事業事前評価表

国際協力機構インドネシア事務所

1. 案件名

国　名:　インドネシア共和国

案件名:　和名:JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 2

英名:JABODETABEK Urban Transportation Policy Integration Project Phase 2

2. 事業の背景と必要性

(1)ジャカルタ首都圏における都市交通セクターの現状と課題

インドネシア共和国(以下、インドネシア)ジャカルタ首都圏(以下、同地域)は、同国の全人口[1]の約 1 割が居住し、GDP の 25%、海外直接投資の約 4 割が集中している。

近年のインドネシアの堅調な経済成長[2]に伴い、同地域の人口、域内総生産ともに増加傾向にあり、車両登録台数(二輪車、四輪車)も 2000 年から 2010 年までの間にそれぞれ、約 4.6 倍、2 倍に増加している。また、同地域内では、郊外都市からジャカルタ都心への通勤車両の流入量が、2002 年から 2010 年に約 1.5 倍に増加している。一方、公共交通機関へのモーダルシフトは進んでおらず、通勤者におけるバス利用者の割合は 2002 年から 2010 年の間で 50.1%から 16.1%[3]に低下している。

これらにより同地域では交通渋滞が慢性化しており、公共交通利用の普及とともに、ジャカルタへの一極集中を軽減するための地域・モーダル間の統合的な交通政策の立案ならびにその実施が必要な状況にある。

(2)当該国における都市交通セクター／開発政策と本事業の位置づけ

現行の国家開発計画(RPJM 2010-2014)では、国家優先開発課題の一つに位置づけられている「インフラ開発」に係る政策目標として、ジャカルタ首都圏にて、統合的な都市交通計画に基づくモーダル間の統合・連携を行うことにより、交通ネットワーク機能を向上させることが挙げられている。

---

[1] 約 2 億 3,760 万人(2010 年、インドネシア政府統計)。

[2] 2010 年、2011 年の経済成長率は、それぞれ 6.1%、6.5%(JICA 対インドネシア国別分析ペーパー)

[3] 上記車両登録台数、通勤車両流入量、通勤者のバス利用割合は、ジャカルタ首都圏総合交通計画調査(SITRAMP)パーソントリップ調査、JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクト通勤・通学調査による。

これに対し、JICA はこれまで技術協力を通じ、政府内の連携・調整向上を含む政策立案能力の改善に支援を行ってきた。近年では、2009～2012 年に、「JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクト」（JUTPI：JABODETABEK Urban Transportation Policy Integration Project）を実施し、ジャカルタ首都圏都市交通マスタープランの見直し、及び省庁・地域横断的な枠組み形成（「ジャカルタ首都圏交通庁」[4]の設立）が提案された。しかしながら、これらは政策立案能力の向上に寄与したものの、同交通庁設立は政府の調整遅延により実現には至っていない。本事業では、JUTPI 実施後に残された課題となっている横断的枠組みづくり（中央政府・地方政府）の実現を促進するとともに、都市交通改善のためのプロジェクト実施能力の向上支援を行うものである。

また有償資金協力では、現在、ジャカルタ都市高速鉄道事業（MRT）の支援を実施している。今後、同地域が道路交通に過度に依存した都市構造から脱却するためには、MRT を含む公共交通システムを基盤とした都市整備を進める必要がある。この観点から、本事業により、地域・モーダル間の統合・連携を目的に、MRT の駅を中心とした公共交通志向型開発（TOD：Transit Oriented Development）の実施能力の向上支援が課題である。

本事業は、これらを通じ、同地域の都市交通システムを改善すべく行政の実施能力向上を図り、公共交通システムを基盤とした都市整備に寄与するものである。

（3）ジャカルタ首都圏都市交通セクター対する我が国及び JICA の援助方針と実績

2012 年 4 月に策定された我が国政府の「対インドネシア共和国国別援助方針」では、重点分野の一つとして「更なる経済成長への支援」があり、本事業はその協力プログラム「首都圏の運輸・交通環境整備プログラム」、「計画・制度改善・能力向上」に位置づけられる。また、対インドネシア共和国 JICA 国別分析ペーパーにおいては、重点分野「更なる経済成長への支援」に位置づけられる。

