

タンザニア

2020年度 外部事後評価報告書

技術協力プロジェクト「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」

外部評価者：一般財団法人 国際開発機構 濱田真由美

## 0. 要旨

本事業は、タンザニアにおいて、ダルエスサラーム都市交通庁（Dar es Salaam Urban Transport Authority、以下「DUTA」という。）設立に向けた「ダルエスサラーム都市交通協議会」（以下、「協議会」という。）・「ダルエスサラーム都市交通事務局」（以下、「事務局」という。）の調整能力の強化、計画・実施・モニタリング・評価等にかかる組織能力の強化、及び都市交通問題に対する技術対応能力の強化を通じて、ダルエスサラーム市の交通状態改善に向けた関係諸機関の調整メカニズムが機能することを目的に実施された。ダルエスサラーム市の交通状態改善をめざす本事業の方向性は、タンザニアの政策、開発ニーズ、日本の援助政策と十分に合致しており、妥当性は高い。事業完了時までの成果の達成状況として、研修を通じた事務局メンバーの都市交通に対する技術対応能力向上は達成されたものの、計画・実施・モニタリング・評価等に係る組織能力向上は中程度で、DUTA 設立に向けた協議会・事務局の調整能力向上は低かった。このためプロジェクト目標である関係機関の調整メカニズム機能状況は中程度にとどまった。事後評価時においては上位目標である交通状態改善の達成度も中程度となったが、景観の向上、路上駐車減少等、正の効果も見られる。よって、有効性・インパクトは中程度と判断する。本事業の事業費は計画内に収まったものの、事業期間が計画を上回ったため、効率性は中程度である。本事業は、制度・体制面、財務面に問題があることから、本事業によって発現した効果の持続性は中程度である。

以上より、本事業は一部課題があると評価される。

## 1. 事業の概要



事業位置図



サモラ通りの時計台環状交差点

### 1.1 事業の背景

タンザニア国内外の交通の要衝であるダルエスサラーム市では、自動車登録台数の増加

と無秩序な都市開発により幹線道路の交通渋滞が年々悪化していた。2007年から2008年にかけて JICA が支援した「ダルエスサラーム総合都市交通体系策定調査」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」では、複数の行政体・事業体による交通政策・事業の調整が適切に行われていないことが政策・事業の効果発現を妨げていると指摘され、DUTA の設立を含む各種提言が行われた。同マスタープランを踏まえ、JICA は2010年から2年間にわたり「ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト」（以下「フェーズ1」という。）を実施し、既存の行政体・事業体間の総合調整を機能させるべく、協議会とその実務を担う事務局が設立された。その後、同協議会・事務局が中心となり DUTA 設立を視野に入れた関連機関の強化に取り組んだ。本事業は、フェーズ1で実現できなかった DUTA 設立に向けた動きを加速するとともに、協議会・事務局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効性のある政策立案の支援に取り組む想定であった。本事業は、以上のような背景の下で実施された。なお、本事業開始から約1年後の2015年11月にジャカヤ・キクウェテ元大統領から緊縮財政等を掲げたジョン・マグフリ前大統領への交代があった。

## 1.2 事業の概要

表1 事業概要

上位目標	選定プロジェクトの実施により、対象地域の交通状態が改善される。	
プロジェクト目標	協議会・事務局の能力が向上し、適切な調整を経て、選定プロジェクトが実施される。	
成果	成果1	DUTA 設立に向けた協議会・事務局の調整能力が強化される。
	成果2	選定プロジェクトを通じて、協議会・事務局の計画・実施・モニタリング・評価等にかかる組織能力が強化される。
	成果3	目的に応じた様々な研修方法を通じて、都市交通問題に対する技術対応能力が強化される。
日本側の事業費	287 百万円	
事業期間	2014 年 10 月 ～ 2017 年 11 月	
事業対象地域	ダルエスサラーム市	
実施機関	首相府地方自治庁 <sup>1</sup> （President's Office - Regional Administration and Local Government、以下「PO-RALG」という。）	

<sup>1</sup> 本事業開始時は首相府地方自治庁が実施機関であったが、その後建設・運輸・通信省（Ministry of Works, Transport and Communications、以下「MOWTC」という。）に変更された。なお、本事業開始時において同省は建設省（Ministry of Works、以下「MOW」という。）と運輸省（Ministry of Transport）に分かれていたが、その後合併されて MOWTC となり、事後評価時においては建設・運輸省（Ministry of Works and Transport、以下「MOWT」という。）となっている。本報告書では、混乱を避けるため一貫して最新の名称である建設・運輸省（MOWT）を用いることとした。

その他相手国 協力機関など	協議会（PO-RALG、建設・運輸省（MOWT）、財務省、タンザニア道路公社等 17 機関）及び事務局：（ダルエスサラーム州事務局（Regional Administrative Secretary - Dar es Salaam、以下「RAS-DSM」という。）、ダルエスサラーム市協議会（Dar es Salaam City Council、以下「DCC」という。）等 16 機関）
わが国協力機関	（株）国際開発センター （株）オリエンタルコンサルタンツグローバル
関連事業	<p><b>【技術協力】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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1）（2010年～2012年）</li> <li>・「全国物流マスタープラン策定プロジェクト」（2011年～2014年）</li> <li>・「ダルエスサラーム総合都市交通体系策定調査」（2008年）</li> </ul> <p><b>【無償資金協力】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ニューバガモヨ道路拡幅計画」（2010年）</li> <li>・「ダルエスサラーム市交通機能向上計画」（2012年）</li> <li>・「タザラ交差点改善計画」（2013年）</li> </ul> <p><b>【その他国際機関、援助機関】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界銀行（以下「世銀」という。）「Dar es Salaam Metropolitan Development Project」（2012年～2017年）（以下「DMDP」という。）</li> </ul>

### 1.3 終了時評価の概要

本事業の終了時評価調査は実施されていない。

## 2. 調査の概要

### 2.1 外部評価者

濱田 真由美（一般財団法人 国際開発機構）

### 2.2 調査期間

今回の事後評価にあたっては、以下のとおり調査を実施した。

調査期間：2020年11月～2021年11月

現地調査：2020年12月～2021年10月（現地調査補助員を通じて実施）

### 2.3 評価の制約

新型コロナウイルスの感染拡大により評価者による現地調査は見送られ、現地調査補助員を通じた遠隔調査が実施された。メール及びオンラインでの情報収集に加え、評価者の指示により現地調査補助員が質問票回収、実施機関等事業関係者へのインタビュー調査、事業

