

## 事業事前評価表

国際協力機構 社会基盤・平和構築部  
都市・地域開発グループ第二チーム**1. 案件名（国名）**

国名：ラオス人民民主共和国（ラオス）

案件名：持続可能な都市交通システム能力向上プロジェクト

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable  
Urban Transport System**2. 事業の背景と必要性**

(1) 当該国における都市交通セクターの現状・課題及び本事業の位置付け

ラオスの首都ビエンチャンには、ラオスの総人口約 680 万人のうち約 80 万人（2013 年）が居住し、2030 年には人口が約 140 万人になると予測されている。都市化が急激に進み、経済活動が活発化する中で、ビエンチャン市では乗用車、モーターサイクル等の利用が広く普及し、ビエンチャン市の登録車両台数は、319,511 台(2008 年)から 2015 年において既に 692,016 台と 2 倍以上に急増し、朝夕のピーク時を中心に交通渋滞が発生している。一方で、公共交通分担率は 2007 年の 4%程度から改善されておらず、公共交通のシェア拡大が必要とされている。更に、近年の都市化の進展や大規模開発により、ビエンチャン市の都市計画地域も 2008 年時点の 21,000 ha から 62,000 ha へと拡大されており、広域での交通システムの再検討も必要となっている。

ラオス政府は、国家開発計画である「Vision2020」の目標達成のための開発戦略として、「インフラ整備」を国家の開発優先プログラムの一つとして制定している。また、中期計画として「第 8 次国家社会経済開発計画」(2016-2020)において環境保全や持続的で着実且つ包括的な成長等を目標に掲げ、その中で交通管理を含む交通改善を重要な課題として挙げている。さらに、公共事業・運輸省（MPWT：Ministry of Public Works and Transport）の 5 か年計画（2016-2020）では、公共交通の改善を最優先事項の一つとして掲げている。特に、都市交通セクターに関しては、MPWT は「環境的に持続可能な交通（EST：Environmentally Sustainable Transport）政策」を提唱し、環境に優しい都市公共交通の促進を目標としている。本案件はこれらラオス政府の政策に合致する。

(2) 都市交通セクターに対する我が国及び JICA の協力方針等と本事業の位置付け

2012年4月に策定された我が国政府の「対ラオス人民民主共和国 国別援助方

針」では、重点分野の一つとして「経済・社会インフラ整備」があり、本事業は協力プログラム「環境と調和した快適な社会の実現」、「都市環境整備プログラム」に位置づけられる。また、本事業はSDG（持続可能な開発目標）の目標11「都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする」に貢献する。これまでのJICAの援助実績としては、2008年に「ヴィエンチャン特別市総合都市交通調査」を実施し、2025年を目標年次とする「ヴィエンチャン特別市総合都市交通計画マスタープラン」（以下、「都市交通MP」という）を策定した。同MPでは、「道路網の整備」「公共交通の整備」「交通管理の改善」等が提言されている。

都市交通MPの提言を踏まえ、2011年以降、JICAは無償資金協力を通じた大型バスの供与や、バス公社への技術協力プロジェクトを通じたバスサービスの改善に取り組んでいる。一方、2008年に都市交通MPが作成された当時に比べ、急激な車両数の増加、都市計画地域の拡大、またアジア開発銀行（ADB）を通じたバス高速輸送システム（BRT:Bus Rapid Transit）導入による基幹公共交通体系の変更等、都市交通に係る大きな変化が生じていることを踏まえ、長期的な都市交通戦略の見直しを含む都市交通行政の能力強化は喫緊の課題となっている。これらの状況を踏まえ、本プロジェクトはMPWTの職員等と共に都市交通MPの更新と実現に取り組み、ラオス政府の交通分野における計画策定と関係機関の実施能力の向上を通じて、都市交通課題の解決に寄与するものである。

### （3）当該セクター／地域における他の援助機関の対応

ADBはビエンチャン中心部の公共交通として2020年のBRTの運行を目指した支援を実施しており、これによりビエンチャンの公共交通体系の大きな変化が予想されていることから、首都圏における交通システム全体を俯瞰した上で、最適な交通計画、規制を行う行政能力が強く求められている。

