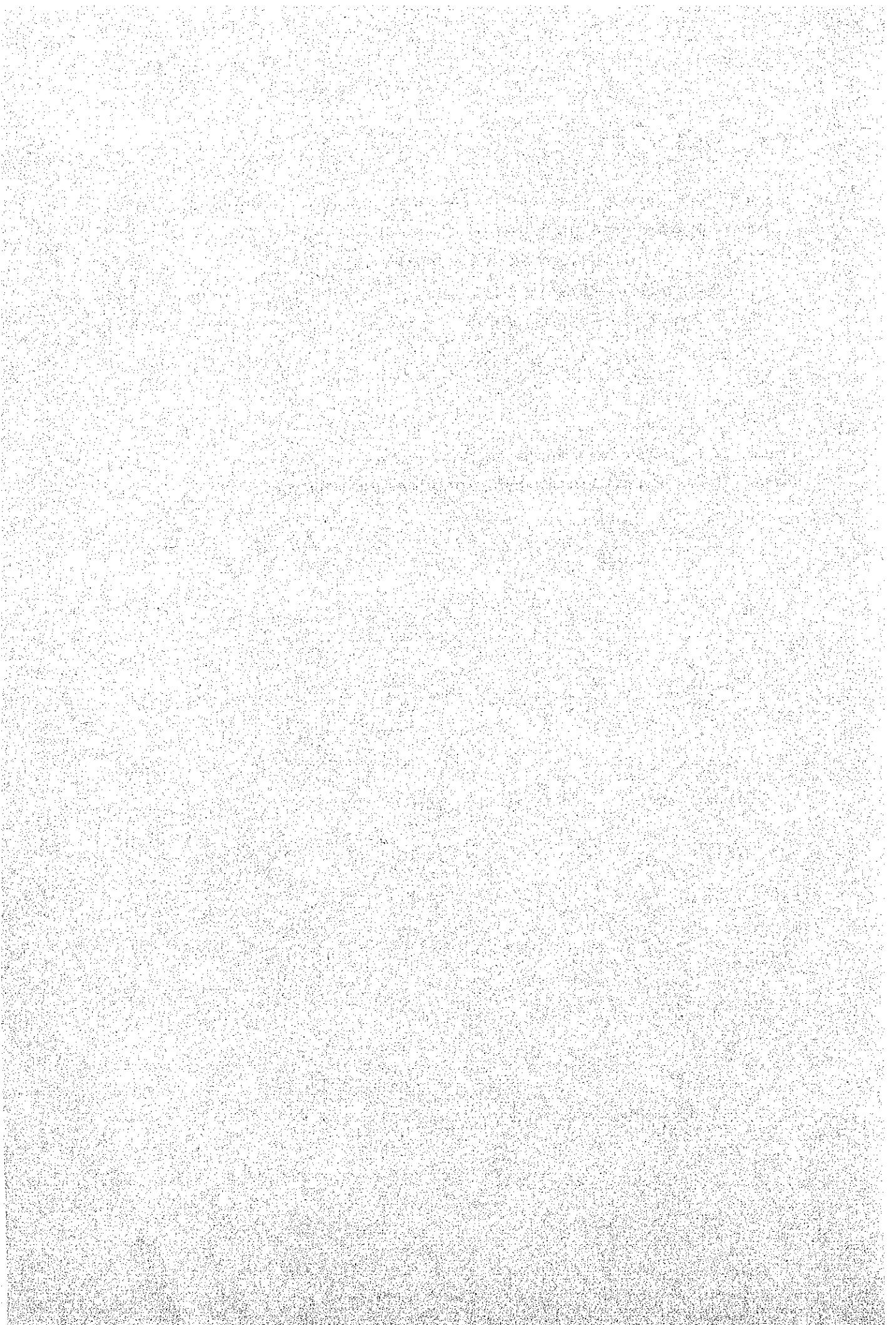


1 0. 行政体への提言

1 0. 1	制度上の提言	331
1 0. 2	開発手法に関する提言	336
1 0. 2. 1	フィリピンにおける公共事業の整備手法	336
1 0. 2. 2	新しい手法の導入の検討	337
1 0. 3	フィジビリティスタディの検討	341

Figures

Figure 10.1	Land Readjustment	339
Figure 10.2	Rights Conversion System of Urban Redevelopment	340



10. 行政体への提言

10.1 制度上の提言

1) 法令・条例の厳正なる適用

交通違反やP U Vドライバーの違反行為は厳格に取締られるべきである。これは市民の遵法精神を涵養する上でも重要である。同様に、法令で定められた建築や土地開発の基準に対するデベロッパーの違反も厳しく取締られなければならない。

(1) 交通法規に対する違反行為の厳格な取締り

速度制限、左折規制、一時停止などの交通規制に対する違反行為や信号無視、一方通行路の逆行などは安全性の観点から特に厳格に取締る必要がある。また、駐車違反の取締り強化は、道路交通の円滑化のためばかりではなく、駐車施設の設置を促進するためにも必要であろう。交通取締りを強化する上で、CHPGとINPの交通取締り官の増強は不可欠である。現在、ダバオ市のCHPGの職員は27名であり、その業務を遂行するに十分ではない。

(2) 交通取締り官のモラルの涵養

交通取締り官の量的拡大のみならず、質的向上もまた重要である。法を守るべき交通取締り官が、法規に則って違反者を罰するのでなければ、その威信は失墜し、市民の遵法精神も育まれないであろう。長期的な交通取締り官の教育および市民教育が必要である。交通取締り官の違法行為を摘発するための方策も検討されるべきであろう。

