

事業事前評価表（開発計画調査型技術協力）

作成日：平成22年 2月 3日

担当部署：都市・地域開発第一課

| |
|--|
| <p>1. 案件名</p> |
| <p>パキスタン国ラホール都市交通マスタープラン策定プロジェクト</p> |
| <p>2. 協力概要</p> |
| <p>(1) 事業の目的 2030年を目標年次とするラホール都市圏の都市交通マスタープランを作成するとともに、優先プロジェクトに係る2020年を目標としたアクションプランを策定する。 また、調査結果が有効活用されるためにパンジャブ州政府における都市交通に係る実施体制の強化及び能力の向上を目的とするキャパシティ・ディベロップメントを行う。</p> <p>(2) 調査期間 2010年3月から2011年5月</p> <p>(3) 総調査費用 約3.0億円</p> <p>(4) 協力相手先機関 パンジャブ州政府</p> <p>(5) 計画の対象（対象分野、対象規模等） ラホール市を中心としたラホール都市圏</p> |
| <p>3. 協力の必要性・位置付け</p> |
| <p>(1) 現状及び問題点 パキスタン・イスラム共和国（以下パキスタン）のパンジャブ州、州都ラホールは、パキスタン第2の都市であり、その周辺の都市圏を含め人口は約1,000万人（2006年推計）に達し、近年の人口増加は目覚ましいものがある。 一方、人口増加に伴う交通需要の増大に対し、ラホール都市圏では、①マストランジットの不在、②未発達な交通管理システム、③歩道、路面の露天商等による不法占拠、④違法駐車、⑤家畜牽引車、オートリキシャ、自転車等の混在などの要因により、都市圏では断続的な渋滞が続き、交通事故や環境破壊など社会問題が顕在化している。 1991年にJICAは、ラホール都市圏に対し「ラホール都市圏総合交通システム計画調査」を実施し、都市交通マスタープランを策定した。道路モードに係わる優先事業（交差点改良やラビ川の架橋等）は、世銀の援助および市や州政府の予算により実施され、改良された交差点周辺ではスムーズな交通が実現されている。一方、財政的な制約もありLRT(Light Railway Transit)のような軌道系公共交通機関への提言は活かされておらず、増える交通需要に対して十分な対応ができていないのが現状である。今後さらに増える交通需要に対応するために、大規模公共交通機関の導入を含めた公共交通の改善が求められている。 このような状況に対して、ラホール都市圏では、1991年のJICAの調査以来、交通需要予測を伴う総合的な都市交通マスタープランの更新がされておらず、人口増加に伴い都市域も拡大しているため、改めて、正確な交通実態調査を行い、交通インフラ整備及び交通需要管理を含めたマスタープランの策定が必要とされている。 また、パンジャブ州政府は、本調査を通じ、都市交通計画策定・管理能力の技術移転及び関連省庁・機関間の連携強化を求めており、その成果をパンジャブ州内の他都市に波及させることを想定している。</p> <p>(2) 相手国政府国家政策上の位置づけ</p> |

パキスタンの開発戦略である 2001 年 9 月の 10 年長期開発計画及び 3 年開発プログラム、同年 11 月の I-PRSP (Interim Poverty Reduction Strategy Paper) 及び 2003 年 12 月の F-PRSP (Final Poverty Reduction Strategy Paper) において①経済成長の加速、②貧困削減③ガバナンスの改善の 3 つの開発戦略を挙げている。その中の①経済成長の加速において、インフラ整備を挙げており、本調査の成果品は、パキスタンのラホール都市圏の交通インフラ整備にかかわるものである。

(3) 他国機関の関連事業との整合性

ラホール都市圏において、UNDP (国連開発計画) による BRT (Bus Rapid Transit) に関する F/S が 2010 年 4~5 月より開始予定であり、過去に ADB (アジア開発銀行) による MRT (Mass Transport System) の F/S が行われるなど、ラホール都市圏における都市交通問題への対応の必要をともに認識している。当該都市交通計画においては、特に UNDP との連携が求められる。