サイト実査、速度調査、歩行者インタビュー、住民インタビュー等の情報収集を現地にて行った。収集された情報は評価者が精査し、評価分析・判断を行った。

### 3. 評価結果（レーティング：C<sup>2</sup>）

#### 3.1 妥当性（レーティング：③<sup>3</sup>）

##### 3.1.1 開発政策との整合性

計画時において、「タンザニア開発ビジョン 2025」は、国民生活の質の向上、法律に基づく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めざしていた。同開発ビジョンを踏まえ策定された「成長と貧困削減のための国家戦略（MKUKUTA）」（2005年フェーズ1、2010年フェーズ2策定）で、運輸交通セクターは優先セクターとして位置づけられていた。事業完了時においても、「タンザニア開発ビジョン 2025」は有効であった。また、2016年に「第二次国家開発5カ年計画」（The Second Five Year Development Plan、以下「FYDP II」という。）（2016/17年～2020/21年）が策定され、タンザニア政府は更なる経済成長と貧困削減の促進に取り組んでいる。

上記により、ダルエスサラーム市の交通状態改善をめざす本事業の方向性は、事業計画時から完了時までタンザニアの政策と合致している。

##### 3.1.2 開発ニーズとの整合性

ダルエスサラーム市はタンザニア国内の経済活動の中心都市であり、道路、鉄道、空港、港湾等、すべての交通の要衝である。また、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た。一方、ダルエスサラーム市では、自動車登録台数の増加と無秩序な都市開発により幹線道路の交通渋滞が年々悪化していた。インフラ整備が効果を発現し物流促進や交通効率改善につながるためには、交通政策やシステムの改善と、それらを担う人材の育成が不可欠となっていた。事業完了時においても、ダルエスサラーム市がタンザニア国内の経済活動の中心都市であり国内外との交通の要衝である点について変化は見られない。自動車登録台数<sup>4</sup>データは、以下のとおり増加している。

表2 タンザニアの自動車登録台数

（単位：台）

	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
自動車登録台数	187,589	283,137	276,558	248,472

出所：Tanzania Revenue Authority

よって、事業完了時までのダルエスサラーム市の経済・交通における重要性に変化は見ら

<sup>2</sup> A：「非常に高い」、B：「高い」、C：「一部課題がある」、D：「低い」

<sup>3</sup> ③：「高い」、②：「中程度」、①：「低い」

<sup>4</sup> 市レベルの統計は取られておらず、国ベースのみ（Tanzania Revenue Authority）。

れず、同市における交通状態の改善をめざした本事業は、タンザニアの開発ニーズと合致している。

### 3.1.3 日本の援助政策との整合性

日本の「対タンザニア国別援助方針」（2012年6月）は「経済成長と貧困削減を支えるインフラ開発」を重点分野の一つとしていた。よって、計画時における日本の援助政策との整合性は高い。

### 3.1.4 事業計画やアプローチ等の適切さ

大統領の交代とこれに伴う政策の方針転換による本事業への影響は大きく、成果1(DUTA設立に向けた協議会・事務局の調整能力強化)に係る活動の遅延を招いた。本事業では出口戦略につき関係機関と協議を行い、MOWT傘下で協議会が政策レベルの調整を、既存の州道路会議がプロジェクトレベルの調整を行うこととした。これらは当該状況下ではやむを得ない状況だったと考えられる。よって、事業計画や実施中の計画変更に大きな問題があったとは言えない。

以上より、本事業の実施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、事業計画やアプローチ等の適切さにも大きな問題はないことから、妥当性は高いと判断する。

## 3.2 有効性・インパクト<sup>5</sup>（レーティング：②）

### 3.2.1 有効性

本事業のPDMには主に2つの課題（和文と英文の齟齬、及び指標を含むPDMのロジックの問題）がある。このため、やむを得ずPDMの一部を再整理した後で達成度の確認と有効性等の分析を行うこととした。具体的な課題は、(1) 和文版と英文版の表現の乖離（目標については、上位目標、プロジェクト目標、成果3。指標については、成果1と成果3の指標の一部）、及び(2) 指標の適切性等に関する課題（プロジェクト目標及び成果2）である。このため、(1) は両国間で合意された英文版に沿って和文版の表現を修正し、(2) については、不要と思われる成果3の指標2（走行データ）を削除した。再整理後の上位目標、プロジェクト目標、成果及びその指標は以下のとおり。

---

<sup>5</sup> 有効性の判断にインパクトも加味して、レーティングを行う。

表3 再整理後のPDMにおける目標と指標

上位 目標	対象地域の交通状態が改善される。	①2014年時点に比較して走行データ（走行速度、渋滞、利用者満足度等）が向上する。
プロジェクト 目標	選定プロジェクトの計画・実施を確保する調整メカニズムが、関係機関において機能する。	①都市交通投資計画やアクションプランで提言されている施策のうち、70%の施策がプロジェクト終了までに実施機関の予算計画に計上される。
成果1	DUTA 設立に向けた協議会・事務局の調整能力が向上する。	①初年度に DUTA 設立の法案が起草され、2 年目以降に DUTA 設立のための活動が実施される。 ②年度ごとに都市交通投資計画に沿ったアクションプランが DUTA の役員会（あるいは協議会）で承認される。
成果2	選定プロジェクトを通じて、協議会・事務局の計画・実施・モニタリング・評価等にかかる組織能力が強化される。	①プロジェクト終了までに事務局メンバーの実施機関がPDCAによるプロジェクトマネジメントサイクルを習得する。
成果3	様々な研修を通じて、都市交通問題に対する技術対応能力が向上する。	①プロジェクト終了までに、90%の事務局メンバーが交通調査に係る計画、実施、分析の実践的技術予測に係る高度な技術を獲得する。 ②80%の事務局メンバーが交通需要予測に係る高度な技術を習得する。 ③70%の事務局メンバーがネットワークの最適化や優先プロジェクト選定に係るネットワーク分析等の高度な技術を習得する。 ④70%の事務局メンバーが優先プロジェクトの実現可能性の検討に係る高度な技術を習得する。

注：プロジェクト目標に記された「選定プロジェクト」は、本事業でデザイン、実施されたパイロットプロジェクトを指す。

### 3.2.1.1 成果

事業完了時までの成果の達成度に関し、指標とその達成状況は表4のとおりである。

成果1（DUTA 設立に向けた協議会・事務局の調整能力向上）の事業完了時までの達成度は低い。これは、新大統領の就任に伴う政策の方針転換（既存組織の解体等による政府の経常費用の削減と新たな組織設立への抵抗、DUTA のオーナーシップの PO-RALG から MOWT への移管）により DUTA 設立を実現できず、活動にも大幅な遅れが生じたことによる。成果2（協議会・事務局の計画・実施・モニタリング・評価に係る組織能力の強化）の達成度は中程度と判断される。事業完了時までに実施機関よりパイロットプロジェクトについて

