

事業事前評価表

国際協力機構 社会基盤部都市・地域開発グループ第二チーム

1. 案件名

国名：コートジボワール共和国（コートジボワール国）

案件名： 和名 大アビジャン圏都市開発マスタープラン実施促進プロジェクト

英名 Project for the Operationalisation of Urban Master Plan in Greater Abidjan

2. 事業の背景と必要性

（１）当該国における都市開発セクターの現状・課題及び本事業の位置付け

コートジボワール国の旧首都アビジャン市は、国全体の 1/4 に当たる約 505 万人（国家統計協会、2014 年国勢調査より）の人口を抱え、域内生産は国内のフォーマル経済の 8 割近く（世界銀行、2018 年）を占める、同国最大都市かつ産業・経済の中心である。西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）域内最大規模の港湾であるアビジャン自治港を擁し（2018 年、バルク貨物取扱量による／アビジャン自治港（PAA）活動報告書より）、国内各都市に繋がる幹線道路・鉄道・空港等の交通網の起点であることに加え、ブルキナファソ等内陸諸国への玄関口、ガーナ・トーゴ・ナイジェリア等沿岸諸国に続くアビジャンーラゴス回廊の一角としても重要な役割を担っている。

アビジャン市では、1928 年以降都市の成長に応じた計画策定が数次に亘り行われ、1960-70 年代の「象牙の奇跡」と呼ばれる年率 8%の急速な経済成長を遂げた時代に多くの道路・鉄道・港湾等のインフラが整備された。しかし 1999 年から 2011 年に亘る長年の政治的危機・国内の分断により、計画的なインフラ投資や市街地整備が行われないうまま人口が急増し（1998 年：338 万人→2014 年：505 万人、いずれも国勢調査）、市街地の無秩序な拡大や各種インフラの老朽化・サービス低下、容量不足等の課題を抱えている。更に政治的危機の終結後、同国では年率 7%近い経済成長、年間約 2.5%の人口増加率で復興を遂げつつあり、アビジャン市の人口も 2050 年には 1,071 万人へと倍増するとの推計も存在する（Global Cities Institute, 2014）。これらの変化に対応するためには、交通や都市のユーティリティーサービス（上下水道、廃棄物収集等）供給の効率性を高め、環境負荷を抑えた都市構造を形成しつつ、急増する人口を収容していく必要がある。

2013 年から 2015 年にかけて、JICA は「大アビジャン圏都市整備計画（Schéma

Directeur d'Urbanisme de Grand Abidjan : SDUGA) 策定プロジェクト」を実施し、2030 年を目標年次とする大アビジャン圏（アビジャン自治区を構成する 13 コミューン（市）、周辺 6 コミューン及びその周辺の郡を含む）の都市マスタープラン・都市交通マスタープランの策定を支援した。同マスタープラン（以下、「SDUGA」と表記）は 2016 年に政府承認を受けた後に政府・援助機関等に広く活用され、提案された都市交通分野の優先案件の多くの実現に繋がっている。

他方 SDUGA に沿って都市開発を進めていく上で、複数の課題が顕在化してきている。一点目として、計画全体レベルでの組織横断的な調整メカニズムの不在が挙げられる。SDUGA では実施に係る中央省庁、州、コミューン等を巻き込んだ計画管理機構の設立が提言されているが、SDUGA の政府承認後 4 年が経過した現在も実現されていない。このため SDUGA では土地利用・交通についてはセクター別の空間計画が検討されたが、他の都市インフラセクター（上下水道・廃棄物等）のネットワーク・施設配置計画等との調整が図られてこなかった。二点目として、SDUGA で提示された都市圏全体の整備方針及び地区別の構想を具体的な地区レベルで実現するために必要な法制度、組織、計画、実施プログラム等が検討・整備されていないことが挙げられる。開発許可の基準となる詳細都市計画（PUD; Plan d'Urbanisme détaillé）の策定については他ドナーによる協力の目処が立っているが、現行では開発許可の権限を建設・住宅・都市計画省（以下、MCLU）が有しており地方自治体に権限がないために地方自治体を中心となった都市管理体制が確立されていない、PUD の策定単位と行政区域の単位が一致していない等の課題が存在する。また、現在進行中の PUD 策定プロセスは行政を中心に進められており、策定された計画の実効性を高めるためには住民を含むステークホルダーとの調整が不可欠である。三点目として、幹線交通網である MRT（Mass Rapid Transit; 都市鉄道）、BRT（Bus Rapid Transit; バス高速輸送システム）に既に資金支援が決定するなどマスタープラン策定時の想定を上回るスピードで優先案件の実現が進む都市交通セクターにおいて、更なる投資を促すためには交通ネットワーク計画の更新を含めた優先プロジェクトの更新が求められている。また交通インフラの拡充のみならず、複数の公共交通システム間の連携・接続を含めた公共交通ネットワーク全体の利便性向上やサービス改善等の新たなニーズも生じている。