なお、本セクターにおける援助実績は 3.（9）のとおり。このうち、本事業では、パイロット・サブプロジェクト及び TOD モデルプロジェクトにより、渋滞交差点の小規模改良工事[5]や、MRT の駅周辺 TOD 開発[6]への支援が含まれる予定であり、JICA のこ

---

[4] 関係地域及び関係機関との調整・機能統合を行う機関

[5] 「JABODETABEK 地域における交差点小規模改良調査」（2011 年、2012 年）：首都圏の交差点（計 34 か所）に対する渋滞緩和策を提言

[6] 有償資金協力「ジャカルタ都市高速鉄道事業（MRT）」（2006～）、民間提案型協力準備調査（PPP インフラ事業）「ドゥク・アタス駅周辺地区をモデルとしたジャカルタ交通・都市構造整備事業準備調査」（2011～2012）、民間提案型協力準備調査（PPP インフラ事業）「ジャカルタ MRT ルバックブルス駅前開発事業準備調査」（2013～）

れまでの取り組みのインパクト拡大に資するものである。

(4)他の援助機関の対応

ジャカルタ首都圏における他ドナーの活動は、世界銀行がジャカルタ特別州内の BRT 運営会社であるトランスジャカルタ社に対し、経営・運営改善を目的とした技術協力を行っている。また、ドイツ復興金融公庫(KfW)は、ジャカルタ首都圏鉄道の車輌調達案件(40 両の調達、2013 年中の運用開始予定)を実施している。

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、ジャカルタ首都圏において、都市交通関係機関・組織間の連携及びプロジェクト実施能力を向上させることにより、都市交通システムの行政機能の改善を図り、もって同地域における公共交通システムを基盤とした都市整備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

インドネシア共和国ジャカルタ首都圏(約 28 百万人(2010 年))

(3)本事業の受益者(ターゲットグループ)

(直接受益者)ジャカルタ首都圏都市交通分野に関わる政府職員(中央省庁、地方自治体含む局長代理以上の役職者)

(最終受益者)ジャカルタ首都圏通勤者

(4)事業スケジュール(協力期間)

2014 年 5 月～2017 年 5 月を予定(計 36 ヶ月)

(5)総事業費(日本側)

4.8 億円

(6)相手国側実施機関

経済担当調整大臣府(CMEA)

(7)投入(インプット)

1)日本側

- 長期専門家(都市交通政策:36MM)
- 業務実施型契約(短期専門家(都市交通計画等)派遣、セミナー開催、パイ

ロット事業含む）

・ 研修（TOD 分野における本邦研修、第三国研修、現地国内研修）
・ 機材（プロジェクト車両、オフィス機材等）
・ 在外事業強化費（ローカルコンサルタント雇用費等含む）

2）インドネシア側

・ カウンターパートの配置
  - プロジェクトダイレクター（経済担当調整大臣府インフラ担当次官補）：1 名
  - 副プロジェクトダイレクター（国家開発企画庁交通局長、運輸省陸運総局都市交通システム局長、運輸省鉄道総局計画担当局長）：3 名
  - プロジェクトマネージャー（経済担当調整大臣府インフラ担当課長）：1 名
  - 副プロジェクトマネージャー（国家開発企画庁交通局長代理、運輸省陸運総局都市交通システム局長代理、運輸省鉄道総局計画担当局長代理）：3 名
・ カウンターパート出張旅費

（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：C

②カテゴリ分類の根拠

本事業の主な活動は制度設計やインドネシア政府職員の能力強化である。一部パイロット事業の実施を含むが、用地取得や住民移転が必要な大規模な工事は現時点で想定しておらず、「国際協力機構環境社会影響ガイドライン」（2010 年 4 月）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

公共交通政策の推進は都市部の貧困層の交通アクセスの改善に貢献することが期待される。また、パイロット事業で交通施設を整備する際に、交通弱者（老人、子ども、障害者、妊婦等）に配慮をした設計にすることにより、彼らのアクセシビリティを改善できる。