のモニタリングとその報告はなされているものの、全7パイロットプロジェクトのうち、事業完了時までには完了しプロジェクトマネジメントサイクルを完了できたものは3件と半数未満であった。成果2の達成度について、事後評価時に関係機関及び当時の関係者へ尋ねたが、回答はまちまちであり、達成度の判断に十分な情報は得られなかった。よって、成果2の事業完了時までの達成度は中程度と判断する。成果3（都市交通問題に対する技術対応能力強化）については、実施中の研修評価結果及び事後評価時における当時の研修講師/講師派遣機関への質問票回答から、研修を通じた知識の習得率は高い。よって、成果3の達成度は高い。

以上より、事業完了時までの成果の達成状況は中程度と判断する。

表4 事業完了時までの成果の達成状況

成果	指標	実績	達成度
1. DUTA 設立に向けた協議会・事務局の調整能力が強化される。	1-1. 初年度に DUTA 設立の法案が起草され、2 年目以降に DUTA 設立のための活動が実施される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2014 年 10 月までに地方自治庁のタスクフォース (TF) によりコンセプトペーパーと草案が準備された。</li> <li>・一方、同草案は全国版の都市交通庁 (Urban Transport Authority、以下「UTA」という。) 設立と既存の関係機関の権限・予算移譲を伴うものであったため、関係機関の合意を得られず、権限移譲のない調整機関としての地方版 DUTA 設立に変更された。その後、新大統領の就任とこれに伴う政策の方針転換、本事業のオーナーシップの PO-RALG から MOWT への移管により、DUTA 設立は実現できず、当初の活動計画は大幅に遅延した (業務完了報告書 P5、P35)</li> </ul> (達成度：低)	低
	1-2. 年度ごとに都市交通投資計画に沿ったアクションプランが DUTA の役員会 (あるいは協議会) で承認される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2016 年 12 月の「DUTA オペレーションプラン」が出口戦略とともに協議された。</li> <li>・一方、年度ごとに都市交通投資計画に沿ったアクションプランが協議会で承認されたかについては確認することができなかった。なお、DUTA の役員会は設立されていない (業務完了報告書、実施機関質問票)。</li> </ul> (達成度：中)	
2. 選定プロジェクトを通じて、協議会・事務局の計画・実施・モニタリング・評価等にかかる組織能力が強化される。	2-1. プロジェクト終了までに事務局メンバーの実施機関が PDCA によるプロジェクトマネジメントサイクルを習得する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実施機関によりパイロットプロジェクトのモニタリングとその報告がなされたことから、指標 2-1 は概ね達成されたと事業完了時に判断された。</li> <li>・一方、事業完了時までには完了したパイロットプロジェクトは7件のパイロットプロジェクトのうち3件にとどまり、1件は部分的に実施、1件は計画まで完了、残り2件は実施できていない。すなわち、プロジェクト実施中、担当した関係機関による進捗報告は行われたものの、実際に PDCA によるプロジェクトマネジメントサイクルを経験できたパイロットプロジェクトは半数未満と限定的であった。</li> <li>・事務局メンバーの実施機関が PDCA によるプロジェクトマネジメントサイクルをどの程度習得したかについては、事後評価時における関係機関及び当時の関係者への質問票・インタビューを通じても回答はまちまちであり、この指標が達成されたかにつき十分な情報は得られなかった。</li> </ul>	中

3. 様々な研修を通じて、都市交通問題に対する技術対応能力が強化される。	3-1. プロジェクト終了までに、90%の事務局メンバーが交通調査にかかる計画、実施、分析の実践的技術予測にかかる高度な技術を獲得する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研修終了時のスキルテスト及び研修評価の結果から、57%の受講者が「研修成果を実践で十分に活かせる能力」、32%の受講者が「研修成果を概ね活かせる能力」を得たため、「70%～90%の事務局メンバーが交通計画にかかる実践的技術を獲得」し、十分達成されたと判断される（業務完了報告書P38）。</li> <li>・国立交通研究所（National Institute of Transport、以下「NIT」という。）及び Adhi 大学の当該研修講師に対し、事業完了時までの受講者の知識の習得率を尋ねたところ、5段階で5または4との回答を得た（質問票）。</li> </ul>	高
	3-2. 80%の事務局メンバーが交通需要予測にかかる高度な技術を習得する。		
	3-3. 70%の事務局メンバーがネットワークの最適化や優先プロジェクト選定にかかるネットワーク分析等の高度な技術を習得する。		
	3-4. 70%の事務局メンバーが優先プロジェクトの実現可能性の検討にかかる高度な技術を習得する。		

出所：実施機関質問票、業務完了報告書

注：達成度の表記の目安は次のとおり。 高（80%程度以上の達成） 中（50%～79%程度） 低（50%程度未満）

### 3.2.1.2 プロジェクト目標達成度

事業完了時までのプロジェクト目標の達成度に関し、指標とその達成状況は表5のとおりである。

表5 事業完了時までのプロジェクト目標の達成状況

プロジェクト目標	指標	実績	達成度
選定プロジェクトの計画・実施を確保する調整メカニズムが、関係機関において機能する。	都市交通投資計画やアクションプランで提言されている施策のうち、70%の施策がプロジェクト終了までに実施機関の予算計画に計上される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事後評価時における実施機関・関連機関への質問票調査において、事業完了時の調整メカニズムを5段階（5が最高、1が最低）で聞いたところ、回答のあった6機関及び元協議会及び事務局のキーパーソン2名の平均は3.4と中程度であった（質問票）。</li> <li>・承認された7件のパイロットプロジェクトのうち、3件の実施が完了し、1件は部分的に実施、1件は計画が行われた。このため、「70%の施策が予算計画に計上される」のみならず、半数強のプロジェクトが実施段階に進んだことから、事業完了時には達成されたと判断された（業務完了報告書P35）。</li> </ul>	中

