

国名	大アビジャン圏都市整備計画策定プロジェクト
コートジボワール	

I 案件概要

事業の背景	1960年の独立後、コートジボワールは高いGDP成長率を達成し、アビジャン市は同国の政治・経済の中心地として成長を遂げた。しかしながら、アビジャンにおける都市化に伴う問題は、2002年以降の10年間に及ぶ内戦により悪化した。管理不能な都市化に伴う問題は、同国の復興と安定化の妨げとなった。特に、人口増加圧力は、200万人に上る貧困層を抱える大規模な都市貧困や無秩序な都市開発をもたらし、2000年に策定された都市計画と実際の状況に大きな乖離が生じた。そのため、2000年の都市計画の評価・分析の結果に基づいた現状に即した都市開発計画を作成する必要があった。		
事業の目的	1. 提案計画の達成目標 ¹ ：大アビジャン圏において、持続可能かつ国家開発方針と一致した都市計画が実施される。 2. 提案計画の活用状況：1) 本調査で策定される都市整備計画がコートジボワールの所定のプロセスを経て承認される。2) FS（フィージビリティ調査）対象もしくは優先度の高いプロジェクトが事業化される。		
実施内容	1. 事業サイト：大アビジャン圏（アビジャン自治区及び周辺6コミューン） 2. 主な活動：1) 2000年マスタープランの評価、2) 大アビジャン圏都市マスタープランの策定、3) 大アビジャン圏都市交通セクターマスタープランの策定、等 3. 投入実績 日本側 (1) 調査団派遣：27人 (2) 本邦研修：12人 相手国側 (1) カウンターパート配置：35人 (2) 建物：調査団の執務室 (3) 現地業務費：執務室の使用にかかる費用、等		
事業期間	2013年2月～2015年3月 (延長期間：2014年9月～2015年3月)	事業費	(事前評価時) 400百万円、(実績) 636百万円
相手国実施機関	建設・住宅・衛生・都市開発省（MCLAU）（2018年に建設・住宅・土地開発省(MCLU)に改組）		
日本側協力機関	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル、株式会社日本開発政策研究所、株式会社国際開発センター、アジア航測株式会社		

II 評価結果

1 妥当性

【事前評価時のコートジボワール政府の開発政策との整合性】

本事業は、事前評価時のコートジボワール政府の開発政策と合致していた。「国家開発計画」（2012年～2015年）は、同国のすべての市民に対し適切な環境及び生活を提供することを目指す戦略を含むものであった。

【事前評価時のコートジボワールにおける開発ニーズとの整合性】

本事業は事前評価時のコートジボワールの開発ニーズに合致していた。無秩序な都市化による生じた大アビジャン圏の都市問題の改善及び適切な都市計画による都市開発に対する必要性が高かった。

【事前評価時における日本の援助方針との整合性】

本事業は、アビジャンの機能の向上を含む、経済成長の加速化を支援する、事前評価時の日本のコートジボワールに対する援助方針と合致していた²。

【評価判断】

以上より、本事業の妥当性は高い。

2 有効性・インパクト

【事業完了時における目標の達成状況】

事業完了時までには、本事業の目標は一部達成された。2000年に承認された都市開発計画の評価は行われ（アウトプット1）、交通セクターマスタープランを含む、2030年に向けた大アビジャン都市マスタープランが策定された（アウトプット2）。しかしながら、関係省庁間の協議において、予定されていた優先事業の選定についての合意が得られなかったため、優先度の高い事業のフィージビリティ調査（FS）は実施することができなかった（アウトプット3）。

【事後評価時における提案計画活用状況】

事後評価時において、提案計画は活用されている。大アビジャン圏都市計画（SDUGA）は、2016年3月9日の法令第2016-138号により承認された（指標1）。SDUGAにおいて選定された優先事業の多くは、JICA及び官民パートナーシップ（PPP）を含むドナーの支援により実施中である（指標2）。

【事後評価時における提案計画活用による目標達成状況】

提案計画による目標は、達成された。実施中の18事業のうち、2つの事業はすでに完了しており、6事業は実施中、3事業は開始されたところである（指標1）。交通渋滞の改善（指標2）については、提案計画の下で実施された事業により道路延長が増加し、公共交通サービスが拡大した。アビジャン交通公社（SOTRA）はバスの台数を増やし、過去2年間で新たにラグーン