本事業は、係る状況から、SDUGA に沿った都市開発の実施促進・モニタリング体制の構築、地区レベルの計画策定、都市交通マスタープランの更新について、SDUGA 策定を支援した JICA に対し MCLU より要請された協力を実施するものである。なお、本事業はコートジボワール国の「国家開発計画（PND）2016-2020」の第 4 の戦略軸「国内全域における質の高いインフラの整備と環境保全」において掲げられる目標「持続可能な都市計画・開発の実現」に合致し

ている。

（２）当該国における都市開発セクターに対する我が国及び JICA の協力量針等と本事業の位置づけ

我が国の「対コートジボワール共和国 国別開発協力量針（平成 30 年 3 月版）」及び「事業展開計画（2019 年 4 月版）」では、「持続的な経済成長の推進」を重点課題としており、本事業は開発課題 2-1「インフラ整備」の「インフラ整備プログラム」に位置付けられる。SDGs についても、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」への貢献が期待される。

また本事業は、2019 年「第 7 回アフリカ開発会議（TICAD 7）」にて採択された「横浜宣言」及び付属文書である「横浜行動計画 2019」の重点分野 2.3「気候変動による自然災害へのレジリエンスの強化及び持続可能で環境に優しい都市開発の促進」に資するものであり、JICA によるアフリカにおける都市開発支援のモデルとしての役割も期待される。

更に 2015 年 10 月に日仏両首脳により共同発表された「アフリカにおける持続可能な開発、保健及び安全のための日仏計画」及びその付属資料において、アビジャン市は持続可能な都市に関する日仏協力のパイロット都市に位置付けられている。具体的には JICA が運輸・交通、フランス開発庁（AFD）が水・衛生・廃棄物処理・エネルギー分野の協力を中心に、相互に連携しつつ協力を進めることが合意されている。都市開発全般及び都市交通セクターへの協力を通じてアビジャン市における持続可能な都市の実現に貢献することを目指す本事業は、同計画の方針に合致すると共に、日仏連携の一層の推進に寄与するものである。

（３）当該セクターにおける他の援助機関の対応

アビジャン市では、SDUGA の提案に関連した事業として、フランスの支援による MRT 南北線（Line 1）、世界銀行の支援による BRT 東西線等の整備が進められているほか、世界銀行・アフリカ開発銀行（AfDB）による PUd の策定支援が予定されている。上記に加え、交通セクターでは世界銀行によるアビジャン都市交通庁（AMUGA）の組織体制整備・能力強化、世界銀行・AFD による、公共バス事業を運営するアビジャン交通公社（SOTRA）の能力強化・サービス改善が予定されている。都市環境セクターでは AFD による排水マスタープランが 2019 年に策定されたほか、世界銀行による廃棄物セクターの総合的な取組みが予定されている。

上記の取り組みは本事業の活動には重複しないが、事業実施に当たり、他の

援助機関の支援の下で策定済み／予定のセクターマスタープランや、PUd の内容を確認しつつ、整合性を取りながら進めていく必要がある。

3. 事業概要

(1) 事業目的

本事業は、アビジャン市において 2015 年策定の都市マスタープラン（SDUGA）の実施促進・モニタリング委員会の設立・運営支援、地区レベルでの都市開発管理の実効性向上支援、都市交通計画の更新を行うことにより、SDUGA の効率的な実施のための能力強化を図り、もって持続可能な都市開発の推進に寄与するもの。

(2) プロジェクトサイト／対象地域名

大アビジャン圏（アビジャン自治区を構成する 13 コミューン（市）、周辺 6 コミューン及びその周辺の郡を含む）

面積：4,311km²（うち市街地面積 750 km²）

人口：505 万人（2014 年国勢調査）

(3) 本事業の受益者（ターゲットグループ）

直接受益者：実施機関（リード機関・協力機関）の職員

最終受益者：プロジェクト対象地域の住民（約 505 万人）

(4) 総事業費（日本側）

約 4.5 億円

(5) 事業実施期間

2021 年 4 月～2024 年 3 月を予定（計 36 カ月）

(6) 事業実施体制

リード機関：建設・住宅・都市計画省（MCLU）

協力機関：都市省、アビジャン自治区、運輸省、施設・道路維持管理省、環境省、衛生省、水利省、開発計画省、領土管理・地方分権省

関係機関：経済・財政省、予算省、その他の関係機関

(7) 投入（インプット）

1) 日本国側

- ① 専門家派遣（都市計画／都市交通／都市環境インフラ／組織能力開発

等)