## 3. 事業概要

### （1）事業目的

本事業は、首都ビエンチャンにおいて、交通関係機関の連携促進、都市交通MP策定、及びパイロットプロジェクトの実施に取り組むことにより、ビエンチャン市の都市交通行政機関職員の交通管理能力及び事業遂行能力の向上を図り、もって計画的な都市交通システムの運用と持続的な都市交通管理に寄与するもの。

### （2）プロジェクトサイト／対象地域名

ラオス人民民主共和国 ビエンチャン市（都市計画地域 約 62,000ha、

人口約 80 万人 (2013 年))

(3) 本事業の受益者 (ターゲットグループ)

直接受益者: 公共事業・運輸省運輸局 (DOT/MPWT)

ビエンチャン都公共事業・運輸局 (DPWT/VC)

最終受益者: ビエンチャン在住者及び訪問者

(4) 総事業費 (日本側)

3.1 億円

(5) 事業実施期間

2018 年 12 月～2021 年 12 月 (計 36 か月)

(6) 事業実施体制

・ 公共事業・運輸省 (Ministry of Public Works and Transport: MPWT)  
運輸局 (Department of Transport: DOT) 局長 (Director General): プロジェクト・ディレクター

・ ビエンチャン都公共事業・運輸局 (Department of Public Works and Transport: DPWT) 局長 (Director): プロジェクト・マネージャー

・ 公共事業・運輸研究所 (Public Works and Transport Institute: PTI): 計画・研究分野

・ ビエンチャン交通警察局 (Department of Traffic Police: DTP): 規制分野

・ ビエンチャン都バス公社 (Vientiane Capital State Bus Enterprise: VCSBE): バス運用改善

・ 交通渋滞・交通管理委員会 (Steering Committee to Solve Congestion and Traffic-Management in Traffic Routes in the City of Vientiane Capital: CTMC): 組織決定および調整メカニズム構築

(7) 投入 (インプット)

1) 日本側

① 業務実施型契約: 専門家派遣 (合計約 75M/M)、セミナー開催、パイロット事業実施、再委託契約含む

② 研修員受け入れ: 本邦研修、現地国内研修

③ 機材供与: プロジェクト車両、オフィス機材等

2) ラオス国側

① カウンターパートの配置

プロジェクト・ディレクター: 運輸局 (DOT) 局長 1 名

プロジェクト・マネージャー: ビエンチャン都公共事業・運輸局 (DPWT) 局長 1 名

運輸局 (DOT)、ビエンチャン都公共事業・運輸局 (DPWT)、公共事業・運輸

研究所（PTI）から各3名、ビエンチャン交通警察局（DTP）から複数名

② 案件実施のためのサービスや施設、現地経費の提供

プロジェクトオフィスおよび必要設備の提供、既存データの提供、

(8) 他事業、他援助機関等との連携・役割分担

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

・「ヴィエンチャン特別市総合都市交通計画調査」（2007-2008）

・「首都ビエンチャン都市開発マスタープラン策定プロジェクト」  
(2010-2011)

② 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」（2012-2015）

・「都市開発管理プロジェクト」（2013-2017）

・「ビエンチャンバス公社運営能力改善プロジェクト フェーズ2」  
(2016-2019)

③ 無償資金協力

・「首都ビエンチャン市公共バス交通改善計画」（2011-2012）

④ 中小企業支援

・「ビエンチャン市都市交通改善のための位置情報・交通観測システム  
普及・実証事業」（2015-2016）

・「バス事業改善システム普及・実証事業」（2016-2018）

⑤ 個別専門家

・「公共事業運輸省官房付計画アドバイザー」（2016-2019）

2) 他援助機関等の援助活動

・ADB: BRT 導入支援（「首都ビエンチャン持続的都市交通プロジェクト」  
(2018-2021)）

(9) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリー分類：C

② カテゴリー分類の根拠：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、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判断されるため。

