

## 事業事前評価表(開発計画調査型技術協力)

作成日：平成 28 年 9 月 26 日

担当部署：社会基盤・平和構築部

都市・地域開発第一グループ第一チーム

<b>1. 案件名</b>
国名：フィリピン国 案件名：「ダバオ市開発計画策定・管理能力向上プロジェクト」 Davao City Infrastructure Development Plan and Capacity Building Project
<b>2. 協力概要</b>
(1) 事業の目的 本事業は、フィリピンのダバオ市において、都市インフラ開発計画を策定することにより、同市の都市インフラの効果的な計画・整備、NEDA 及びダバオ市の都市開発計画の調整、策定、評価、実施に係る能力強化に寄与する。
(2) 調査期間                      2017 年 1 月～2018 年 3 月を予定（計 15 ヶ月）
(3) 総調査費用                    2.6 億円
(4) 協力相手先機関    国家経済開発庁（National Economic and Development Authority（以下、「NEDA」）インフラスタッフ、NEDA 第 XI 地域事務所 ダバオ市計画・調整部
(5) 計画の対象（対象分野、対象規模等） ダバオ市（人口約 145 万人：2010 年、面積 2,444km <sup>2</sup> （市街地：約 131 km <sup>2</sup> ）） NEDA 及びダバオ市職員（都市インフラ開発計画に係る能力強化）
<b>3. 協力の必要性・位置付け</b>
(1) 現状及び問題点 フィリピン国内の都市化が進んだ地域と成長著しい振興地域では、交通渋滞及び急激な人口増加による居住環境の悪化、水の供給不足、廃棄物管理等といった課題に直面している。フィリピンの国家開発計画「フィリピン開発計画 2011-2016」ではこれら課題に対処するため、都市インフラへの投資の必要性を強調しており、フィリピン政府はマニラやセブ等の主要都市における各種インフラ整備を計画及び実施してきている。 フィリピンの都市開発は地方自治体が主体となって行うこととなっており、地方自治体を支援する中央政府の役割が 2007 年 3 月に出された政令（Circular No.1）にて規定された。同政令によれば、地方自治体の都市開発においては、その上位計画となる州、地域、国家の開発計画と技術的、財政的に整合性が取れていることが必要とされており、同整合性の確保に係る支援を NEDA が担うこととなっている。しかし、現状は都市と上位の開発計画の間の不整合は解消されず、都市インフラ整備に係る投資計画策定に際し、中央と地方政府の方針の不一致等が生じ、結果として都市のインフラ整備が円滑に進んでいない。 フィリピン南部の中心都市であり、第 3 の都市であるダバオ市は、広大な市域の約 7 割を農地に、約 1 割を森林に覆われており、約 5 %が市街地となっている。この限られた市街地に産業、人口が集中しているため、近年の急激な都市化に無秩序な開発とあいまって、中心部では深刻な交通渋滞を引き起こしつつある。また、河川洪水等災害への脆弱性が顕在化しつつあるため、ダバオ市の今後の開発を見据

え、長期的な視点に立って都市インフラを整備する必要性が認められる。このような状況の中、ダバオ市では 2022 年までの総合土地利用計画(CLUP)を策定したが、具体的な都市インフラ開発計画の策定は未整備で、計画的な土地利用の誘導が行われていない。同 CLUP ではアセアン、フィリピン国内、およびミンダナオ島において、ダバオ市が担うべき役割が示されているが、都市問題がさらに深刻化する前に、俯瞰的・長期的に経済、社会、環境の面から実現性のある都市インフラ開発計画の策定が必要な状況にある。

以上の背景のもと、NEDA はダバオ市の CLUP の更新及び都市インフラ開発計画の策定と共に、その過程で NEDA 及びダバオ市の都市インフラ開発計画の調整、策定、評価、実施に係る能力強化を図るため、本プロジェクトを要請した。