(3) P U V営業許認可の能率化と違法P U Jの摘発

違法なP U Vは摘発されるべきである。しかし、現在ダバオ市のP U Jの半数以上はその営業許可が失効しており、違法P U Jとなっている。これは主として、B O T / B L Tの営業許可更新の手続きが遅滞しているためであり、有効期間の過ぎたP U Jは自動的に違法P U Jとなっており、それらを一律に取締るのは妥当ではなく、また実際的でもない。従って、B O T / B L Tの事務能率を向上させ妥当な数の営業許可を発給した上で、違法営業車（無許可営業、認可外路線での営業、トリップ・カット）の取締りを強化すべきである。

(4) 車検制度の実施

現行の法令では定期的な車両検査が義務づけられているが、実際には実施されて

いない。老朽化した車両が多いため、故障車が渋滞の原因となる事が多く、また、走行中に突然、車輪が離脱したりボンネットが開き視界を塞いだりする車両整備の欠陥による事故が発生している。特にPUVについては、車両の安全性についての定期的な点検を、公認された整備工場で行なり事を義務づけるべきであろう。

(5) 法令の再検討

前項の例にみるように、交通に関して、有名無実になっている法令がある。時代の変化によって、法令が老朽化して実情に則さなくなっているものもあり、また、実施されるのが望ましいが現実には厳格なる適用が困難であるものもある。フィリピンの道路において15トン以上の大型車の通行を禁止するというのは前者の例である。こうした法令、条例を改正して、全く等閑にされている法令をなくすことが、法は守られるべきものという通念を確立する上で重要であろう。

(6) 建築基準、土地開発基準の厳格な適用

ダバオには多くの住宅団地（サブディビジョン）があり、今後も人口の増加につれて、その数は増してゆくであろう。市条例に、住宅団地の開発には、幹線道路へのアクセス道路の整備と、交通サービスの確保がデベロッパーに義務づけられているが、遠隔地の小規模団地では、アクセス道路の路面状況が極めて悪く、PUJサービスも極く限られた時間帯しかないものがある。乱開発による土地利用計画の形骸化を防止するために、デベロッパーが市条例を遵守するように指導、監督の体勢を強化する必要がある。

計画道路の道路敷内における永久建築物の建築規制に関する厳格な実施体勢も、このマスタープランで提案している既存幹線道路の拡巾プロジェクトの実現のために、極めて重要である。

2) 制度の充実と改正

PUJの営業許認可、バランガイ道路の建設・維持業務など地方の問題は、地方行政体との協調を図ることが業務の円滑かつ効果的な遂行の上で望ましい。そのためには、地方行政体は財政的にも、組織的にも強化されなければならない。ダバオ市の交通行政では、特にダバオ市運輸・交通管理委員会（DCTTMC）の強化が重要である。

(I) ダバオ市運輸・交通管理委員会（DCTTMC）の強化

1981年3月に従前のダバオ交通委員会が改組されてDCTTMCとなった。これは交通関連の行政機関の長と、学界代表、経済界代表および報道界代表とによっ

て編成された交通政策の審議機関である。この委員会が十分に機能するようにするためには、第1にこの委員会が独自の予算を持ち、調査、計画立案を行えるようにすること、第2に委員会の下に作業部会を設置し、委員会で検討すべき資料の作成、審議された内容に沿った具体的な計画の立案、その有効性の検討に当らせることである。この作業委員会は、「PUJリルーティング検討部会」「一方通行制導入検討部会」「バスターミナル検討部会」などのようにテーマ毎に必要なに応じて設置されるアドホックなものであってもよい。

(2) バランガイ道路の計画、建設、維持業務の地方行政体との協力

現在、バランガイ道路は、公共事業道路省（MPWH）の出先機関であるリージョナル・オフィスが管轄しているが、バランガイ道路は元来、ローカル道路であり、2次幹線、分散道路を中心とする市道とより密接な関係をもつ道路であるので、その計画、建設、維持については地方行政体（市当局）との緊密な協調体勢が必要である。

(3) 運輸省（MOTC）内に地方都市交通部の設置

地方都市におけるPUJルートの再検討やバスサービスの導入などの問題に関して、調査を行ない、政策と戦略を作成し、公共交通システムの改善を促進するための新しい組織をMOTCの内部に設置することを提案する。この組織の機能は、地方都市の公共交通に関する、(i)技術サービス (ii)プロジェクト評価 (iii)政策立案 (iv)事業の実施の4つである。（詳しくは第3巻7章7節参照）

(4) PUVの営業認可手続きの合理化

現在のPUVの営業認可は、路線の起終点を定めた営業認可のシステムは中央のBOT、路線認可は市当局、車両の認可はBLTというように著しく輻湊している。営業認可の更新が遅れて、多くのPUJが無認可営業を余儀なくされている一因が、このシステムの複雑さである。これを合理化して行政の能率を向上させる必要がある。特にセブやダバオのような大都市では、許認可事務を全て、BOT/BLTのリージョナル・オフィスに移管することが検討されるべきである。（詳しくは第3巻7章7節参照）