¹ 提案計画（事業成果）の活用の結果として中長期的に達成が期待される目標であり、原則として事後評価における評価の対象としない。

² 外務省「ODA 国別データブック」（2012年）

交通（フェリー）事業者2社が設立された。公共交通機関の乗客のデータは入手できなかったものの、こうした状況が公共交通機関の乗客数の増加と交通渋滞の緩和に貢献したといえる。また、交通量に関する統計はないものの、完成した道路事業は、事業対象地域の交通渋滞の低減に正のインパクトを及ぼしたと、合理的に推察される（指標2）。

【事後評価時に確認されたその他のインパクト】

実施機関に対する質問票を通じて確認したところ、実施機関が認識している本事業の最大の利点は、大アビジャン圏の開発計画について関係者間で共通認識を醸成できたことである。本事業は、散在していた関連セクターの開発計画を統合することで、これらに対する理解を深めることに貢献した。加えて、本事業は、関係者（政府機関同士だけでなく、ドナーや民間企業等との間も含む）間でのコミュニケーションの質の向上にも貢献した。すなわち、本計画において多くの優先事業に番号が振られ、優先時期が指定されたことから、コートジボワール政府はより一貫したコミュニケーションをすることができた。最後に、環境社会配慮面での影響についてだが、本事業は事業実現可能性調査を含んでいないため、直接的な影響が存在しない。

【評価判断】

以上より、本事業の有効性・インパクトは高い。

提案計画活用状況、提案計画活用による目標達成状況

目標	指標	実績
提案計画の活用 1) 本調査で策定される都市整備計画がコートジボワールの所定のプロセスを経て承認される。	(指標 1) 都市整備計画が政府の計画として承認される。	(事後評価時) 達成 大アビジャン圏都市計画 (SDUGA) は、2016年3月9日に法令第2016-138号により承認された。
2) FS 対象もしくは優先度の高いプロジェクトが事業化される。	(指標 2) 優先順位の高い事業もしくは FS を実施した事業が実際に着手される。	(事後評価時) 達成 18 の優先事業が、JICA 及び PPP を含むドナーの支援により実施中である。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共交通：2 事業 ➢ 道路：12 事業 ➢ 交差点改善：4 事業
提案計画活用による達成目標 大アビジャン圏において、持続可能かつ国家開発方針と一致した都市計画が実施される。	(指標 1) 提案事業の進捗度	(事後評価時) 達成 実施中の 18 の優先事業の進捗状況は以下の通りである。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 準備中：1 事業 ➢ 実施契約書調印：1 事業 ➢ 入札中：5 事業 ➢ 事業開始：3 事業 ➢ 事業実施中：6 事業 ➢ 事業完了：2 事業
	(指標 2) 交通渋滞の解消度（道路面積率、公共交通の利用人数）	(事後評価時) 達成 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 上記の事業の実施により、道路延長が拡大した。 ➢ アビジャン交通公社 (SOTRA) は、バスの台数を増加させた。 ➢ ラグーン交通を行う 2 社が設立された。

出所：本事業の最終報告書、MCLU 及び運輸省により提供されたデータ及び情報

3 効率性

本事業の事業費及び事業期間は、ともに計画を上回った（計画比は各159%、130%）。関係省庁間協議における優先事業の選定にかかる合意形成に時間を要したため、計画されていた優先事業のフィービリティ調査は実施されず、アウトプットは計画よりも減少した。他方、事業の後半において、2011年のウタラ政権発足以降の政治的危機が終息した状況下において、国家開発の速やかな再開に向け、JICA及び本開発調査チームは、本事業において優先運輸事業のプレF/Sの実施を決定した。そのため、事業費及び事業期間が超過した。以上より、効率性は低い。

4 持続性

【政策面】

戦略的インフラの整備に重点を置く「国家開発計画」（2016年～2020年）が、大アビジャン圏の都市開発の促進裏付けている。

【制度・体制面】

MCLUの都市計画局は44名の職員を擁しているが、人員は十分ではない。同局は、セクター横断的に都市開発事業のすべてに関与していることから、すべての要望に対応するには、特に、上級職員の人数が不十分である。そのため、同局の業務の支援要員として、契約職員が採用されている。そのほか、都市交通コンポーネントについては、運輸省を中心に実施している。交通網整備のための新たな組織（AMUGA）が、2019年1月30日の法令第2019-100号により設立され、上級役員の指名により業務開始となる見込みである。また、都市交通の優先事業は、運輸省や、施設・道路維持管理省（旧インフラ省）傘下の実施機関、道路管理公社（AGERROUTE）等により実施されている。

