

## 事業事前評価表（開発計画調査型技術協力）

作成日：2017年3月17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：メトロセブ都市交通システム開発マスタープランプロジェクト Project on Master Plan Study and Institutional Development on Urban Transport System in Metro Cebu
<b>2. 協力概要</b>
(1) 事業の目的 本事業は、フィリピン国のメトロセブにおいて、都市交通マスタープランを策定することにより、Metro Cebu Development and Coordinating Board (MCDCB) 及び関係機関の都市交通プロジェクトの計画、実施にかかる調整能力の向上を図り、もってメトロセブの都市交通改善に寄与することを目的とする。
(2) 調査期間 2017年7月～2018年10月を予定（計15ヶ月）
(3) 総調査費用 2.5億円
(4) 協力相手先機関 責任・実施機関：運輸省（DOTr） 関係機関：公共事業道路省（DPWH）、国家経済開発庁（NEDA）、セブ州政府及びメトロセブの13自治体（LGUs）等から構成されるMCDCB
(5) 計画の対象（対象分野、対象規模等） 1)メトロセブを構成する13のLGUs（セブ市、マンダウエ市、ラプラブ市、タリサイ市、コルドバ市、ダナオ市、コンポステラ町、リロアン町、コンソラシオン町、ミングラニア町、ナガ市、サンフェルナンド町、カルカル市 人口約255万人：2010年、面積：約1,013km <sup>2</sup> ） 2)MCDCB及び本プロジェクトの関係機関職員約100名（都市交通プロジェクトの計画、実施にかかる調整能力強化等）
<b>3. 協力の必要性・位置付け</b>
(1) 現状及び問題点 人口約255万人（2010年）を擁するフィリピン第二の都市圏であるメトロセブでは、人口は2050年に約500万人になると予測されており、急激な都市化、人口増加により道路交通渋滞等が顕在化している。また、近年のメトロセブでは、抜本的な都市交通改善のためのインフラ投資が行われてこなかった。引き続き都市交通インフラの整備が遅れた場合、交通渋滞の更なる深刻化が懸念される。 JICAは2015年に「メトロセブ持続可能な環境都市構築のためのロードマップ策定支援調査」（RM調査）を実施し、①産業振興・投資促進による競争力強化、②都市構造・土地利用、③都市交通・道路ネットワーク、④上下水・排水、⑤廃棄物管理、⑥南部埋立地の開発、⑦広域行政管理に関するサブロードマップを策定した。このうち、③都市交通・道路ネットワークのサブロードマップでは、短期（2020年まで）、中期（2030年まで）、長期（2050年まで）で取り組むべきプロジェクトをリストアップしている。短期的には「マストランジットネットワーク整備」、「マクタン北部道路鉄道併用橋の建設」、中期的にはセブ市、マンダウ

エ市、ラプラプ市における AGT (Automated Guideway Transit) 等の新都市交通整備、主要幹線道路のバイパス、交差点改良、鉄道整備、マクタン島との橋梁整備、長期的には鉄道ネットワークの構築、PPP による道路整備、高架有料道路建設等があげられている。

本案件は、同調査結果に基づき、2016 年 6 月に発足した新政権及びメトロセブにおける新体制との協議を踏まえて、都市交通分野をより詳細に検討し、メトロセブにおける関係者の合意形成を経て具体化に向けて優先順位の決定を行い、次のアクションにつなげていくためのマスタープランを策定するものである。

また、メトロセブでは、関係する複数の自治体にまたがる交通インフラプロジェクトの合意形成が障害となって、抜本的な都市交通インフラ投資が進まない問題を抱えている。さらに、首長等の交代による政策変更等により、中長期的なコミットメントを必要とする都市交通問題の抜本的な解決を目的とする投資がなされてこなかった。こうした課題認識のもと、マスタープラン策定及びパイロット事業の実施を通じて交通計画及び管理規制の計画及び実施に係る MCDCB の調整機能及び能力の強化を支援することが必要とされている。

#### (2) 相手国政府国家政策上の位置づけ

2016 年 6 月 30 日に発足した新政権は、地方開発を最重要政策の一つとしており、本事業は新政権の方針に合致する。国家開発計画「フィリピン開発計画 2017-2022」において、メトロセブをビサヤ地域の経済、商業、物流拠点と位置付けている。また、同計画では、インフラプロジェクトの計画と予算措置の連携の強化の必要性、インフラプロジェクト同士が良く調整されるために、マスタープランの必要性が強調されている。

#### (3) 他国機関の関連事業との整合性

2014 年 9 月から 2021 年 7 月にかけて、セブ市役所を実施機関とする“Cebu Bus Rapid Transit (BRT) Project (228.50 百万米ドル)”が世界銀行の支援により実施されており、現在詳細設計の最終化の段階である。マスタープラン策定にあたっては、BRT プロジェクトがメトロセブ全体の交通需要に与える影響についても考慮する。

#### (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、JICA 国別分析ペーパー (2014 年 11 月) においては、大都市圏を中心とした混雑緩和、公共交通機関の拡充によるモーダルシフト、ハード面のみならず維持管理を含めたサービス改善、関連政府公社等における経営改善を含めた財務面の管理、事業計画立案能力の強化、規制政策、PPP 等民間活用等の実施を行うとしている。