3) 交通計画・管理のための基礎情報の整備

合理的な交通計画をたて、適切に交通を管理してゆくために必要な基礎情報が十分ではない。自動車台数に関する統計の整備、定期的な交通量観測や公共交通サービスの

経営状態の把握は交通政策の立案のために最低限必要である。

(1) 住民登録台帳と住民統計の作成

都市の人口とその動態を知ることが、交通行政に限らず、全ての都市行政にとって最も基礎的かつ重要な情報整備の課題である。フィリピンではセンサスは10年に1度であるので、センサス実施年以外の年度の人口を補間するために、居住地の変更の届出を義務づけることにより、住民登録台帳を完備して、これに基づいて地区別の人口およびその動態を常時正確に把握し得るようにすることが望まれる。また人口データに限らず、都市の社会経済統計を出来る限り充実させることが、計画的かつ効率的な都市の開発と運営を行なう上で重要である。

(2) 交通基礎情報の中央への集中とコンピューター化

自動車登録台数、運転免許の発行、P U Vの許認可、事故統計などに関する基礎情報は一定のフォーマットに従って中央政府に集められ、コンピューターによる情報処理を行った後、地方政府にフィードバックされるシステムを開発する必要がある。地方の交通情報の中央集中はかなり行なわれているが、その整理が十分でなく、かつ、地方にその結果がフィードバックされていないため、地方の行政に十分生かされていない。

(3) P U V営業報告書の簡略化と提出義務化

バス、P U Jなどの公共交通の経営者は毎年、営業実績についての報告書の提出が義務づけられており、これが、運賃政策決定のための重要な基礎情報となっている。しかし、報告書のフォームが非常に複雑であり、多くの情報を要求しているため、経営者はその提出を嫌い、むしろ、提出しない場合の罰金50ペソを支払う方を選ぶ。したがって、詳細情報は一定規模以上の資本金ないし営業台数の大型経営体に限り、地方都市のP U Jについては、報告書のフォームを簡略にして、報告内容を必要最小限に限り、より多くの経営者からの情報を集めることが出来るようにする必要がある。

(4) 交通量の定期的観測

市街地人口が10万人以上の都市では、幹線道路の主要断面での交通量を、年一度測定するのが望ましい。特に交通量の多い地点にはトラフィック・カウンターを設置し、通年の交通データが得られるようにする。トラフィック・カウンターの機種を選定に当たっては保守の容易性と経済性に留意する。

(5) 物流情報の収集

一般に、都市の物流情報は最も入手が困難な情報の1つである。総合的な物的流動調査を実施するのが望ましいが、費用の面でこれが困難な場合には、重量車両の計量ステーションで、定期的に積荷の種類と積載量、起終点の調査を行ない定まったフォームで情報をファイルすることが勧められる。

1 0.2 開発手法に関する提言

本計画は、道路網の整備、交通施設の整備を多岐に亘って提案しているが、これらを実現するためには、多くの金と時間が必要であると同時に公共事業に対する市民の協力がなければならない。そのような観点から、いくつかの事業手法の導入の検討を行った。

1 0.2.1 フィリピンにおける公共事業の整備手法

1) 用地取得の方法

(1) 無償譲渡 (Donation)

土地所有者が公共団体に公共用地を無償で譲渡するシステムで、市街地から奥まった後背地の道路、保健センター、学校、公園、マーケット、墓地、市道等の用地取得に用いられている。土地所有者は、用地を提供し、公共団体がこれらの公共施設や公益施設を整備することによって、周辺の地価が上昇し、土地所有者は、それらの開発利益を自分のものとすることができる。

(2) 強制買収 (Expropriation)

この手法は、公共団体が用地取得を行う場合に採用する方法で、土地収用権の行使が基礎となっている。土地収用権が行使できる事業は、その事業目的が公共福祉に役立つ公共施設、公益施設（例えば、道路、学校、公的住宅等）の整備事業に限られている。この場合、地価評価が大きな問題となる。ダバオ市でも、1975年に、ケソン通りのサルモナン地区の火災罹災者のための住宅供給のため、ミントルに100haの宅地開発を行った際、この手法を用いている。また1977年、ピアピのSIRのプロジェクト及び道路建設に伴うスクォーターの移転の目的でマティナ地区64haの開発を行った際も同様である。

(3) 協議取得 (Negotiation)

この手法は、用地取得の際に必ずとられる方法であるが強制買収と一般に区別され、可能なかぎり強制力を用いなくて協議によって取得する方法である。この方法では、地価評価が大きな問題点となり強制買収よりも市場価格に近い価格すなわち高い価格で売買されたり、買収金の支払いや、譲渡所得の課税、あるいは、未買収地域の共同開発等の様々な方法がとられることとなる。

2) 開発行為の許可と規制

(1) 開発許可制度

この制度は、一般的には、民間デベロッパーが都市計画区域内である一定の規

模以上の宅地開発を行おうとする際にとられ、一定の水準の道路・公園・下水道等の公共施設をあわせて整備する義務を負わせるものである。そのため、事業に先だって、デベロッパーが計画書・計画図を作成し、関係官庁と事前協議を行い、一定の技術基準・条件を満たした場合に事業の許可を与える。一般には、その開発によって整備された道路・公園・下水道等の公共施設は、無償で公共団体へ移管される。ダバオ市でも、民間デベロッパーによる宅地開発でこの制度がとられており、また技術基準も定められているので、今後、技術基準の行政指導が必要である。