出所：実施機関質問票、業務完了報告書

注：達成度の表記の目安は次のとおり。 高（80%程度以上の達成） 中（50%～79%程度） 低（50%程度未満）

プロジェクト目標（調整メカニズムが機能する）について、指標「70%の施策の実施機関における予算計上」に基づき、70%の施策が予算計画に計上されたのみならず、半数強のプロジェクトが実施段階に進んだことから、事業完了時には同指標は達成したとされた。一方、上記指標は調整メカニズムの機能状況を測る指標としての適切性には疑問の余地がある。また、事後評価時における質問票調査によれば、事業完了時の調整メカニズムの機能状況は表5に示すとおり中程度であった。よって、事業完了時のプロジェクト目標達成度は中程度と判断する。



上記のとおり、事業完了時までの達成状況は、プロジェクト目標、成果ともに中程度であった。よって、有効性は中程度と判断される。

### 3.2.2 インパクト

#### 3.2.2.1 上位目標達成度

##### (1) 上位目標達成度

事後評価時における上位目標の指標と達成状況は表6のとおりである。

上位目標（ダルエスサラーム市の交通状態改善）の指標（走行データの向上）は、その具体的内容として走行速度・渋滞、及び利用者満足度（歩行空間に対する満足度、及びパイロットプロジェクト1（サモラ通りにおける駐車場及び歩道整備）に対する評価）を含んでいる。本事業により実施中に行われたベースライン調査と可能な限り同様の方法でサイト及び対象者を揃え、速度調査<sup>6</sup>及び利用者満足度調査（歩行者インタビュー<sup>7</sup>、住民インタビュー<sup>8</sup>）を実施した。ただし、2014年の調査記録は確認できなかったことから、速度調査については2016年（調査実施サイトであるパイロットプロジェクト1の実施前。以下「ベースライン調査」という。）、住民インタビュー調査については2017年（同実施後。以下「エンドライン調査」という。）の、住民インタビュー調査についてはベースライン調査及びエンドライン調査記録を比較対象とした<sup>9</sup>。

表6に示すとおり、速度調査については、2016年のベースライン調査時に比べ事後評価時には、アジキウェ通り（旧マクタバ通り）ではすべての時間帯で、鉄道通り（旧駅通り）では14:00-17:00以外のすべての時間帯で走行速度が改善されている。一方、ウフル通りでは05:00-08:00以外の時間帯では改善が見られず、逆に大きく悪化している時間帯も見られた（14:00-17:00）。また、サモラ通りでは、08:00-11:00と17:00-19:00では改善が見られるのに対し、残り3つの時間帯では悪化または横ばいであった。このように、渋滞状況は時間と場所によりばらつきがあり、市内共通の傾向は見られなかったため、走行速度・渋滞に関する改善度は中程度と判断する。

<sup>6</sup> 2016年に本事業が実施したベースライン調査（速度調査）と同一のルートを2台の車両で、平日の同一時間帯・同一頻度（午前5時から午後9時の間に同ルートを5周。出発時刻も同調査と同一とした）を走行し、同調査と同一区間の速度を計測した。

<sup>7</sup> 歩行者インタビュー調査は、2021年4月～5月に実施した。本事業によるベースライン調査及びエンドライン調査同様、サモラ改良パイロットプロジェクトの対象エリアであるサモラ通り沿いにおいて等間隔抽出法に基づき同調査と同じ質問を行った。サンプルサイズは214名で、内訳は男性147名、女性67名。年代別には(1)18～25歳 23名、(2)26～35歳が60名、(3)36～45歳が59名、(4)46～55歳は47名、(5)56歳以上は15名、(6)無回答は10名であった。

<sup>8</sup> 住民インタビュー調査は、2021年5月に実施した。本事業実施中の調査同様、サモラ改良パイロットプロジェクトの対象エリアであるサモラ通り周辺（Kisutu、Kivukoni及びMchafukogeの3つのWard）で実施した。住民台帳は入手不能であったことから、Wardごとに等間隔抽出法に基づきエンドライン調査のサンプルサイズを上回るサンプルサイズ123名を対象に同じ質問を行った。回答者の内訳は男性74名、女性49名、年代別内訳は、(1)18～25歳 15名、(2)26～35歳が49名、(3)36～45歳が35名、(4)46～55歳は12名、(5)56歳以上は8名、(6)無回答は4名であった。実施中の調査と揃え、カテゴリー別内訳は次のとおりであった。(1)小売店 29名、(2)事務所 40名、(3)両替商 0名、(4)ホテル 0名、(5)レストラン 5名、(6)銀行 6名、(7)住居 7名、(8)その他 31名、(9)無回答 5名。