3） その他

公共交通政策の推進は Co2 削減にもつながることから、本案件実施により、気

候変動対策分野への貢献が期待できる。

(9)関連する援助活動

1)我が国の援助活動

①開発調査型技術協力プロジェクト

・「ジャカルタ首都圏総合交通計画調査(フェーズ1)(2001)
・「ジャカルタ首都圏総合交通計画調査(フェーズ2)(2004)
・「JABODETABEK 地域公共交通戦略策定支援プロジェクト(JAPTraPIS)」(2011～2012)

②技術協力プロジェクト

・「JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクト(JUTPI)」(2009～2012)

③協力準備調査

・「ジャカルタ都市高速鉄道(MRT)南北ライン区間延伸事業準備調査」(2009～2013)
・「ジャカルタ都市圏鉄道輸送能力増強事業準備調査」(2010～2012)
・「ジャカルタ都市高速鉄道(MRT)東西線事業準備調査」(2011～2013)
・「ジャカルタ首都圏幹線道路改善事業準備調査」(2011～)
・「ジャカルタ首都圏投資促進特別地域(MPA)マスタープラン調査」(2011～)

④民間提案型協力準備調査(PPP インフラ事業)

・「ドゥク・アタス駅周辺地区をモデルとしたジャカルタ交通・都市構造整備事業準備調査」(2011～2012)
・「ジャカルタ MRT ルバックブルス駅前開発事業準備調査」(2013～)
・「ジャカルタ渋滞対策に資する ITS 事業準備調査」(2013～)

⑤有償資金協力

・「ジャカルタ都市高速鉄道事業(MRT)」(2006～)
・「タンジュンプリオク港アクセス道路建設事業」(2005～)

⑥個別専門家

・「MRT 事業アドバイザー」(2007～)
・「道路政策アドバイザー」(2005～)、「JABODETABEK 地域における交差点小規模改良調査」(2011、2012)

2)他ドナー等の援助活動

・ 世界銀行:トランスジャカルタ社への技術支援
・ ドイツ復興金融公庫(KfW):ジャカルタ首都圏鉄道車両調達事業

4. 協力の枠組み

(1)協力概要

1)上位目標:

ジャカルタ首都圏において公共交通システムを基盤とした都市整備が進展する。

指標:

ジャカルタ首都圏都市交通マスタープランにて提案された都市交通政策及びプロジェクトが実施される

2)プロジェクト目標:

ジャカルタ首都圏の都市交通システムを改善するための中央政府・地方政府の行政機能が強化される。

指標:

- ジャカルタ首都圏都市交通政策の実施促進を図る枠組が設立される
- 計画されたパイロット事業及び TOD モデル事業が半数以上実施される

3)成果

成果1:統合的な都市交通政策が実施されるよう省庁・地域横断的な枠組みが形成される。

成果2:ジャカルタ首都圏におけるパイロット事業の実施経験を通じて都市交通関係機関・組織の交通改善プロジェクトの実施能力が向上する。

成果3:ジャカルタ首都圏において、都市交通関係機関・組織の公共交通志向型開発(TOD)プロジェクトの実施能力が強化される。

5. 前提条件・外部条件 (リスク・コントロール)

(1)前提条件

特になし。

(2)外部条件

- 首都圏都市交通分野の関連政策の実施及び推進体制の大幅な遅延や方針転換がなされない。
- 計画されている大型都市交通インフラ案件が土地収用などやむを得ない事情で大幅に遅れない。

6. 評価結果

本事業は、インドネシアの開発政策、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

JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクト（JUTPI）の教訓では、オーナシップを確保する方策として、地方政府に対して、地方自治体から職員を実施機関（CMEA）へカウンターパートとして出向・常駐させるべく調整を要請したが、関係機関間の人事異動が円滑に行われず、実現できなかった。よって、本事業では、カウンターパートの人事異動を伴わない、タスク・ベースの活動としての参加としつつ、セクターや地域別のバランスを考慮の上、パイロット・サブプロジェクトや TOD サブプロジェクトを実施することで、地方自治体にインセンティブを与えオーナーシップを高める。

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

事業終了 3 年後　　事後評価

以　上