(2) 都市計画による規制

この制度は、都市計画区域の中で、将来事業を行う計画のある道路・公園・下水道、駅前広場等の公共施設、自動車ターミナル、学校、保育所等の公共公益施設の用地をあらかじめ都市計画として決定しておき、その用地内での建築行為を制限する制度である。従ってこの用地内には、一般に鉄筋コンクリート等の堅固な建築物は制限され、木造、鉄骨造、ブロック造等の建築物のみが許可される。フィリピン及びダバオ市でも道路用地の取得に関して、あらかじめ道路敷地権が設定されており、これに類似した制度である。本計画で提案している幹線道路、とりわけ6車線道路の整備では、4車線道路への拡幅事業に着手する前に、計画幅員の用地への規制が行われる必要がある。

1.0.2.2 新しい手法の導入の検討

プロジェクトを進める上での最も大きな課題は、資金の調達と用地の取得である。前者については、中央政府の財政力を強化し、開発資金の増大を図ることが基本であるが、これに加えて、国際協力資金の積極的導入、中央政府の保証付き地方債の発行なども必要になろう。公共用地の取得では、無償譲渡、強制買収、協議取得などの方法が現在採られているが、開発による利益から事業費を引き出し、公共の開発資金負担を軽減する事業方式として、土地区画整理と市街地再開発の事業方式も今後、検討に値しよう。特に前者は、僅かな公共投資で、道路、公園、公共施設などのための公共用地を創出する手法として有力であり、日本をはじめ中華民国（台湾）や韓国での土地区画整理事業の例が大いに参考になろう。

1) 土地区画整理事業

(1) 事業の目的と特色

この事業は、公共施設の整備がおくれている土地計画区域内の地区で、火災や地震等の災害から生命や財産を守るため、道路、公園、下水道等の公共施設の整備と、宅地の利用の増進を図るため、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設変更を目的としている。そして、従前の土地所有者、建物所有者等の権利が従後も留保されること、一定の区域の公共施設の整備と宅地整備が面的に同時に行えること、事業の公共性にかんがみ、事業費に対する補助金、税の減免、長期低利の公的資金の融資等の優遇措置がとられていること等を大きな特色としている。

(2) 事業の主体

本事業は、個人施行者、土地区画整理組合、公共団体等が施行主体となる。

(3) 換地計画と減歩

本事業は従前の権利者の権利が従後も留保されるため、権利者の賛同が得られやすいこと、従後の土地に権利者の土地と保留地を設定し、保留地を第三者に処分することによって事業費の大部分を生み出すので、権利者の金銭上の負担が少ないため、権利者の賛同が得られやすい。

従前の権利を従後の土地におき変えるしくみを換地計画という。土地区画整理事業は権利者の従前の土地面積の一部は道路、公園、河川等の用地に用いられ、また事業費を生み出すための保留地に用いられるため、権利者の従後の土地面積が減少するが、この減少を減歩という。ただし土地区画整理事業によって、良好な宅地に生まれかわるため、土地評価単価が著るしく増進するので、一般的には、権利者が所有する資産価値も増進する。

(4) 事業期間の補償等

事業期間が長期に亘るため、その間の仮住居、減収等に関しては、事業費の中から補償費が支払われる。その他予想されるさまざまな問題に対して、法律、規則、通達等により、詳細に事業が担保されている。

(5) ダバオ市における適用の可能性

ダバオ市でも、農地、山林、空地等が分布している地区に幹線道路、下水道、公園等を整備しようとする場合、用地買収によらず、減少と換地によって、公共施設の整備及び権利者の宅地の整備が同時に可能となろう。フィリピンでも、土地の交換の制度があり、この制度を発展させることにより、土地区画整理制度の可能性が生まれるであろう。望ましくは、土地区画整理法の制定や関連する登記法、税法等の改正、補助制度の創設等が必要である。

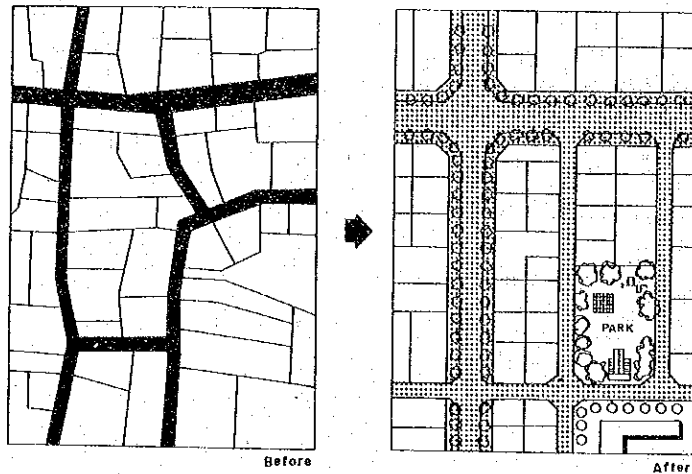


Figure 10.1 Land Readjustment

2) 市街地再開発事業

(1) 事業の目的と特色

この事業は、木造建築物等密集している市街地で、火災や地震等の災害から生命や財産を守るため、道路や広場等の公共施設の整備、公共空地の整備、建築物の耐震・耐火化をはかり、都市機能の更新をはかることを目的としている。この手法は、従前の土地所有者、建物所有者、借家権者等の権利が、従後も留保されること、一定区域の土地の面的整備・施設建築敷地の整備・施設建築物の整備が同時に行えること、事業の公共性にかんがみ、事業費に対する補助・税の減免・長期低利の公的融資等の優遇措置がとられていること等を大きな特色としている。