<sup>9</sup> 速度調査の比較対象データは2016年のみであった。

表6 上位目標の達成状況（事後評価時）

上位目標	指標	実績	達成度																																																																						
対象地域の交通状態が改善される。	2014年時点に比較して走行データ（走行速度、渋滞、利用者満足度等）が向上する。	<p>(1) 走行速度、渋滞 本事業が実施したベースライン調査と可能な限り同様に走行速度調査を行った結果は以下のとおりである。なお、2016年の調査記録は入手できたものの2014年の調査記録は確認できなかったことから、2016年（パイロットプロジェクト実施前）の調査結果をベースライン調査と解釈して比較を行った。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3"></th> <th colspan="8">平均時速 (単位：キロメートル)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">サモラ通り</th> <th colspan="2">アジキウエ通り(マクタバ通り)</th> <th colspan="2">ウフル通り</th> <th colspan="2">鉄道通り(駅通り)</th> </tr> <tr> <th>2016</th> <th>2021</th> <th>2016</th> <th>2021</th> <th>2016</th> <th>2021</th> <th>2016</th> <th>2021</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>05:00 - 08:00</td> <td>32</td> <td>21</td> <td>24</td> <td>33</td> <td>23</td> <td>33</td> <td>15</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>08:00 - 11:00</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>13</td> <td>26</td> <td>12</td> <td>11</td> <td>7</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>11:00 - 14:00</td> <td>18</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>18</td> <td>13</td> <td>12</td> <td>5</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>14:00 - 17:00</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>18</td> <td>30</td> <td>12</td> <td>2</td> <td>11</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>17:00 - 19:00</td> <td>2</td> <td>7</td> <td>14</td> <td>20</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>16</td> </tr> </tbody> </table> <p>出所：交通調査結果（pp11-12）、走行速度調査 注：ハイライトされたセルは改善箇所を示す。</p>		平均時速 (単位：キロメートル)								サモラ通り		アジキウエ通り(マクタバ通り)		ウフル通り		鉄道通り(駅通り)		2016	2021	2016	2021	2016	2021	2016	2021	05:00 - 08:00	32	21	24	33	23	33	15	20	08:00 - 11:00	10	20	13	26	12	11	7	22	11:00 - 14:00	18	17	17	18	13	12	5	15	14:00 - 17:00	4	4	18	30	12	2	11	3	17:00 - 19:00	2	7	14	20	3	2	3	16	中
				平均時速 (単位：キロメートル)																																																																					
				サモラ通り		アジキウエ通り(マクタバ通り)		ウフル通り		鉄道通り(駅通り)																																																															
2016	2021		2016	2021	2016	2021	2016	2021																																																																	
05:00 - 08:00	32	21	24	33	23	33	15	20																																																																	
08:00 - 11:00	10	20	13	26	12	11	7	22																																																																	
11:00 - 14:00	18	17	17	18	13	12	5	15																																																																	
14:00 - 17:00	4	4	18	30	12	2	11	3																																																																	
17:00 - 19:00	2	7	14	20	3	2	3	16																																																																	
		<p>(2) 利用者満足度 パイロットプロジェクト1（サモラ改良）に関し、本事業が実施したベースライン及びエンドライン調査と可能な限り同様に歩行者インタビュー調査及び住民インタビュー調査を行った結果は以下のとおり。なお、2014年の調査記録は確認できなかったことから、2016年（サモラ改良パイロットプロジェクト実施前）及び2017年（同プロジェクト実施後）のデータとの比較を行った。</p> <p>1) 歩行者空間に対する満足度</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2016年4月</th> <th>2017年8月</th> <th>2021年5月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行者満足度 (%)</td> <td>20</td> <td>95</td> <td>58</td> </tr> </tbody> </table> <p>出所：業務完了報告書（P16,17）、事後評価時のサモラ通り歩行者インタビュー(214人)</p>		2016年4月	2017年8月	2021年5月	歩行者満足度 (%)	20	95	58	中																																																														
	2016年4月	2017年8月	2021年5月																																																																						
歩行者満足度 (%)	20	95	58																																																																						
		<p>2) パイロットプロジェクトに対する評価（住民インタビュー）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017年8月</th> <th>2021年5月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住民満足度 (%)</td> <td>97</td> <td>65</td> </tr> </tbody> </table> <p>出所：業務完了報告書（P16,17）、事後評価時のサモラ通り近辺居住者インタビュー(123人)</p>		2017年8月	2021年5月	住民満足度 (%)	97	65	中																																																																
	2017年8月	2021年5月																																																																							
住民満足度 (%)	97	65																																																																							

出所：実施機関質問票/インタビュー、完了報告書、走行速度調査結果、歩行者インタビュー調査結果、住民インタビュー調査結果  
注：達成度の表記は次のとおり。 高（目標値の80%以上） 中（50%～79%） 低（50%未満）

利用者満足度調査のうち、サモラ通りの歩行空間に対する満足度については、ベースライン調査、エンドライン調査と調査地、対象者、質問を揃えて歩行者インタビューを実施した。この結果、歩行者満足度はベースライン調査時に 20%、エンドライン調査では 95%であったのに対し、事後評価時には 58%と、ベースライン調査時を大きく上回るものの、エンドライン調査を大きく下回った。このため、満足度の向上については中程度と判断する。また、パイロットプロジェクト 1（サモラ改良）に関する住民インタビューでは、事後評価時に満足度は 65%となり、エンドライン調査の 97%を下回った。よって利用者満足度については、いずれも中程度と判断する。ただし、これらの指標に対する事後評価時の実績は、実施中にベースライン調査・エンドライン調査の行われたパイロットプロジェクト 1（サモラ改良）のエリアで可能な限り同様の調査方法・対象で比較を試みたものであり、ダルエスサラーム市全域に対する代表性の点では懸念がある。

以上より、上位目標の達成度は中程度と判断する。

## (2) 成果・プロジェクト目標の継続状況

事業完了時から事後評価時までの成果の継続状況は表 7 のとおりである。

事後評価時において、DUTA は設立されていないが、DUTA 設立に向けた政府内の検討がなくなった訳ではなく、議論が再開されたとの情報<sup>10</sup>もあった。他方、具体的な進捗は明らかになっておらず、年度ごとのアクションプランの承認も見られない。よって、事業完了後の成果 1 の継続状況は低い。協議会・事務局の計画・実施・モニタリング・評価に係る組織能力の強化（成果 2）については、実施中の事務局メンバーの多くが事業完了後に異動しており、上記能力についての情報は十分に得られなかった。判断に足る情報が得られなかったことから、事業完了後の成果 2 の継続状況は中程度とする。都市交通問題に対する技術対応能力（成果 3）については、実施中に研修講師を務めた NIT の関係者に尋ねたところ、事後評価時においても十分な能力を有しているとの質問票回答を得た。一方、他の実施・関係機関への質問票において、事業完了後も研修を継続しているとの回答（講師派遣母体 1 機関）はあったものの、他の事務局メンバー機関では研修は継続されていないとの回答が多数を占めた。よって、事業完了後の成果 3 の継続状況は中程度とする。以上から、事業完了後の成果の継続状況は中程度と判断する。

事業完了後のプロジェクト目標の状況について、事業完了後、政策面の調整を期待された協議会は継続運営されておらず、州道路会議でもプロジェクトレベルの調整は行われていない。州道路会議では各機関の計画と実施状況の報告は年 4 回行われるものの、実質的に計画を調整することはない。また、同会議のメンバーには本事業が選定したパイロットプロジェクトについての知識/意識が不十分との指摘があった<sup>11</sup>。また、事務局の主要メンバーが異動により事務局を去ったことも負の影響を与えたとの指摘も見られた<sup>12</sup>。