2) 横断的事項

交通計画策定の際に、多様なジェンダー、子供、高齢者、障害者等、様々な主体にとって使いやすい交通を提供することを検討項目に含める。

## 3) ジェンダー分類：C (GI(S) ジェンダー活動統合案件)

<分類理由>公聴会開催に際し、女性を含む多様な意見の収集のための工夫を行い、パイロットプロジェクトの計画時には、ジェンダーの視点も踏まえた内容とする等の工夫を行う予定であるため。

(10) その他特記事項：特になし

#### 4. 事業の枠組み

(1) 上位目標：首都ビエンチャンにおいて、都市交通 MP に基づき、ラオス政府主導の下、その優先プロジェクト・施策が実行に移される。

指標及び目標値<sup>1</sup>：

- ・ MP に基づき実行に移されたプロジェクト・施策数
- ・ 都市交通にかかる諸指標<sup>2</sup>

(2) プロジェクト目標：ビエンチャン市における都市交通行政機関の都市交通 MP 策定能力、並びに同 MP に基づく交通行政を実施する能力が向上する<sup>3</sup>。

指標及び目標値<sup>1</sup>：

- ・ X 名以上のカウンターパートが都市交通計画にかかる講師研修を受講する
- ・ ビエンチャンの都市交通に関わる関連機関の職員等 X 名以上が都市交通マニュアルに沿った研修を受講する
- ・ パイロットプロジェクトの実施に関わる会議に X 回以上参加したカウンターパートの人数

(3) 成果

成果 1：都市交通課題を協議、共有するメカニズムが構築される。

成果 2：中長期的な都市交通計画が策定される。

成果 3：パイロットプロジェクトが実施され、当該課題が解決又は緩和される。

<sup>1</sup> 各種指標 (X 名、X 回) については、プロジェクト開始後に速やかに検討を開始した上で、初年度の JCC において先方政府と合意する

<sup>2</sup> 「主要エリアにおける混雑時の渋滞長」、「都内交通が快適になったと感じる人の割合」等を想定

<sup>3</sup> 事業計画としての MP の策定、及び同 MP に基づく交通行政遂行に必要なレベルの人材が育成されることは、都市交通システム運用の必要条件であり、これらの条件がプロジェクト目標で達成されることによって、事業目的である都市交通システムの運用及び持続的な都市交通管理が実現される

## 5. 前提条件・外部条件

### (1) 前提条件

- ・ラオス側カウンターパートが適切に配置され、ラオス政府内で人事発令が行われる。

### (2) 外部条件

- ・カウンターパート機関に、大規模な組織改編や人事異動が発生しない。
- ・ラオスの都市交通に係る開発政策が変更されない。

## 6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

「ヴィエンチャン特別市総合都市交通計画調査」では、策定されたMPがラオス政府内の承認プロセスに乗ることができず、現在も未承認の状態にある。本プロジェクトでは、プロジェクト開始段階からラオス政府内の承認プロセスを十分確認するとともに、ヴィエンチャンの都市交通に関わる意思決定者（ヴィエンチャン都知事、MPWT 大臣等）と交通渋滞委員会を通じてMP策定段階から連携をはかり、ラオス政府のMPへの理解と承認を促すこととする。

また、「ヴィエンチャン特別市総合都市交通計画調査」の後、ヴィエンチャン市における登録車両台数は、約30万台（2008年）から約69万台（2015年）へと大幅に増加し、それがMPの予測を上回ったためにMPをアップデートする必要性が生じた。しかし、ラオス側がMPを独自に管理・活用するための仕組みづくりが十分にされていなかったことから、アップデートは実現していない。本プロジェクトでは、ラオス側がプロジェクト終了後もMPを管理・活用するための実践的な能力強化に取り組むこととする。

## 7. 評価結果

本事業は、当国の開発課題・開発政策並びに我が国及びJICAの協力量針・分析に合致し、都市交通行政の推進を通じて持続的な都市環境の創出に資するものであり、SDGsゴール11「都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする」に貢献すると考えられることから、事業の実施を支援する必要性は高い。

## 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) 今後の評価スケジュール

事業開始 5 カ月以内 ベースライン調査  
各指標にかかる活動終了から 3 カ月以内 エンドライン調査  
事業完了 3 年後 事後評価

以 上