(2) 事業の要件と事業主体

本事業は、都市計画地域地区の1つである高度利用区内であること、事業予定区域内の現況建築物のおおむね $\frac{2}{3}$ 以上が非耐火建築物であるかまたは地階を除く階数が2以下の老朽耐火建築物であること、公共施設の整備が十分でなくまた土地が細分化され、土地利用が著るしく不健全である地区に適用される。また、本事業は、個人施行者、再開発組合、公団、地方公共団体等が事業できる。

(3) 権利変換計画または管理处分計画

本事業は、従前の権利者の権利が従後も留保されるため権利者の賛同が得られやすいこと、従後の施設建築物の床に権利床と保留床を設定し、権利床は従前の権利者が取得し、保留床を第三者に処分することによって事業費の大部分を生み

だすので権利者の金銭上の負担が少ないため、権利者の賛同が得られやすい。

(4) 事業期間の補償等

事業期間が長期に亘るため、その間の仮住居、仮店舗、家賃地代の減収、営業損失等に対して補償費が支払れる。その他、予想されるさまざまな問題に対して、法律、規則、通達等により詳細に事業が担保されている。

(5) ダバオ市における適用の可能性

ダバオ市でも、建築物が密集している地区に、幹線道路や交通ターミナル等の公共施設を整備しようとする場合、用地買収によらず、従前の土地・建物評価額の大部分を従後の建物に権利変換することによって、公共施設の整備及び権利者の住宅・店舗等の整備が同時に可能となろう。勿論、この制度を可能とするためには、都市再開発法の制定や関連する登記法、税法等の改正、補助制度の創設等が必要となろう。

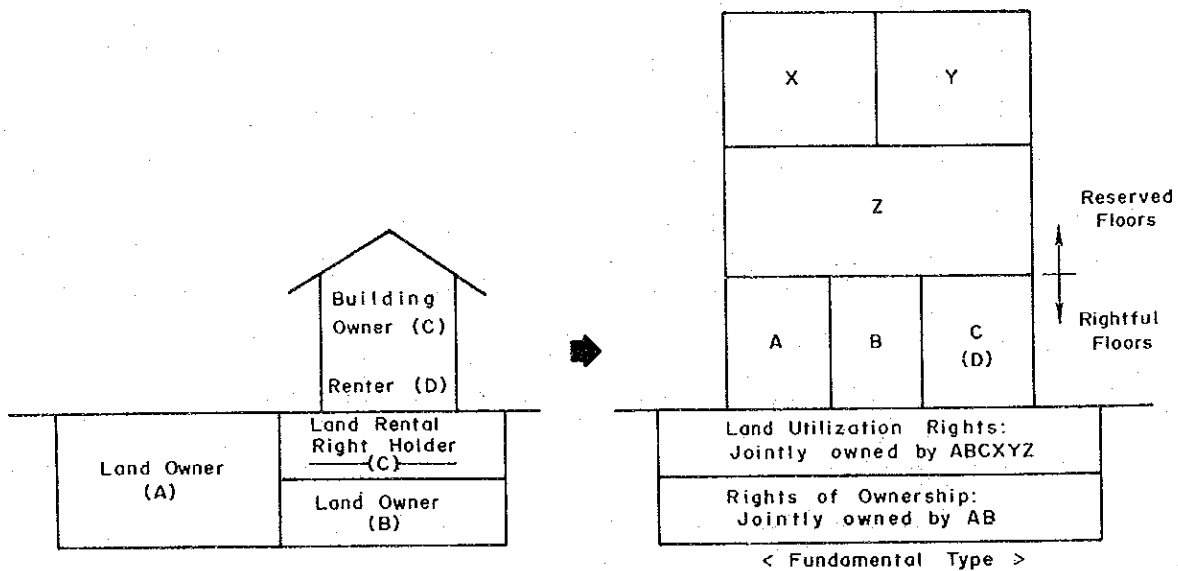


Figure 10.2 Rights Conversion System of Urban Redevelopment

1 0.3 フィジビリティスタディの検討

重要なプロジェクトの施行に先だって、フィジビリティスタディ(F/S)の実施が必須である。特に次にあげるプロジェクトは、投資額も巨額にのぼり、地域に与えるインパクトも大きいので、F/Sの実施が不可欠である。

1) ダバオーアグサン/ダバオーコトバト道路の改良計画

プロジェクト地域を南北に縦貫している本道路は、梯子状に形成された将来道路網の中軸をなし、最も交通量が集中する路線である。R・カスティリオ通りからマッカーサー道路までの約10.5kmの区間は6車線で計画されており、それ以外は4車線で改良することが提案されている。F/Sにおいては、次のような事項について検討が行なわれる。

- (1) 用地費や補償費の制約を考慮した路線選定及び巾員の検討
- (2) 用地取得を容易にするプロジェクト実施手法の検討
- (3) 各道路区間の優先順位と最適時期の検討
- (4) 道路空間の有効利用とバス専用レーンを含む交通管理計画の検討
- (5) 将来的な軌道システムのために準備すべき空間の検討

2) ダバオ環状道路プロジェクト

本プロジェクトはポブラシオン及びエコランドを取りまく環状道路とその内側の幹線道路計画により構成される。プロジェクト構成要素のうちで、特に重要なものは、次の通りである。

- (1) J・P・ローレル延伸通り、新マー橋、マー道路の付け替えの各計画
- (2) ラブラブ通り、サンタアナ通り、E・キリーノ通り、バンクロハン橋、マッカーサー道路の各改良計画
- (3) 海岸道路及び新河口橋の計画