<sup>10</sup> JICA タンザニア事務所 事後評価時

<sup>11</sup> 関係機関質問票

<sup>12</sup> 関係機関質問票

表 7 事業完了後の成果の継続状況

成果	指標	実績	達成度
1. DUTA 設立に向けた協議会・事務局の調整能力が強化される。	1-1. 初年度に DUTA 設立の法案が起草され、2 年目以降に DUTA 設立のための活動が実施される。	・事業完了後も DUTA 設立のための活動が実施されたと質問票に回答したのは 1 機関のみで、他は知らないと回答した（関係機関質問票、インタビュー）。	低
	1-2. 年度ごとに都市交通投資計画に沿ったアクションプランが DUTA の役員会（あるいは協議会）で承認される。	・事後評価時において、DUTA は設立されていない。また、事業完了後、年度ごとに都市交通投資計画に沿ったアクションプランが協議会で承認されたことを裏付ける十分な情報は得られなかった（関係機関質問票、インタビュー）。	
2. 選定プロジェクトを通じて、協議会・事務局の計画・実施・モニタリング・評価等にかかる組織能力が強化される。	2-1. プロジェクト終了までに事務局メンバーの実施機関が PDCA によるプロジェクトマネジメントサイクルを習得する。	・当時の事務局メンバーの多くが、事業完了後に異動しており、事後評価時における PDCA によるプロジェクトマネジメントサイクルの理解度についての情報は十分に得られなかった（関係機関質問票、インタビュー）。	中
3. 様々な研修を通じて、都市交通問題に対する技術対応能力が強化される。	3-1. プロジェクト終了までに、90%の事務局メンバーが交通調査にかかる計画、実施、分析の実践的技術予測にかかる高度な技術を獲得する。	・事後評価時における事務局メンバー等関係機関職員の能力について、アウトプット 3 の成果に係る研修講師を務めた NIT に尋ねたところ、現在も十分な能力を有しているとの回答を得た（関係機関インタビュー）。 ・事業完了後の研修継続状況について、関係機関の回答はまちまちであった（関係機関質問票）。	中
	3-2. 80%の事務局メンバーが交通需要予測にかかる高度な技術を習得する。		
	3-3. 70%の事務局メンバーがネットワークの最適化や優先プロジェクト選定にかかるネットワーク分析等の高度な技術を習得する。		
	3-4. 70%の事務局メンバーが優先プロジェクトの実現可能性の検討にかかる高度な技術を習得する。		

出所：実施機関質問票・インタビュー、完了報告書

注：達成度の表記の目安は次のとおり。 高（80%程度以上の達成） 中（50%～79%程度） 低（50%程度未満）

前述のとおり、選定された 7 つのパイロットプロジェクトのうち、事業完了時までに 3 つのパイロットプロジェクトが実施された。このうちパイロットプロジェクト 3（ダラダラ及びバスサービスの改善（チケットシステムの導入とビジネスモデル改善））では、ダラダラの料金回収率が 2 倍近くとなった。しかし、約 8 カ月後にダラダラの車掌によりサボタージュ（怠業）され頓挫した。車掌のサボタージュの理由は、失職への危惧と料金徴収が運転手にシフトすることへの危惧であったと言われる<sup>13</sup>。チケットシステム導入は、DART が運営する Bus Rapid Transit（バス高速輸送システム、以下「BRT」という。）に統合され、e チケットシステムの導入完了後に導入される見込みであるが、事後評価時点では実現していない。事業完了時までに実施されなかった 2 件のパイロットプロジェクトについて、パイロットプロジェクト 6（系統信号の導入と信号最適化及びバス優先施策に伴うアリ・ハッサン・

<sup>13</sup> 関係者インタビュー

ムウィニ通りのタイダルフロー) はその後も実施されていない。一方、BRT プロジェクト、TANROADS、Ubungo Flyover プロジェクト等により、ダルエスサラーム市内で改良された信号の設置や道路渋滞改善のための対応がなされている。ただし、事業完了後の上記の事業の動きは、関係機関の調整メカニズムが機能しているというより各機関が独自の計画に沿って実施・調整したものとみられる。

同じく、完了時までには実施されなかったパイロットプロジェクト7 (パークアンドライド導入に伴う、CBD 周辺駐車場からのバスサービス) について、同パイロットプロジェクトとして継続された事実は確認できなかったものの、ダルエスサラーム市の Kimara でパークアンドライドサービス等の整備を進めるよう 2017 年に故マグフリ前大統領が DART 及び TANROADS に指示していた。DART によってパークアンドライドサービス用施設の設計は完了したものの、政府予算の不足により建設には至っておらず、事後評価時点では DART と TANROADS の間で同施設の建設に向けた協議中である。一方、TANROADS は上記施設整備の重要性に鑑み国内投資会社 (6 社) と契約し、Kimara Ward の Kimara 及び Korogwe においてパークアンドライドサービスを実施している。なお、DART は BRT Project で Kimara におけるパークアンドライド施設の設計・建設の開発予算を確保した (2017 年度及び 2018 年度) が、事後評価時において実施には至っていない<sup>14</sup>。よって、事業完了後のプロジェクト目標の継続状況は低い。

以上より、事後評価時における成果の継続状況は中程度、プロジェクト目標の継続状況は低く、上位目標の継続状況は中程度と判断する。上位目標の達成度が中程度に留まった原因については、事業完了後にプロジェクト目標 (調整メカニズムの機能状況) が維持されなかったことが上位目標達成を阻害している可能性がある。

#### 3.2.2.2 その他のインパクト

本事業による自然環境へのインパクトは見られず、住民移転・用地取得も発生していない<sup>15</sup>。その他の間接的効果について、負のインパクトは見られなかった。パイロットプロジェクト1 (サモラ改良) による景観の向上、路上駐車減少がプラスの効果として指摘された<sup>16</sup>。

インパクトとしては、上述のとおり、事後評価時における走行速度・渋滞状況の改善は中程度、歩行者の満足度はベースライン調査時を大きく上回っているものの、エンドライン調査を下回った。住民インタビューの満足度もエンドライン調査時を下回った。よって、上位目標の達成状況は中程度である。事業完了後から事後評価時における成果の継続状況は中程度であり、プロジェクト目標の継続状況は調整メカニズムが機能していないことから低いと判断する。その他の間接的効果として、景観の向上、路上駐車減少が指摘された。

<sup>14</sup> DART、TANROADS インタビュー

<sup>15</sup> 実施機関質問票、インタビュー

<sup>16</sup> 実施機関・関係機関質問票

よって、インパクトは中程度である。

有効性・インパクトとしては、事業完了時における成果及びプロジェクト目標の達成度は中程度である。よって、有効性は中程度である。事後評価時における上位目標の達成状況は中程度であり、事業完了後のプロジェクト目標の継続状況の低さが上位目標の達成を阻害している可能性がある。その他の正の間接的効果として、景観の向上、路上駐車減少を指摘する声があった。