### 4. 協力の枠組み

#### (1) 調査項目

RM 調査の成果を最大限活用しつつ、以下を含む項目について調査を行う。

##### 1) 関連情報の収集および現状把握

ア) 関連する政策、法制度、計画、社会経済状況、他ドナーの活動状況、その他関連情報の確認

イ) RM 調査、既往のプロジェクトのレビュー

ウ) 初期的な優先プロジェクト (案) の提示

エ) 都市交通関連組織とその体制の確認

- オ) 都市交通関連インフラ及び施設の現状把握
- カ) 補足交通調査の実施
- キ) 都市交通問題及び課題の整理（道路交通、公共交通、交通管理等）
- ク) Public Utility Vehicle (PUV) Route Rationalization に向けた公共交通にかかる需要と供給のギャップ・アセスメントの実施
- ケ) 優先プロジェクトの評価
- コ) 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も含めた代替案の比較検討
- サ) ステークホルダーによる合意に基づく優先プロジェクトの選定
- シ) 優先プロジェクトの環境社会影響項目のスコージング

## 2) キャパシティ・ディベロップメント

- ア) 関係機関のキャパシティ・ギャップ・アセスメント
- イ) キャパシティ・ディベロップメント計画の作成及び実施

## 3) 将来都市構造の設定及び都市交通マスタープランのビジョン及び戦略の決定

- ア) 将来都市構造の設定、土地利用、都市空間デザインのガイドラインの作成
- イ) 開発ビジョンの確認、開発シナリオの設定

## 4) メトロセブ都市交通マスタープランの策定

- ア) メトロセブ都市交通マスタープラン基本方針の作成
- イ) セクター別計画の作成（道路交通、公共交通、交通管理等）
- ウ) メトロセブ都市交通マスタープランの策定
- エ) 優先プロジェクトから、プレフィージビリティスタディ（Pre-F/S）、フィージビリティスタディ（F/S）プロジェクト、パイロットプロジェクトの選定
- オ) Pre-F/S、パイロットプロジェクトの実施（代替案検討、スコージングを含む）
- カ) 経済/財務分析
- キ) 事業化のための組織体制・制度の提案

### (2) アウトプット（成果）

- 1) メトロセブを対象に、都市交通政策、交通管理等を含む都市交通マスタープランが策定される（短期目標年次：2022年、中期：2028年、2040年、長期：2050年）。
- 2) 本マスタープラン策定過程で特定される優先プロジェクトに関するPre-F/Sが実施される。
- 3) 優先プロジェクトからパイロットプロジェクトが選定、実施される。
- 4) MCDCB 及び関係機関による都市交通マスタープラン策定及びその実施ならびにステークホルダーの調整に係る能力が強化される。

### (3) インプット（投入）：以下の投入による調査の実施

#### 1) コンサルタント（65人月）

分野：総括/都市交通計画、都市計画/土地利用計画/都市デザイン、交通調査/交通需要予測、道路/橋梁計画、道路/橋梁設計、交通需要管理計画/高度交通システム（ITS）、交通安全、公共交通計画、鉄道計画、公共交通運営管理、キャパシティ・ディベロップメント、インフラ投資/PPP、環境社会配慮、経済財務分析、地理情報システム（GIS）、自然条件調査/積算

<p>2) その他 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>MCDGBによるメトロセブLGUs間の合意形成のもと、策定されたマスタープランに沿って、メトロセブの都市交通インフラが整備され、メトロセブの競争力、都市交通事情が向上する。</p>
<p><b>6. 外部要因</b></p> <p>(1) 協力相手国内の事情 政治要因：メトロセブの開発方針が大きく変更される。 治安要因：メトロセブの治安が悪化し、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：国際コンテナターミナルの移転、PPPによるセブ市とコルドバ市間の道路建設、BRT等</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 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。 2) 現地の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。 3) 2011年にDPWHが発刊した「Guideline for Mainstreaming Gender Equality Actions in Road Infrastructure Projects」を参照の上、計画する。</p> <p>(2) 環境社会配慮 1) カテゴリ分類：B 2) カテゴリ分類の根拠： 本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン（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。 3) 環境許認可：本調査にて確認する。 4) 汚染対策：本調査にて確認する。 5) 自然環境面：本調査にて確認する。 6) 社会環境面：本調査にて確認する。 7) その他・モニタリング：本調査にて確認する。</p>
<p><b>8. 過去の類似案件からの教訓の活用（注）</b></p> <p>(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軽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。</p> <p>(2) 本事業への活用 本マスタープランは、フィリピン中央政府機関（NEDA Board 及び NEDA InfraCom）による承認を得ることで、事前にフィリピン側関係者と合意する。 また、事業実施中に、官民で構成されるMCDGBの調整・合意形成能力を高め、中央政府に対する地方からの発信を強化し、中長期的な都市交通インフラ投資への予算配分が確保されることを目指す。</p>
<p><b>9. 今後の評価計画</b></p> <p>(1) 事後評価に用いる指標 策定された都市交通マスタープランの政府承認、同マスタープランがDOTrやDPWH等の関係機関による投資計画に反映された事業数、または事業計画、準備に結びついた事業数</p>

(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、MCDCB、DOTr、DPWH等に都市交通マスタープランの活用状況を確認する。