無償用

事業事前評価表

国際協力機構　東南アジア・大洋州部　東南アジア第四課

１．案件名（国名）

国名：ラオス人民民主共和国

案件名：首都ビエンチャン市公共バス交通改善計画

Project for Improvement of Transportation Capacity of Public Bus in Vientiane Capital

２．事業の背景と必要性

(1) 当該国における公共交通分野の開発実績（現状）と課題

首都ビエンチャンでは年々進む都市化の進行と人口の増大、経済活動も活発化する中で乗用車、モーターサイクルなどのモータリゼーションの普及により個別交通手段の普及進展が著しく、すでに都心部を中心として、朝と夕方のピーク時を中心に大規模な交通渋滞を招いている。車両登録台数は、2005 年から年平均約 7%と増加しており、2000 年との比較では自家用車は 4 倍、モーターサイクルは 3.3 倍増加している。また交通事故件数は、約 1,800 件で近年やや減少しているが、死亡事故は 2005 年 119 人から 2009 年 203 人と増加している。このような交通渋滞の解消と交通事故減少のために公共交通のシェアを増大させることが必要となっており、そのためには、公共バスの輸送力増強が急務である。

首都ビエンチャンにおける公共バスは、主要事業者であるビエンチャンバス公社が過去に実施された日本の無償資金協力により供与されたバスを中心に、それらを修理、維持管理しながら運行させているが、耐用年数を大幅に超過し、老朽化が著しい車両や、走行距離が 40 万 km(小型)～120 万 km(大型)を超え、エンジン各部の摩耗等の損傷が激しい車両は、車輌稼働率の低下の原因となっており、また、重大事故につながる危険性がある。また、車体の老朽化やサービスの低さから、バス利用者数は減少傾向にあり、その状況改善のため車両の更新が必須となっている。

(2) 当該国における公共交通分野の開発政策と本事業の位置づけ

ラオスの「第 6 次国家社会経済開発計画」(2006-2010)では、首都ビエンチャンの交通整備課題として、北・南バスステーション建設を含む公共交通改善が取り上げられている。2011 年から開始される「第 7 次国家社会経済開発計画(2011-2015)」も策定中で、この中でも都市交通改善が明記されることが予定されている。

(3) 公共交通分野に対する我が国及び JICA の援助方針と実績

社会経済インフラ整備及び既存インフラの有効活用は我が国の「対ラオス国別援助計画」の援助重点分野の一つに位置付けられており、これまでに我が国の無償資金協力によるバス供与（1988 年および 2000 年)、JICA による「ビエンチャン特別市総合都市交通計画調査」(2008 年)、「首都ビエンチャン公共交通改善基礎情報収集・確認調査」(2009 年）を実施している。また、別途、技術協力プロジェクト「ビエンチャンバス公社運営能力改善プロジェクト（2011 年 12 月～2014 年 12 月)」にて、バス公社の現在の経営状況や財務体質を改善するための協力を実施予定。

(4) 他の援助機関の対応

アジア開発銀行が「ビエンチャン市持続的都市交通パイロットプロジェクト」を実施見込み。同プロジェクトは、JICA による「ビエンチャン特別市総合都市交通計画調査」(2008 年）の提案内容の一部を実施することが計画されている。

３．事業概要

(1) 事業の目的（協力プログラムにおける位置づけを含む）

老朽化の激しいバス公社の市内路線バスを更新し、バスサービスの向上を図るとともに、公共バスの輸送力向上を図る。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

首都ビエンチャン

(3) 事業概要

1) 調達機器等の内容

① バス車両（エアコン付）の調達：42 台

② 整備機材（温水洗車機、エアーコンプレッサ等）の調達

2) コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネントの内容

3.（3）1) に係る据付及び操作指導

(4) 総事業費/概算協力額

概算協力額：5.0 億円（概算協力額（日本側）：5.0 億円、（ラオス側）：0.01 億円）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2011 年 5 月～2012 年 5 月を予定（計 13 ヶ月　入札期間を含む）

(6) 事業実施体制（実施機関/カウンターパート）

主管官庁：公共事業運輸省運輸局

実施機関：ビエンチャンバス公社

(7) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類：C（カテゴリ分類の根拠：公共交通の利用を促進するものであり、環境・社会への望ましくない影響はほとんどないと考えられる。）

② 影響と緩和・軽減策：特になし。

2) 貧困削減促進

女性、子供、老人等の移動手段が確保される。

3) ジェンダー

特になし。

(8) 他ドナー等との連携・役割分担

アジア開発銀行の「ビエンチャン市持続的都市交通パイロットプロジェクト」との連携。（優先レーン、専用路線の設定、駐車対策、バス専用信号の設置等を想定）

(9) その他特記事項

特になし。

４．外部条件・リスクコントロール

(1) 事業実施のための前提条件

・ ラオス政府の関連政策に大きな変更・変化がない。

・ ラオスにおける極端な治安悪化、政治状況の変化が生じない。

(2) プロジェクト全体計画達成のための外部条件

・ ビエンチャンバス公社が公共バスサービスを継続する。

５．過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

以下 2 件の協力においては、供与されたバスのモデルが統一されておらず、スペアパーツやサービスツールを別々に調達する必要があったことから、本プロジェクトにより供与されるバスにおい

ては、これらの入手性に鑑み、モデルを統一する。

(1) 無償資金協力「ビエンチャン都市交通網整備計画」により、バス 50 台、部品、整備工場、ターミナルを調達・建設（1988-1990）

(2) 無償資金協力（ノンプロ無償）により、バス 56 台、部品の供与（1999-2000）

６．評価結果

(1) 妥当性

ビエンチャンバス公社の保有するバスは、耐用年数、走行距離の観点で、老朽化が著しい上、部品の消耗や金属疲労も激しく、更新の緊急性が高い。また、ラオス及び我が国の開発政策とも整合しており、本事業の妥当性は高い。

(2) 有効性

1) 定量的効果

成果指標	基準値（2010 年）	目標値（2015 年） 【事業実施 3 年後】
バス運行本数　（本／日）	177	211
バス輸送力　（万人・キロ／日）	19.6	33.1

2) 定性的効果

①バスの故障が減少する。

②バスによる事故が減少する。

③首都ビエンチャンの公共バス・ルートの道路における交通渋滞の緩和に寄与する。

④首都ビエンチャンの公共バスの運行サービスの維持に寄与する。

７．今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる主な指標

6.(2) 1)のとおり。

(2) 今後の評価のタイミング

・事後評価　　事業完成３年後

以　上