

1. 案件名

国名：タンザニア連合共和国

案件名：

和名 ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト（フェーズ2）

英名 The Capacity Development Project for Improvement of Dar es Salaam Transport (phase-2)

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における運輸交通セクターの現状と課題

約4500万人の人口を抱えるタンザニア連合共和国（以下、「タンザニア」と表記）において、ダルエスサラーム市は約1/10の436万人（2012年センサス）が住む同国第一の都市である。国内の経済活動の中心都市であり、道路、鉄道、空港、港湾など全ての交通の要衝であることに加え、内陸諸国にとって国際回廊の起点として重要な役割を担っている。当国はこれまで道路を中心とした交通インフラ整備を進めてきているが、3%台の人口増加率を上回る年率7%（2001年～2010年の平均）の自動車登録台数の増加から、幹線道路の交通渋滞は年々悪化し、ダルエスサラーム市及び当国の経済活動を阻害するとともに、市民生活にも支障をきたしている。また、不十分な公共交通サービスや、市内の主要幹線道路であるモロゴロ道路、ニエレレ道路、キルワ道路、ニューバガモヨ道路沿いに無秩序に都市開発を進めるといったような効果的な交通政策の不在といった状態も、交通悪化に拍車をかけている。今後、道路に加えて鉄道や港湾整備も進められる予定であるが、インフラ整備が効果を発現し物流促進や交通効率の改善につなげていくためには、交通政策やシステム、それらを実際に担う人材の育成が不可欠な取り組み課題となっている。これらの対策が何も取られなかった場合、2030年の自動車保有台数が2007年の3倍となり、市内の平均旅行速度は時速8.5kmとなるといった推測もなされている。

(2) 当該国における運輸交通セクターの開発政策と本事業の位置づけ

タンザニア政府は、経済成長の加速と貧困削減に重点を置いた「タンザニア開発ビジョン2025」を国家戦略に掲げ、国民生活の質の向上や、法律に基づいたグッドガバナンスの達成、競争力のある強い経済の実現を目指している。この開発ビジョンをふまえ、2005年にフェーズ1、2010年にフェーズ2が策定された「成長と貧困削減のための国家戦略（MKUKUTA¹）」において、運輸交通セクターは優先セクターとして位置付けられ、毎年15%近い予算が同セクターに配分されている。

(3) 都市交通セクターに対する我が国及びJICAの援助方針と実績

我が国の対タンザニア国別援助方針（2012年6月）では「経済成長と貧困削減を支えるインフラ開発」を重点分野としており、「運輸・交通網整備プログラム」の中に位置づけられる。運輸・交通セクターに対する支援は、無償資金協力、技術協力、有償資金協力等を組み合わせながら実施している。ハード面においては、無償資金協力等で、キルワ道路、モロゴロ道路、ニューバガモヨ道路等の主要幹線道路の整備・拡幅を行っている。また、ソフト面においては、2007年から2008年にかけて、JICAは2030年を目標年次とした都市交通分野の開発計画策定を支援する「ダルエスサラーム総合都市交通体系策定調査」を実施した。同調査で策定されたマスタープラン「ダルエスサラーム都市交通マスタープラン」（Master Plan：以下「M/P」と表記）では、今後もダルエスサラーム市が経済・産業の中心都市としての機能を果たすためには、現在の複数の行政体/事業体による、交通政策・事業の調整が適切ではなく、それぞれの政策、事業の効果が十分に発現されていない現状を解決する必要

¹ MUKUKUTAはMkakati wa Kukuza Uchumi na Kupunguza Umaskini Tanzania (National Strategy for Growth and Reduction of Poverty)の略語（スワヒリ語（英訳））である。

があると分析して、ダルエスサラーム都市交通庁（DUTA）設立を含む本案件の基盤ともなっている各種提言を行った。その後、2010年12月より2年間、「ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト」を実施し、既存の行政体/事業体の都市交通政策・事業に関する総合調整を機能させるべく、関連機関の参加を得て「ダルエスサラーム都市交通協議会」とその実務を担う「ダルエスサラーム都市交通事務局」を設立、この協議会と事務局が中心となり、前述のDUTA設立を視野に入れた関連機関の強化に取り組んだ。本案件は、後継案件として前案件で実現できなかったDUTAの設立に向けた動きを加速させるとともに、事務局・協議会をはじめ関連機関を通じた交通システム全体の改善や実行性のある政策立案の支援に取り組む予定である。

(4) 他の援助機関の対応

世界銀行（世銀）は、ダルエスサラーム市内の渋滞緩和を目的に、BRT整備を行っている。また、ダルエスサラーム港湾開発を進める上で、特に道路貨物運送を含めたダルエスサラーム市内の交通環境が改善されることが全体の効果発現で重要であると考えている。加え、世銀は運輸省に対してM/Pの更新支援の準備があることを説明しており、世銀がこれを支援する場合は、世銀の道路貨物輸送に重点を置いた支援との密接な連携が重要となる。

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、ダルエスサラームにおいて①DUTA設置に向けた関連機関の調整能力の強化、②選定プロジェクトを通じた関連機関の計画・実施・モニタリングと評価等にかかる組織能力の強化、③目的に応じたさまざまな研修（トレーニング）手法を通じた都市交通問題に対する技術的能力の強化という3つの側面から技術支援を行うことにより、選定プロジェクトを確実に実施するための関連機関（事務局・協議会の構成組織にもなっているダルエスサラームの都市交通政策を担う各機関）の調整能力の強化を図り、もってダルエスサラームの交通状態改善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