なお、本プロジェクトで行う都市インフラ開発計画の策定は、法定計画であるダバオ市の CLUP の更新及び総合開発計画（CDP）の策定を行うものである。

#### （２） 相手国政府国家政策上の位置づけ

フィリピンでは、国家開発計画として「フィリピン開発計画 2011-2016」を策定している。同計画では不十分なインフラ整備が同国の経済成長を妨げているとの認識の下、インフラの計画段階での質の確保の重要性を強調している。また、効率・効果的にインフラ整備が実施されるため、NEDA を含む中央政府関係機関及びダバオ市等の地方自治体（LGUs）の能力強化の必要性が認識されている。

さらに、2016 年 6 月 30 日に発足した新政権において、地方開発は最重要政策の一つとされており、本事業は新政権の方針に合致する。

#### （３） 他国機関の関連事業との整合性

アジア開発銀行が、ダバオ市で技術協力「Davao Public Transport Modernization Project」の準備を進めている。同協力はダバオ市で近代的なバスの輸送の導入を目的とした技術協力である。同協力に先立ち、アジア開発銀行の委託を受けて Cities Development Initiative for Asia(CDIA)がダバオ市の都市公共交通に係る調査を行っている。本プロジェクトの実施に際しては、これら関連事業との重複を避け、統計データ等の情報を共有することで効率的な都市インフラ開発計画の策定を目指す。また、優良事業の形成において、積極的に連携する。

#### （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

本案件は我が国の国別援助方針（2012 年）の重点分野である「投資促進を通じた持続的経済成長」に合致するものである。

また、ミンダナオ島最大の都市ダバオの発展はミンダナオの開発にも貢献することから、同援助方針のもうひとつの重点分野である「ミンダナオにおける平和と開発」にも寄与することが期待される。

### 4. 協力の枠組み

#### （１） 調査項目

##### 1) 都市開発に係る現状分析

（ア）都市インフラ開発に係るフィリピン政府の上位計画、政策、及びミンダナオ空間戦略・開発フレームワーク（MSS/DF）、ダバオ地域空間フレームワーク計画（更新版）（UDRPFPP）、都市開発関連法制度、実施体制のレビュー