3) バス導入計画

都市バス導入の試行年である1985年及び本格的実施の開始年である1990年に焦点を合わせ、都市バスのサービス方式、必要バス台数、バスターミナル、バス会社の経営性、バスとPUJの競合関係の調整等の項目について検討を行う。

4) 工業団地開発計画

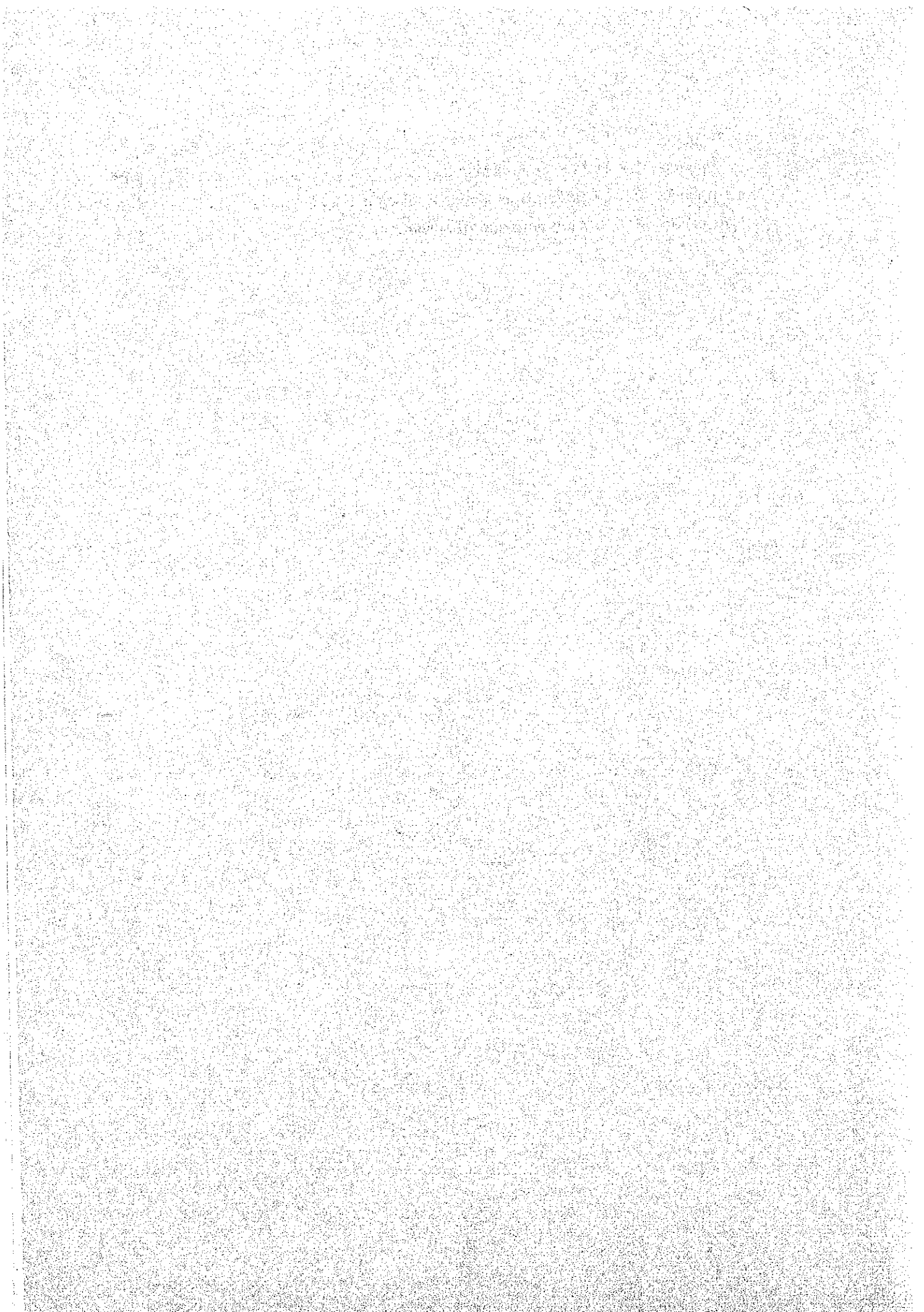
工業化の促進は、DCUTCLUSチームが提案した将来土地利用計画を現実のものとするための最も重要な、また、戦略的なプロジェクトである。特に、パナカン工

