策課題の検討調整能力と政策形成能力の向上を支援することにより、公共交通網計画策定体制の改善を図り、もって公共交通網計画の策定に寄与するものである。

（2）プロジェクトサイト／対象地域名

フィリピン国マニラ首都圏 （なお、成果 2 に係るパイロット地域はマニラ市）

（3）本事業の受益者（ターゲットグループ）

DOTC 交通行政担当官（道路部門・鉄道部門）（21 人、2011 年 3 月時点）、および関連機関職員
（4）事業スケジュール（協力期間）：2011 年 9 月－2014 年 9 月（3 年間）
（5）総事業費（日本側）：2.8 億円
（6）相手国側実施機関
DOTCを中核とし、公共事業道路省（Department of Public Works and Highways、以下「DPWH」[2]）、マニラ首都圏開発庁（Metro Manila Development Authority、以下「MMDA」[3]）および国立交通研究センター（National Center for Transportation Studies、以下「NCTS」[4]）とも連携・協力しながら実施する。
（7）投入（インプット）
1）日本側
【短期専門家】
・交通政策、都市交通計画、交通モデル、交通調査・データベース、交通管理、鉄道計画、経済分析（他政策課題に対する各分野専門家：都市計画等）
・交通調査費用（コストシェア）
【供与機材】
研修等に必要な機材（交通データ解析用アプリケーション、ハードウェア）
【研修の種類】
･本邦研修（テーマ：公共交通政策、交通計画データベース等）
･現地国内研修
2）フィリピン国側
・カウンターパートの配置
・執務室の提供
・交通調査費用（コストシェア）
（8）環境社会配慮・貧困削減・社会開発
1） 環境に対する影響/用地取得・住民移転
①カテゴリ分類（A,B,C を記載） C
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」（2010 年 4 月公布）上、環境への望ましくない影響は最小限であると判断されるため。
2)ジェンダー・平等推進/平和構築・貧困削減
　現時点において、本事業によるネガティブインパクトは想定されていない。ただし、

[2] 道路交通に関し、国道の建設・維持管理ならびに地方道路管理に係る指導を行う。マニラ首都圏内の道路については所掌外
[3] マニラ首都圏内で広域行政を担う。域内での道路管理、交通規制を行う
[4] フィリピン交通分野の教育・研究機関。DOTC の調査業務を受託して交通解析なども行っている

本協力を通じて得られた交通関連データに基づき、公共交通機関のルート変更等が発生する可能性がある。その場合には、女性や貧困層を含む社会的弱者がマイナスの影響を受ける可能性について検討する必要がある。

3)その他：特になし

(9)関連する援助活動

1)我が国の援助活動

プロ技「交通研究センタープロジェクト」(1992～1997、FU1997～1999)、開発調査「マニラ首都圏都市交通計画フェーズ 1・2」(1984 年、1985 年)、開発調査「マニラ首都圏総合都市交通改善計画」(1999 年)、道路交通政策に係る長期専門家派遣、円借款「LRT1 号線増強及び 2 号線建設事業(E/S)」(1993 年)を始めとする多くの円借款事業など多数の協力を行ってきている。

2)他ドナー等の援助活動

上記2. (4)のとおり。

4. 協力の枠組み

(1)協力概要

1)上位目標：DOTC によりマニラ首都圏の公共交通網計画が策定される

【指標・目標値】

・DOTCによるマニラ首都圏内の公共交通網計画策定において、交通データベースのデータが活用される

2)プロジェクト目標：DOTC によるマニラ首都圏の公共交通網計画の策定体制が改善される

【指標・目標値】

・交通データベースの管理・運営体制に係る規定が整備される

・DPWH や MMDA など協力機関との間のデータの授受が行われる

・公共交通網計画マニュアルが活用される

3)成果及び活動

成果 1 「マニラ首都圏における交通データベースの管理能力が向上する」

【指標】

1-1 MMUTIS 交通データベースが更新される。

1-2 交通調査・データベース管理マニュアルが作成される。

【活動】

1-1 交通調査・交通データベース管理に関するワークフローを検討し、担当官を対象とした研修を実施する。

1-2 交通調査計画を策定し、発注、業務の管理監督を行う。パイロット地域(マニラ

市）以外のマニラ首都圏においても日本人専門家の指導のもと、DOTC が交通データに係る情報収集、分析を行う。
1-3　MMUTIS 交通データベースを更新する。

成果２「マニラ首都圏における公共交通網の計画策定のための人材が育成される」
【指標】
2-1　公共交通網計画マニュアルが作成される。
2-2　パイロット地域の公共交通網計画案が作成される。
【活動】
2-1　公共交通計画策定に関し、担当官を対象とした研修を実施する。
2-2　パイロット地域の開発計画など公共交通計画に必要な諸条件を明らかにする。
2-3　パイロット地域の公共交通網計画案を作成する。