【技術面】

MCLUは、都市開発計画の立案及びレビューに関する専門性を十分に有しており、職員は実務研修やセミナー、ワークショップにより都市開発管理にかかる技術的能力を維持している。研修では、都市計画、都市管理、地理情報システム（GIS）などのテーマをカバーしている。また、執行機関である、AGERROUTEやDGTTTC（運輸省交通総局）は、都市開発事業に十分な経験を維持している。

【財務面】

大アビジャン圏の都市開発に関し、事業に配分する国家予算は一般的に計画された開発事業すべてを賄うには限定的であるため、優先事業の実施のための予算は十分ではない（運輸省によると、都市交通の優先案件の実施にあたっては約5,461億CFAフラン（約1,018億円）のドナー資金が充てられた。）。他方、優先事業は、JICAを含むドナーの財務的支援により実施されている。

【評価判断】

以上より、制度・体制面及び財務面において課題がみられた。よって、本事業によって発現した効果の持続性は中程度である。

5 総合評価

本事業は、事業目的を一部達成との評価であったが、本事業で策定した都市開発計画は、同計画において優先事業とされた事業の実施により、活用されている。持続性については、都市開発計画の実施に対する人員及び予算が不十分である。効率性については、事業費及び事業期間ともに大幅に計画を超過した。

以上より、総合的に判断すると、本事業の評価は一部課題がある。

III 提言・教訓

実施機関への提言：

マスタープランの実現に向けて、実施機関は、以下の事項を実施すべきである。

- 都市計画は、異なる複数の省庁の参画が必要となるため、マスタープランの円滑かつ効果的な実施のための調整、実施、モニタリングを行う組織を立ち上げること。
- 大アビジャン圏の都市マスタープランは中央政府のみならず地方行政組織（コミュニティ）も関わることから、マスタープランの効果的な実施のために彼らとの調整を行い、各地方行政組織単位のより詳細な計画を策定すること。
- 交通マスタープランについては、優先事業が早急に実現されてきたため、実施済み事業件数を精査したうえで、運輸省との調整のもと、交通マスタープランを更新すること。
- より確実なマスタープランの実現のためにも、より詳細な資金獲得目途の観点に注視して、マスタープランを改訂すること。

JICA への教訓：本マスタープランと類似する事業の円滑な実施と成功に向けて、JICA は以下の事項を実施すべきである。

- 都市開発の進展の速さが予測を上回ることがあることをよく考慮し、事業計画時及び事前評価時に都市化の予測に留意すべき。
- 事業完了後において、事業で作成したマスタープランを被援助国の関係者が円滑に実施できるよう、関連する省庁、体制及び人員を調整する機関を構築することが望ましい。
- 特に、マスタープラン策定段階から実施段階に至るまで、関係者を巻き込むことが望ましい。
- 複数の地方行政組織（コミュニティ等）を含む都市開発マスタープランを策定する場合には、各地方行政組織単位でのより詳細な計画がどのように形成されるべきかよく考慮することが望ましい。必要に応じて、プロジェクトの環境・社会配慮カテゴリに応じて、こうした計画づくりまで支援することも検討し得る。
- 複数のセクターを含む都市開発マスタープランを策定する場合には、事業では対象とされていないセクターのマスタープランの策定スケジュールを踏まえた、策定方針を検討することが望ましい。類似して、複数のセクター間のマスタープランの内容を踏まえて、それらを包括する都市開発マスタープランとして整合性を確保するために、どのように双方で修正・改訂・実施していくのか見当することが望ましい。要すれば、サブセクターのマスタープランの策定及び実施のための調整メカニズム構築を支援することが望ましい。
- マスタープランに対する認知度を高めるため、広報活動を推進するコンポーネントを事業に組み入れることが望ましい。



都市開発計画の対象地域
(アビジャン市アジャメ・コミュニティのスラム)



都市開発計画の対象地域
(アビジャン市プラトー・コミュニティのタ方の混雑)