② 研修（本邦／第三国）

③ 機材供与

2) コートジボワール国側

① カウンターパート人員の配置

② 専門家執務室（執務室の電気・水道・インターネットアクセス・家具等含む）の確保

（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

- ・ 2013～2015 年「大アビジャン圏都市整備計画策定プロジェクト」（開発調査型技術協力）
- ・ 2015～2018 年「西アフリカ成長リング回廊整備戦略的マスタープラン策定プロジェクト」（開発調査型技術協力）
- ・ 2017～2021 年「大アビジャン圏社会的統合促進のためのコミュニティ強化プロジェクト フェーズ 2」（技術協力プロジェクト）
- ・ 2015 年～「日本・コートジボワール友好交差点改善計画／第二次日本・コートジボワール友好交差点改善計画」（無償資金協力）
- ・ 2017 年～「アビジャン港穀物バース建設事業」（有償資金協力）
- ・ 2019 年～「アビジャン三交差点建設事業」（有償資金協力）
- ・ 「アフリカのきれいな街プラットフォーム（ACCP）」（加盟都市の一つ）

2) 他援助機関等の援助活動

本事業の実施に当たっては、2.（3）に挙げた他の事業・計画と整合性を取りながら進めると共に、適宜内容・進捗状況を把握し、連携・分担方針を検討する。具体的には、世界銀行・アフリカ開発銀行の支援する PUD 策定については内容や策定状況を把握の上、整合性が取れたものとする。都市交通分野の能力強化に当たっては、世界銀行により設立支援が行われた AMUGA が都市交通行政をリードしていく体制を踏まえて活動を実施すると共に、既存のプロジェクトとの相乗効果の高いサブアクティビティを選定する。

（9）環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類：C

② カテゴリ分類の根拠

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

2) 横断的事項

紛争予防配慮の観点から、都市内格差に配慮の上、都市整備計画の策定が結果として不平等・格差を生じさせないように十分留意する。

3) ジェンダー分類

【対象外】GI（ジェンダー主流化・ニーズ調査分析案件）

＜分類理由＞詳細計画策定調査にてジェンダー主流化ニーズが調査されたものの、ジェンダー平等や女性のエンパワメントに資する具体的な取組みの実施方針が確定しなかったため。

4. 事業の枠組み

（１）上位目標：大アビジャン圏において、SDUGA の実施促進・計画管理メカニズムの下で SDUGA に基づく持続可能な都市開発が推進される。

（指標）実施促進・調整メカニズムの機能継続状況、優先プロジェクトの実施件数等

（２）プロジェクト目標：SDUGA の効率的な実施のための能力が強化されると共に、持続可能な都市開発が推進される。

（３）成果

成果１：SDUGA 実施促進・モニタリング委員会の体制が構築され、主要な都市インフラセクター計画との調整・整合性確保が行われる。

成果２：SDUGA 実施のための地区レベルでの都市開発管理の実効性が高められる。

成果３：公共交通の利便性及びアクセス向上を目的とした、都市交通計画のレビュー・更新が行われる。

（４）主な活動

- SDUGA 実施促進・モニタリング委員会の体制構築支援
- SDUGA と他の都市インフラセクター（給水・排水・廃棄物等）計画との土地利用・空間計画面での調整・統合
- PUd の実効性を高めるための手法・スキーム（規制、制度、組織体制、手続き、運用ガイドライン・マニュアル、実施プログラム等）の検討・

提言

- SDUGA の都市交通計画のレビュー・更新
- SDUGA の都市交通分野の優先プロジェクトの更新
- 都市交通行政におけるデータ活用に係る能力強化
- 公共交通のオペレーション改善のための活動

5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件

- SDUGA 実施促進・モニタリング委員会の設立に関する合同省令が協力開始までに（少なくとも協力開始後早期に）承認され、人員・必要なリソースが配置される。
- 先方政府・他の援助機関等により、必要なデータ・計画資料等が遅滞なく提供される。

(2) 外部条件

- 2020 年 10 月予定の大統領選挙による治安悪化や大きな政策転換がない。

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

2010-2012 年に実施された、タンザニア国「ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト（終了時評価）」の教訓では、都市交通マスタープランの実施促進のための事務局・協議会の設立に当たり、世界銀行との調整を図りながら進めた結果、世界銀行が実施するプロジェクトのコンポーネントの選定に事務局・協議会の調整枠組みが活用されるなど、プロジェクトの持続性や効果の担保に繋がったとされている。本事業でも、マスタープランの実施促進に向けた調整プラットフォームの構築を予定していることから、他の援助機関も巻き込みながら幅広く活用可能な体制を構築することをプロジェクト計画に反映させた。

7. 評価結果

本事業は、コートジボワール国の開発課題・開発政策並びに我が国及び JICA の協力方針・分析に合致し、都市開発マスタープランの実施促進を通じて持続可能な都市開発の推進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. のとおり。

(2) 今後の評価スケジュール

事業開始 6 か月以内 ベースライン調査（現地渡航開始後）

事業終了 3 年度 事後評価