業団地開発計画を含む総合的な工業開発調査が重要であり、ここでは、業種の選定や開発スケジュールについて検討が行なわれる。

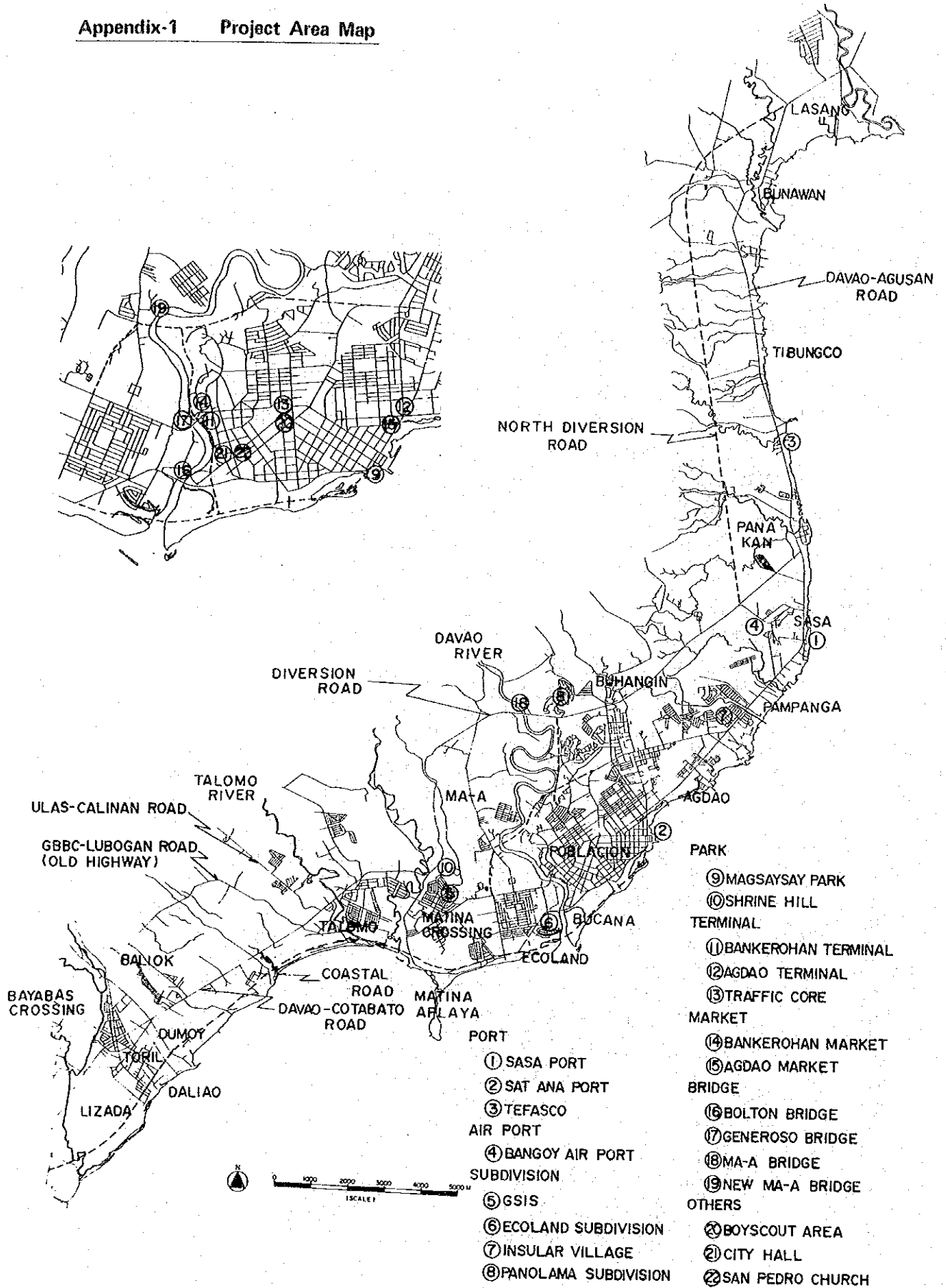
付

録

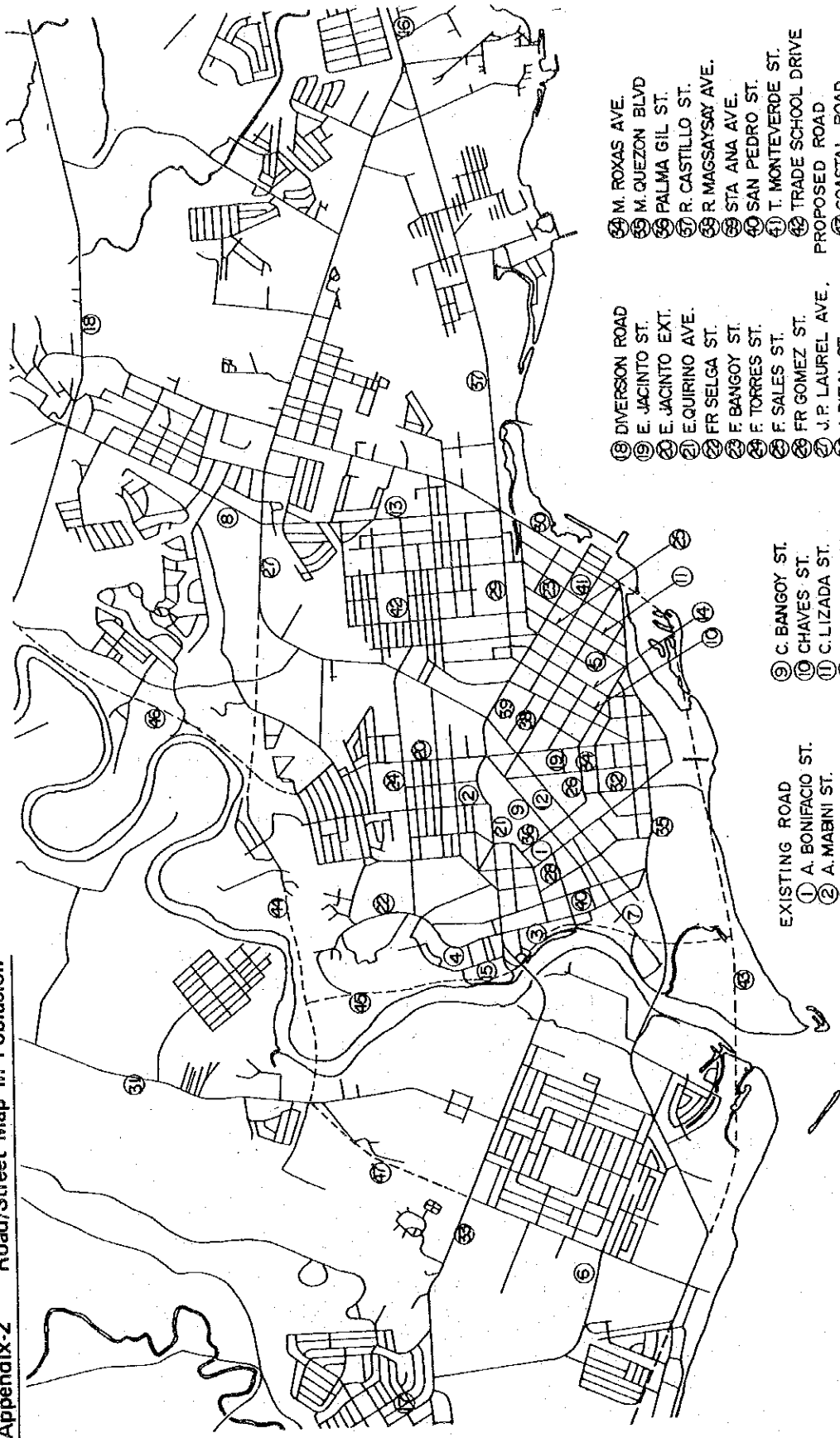
Appendix-1	Project Area Map	343
Appendix-2	Road/Street Map in Poblacion	344
Appendix-3	Acronyms and Abbreviations	345