（イ）ダバオ市の CLUP のレビュー

（ウ）ダバオ市の都市インフラ整備の現況把握

##### 2) NEDA 及びダバオ市等のキャパシティ・アセスメントの実施

##### 3) 都市インフラ開発計画の策定

（ア）ダバオ市の開発ビジョン、開発基本方針の策定

<p>(イ) 社会経済フレームワークの設定</p> <p>(ウ) CLUP の更新・策定</p> <p>(エ) 短期及び中・長期を目標とした都市インフラ開発計画の策定</p> <p>(オ) 都市インフラ開発計画からの優先プロジェクトリストの選定</p> <p>(カ) 戦略的アセスメント (SEA) を含む環境社会配慮の実施支援</p> <p>4) OJT 及びワークショップを通じた NEDA の都市インフラ開発計画の調整、評価等に係るキャパシティビルディングの実施</p> <p>5) OJT 及びワークショップを通じたダバオ市の都市インフラ開発計画の策定、実施に係るキャパシティビルディングの実施</p> <p>6) 戦略的環境アセスメントの考え方に基づいた環境社会影響を含めた代替案の比較検討</p> <p>(2) アウトプット (成果)</p> <p>1) 道路、都市交通、防災、上下(水)(拝趨含む)、廃棄物管理を考慮したダバオ市の都市インフラ開発計画が 2022 年を短期目標に、2045 年を長期目標として策定される。</p> <p>2) 都市インフラ開発計画から優先プロジェクトリストが提案される。</p> <p>3) OJT 及びワークショップを通じ、NEDA の都市インフラ開発計画の調整、評価等に係る能力が強化される。</p> <p>4) OJT 及びワークショップを通じ、ダバオ市の都市インフラ開発計画の策定、実施に係る能力が強化される。</p> <p>(3) インプット(投入)：以下の投入による調査の実施</p> <p>1) コンサルタント (65 人月)</p> <p>分野：総括・都市計画、土地利用計画／GIS、組織強化／人財育成、公共交通／公共交通施設、交通管理、道路計画、上水道整備、環境社会配慮、環境管理計画／住民参加、下水道整備／排水処理、防災、廃棄物処理、社会経済フレームワーク、経済財務分析、産業開発／投資促進</p> <p>2) その他</p> <p>研修員受入れ：プロジェクト実施中に決定</p>
<p><b>5. 協力終了後に達成が期待される目標</b></p> <p>策定された計画に沿ってダバオ市の都市インフラが整備され、ダバオ市の競争力、レジリエンス及び都市環境が向上する。</p>
<p><b>6. 外部要因</b></p> <p>(1) 協力相手国内の事情</p> <p>政治要因：2016 年 5 月に実施された大統領選挙及び地方選挙により、「フィリピン開発計画 2011-2016」が改訂され、ダバオ地域及び市の開発方針が大きく変更される。</p> <p>治安要因：ダバオ市の治安が悪化し、現地での活動ができなくなる。</p> <p>(2) 関連プロジェクトの遅れ：特になし</p>
<p><b>7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮 (注)</b></p> <p>(1) 貧困・ジェンダーへの配慮</p> <p>1) アクセシビリティの限られる地域、交通弱者を考慮して都市交通を計画する。</p> <p>2) 現地ニーズ調査をする際は、女性及び貧困地域に住む住民のニーズも十分に調査する。</p> <p>(2) 環境社会配慮</p> <p>1) カテゴリ分類：B</p> <p>2) カテゴリ分類の根拠：</p>

本事業は、「国際協力機構環境社会配慮のガイドライン（2010年4月公布）上、セクター特性、事業特性及び地域特性に鑑みて、環境への望ましくない影響が重大でないと判断されるため。

環境許認可：本調査にて確認する。

汚染対策：本調査にて確認する。

自然環境面：本調査にて確認する。

社会環境面：本調査にて確認する。

その他・モニタリング：本調査にて確認する。

## 8. 過去の類似案件からの教訓の活用（注）

### （1）類次案件からの教訓

「フィリピン国マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ作成支援調査（2014）」では、フィリピンにおいて、長期ビジョンであるマスタープランの警視及び政治に左右されるインフラ投資の問題を提起している。

また、「ベトナム国ダナン市都市開発マスタープラン調査（2009）」では、セクター別の縦割り行政による情報の分断化が課題とされた。その経験を踏まえ、C/Pが議長となりステアリングコミッティ・作業委員会の設置や調査に対するフルタイムのC/P職員の配置を行い、調査の進捗及びマスタープランの承認作業を支援する部署を明確化する必要性が教訓として挙げられた。

### （2）本事業への活用

本プロジェクトにおいては、NEDA 第X I 地域事務所を議長とする進捗管理委員会（中央政府レベルでは合同調整委員会（Joint Coordinating Meeting））、地域レベルではプロジェクト実施管理委員会（Project Implementation Committee）を設置し、公共事業道路省や運輸通信省等を含む関係機関との調整を行う。また、必要に応じて、調査団は関係機関と個別に協議し、都市インフラ開発計画を策定する。これにより、都市インフラ開発計画策定にかかる先方のオーナーシップ意識を高めるとともに、都市インフラ開発計画の重要性を関係機関で共有し、同計画への承認を得る。本プロジェクト後には、フィリピン中央政府機関（NEDA Board 及び NEDA InfraCom）からの承認を想定し、国家開発計画及び地域開発計画と一貫性のある都市インフラ開発計画を目指す。

## 9. 今後の評価計画

### （1）事後評価に用いる指標

策定された都市インフラ開発計画に沿って投資計画に結びついた事業数、または事業計画、準備、実施に結びついた事業数（関連中央政府及びダバオ市による事業）。

### （2）上記（1）を評価する方法および時期

事業終了3年後に事後評価を行い、ダバオ市に都市インフラ開発計画の活用状況を確認する。