ダルエスサラーム

(3) 本事業の受益者（ターゲットグループ）

直接的受益者はフェーズ1で設置された協議会（20団体からなる）と事務局（協議会の構成団体を含む17団体からなる）で、間接的受益者はダルエスサラームの住民と訪問者となる。

(4) 事業スケジュール（協力期間）

2014年から2017年（3年間）

(5) 総事業費（日本側）

3億円（現時点の暫定値）

(6) 相手国側実施機関

首相府地方自治庁

(7) 投入（インプット）

日本側	タンザニア側
<ul style="list-style-type: none"> 交通行政、交通計画、道路計画／施工監理、人材育成等からなる日本人専門家チーム（合計約33MM程度） 本邦研修、現地研修または第3国研修（交通計画、交通政策等） 資機材供与現地活動費 	<ul style="list-style-type: none"> カウンターパート（常勤と非常勤）（首相府地方自治庁(都市開発局をはじめとする各部署より数名、ダルエスサラーム市(City Director)をはじめとする各部署より数名)等） 専門家執務室 運営・経常経費（光熱費や消耗品購入費など含む）

(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

「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」(2010年4月版)に基づき、環境や社会への望ましくない影響が最小限かあるいはほとんどないと考えられる協力事業。

(9) 関連する援助活動

1) 我が国の援助活動

・2011~2014年「全国物流マスタープラン策定プロジェクト」

タンザニアの主要幹線道路、国際幹線道路・国境施設の整備及び維持管理能力強化、及び、鉄道・港湾といった他の交通モードに係る支援も中長期的視点で検討するためのM/Pを策定した。

・2008年「ダルエスサラーム総合都市交通体系策定調査」

経済・流通の中心都市であるダルエスサラーム市において、特に交通渋滞緩和の観点からDUTA設立を含むソフト・ハード面に対応するM/Pを策定したもの。本案件も、このM/Pに依っている。

・2010年「ニューバガモヨ道路拡幅計画」、2012年「ダルエスサラーム市交通機能向上計画」、2013年「タザラ交差点改善計画」(無償資金協力)

ダルエスサラーム市内でも交通量の多い幹線道路や交差点の改善を目的に、道路拡幅や交差点改良を実施中。

2) 他ドナー等の援助活動

世銀は、ダルエスサラームにおける都市・地域開発プロジェクトである「Dar es Salaam Metropolitan Development Project (DMDP)」の元、ダルエスサラーム市内の道路(地方道)改良、ゴミ処理、排水施設整備事業等に、2012年からの5年間で合計75百万ドルを拠出している。世銀とは、フェーズ1でも連携を図っており、DMDPの一環として行われる交通関連のプロジェクトの選定に際して、フェーズ1で策定した市道路改良計画が活用された。これまでの成果を踏まえ、フェーズ2においてもDMDPとの積極的な連携を模索する。

4. 協力の枠組み

(1) 協力概要

上位目標	タンザニアにおける調整機関(DUTAなど)が選定した都市交通プロジェクトの実施によって、選定プロジェクト実施地域の交通状態が改善される。 【指標】 トラベルデータ(トラベルスピード、渋滞状況、利用者満足度など)がXX*と比較して改善される。
プロジェクト目標	関連機関の調整能力が十分に機能し、選定プロジェクト*が実施開始されている。 (* 選定プロジェクトは、フェーズ1でリストアップされたパイロットプロジェクトをはじめとし、事務局・協議会の議論の結果、本プロジェクトの中で試行することが決まったプロジェクトを意味するもの) 【指標】 ・パイロット地域においてベースラインデータとエンドラインデータを比較して、トラベルデータ(例:トラベルスピード、渋滞状況、利用者満足度)がXX*と比較して改善される。 ・選定されたプロジェクト総数に対して開始されたプロジェクト数。
アウトプット	1. DUTA設置に向けた関連機関の調整能力が強化される。 2. 選定プロジェクトを通じて、関連機関の計画・実施・モニタリングと評価等にかかる組織能力が強化される。 3. 目的に応じたさまざまな研修(トレーニング)手法を通じて、都市交通問題に対する技術的能力が強化される。

5. 前提条件・外部条件 (リスク・コントロール)

(1) 前提条件

- ・ タンザニア側投入として計画された活動予算がプロジェクトで使用できる。

(2) 外部条件

- ・ タンザニアにおける DUTA 設置にかかる政策が有効であることが変わらない。
- ・ 本プロジェクトの研修員(タンザニア側)が所属する機関における内部技術移転メカニズムが可動している。
- ・ 首相府地方自治省をはじめとする各 C/P 機関がダルエスサラームの都市交通政策の策定に引き続き関与する。

6. 評価結果

本事業は、タンザニアの開発政策、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

(1)類似案件の評価結果

本案件のフェーズ1の教訓では、3.(9)2)に記載の通り、世銀のDMDPとの連携の結果、世銀のダルエスサラームにおける都市交通プロジェクトを選定においてはフェーズ1で組織された事務局・協議会の承認を経るプロセスが確立された。これは、事務局・協議会は本プロジェクトの枠を超え、他ドナーにも活用(信頼)されていることを意味し、プロジェクトの持続性の担保にも良い影響を与えた。

(2)本事業への教訓

(1)を踏まえ、フェーズ2においても世銀のDMDPとの連携をはじめ、他ドナーとも事務局・協議会(将来のDUTA)との連携を促進することで、同組織の調整能力の向上を目指す。また、世銀は将来的にダルエスサラームの人流・物流のM/Pの更新も検討しているところ、特に人流調査の部分を本プロジェクトのOJTで一部を実施するなど、DMDP以外の分野での連携も積極的に模索する。

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