以上より、有効性・インパクトは中程度と判断する。

### 3.3 効率性（レーティング：②）

#### 3.3.1 投入

本事業実施にあたっての投入計画と事業完了時の実績は、表8のとおりであった。

表8 本事業の投入

投入要素	計画	実績（事業完了時）
(1) 専門家派遣	33M/M 程度。分野は、交通行政、交通計画、道路計画/施工監理、人材育成等	59.47M/M 程度。分野は、交通行政、交通計画、道路計画/施工監理、人材育成等
(2) 研修員受入	本邦研修、現地研修または第3国研修（人数記載なし）。分野は交通計画、交通政策等	本邦研修：7件 計8名 第3国研修：2件 計25名。うち、南アフリカ19名、インドネシア6名
(3) 機材供与	資機材供与（金額記載なし）	資機材供与：オフィス機器（コンピューター、コピー機、プリンター、プロジェクター）及びオフィス家具（本棚、テーブル） (2,470USドル及び16,197,323タンザニアシリング)
(4) 在外事業強化費	現地活動費（金額記載なし）	現地活動費 金額不明
日本側の事業費合計	合計 300 百万円	合計 287 百万円（詳細計画策定調査費用を含む）
相手国の事業費合計	1. カウンターパート：常勤と非常勤。PO-RALG（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	1. カウンターパート： ・協議会/JCCメンバー25名 ・事務局メンバー20名 2. 専門家執務室

	をはじめとする各部署より数名) 等) 2. 専門家執務室 3. 運営・経常経費 (光熱費や消耗品購入費等含む)	3. 運営・経常経費 (実績額のデータは入手できなかった)
--	--	-------------------------------

#### 3.3.1.1 投入要素

日本側の主な投入として、専門家及び本邦研修の質・量・タイミングについて、それぞれ5段階評価(5が最高)で尋ねたところ、すべて4との回答を当時の事務局のキーパーソンである主要カウンターパートから得た<sup>17</sup>。本邦研修は参加者の能力強化に貢献したとし、専門家、本邦研修とも高い評価を得た。タンザニア側の投入金額の実績値データは得られなかったものの、その他の投入は計画に沿って実施され、質・量・タイミングに特に問題は見られなかった。

#### 3.3.1.2 事業費

日本側事業費は287百万円で、対計画比96%と計画内に収まった。

#### 3.3.1.3 事業期間

事業期間は3年2カ月で、対計画比127%と計画を上回った。その原因は、新大統領の就任とそれに伴う政策の方針転換により成果1の活動が大幅に遅延したことによる。

以上より、本事業は、事業費については計画内に収まったものの、事業期間が計画を上回ったため、効率性は中程度である。

### 3.4 持続性 (レーティング: ②)

#### 3.4.1 発現した効果の持続に必要な政策・政治的関与

「タンザニア開発ビジョン2025」及びFYDP II (2016/17年～2020/21年)は事後評価時においても有効である。また、運輸セクター投資計画フェーズ3 (Phase Three of the Transport Sector Investment Programme、以下「TSIP III」という。) (2018/19年～2020/21年)では交通渋滞が都市交通の課題として指摘されている他、すべての輸送手段のネットワークを含む全体的アプローチが必要としている。MOWTは、国家交通政策上、都市交通の重要性を認識しており、今後も都市交通向上に関する方向性が失われるとは考えづらい。以上から、ダルエスサラーム市の交通改善をめざした本事業の政策・政治的関与面の持続性は高い。

<sup>17</sup> 事後評価時には引退済。質問票調査。

### 3.4.2 発現した効果の持続に必要な制度・体制

本事業の完了時までには DUTA 設立決定には至らず、出口戦略として MOWT が協議会設立とその運営の責務を負うこと、協議会は政策レベルの調整を行い、州道路会議はプロジェクトレベルの調整を行うことで、相互補完を行うこととなっていた。また、DMDP（2012年～2017年）を実施していた世銀が DUTA の設立につき継続して支援することとなっていた<sup>18</sup>。

事業完了後、世銀の支援（Dar es Salaam Urban Transport Improvement Project）（2021年3月～2023年12月）は続いているものの、DUTA 設立は計画より遅れており、事後評価時において設立されていない<sup>19</sup>。出口戦略として合意された MOWT 傘下での協議会・事務局は機能していない。また、州道路会議では年4回会議が実施され、各機関が計画と実施状況につき報告するものの、共に計画を行う場とはなっていない。調整メカニズムが機能していない理由として、事務局の主要メンバーが異動により事務局を去ったこと、関係機関をけん引する強いリーダーシップを持つ組織がなかったこと、DCC が解体された<sup>20</sup>こと等が挙げられる。なお、解体された DCC の機能について、ダルエスサラーム市の複数の municipality にまたがる事項については、ダルエスサラーム州が DCC の担っていた機能を引き継ぐこととなったものの、州は事務局としての機能を果たしていない。また、州道路会議には本事業で選定されたパイロットプロジェクトに関する知識/意識が不足しているとの指摘もあった<sup>21</sup>。事後評価時において、MOWT は協議会からの報告は受け取っておらず、活動状況を把握していない<sup>22</sup>。一方、ダルエスサラーム市に限らず全国の都市交通を所管する国家都市交通庁（National Urban Transport Authority、以下「NUTA」という。）の設立可能性に関する議論も行われているが、その詳細は現時点では明らかになっていない。以上から、制度・体制面の持続性は低い。

### 3.4.3 発現した効果の持続に必要な技術

本事業の実施中、事務局メンバーである NIT 及び Ardhi 大学が都市交通計画にかかる研修（成果3）に参画し、講師を派遣した。技術者登録協会（Engineer Registration Board、以下「ERB」という。）により同研修が登録される等、事業完了時においてこれら機関は研修実施機関としての能力を十分に備えており、技術面の持続性は高いとされた<sup>23</sup>。

事後評価時において、研修を受けた関係者の多くがダルエスサラーム市以外に異動している<sup>24</sup>。研修の継続状況については、質問票回答が得られた8関係省庁等のうち4件が研修は継続されていないとしており、1件が継続していると回答、無回答が3件であった。このように、研修を受けた関係者の多くが異動となり、事後評価時に研修が行われていない関係

<sup>18</sup> 完了報告書 P40

<sup>19</sup> 世銀 Dar es Salaam Urban Transport Improvement Project メールによる情報収集

<sup>20</sup> 2021年2月、前大統領の指示により解体された。

<sup>21</sup> 関係機関質問票

<sup>22</sup> 実施機関質問票

<sup>23</sup> 完了報告書 P40

<sup>24</sup> 実施機関質問票



機関が多い。一方、本事業で開発された“Urban Transport Planning Guide Book”は、事後評価時においても NIT 及び Ardhi 大学で教材として活用されている。具体的には、NIT ではディプロマ、学部及び修士課程の学生を対象とする”Logistic and Transport Management course”、及び社会人（区のエンジニア、都市計画・道路計画関係者、建設会社社員）を対象とする短期コースの教材として使用されている<sup>25</sup>。Ardhi 大学では学部学生及び大学院生向け授業で使用されており、過去 3 年間にこの教材を用いた授業を受けた学生数は表 9 のとおりである。また、表 9 には含まれていないが、同大学ではさらに、2021 年度から新設された 2 つの科目で同教材を使用している<sup>26</sup>。