(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

「対パキスタン国別援助計画」(平成 17 年 2 月)に定める援助重点分野「健全な市場経済の発達」において、重点開発分野「市場経済の活性化と貧困削減を支援する経済インフラの拡充と整備」に貢献するものである。

4. 協力の枠組み

(1) 調査項目

1) 現状分析、課題の把握

(ア) 関連法制度の確認

(イ) 実施機関、関連機関の確認

(ウ) 交通調査

(エ) 道路インベントリー

(オ) 既往/現在進行中の関連計画/事業

2) マスタープラン策定 (目標年次: 2030年)

(ア) 将来需要予測

(イ) 基本方針/政策の策定

(ウ) マスタープランの策定

(エ) 環境社会配慮 (IEEレベル) の実施

(オ) 事業計画の策定

(カ) 経済分析・財務分析

3) アクションプランの策定 (目標年次: 2020年)

(ア) 優先プロジェクトの選定

(イ) 優先プロジェクトの計画

(ウ) 優先事業の概略事業費の算出

(エ) 環境社会配慮の実施

(オ) アクションプランの策定

4) パンジャブ州都市交通分野の実施体制に係るキャパシティ・ディベロップメント

(ア) キャパシティ・アセスメントの実施

(イ) キャパシティ・ディベロップメント・プランの策定

(2) アウトプット (成果)

- 1) 都市交通マスタープラン (目標年次: 2030年)
- 2) アクションプラン (目標年次: 2020年)
- 3) 交通調査、計画技術に関するキャパシティ・ディベロップメント

(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) コンサルタント12名

1. 総括/総合交通政策
2. 都市計画/都市交通計画
3. 公共交通計画
4. 社会経済フレームワーク
5. 交通需要予測
6. 交通調査・解析
7. 道路整備計画
8. 交通管理計画/交通安全計画
9. 経済・財務分析
10. 組織運営/キャパシティ・ディベロップメント
11. 地理情報システム (GIS)
12. 環境社会配慮

(b) その他

研修員受入れ

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

調査により策定された提言内容 (マスタープランやアクションプラン) がパンジャブ州の都市開発計画に活用される。

(2) 活用による達成目標

ラホール都市圏における公共交通サービスの改善、交通インフラ整備を通じた交通渋滞の緩和、移動時間の短縮、交通事故の減少、大気質の改善

6. 外部要因

(1) 協力相手国内の事情

政策的要因: 政権交代等により提案事業の優先度が低下しない。

行政的要因: 当該分野に対する予算が適切に配分される。

経済的要因: 経済状況の変化により開発資金が不足しない。

社会的要因: 周辺地域の政情不安が増加しない。

(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)

カテゴリ A

都市部の大量公共交通システムの有償資金協力を念頭に置いた計画であり、環境・社会へ重大で望ましくない影響を与える可能性があると考えられる。

8. 過去の類似案件からの教訓の活用（注）

ラホール都市圏の都市交通分野では、州政府及びラホール市による多数の関連機関が存在している。1991年にラホール都市圏で行われた「ラホール都市圏総合交通システム開発調査」では、ラホール市の機関である LDA が主要な C/P 機関であったため、州政府を含めた各機関の巻き込みが課題であった。今回の調査では、パンジャブ州政府を主要な C/P 機関とし、関連機関のステアリング・コミッティやワーキング・グループへの参加を詳細計画策定調査にて合意している。

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

策定されたマスタープランおよびアクションプランの活用状況

（b）活用による達成目標の指標

- ・ 効率的かつ信頼性の高い都市内交通の実現
- ・ 交通需要の公共交通へのシフト

（2）上記（a）および（b）を評価する方法および時期
必要に応じて調査終了後、3年後以降に評価を実施する。

（注）調査にあたっての配慮事項