成果３「マニラ首都圏における公共交通網整備に係る政策課題の検討調整能力と政策形成能力が向上する」
【指標】
3-1　検討委員会による各種会議及び合意形成実績。
3-2　政策課題に対する提言が取りまとめられる。
【活動】
3-1　公共交通の整備に係る政策課題を抽出し、その論点を明らかにするとともに対応方針を策定する。
3-2　関係機関間の調整を担う検討委員会を設立し、政策課題について検討する。
3-3　検討委員会としての提言を取りまとめる。

4）プロジェクト実施上の留意点
・指標の基準値・目標値については、事業開始後 6 ヶ月以内にベースライン調査を行い設定する。
・本案件の自立発展性を確保するための要素として以下が想定される。
- 本案件の実施機関である DOTC は、交通政策、交通計画の実施の中核的な担い手である。これらの基本的な役割、組織、制度は本案件終了後も継続すると見込まれている。
- 成果 1（交通データベースの構築）の活動の中で、本案件開始に伴い DOTC 内に新たに設置される「Transport Database Management Unit（仮）」が三年間のプロジェクト活動後も、継続して機能し続けることが DOTC 側によって約束されている。
- DOTC のデータベースには DPWH や MMDA が有する交通データを取り込む予定であり、このデータベースが関係機関の間で活用されるプラットフォームとなる。

- 国家地図資源情報庁（NAMRIA）が中心となって進めている「One Nation, One Map」プロジェクトでは、DOTC や DPWH、MMDA のほかエネルギー省など関係省庁が連携して共通の地理情報データベースを構築しようとしている。
- マニラ首都圏では MMDA が中心となり DOTC や国家経済開発庁（NEDA）、DPWH などが参加する首都圏開発委員会が定期的に開催され組織間の情報交換と連携が図られており、本事業で実施されるデータベース作りや政策検討のための組織間の体制が既に存在している。

（2）その他インパクト

現実に即した交通計画が策定されれば、マニラ首都圏の交通渋滞が緩和され、ヒト・モノの流れが活性化し、マニラ首都圏及び近郊の経済発展につながることが期待できる。

5. 前提条件・外部条件（リスク・コントロール）

（1）事業実施のための前提

DOTC の役割が変更されない。

（2）成果達成のための外部条件

主たる CP が活動中に継続的に配置される。

（3）プロジェクト目標達成のための外部条件

主たる CP が活動中に継続的に配置される。

（4）上位目標達成のための外部条件

・データベース更新に係る予算が確保される。

・データベースの管理体制が維持される。

・主たる CP が活動後も継続的に配置される。

6. 評価結果

本事業は、フィリピン国の開発政策、開発ニーズ、日本の援助政策と十分に合致しており、また計画の適切性が認められることから、実施の意義は高い。

7. 過去の類似案件の教訓と本事業への活用

JICA は過去に MMUTIS を実施しており、パーソントリップ調査を含め 20 項目に及ぶ交通調査を行ってマスタープランを策定した。同調査はフィリピン国政府から高く評価され、活用された。しかし、調査実施後、DOTC による交通データの更新等が必ずしもタイムリーに実施されてこなかったという実情がある。今次案件は、このような経緯を踏まえ、MMUTIS 交通データベースを再活性化させること、また、DOTC によって自立的にデータ更新がなされる体制づくりを目的としている。

8. 今後の評価計画

(1)今後の評価に用いる主な指標

４.（1）のとおり。

(2)今後の評価計画

事業開始 6 ヶ月以内	ベースライン調査
事業中間時点	中間レビュー
事業終了 6 ヶ月前	終了時評価
事業終了 3 年後	事後評価

以　上