表 9 本事業で開発された教材を使用した Ardhi 大学の授業を受けた学生

(単位：人)

年	2018	2019	2020	計
受講学生数	165	181	149	495

出所：Ardhi 大学質問票

以上から、技術面の持続性は中程度と考えられる。

#### 3.4.4 発現した効果の持続に必要な財務

事業完了時において、協議会、事務局の運営経費は最小限であり、州道路会議は従来自国資金で定期的に開催されていることから、財務面の持続性は比較的高いと考えられていた<sup>27</sup>。

協議会・事務局メンバーである省庁等への質問票回答では、回答が得られた 8 件のうち、活動継続に十分な予算があると回答したのは 1 件、十分でないとは回答したのは 6 件、残り 1 件は無回答であった。十分でないとした回答の中には、必要額の 15%~20%程度の予算しか配賦されていないとの回答が 2 件あった。なお、DCC の解体に伴い複数の municipal にまたがる事項についてはダルエスサラーム州が担当することとなっているが、道路建設等の事業予算は関係省庁が有しており、ダルエスサラーム州に事業予算はない。また、本事業の完了後、同州事務局には調整メカニズム維持にかかる会議・研修予算等は確保されていない<sup>28</sup>。よって、財務面の持続性は低い。

ダルエスサラーム市の交通改善は事後評価時においてもタンザニアの政策上重要であり、政策面の持続性は高い。一方、事後評価時において、実施中に事務局としての調整機能を担っていた DCC は解体されており、同市の複数の自治体をまたぐ内容については、実施中に事務局の中核であったダルエスサラーム州が担う体制に変更されている。しかし、出口戦略

<sup>25</sup> NIT 質問票

<sup>26</sup> Ardhi 大学質問票

<sup>27</sup> 完了報告書 P40

<sup>28</sup> 実施機関質問票・インタビュー

として合意された MOWT 傘下の協議会は継続運営されておらず、これによる政策面の調整は行われていない。また、州道路会議は関係機関の事業実施に係る調整メカニズムとしては十分機能していない。事後評価時において DUTA の全国版である NUTA の設立可能性に関する議論も行われているが、その詳細は必ずしも明らかになっていない。よって、制度・体制面の持続性は低い。研修を受けた多くの関係者が異動し、事後評価時において研修が継続されている機関は少ないものの、本事業で開発された教材は学生及び社会人を対象とする交通分野の人材育成に活用されていることから、技術面は中程度と判断する。調整メカニズムの維持に必要な予算は実施機関及び多くの関係省庁で十分確保されておらず、財務面の持続性は低い。

以上より、本事業は、政策・政治的関与面の持続性は高いものの、制度・体制面、財務面に問題があり、技術面は中程度ある。よって、本事業によって発現した効果の持続性は中程度と判断する。

## 4. 結論及び教訓・提言

### 4.1 結論

本事業は、タンザニアにおいて、DUTA 設立に向けた協議会・事務局の調整能力の強化、計画・実施・モニタリング・評価等にかかる組織能力の強化、及び都市交通問題に対する技術対応能力の強化を通じて、ダルエスサラーム市の交通状態改善に向けた関係諸機関の調整メカニズムが機能することを目的に実施された。ダルエスサラーム市の交通状態改善をめざす本事業の方向性は、タンザニアの政策、開発ニーズ、日本の援助政策と十分に合致しており、妥当性は高い。事業完了時までの成果の達成状況として、研修を通じた事務局メンバーの都市交通に対する技術対応能力向上は達成されたものの、計画・実施・モニタリング・評価等に係る組織能力向上は中程度で、DUTA 設立に向けた協議会・事務局の調整能力向上は低かった。このためプロジェクト目標である関係機関の調整メカニズム機能状況は中程度にとどまった。事後評価時においては上位目標である交通状態改善の達成度も中程度となったが、景観の向上、路上駐車減少等、正の効果も見られる。よって、有効性・インパクトは中程度と判断する。本事業の事業費は計画内に収まったものの、事業期間が計画を上回ったため、効率性は中程度である。本事業は、制度・体制面、財務面に問題があることから、本事業によって発現した効果の持続性は中程度である。

以上より、本事業は一部課題があると評価される。

### 4.2 提言

#### 4.2.1 実施機関などへの提言

なし。

#### 4.2.2 JICA への提言

(1) JICA タンザニア事務所は、引き続き DUTA/NUTA 設立の可能性に関する情報収集を行い、DUTA/NUTA 設立に関する新たな展開が見込める際には迅速に JICA 本部と共有することが望まれる。ダルエスサラーム市の交通分野に関わる多くの政府機関の調整メカニズムを機能させるためには、現地での状況を見据え、世銀と連携しつつ、JICA として DUTA/NUTA 設立支援を再度検討することが望ましい。

(2) 本事業で開発された教材“Urban Transport Planning Guide Book”は、事後評価時においても NIT 及び Ardhi 大学で広く交通分野の人材育成に広く活用されている。今後、タンザニアにおいて都市交通分野の研修事業を含む事業を計画する際には、これらの教育機関を活用することも一法である。

### 4.3 教訓

#### 同一セクターの多様な省庁間調整メカニズム構築

本事業は DUTA 設立の前段として、多くの関係省庁間の「調整メカニズム」を機能させることを目的に実施された。事業完了時まで一定程度の調整メカニズムは構築されたものの DUTA 設立はなされず、事業完了後に調整メカニズムを担う役割の協議会及び事務局は機能しなかった。その原因として、事務局の主要メンバーが異動により去ったこと、関係機関をけん引する強いリーダーシップを持つ組織がなかったこと等が挙げられる。

同一セクターに多くの関係省庁が存在し、調整機能が働かないことがセクター政策の策定や実施に好ましくない影響を与えている場合、核となるカウンターパート機関の組織力・技術力が十分なレベルに達するまで、長期的な支援を行うことが望ましい。また、多くの行政体の調整に困難が見込まれる場合、JICA として政策対話等を通じた働きかけにより相手側政府のトップダウンにより省庁間の調整を図ることが効果的な場合も考えられる。

以上