Appendix-1 Project Area Map



Appendix-2 Road/Street Map in Poblacion



- EXISTING ROAD
- ① A. BONIFACIO ST.
 - ② A. MABINI ST.
 - ③ A. PICHON ST.
 - ④ A. PICHON EXT.
 - ⑤ B. GEMPESAW ST.
 - ⑥ BOLTON DIVERSION ROAD
 - ⑦ BOLTON ST.
 - ⑧ BUHANGIN ROAD

- ⑨ C. BANGGOY ST.
- ⑩ CHAVES ST.
- ⑪ C. LIZADA ST.
- ⑫ C.M. RECTO AVE.
- ⑬ DACUDAO AVE.
- ⑭ D. SUAZO ST.
- ⑮ DATU BAGO ST.
- ⑯ DAVAO-AGUSAN ROAD
- ⑰ DAVAO-COTABATO ROAD

- ⑱ DIVERSION ROAD
- ⑲ E. JACINTO ST.
- ⑳ E. JACINTO EXT.
- ㉑ E. QUIRINO AVE.
- ㉒ FR SELGA ST.
- ㉓ F. BANGGOY ST.
- ㉔ F. TORRES ST.
- ㉕ F. SALES ST.
- ㉖ FR GOMEZ ST.
- ㉗ J.P. LAUREL AVE.
- ㉘ J. RIZAL ST.
- ㉙ LAPU-LAPU ST.
- ㉚ L. GARCIA ST.
- ㉛ MA-A ROAD
- ㉜ MABINI EXT.
- ㉝ McARTHUR HIGHWAY

- ㉞ M. ROXAS AVE.
- ㉟ M. QUEZON BLVD
- ㊱ PALMA GIL ST.
- ㊲ R. CASTILLO ST.
- ㊳ R. MAGSAYSAY AVE.
- ㊴ STA ANA AVE.
- ㊵ SAN PEDRO ST.
- ㊶ T. MONTEVERDE ST.
- ㊷ TRADE SCHOOL DRIVE
- PROPOSED ROAD
- ㊸ COASTAL ROAD
- ㊹ J.P. LAUREL EXT.
- ㊺ RIVERSIDE ROAD
- ㊻ ROLLING HILLS ROAD
- ㊼ NEW MA-A ROAD

Appendix-3 Acronyms and Abbreviations

A	AC;	Auto Calesa
B	BCR;	Benefit/Cost Ratio
	BLT;	Bureau of Land Transportation
	BOT;	Board of Transportation
C	CBD;	Central Business District
	CHPG;	Constabulary Highway Patrol Group
D	DCTTMC;	Davao City Transport and Traffic Management Council
	DCUTCLUS;	Davao City Urban Transport Cum Land Use Study
E	EMK System;	Equivalent Maintenance Kilometer System
G	GDP;	Gross Domestic Products
	GNP;	Gross National Products
	GRDP;	Gross Regional Domestic Products
I	IBRD;	International Bank for Reconstruction and Development
	IRR;	Internal Rate of Return
	INP;	Integrated National Police
J	JICA;	Japan International Cooperation Agency
L	LRT;	Light Railway Transit
M	MHS;	Ministry of Human Settlement
	MPH;	Ministry of Public Highways
	MPWH;	Ministry of Public Works and Highways
	MOTC;	Ministry of Transportation and Communication
	MND;	Ministry of National Defense

N	NCSO;	National Census and Statistics Office
	NEDA;	National Economic and Development Authority
	NPV;	Net Present Value
	NTSS;	National Transportation System's Study
P	PCU;	Passenger Car Units
	PUJ;	Public Utility Jeepney
	PPA;	Philippine Ports Authority
	PUV;	Public Utility Vehicle
	PPDO;	Planning and Project Development Office
	PNR;	Philippine National Railways
	PU;	Public Utility
R	RCDP;	Regional Cities Development Project
S	SIR;	Slum Improvement and Resettlement Office
	SPDA;	Southern Philippines Development Authority
T	TTC;	Traffic Training Center

JICA

